

جمهورية مصر العربية

معهد التخطيط القومي



سلسلة قضايا التخطيط والتنمية

دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في
تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية

رقم (362) – شهر يناير 2025

جمهورية مصر العربية

معهد التخطيط القومى

سلسلة قضايا التخطيط والتنمية
(سلسلة علمية محكمة)
رقم (362)



دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية

2025



رئيس المعهد
أ.د. أشرف العربي

نائب رئيس المعهد
لشنون البحوث والدراسات العليا
أ.د. خالد عطية

عبد السلام، فادية وآخرون
عنوان البحث: دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى
في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية
سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، القاهرة، معهد التخطيط
القومي، 2025، 179 ص.
الكلمات الدالة: منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى،
الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا، نموذج قياسي،
وصناعة السيارات والأجزاء والمكونات.

رقم الإيداع: 2025/9451

ISBN:978-977-8848-16-8

الآراء الواردة في هذا البحث لا تعبر بالضرورة عن
توجه المعهد بل تعبر عن رأي المؤلف وتوجهه في
المقام الأول

حقوق الطبع والنشر محفوظة لمعهد التخطيط القومي،
يحظر إعادة النشر أو النسخ أو الاقتباس بأية صورة إلا
بإذن كتابي من معهد التخطيط القومي أو بالإشارة إلى
المصدر

الطباعه والتنفيذ: معهد التخطيط القومي، الطبعة
الأولى: 2025

مدينة نصر- طريق صلاح سالم-
القاهرة- جمهورية مصر العربية



<https://inp.edu.eg>



معهد التخطيط القومي



res.unit@inp.edu.eg



الهاتف/ 22627372-22634040 (+202)
الفاكس/ 22634747-2264011398 (+202)



تقديم

تُعدُّ سلسلة قضايا التخطيط والتنمية أحد القنوات الرئيسية لنشر نتائج معهد التخطيط القومي من دراسات وبحوث جماعية محكمة في مختلف مجالات التخطيط والتنمية. يضم المعهد مجموعة من الباحثين والخبراء متنوعي ومتعددي التخصصات، مما يضيف قيمة وفائدة إلى مثل هذه الدراسات المختلفة التي يتم إجراؤها، بالإضافة إلى شموليتها، والاهتمام بالأبعاد الاقتصادية، والاجتماعية، والبيئية، والمؤسسية، والمعلوماتية، وغيرها من القضايا محل البحث.

تضمنت الإصدارات المختلفة لسلسلة قضايا التخطيط والتنمية منذ بدئها في عام 1977 عددًا من الدراسات التي تناولت قضايا مختلفة تفيد الباحثين والدارسين، وكذا صانعي السياسات ومتخذي القرارات في مختلف مجالات التخطيط والتنمية، منها على سبيل المثال لا الحصر: السياسات المالية والنقدية، والإنتاجية والأسعار والأجور، والاستهلاك والتجارة الداخلية، والمالية العامة، والتجارة الخارجية، والتكتلات الدولية، وقضايا التشغيل والبطالة وسوق العمل، والتنمية الإقليمية والنمو الاحتوائي، وآفاق الاستثمار وفرصه، والسياسات الصناعية، والسياسات الزراعية والتنمية الريفية، والمشروعات الصغيرة والمتوسطة، ومناهج النمذجة التخطيطية وأساليبها، وقضايا البيئة والموارد الطبيعية، والتنمية المجتمعية، وقضايا التعليم والصحة والمرأة والشباب والأطفال وذوي الإعاقة،... إلخ

تتنوع مصادر النشر وقنواتها لدى المعهد إلى جانب سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، والمتمثلة في التقارير العلمية، والكتب المرجعية، والمجلة المصرية للتنمية والتخطيط، والتي تصدر بصفة دورية نصف سنوية، وكذلك كتاب المؤتمر الدولي السنوي وسلسلة أوراق السياسات في التخطيط والتنمية المستدامة، وكراسات السياسات، إضافة إلى ما يصدره المعهد من نشرات علمية تعكس ما يعقده المعهد من فعاليات علمية متنوعة.

وفق الله الجميع للعمل لما فيه خير البلاد، والله من وراء القصد...

رئيس المعهد

أ.د. أشرف العربي

فريق البحث

م	فريق الدراسة	الاسم	الدرجة العلمية	التخصص
<u>الباحثون من داخل المعهد</u>				
1	الباحث الرئيسي	أ.د. فادية محمد عبد السلام	استاذ متفرغ	اقتصاد
2	الباحثون	أ.د. اجلال راتب	استاذ متفرغ	اقتصاد دولي
3		أ.د. محمد عبد الشفيق عيسى	استاذ متفرغ	اقتصاد
4		د. مريم رؤوف فرح	مدرس	اقتصاد
5		د. فاطمة خميس الحماوى	أستاذ مساعد	اقتصاد
6		د. طارق سليم	مدرس	اقتصاد سياحي
7		أ. ميار يحيى	مدرس مساعد	اقتصاد سياسى
8		أ. آية السرسى	مدرس مساعد	اقتصاد بيئى
<u>الباحثون من خارج المعهد</u>				
9		أ. شروق أحمد محمود		
<u>دعم إداري وفني</u>				
10	دعم فني وسكرتارية	لبنى أحمد	-	دعم فني
11		هدى رفاعى مصطفى	-	دعم فني

موجز البحث

في ظل ما يشهده الاقتصاد العالمي من تطورات في تقسيم العمل الدولي، وتغير في أنماط التجارة الدولية، وزيادة نصيب سلاسل القيمة العالمية إلى ما يتجاوز 60%، يهتم البحث الجماعي الحالي بتقييم أثر قيام منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى على تطوير سلاسل القيمة الإقليمية، وعلى تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية بالتركيز على الأثر على التنمية الصناعية في مجال الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا، وما تم تحقيقه على مستوى قيم المشاركة في هذه السلاسل وتحديد العوامل المفسرة لضعف الاندماج مع إيلاء الاهتمام بفرص بناء سلاسل قيمة إقليمية في مجال صناعة الأدوية وفي مجال صناعة السيارات (أجزائها ومكوناتها).

وقد توصل البحث إلى العديد من النتائج المهمة ولعل أهمها:

- 1- انخفاض التجارة البينية العربية مقارنة بالتجارة مع الدول غير العربية، واجهت اتفاقية منطقة التجارة العربية الكبرى حملة من التحديات لعل أهمها بطء التنفيذ، غياب إطار واضح لتسهيل التجارة وتسوية النزاعات وحماية الملكية الفكرية.
- 2- توفر منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى منصة للتكامل الإقليمي، ولكن الاستخدام الحالي لها لا يزال محدوداً بسبب تحديات هيكلية وضعف الاستثمار في الصناعات ذات القيمة المضافة العالية، وتمثل صناعة الأدوية نموذجاً واضحاً لهذه الإمكانيات.
- 3- توجد محددات للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية لعل أهمها حجم السوق المحلية، الاستثمار الأجنبي المباشر، درجة التصنيع، جودة البنية التحتية، القدرة على الحصول على الائتمان المصرفي، وكذلك مؤشرات جودة المؤسسات (الاستقرار السياسي ودور القانون والسيطرة على الفساد)، وقد تباينت تأثيرات هذه المتغيرات وفقاً لظروف التعامل مع مجموعة الدول البترولية أو غير البترولية.
- 4- تعد صناعة السيارات واحدة من أكثر سلاسل التوريد تعقيداً، وتمثل هذه الصناعة فرصة استراتيجية للدول العربية لتعزيز اندماجها في الاقتصاد العالمي من خلال تطوير سلاسل القيمة المحلية والإقليمية. وتواجه المنطقة العربية تهديدات ومنافسة من دول مثل الصين والهند في ظل غياب وجود رؤية استراتيجية لدى بعض الدول.

ولذلك توصل البحث إلى مجموعة من المقترحات من السياسات والآليات لدعم الاندماج في سلاسل القيمة العالمية لعل أهمها: التركيز على تنويع الإنتاج والصادرات، تحسين البنية التحتية والتكامل اللوجيستي فضلاً عن استحداث آليات للتسوية النقدية والتعاون المالي والإقليمي، كذلك على مستوى الصناعات الدوائية والسيارات اقترح البحث إنشاء مراكز إقليمية، تعزيز الاتفاقيات التجارية، إنشاء صندوق عربي للاستثمار في الصناعات الاستراتيجية (الأدوية والسيارات).

الكلمات الدالة: منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا، نموذج قياسي، وصناعة السيارات، والأجزاء والمكونات.

قائمة المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع	م
8-1	مقدمة البحث	
	فصل تمهيدي	
9	1- المفاهيم الأساسية لسلاسل القيمة	
10	2- محددات المشاركة في سلاسل القيمة	
15	3- مؤشرات درجة مساهمة الدول في سلاسل القيمة العالمية	
18	4- مخاطر اشتراك الدول النامية في سلاسل القيمة العالمية	
	الفصل الأول: منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى	1
20	1-1 مقدمة	
22	2-1 التجارة العربية البينية وهيكلها السلعية: خلفية أساسية تمهيدية	
28	3-1 عرض تحليلي - تقييمي للترتيبات والقواعد والتنظيمات المتعلقة بمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، في الإطار التاريخي والفلسفي	
28	1-3-1 التعاون والتكامل الاقتصادي العربي بين نظرة التدرج التقليدي والمدخل الاندماجي	
30	1-3-2 نحو إعادة ترتيب الأولويات للتعاون والتكامل الاقتصادي العربي	
32	1-3-3 التعاون والتكامل الاقتصادي العربي بين مسارين: بدايات قوية وتطور متذبذب	
37	1-4-1 رؤية مقارنة مع تجارب إقليمية متنوعة في مجال التعاون المشترك والتكامل الاقتصادي (إيكواس والميركسور والنافتا):	
37	المطلب الأول: 1-4-1 تجربة الاتحاد الاقتصادي لغرب أفريقيا (إيكواس) والتحديات التي تواجهها	
41	المطلب الثاني: 2-4-1 انعكاسات هيكل الإنتاج على التجارة الخارجية لدول غرب أفريقيا ونبذة مقارنة مع التجربة العربية	
45	المطلب الثالث: 3-4-1 مقارنة بين اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى واتفاقيات "النافتا" و"الميركسور" و"الإيكواس"	
	الفصل الثاني: مؤشرات الاندماج والتكامل الإقليمي وتقييم الوضع الحالي للاندماج في سلاسل القيمة	2
54	1-2 مقدمة	
55	2-2 الدراسات السابقة	

رقم الصفحة	الموضوع	م
57	3-2 مفهوم الاندماج في سلاسل القيمة العالمية (GVCS)	
57	1-3-2 تعريف سلاسل القيمة العالمية ودورها في تعزيز الإنتاجية	
58	2-3-2 تحديد مراحل الإنتاج المختلفة ضمن سلاسل القيمة	
58	3-3-2 العوامل التي تؤثر في مدى اندماج دولة ما في سلاسل القيمة العالمية	
59	4-2 التكامل الإقليمي ودوره في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة	
61	5-2 الوضع الحالي للدول العربية فيما يتعلق بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية	
64	6-2 أهمية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA) في تعزيز التكامل الاقتصادي بين الدول العربية	
66	7-2 سلاسل القيمة الإقليمية ودورها في دعم التنمية الصناعية	
73	8-2 مؤشرات الاندماج في سلاسل القيمة العالمية	
	الفصل الثالث: محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية	
86	1-3 مقدمة	
87	2-3 مراجعة الأدبيات	
90	3-3 المنهجية المستخدمة في نموذج الدراسة الحالية	
91	4-3 نماذج تحليل بيانات Panel Data	
91	1-4-3 Pooled OLS نموذج	
91	2-4-3 نموذج التأثيرات الثابتة (Fixed Effects – FE)	
91	3-4-3 نموذج التأثيرات العشوائية (Random Effects – RE)	
93	5-3 البيانات ومصادرها	
94	1-5-3 توصيف الدالة	
96	2-5-3 خطوات التقدير	
97	3-5-3 مصفوفة الارتباط	
97	4-5-3 نتائج التقدير	
	الفصل الرابع: أهم فرص وتحديات تعزيز سلاسل القيمة الإقليمية في قطاع السيارات	4
105	1-4 مقدمة	

دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية

رقم الصفحة	الموضوع	م
107	2-4 بنية سلسلة القيمة لقطاع صناعة السيارات في الدول العربية المعنية	
107	1-2-4 مؤشرات الأداء الصناعي التنافسي (CIP) للدول العربية (مصر، المغرب، تونس، الأردن والسعودية)	
109	2-2-4 تحليل المشاركة الأمامية والخلفية لسلاسل القيمة الخاص بصناعة السيارات	
113	3-2-4 إنتاج السيارات في الدول العربية	
118	3-4 تحليل المبادلات البينية الإقليمية في قطاع السيارات ومع العالم، وخصائص السياسات الصناعية والتجارية للدول المعنية	
119	1-3-4 تحليل بنية المبادلات البينية الإقليمية خلال عام 2016 ومقارنتها بالموقف 2023	
122	2-3-4 السياسات الصناعية والتجارية في (مصر، الجزائر، الأردن، المغرب، تونس، والسعودية)	
127	4-4 التحليل الرباعي SWOT لأوجه القوة والضعف والفرص والتهديدات المتعلقة بتوطين وخلق تكتل إقليمي عربي في صناعة السيارات للدول المعنية	
127	1-4-4 نقاط القوة	
127	2-4-4 نقاط الضعف	
129	3-4-4 التحديات والتهديدات	
130	4-4-4 الفرص	
131	5-4 تحسين فرص سلسلة التوريد في المنطقة العربية من خلال العوامل التمكينية والحوافز	
132	6-4 اقتراح مخطط إقليمي من أجل تعزيز سلاسل القيمة في صناعة السيارات في الدول العربية المعنية	
132	1-6-4 الأهداف	
134	2-6-4 أدوات وآليات تحقيق المخطط الإقليمي المستهدف	
137	النتائج والتوصيات	
142	المراجع	
151	الملاحق	

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
	جداول الفصل الأول	
22	إجمالي التجارة الخارجية العربية خلال الفترة (2010-2023) (القيمة بالمليار دولار)	(1-1)
	جداول الفصل الثاني	
60	التجميع الإقليمي - من أنماط التكامل العالمي والإقليمي	(1-2)
69	النسب المئوية لاعتمادية البلدان العربية مقابل مجموعات البلدان العربية ومجموعات البلدان الأخرى (2020 - 2023)	(2-2)
79	التجارة الدوائية بين مصر والدول العربية (2017 - 2022)	(3-2)
83	مقارنة بين مصر والأردن والسياسات المطلوبة لتحقيق الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية في قطاع الأدوية	(4-2)
	جداول الفصل الثالث	
94	المتغيرات المرشحة للتأثير على مدى مشاركة الدولة في سلاسل القيمة العالمية	(1-3)
96	الإحصاءات الوصفية	(2-3)
98	(أ) النتائج للدول العربية البترولية	(3-3)
103	(ب) نتائج التقدير بالنسبة للدول غير البترولية	(4-3)
	جداول الفصل الرابع	
108	قيمة مؤشر الأداء الصناعي التنافسي وترتيب الدول	(1-4)
113	إنتاج السيارات في مصر، المغرب، الجزائر، وجنوب أفريقيا (عدد الوحدات)	(2-4)
119	الصادرات الإقليمية والعالمية في قطاع صناعة السيارات بشمال أفريقيا والأردن لسنة 2023	(3-4)
121	الصادرات الإقليمية والعالمية في قطاع صناعة السيارات بشمال أفريقيا والأردن عام 2016	(4-4)

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
	أشكال الفصل الأول	
24	الهيكل السلعي لنسبة الصادرات العربية في عام 2022	(1-1)
24	الهيكل السلعي لواردات الدول العربية في عام 2022	(2-1)
26	نسبة مساهمة الدول في الصادرات العربية	(3-1)
27	نسبة مساهمة الدول في الواردات العربية	(4-1)
47	هيكل صادرات وواردات الميركسور لعام 2022	(5-1)
47	التجارة الداخلية والخارجية لتجمع الميركسور عام 2023	(6-1)
50	هيكل صادرات وواردات النافتا لعام 2022	(7-1)
	أشكال الفصل الثاني	
62	المشاركة في سلاسل القيمة العالمية - حسب المنطقة - (مليار دولار أمريكي)	(1-2)
62	المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الخلفية - حسب المنطقة - (مليار دولار أمريكي)	(2-2)
63	المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الأمامية - حسب المنطقة - (مليار دولار أمريكي)	(3-2)
65	مساهمة الدول العربية في الصادرات البينية خلال الفترة 2013-2023	(4-2)
67	نسبة التجارة البينية بين بعض دول GAFTA كنسبة من إجمالي التجارة الخارجية لكل دولة (2019 - 2023)	(5-2)
71	مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية (2000 - 2018) - مليون دولار	(6-2)
76	نسبة المشاركة الخلفية للقطاعات المصرية في سلاسل القيمة العالمية	(7-2)
	أشكال الفصل الرابع	
108	مؤشر الأداء الصناعي التنافسي وترتيب الدول (مصر، الجزائر، الأردن، المغرب، وتونس)	(1-4)
110	المؤشرات الأمامية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية في قطاع السيارات خلال السنوات 2015-2020	(2-4)
110	المؤشرات الخلفية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية في قطاع السيارات خلال السنوات 2015-2020	(3-4)

مقدمة البحث

لقد أحدثت التجزئة والتقسيم الجغرافي للإنتاج في جميع أنحاء العالم نمطاً تجارياً جديداً يشير إلى سلاسل القيمة العالمية GVCS أو التخصص الرأسي، هذه التجزئة تعمق الترابط في إطار العلاقات التجارية الدولية، ولذلك يتعين أن نفهم كيفية عمل سلاسل القيمة العالمية في الاقتصاد الدولي وتأثيرها على نمط التجارة الدولية، كما أدت التجزئة المتزايدة في سلاسل القيمة العالمية إلى زيادة تدفقات التجارة في السلع الوسيطة خاصة في قطاع الصناعات التحويلية وخاصة المتوسطة وعالية التكنولوجيا، كما تشجع هذه التجارة في الأجزاء والمكونات تخصص الاقتصاديات المختلفة، مما يؤدي إلى التجارة في المهام والتي تضيف قيمة على طول سلسلة الإنتاج، إذ لم يعد التخصص قائماً على الميزة النسبية للدول في إنتاج سلع نهائية بل على الميزة النسبية للمهام، ولذلك فالميزة النسبية للدول الديناميكية أمر بالغ الأهمية لفهم سلاسل القيمة العالمية والتحويلات في الميزة النسبية غالباً تشكل السياسات الحكومية والقرارات التجارية للبلدان ولشركائها التجاريين.

وقد رسخت سلاسل القيمة العالمية مظاهر التقسيم الدولي للعمل مع حدوث تحول في نمط التجارة حيث تتخصص الدول المتقدمة في الخدمات والمنتجات كثيفة رأس المال والعمالة الماهرة مقابل تخصص الدول النامية في تصنيع السلع الوسيطة وتجميع الأجزاء والمكونات، أما البلدان الأقل نمواً تتخصص في تصدير المواد الأولية.

ولقد تناولت العديد من الأدبيات الحديثة إعادة إحياء الاهتمام بالسياسة الصناعية من أجل تحقيق النمو طويل الأجل والتنمية المستدامة وبالأخص من خلال تحفيز القطاعات التي تعتمد بشكل كبير على الابتكار والمعرفة (الصناعات المتوسطة وعالية التكنولوجيا)، ويعد مفهوم تعزيز وتقوية سلاسل القيمة أحد أشكال تفعيل السياسة الصناعية مثلما حدث في العديد من تجارب دول أمريكا اللاتينية ودول شرق وجنوب آسيا، ومن خلال دراسة سلسلة القيمة يمكن تحديد القيود التي تواجه تنميتها والمساهمة في اقتراح سياسات من شأنها المساهمة في ابتكار سلع أو عمليات إنتاجية جديدة، وذلك بهدف رفع المحتوى المحلي للقيمة المضافة وتقوية الروابط الأمامية والخلفية.

ذلك التحول في هيكل العملية الإنتاجية (القطاع الصناعي) نحو ما يعرف بظاهرة سلاسل القيمة العالمية فتح باب الجدل واسعاً حول العلاقة بينهما ومدى إفادة المنطقة العربية أعضاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى من هذه الظاهرة، وهل استطاعت استثمار هذا الوضع وتحقيق الارتقاء في سلسلة القيمة، وتطوير القطاع الصناعي بها (خاصة الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا) مثل الأدوية والسيارات وبين من ظلت أسيرة الأنشطة الإنتاجية منخفضة القيمة المضافة. ولقد قامت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في ظل العديد من الاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية، وبظل تقييم الأثر على تطوير العلاقات العربية البينية

والتنمية الاقتصادية محل جدال خاصة دور هذه المنطقة بترتيباتها في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية العربية وسلاسل القيمة العالمية.

1- طبيعة المشكلة محل البحث

شهد الاقتصاد العالمي تطورات واضحة في تقسيم العمل الدولي وأنماط التجارة العالمية، وفي ظل العولمة تجزأت عمليات الإنتاج دولياً، ذلك التحول أصبح يعرف بظاهرة سلاسل القيمة العالمية. ولقد قامت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في ظل العديد من الاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية، وبالرغم من تعدد الاتفاقيات يظل تقييم الأثر على تطوير العلاقات العربية البينية والتنمية الاقتصادية محل جدال خاصة دور هذه المنطقة بترتيباتها في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية العربية وفي سلاسل القيمة العالمية.

ولذلك يأتي **السؤال الرئيس**: إلى أي مدى أثرت ترتيبات منطقة التجارة الحرة منذ 2005 حتى الآن في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية وخاصة على التنمية الصناعية في مجال الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا (بالتركيز على قطاعي الأدوية والسيارات) للدول التي نجحت في رفع نسب مساهمتها في سلاسل القيمة العالمية والتي تتوفر عنها بيانات في إحصاءات اليونيدو، وقواعد بيانات منظمة **OECD** مثل مصر والأردن وتونس والمغرب والجزائر والسعودية والإمارات وهي دول أعضاء في منطقة التجارة الحرة.

2- أهداف البحث

- مدى شمول منطقة التجارة الحرة العربية لكافة متطلبات التبادل التجاري الحر (الترتيبات-القواعد-السياسات-التنظيمات-آليات التنسيق وخلافه).
- تقديم رؤى وسياسات لتعزيز التكامل الصناعي والتجاري بين الدول الأعضاء في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وبخاصة في صناعة الأدوية كصناعة متوسطة أو عالية التكنولوجيا، بسبب الأهمية الاستراتيجية لها في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية في المنطقة، حيث تعد صناعة الأدوية من القطاعات ذات القيمة المضافة العالية التي يمكن أن تسهم بشكل كبير في تحسين التكامل الإقليمي وتحقيق التنمية المستدامة.
- محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (الأداء التنافسي الصناعي، القيود الجمركية وغير الجمركية، الاستثمار الأجنبي)، وذلك لعينة الدراسة: دراسة تطبيقية قياسية على الدول العربية البترولية وغير البترولية أعضاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.
- فرص بناء سلاسل قيمة إقليمية في قطاع الصناعة (بالتركيز على الصناعات عالية ومتوسطة التكنولوجيا: "صناعات المكونات والأجزاء للسيارات").

- أهم المقترحات على صعيد السياسات لتحسين مستويات اندماج الدول العربية في سلاسل القيمة العالمية (سياسة التجارة، الخدمات، بيئة ومناخ الاستثمار، وبيئة قوانين الملكية الفكرية..).

3- فروض (تساؤلات) البحث

- ما مدى استيفاء منطقة التجارة الحرة العربية لمتطلبات التبادل التجاري الحر؟
- يمثل الاندماج في سلاسل القيمة العالمية والارتقاء فيها مدخلاً لتحقيق التنمية الصناعية من خلال تطوير الصناعات المحلية عبر قناتي الروابط الأمامية والخلفية، ويعظم من الأثر الإيجابي على التنمية الصناعية.
- أن هناك فرصة في مجال بناء سلسلة قيمة إقليمية في كل من قطاع الأدوية وقطاع السيارات، بالإشارة إلى أوضاع هذه الصناعات في مصر والأردن (الأدوية)، المغرب وتونس ومصر والسعودية والأردن، الجزائر (السيارات).

4- منهج البحث

- الأسلوب المتبع يجمع ما بين المنهج الوصفي التحليلي لتحديد المفاهيم المتعلقة بسلاسل القيمة العالمية تحليل البيانات والجداول وتفسير المعطيات وطبيعة العلاقة بين المتغيرات، والمنهج الاستقرائي القياسي المستند على الاختبارات القياسية وتقدير النماذج وتحليل النتائج.
- وكذلك الأسلوب التاريخي الذي يظهر من خلال استعراض الدراسات السابقة.
- دراسة حالي قطاع الأدوية والسيارات في الدول الأعضاء في المنطقة ومدى إمكانية تحقيق مزيد من الارتقاء لهذه الصناعة في سلاسل القيمة العالمية (باعتبارهما حالتين ونموذجين لصناعتين متوسطة وعالية التكنولوجيا).

5- أهمية البحث

بالرغم من الأهمية النسبية لكل القطاعات الاقتصادية في العملية التنموية، إلا أن قطاع التصنيع يبقى القطاع الذي يقود مسار التنمية في العديد من البلدان، وفي ظل العولمة التي اجتاحت العالم، ومع ظهور الشركات متعددة الجنسيات تحولت العملية الإنتاجية هيكلية، وأصبح من أهم سماتها هي تجزئة عمليات الإنتاج وتوزعها جغرافياً، وهو ما أضحى يعرف بسلاسل القيمة العالمية، وأصبحت التنمية الصناعية تعتمد على التخصص في جزء من سلعة عالمية أو القيام بمهام محددة ضمن سلسلة الإنتاج. ذلك التحول في هيكل القطاع الصناعي فتح باب الجدول واسعاً حول مدى استفادة الدول النامية ومن بينها الدول العربية لاستثمار الوضع وتحقيق الارتقاء في سلسلة القيمة وتطوير القطاع الصناعي بها.

وفي سياق ذلك الجدل حول العلاقة بين المشاركة في سلاسل القيمة العالمية والتنمية الصناعية يثور التساؤل إلى أي مدى أثرت منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية وعلى التنمية الصناعية لأعضائها، وذلك في ضوء الحقائق التالية:

- تملك المنطقة العربية صناعات تحويلية متنوعة ومختلفة في مستويات تطورها وتخصصها وتكاملها حيث يشير تقرير (UNIDO, 2023)، أن الصناعات ذات المستوى التكنولوجي الضعيف مثل الأغذية والمشروبات ومنتجات البترول تشغل ثلثي القيمة المضافة تقريباً للصناعة التحويلية MVA، بينما تحصل الصناعات عالية التكنولوجيا مثل الإلكترونيات والآلات على حصة منخفضة نسبياً وتتركز في عدد محدود من الدول العربية مثل عمان، المغرب، قطر، السعودية والإمارات.

- أظهر قطاع الصناعة التحويلية تنوعاً وتحديات وفرصاً للنمو تختلف بين الاقتصادات العربية في أفريقيا وآسيا، حيث تحقق بعض الاقتصادات أداءً قوياً وابتكاراً مثل عمان والإمارات من منظور الأداء الصناعي التنافسي بينما يواجه بعضها الآخر تحديات أمام النمو الصناعي والتجارة والتنويع.

- وصل نصيب الاقتصادات العربية في الاقتصاد العالمي وفقاً لإحصاءات (UNIDO, 2023) إلى 4.7% في القيمة المضافة الصناعية، 1.9% في القيمة المضافة للصناعة التحويلية، 2.4% من الصادرات عالية ومتوسطة التكنولوجيا، وذلك في عام 2022. وتحتل دول الخليج الإمارات، السعودية، قطر، عمان والكويت تليها المغرب، مصر، تونس، والأردن المراكز العشر الأولى إقليمياً في مؤشر الأداء الصناعي التنافسي للاقتصادات العربية، ومن الناحية الأخرى يصل متوسط نصيب الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا في إجمالي القيمة المضافة للصناعة التحويلية في 2020 إلى 32.4% مقابل متوسط عالمي قدره 45.1% (*). هذا وقد شهد مسار التكامل العربي تغيراً خاصاً في ظل تطبيق اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في 2005 والتحرك نحو التوقيع على إنشاء اتحاد جمركي في 2015 والتوقيع على اتفاقية تحرير الخدمات في 2019 وذلك لمواجهة التحديات وتعظيم الإيجابيات، وفي ظل استهداف العديد من الدول العربية خاصة دول الخليج العربي تعزيز إدماج الشركات في سلاسل القيمة العالمية كوسيلة لتحقيق هدف التنويع الاقتصادي والتنمية المستدامة والشاملة (صندوق النقد العربي، موجز سياسات 2019)، تبرز أهمية إجراء دراسات حول العلاقة التبادلية ما بين التكامل الإقليمي في

(*) وتضم الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا وفقاً لتصنيف ISIC المجموعات التالية:

28 الآلات والتجهيزات، 29 السيارات بأنواعها، 30 تجهيزات النقل الأخرى، 26 الكمبيوتر والمنتجات الكهربائية والسمعية، 21 الأدوية والكيماويات الدوائية، 27 التجهيزات الكهربائية، 20 الكيماويات والمنتجات الكيماوية.

ظل عضوية منطقة التجارة الحرة الكبرى والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية وإجراء دراسة تحليلية للفرص الاستثمارية المتاحة في المنطقة والقطاعات الصناعية الواعدة فيها.

وتتجلى أهمية توقيع كلٍ من مصر والإمارات والأردن ثم البحرين على مبادرة الشراكة الصناعية التكاملية التي تستهدف تطوير صناعات تنافسية ذات مستوى عالمي وتعزيز قطاعات التصنيع ذات القيمة المضافة، وكذلك تعزيز نمو وتكامل سلاسل القيمة والتجارة بين الدول الأربع. وتحدد لجنة الشراكة المجالات التي تم التركيز عليها: الصناعات المعدنية، الكيماويات والبلاستيك، المنسوجات والملابس، الأسمدة، الأدوية والبتروكيماويات، وكذلك تناولت إمكانية تعزيز فرص المشاركة بتسوية المدفوعات من خلال العملات الوطنية.

من الناحية الأخرى في إطار وثيقة "أبرز التوجهات الاستراتيجية للاقتصاد المصري للفترة 2024-2030، رئاسة مجلس الوزراء حوار للخبراء" تضمنت مستهدفات الدولة تحويل مصر إلى مركز استراتيجي في صناعة السيارات بمنطقة الشرق الأوسط وأفريقيا، وتأسيس المجلس الأعلى لصناعة السيارات، ووفقاً للدراسات تتركز صناعة السيارات في الإقليم العربي في المغرب، تونس، السعودية، الأردن ومصر.

في ضوء السياق السابق تتضح أهمية تحليل مؤشرات التجارة الدولية المتعلقة بسلاسل القيمة العالمية عبر القطاع الصناعي بالتركيز على عدد من القطاعات الأكثر تداولاً في سلاسل القيمة العالمية (الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا) الأولى بدعم مشاركة الدول أعضاء منطقة التجارة العربية فيها واستعراض ما ترتب فيها من تحولات في أنماط واتجاهات التجارة الدولية للتعرف على أوجه الضعف والقصور وتعزيز فرص الاندماج.

تم اختيار هذا الموضوع للاعتبارات التالية:

- اتفاق العديد من الدراسات حول الأثر الموجب للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية في تحقيق التنمية الاقتصادية والتنمية الصناعية خلال الأثر على مؤشر التنمية البشرية ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، خلق فرص العمل وزيادة مستويات الإنتاجية، وخفض الفقر في البلدان العربية عينة الدراسة.
- الأهمية الاستراتيجية للتصنيع ضمن نماذج التنمية العالمية خاصة بالنسبة للدول العربية ومن بينها مصر ولا سيما في ظل تطبيق التكنولوجيا المتوسطة والمتقدمة التي قد تمنح تلك الاقتصادات قيمة مضافة عالية.
- أهمية موضوع سلاسل القيمة العالمية كونها تعد أحد مداخل الاندماج في الاقتصاد العالمي، والذي يطرح حاجة الدول العربية لمثل هذه الدراسات.
- المزايا التنموية التي حققتها بعض البلدان العربية التي نجحت في جذب استثمارات لصناعة السيارات (حالة المغرب)، وهو ما أكسب هذه الصناعة أهمية ضمن منظومة الصناعة العالمية.

وتتضح أهمية هذا البحث الجماعي من خلال حاجة الدول العربية نحو التكتل وتعزيز مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية كإقليم بما يتماشى مع التوجهات الإقليمية الحالية في آسيا وأمريكا اللاتينية وأفريقيا وغيرها من المناطق مع تنامي الاتجاه نحو الأخذ بالحماية الجديدة وتقييد حرية التجارة والاستثمارات، ولذلك فإن الأطراف المستفيدة من البحث قد تكون الجامعة العربية، اتحادات الصناعة القطرية والغرف التجارية العربية النوعية والوزارات العربية القطاعية والمصنعين للأدوية والسيارات في الدول العربية المختلفة. وهو ما يلقي الضوء حول أهمية الأخذ بهذه النتائج لتعزيز التوجه الإقليمي العربي نحو قطاع الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا مع إيلاء الاهتمام في البداية بقطاعي الأدوية والسيارات، وإجمالاً توجد العديد من الأبعاد الأخرى لمشكلة الدراسة بعضها جيوسياسي والآخر اقتصادي وتنظيمي ومؤسسي، وهو ما تم التغاضي عنه مع تحديد نطاق البحث وأهدافه.

6- الإطار الفكري للموضوع (الدراسات السابقة والقواعد والقوانين الحاكمة للدراسة)

اهتم عددٌ من الدراسات بتحليل اندماج بعض الدول العربية في سلاسل القيمة المضافة نذكر بعضاً منها:
(1) الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية لأفريقيا 2018، (مؤهلات سلاسل القيمة الإقليمية في شمال أفريقيا "التشخيص القطاعي")

قامت الدراسة باستعراض الوضع القطاعي للدول العربية في شمال أفريقيا في إطار سلاسل القيمة العالمية، وركزت على قطاعات النسيج والملابس، الموارد المنجمية، واستخراج البترول والغاز وتحويلهما، قطاع الطاقة المتجددة، الخضروات، صناعة السيارات والطيران وغيرها، بهدف تحديد الفرص والتحديات المرتبطة ببناء سلاسل قيمة إقليمية بكل قطاع وكيفية تطويرها. وتوصلت الدراسة إلى أن معظم دول شمال أفريقيا بذلت الجهود المتعلقة بتسهيل التبادل التجاري ومراجعة الإطار المؤسسي من أجل زيادة مستويات التكامل الإقليمي وتحسين مستويات البنية التحتية الخاصة بقطاع النقل، إلا أن هناك حاجة لتعزيز آثار الاندماج في سلاسل القيمة لتصل إلى المستويات العالمية المناظرة.

(2) محددات المشاركة في GVCs

أشار تقرير منظمة التجارة العالمية (2014) WTO، (2013) WTO-OECD، (2013) WTO، OECD (2103) إلى أهمية وجود محددات ملائمة مثل جودة مناخ الأعمال، ووفرة في مهارات العمل، تحسن في البيئة التحتية كشروط أفضل للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، مع الإشارة إلى أن متغيرات مثل التعريفات الجمركية، صعوبة الحصول على تمويل للتجارة، تطبيق معايير التوافق Compliance وغيرها من القيود التجارية تمثل معوقات أمام المشاركة في هذه السلاسل.

وفي تقرير البنك الدولي 2020 تمت الإشارة إلى أهمية متغيرات مثل الموقع الجغرافي، والمسافة وتكاليف التجارة في التأثير على الوضع في سلاسل القيمة العالمية، وضرب مثلاً بحالة فيتنام وقربها من موردي المدخلات الإلكترونية في الصين، اليابان، كوريا وسنغافورا مما ساعد في دخولها قطاع الإلكترونيات، وكذلك استفادت المغرب من قربها من أسواق EU الأمر الذي مكنها من أن تصبح أكبر مصنع لسيارات

الركوب في عام 2017 (27 ترتيب عالمي). وقد أضاف التقرير عددًا آخر من المتغيرات مثل الجودة المؤسسية وتأثيرها على الكفاءة المؤسسية للتعاقدات، مستوى التنمية ودرجة التصنيع، والانفتاح على الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

(3) توجد دراسات تطبيقية محدودة نسبيًا تتعامل مع العوامل المحددة لمساهمة الدول في GVCs، ويتوافر النذر القليل من الدراسات التي تركز على الدول العربية أعضاء منطقة التجارة الحرة، نذكر منها:
Hebatakkah, A, Soliman & Reem M. Elbolok, (2021) Determinants of MENA countries: participation in Global value chains Scientific journal of Economic & Commerce vol.51, issue 3.

حيث سعت الدراسة إلى قياس تأثير عوامل الاقتصاد الكلي، وهي الناتج المحلي الإجمالي، الاستثمار الأجنبي، مستوى التصنيع، الائتمان المحلي، جودة البنية التحتية، مؤشرات حوكمة الشركات، جنبًا إلى جنب مع الابتكارات وحماية حقوق الملكية الفكرية على قيمة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية خلال استخدام نموذج OLS، ويغطي 15 دولة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا خلال 2007-2018 لكل دولة.

وأشارت النتائج إلى وجود ارتباط إيجابي (طردي) بالناتج المحلي الإجمالي والاستثمار الأجنبي المباشر وعلاقة سالبة عكسية مع مستوى التصنيع ولا ترتبط بالائتمان المحلي، كذلك ارتباط إيجابي مع جودة البنية التحتية واستخدام الهاتف المحمول والإنترنت، وكذلك جودة التنظيم والابتكار بينما لا تظهر علاقة مع جودة الموائى والطرق وسيادة القانون، ووجدت علاقة سالبة لكل من الاستقرار السياسي والسيطرة على الفساد، وكذلك لمؤشر حماية حقوق الملكية. مما يتطلب لزيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية جذب المزيد من الاستثمار الأجنبي وتوجيهه نحو الصناعات التحويلية، زيادة القيمة المضافة للتصنيع في الناتج المحلي الإجمالي، تنمية رأس المال البشري لاحتياجات قطاعات معينة من سلاسل القيمة، وذلك في إطار صناعات مثل تكنولوجيا المعلومات والإلكترونيات والمواد الكيميائية، وكذلك تشجيع الابتكار والبحث والتطوير وإصلاح سياسات التجارة والاستثمار وتحسين البنية التحتية واللوجستيات وجودة المؤسسات وحماية حقوق الملكية الفكرية وتعزيز الوصول إلى الائتمان.

(4) Bahi Quafa, Loths Mekhzoumi, et al, (2021) The impact of Participation in Global value chains on Exports Diversification: An Econometric Study of a group of selected Arab Countries for the period 1995-2015.

<https://www.researchgate.net/publication/3522,82787>.

استهدفت هذه الدراسة قياس تأثير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على التنوع الاقتصادي لكل من الجزائر، المملكة العربية السعودية، قطر، البحرين، عمان والكويت خلال الفترة من 1995-2017 باستعمال نموذج الانحدار الذاتي لفترات الإبطاء الموزعة (PMG/ARDL) حيث استخدمت القيمة المضافة المحلية في إجمالي الصادرات والقيمة المضافة الأجنبية في إجمالي الصادرات كمؤشرات تعبر

عن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، كما تم الاعتماد على مؤشر هيرمنزال-هيرشمان كمتغير تابع يعبر عن درجة تركيز المنتجات، وقد خلصت الدراسة إلى وجود علاقة معنوية موجبة طويلة المدى بين كل من المتغير التابع وأغلب المتغيرات التفسيرية.

وقد جاءت الورقة البحثية لتسليط الضوء حول تأثير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على التنوع الاقتصادي في مجموعة من الدول العربية المختارة، وبناءً على النتائج المتحصل عليها اقترحت التوصيات التالية:

- تأكيد الدول العربية على تعزيز الروابط الخلفية لأثرها الواضح على زيادة تنوع الصادرات.
 - العمل على الارتقاء بالأنشطة القائمة من خلال تشجيع وتوجيه الاهتمام بالبحث والتطوير وتطوير نظم التعليم سيما التعليم العالي؛ لأن رأس المال البشري المؤهل يمثل الركيزة الأساسية لجعل الاقتصاد مدفوعاً بالعلم والابتكار والتكنولوجيا.
- وتأتي الدراسة الجماعية الحالية لتختلف زمنياً ومكانياً عن الدراسات السابقة حيث تهتم بحصر غالبية الدول أعضاء منطقة التجارة الحرة العربية، وهي الدول التي تغطيها إحصاءات اليونيدو ومنظمة التجارة العالمية والأونكتاد، وتضيف تركيزاً على الصناعات متوسطة ومرتفعة التكنولوجيا، وتولي أهمية لدراسة كل من قطاع الأدوية وحالة قطاع السيارات في المنطقة العربية (بأجزائها ومكوناتها) لتعزيز فرص الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية ثم الارتقاء نحو سلاسل القيمة العالمية، وتحديد أهم التحديات والمخاطر والفرص نحو الاندماج وتحسين المردود على القطاع الصناعي (معبراً عنه بمؤشر الأداء الصناعي التنافسي)، ومن خلال مؤشرات المشاركة الأمامية والخلفية في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية.

الدراسة العملية (تطبيقية – قياسية)

تستهدف الدراسة التطبيقية القياسية: قياس تأثير ثلاث مجموعات على محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية معبراً عنها بمؤشرات المشاركة الأمامية والخلفية رئيسية: **المجموعة الأولى** عن العوامل الكلية: حجم السوق المحلي ومستوى التصنيع والاستثمار في رأس المال البشري والوصول إلى الائتمان المحلي، أما **المجموعة الثانية**: تسهيل التجارة، و**المجموعة الثالثة**: تركيز على المؤشرات الخاصة بالمؤسسات وجودتها.

ويشتمل التحليل على 13 دولة عربية (دول بترولية وغير بترولية)، وتغطي البيانات الفترة 2000-2023.

فصل تمهيدي

مدخل لسلاسل القيمة العالمية

أصبحت سلاسل القيمة العالمية سمة سائدة للاقتصاد العالمي من خلال التجارة الدولية والاستثمار، والاقتصاديات النامية والناشئة والمتقدمة، وقد انتشر تدويل الأنشطة خلال عمليات التصنيع والتوزيع والتصميم والتسويق، ومن أجل فهم هذه الظاهرة يتطرق الفصل التمهيدي للمفاهيم الأساسية لسلاسل القيمة، محددات المشاركة فيها، ومؤشرات درجة مساهمة الدول في هذه السلاسل.

1- المفاهيم الأساسية لسلاسل القيمة

قدم بورتر كتابه عن "الميزة التنافسية" في عام 1979 شرحًا وتفسيرًا، ووصفًا لسلسلة القيمة على مستوى المنشأة بأنها تصف الأنشطة التي تقوم بها المؤسسة مع منشآت أخرى وميز بين الأنشطة الأولية والتي تشمل، الإنتاج والتسويق والبيع، وبين الأنشطة التي أطلق عليها الأنشطة الداعمة، وهي البحوث والتطوير والموارد البشرية والبنية الأساسية التي تستخدم في تطوير الميزة التنافسية للمؤسسة، وبعد ذلك قام جريفي (Gereffi) بشرح سلاسل القيمة العالمية ليوضح التداخل في مجال الإنتاج بين الشركات في بلاد ومناطق أخرى (Porter, M.E, 1985, Gereffi, 1994).

ومع بداية التسعينات دخلت سلاسل القيمة مرحلة جديدة، وذلك مع:

- التوسع في العولمة.
- موجة تحرير التجارة الدولية وانضمام كثير من الدول إلى منظمة التجارة العالمية.
- تخفيف تكاليف الخدمات وخاصة الاتصالات ونقل التكنولوجيا.
- تزايد إمكانية التجزئة الجغرافية لمراحل إنتاج المنتج النهائي سواء كان سلعة أو خدمة مع الاعتماد على التخصص الشديد.
- تزايد الاعتماد المتبادل لعلاقات التجارة بين الدول من خلال الاتفاقيات لتبادل السلع والخدمات. وتتم هذه العملية في نطاق الحدود الجمركية لإقليم دولة ما، وذلك في حالة سلسلة القيمة المحلية، وفي حالة سلسلة القيمة الإقليمية فإنها تقوم أيضًا على تجزئة الإنتاج في جميع المراحل المذكورة، ولكن على نطاق الإقليم أي تكون العملية الإنتاجية تكاملية بين دول الإقليم، ويكون المستهدف هو الأسواق الإقليمية فقط.
- وإذا انتقلنا إلى المستوى العالمي لسلاسل القيمة، ففيها يكون نمط الإنتاج موزع على عدد من البلدان، وتشمل جميع الأنشطة الإنتاجية التي تقوم بها شركات متخصصة في مواقع جغرافية مختلفة في جميع أنحاء العالم لتقديم منتج أو خدمة بدءًا من مرحلة التصميم مرورًا بمرحلة الإنتاج وصولاً إلى المستهلك

النهائي أي أنها تشمل أنشطة البحث والتطوير والتصميم والإنتاج والتسويق والتوزيع (إجلال راتب، وآخرون، 2022).

ويعد كل من البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) أن سلاسل القيمة العالمية عبارة عن تجزئة عمليات الإنتاج إلى مراحل مختلفة تقوم بتأديتها عدة دول كل دولة تقوم بمرحلة من الإنتاج أو أكثر.

فعلى سبيل المثال، بالنسبة لصناعة الهواتف الذكية وأجهزة التلفاز يتم تصميمها في اليابان والولايات المتحدة الأمريكية في حين يتم تصنيع أشباه الموصلات والمعالجات في كوريا، ويتم تجميع المنتج بشكل كامل في الصين، أما خدمات ما بعد البيع تتم في أوروبا والولايات المتحدة.

كما تختلف سلاسل القيمة وفقاً لنوع القطاع من حيث كونه صناعي حيث يكون التخصص في إنتاج السلعة الصناعية (صناعة استخراجية أو تحويلية) أو كونه زراعي ويكون المنتج خاص بإنتاج سلعة أو أكثر من السلع الزراعية، كما يمكن أن يكون خدومي ويتخصص في مراحل إنتاج الخدمات مثل الأعمال أو الخدمات السياحية أو تكنولوجيا المعلومات.

كما تختلف سلاسل القيمة العالمية وفقاً لدرجة التعقيد كأن تكون ذات محتوى تكنولوجي عالٍ أو مرتفع مثل: السيارات، أجهزة الحاسبات ومعدات الاتصال، الطائرات أو ذات محتوى تكنولوجي منخفض يعتمد على إنتاج مواد أولية كثيفة العمالة غير الماهرة.

كما تختلف سلاسل القيمة العالمية وفقاً للمسافة، أي وفقاً لعدد الحدود الجمركية التي تتخطاها مراحل إنتاج السلع الداخلة في سلسلة القيمة العالمية.

كما تختلف طبقاً للنطاق الجغرافي كما سبق وأن أوضحنا (أي محلية أو إقليمية أو عالمية) إن موقع أي بلد في سلسلة القيمة العالمية يعتمد على درجة تقدمه، وعلى خصائص الاقتصاد والسياسات التنموية والاقتصادية التي تتبعها الدولة، وعلى الدول العمل على تحسين تموضعها في السلسلة للحصول على المزيد من القيمة المضافة وتعظيم مشاركتها في تلك السلاسل.

2- محددات المشاركة في سلاسل القيمة

أولاً: الجودة المؤسسية

والمقصود بالجودة المؤسسية هي المؤشرات التي تقيس مدى تنفيذ القانون، والنفاز إلى الائتمان، وكفاءة الحكومة من حيث تحديد الرسوم الجمركية الكفاء، وكذا الجودة التنظيمية، والاستقرار السياسي، وغياب الإرهاب والعنف.

ويرتبط تحسن الجودة المؤسسية بتحسين هذه المؤشرات على كل المستويات، على مستوى الدولة ومستوى الشركات الإنتاجية، ومن ثم يؤثر ذلك على نمط المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وهذا ينطبق أيضًا على مستوى الصناعة، حيث أكدت الدراسات أن الصناعات الأكثر حساسية تجاه الجودة المؤسسية بجميع عناصرها تتميز بمشاركة أكبر في سلاسل القيمة العالمية المتطورة والمتشابكة، في الوقت الذي ينعكس الوضع بالنسبة لدول المنبع، وذلك مقارنة لدول المصب.

كما توصلت بعض الدراسات إلى أن الصناعات عالية التكنولوجيا والتي تنتج منتجات أكثر تخصصًا هي التي لديها فرص أكثر حساسية في المشاركة في سلسلة القيمة العالمية المتطورة والمتشابكة، وذلك إذا ارتبط ذلك بجودة مؤسسية عالية، هذا كما ينعكس مستوى التنمية على درجة مشاركة الدول في سلاسل القيمة العالمية في الوقت التي تسهم المشاركة في سلاسل القيمة إلى رفع مستوى التنمية.

ثانيًا: سلاسل القيمة والتنمية الاقتصادية

ترتبط سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية بالتنمية من خلال:

- 1- الجودة المؤسسية كما سبق ذكرها.
 - 2- تحليل سلاسل القيمة الذي يؤدي إلى:
 - تحسين موقف الجهات الفاعلة المشتركين بالفعل في السلاسل.
 - إدخال مشتركين جدد فاعلين في السلاسل.
 - كما يتم تحديد كيفية إدماج المشتركين الجدد في سلاسل القيمة العالمية، ويشمل ذلك البلدان النامية الجديدة التي لم تسهم من قبل في سلاسل القيمة.
 - كما يوضح كذلك الفرص الرئيسية داخل السلسلة بالنسبة للجهات الفاعلة الجديدة، كذلك القيود التي تحول دون مشاركتها في السلاسل مما يؤدي إلى العمل وزيادة القيمة المضافة إلى المنتجات والخدمات للتصدير والقطاعات التي تتنافس فيها تلك الدول.
- وبناء على ذلك يتم وضع استراتيجيات لتحقيق أقصى قدر من المكاسب من خلال رفع مهارة العمالة الجيدة واستخدام المكونات المحلية في الصادرات وتجزئة القطاع (الصناعة مثلًا) إلى قطاعات رئيسية. ومن ثم يؤدي ذلك إلى إتاحة فرص متنوعة للبلدان النامية للاندماج في الاقتصاد العالمي من خلال تيسير الوصول إلى الأسواق العالمية وأسواق البلدان المتقدمة، بما يدفع هذه الدول إلى تنمية ورفع كفاءة صناعاتها المحلية، مما يعزز قدرة تلك البلدان التنافسية، ويؤدي ذلك إلى الانتقال إلى أنشطة ذات محتوى مهارات أعلى، أي زيادة قدرة هذه الشركات على الابتكار لزيادة القيمة المضافة للمنتجات والعمليات الخاصة بها.

وهذا ما يعرف بالارتقاء في سلاسل القيمة والذي يتم في خطوات عدة منها:

- رفع مستوى العملية ويتم فيها تحويل المدخلات إلى مخرجات بكفاءة أفضل عن طريق إعادة هندسة العمليات وإدخال التكنولوجيا المتفوقة.
 - الارتقاء بالمنتج والانتقال إلى خطوط إنتاج أكثر تطوراً والذي يؤدي إلى زيادة القيمة المضافة للوحدة.
 - الارتقاء بالوظيفة أي الحصول على وظائف جديدة ومتفوقة في السلسلة (التصميم والتسويق).
 - تطوير الوظائف عن طريق تطبيق الكفاءات المكتسبة في وظيفة معينة للانتقال إلى قطاع جديد.
- كل ذلك يؤدي ببعض الدول النامية أن تستغل وتستفيد من إمكانيات لم تكن مستغلة من قبل كالتنوع في أنشطة الخدمات وتعزيز صادرات الخدمات مما يتطلب مزيداً من تحرير التجارة في الخدمات.
- كما أنه من المهم للارتقاء والحصول على قيمة مضافة أعلى من سلسلة القيمة العالمية تنمية القوى العاملة باكتساب القوى العاملة مهارات جديدة ومتطورة والابتكار.
- وبالنظر إلى سلسلة القيمة نجد أن هذه السلسلة تحقق القيمة المضافة الأعلى للمنتجات في أطراف هذه السلسلة وأن أوسط السلسلة أي مرحلة الإنتاج تمثل القيمة المضافة الأقل مما يعني أن القيمة الإجمالية للسلسلة تتحقق في أنشطة المنبع (upstream) والتي تتمثل في البحث والتطوير والتنمية إلخ...، كذلك في أنشطة المصب (Downstream) ويتمثل ذلك في العلامة التجارية والتسويق والتوزيع والخدمات اللوجستية.
- كل هذا يعني أن تموضع أي بلد في سلسلة القيمة تعتمد على درجة تقدمه، وأنه على الدول النامية سواء منها المشتركة بالفعل في سلاسل القيمة أو ليست مشتركة عليها أن تحسن تموضعها في السلسلة للحصول على مزيد من القيمة المضافة، ويتم ذلك من خلال ما يعرف بالارتقاء (upgrading).
- إن المشاركة في سلسلة القيمة العالمية تعمل على تحفيز الاستثمارات في البنية التحتية مما يدفع قطاعات أخرى تقوم بالإنتاج المحلي بخلاف القطاعات المشاركة في سلاسل القيمة إلى العمل على الاشتراك في سلاسل القيمة.

وهكذا تؤدي سلاسل القيمة العالمية إلى تدعيم جهود التنمية والتصنيع من خلال^(*):

- تولد سلاسل القيمة العالمية عبر الروابط الخلفية لها، طلباً على المنتجات المحلية، ويؤدي الطلب هذا إلى زيادة طلب الشركات الرائدة من المدخلات المحلية من الموردين المحليين، كما تقوم الشركات الرائدة من خلال الدعم اللازم للموردين المحليين لزيادة المعرفة والتكنولوجيا، كما تولد الروابط الخلفية والأمامية آثاراً انتشارية للتكنولوجيا وتحسين إنتاجية الشركات المحلية.

(*) سيتم استعراض محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية في الفصل الثالث بعنوان (محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية – دراسة قياسية على أعضاء منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى).

- إمكانية أن تؤدي المشاركة في سلاسل القيمة العالمية إلى منافسة محتملة، مما يؤدي إلى إعادة هيكلة السوق التي تتميز بأنها ليست حصراً على المشاركين في سلاسل القيمة العالمية، ولكنها تمتد أيضاً إلى غير المشاركين.
 - تفيد سلاسل القيمة العالمية أسواق العمل من خلال آليات أثر الطلب وأثر التدريب وأثر تحول العمالة، فمن خلال أثر الطلب، تتميز المشاركة في سلسلة القيمة العالمية بالطلب المرتفع على العمالة الماهرة من جانب الشركات متعددة الجنسيات والمشاركين الآخرين في السلسلة العالمية.
- وخلاصة ما سبق نجد أن **التحديث الاقتصادي** يعد الهدف الرئيسي التي تسعى إليه الدول النامية والناشئة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وتحويله إلى تنمية مستدامة بأبعادها الاقتصادية والاجتماعية، وقد تم هذا التحديث في العملية الإنتاجية أو تحديث المنتج، كذلك التحديث الوظيفي أي رفع كفاءة الموارد البشرية، أما بالنسبة **للعلمية الإنتاجية** ويهدف تحديثها، فيتم ذلك من خلال إحلال رأس المال محل العمل لتحقيق إنتاجية مرتفعة من خلال الأتمتة، ومما لا شك فيه أن تحديث العملية الإنتاجية قد يحدث بسببه انخفاض في الطلب على العمالة منخفضة المهارة الإنتاجية والمشتغلة في المهام الروتينية، وبعد التحديث الوظيفي هو الأكثر شيوعاً والذي يدفع إلى الاهتمام بالتدريب ورفع الكفاءة الإنتاجية والتكنولوجية وأساليب الإنتاج الحديثة، وإذا لم يحدث هذا يمكن أن يتم الاستبعاد من المشاركة في سلاسل القيمة.
- ويهدف **صناع السياسة** إلى أن يتحول التحديث الاقتصادي الناتج عن المشاركة في سلاسل القيمة العالمية إلى تنمية مستدامة بأبعادها الاقتصادية والاجتماعية، مما يمكن الدول الناشئة من التموذج في الروابط الأمامية من السلسلة، ويتم ذلك من خلال الاعتماد على السلع الوسيطة المنتجة محلياً مما يساعد الاقتصاد المحلي على الارتقاء إلى قطاعات المصب ذات القيمة المضافة العالمية، كما يعمل **التحديث الاقتصادي** على انتشار التكنولوجيا، والتي تشمل تحسين إنتاجية الشركات المحلية في قطاعات المنبع والمصب في سلسلة القيمة العالمية.

ثالثاً: البنية الأساسية

وتشمل:

- وسائل النقل من طرق ومطارات وموانئ وسكك حديدية.
- الطاقة والصرف والري وشبكة الاتصالات وخاصة شبكة النت العريضة.
- البنية الإنسانية الاجتماعية مثل المدارس والمستشفيات.
- أضف إلى ذلك النواحي المرتبطة بكفاءة المؤسسات والتنظيمات، ومما لا شك فيه أن البنية الأساسية بجميع عناصرها لها أهمية كبيرة جداً في درجة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية خاصة إذا كانت تتعامل مع المنتجات التي تتطلب دقة شديدة في مواعيد تسليم المنتج النهائي فقد

تزداد أهمية سرعة وسائل النقل وارتباط ذلك بارتفاع تكلفة التخزين، كما تظهر هذه الأهمية في المنتجات الإلكترونية التي تتصف بسرعة التقدم التكنولوجي، وتكمن أهمية السرعة أيضًا بالنسبة للمنتجات الزراعية سريعة التلف أو ذات الطابع الموسمي مثل صناعة الملابس الجاهزة (التي تتبع الموضة أيضًا).

رابعًا: السياسة الاستثمارية

تسعى الدول ذات الدخل المنخفض أو المتوسطة إلى جذب الاستثمار الأجنبي كأحد الطرق الرئيسية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية حتى يمكن تجسير فجوة الموارد المالية بين حجم الادخار وحجم استثمار في هذه الدول، ولأن الاستثمار الأجنبي يعد أقل مخاطرة مقارنة بالتدفقات المالية الأخرى، ومن ثم تحمل التقلبات السريعة الناتجة عن أي معوقات خارجية، هذا بالإضافة إلى أنه من خلال الاستثمار الأجنبي يتم الاستفادة من التطور التكنولوجي المصاحب له وجميع أشكال المعرفة المرتبطة به.

خامسًا: الهيكل الصناعي والسياسة الصناعية

يلعب الهيكل الصناعي دورًا رئيسيًا في تحديد اتجاه مشاركة الدول المختلفة في نشاط سلاسل القيمة العالمية وخاصة الدول النامية، ويأتي ذلك من خلال مساهمة قطاع الصناعات التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي، فكلما زادت هذه المشاركة ازدادت المشاركة الخلفية وانخفضت المشاركة الأمامية، وبذلك تزداد استفادة هذه الدول من القيمة المضافة المصاحبة لذلك، ويتم ذلك ويساعد عليه عملية تحويل الشركات المحلية وتيسير مشاركتها في شبكات الإنتاج العالمية وعن طريق تقليل اعتماد هذه الدول على المدخلات الوسيطة المستوردة مما يساعد هذه الدول على مشاركتها الفعالة في سلاسل القيمة العالمية المختلفة الخلفية.

وجدير بالذكر أن السياسة الصناعية لا تتفصل عن بنود أخرى تتضمن التعريفات الجمركية وغير الجمركية ودعم الصادرات، وبالطبع سعر الصرف والائتمان الصناعي حيث تؤثر كل هذه العناصر على القرارات الصناعية، والتي تشكل حماية الصناعات الناشئة التي سادت في فترات زمنية سابقة.

سادسًا: تفعيل الاتفاقيات التجارية مع التكتلات الاقتصادية المختلفة

فالتوجه نحو زيادة التعاون الصناعي والتجاري مع كافة التكتلات من أهم الاهتمامات وخاصة فيما يتعلق بزيادة فرص المشاركة في سلاسل القيمة، وتحرص مصر في الدخول في العديد من الاتفاقيات التجارية وذلك تأكيدًا على إعادة ترتيب أولويات سياساتها الخارجية.

سابقًا: كما أنه من ضمن محددات المشاركة في سلاسل القيمة مدى توافر عناصر الإنتاج في الدولة، ويعد ذلك من المحددات الرئيسية لطبيعة المنتج من الإنتاج المادي أو الخدمي الذي تشارك به الدولة في سلاسل القيمة، ومن هذه الموارد وفرة الموارد الطبيعية من الأراضي الزراعية مثلاً والتي اعتمدت عليها هذه الدول، ولكن في المشاركة الأمامية في السلاسل، مما يتطلب العمل على تطوير صناعات المنتجات الزراعية، كما تؤدي وفرة العمالة منخفضة المهارة والرخيصة إلى دعم مشاركة هذه الدول، ولكن أيضاً في المشاركة الأمامية للسلاسل مما يستدعي العمل على رفع كفاءة هذه العمالة والاهتمام بتدريبها لرفع إنتاجيتها، وبصفة عامة لا بد لهذه الدول أن تتبج سياسات التحديث الاقتصادي وخاصة في قطاع الصناعات التحويلية، وبالتالي الارتقاء في مراحل سلسلة القيمة نحو المراحل ذات القيمة المضافة العالية.

ثامناً: ومن العوامل المهمة والمحددة للمشاركة في سلاسل القيمة الموقع الجغرافي، حيث كلما اقترب هذا الموقع من مراكز شبكة التجارة العالمية⁽¹⁾، فإن القرب من الموردين الإقليميين للمدخلات الوسيطة اللازمة للصناعات التحويلية في هذه الدول ذات الموقع القريب يعمل على تفعيل تكاليف الإنتاج⁽²⁾.

3- مؤشرات درجة مساهمة الدول في سلاسل القيمة العالمية (إجلال راتب وآخرون، 2022)

من أهم تلك المؤشرات:

- مؤشر مدة انتظار السفن في الموانئ:

بالنسبة بالمتوسط العالمي فهذا المؤشر حتى عام 2022 كان 23.3 ساعة، مما يؤشر بأن مصر تأتي في المركز الثامن عشر بمتوسط 34.9 ساعة، ولو أردنا المقارنة مع دول أخرى نجد أن لبنان تأتي في المرتبة الأولى بمتوسط 19.9 ساعة، وبعدها تأتي جيبوتي في المركز الثاني بمتوسط 24 ساعة، وتحتل الإمارات العربية المركز الثالث بمتوسط 26.4 ساعة، والسعودية تأتي في المركز الرابع بمتوسط 31 ساعة.

وهذا ما دفع مصر إلى الاهتمام بتطوير الموانئ المصرية وبسرعة إحداث التحول الرقمي، وذلك لتسهيل الإجراءات الإدارية، والتخليص الجمركي بالإضافة إلى الاهتمام برفع كفاءة العاملين بالموانئ والاستعانة بالخبرات الأجنبية.

- مؤشر الأداء اللوجستي

يعد هذا المؤشر هو المتوسط المرجح لدرجات الدولة في ستة أبعاد رئيسية، الأداء الجمركي، جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل، سهولة ترتيب الشحنات وتتبع الشحنات وتعقبها، حسن توقيت تلك الشحنات. وهذا المؤشر أنشأه البنك الدولي لمساعدة الدول على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في

(1) تضم شبكة التجارة العالمية الدول المهمة، مثل: ألمانيا والصين واليابان والولايات المتحدة الأمريكية.

(2) مثال على ذلك أن هذا القرب يمكن دولاً كثيرة مثل الصين واليابان وكوريا وسنغافورة لدعم مشاركتها في سلاسل القيمة المتخصصة في صناعة الإلكترونيات.

أدائها في مجال الخدمات اللوجستية، وهذا يعني أن هذا المؤشر هو الذي يحدد السهولة النسبية والكفاءة في نقل المنتجات إلى بلد ما أو داخل هذه البلد.

ولو أردنا ترتيب الدول في هذا المؤشر نجد أن ألمانيا تحتل المركز الأول (2018) ويأتي بعدها السويد، ثم بلجيكا، ثم النمسا، في الوقت الذي تأتي فيه الولايات المتحدة الأمريكية المركز التاسع، وفنلندا المركز العاشر.

وبالنسبة لمستوى مصر في هذا المؤشر (عالمياً) وضمن 167 دولة فإنها تأتي في المركز 67 (2018)، ولكن على مستوى أفريقيا تحتل المركز الثالث بعد جنوب أفريقيا، ومن هنا تأتي أهمية رؤية مصر 2030 حيث تهدف مصر إلى تحسين هذا المؤشر.

- مؤشر اتصال الخطوط الملاحية المنتظمة

- يمثل الموقع الجغرافي لدولة أو ميناء ما في الشبكة العالمية للنقل البحري أي ارتباطه بالنقل البحري، عاملاً مهماً يحدد قدرته على النفاذ إلى التجارة العالمية وتكاليف التجارة والقدرة التنافسية.

- وتجدر الإشارة إلى أن مصر احتلت المرتبة الأولى أفريقياً، والثانية عربياً في مؤشر اتصال الخطوط الملاحية المنتظمة في عام 2019، ويعكس ارتفاع قيمة هذا المؤشر سهولة الوصول لنظام الشحن البحري ومن ثم المشاركة الفعالة في التجارة الدولية.

- كما أن تحسن ترتيب مصر في عام 2019 بالمقارنة بعام 2018 جاء نتيجة لتحسن خدمات النقل العابر وجهود تشغيل الخطوط الملاحية الدولية حيث تعد الموانئ المصرية محطات رئيسية لخطوط الشحن البحرية العالمية الكبرى، والإفادة من الموقع الجغرافي والاستثمارات الخاصة من كبار مشغلي الموانئ العالمية وخاصة ميناء بورسعيد الذي يعد من أهم موانئ القارة الأفريقية.

في عام 2019 أعد الأونكتاد مؤشراً لهذا الارتباط بالنسبة لـ 900 ميناء ليحدد من خلاله مدى هذا الارتباط بخطوط النقل المنتظمة، فكلما كان هذا الارتباط عالياً كان نفاذ الدولة لنقل البضائع بحراً أيسر.

- مؤشر التجارة عبر الحدود

- يصنف البنك الدولي مصر في مؤشر التجارة عبر الحدود (أحد المؤشرات الفرعية لمؤشر سهولة ممارسة أنشطة الأعمال) في مرتبة متدنية حيث احتلت مصر المرتبة 171 من 190 دولة في عام 2020 وذلك للإجراءات المطولة مع الجمارك والتكاليف المرتفعة التي تواجهها العديد من الشركات التجارية. مما يستلزم ضرورة تطوير المنافذ الجمركية المصرية من خلال الربط الإلكتروني وخفض مدة الإفراج الجمركي.

- وأخيراً يمكن القول إنه على الرغم من أن مصر تعد من أوائل الدول الأفريقية المنضمة لسلاسل القيمة العالمية وبالرغم من زيادة اندماجها في هذه السلاسل خلال العقد الأول من القرن الحالي إلا

أن مساهمتها في مشاركتها في هذه السلاسل يعد ضعيفاً جداً حيث إنها بلغت 11 مليون دولار فقط خلال عام 2018. لذلك لا بد من العمل على زيادة مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية نظراً لأن هذه السلاسل تلعب دوراً مهماً ومؤثراً على مستقبل التجارة العالمية من خلال توفير فرص عمل جديدة وتعزيز فرص الانفتاح الاقتصادي وخلق فرص أفضل للاستثمار والتكامل الإقليمي والدولي مما يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي ورفع مستوى المعيشة.

وذلك مما أدى إلى ضعف مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية حتى عام 2018 والذي يوجب العمل على تحسين هذه الأوضاع والذي بدأت به مصر كما سبق ذكره (*).

مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية

بذلت مصر الكثير من الجهود لتحرير التجارة وتشجيع الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وتعد مصر من أوائل الدول الأفريقية المندمجة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تشير البيانات العالمية إلى تزايد مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية خلال العفدين الماضيين، حيث ارتفعت من نحو 1.9 مليون دولار لتصل إلى نحو 11 مليون دولار خلال عام 2018.

إن تقرير البنك الدولي لعام 2020 عن التنمية حول العالم أشار إلى أن التوسع المذكور في سلاسل القيمة العالمية يركز بصفة عامة جغرافياً في أفريقيا وأمريكا اللاتينية وعدد من الدول الآسيوية، حيث إن معظم هذه الدول - كما ذكرنا سابقاً - تتركز تجارتها الخارجية في المواد الخام، والسلع الأولية، وكذلك يتم اندماج مصر بالأساس في سلاسل القيمة خلال الروابط الأمامية بالاعتماد على السلع الأولية، وتقع مصر ضمن فئة الدول ذات الإسهام المتوسط في سلاسل القيمة العالمية 2021، ففي دراسة لمركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار أن مشاركة الصادرات المصرية في سلاسل القيمة العالمية بنحو 50% تتضمن 15% من خلال روابط خلفية (مدخلات مستوردة تم استخدامها في الصناعة)، ونحو 40% من خلال روابط أمامية وذلك من قيمة مضافة محلية تم تصديرها كمدخلات في الصادرات الصناعية في الدول المستوردة التي تم بيعها بعد ذلك إلى دولة ثالثة.

مما يعنى أن مشاركة مصر تتم مثل باقي الدول النامية بأنشطة المرحلة الوسطى ذات القيمة المضافة الأقل نسبياً، حيث تتعلق بمهام التصنيع والتجميع التي يتم إسنادها إلى هذه الدول نظراً لانخفاض تكلفة الإنتاج في هذه الدول والتنافس الشديد فيما بين هذه الدول لتقديم تلك الخدمات.

(*) لم تتمكن من الحصول على بيانات أحدث من ذلك.

4 - مخاطر اشتراك الدول النامية فى سلاسل القيمة

- تعطيل الإمدادات مثل ما حدث نتيجة وباء الكورونا (كوفيد 19)، أو الصراعات السياسية بين الدول كما هو حادث بين روسيا وأوكرانيا أو الصراعات التجارية بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين.
 - يمكن استبعاد الدول من المشاركة نتيجة تغير مواقع الإنتاج (ديناميكية) وبالتالي تغير الميزة النسبية الخاصة بالتكلفة.
 - ناهيك عن التعرض لدورات الأعمال العالمية Global Business Cycles وبالتالي زيادة معدلات البطالة.
- ويمكن تخفيف وقع هذه السلبيات فى حالة كون سلسلة الإنتاج قصيرة وبسيطة من ناحية، كما يساعد بذل الجهد من قبل الدول النامية المشتركة بتحديث وتطوير دورها فى هذه السلاسل والعمل على تحسين ميزاتها النسبية بحيث تتمكن من الاشتراك فى حلقات ما قبل الإنتاج وبعده.
- وفيما يخص مساهمة مصر فى سلاسل القيمة العالمية (Global Value Chains - GVCs) فإنها تمثل فرصة كبيرة للنمو الاقتصادي، ولكنها تحمل فى طياتها مجموعة من المخاطر والتحديات، منها:

1. التبعية للاقتصاد العالمي:

- زيادة اندماج مصر فى سلاسل القيمة قد يجعلها أكثر عرضة للصدمات الاقتصادية العالمية، مثل الأزمات المالية أو التغيرات فى الطلب العالمي.
 - أي اضطرابات فى الدول الشريكة قد تؤثر مباشرة على الإنتاج والصادرات المصرية.
- ##### 2. التركيز فى الأنشطة منخفضة القيمة المضافة:
- غالباً ما تتركز مشاركة الدول النامية، مثل مصر، فى المراحل ذات القيمة المضافة المنخفضة مثل التجميع والتصنيع البسيط، ما يحد من الفوائد الاقتصادية.
 - صعوبة الانتقال إلى مراحل أكثر تقدماً (مثل البحث والتطوير أو التصميم) بسبب ضعف الابتكار والتكنولوجيا.

3. الاعتماد على المواد الخام المستوردة:

- زيادة الاعتماد على المدخلات المستوردة قد يؤدي إلى اختلال الميزان التجاري إذا ارتفعت تكاليف الاستيراد أو تأثرت سلاسل التوريد العالمية.

4. المخاطر البيئية والاجتماعية:

- الضغط على الموارد الطبيعية بسبب زيادة الأنشطة الصناعية.
- مخاوف متعلقة بظروف العمل والتزام الشركات المحلية بالمعايير البيئية والاجتماعية المطلوبة من الشركات العالمية.

5. عدم استقرار سلاسل التوريد:

- الأزمات الجيوسياسية (مثل الصراعات الإقليمية) أو الكوارث الطبيعية قد تعطل سلاسل الإمداد، ما يعيق الإنتاج والتصدير.

6. المنافسة الشرسة:

- تواجه مصر منافسة قوية من دول أخرى تقدم حوافز استثمارية أكبر أو تمتلك بنية تحتية أكثر تطوراً، مثل فيتنام والمكسيك.

7. نقص المهارات والتكنولوجيا:

- ضعف التعليم الفني والمهني قد يُعيق الشركات المصرية من التكيف مع متطلبات الشركات العالمية والمرحل المتقدمة في سلاسل القيمة.

8. تقلب أسعار الصرف:

- قد يؤثر أي انخفاض مفاجئ في قيمة الجنيه المصري على تكلفة استيراد المواد الخام، ما يؤدي لزيادة تكاليف الإنتاج.

لمواجهة هذه المخاطر، تحتاج مصر إلى تعزيز قدراتها الإنتاجية، تحسين البنية التحتية، الاستثمار في التعليم والتكنولوجيا، وتعزيز التعاون مع الشركاء التجاريين الدوليين، وهذا ما يتم التطرق إليه في سياق الفصول اللاحقة.

الفصل الأول

منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

حقائق أساسية ومقارنات

1-1 مقدمة

"منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى" هي إحدى التجارب الإقليمية الكبرى في العالم المعاصر، في مجال تطوير التعاون الاقتصادي سعياً إلى تحقيق نوع من التكامل في نهاية المطاف. وطبقاً للأدبيات الاقتصادية الدولية المعروفة، فإن منطقة التجارة الحرة هي مجال مفتوح للتبادل دون عوائق، جمركية كانت أو غير جمركية.

ولما كانت المنطقة العربية أو "الوطن العربي" بمثابة مساحة صنعها التاريخ الطويل، قائمة على روابط عميقة من اللغة والتاريخ، ومن الثقافة المشتركة، بل ونوع من الحياة الاقتصادية والاجتماعية المشتركة أيضاً في أحيان عديدة عبر الزمن؛ لذلك تعد منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، تجربة فريدة في عالمنا المعاصر، إلى حد كبير.

تضم هذه المنطقة 18 دولة عربية في المشرق والمغرب، والخليج ووادي النيل، وقد بدأ إنشاؤها انطلاقاً مما يعرف بـ (اتفاقية تونس) عام 1981 (التي نصت على إزالة الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب ذات الأثر المماثل خلال فترة زمنية، قدرت - وفق قرارات المجلس الاقتصادي العربي - بمدة تصل ذروتها عام 2008.

وقد تم بالفعل إصدار قرارات تنفيذية لذلك، وبدأ التبادل الحر بين الدول أعضاء المنطقة وفق جدول زمني أصبحت بدايته عام 2005، ويفترض أن تتوج ترتيبات إقامة منطقة التبادل الحر بإقامة (اتحاد جمركي) متبوع بترتيبات تعاونية وتكاملية متلاحقة عبر الزمن. بيد أن الطموح العربي في مجال تعميق روابط التعاون والتكامل الإقليمي، استمر في طريقه عبر القرارات المتلاحقة للهيئات المختصة في إطار جامعة الدول العربية.

ولكن النظرة الفاحصة في الإطار المقارن، على المستوى الدولي، تشير إلى أن بناء "المنطقة" استهدى بتجربة الاتحاد الأوروبي دون أن يتم توفير الترتيبات والتنظيمات والقواعد التي قام عليها التكامل الأوروبي منذ مطلع خمسينات القرن العشرين حتى الآن.

لذلك نستطيع القول إن تجربة المنطقة العربية، واجهتها عثرات عديدة وعقبات نابعة من الظروف التاريخية والسياسية المعقدة لمنطقتنا والعالم، ومع ذلك فإن الطموح العربي يستمر في طريقه سعياً إلى تحقيق اندماج إقليمي عربي في الإطار العالمي من خلال سلاسل التجارة والإمداد الدولية.

هذا ما يسعى إليه البحث الجماعي الحالي لمعهد التخطيط القومي، على الطريق نحو تطوير منطقة التبادل الحر إلى منطقة عبور عالمية كبرى مستفيدة من إحداث نوع من الاندماج الخلاق في إطار سلاسل التجارة والإمداد العالمية، ومن ثم تحقيق نوع من التنمية الاقتصادية العربية المشتركة في الأجل الطويل، لذلك تهتم المباحث التالية بتقييم الترتيبات والقواعد والتنظيمات المتعلقة بمنطقة التجارة الحرة، تحليل التجارة البينية العربية وحصتها النسبية في التجارة الدولية، كما يهتم بعقد مقارنات مع تجارب إقليمية مثل: إيكواس، الميركسور، والنافتا تهدف للإفادة من هذه الدروس لتحسين مسار منطقة التجارة العربية. لذلك، سعينا من خلال هذا البحث لمحاولة تحقيق ذلك، بدءًا بالفصل الأول الذي يتكون من:

1-2 التجارة العربية البينية وهيكلها السلعية: خلفية أساسية تمهيدية

1-3 عرض تحليلي - تقييمي للترتيبات والقواعد والتنظيمات المتعلقة بمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، في الإطار التاريخي والفلسفي.

1-4 رؤية مقارنة مع تجارب إقليمية متنوعة في مجال التعاون المشترك والتكامل الاقتصادي (إيكواس والميركسور والنافتا).

1-2 التجارة العربية البينية وهياكلها السلعية: خلفية أساسية تمهيدية

تمثل التجارة العربية البينية أحد التجليات الرئيسية للتكامل الاقتصادي العربي، وهي تعكس مدى التعاون والتبادل التجاري بين الدول العربية، وعلى الرغم من موقع المنطقة العربية الاستراتيجي وثرواتها الطبيعية والبشرية، فإن مستويات التجارة البينية العربية تظل منخفضة مقارنة بالتجارة مع الدول خارج المنطقة، مما يشير إلى تحديات تتعلق بالبنية الاقتصادية واللوجستية والقوانين المنظمة للتجارة، وتشمل التجارة البينية العربية تبادل السلع والخدمات بين دول المنطقة، ويغلب عليها التركيز على بعض المنتجات الأساسية (كما سنرى في هذا المبحث) مثل النفط والغاز، إلى جانب السلع الزراعية والمنتجات المصنعة بدرجات متفاوتة. إلا أن هناك تفاوتاً كبيراً بين الدول العربية من حيث نوعية وحجم الصادرات والواردات، مما يعكس تبايناً في مستوى التنمية الاقتصادية والصناعية. ويُعزى ضعف التجارة البينية إلى عوامل عدة، منها محدودية تنوع السلع، والتشابه في الهيكل الإنتاجي، وضعف البنية التحتية، بالإضافة إلى وجود عوائق تنظيمية وجمركية. ومع ذلك، فإن الجهود المبذولة لتعزيز التكامل الاقتصادي، مثل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، تسعى إلى رفع مستويات التبادل التجاري وتشجيع التنوع في الهيكل السلعي.

جدول رقم (1-1)**إجمالي التجارة الخارجية العربية خلال الفترة (2010-2023) (القيمة بالمليار دولار)**

السنوات	قيمة الصادرات العالمية	قيمة الواردات العالمية	قيمة الصادرات العربية	قيمة الواردات العربية	% قيمة الصادرات العربية لقيمة الصادرات العالمية	% قيمة الواردات العربية لقيمة الواردات العالمية	تغطية الصادرات العربية للواردات العربية
2010	15,254	15,457	902.9	651	5.9	4.2	138.6
2011	18,291	18,487	1,214	755	6.6	4.1	160.7
2012	18,404	18,608	1,320	813	7.2	4.4	162.3
2013	18,784	18,874	1,313	860	7.0	4.6	152.6
2014	18,935	19,024	1,225	895	6.5	4.7	136.9
2015	16,482	16,766	854	852	5.2	5.1	100.2
2016	16,041	16,189	783	760	4.9	4.7	103.0
2017	17,735	17,965	910	786	5.1	4.4	115.7
2018	19,465	19,801	1,089	821	5.6	4.1	132.6
2019	19,015	19,284	1,017	857	5.3	4.4	118.6
2020	17,583	17,812	747	737	4.2	4.1	101.3
2021	28,872	27,198	1,120	797	4.9	3.7	--
2022	32,782	30,754	1,410	935.5	5.7	3.7	--
2023	30,587	30,226	1,228	966	5.2	4.0	--

المصدر: شداد، هناء وأمين، شوقي ومحمد، رشا (2015) "تقييم التجارة الزراعية البينية للدول العربية في ضوء المتغيرات الدولية"، وزارة الزراعة والاستصلاح الزراعي، مركز البحوث الزراعية، معهد بحوث الاقتصاد الزراعي، ص. 27، الرابط: http://www.arc.sci.eg/NARIMS_upload/NARIMSdocs//816394/AERI816392.pdf و صندوق النقد العربي. التقرير

الاقتصادي العربي الموحد، أعداد مختلفة.

يشير الجدول (1-1) إلى إجمالي التجارة الخارجية للدول العربية خلال الفترة من 2010 إلى 2023 بالقيمة (بالمليار دولار). ويلاحظ تذبذب قيمة الصادرات العالمية، حيث ارتفعت بشكل ملحوظ بين عامي 2010 (15,254 مليار دولار) و2018 (19,656 مليار دولار) قبل أن تبدأ بالتراجع في عامي 2019 و2020 (17,583 مليار دولار).

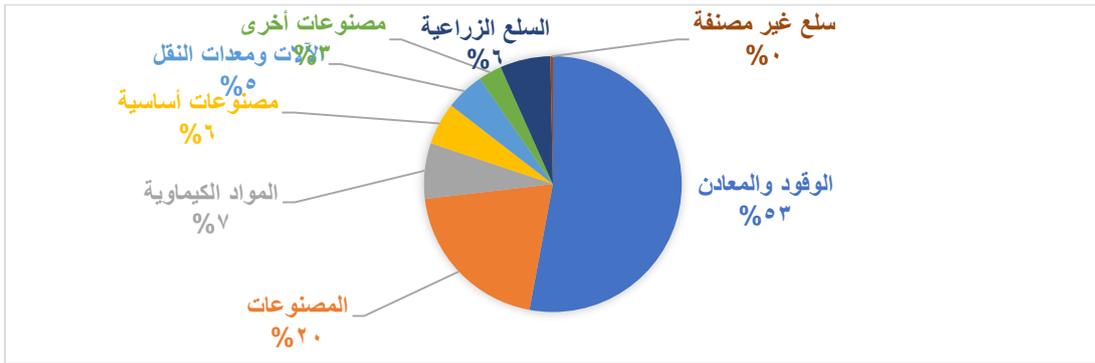
بالنسبة للدول العربية، ارتفعت الصادرات من 902 مليار دولار في 2010 إلى 1,017 مليار دولار في 2019، مع ملاحظة زيادة تدريجية في معظم السنوات، أما بالنسبة لمساهمة الدول العربية، فيلاحظ أن:

- نسبة مساهمة الدول العربية في الصادرات العالمية كانت صغيرة نسبياً وتراوحت بين 5.9% في 2010 و4.2% في 2020، مما يظهر أن حصة الدول العربية من التجارة العالمية لم تتغير بشكل كبير على مدار السلسلة الزمنية المذكورة.
- نسبة الواردات العربية كنسبة من الواردات العالمية كانت في حدود 4.2% حتى وصلت لـ3.7% في 2022، وهو ما يشير إلى أن الدول العربية تعتمد بشكل كبير على الواردات، لكن نسبة مساهمتها ظلت ثابتة تقريباً.
- التوازن بين الصادرات والواردات: بالرغم من النمو النسبي في الصادرات، فإن الواردات العربية تفوقت على الصادرات في معظم السنوات، مما يشير إلى عجز في الميزان التجاري للدول العربية خلال الفترة المدروسة.

بشكل عام، يظهر الجدول أن التجارة الخارجية للدول العربية شهدت نمواً طفيفاً خلال الفترة المدروسة، ولكن يبقى التحدي في تحسين الصادرات مقارنة بالواردات لتحقيق توازن تجاري أفضل.

كما شهدت الصادرات الزراعية العربية نمواً ملحوظاً على مدى السنوات، حيث ارتفعت من 26,100 مليون دولار في 2010 إلى 47,709 مليون دولار في 2021، مما يمثل زيادة بنسبة 83% تقريباً خلال هذه الفترة، ولوحظ التالي:

- نسبة التغير بين عامي 2020 و2021 هي 15.8%، مما يشير إلى تسارع ملحوظ في نمو الصادرات الزراعية.
- في المقابل، ارتفعت الواردات الزراعية العربية من 86,303 مليون دولار في 2010 إلى 137,189 مليون دولار في 2021، مما يعكس اعتماد الدول العربية الكبير على استيراد المنتجات الزراعية.
- على الرغم من هذا الارتفاع، فإن معدل النمو في الواردات كان أبطأ مقارنة بالصادرات (بنسبة 10% بين 2020 و2021).
- ويلاحظ أن نسبة التغير في الصادرات والواردات بين عامي 2021 و2010 أظهرت أن معدل نمو الصادرات كان أعلى نسبياً من معدل نمو الواردات، مما يشير إلى تحسن نسبي في التوازن التجاري الزراعي للدول العربية خلال العقد الماضي.



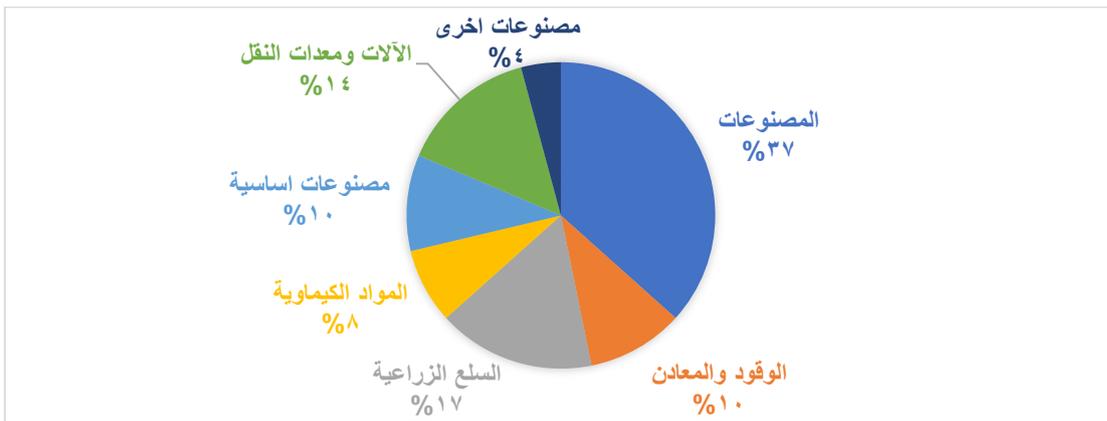
المصدر: صندوق النقد العربي، تقرير الاقتصادي الموحد، 2023

شكل رقم (1-1)

الهيكل السلعي لنسبة الصادرات العربية في عام 2022

يوضح الشكل (1-1) نسبة مساهمة مختلف القطاعات في الصادرات، وتبين أن الوقود والمعادن تشكل 53% من الصادرات، تليها الصناعات بنسبة 20%، والمواد الكيماوية بنسبة 7%. القطاعات الأخرى تشمل السلع الزراعية، المصنوعات الأساسية، الآلات ومعدات النقل، والمصنوعات الأخرى (صندوق النقد العربي، تقرير الاقتصادي الموحد، 2023).

من الواضح أن جزءًا كبيرًا من صادرات الدول العربية يعتمد على الوقود والمعادن، وهو ما يجعل اقتصادات هذه الدول عرضة للتقلبات في أسعار السلع الأساسية. بينما تمثل الصناعات نسبة معتبرة تصل إلى 20%، إلا أن هناك فرصة كبيرة لزيادة التنوع في الإنتاج والصادرات.



المصدر: تقرير الاقتصادي الموحد، 2023

شكل رقم (2-1)

الهيكل السلعي لواردات الدول العربية في عام 2022

يوضح الشكل (2-1) اعتماد الدول العربية بشكل رئيس على الصناعات التحويلية، التي تشكل 37% من إجمالي الواردات، يليها الآلات ومعدات النقل بنسبة 14%، والسلع الزراعية بنسبة 17%. يشير هذا إلى

اعتماد كبير على استيراد السلع المصنعة والتكنولوجية، وكذلك المواد الغذائية، ما يعكس احتياجات الدول العربية لتلبية الطلب المحلي عبر الاستيراد.

وباستعراض الهيكل السلعي للواردات العربية، هناك إمكانية مشاركة الدول العربية في سلاسل الإمداد العالمية بوضع الاعتبار ما يلي:

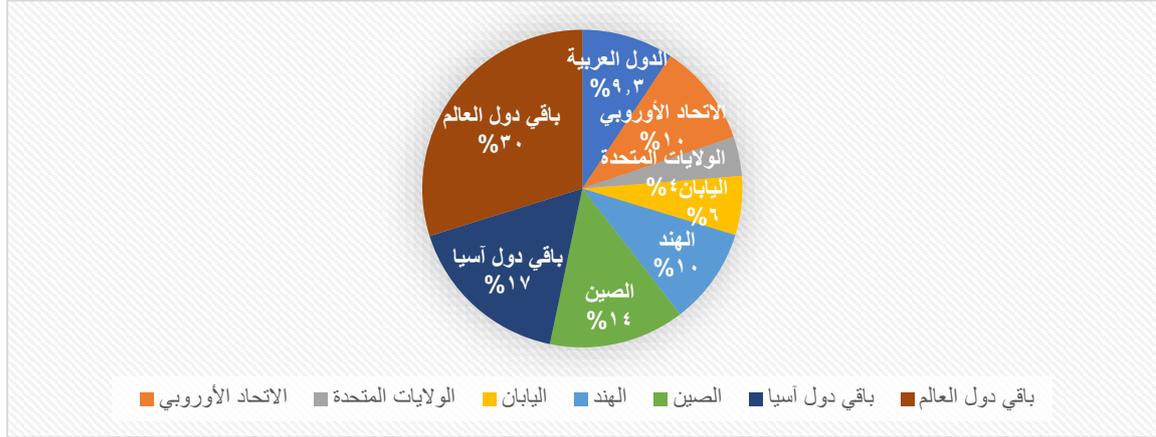
1. **تقليل الاعتماد على الواردات:** تُظهر هذه البيانات أن الدول العربية تعتمد بشكل كبير على استيراد السلع المصنعة والآلات. من هنا، يوجد مجال لتطوير القطاع الصناعي المحلي وتقليل الاعتماد على هذه الواردات من خلال تشجيع التصنيع المحلي، خاصة في الصناعات التحويلية ومعدات النقل.

2. **تحسين القطاع الزراعي:** بما أن السلع الزراعية تشكل نسبة كبيرة من الواردات (17%)، فإن تعزيز الإنتاج الزراعي المحلي يمكن أن يسهم في تقليل الاعتماد على الواردات الغذائية. هذا يتطلب استثمارات في التكنولوجيا الزراعية والبنية التحتية لتحقيق الاكتفاء الذاتي.

3. **تطوير الصناعات التحويلية:** مع أن الصناعات تمثل نسبة كبيرة من الواردات، يمكن تحويل هذا الاعتماد إلى فرصة لتعزيز الصناعات المحلية. تطوير سلاسل الإنتاج المحلية للصناعات التحويلية سيقول من الاعتماد على الاستيراد ويدفع بالدول نحو التكامل مع سلاسل الإمداد العالمية.

4. **الابتكار والتكنولوجيا:** الاعتماد الكبير على استيراد الآلات والتكنولوجيا (14%) يعكس الحاجة لتطوير القدرات التقنية والصناعية داخل الدول العربية. يمكن للدول تعزيز صناعات التكنولوجيا والابتكار، وربما الدخول في شراكات مع الدول المصدرة لهذه المنتجات لتطوير بنية تحتية تكنولوجية محلية.

5. **تعزيز التجارة البينية:** التعاون بين الدول العربية لزيادة الإنتاج المحلي يمكن أن يسهم في تقليل الواردات من خارج المنطقة، خصوصاً في السلع التي تستورد بكميات كبيرة. قد يشمل تحسين تكامل الأسواق العربية وتعزيز الاتفاقيات التجارية الإقليمية.



المصدر: تقرير الاقتصادي الموحد، 2023، ص156، الرابط:

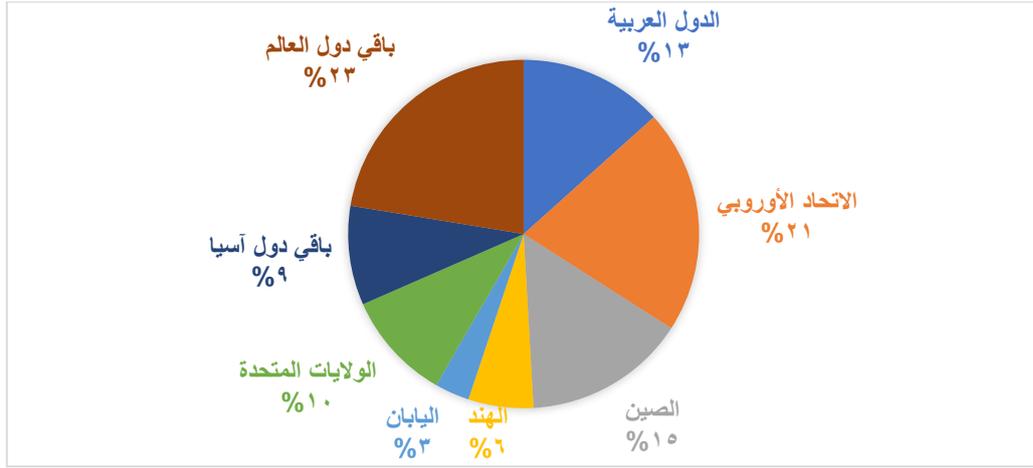
https://www.amf.org.ae/sites/default/files/publications/2024-03/62591_Joint%20Arab%20Economic%20Report%202023_Inner_Edit.pdf

شكل رقم (3-1)

نسبة مساهمة الدول في الصادرات العربية

بالمجمل، هذه البيانات تشير إلى فرص كبيرة للدول العربية لتحسين اقتصاداتها من خلال تطوير الصناعات المحلية، تحسين الإنتاج الزراعي، والحد من الاعتماد الكبير على الواردات. تعكس البيانات في شكل (3-1) تنوع الأسواق التي تستقبل الصادرات العربية، وجود نسبة كبيرة تمثل باقي دول العالم (30%) يشير إلى أن الدول العربية تعتمد على عدد واسع من الشركاء التجاريين، وليس على مناطق محددة. ومع ذلك، تبقى الصين ودول آسيا بشكل عام من بين الشركاء الرئيسيين، مما يعكس تزايد أهمية آسيا كسوق للصادرات العربية.

- الصين تلعب دورًا رئيسيًا في استيراد الصادرات العربية، خاصة في مجالات الطاقة والموارد الطبيعية.
- الاتحاد الأوروبي والهند يمثلان شركاء تجاريين مهمين أيضًا، مما يعزز تنوع العلاقات التجارية الدولية للدول العربية.
- مساهمة الدول العربية في هذه الصادرات بنسبة 9.3% تعكس التجارة البينية في المنطقة، والتي تعد قيمة ضئيلة جدًا مقارنة مع باقي الشركاء التجاريين.



المصدر: تقرير الاقتصادي الموحد، 2023، ص156.

شكل رقم (4-1)

نسبة مساهمة الدول في الواردات العربية

يوضح الشكل (4-1) اعتماد الدول العربية على الاتحاد الأوروبي بشكل كبير في الإيفاء باحتياجاتها من الواردات وبنسبة وصلت لـ 21%، وتليها الصين وباقي الدول العالم (بنسبة 38% مجتمعين)، بينما ذهبت النسبة المتبقية 13% و 10% و 9% و 6% و 3% لكل من الدول العربية والولايات المتحدة وباقي دول آسيا والهند واليابان على الترتيب، وهذه إشارة أيضاً إلى وجود إمكانيات غير مستغلة لتعزيز التكامل الاقتصادي العربي وزيادة التجارة الداخلية بين الدول العربية (موقع تقرير الاقتصادي الموحد، 2023).

ملاحظات على الأشكال السابقة

توجد إمكانية واضحة لتحقيق اندماج الدول العربية في سلاسل الإنتاج العالمية من خلال الآليات التالية:

1. تنويع القاعدة الإنتاجية: تنويع الإنتاج بعيداً عن الاعتماد على الوقود والمعادن سيكون خطوة مهمة. يمكن للدول العربية الاستثمار في الصناعات التحويلية، التكنولوجيا، والصناعات الابتكارية التي تتماشى مع احتياجات الأسواق العالمية.
2. التكامل الإقليمي: تعزيز التعاون بين الدول العربية في مجالات الصناعة والزراعة يمكن أن يسهم في بناء سلاسل إنتاج إقليمية قوية، مما يسهل اندماجها في سلاسل الإنتاج العالمية.
3. تحسين البنية التحتية والتكنولوجيا: الاستثمار في التكنولوجيا الحديثة والبنية التحتية اللوجستية يسهم في تعزيز قدرة الدول على تصنيع منتجات ذات قيمة مضافة أعلى، ما يجعلها أكثر تنافسية في الأسواق العالمية.
4. الشراكات التجارية العالمية: توقيع اتفاقيات تجارية مع الدول الكبرى والشركات العالمية يمكن أن يسهم في دخول الدول العربية إلى أسواق جديدة، ويسهم في دمج صناعاتها في سلاسل الإنتاج العالمية.

1-3 عرض تحليلي - تقييمي للترتيبات والقواعد والتنظيمات المتعلقة بمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، في الإطار التاريخي والفلسفي

1-3-1 التعاون والتكامل الاقتصادي العربي بين نظرة التدرج التقليدي والمدخل الاندماجي

يعجّ الفكر الاقتصادي في فرعه الكلاسيكي على النمط السائد في الكتابات الدولية السائدة، وخاصة في أدبيات الدول المتقدمة اقتصاديًا، بالحديث عن الاقتصاد من مدخل "التدرج"، ويقال إن هناك مراحل أساسية لا بد أن يمرّ بها التكامل الاقتصادي حتى يحقق الثمار المرجوة، وهذه المراحل هي (Bela Balassa, 1967):

1- التفضيل التجاري، ويقصد به أن تقوم الدول ذات العلاقة بإحداث تخفيضات محسوبة في الرسوم الجمركية على السلع المتبادلة، هذه التخفيضات المسمّى بالتفضيلية تسمح بتدفق أكثر حرية وسلاسة بين الدول المذكورة. ولا يزيد الأمر - والحال هذه - عن كون التخفيض المتبادل للحائظ الجمركي - السلعي، لا يتعدى المجال "التعريفية" Tariff بمعنى إحداث تغيير ملموس في معدلات وقيم الرسوم الجمركية على طريق "التعاون الاقتصادي".

2- منطقة التجارة الحرة Free Trade Zone ويقصد بذلك تجاوز التفضيلات المحدودة في نطاقها السلعي ومداها الزمني إلى حيث يتحقق التحرير الكامل - في النهاية - للمبادلات السلعية. هنا لا يقتصر الأمر على التخفيض الملموس في التعريفات الجمركية، ولكن يصل إلى حيث يمكن خفض أو إزالة الحواجز غير التعريفية Non-Tariff Barriers مثل القيود المتعلقة بالمواصفات والمقاييس، وقواعد المنشأ، واعتبارات السلامة الصحية والمهنية، أما غير ذلك مع التطور في عملية "هدم الأسوار التعريفية" و "غير التعريفية"، يمكن أن تقوم منطقة التجارة الحرة عبر الزمن، بحيث يتحقق نوع من "التبادل الحر" المقتصر غالبًا بالأحوال مع الجانب السلعي، بعيدًا إلى حد ما عن تحرير تجارة الخدمات.

بعبارة أخرى، إن "التجارة الحرة" بين الدول الداخلة في علاقة التكامل الاقتصادي في هذه الحالة، تقوم بتحول هذه الدول إلى "منطقة تجارية مشتركة"، منطقة تجارة حرة بالأحرى، كبرت أو صغرت من حيث المساحة الجغرافية و "المساحة الاقتصادية" (شاملة نفقات النقل).

3- الاتحاد الجمركي Customs Union هذه المرحلة الثالثة للتكامل الاقتصادي في الفكر السائد لدى الكتابات الدولية ذات الرواج في الأدبيات الاقتصادية التكاملية، تقوم على خطوة أكثر تقدمًا على سُلّم الاقتصاد التكاملي، حيث يصل الأمر إلى حدود بناء "حائظ جمركي" يوحد بين الدول الداخلة في منطقة التجارة الحرة، وبين العالم الخارجي. يقتضي ذلك إدخال تعديلات متعددة ومتنوعة على السياسات الجمركية لدول ذات العلاقة، من حيث اتصالها بالعالم الخارجي، بحيث

تصبح كأنها منطقة مشتركة أو موحدة تجارياً، أو كأنها "كتلة": اقتصادية Economic Bloc تتعامل مع العالم الخارجي، ويتكامل معها على قاعدة تجارية جمركية، قابلة للمزيد من التطور الاندماجي الفعال عبر الزمن.

هنا تظهر عدة نقاط مهمة، في مقدمتها ضرورة الاتفاق على قواعد المنشأ بحيث لا تتمتع السلع الداخلة إلى المنطقة الجمركية المشتركة بالمعاملة التفضيلية إلا إذا اكتسبت صفة "المنشأ الوطني"، مع الأخذ في الاعتبار ما يسمى "المنشأ التراكمي" Cumulative Origin حيث ممكن لعدة دول أن تتشارك في أجزاء من المنتج، بحيث يثبت لها جميعاً بدرجات مختلفة في نهاية الأمر.

4- الخطوة التدرجية الرابعة، لدى الفكر الاقتصادي التكامل الكلاسيكي هي "السوق المشتركة

Common Market Common Market

هنا لا يقتصر الأمر على تحرير التجارة المتبادلة، من الجوانب التعريفية وغير التعريفية، ولكن يصل الأمر إلى العمل معتبرين انتقالات عوامل الإنتاج بين الدول الداخلة في العلاقة التكاملية. هنا تتمتع العوامل القابلة للنقل، وهي قوة العمل، رؤوس الأموال، الفكر التنظيمي والتكنولوجي بحرية الحركة عبر الحدود، هذا ما يسمح - مع الوقف- بإقامة "سوق مشتركة"، مما يتقضي، مع الوقت، توحيد تشريعات العمل والتشريعات الاجتماعية ونظم التأمين والضرائب..إلخ، بما يمكن أن يحقق الانسياب الحر للمنتجات وعوامل الإنتاج بين الدول المعنية، دون عوائق تذكر.

5- الوحدة الاقتصادية: المرحلة الخامسة لدى الفكر الاقتصادي (الكلاسيكي) هي توحيد السياسات

والنظم الحالية والنقدية، باعتبار البلدان المعنية، كتكتلة اقتصادية موحدة إلى حد كبير، هذه هي مرحلة "الوحدة الاقتصادية" Economic Unity تعد أعلى كميًا وأرفع كميًا، على السلم الكلاسيكي للعملية التكاملية.

6- الاتحاد الاقتصادي العام Complete Integrity يقتضي الاتحاد الاقتصادي التام إيجاد "عملة

مشتركة" وانتهاج سياسة خارجية موحدة وربما سياسة دفاعية موحدة أيضاً، كحال "الاتحاد الأوروبي" في الوقت الحالي على سبيل المثال أو التخصيص.

هذه هي المراحل الستة في السلم التدرجي للعملية التكاملية في الفكر الاقتصادي الدولي السائد في العالم، والذي يقتبس منه الفكر العربي كل ما يتعلق بالاندماج الاقتصادي ومستقبله إلى حد كبير، ولكن تجربة التكامل الاقتصادي العربي تعد "توقيع اتفاقية الدفاع المشترك سنة 1951 تدل على أن الجماعة العربية لا تسير، ولم تسر في يوم من الأيام، على خطى الفكر الدولي التكامل السائد. ولعل ذلك بدون أن التفكير في نهج نظري وعملي بديل هذا النهج البديل الذي تتطلع إليه، لا يقوم على فكرة "التدرج" أصلاً، ولكن على نماذج واندماج المداخل المختلفة، وفق ما ذكر في "نظرية التدرج"، بحيث يتم المزج بين خطوة من "منطقة التجارة الحرة" مع خطوة من "الاتحاد الجمركي"، أو من السوق المشتركة والوحدة الاقتصادية،

ومن يدري...؟ لعله يمزج بين بعض ما سبق وبين بعض خطوات "الاندماج الاقتصادي التام" مثل السير على طريق بعيد كعملة مشتركة مثلاً.

هذا يقتضي إحداث ما يشبه "الانقلاب في الفكر التكاملي" مما يعني إيجاد ترتيب جديد ومختلف للأولويات، ومن ثم للترتيبات، والقواعد، والسياسات، والتنظيمات بما يسمح في النهاية بإتمام عملية ناجحة في المدى الطويل للتكامل الاقتصادي العربي كما ينبغي له أن يكون.

1-3-2 نحو إعادة ترتيب الأولويات للتعاون والتكامل الاقتصادي العربي

إن الأولويات (النظرية) التي وضعت منذ البداية لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، تتطابق تقريباً، وبصفة شبه كلية، مع الأولويات الفعلية أو (العملية) التي قامت عليها التجربة التكاملية الأوروبية.

المراحل الستة التي مرت بها التجربة الأوروبية منذ أوائل الخمسينات من القرن العشرين، هي إلى حد كبير، نفس المراحل التي رسمها رواد الفكر التكاملي العربي ومنذ أوائل الخمسينات أيضاً، فقد بدأت التجربة الأوروبية التكاملية المعاصرة انطلاقاً من التفضيلات (الجزئية) التي فتحت للسلع الزراعية، وخاصة في المبادلات بين فرنسا ودول أوروبا الغربية والشمالية، بحيث يمكن القول إن المرحلة الأولى المرسومة (عربياً) على خطى (أوروبا) هي مرحلة (التفضيل الجزئي) وخاصة من خلال التخفيضات الجمركية وبعض الأسوار أو الحواجز (الكمية) "غير التعريفية" والتي سارت على دربها العرب من بعد الأوروبيين إلى حد كبير.

كذلك الحال بالنسبة للمرحلة الثانية وهي "منطقة التجارة الحرة" والتي سارت على خطى تجربة المنطقة التجارية الحرة الأوروبية منذ عام 1958 من بعد ذلك، بدأت التجربة التي سميت السوق الأوروبية المشتركة، منذ أوائل الستينات، والتي ضمت بدايات (الاتحاد الجمركي) مع عملية إزالة القيود التعريفية والكمية عن طريق التبادل التجاري بين الدول المنظمة إلى (السوق).

من ثم دخلت التجربة الأوروبية طور (المعنى العميق) للسوق المشتركة، من خلال تحرير انتقالات عوامل الإنتاج، وخاصة قوة العمل ورؤوس الأموال وهذه هي المرحلة الثالثة في عملية التكامل، أعقبها المرحلة الرابعة التي استهدفت إقامة سوق موحد **single market** منذ أواخر الثمانينات وأوائل التسعينات، وعقب ذلك بدأت أوروبا تحت الخطى على طريق الاتحاد النقدي من خلال (منطقة اليورو) مع استهلال الألفية الجديدة على عام 2000.

وسرعان ما مهدت خطوات إنشاء (منطقة اليورو) التي انضمت إليها النوايا الصلبة للجماعة الأوروبية **European Communists** ليصبح هناك "اتحاد نقدي" من حول "عملة مشتركة"، ومن "الاتحاد النقدي"

أخذ يبرز في مرحلة خامسة، "الاتحاد الاقتصادي" من خلال توحيد السياسات المالية (الضرائب والإعانات) والاجتماعية (التأمينات ..إلخ).

وجاءت "المرحلة السادسة" لتدشين الاندماج الاقتصادي التام، عبر إعلان ختام "الاتحاد الأوروبي" وخاصة عبر بناء سياسة خارجية مشتركة، وسياسة دفاعية مشتركة أيضاً (European Union). وذلك على طريق "الحلم" الأوروبي خاصة كيان سياسي واقتصادي واجتماعي موحد، وإن كانت أخذت تحوطه العقبات الكثيرة لأسباب مختلفة، لدرجة الحد "الحلم" بدأت متخللة تباشير "كابوس" خانق، ومن يدري به لعل (الحلم الكابوس) يتخلق الآن شيئاً فشيئاً في السماء الأوروبية، بحيث تصير آمال "التكامل الاقتصادي" على مستوى أقاليم العالم المختلفة (آسيا وأمريكا اللاتينية بالذات) بعيدة المنال حقاً، ومن أسف..!

هذا، ولعل التجربة الأوروبية - في صعودها واستمرارها - تشير إلى ما يجب أن تتحوط له التجربة العربية، بحيث ينبغي ألا يسير العرب وراء (سراب كابوس) باسم "الحلم"، وهذا ما يجب أن يتم من خلال رسم (طريق خاص) للتكامل الاقتصادي العربي دون إغفال الدروس المستفادة من تجارب التكامل العالمية في أوروبا وآسيا وفي أفريقيا وأمريكا اللاتينية أيضاً.

وينبغي في ضوء ذلك إعادة تصور الأولويات للتكامل الاقتصادي العربي دون التقيّد التام بالنموذج الأول الكلاسيكي الذي (شاخ) ويكاد يترنح من عل. وهذا ما يدلنا على بعض أهم الدروس المستفادة من تجارب النجاح والفشل في التكامل والتعاون الإقليمي، على نحو ما يظهر فيما يأتي:

بعض الدروس المستفادة من تجربة النجاح والفشل في التعاون والتكامل الإقليمي

رأينا أن التجربة التكاملية العربية سارت على خطى أوروبا، وتقيدت إلى حد كبير بترتيب الأولويات عبر عملية "التدرج السداسي" التي سبق ذكرها، لذلك يجب تحصيل الدروس المستفادة من ذلك، عبر إعادة ترتيب أولويات التكامل العربي، من خلال التركيز على الأهم فالمهم دون النظر إلى (تقليد) هذه التجربة أو تلك.

والأهم من وجهة نظرنا يتحدد في جانبين:

1- تنسيق عملية توحيد السياسات الإنتاجية والصناعية للدول العربية المنظمة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

2- العمل على خلق وتطوير أداة لتسوية المبادلات مثل ما تحاوله جماعة (بريكس) حالياً BRICS من خلال العمل على إيجاد أداة بديلة للدولار الأمريكي لتسوية المعاملات والمبادلات التجارية والنقدية، على ألا يتم ذلك في المجال العربي بطريقة متعجلة، ولكن بطريقة متأنية متناسبة مع التطور في العملية التكاملية الإنتاجية عبر تنسيق السياسات الإنتاجية والصناعية.

وفيما يتصل بالنقطتين المذكورتين، يُلاحظ أن العمل على "تنميط" وربما توحيد السياسات الإنتاجية، حسب التسلسل التدريجي الكلاسيكي، على النمط الأوروبي، يدخل ضمن المرحلة الخاصة بإقامة "السوق المشتركة" ثم "الاتحاد النقدي" ثم "الاندماج التام"، أي أنها تدخل في مرحلة متأخرة من سياق عملية التكامل عبر الزمن، فهل يتم تأجيل عملية التنسيق الإنتاجي، بما فيه إقامة مشروعات مشتركة، حتى تحرير المعاملات التجارية وتحرير انتقالات عوامل الإنتاج...؟

لا بد إذن من استحداث نوع من استبدال المراحل، وربما (حرق المراحل) إذا صحّ التعبير، دون تقيد بالترتيب الكلاسيكي على النمط الأوروبي. وتقتصر أن تسبق عملية التنسيق الإنتاجي استكمال تحرير انتقالات عوامل الإنتاج، كذلك الحال في مجال خلق وتطوير أداة تسوية المعاملات التجارية والمبادلات المالية والنقدية. لذلك يمكن، بل ويجب أن يسبق ذلك الجوانب الأخرى في المجال التجاري البحث، مثل تحرير تجارة الخدمات، وإزالة القيود التقنية على التجارة. فالإنتاج يسبق التجارة، بل ويخلق التجارة، وهذه هي العملية المسماة Trade Creation وهذا أهم من "تحويل التجارة" Trade Diversion على المدى الزمني المتوسط والطويل. وكل هذا عكس التجربة الأوروبية من حيث التجارة التي خلقت الإنتاج.

1-3-3 التعاون والتكامل الاقتصادي العربي بين مسارين: بدايات قوية وتطور متذبذب

رأينا مما سبق، أن المسار الرئيسي لعملية التعاون والتكامل الاقتصادي العربي والتي بدأت في مطلع الخمسينيات من القرن العشرين مع عقد (اتفاقية الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي بين الدول العربية عام 1951) - كان يتبع بصورة عامة مسار التعاون والتكامل الأوروبي، تمثل ذلك، كما رأينا، فيما يسمى "المدخل التجاري" للتكامل الاقتصادي، أي اعتبار التجارة هي السبيل الرئيس، وربما الوحيد، لتحقيق التكامل بين الدول المعنية، في الأجلين المتوسط والطويل (Tinbergen, J, 1965).

وربما كان المثل الأعلى الذي تطلع إليه مخطو عملية التكامل ومنفذوها الأوائل، هو ما أشرنا إليه من اتباع خط تسلسلي مماثل، أو مشابه، بدرجات مختلفة، للتجربة الأوروبية، وهو ما أشار إليه الكتاب والمفكرون المعنيون بعملية التكامل، باتباع ستة خطوات أو مراحل للتكامل المذكور: حيث يبدأ، وفق ما سبقت الإشارة، بالنفضيل التجاري الجزئي بين دولتين أو أكثر، يليه منطقة التجارة الحرة، ثم الاتحاد الجمركي، فالسوق المشتركة، فالإتحاد النقدي والمالي، وأخيراً الاندماج الاقتصادي التام.

وقد اضطرد التكامل العربي، في مساره الرئيسي، على خطى التصور السابق. وكان أهم تعبير عن ذلك هو عقد ما سمي "اتفاقية تونس" لتيسير وتنمية التبادل التجاري، عام 1981. ومنذ ذلك الحين بدأت تلك العملية التي توجت بإعلان قيام "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى" على النحو المعروف، والذي انتهى بالاتفاق على إلغاء الرسوم الجمركية والرسوم ذات الأثر المماثل، اعتباراً من عام 2005، بعد أن تم التوافق سابقاً، على أن يتم ذلك خلال عشر سنوات تمتد من 1998 إلى 2008، حيث تم اختصار الفترة بحيث تبدأ عملية التحرير الكامل بين الدول أعضاء الاتفاقية خلال ثماني سنوات.

وعلى الرغم من عدم تحقيق منجزات ملموسة بشكل ظاهر إلى حد كبير للمنطقة التجارية الحرة، إلا أنه تم القيام بخطوات إجرائية كثيرة العدد، كبيرة الحجم، وإلى حد ما عميقة التأثير، طوال الفترة من 2005 حتى الآن، وعلى مدى عقدين كاملين تقريباً.

وقد أُوحت الخطوات المذكورة، بالاعتقاد لدى عدد من الباحثين، بأن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، كما اتبعت **خطى التجربة الأوروبية** ذات المراحل الستة، فإنها سوف تنتهي عن قريب بنهاية مبشرة مثل تلك الأوروبية، خلال أمد زمني غير بعيد.

وسوف **نلقى نظرة، فيما بعد، على** الانجازات المحققة ومدى وفائها بشروط التكامل، وفق التسلسل "السداسي" على النمط الأوروبي، ولكن نعود الآن إلى ما بدأنا به هذا المبحث، في عنوانه الرئيس **(التكامل الاقتصادي العربي بين مسارين)**. وقد ألقينا نظرة حتى الآن على مسار "المدخل التجاري"، الذي انتهى بقيام وتطور "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى". وفيما يلي نلقي نظرة ثانية على المسار الآخر للعملية التكاملية العربية؛ وهذا **المسار (الأخر)** لا يتبع، فيما يبدو خطى التكامل وفق النموذج السداسي الأوروبي، فكيف بدأ وتطور ..؟

بدأ ذلك **المسار الثاني** بشكل قوى مع عقد "اتفاقية الوحدة الاقتصادية العربية" عام 1957، وكانت الغاية، وفق ذلك، هي السعي إلى تحقيق "وحدة اقتصادية عربية" وليس مجرد توسيع وتنمية التجارة المتبادلة. ثم جاءت الخطوة الكبيرة، متمثلة في صدور قرار عام 1964 من "مجلس الوحدة الاقتصادية العربية" الذي تكون وفقاً للاتفاقية المذكورة، بإقامة "سوق عربية مشتركة".

وقام "مجلس الوحدة الاقتصادية العربية" بخطوات مهمة على المسار الثاني، من حيث إقامة اتحادات نوعية متخصصة، كالاتحاد العربي للأسمدة، ومشروعات عربية مشتركة، وغير ذلك من خطوات دالة على نهج مختلف تماماً، إن صح التعبير، عن النهج التجاري الذي توج بإقامة "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى".

ولما كان **مجلس الوحدة الاقتصادية العربية**، لم يضم سوى عدد قليل من الدول العربية، ولم يشمل من الناحية التطبيقية سوى قدر يسير من الأعمال التكاملية، فلذلك أخذ مساره في التباطؤ، وربما التوقف في نهاية الأمر، حتى (خلت الساحة) إلى حد كبير لمسار التبادل التجاري. ومع الألفية الجديدة بعد سنة 2000، أصبحت (غاية المنى) هي العمل على إقامة "الاتحاد الجمركي العربي" دون اتخاذ خطوات ملموسة أو محددة في هذا السبيل.

وهكذا، فيما بعد، انتهى الأمر بخفوت صوت "الوحدة الاقتصادية" وفق تصور ما أسميناه "المسار الثاني" أما لماذا انتهى "المسار التوحيدي" للاقتصاد العربي إلى هذه النهاية، فإن هذا قد يعود، إلى حد كبير، إلى "الظروف السياسية العربية" التي لم تسمح بالتقدم بخطى قوية وثيقة على المسار التكاملية (التوحيدي). وتوقف الأمر عند محاولة تيسير وتنمية التبادل التجاري وفق اتفاق تونس لعام 1981 وعلى

خطى "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى" منذ عام 2005، لدرجة أن بعض الباحثين يرى أن المسار (الأول) التجاري للتكامل توقف به الأمر عند (تبادل المنافع السياسية بين الدول العربية كأساس للمصالح الاقتصادية) دون الدخول على مسار التعاون والتكامل والاندماج (هشام نشابة وآخرون، 2004)، الذي سارت عليه أوروبا، والذي وصل إلى إعلان "الاتحاد الأوروبي" غداة بدء الألفية الجديدة؛ بالإضافة، إلى نوع من تقسيم العمل الإنتاجي كأساس للتجارة المتبادلة بين أعضاء الاتحاد الأوروبي ومنطقة اليورو.

ونتيجة لضعف (الإرادة السياسية التوحيدية العربية) على نحو ما أشرنا، أخذت خطى المسار الثاني في التباطؤ، بل الضعف، برغم الإنجازات (الظاهرية) الكبرى.

وفيما يلي، نناقش علامات الضعف وأمارات التباطؤ التي ألمت بالعملية (التكاملية) العربية وفق المدخل التجاري، ونعتمد في ذلك على الوثائق والدراسات الأصلية المعدة من جانب الإدارة المختصة في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

من البدايات الأولى إلى النهايات الأخيرة: مستجدات التعاون والتكامل الاقتصادي العربي

إن الباحث في مسيرة التكامل الاقتصادي العربي الفعلية خلال المراحل الزمنية الأخيرة، يجد أمرين يبدوان متناقضين وإن كانا متكاملين ويكمل أحدهما الآخر:

- **الأمر الأول:** يشير إلى وجود ما يدل على حدوث إنجازات واضحة، لا يمكن إنكارها في كافة مجالات التكامل من المدخل التجاري بالمعنى الواسع، مثل "قواعد المنشأ" و"الاتحاد الجمركي" بوجه خاص.

- **الأمر الثاني:** وجود ثغرات ونواقص تشير إلى التعثر الواضح في مسيرة التكامل، حتى يبدو أحياناً وكأن التكامل "جسد بلا روح" إن صح التعبير.

وفيما يلي نتناول بصورة موجزة، إلى حد ما، هذين الأمرين، على التوالي في إطار منطقة التجارة الحرة الكبرى التي بلغ عدد أعضائها 18 دولة:

أولاً: الإنجازات المحققة (جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، بدون تاريخ)

نظراً لعدم التفعيل الكامل لاتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية (المعروفة باتفاقية تونس لعام 1981، فقد تم وضع برنامج تنفيذي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وقرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية في 19 من فبراير 1997 اعتماد هذا البرنامج، متضمناً التخفيض التدريجي على الضرائب الجمركية والضرائب والرسوم ذات الأثر المماثل بهدف إزالتها تماماً خلال عشر سنوات تنتهي في أول عام 2008، وقد تم اختصار الفترة فيما بعد ليتحقق الهدف مع مطلع عام 2005، كما سبقت الإشارة.

وتحددت المبادئ الرئيسية لعمل المنطقة فيما يلي:

- أ- مبدأ "الدولة الأولى بالرعاية على المستوى العربي.
- ب- مبدأ "المعاملة الوطنية" National Treatment حيث تعامل السلع الداخلة إلى أي بلد من أعضاء المنطقة بذات المعاملة التي تتم للسلع ذات المنشأ الوطني.
- ج- اقتصار الحماية على التعريفات الجمركية، مع إلغاء القيود الكمية، أي وضع سقف كمي للواردات من السلع المختلفة الداخلة إلى الدول الأخرى أعضاء المنطقة.
- د- منع ممارسة سياسة "الإغراق" Dumping.
- هـ- إمكانية الإعفاء من بعض الالتزامات لعدد من الدول التي تنطبق عليها شروط الإعفاء.
- و- مبدأ "عدم التمييز" بين الدول المختلفة أعضاء المنطقة.
- ز- قاعدة دعم الدول العربية الأقل نموًا في إطار المنطقة.

وقد تمت إضافة ملاحق لاتفاقية (المنطقة) فيما يخص عددًا من الموضوعات ذات الأهمية الخاصة،

وهي: الحواجز التقنية للتجارة TBT، الصحة والصحة النباتية، حقوق الملكية الفكرية، وتسهيل التجارة. وقد تم إقرارها جميعًا من قبل المجلس الاقتصادي والاجتماعي العربي في دورته رقم 110 عام 2022 بصفة استرشادية لمدة عامين، وحيث كان من المقرر أن تدخل حيز التنفيذ اعتبارًا من سبتمبر 2024.

كما يتم تحديث آلية فض المنازعات التجاري، وتم التصديق من قبل سبع دول عربية على اتفاقية التعاون الجمركي حيث تقرر أن تدخل حيز التنفيذ في مايو 2023.

وتم إقرار قواعد المنشأ العامة بنسبة 40% في بداية إقامة المنطقة، أما قواعد المنشأ التفصيلية فقد تم إقرارها بحيث كان من المقرر أن تدخل حيز التنفيذ في يونيو 2020.

كما دخلت اتفاقية تحرير التجارة في الخدمات حيز التنفيذ اعتبارًا من 14 من أكتوبر 2019، بعد أن وقعت وصدقت عليها خمس دول عربية (فقط).

وأخيرًا، تم وضع "قانون جمركي موحد" ولأئحته التنفيذية على طريق العمل من أجل الوصول فيما بعد إلى تعريف جمركية موحدة تجاه العالم الخارجي (ولم يدخل حيز التنفيذ بعد).

هذا ويلاحظ مما سبق، أن (الإنجازات) المشار إليها لا تمثل في أغلبها واقعًا تطبيقيًا (على الأرض)، بقدر ما تشير إلى (نوايا) و (توجهات) تحتاج إلى رسم خطوات محددة للتنفيذ، حيث اقتصر الأمر على إعداد ملاحق حول عدد من الموضوعات ذات الأهمية الخاصة، بدون رسم آليات محددة للتنفيذ. وهو ما ينطبق على قواعد المنشأ التفصيلية، وآلية فض المنازعات، وتحرير تجارة الخدمات، والقانون الجمركي الموحد.

ثانيًا: الثغرات والنواقص (بهجت أبو النصر، 2022)

في الدراسة الصادرة عن جامعة الدول العربية عن (منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ومستقبل التكامل الاقتصادي والعربي) في مايو 2022، وتحت عنوان (مدى شمول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لكافة قطاعات التبادل التجاري الحر) نقرأ ما يلي: في محاول لرصد ما تم وما لم يتم (بالمقارنة مع التجارب الدولية ذات الصلة):

1- فيما يتعلق بالتغطية للتجارة في السلع الصناعية والزراعية: تتمتع منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بتغطية كافة المنتجات، ولا يوجد سوى دولة واحدة لا تطبق التزاماتها بالكامل.

2- تسهيل التجارة والتنسيق الجمركي - (لا يوجد إطار تشريعي لذلك).

3- الحواجز التقنية أمام التجارة (لا يوجد إطار تطبيقي لذلك).

4- قواعد المنشأ: ليس من الواضح تنظيم عملية "تراكم المنشأ" أو "المنشأ التراكمي" وشروطه، والذي يسمح من حيث المبدأ بتوفر الحد الأدنى المقبول في حالة وجود أكثر من دولة واحدة تنطبق عليها الشروط.

5- الحواجز التقنية للتجارة، (لا يوجد إطار تنظيمي).

6- تدابير الصحة والصحة النباتية (لا يوجد).

7- التجارة الإلكترونية (لا يوجد).

8- التجارة في الخدمات، (تم التوقيع على الاتفاقية من قبل ثلاث دول عربية فقط).

9- الاستثمار، (لا توجد اتفاقية لتنظيم الاستثمار على غرار ما هو متوفر في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية).

10- حقوق الملكية الفكرية، (لا يوجد إطار تشريعي وتنظيمي على النحو المتوفر في منطقة التجارة العالمية "الترينيس" TRIPS).

11- سياسات تنظيم المنافسة والاحتكار، (تم تشكيل فريق لهذا الغرض، ونتائج عمله متواضعة حتى الآن).

12- المعالجات التجارية، (الدعم والإغراق والإجراءات الوقائية Safe guard measures): من غير الواضح ما تم من إجراء.

13- آليات تسوية المنازعات، (لم يتم الاتفاق على الإطار المعدل).

14- المشتريات العامة Public Purchases، (لا يوجد إطار لذلك).

15- تنسيق القوانين والأنظمة التجارية، (لا يوجد).

مع ملاحظة أن السنوات الأخيرة شهدت إضافة ملاحق لاتفاقية "منطقة التجارة الحرة الكبرى"، حسب ما وردت الإشارة إليه سابقاً، وهي عبارة عن نسخ أولية وتجرى مراجعتها.

مما سبق، يمكن القول إن "بدايات" منطقة التجارة الحرة الكبرى كانت بدايات مُبشرة، كما لاحظنا من المبحث السابق الخاص بـ (الإنجازات المحققة)، ولكن (النهايات) التي نشاهدها وشاهدناها خلال

السنوات الأخيرة لا تنبئ بولادة منطقة للتجارة الحرة على النحو الذي لاحظناه في "النمط الأوروبي" ولا في تجارب تكاملية أخرى، مقارنة في آسيا وأمريكا اللاتينية، وفي أفريقيا أيضًا. وفيما بعد سنخصص مبحثًا للمقارنة مع تجربة أفريقية فريدة هي (الاتحاد الاقتصادي لغرب أفريقيا)، حيث احتل كل من (تنسيق السياسات الإنتاجية)، ووضع أسس (عملة نقدية مشتركة)، موضع التطوير فالتطبيق، وهذا وذلك ما نفتقده في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

1-4-4 رؤية مقارنة مع تجارب إقليمية متنوعة في مجال التعاون المشترك والتكامل الاقتصادي

إيكواس والميركسور والنافتا

المطلب الأول:

1-4-4-1 تجربة الاتحاد الاقتصادي لغرب أفريقيا (إيكواس) والتحديات التي تواجهها (محمد عبد الشفيق عيسى، 2021)

ساهم التكامل الاقتصادي في تعزيز القدرات الإنتاجية والتنافسية للدول، وساعد في الوصول إلى مستوى من الرفاه على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي للدول، كما عزز التكامل في تحسين التجارة وزيادة تدفقها بين الدول والأقاليم، ومن ثم تعظيم الاستفادة من تأثير "الدفع الكبيرة (Big Push)" التي تنشأ من تفاعل العوامل الخارجية والداخلية وتأثيرها المتبادل على التطور الاجتماعي والاقتصادي، خاصة في ظل المنافسة الدولية الشديدة والتحول العالمية المتسارعة، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، ظهرت أشكال متعددة للتكامل الاقتصادي حول العالم، سواء في أوروبا، أو آسيا، أو أفريقيا، أو أمريكا اللاتينية، وقد نجح بعضها في تحقيق التوسع والتطور، بينما واجهت نماذج أخرى تحديات جمة في تحقيق أهدافها (عبداللطيف شهاب زكري، 2007).

وتمثل تجربة الجماعة الاقتصادية لغرب أفريقيا المعروفة بـ (إيكواس) تجربة فريدة في مجال التعاون والتكامل الاقتصادي الإقليمي على المستويين الأفريقي والعالمي، حيث استطاعت دول غرب أفريقيا أن تتسج خيوط نموذج متميز، يصلح كنقطة مرجعية لتقييم تجربة التعاون والتكامل الاقتصادي العربي، المتمثلة بصفة خاصة في "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى".

ويمكن الإشارة إلى أن التجربة "الغرب-أفريقية" تميزت وامتازت عن نظيرتها العربية بأمرين أساسيين:

- الأمر الأول يتعلق بالمجال النقدي ومحاولة تكوين عملة مشتركة.
- والأمر الثاني يتعلق بتنسيق سياسات الإنتاج فيما يتصل خاصة بهياكل الإنتاج وانعكاساتها على التجارة الخارجية.

وفيما يلي نعرض لأبرز النقاط الخاصة بذلك في مطلبين، أولها عن التجربة الاقتصادية المشتركة لغرب أفريقيا والتحديات التي تواجهها، والثاني عن انعكاسات هياكل الإنتاج على التجارة مع إشارة خاصة عن

المقابلة مع التجربة العربية المشتركة ومقارنة موجزة فيما يتصل بذلك، يختتم هذا المبحث بمطلب حول تجربة الميركسور والنافتا ومقارنتها باتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

لعله من بين أهم الأسباب الداعية لبعث الاهتمام بمنطقة غرب أفريقيا، من زاوية العلاقات الاقتصادية الدولية، ومن منظور المصالح المصرية، والعربية عموماً، أن هذه المنطقة لم تكن مشمولة أصلاً في (اتفاقية منطقة التجارة الثلاثية) TFTA التي دعت إليها مصر بقوة مع العديد من الدول الأفريقية الأخرى، كما تجلى في الحدث المهم لتوقيع الاتفاقية يوم 10 من يونيو 2015 بمدينة "شرم الشيخ" جنوب سيناء. ومعلوم أن هذه الاتفاقية تقيم إطاراً قانونياً وعملياً جامعاً لثلاثة مناطق فرعية، تقع جميعها في شرق وجنوب ووسط القارة السمراء، حيث التجمعات الفرعية الثلاثة: كوميسا COMESA وإياك EAC وسادك SADC حيث الأولى تضم دول شرق وجنوب أفريقيا، والثانية تركز على شرق أفريقيا، بينما الثالثة تركز على منطقة الجنوب. ولا ريب أن منطقة غرب أفريقيا التي تضم كتلة ديموغرافية واقتصادية واجتماعية وازنة، هي من الأهمية بحيث يصبح تجاهلها أو استبعادها أمراً غير ممكن، وخاصة بالنسبة لمصر والمجموعة العربية، حيث يضمها جميعاً إطار ثقافي وحضاري مشترك إلى حد كبير. هذا بالإضافة إلى المصالح المشتركة، ولو في الجانب الاقتصادي البحت، حيث يمثل التبادل التجاري، والتعاون الاقتصادي عامة، بوابة مهمة من البوابات المفتوحة على تفعيل عملية التنمية في الإقليم العربي – الأفريقي.

وعموماً فقد تم تصحيح ذلك الوضع من خلال تأسيس "منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية" **AFCFTA** التي تم تبنّيها في إطار قمة رؤساء الدول والحكومات للاتحاد الأفريقي، المنعقدة في العاصمة الرواندية "كيجالي" خلال فترة 17-21 من مارس 2018 حيث وقعت عليها 54 دولة أفريقية، ودخلت حيز التنفيذ باستيفاء عدد الدول المصدقة على الاتفاقية (27 دولة) خلال القمة الاستثنائية للاتحاد الأفريقي المنعقدة في "نيامي" عاصمة النيجر في السابع من يوليو 2019. ويتم استكمال الخطوات الدستورية للانضمام للاتفاقية المنشئة للمنطقة القارية المذكورة، من قبل الدول الأعضاء، وفق نظمها الداخلية، حيث يشار هنا، فيما يتعلق بجمهورية مصر العربية، إلى صدور القرار الجمهوري بالموافقة على تأسيس تلك المنطقة، بتاريخ 3-2-2021.

ولا ننسى هنا أن بلداً عربياً مثل "المملكة المغربية" قد وعت أهمية العمل الاقتصادي مع سائر قارة أفريقيا عموماً، ومنطقة غرب أفريقيا خصوصاً، فأقامت نسيجاً متميزاً للعلاقات الاقتصادية المتبادلة مع بلدان المنطقة الأخيرة، وخاصة في مجال التصنيع المشترك، وفي قطاع المال والأعمال. وقريب من ذلك، اهتمام كل من الجزائر وتونس (وليبيا أيضاً قبل فترة طويلة نسبياً) بنفس الموضوع، وكذلك مصر والسودان أيضاً، من واقع الاهتمام المشترك بما يسمى (منطقة الساحل والصحراء).

ولا ننسى بهذه المناسبة أن إحدى القضايا الرئيسية التي تعمل عليها المنظمات الاقتصادية الدولية في المجال البحثي، وخاصة عبر الأعوام المنقضية من الألفية الجديدة، قضية بناء وتفعيل ما يسمى "سلاسل

القيمة العالمية "Global Value – added chains". ومعلوم أن سلاسل القيمة هذه تتبني على إقامة صلات عضوية مشتركة في مجال تقسيم العمل الإنتاجي، وبخاصة تقسيم العمل الصناعي على المستوى العالمي بحيث تدمج للبلدان النامية بالذات في عملية "تدويل الإنتاج" التي تقودها الشركات عابرة الجنسيات على امتداد الاقتصاد العالمي وفي أحشائه أيضًا، وخاصة فيما يتعلق بالتصنيع المشترك للعديد من السلع الإنتاجية والاستهلاكية. ويتم ذلك عبر الإمداد بالمكونات الداخلة في "دورة حياة المنتج" من بلدان مختلفة، تقع جغرافيًا في أجزاء متباعدة من الكوكب الأرضي، من المواد الأولية، ومستلزمات الإنتاج الوسيطة، والسلع والمعدات الإنتاجية، خلال المراحل المختلفة لما قبل الإنتاج، والإنتاج نفسه، وما بعد الإنتاج، بحيث يكون المنتج الواحد حصيلة جهد إنتاجي مشترك بين عديد من الأطراف، من الشمال والجنوب والشرق والغرب أيضًا، في العالم المعاصر.

والمهم في هذا الشأن أن سلاسل القيمة العالمية، على النحو السابق، تتسم بخاصية "عدم التكافؤ" في صميم بنيتها الداخلية، بمعنى أن الدول الأعلى تطورًا، وشركاتها العملاقة بالتالي، تستحوذ على صناعة المكونات الأكثر تقدمًا من الناحية التكنولوجية، وتشتأثر من ثم بالمراحل "الحساسة" من العملية الإنتاجية فيما قبل الإنتاج وما بعد الإنتاج فيما يعرف Manufacturing. هذا بينما يترك للبلدان النامية والأقل نموًا، المشاركة والمشاطرة في الحلقات المتصلة بعملية الإنتاج في حد ذاتها، مما يقرب من العملية المسماة بالفبركة Fabrication أي مجرد تجميع و(تشطيب) بعض المكونات الفرعية الداخلة في عموم السلسلة الإنتاجية والتكنولوجية.

لذلك يعد إفلات البلدان النامية من قبضة أو من "شبهة" التبعية التكنولوجية المستجدة هذه أمرًا بالغ الحيوية من زاوية التعاون المشترك، من أجل توزيع المهام الإنتاجية بين البلدان المعنية نفسها، عبر صيغة متبادلة أكثر تكافؤًا لتقسيم العمل (الإقليمي) الإنتاجي والصناعي والتصنيعي.

من هنا تأتي أهمية العمل المصري على الصعيد الإقليمي، عربيًا وأفريقيًا بالذات، بما في ذلك العمل المشترك مع منطقة "غرب أفريقيا"، سعيًا إلى إيجاد مخارج فعالة من حالة "الأسر" التي تعاني منها البلدان النامية في إطار منظومة سلاسل القيمة العالمية، كما سبق الإشارة.

ونظرًا لبذل جهود سابقة كثيرة، على الصعيدين الرسمي وغير الرسمي، من الطرف المصري، للانفتاح على القارة الأفريقية ولكن باتجاه الشرق والجنوب والوسط فقط، إلى حد كبير، فلذلك كان يتعين على الجماعة البحثية المصرية بذل المزيد من الاهتمام بمنطقة "غرب أفريقيا" التي ما تزال (مجهولة) إلى حد بعيد من هذه الجماعة.

وتزيد أهمية هذه النقطة باستحضار عامل مهم، هو نجاح "غرب أفريقيا" في تكوين مجموعة على الصعيد الإقليمي الفرعي هي "الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا" ECOWAS أي Economic

Community of West – African States عام 1975 بمقتضى الاتفاقية الموقعة في "لاجوس" بين 15 دولة والمعدلة عام 1993.

وبالرغم من انبثاق هذه المجموعة أصلاً من رحم العلاقات السابقة مع فرنسا إبان العهد الاستعماري القديم، إلا أنها نجحت نسبياً في تكوين إطار اقتصادي أكثر استقلالية -ولو جزئياً- عبر الزمن، ويذكر هنا أنه من بين الأعضاء الستة عشر للإيكواس فإن ثمانية دول غرب-أفريقية (بنين، بوركينا فاسو، غينيا بيساو، ساحل العاج كوت ديفوار، مالي، النيجر، السنغال، توجو) كانت بعد الاستقلال عن فرنسا تعتمد عملة مرتبطة بـ"الفرنك الفرنسي" باسم "سفا" CFA الذي أنشأته فرنسا في الأصل عام 1945 مع إيداع نصف الاحتياطي النقدي للدول المذكورة لدى البنك المركزي الفرنسي، وذلك في إطار ما سُمي "الاتحاد النقدي لغرب أفريقيا" UMOA الذي أنشئ بمقتضى الاتفاقية الموقعة عام 1963 والمعدلة في يناير 1994 ومقره في "واجادوجو" عاصمة بوركينا فاسو. ثم تحولت تلك الدول الثمانية لاحقاً إلى "الفرنك الأفريقي". هذا بينما ثمانية دول أخرى ظلت تتعامل بعملاتها المحلية وأقامت "المنطقة النقدية لغرب أفريقيا" WAMZ وأهمها نيجيريا وغانا.

وفي قمة "إيكواس" في 29 من يونيو 2019 المنعقدة في العاصمة النيجيرية "أبوجا" تمت الموافقة على الشروع في إقامة اتحاد نقدي يبدأ بإطلاق عملة موحدة باسم "إيكو" ECO اعتباراً من بداية عام 2020 ويندمج في إطارها "الفرنك الأفريقي".

وهكذا، وبتاريخ 21 من ديسمبر 2019 في أثناء زيارة الرئيس الفرنسي إلى ساحل العاج، ذكر رئيس ساحل العاج أن الدول الثمانية في غرب أفريقيا التي تنبئ "الفرنك الإفريقي" قررت مع فرنسا إجراء إصلاح واسع للفرنك الإفريقي الذي سيصبح اسمه "إيكو" بالتوافق مع بقية مجموعة "إيكواس". وقال (قررنا إصلاح الفرنك الأفريقي وتغيير الاسم والكفّ عن إيداع نصف الاحتياطي النقدي لدى الخزنة الفرنسية مع انسحاب فرنسا من الهيئات التأسيسية التي تُمثّل فيها داخل الاتحاد النقدي للدول الثمانية). وقد تم ربط قيمة الإيكو لدى الدول الثمانية باليورو من خلال آلية الإرساء Anchor أو "السعر الثابت بين العملتين"؛ ولا ينطبق ذلك على الدول الأخرى في "إيكواس".

هذا، عدا مشروع الاتحاد النقدي لدول غرب أفريقيا، فإنه يقع ضمن كيان أوسع هو "الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا" (أموا) UEMOA باعتباره الإطار الأشمل للتجمع الاقتصادي العام والذي يمثل مدخلاً يمكن أن يكون فعالاً في الأجلين المتوسط والطويل، للتعاون الاقتصادي والتبادل التجاري بين أعضاء الجماعة الاقتصادية المذكورة، وبرغم العواصف السياسية المحيطة بتطور منطقة غرب أفريقيا، كما هو الحال في "مالي" مثلاً، حتى ليشكك بعض الباحثين (ولو كانوا قلة من حيث العدد) في إمكان الخروج من دائرة الفوضى إلى دائرة العمل التنموي الفعال.

المطلب الثاني:

1-4-2 انعكاسات هياكل الإنتاج على التجارة الخارجية لدول غرب أفريقيا ونبذة مقارنة مع التجربة العربية

تسيطر على هياكل الإنتاج في دول غرب أفريقيا، الأنشطة الآتية، وذلك كجزء من "أفريقيا جنوب الصحراء" وشطر واسع من العالم النامي في القارات الثلاثة أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية:
الأنشطة الأولية، متمثلة في:

- أ- الزراعة بما فيها أنشطة الصيد البري ومصائد الأسماك والإنتاج الحيواني بمختلف صنوفه.
- ب- التعدين (المناجم والمحاجر) حيث تركز المعادن على استخراج المواد الأولية المعدنية بصفة غالبية، ثم مواد الطاقة (من البترول والغاز الطبيعي) بصفة ثانوية وفي بلدان معينة فقط مثل نيجيريا وأنجولا. بينما تركز أنشطة المحاجر على إنتاج ما يسمى بالمواد التعدينية غير المعدنية. وبهذا المعنى فإن أنشطة "التعدين" تتمثل عموماً فيما يسمى بالصناعات الاستخراجية.

الأنشطة الاقتصادية المختصة بالقطاعات غير الداخلة في التجارة الدولية، وتشمل هذه الأنشطة من حيث المبدأ ما يلي:

- أ- التشييد، ولا يمثل القطاع الفرعي للتشييد أهمية تذكر في بلدان غرب أفريقيا، عدا ما يتم في بعضها من أعمال متصلة ببناء جزء من "هياكل البنية الأساسية" وإصلاحها خاصة الطرق وتوسعات المدن الرئيسية.
- ب- التجارة الداخلية، تجارة الجملة والتجزئة، وتمثل أهمية نسبية مرتفعة، أو مرتفعة جداً في بعض البلدان المذكورة، ضمن أنشطة "الاقتصاد غير الرسمي" المهيمن على الاقتصادات الأفريقية جنوب الصحراء بدرجات متفاوتة.
- ج- الخدمات الاجتماعية والشخصية التي تضم كلاً من:

- الدفاع والأمن ومرفق القضاء، وما إليها.
- الخدمة المدنية- في القطاع الحكومي، وله أهمية نسبية عالية في هيكل التوظيف بالبلدان محل الدراسة.
- الخدمات الشخصية على اختلافه، حيث تدخل لتشكيل كتلة رئيسية من أنشطة "الاقتصاد غير الرسمي".

وعلى الرغم من أن منتجات الزراعة، في جزء مهم منها، وبدرجات متفاوتة، موجهة للاستهلاك المحلي، إلا أن جزءاً مهماً يخصص للتصدير (القطن في بنين، والكاكاو في ساحل العاج، ودغ عنك أن نيجيريا هي من قبيل الدول البترولية أو المنتجة للنفط، والمعتبر كنشاط ريعي مقصور على عمليات الاستخراج من باطن الأرض بصفة أساسية). وكل من الزراعة والمنتجات الاستخراجية تعد من قبيل الإنتاج المعتمد على "الطبيعة" في اقتصاد قائم على الموارد الطبيعية في المقام الأول.

وعلى ذلك فإن هياكل الإنتاج في غرب أفريقيا، مع غلبة النشاط الأولي عليها، تسمح بالتصدير لكل من منتجات زراعية محصولية غالبية (كالقطن والكاكاو) وخامات الطاقة (البترول) شاملة خام اليوانيوم من النيجر مثلاً. وتعتمد اقتصادات غرب أفريقيا على الصادرات الأولية المذكورة في الحصول على "العملات الصعبة" الضرورية لاستيراد ما يلزم لاحتياجات الاستهلاك، وتدبير مستلزمات الإنتاج من المدخلات الوسيطة والرأسمالية.

ومن ثم فإن قاعدة الإنتاج الموجه للتصدير ضيقة بطبيعتها، نظرًا لعدم اشتماله على "المنتجات الداخلة في التجارة الدولية" Tradable Goods، وأهمها:

أ- منتجات الصناعة التحويلية أو "المصنوعات باختصار" دون أن نضطر إلى توزيعها وفق "التصنيف الصناعي المعياري الدولي" ISIS فهي في الواقع، وحيثما وجدت، مقصورة في أفريقيا جنوب الصحراء، على بعض الصناعات الخفيفة منخفضة المحتوى التكنولوجي، وغير موجهة للتصدير، وإنما لسد قسط طفيف من احتياجات السوق المحلية.. وخاصة في مجال أنشطة "الأغذية والمشروبات والتبغ والمنسوجات والملبوسات" بما فيها "السلع الجلدية، وما إلى ذلك من صناعات السلع الاستهلاكية.

ب-المنتجات المتاجر بها من الخدمات الحديثة، عالية الإنتاجية، متوسطة ومرتفعة المستوى من المكون التكنولوجي نسبيًا؛ فهذه أيضًا مستبعدة من حقل التصدير الممكن أو المحتمل لغرب أفريقيا، ويذكر هنا خدمات السياحة والمال والتأمين والنقل البحري وما يتصل به مثل الشحن والتفريغ.

وبما أن قطاعي الصناعة التحويلية والخدمات الحديثة مستبعدان، هكذا، من هيكل الإنتاج، أو لهما أهمية ثانوية فقط، فإن ذلك يعني ضيق قاعدة الصادرات وانحصارها ضمن سلع أو فئات سلعية محدودة بطبيعتها.

هذا يعني أمرين:

1- انخفاض الأهمية النسبية للتجارة الخارجية في الاقتصاد القومي، ومن ثم يسود اقتصاد تتخفص فيه درجة الانفتاح على العالم الخارجي. هذا من جانب. ولكن من جانب آخر فهو اقتصاد معتمد بدرجة أساسية على التصدير الأولي للحصول على العملات الصعبة، وهو يعتمد من ثم اعتمادًا أساسيًا على المنحصلات النقدية من الصادرات، لاستيراد ما يلزم من (السلع الاستهلاكية) المعمرة وغير المعمرة ومستلزمات الإنتاج، والقليل من الآلات والمعدات إن وجدت، في اقتصاد معتمد على الاستيراد (أو "حساس للواردات" Import-sensitive).

2- ضيق قاعدة الصادرات ومحدودية أنواع الصادرات، وهذا ما يتبين مما سبق بوضوح. لذلك، يكون من أهم المهام الضرورية، الواقعة على عاتق صانع السياسات الاقتصادية الكلية عامة، وسياسة التجارة الخارجية خاصة، العمل على زيادة الصادرات، من جهة أولى، وتغيير هيكل الصادرات ومن ثم التجارة الخارجية ككل، من جهة ثانية، هذه هي المهمة التي يطلق عليها في أدبيات منظمة "مؤتمر

الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "أونكتاد" "توسيع الصادرات وتنويعها" أي عملية زيادة القيمة الكلية للصادرات مع تنويع هيكلها السلعي، والجغرافي أو الإقليمي أيضاً، ضمن جدول الأعمال التنموي للدول الأفريقية، ومعظم بلدان آسيا، عدا الشرق والشمال الشرقي منها، وكذا أمريكا اللاتينية على وجه الإجمال، وهذه هي الكتلة الرئيسية المكونة للقارات النامية الثلاثة - أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية، حيث تعد قضية "التنمية" قضيتها الأساسية في المجال الاقتصادي، إلى حد بعيد.

هذا يعيدنا إلى ما هو متواتر في الأدبيات التنموية النابعة من اهتمامات ومصالح البلدان الساعية إلى النمو، والنامية، والمتخلفة اقتصادياً، من أن جوهر التنمية هو إحداث "التحولات الهيكلية" لاقتصاداتها الراكدة إلى حد بعيد، أو المتسمة بالجمود عبر الزمن، لعقود متكررة وأكثر.

التحولات الهيكلية بهذا المعنى لا تقتصر على إجراء "التغيير الهيكلي" وفق المفهوم السائد لدى الطواقم البحثية للبنك الدولي، أي *Structural Change* ولكن إجراء عملية عميقة للتحويل الهيكلي، فيما يطلق عليه "المقترَب التحويلي" *Transformative Approach* وهنا تصيح عملية التحويل شاملة، ليس للبعد الاقتصادي الكلي فقط، ولكن أيضاً للبعد الثقافي، ممثلاً في منظومة القيم باتجاه التركيز على مسألة رفع الإنتاجية، إنتاجية العمل والإنتاجية الكلية لعوامل الإنتاج، ومن ثم الانتقال من الأنشطة الهامشية والسوداء وغير الرسمية إلى الأنشطة عالية الإنتاجية في الاقتصاد الرسمي والحديث.

كما يشتمل **التحويل الهيكلي** بمعناه الشامل أيضاً على التحويل الاجتماعي القائم على إعادة توزيع الدخل والثروات، بدرجة أعلى من العدالة والمساواة، بدءاً من رفع مستويات الأجور بالتوازي مع ازدياد أهمية العمل الماهر بالمكون العلمي والتكنولوجي الذي يواصل ارتفاعه بصفة تدريجية عبر الزمن، ضمن قوة العمل. ويدخل في ذلك زيادة الأهمية النسبية للشريحة المشتغلة بالنشاط الاقتصادي من السكان أي "القوة البشرية" ضمن السكان في سن العمل، بما فيها "الطلبة"، مما يؤكد أهمية التمدُّس *Schooling* كجزء من العملية الشاملة لإعداد القوة العاملة، بالاهتمام المناسب برفع معدل التشغيل *Employment rate* وبتعبير آخر قابلية التشغيل *Employability* وينتج عنه زيادة المكون العامل بالفعل من قوة العمل، وتقليص المكون المتعطّل.

وتشمل العملية التحويلية للهيكل الاقتصادي أيضاً، تحويل هيكل التجارة الخارجية، ابتداءً من توسيع الصادرات وتعميقها، والتغيير الانتقائي لهيكل الاستيراد، بالتوازي مع ازدياد أهمية التصنيع والخدمات الحديثة في الاقتصاد القومي. وهذا يقلل من درجة الاعتماد الزائد على الخارج، وبالتالي يرفع من مستوى الاعتماد على النفس نسبياً وتدرجياً، على النطاق المحلي، وعلى النطاق الإقليمي لغرب أفريقيا، والنطاق القاري الأشمل ضمن "المنطقة الاقتصادية القارية" أو الأفريقية الشاملة.

بهذا المعنى يُستنتج أمران:

أ- أن التحول الهيكلي للاقتصاد والتجارة الخارجية لا يقتصر على مجرد التغيير في هذا الهيكل، بالمعنى المتداول في المنظمات الدولية، أي انتقالات العاملة بالتدفق من الزراعة التي يسمح ارتفاع الإنتاجية المحصولية فيها بمغادرة العمالة إلى خارجها. وإذا كانت انتقالات العمالة تتم من الزراعة إلى خارجها على هذا النحو، باتجاه أنشطة منخفضة الإنتاجية بالتركيز على القطاع غير الرسمي في المدن والمناطق الحضرية (خاصة التجارة الداخلية بالجملة والمفروق أو التجزئة) فإن من الضروري تغيير وجهة هذا الانتقال، ليس فقط من حيث مجرد الاتجاه، بما يشير إليه المصطلح المتداول للتغيير الهيكلي، ولكن بإعادة بناء "قوة العمل" نفسها بالتمدرس والتعليم ورفع المكون العلمي - التكنولوجي، جنباً إلى جنب مع ارتفاع مستويات أجور وفقاً لعلو المكون المهاري في القطاع التصنيعي والخدمي الحديث. ولعل ارتفاع مستوى الأجور، ومن ثم نصيب المكون الأجرى من الدخل القومي (بالمقارنة مع عوائد عناصر الملكية) يحسن من درجة المساواة والعدالة في توزيع الدخل القومي والثروة القومية على وجه العموم.

ب- بالتطبيق على حالة دول غرب أفريقيا، يصير المفهوم المستخدم لمصطلح "التحول الهيكلي" في الإطار التنموي أعرض وأشد إبعالاً في العمق، من مجرد "التغيير الهيكلي" المأخوذ بصفة تقليدية بدلالة انتقال العمالة وتدفقها من الزراعة إلى خارجها.

وإذن فإن عملية التحول الهيكلي التنموي بالمعنى الشامل تضم ثلاث عمليات فرعية مرتبطة ببعضها ومتراصة (أو "متفصلة" articulated)، وهي:

- 1- التحول من الزراعة التقليدية إلى الصناعة والخدمات الحديثة.
- 2- درجة أعلى من العدالة والمساواة عن طريق إعادة تأهيل قوة العمل ورفع مستويات الأجور، ورفع المكون الأجرى من الدخل القومي بالمقارنة مع عوائد الملكية (الربح والفائدة والريع).
- 3- مزيد من الاستقلالية النسبية في مجال "الاقتصاد الخارجي" للدولة من خلال زيادة إمكانية الحصول على المتحصلات من الصادرات بالعملات الأجنبية القابلة للتحويل، ويمكن أن يصاحب ذلك ازدياد التدفقات المالية الأجنبية من خلال "التحويلات من طرف واحد" ومن القروض الميسرة المقدمة من هيئات التعاون الدولية، بشكل ثنائي أو متعدد الأطراف، وفي حالة القروض التجارية، أو المقدمة بشروط السوق، فيجب أن يقل الاعتماد على السحب من أسواق المال الدولية، ومن أسواق السندات الدولية. ويتم هذا جنباً إلى جنب مع ما يتم عبر الزمن من خفض عبء الديون، مقاساً بنسبة إجمالي الديون إلى الناتج المحلي الإجمالي، وعبء خدمة الدين ممثلاً في نسبة الأقساط والفوائد إلى متحصلات الصادرات.

وهذا يعيدنا مرة أخرى إلى ضرورة توسيع قاعدة الصادرات، وتغيير هيكلها السلعي، بزيادة التصدير النسبي للصادرات من السلع المصنعة والخدمات الحديثة تدريجيًا، وكذلك تغيير هيكلها الإقليمي، بزيادة المشاركة وتعميقها في بناء سلاسل القيمة المضافة في إطار "إيكواس"، ثم في الإطار القاري الأفريقي الشامل.

المطلب الثالث:

1-4-3 مقارنة بين اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى واتفاقيات "النافتا" و"الميركوسور"

و"الإيكواس"

الميركوسور هو كتل اقتصادي وسياسي تأسس عام 1991 ويضم في عضويته الرئيسية دول الأرجنتين، والبرازيل، وباراغواي، وأوروغواي، وتم تعليق عضوية فنزويلاً في 2016 لأسباب تتعلق بعدم الامتثال للمبادئ الديمقراطية، بينما انضمت بوليفيا كعضو دائم في عام 2023. الهدف الرئيسي للميركوسور هو تحقيق سوق مشترك بين الدول الأعضاء وتعزيز التنمية الاقتصادية والارتقاء بمبادئ الديمقراطية ((Council on Foreign Relations. 2023))، وقد دارت الفكرة الأولى لمجموعة الميركوسور (MERCOSUR) حول إنشاء اتحاد جمركي في أمريكا اللاتينية على غرار الاتحاد الأوروبي. ومن هذا المنظور، لم تنجح الميركوسور في تحقيق عملية تكامل ناجحة وهذا يرجع إلى التباينات بين الدول الأعضاء بالإضافة إلى القرارات الخاصة بالحكومات التي لعبت دورًا أساسيًا في عدم نجاح عملية التكامل في الميركوسور (Andreas Baur et al., 2023).

النجاحات والتحديات السياسية:

شهد التكتل بعض النجاحات في بدايات تكوينه، مثل زيادة حجم التجارة الداخلية بين الدول الأعضاء بأكثر من خمسة أضعاف خلال التسعينات؛ حيث نمت التجارة الداخلية وقفزت من 4 مليارات دولار في عام 1990 إلى أكثر من 41 مليار دولار بحلول عام 2010. ومنذ ذلك الحين شهدت تقلبات، حيث انخفضت إلى أدنى مستوى بلغ 29 مليار دولار في عام 2020 وسط جائحة كوفيد-19، قبل أن ترتفع إلى 46 مليار دولار في عام 2022، في أكتوبر 2021، اتفقت الأرجنتين والبرازيل على تخفيض التعريفات الجمركية الخاصة بالتكتل لتعزيز النمو الاقتصادي بين الدول الأعضاء بنسبة 10%. وفي سبتمبر التالي، عدّل التكتل التعريفات لتخفيض الرسوم الجمركية على بعض المنتجات بنسبة إضافية قدرها 10% ((Council on Foreign Relations. 2023)).

مثلت كل من الأرجنتين والبرازيل ما يقرب من 94% من الناتج المحلي الإجمالي للميركوسور و92% من سكانه، إلا أن العلاقة المتوترة بين هاتين الدولتين تُعد من العوامل الرئيسية التي تؤثر على التكتل، حققت هذه الاتفاقية بعض النجاح في تسهيل وتحرير التجارة بين الدول الأعضاء فيها. تحرير التجارة يعني إزالة

أو تقليل الحواجز الجمركية والتجارية، مما يسهل حركة السلع والخدمات بين هذه الدول (Roberto Bouzas et al., 2002).

لكن على الرغم من هذا النجاح في تحرير التجارة، فإن الهدف الأكبر، وهو **تشكيل اتحاد جمركي** وتطبيق **تكامل اقتصادي أعمق**، لم يتحقق بعد، ويُعاني كتكتل الميركوسور من تحديات تتعلق بالتزام الدول الأعضاء بالديمقراطية، حيث تم تعليق عضوية فنزويلا في عام 2016، هذا فضلاً عن وجود صراعات بين الدول الأعضاء حول السياسة التجارية، مثل النزاعات حول إمكانية توقيع اتفاقيات تجارية فردية مع دول أخرى خارج التكتل مثل الصين.

وركزت هذه الاتفاقية على المنتجات الزراعية والسلع الأساسية، بما يعكس نقاط القوة الاقتصادية لدوله الأعضاء. وتعد **الزراعة وتربية الماشية والمنتجات الزراعية الصناعية** مثل فول الصويا واللحوم والسكر من الركائز الأساسية لأولويات التجارة في ميركوسور. وتهدف المجموعة إلى حماية هذه القطاعات من المنافسة الخارجية، مع تعزيز التجارة الداخلية والتعاون بين أعضائه (FRANCESCO DUINA, 2006).

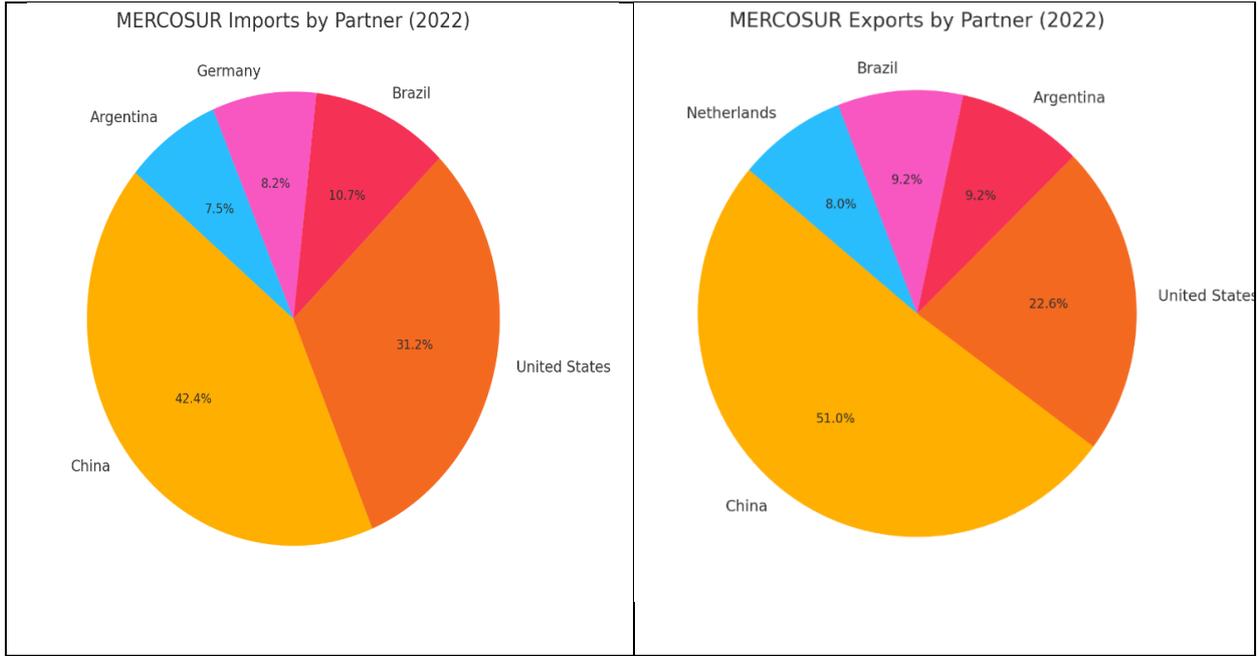
التجارة في تجمع الميركوسور: أبرز الشركاء التجاريين ونسبة التجارة البينية

في عام 2022، صدرت دول الميركوسور بضائع بقيمة 450 مليار دولار (1.9% من الصادرات العالمية) واستوردت بضائع بقيمة 376 مليار دولار (1.59% من الواردات العالمية)، كانت البرازيل أكبر مصدر حيث صدرت ما قيمته 341 مليار دولار، أي ما يعادل 75.7% من إجمالي الصادرات، كما كانت البرازيل أكبر مستورد، حيث استوردت بضائع بقيمة 270 مليار دولار، ما يعادل 71.7% من إجمالي واردات السوق المشتركة الجنوبية.

في عام 2022، كانت أبرز صادرات ميركوسور هي فول الصويا (52.5 مليار دولار)، الزيوت البترولية الخام (46.4 مليار دولار)، خام الحديد (26.8 مليار دولار)، كعكة فول الصويا (23 مليار دولار)، والذرة (22.6 مليار دولار)، أما أبرز الواردات فشملت الزيوت البترولية المكررة (31.9 مليار دولار)، النفط الخام (10.7 مليار دولار)، كلوريد البوتاسيوم (7.65 مليار دولار)، أجهزة الإرسال والاستقبال للراديو والتلفزيون (6.74 مليار دولار)، والدوائر المتكاملة الرقمية (5.37 مليار دولار).

الشركاء التجاريون:

يشير الشكل رقم (1-5) بأنه في عام 2022، كانت صادرات ميركوسور موجهة بشكل رئيسي إلى الصين (101 مليار دولار)، والولايات المتحدة (44.7 مليار دولار)، والأرجنتين (18.3 مليار دولار)، والبرازيل (18.3 مليار دولار)، وهولندا (15.9 مليار دولار). في المقابل، كانت واردات ميركوسور تأتي أساساً من الصين (87.3 مليار دولار)، والولايات المتحدة (64.4 مليار دولار)، والبرازيل (22.1 مليار دولار)، وألمانيا (16.8 مليار دولار)، والأرجنتين (15.5 مليار دولار).



شكل رقم (5-1)

هيكل صادرات الميركوسور و وارداتها لعام 2022

MERCOSUR Trade Distribution (2023)



شكل رقم (6-1)

التجارة الداخلية والخارجية لتجمع الميركوسور عام 2023 ((Statista, 2023)

يشير الشكل رقم (6-1) إلى بلوغ نسبة التجارة الداخلية - (Intra-MERCOSUR Trade, 2021) 10.3% وتعكس هذه النسبة مستوى منخفض من التكامل بين دول التكتل، وتحل الصين 29% من إجمالي التجارة الخارجية وهي الشريك الأكبر، وتركزت على المنتجات الزراعية والمعادن، وبلغت نسبة التجارة مع الاتحاد الأوروبي 14%، وبلغت نسبة التجارة مع الولايات المتحدة - 11% وهي شريك رئيس للسلع الصناعية والتكنولوجيا، وبلغت التجارة الخارجية الأخرى - 35.7% تشمل دولاً متنوعة مثل

اليابان وكوريا الجنوبية، وهذا يشير إلى أن تجمع الميركوسور يعتمد بشكل كبير على التجارة الخارجية مقارنة بالتجارة الداخلية.

اتفاقية الناftا:

دخلت اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية حيز التنفيذ عام 1994، واستهدفت إنشاء كتل تجاري ثلاثي بين الولايات المتحدة وكندا والمكسيك، اتفاقية قانونية متعددة الأطراف، تضم بنوداً محددة تتعلق بحماية الاستثمارات، وحقوق الملكية الفكرية، وآليات تسوية النزاعات التجارية. وقد تم تحديث الاتفاقية لاحقاً إلى **USMCA** في 2020، وتم إدخال تحسينات جديدة من أجل علاج أوجه القصور والتحديات الحديثة التي واجهت اتفاقية الناftا. وشملت هذه التحديثات بنوداً جديدة تتعلق بالتجارة الرقمية، وحقوق العمال، والمعايير البيئية، وحماية الملكية الفكرية.

وتضمنت أهداف الاتفاقية الأصلية ما يأتي:

1. تحرير التجارة: تقليل وإلغاء التعريفات الجمركية على مجموعة واسعة من السلع والخدمات لتعزيز التجارة بين الدول الثلاث.
2. تعزيز الاستثمار: توفير بيئة مستقرة لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة (FDI) بين الدول الأعضاء.
3. النمو الاقتصادي: توسيع التجارة والاستثمار لتعزيز النمو الاقتصادي وتوفير فرص عمل جديدة.
4. تسهيل الوصول إلى الأسواق: تحسين قدرة الشركات على الوصول إلى أسواق الدول الأعضاء.
5. تعزيز التنافسية الإقليمية: جعل الشركات في أمريكا الشمالية أكثر تنافسية على المستوى العالمي من خلال تعزيز سلاسل التوريد المتكاملة (FRANCESCO DUINA, 2006).

وركزت هذه الاتفاقية بشكل كبير على قطاع الصناعات التحويلية، خصوصاً صناعة السيارات، الإلكترونيات، والمنسوجات. ويتمشى هذا التركيز مع القوة الصناعية للدول الأعضاء، حيث استفادت المكسيك من تعزيز قدراتها التصنيعية واندماجها في سلاسل التوريد في أمريكا الشمالية. وقد ساعدت الاتفاقية في خفض الرسوم الجمركية على هذه القطاعات، مما أدى إلى زيادة تدفق السلع بين الدول الثلاث، خاصة السيارات والآلات (SAULO TEODORO).

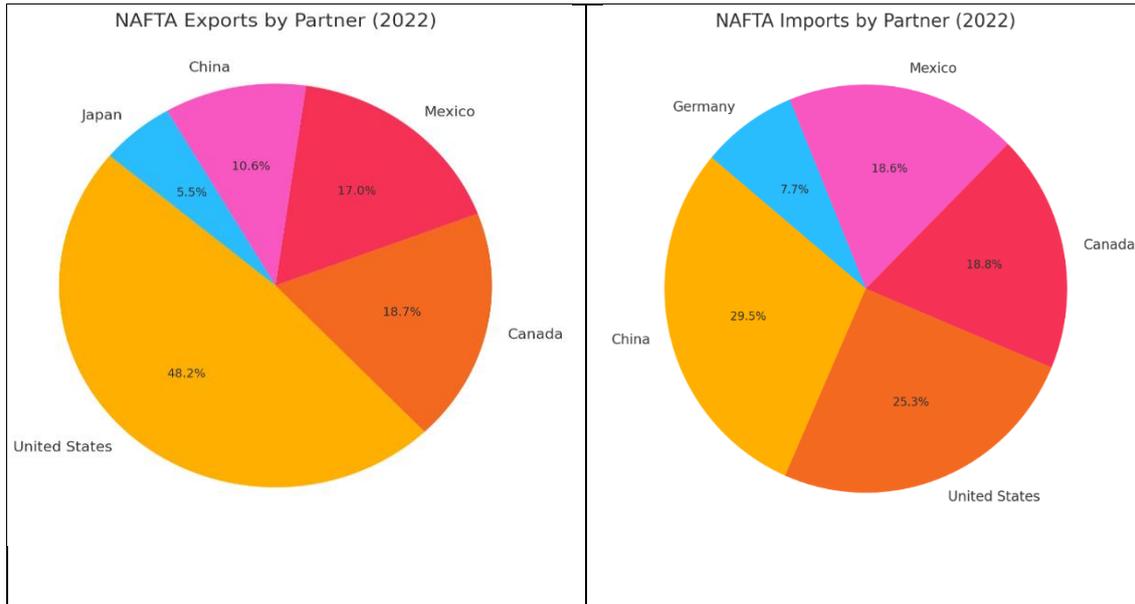
على الرغم من زيادة التجارة والتركيز على قطاع الاستثمار، واجهت الاتفاقية عدة تحديات، منها:

1. **فقدان الوظائف:** انتقال الوظائف إلى المكسيك بسبب انخفاض تكاليف العمالة، مما أدى إلى فقدان وظائف في قطاع التصنيع في الولايات المتحدة.
2. **التفاوت الاقتصادي:** تفاوت اقتصادي بين الدول الأعضاء، حيث استفادت المكسيك من انخفاض تكاليف العمالة، ولكنها واجهت صعوبات في تحسين مستويات المعيشة.
3. **المآخذ البيئية:** انتقال بعض الصناعات إلى المكسيك بسبب القوانين البيئية الأقل صرامة، مما أثر سلبًا على البيئة.
4. **النزاعات التجارية:** واجهت اتفاقية الناftا توترات بشأن التجارة الزراعية وحقوق الملكية الفكرية والمعايير ذات الصلة بالعمال.
5. **تأثيرها على صغار المزارعين:** واجه المزارعون المكسيكيون صعوبات في المنافسة مع الصادرات الزراعية المدعومة من الولايات المتحدة، مما أثر على سبل عيشهم.

التجارة في جمع الناftا: أبرز الشركاء التجاريين ونسبة التجارة البينية

في عام 2022، صدرت ناftا بضائع بقيمة 3.09 تريليون دولار (13% من الصادرات العالمية) واستوردت بضائع بقيمة 4.2 تريليون دولار (17.7% من الواردات العالمية)، كانت الولايات المتحدة أكبر مصدر، حيث صدرت ما قيمته 1.95 تريليون دولار، أي ما يعادل 63.2% من إجمالي الصادرات، كما كانت الولايات المتحدة أكبر مستورد، حيث استوردت بضائع بقيمة 3.12 تريليون دولار، ما يعادل 74.3% من إجمالي واردات ناftا.

في عام 2022، كانت أبرز صادرات ناftا هي: النفط الخام (\$280 مليار)، والزيوت البترولية المكررة (\$161 مليار)، والغاز الطبيعي المسال (\$63.9 مليار)، والسيارات متوسطة الحجم (\$55.8 مليار)، والدوائر المتكاملة الرقمية (\$53.1 مليار) أما أبرز الواردات فكانت: النفط الخام (\$215 مليار)، والزيوت البترولية المكررة (\$144 مليار)، وأجهزة الإرسال والاستقبال للراديو والتلفزيون (\$138 مليار)، والسيارات متوسطة الحجم (\$92.6 مليار)، وأجزاء ومكونات معدات معالجة البيانات (\$87 مليار)



شكل رقم (7-1)

هيكل صادرات النافتا و وارداتها لعام 2022

في عام 2022، كانت صادرات نافتا موجهة بشكل رئيسي إلى الولايات المتحدة (\$859 مليار)، وكندا (\$333 مليار)، والمكسيك (\$302 مليار)، والصين (\$189 مليار)، واليابان (\$98.7 مليار)، وفي المقابل، كانت واردات نافتا تأتي أساساً من الصين (\$704 مليار)، والولايات المتحدة (\$602 مليار)، وكندا (\$449 مليار)، والمكسيك (\$444 مليار)، وألمانيا (\$184 مليار)، وقد بلغت نسبة التجارة البينية بين دول النافتا نحو 48.8% من إجمالي التجارة البينية.

تشير البيانات بأن النافتا تُظهر نسبة أعلى من التجارة الداخلية (48.4%) مقارنة بميركوسور (10.3%)، مما يشير إلى تكامل اقتصادي أقوى بين أعضاء نافتا، وكلا التكتلين يتمتعان بتجارة كبيرة مع الصين والولايات المتحدة، مع اختلاف أحجام هذه التجارة وتوجهاتها.

التغيرات التي طرأت على تجارة السيارات داخل النافتا

لعبت اتفاقية الولايات المتحدة-المكسيك-كندا (USMCA)، التي حلت محل اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) في 1 من يوليو 2020، دوراً كبيراً في صناعة السيارات في الدول الأعضاء.

الأحكام الرئيسية المؤثرة على قطاع السيارات: زيادة محتوى القيمة الإقليمية: (RVC)

رفعت USMCA متطلبات استخدام المكونات المصنعة في أمريكا الشمالية من 62.5% بموجب NAFTA إلى 75%، يهدف هذا التغيير إلى تعزيز الإنتاج المحلي وتقليل الاعتماد على المكونات من خارج المنطقة (USMCA - Impact on the Automotive Industry).

متطلبات محتوى القيمة العمالية: (LVC)

تتطلب الاتفاقية أن يتم إنتاج 40-45% من محتوى السيارات بواسطة عمال يتقاضون أجورًا لا تقل عن 16 دولارًا في الساعة. تهدف هذه الأحكام إلى رفع معايير الأجور، خصوصًا في المكسيك، وتشجيع المزيد من التصنيع داخل الولايات المتحدة وكندا (USMCA - Impact on the Automotive Industry).
تأثير الاتفاقية على نمو صناعة السيارات (المكسيك نموذجًا):

أعدت شركات صناعة السيارات هيكله سلاسل التوريد الخاصة بها للامتثال لمتطلبات RVC و LVC الجديدة. أدى ذلك إلى زيادة الاستثمارات في مرافق التصنيع داخل منطقة USMCA بهدف الامتثال للمعايير الصارمة للمحتوى والأجور. (American Industries 2024) على الرغم من أن هذه الأحكام تهدف إلى تعزيز التصنيع الإقليمي، إلا أنها أدت أيضًا إلى زيادة تكاليف الإنتاج. تواجه الشركات نفقات متزايدة بسبب ضرورة الحصول على المزيد من المكونات محليًا والالتزام بمتطلبات الأجور.

عززت المكسيك مكانتها كقوة عالمية في صناعة السيارات، حيث أنتجت 4 ملايين مركبة في عام 2023، ففي الأشهر السبعة الأولى من عام 2024 وحدها، أنتجت المكسيك 2.29 مليون مركبة، ما يمثل زيادة بنسبة 4.9% مقارنة بالفترة نفسها من عام 2023. وفيما يتعلق بالصادرات، بحلول يوليو 2024، صدرت المكسيك 1.98 مليون مركبة، بزيادة قدرها 8.44% مقارنة بعام 2023، حيث ذهب ما يقرب من 80% من إجمالي الصادرات إلى الولايات المتحدة.

هذا، ويمكن عقد مقارنة بين الاتفاقيات الأربعة موضوع البحث في القضايا ذات الصلة، على النحو التالي:

البند	السوق المشتركة لدول الجنوب (MERCOSUR)	اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA)	منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA)	المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (ECOWAS)
تاريخ التأسيس	1991	1994	1997	1975
الدول الأعضاء	الأرجنتين، البرازيل، باراغواي، أوروغواي، فنزويلا (تم تعليق عضويتها في 2016)	الولايات المتحدة، كندا، المكسيك	18 دولة عربية، منها: مصر، السعودية، الإمارات، المغرب	15 دولة بغرب أفريقيا، منها: نيجيريا، غانا، السنغال، كوت ديفوار
الأهداف الرئيسية	تعزيز التعاون الاقتصادي والتكامل بين الدول الأعضاء	تعزيز التجارة الحرة بين الدول الأعضاء	تنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الدول العربية وبعضها	تحقيق التكامل الاقتصادي، حرية تنقل السلع والخدمات، والوحدة النقدية المستقبلية
التجارة في السلع	تحرير التجارة في السلع تدريجيًا بين الدول الأعضاء	إزالة الرسوم الجمركية على المنتجات الصناعية والزراعية	إزالة الرسوم الجمركية تدريجيًا على السلع المنتجة محليًا (وصلت لـ 20% بحلول 2005)	تحرير التجارة تدريجيًا مع إزالة الحواجز الجمركية وغير الجمركية
التجارة في الخدمات	لا توجد تغطية شاملة للخدمات	تشمل التجارة في الخدمات، خاصة في المجالات المالية والاتصالات	تغطية محدودة للخدمات	تغطية تدريجية للخدمات، مع التركيز على الخدمات المالية والاتصالات
قواعد المنشأ	قواعد مرنة نسبيًا لتشجيع التجارة	تحديد قواعد صارمة للمنشأ لضمان أن المنتجات أصلية	شروط 40% من القيمة المضافة من إنتاج محلي	قواعد تسهل التجارة الإقليمية وتعتمد على السلع المنتجة محليًا بنسبة كبيرة

		(وصلت لنسبة 62.5% في قطاع السيارات)		
تسوية النزاعات	محكمة تحكيم خاصة لحل النزاعات بين الدول الأعضاء	آلية تسوية النزاعات من خلال اللجان المشتركة والتحكيم	لجان تسوية النزاعات في إطار جامعة الدول العربية	محكمة العدل التابعة لإيكواس لحل النزاعات التجارية والقانونية بين الدول الأعضاء
القطاعات المشمولة	التجارة في السلع، التعاون في السياسة الاقتصادية والاجتماعية	السلع والخدمات، الاستثمار، حقوق الملكية الفكرية	التجارة في السلع، والتعاون الاقتصادي	التجارة، النقل، الطاقة، الوحدة النقدية المستقبلية، والأمن الإقليمي
الإعفاءات الجمركية	إزالة تدريجية للرسوم الجمركية مع بعض الحواجز الجمركية	إزالة كاملة للرسوم الجمركية على معظم المنتجات	تدرجية، مع بعض الاستثناءات لبعض السلع	إزالة تدريجية للرسوم الجمركية ضمن إطار الاتحاد الجمركي
التحفيزات للاستثمار	تشمل تسهيلات للاستثمارات بين الدول الأعضاء	تسهيلات كبيرة للاستثمارات بين الدول الأعضاء	لا توجد ترتيبات كبيرة لاستثمار مشترك	تشجيع الاستثمارات الإقليمية، خاصة في البنية التحتية والطاقة
التكامل اللوجستي والبنية التحتية	البنية التحتية تتطور ببطء لكنها لا تزال ضعيفة	تكامل لوجستي قوي بين الولايات المتحدة وكندا والمكسيك	ضعيف بين الدول الأعضاء	تحسين البنية التحتية للنقل والطاقة عبر الدول الأعضاء، لكن التحديات لا تزال قائمة
التحديات الرئيسية	التفاوت الاقتصادي والسياسي بين الدول الأعضاء	تفاوت في مستويات النمو الاقتصادي بين الدول الأعضاء	تشابه الهياكل الاقتصادية، وعدم الاتفاق بشكل كبير من الناحية السياسية	ضعف البنية التحتية، والاعتماد الكبير على السلع الأولية، وقضايا الأمن الإقليمي
أبرز الإنجازات	زيادة التجارة بين دول أمريكا الجنوبية	زيادة حجم التجارة والاستثمارات المتبادلة بين الأعضاء	تحرير التجارة في السلع المصنعة محلياً	إنشاء "إيكوبنك"، تحرير تدريجي لحركة السلع، وتعزيز التعاون في مجالات الأمن والطاقة

المصادر:

- Council on Foreign Relations. (2023). Mercosur: South America's fractious trade bloc. <https://www.cfr.org/background/mercotur-south-americas-fractious-trade-bloc>

- بهجت أبو النصر، منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ومستقبل التكامل الاقتصادي العربي، جامعة الدول العربية، 2022. FRANCESCO DUINA, Varieties of Regional Integration: The EU, NAFTA and Mercosur, European Integration Vol. 28, No. 3, 247-275, July 2006 <https://ptas.mcgill.ca/Bibliography/Biblio%20pdfs/duina%202006.pdf>

- لورا تايسون، حقيقة اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية، موقع بروجيكت سينديكت، 2017. Economic Community of West African States (ECOWAS)

استنتاجات ختامية حول (رؤى مقارنة مع تجارب إقليمية متنوعة في مجال التعاون المشترك والتكامل الاقتصادي إيكواس والميركوسور والنافتا) من الفصل الحالي:

تُظهر مقارنة الاتفاقيات الأربع تبايناً في الأهداف والتوجهات بناءً على السياق الإقليمي لكل منها؛ إذ تركز "الجافتا" على تعزيز التجارة بين الدول العربية بإزالة تدريجية للرسوم الجمركية، بينما تسعى اتفاقية "النافتا" التي تحولت لاحقاً إلى USMCA إلى تحرير شامل للتجارة والخدمات بين الولايات المتحدة وكندا والمكسيك، مما أدى إلى تكامل اقتصادي قوي بينها. من ناحية أخرى، تهدف "الميركوسور" إلى تعزيز التعاون الاقتصادي بين دول أمريكا الجنوبية من خلال تحرير تدريجي للتجارة وإزالة الحواجز الجمركية، في حين تسعى "الإيكواس" إلى تحقيق نوع من الوحدة الاقتصادية والنقدية بين دول غرب أفريقيا، وكذا تحسين البنية التحتية وتعزيز التكامل الإقليمي عموماً.

ويعكس التعاون والتكامل الاقتصادي الفعال أهمية كبيرة في تعزيز القدرات الإنتاجية والتنافسية وزيادة رفاهية الدول اقتصاديًا واجتماعيًا. وتعدّ تجربة "الإيكواس" نموذجًا ناجحًا، نسيبًا، للتعاون الإقليمي، حيث تسعى إلى تحقيق الوحدة النقدية وتنسيق السياسات الإنتاجية بين الدول الأعضاء. وعلى الرغم من نجاحها في إنشاء عملة موحدة ("إيكو") وتحقيق بعض الإنجازات، فإنها تواجه تحديات عديدة مثل ضعف البنية التحتية والاعتماد الكبير على الصادرات من السلع الأولية في قطاعي الزراعة والتعدين، وهو ما يبرز الحاجة إلى تعميق التحولات الهيكلية، بما في ذلك تنويع الصادرات، وتحسين البعد التكنولوجي للصناعات التحويلية والخدمات الأكثر تطورًا من الناحية العلمية والتكنولوجية.

وكما تسعى الإيكواس إلى تحسين التكامل الإقليمي، فإنه يمكن، بل وينبغي، لاتفاقية "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى" التركيز على تعزيز التجارة بين الدول العربية من خلال تطوير سلاسل القيمة المضافة الإقليمية، وعلى سبيل المثال، يمكن للدول ذات الميزات النسبية في الزراعة أو الطاقة أن توفر مدخلات لدول أخرى لديها ميزة نسبية أعلى في بعض الصناعات التحويلية مع ضرورة إزالة المزيد من الحواجز غير الجمركية، مثل الحواجز الإدارية وتباين المواصفات التقنية، الأمر الذي يمكن أن يسهم في تسهيل حركة التجارة.

كما أنه يمكن الاستفادة من تجربة الإيكواس في تحسين البنية التحتية، مثل شبكات النقل الإقليمية، لتسهيل تدفق السلع والخدمات وتطوير البنية التحتية اللوجستية بين الدول مما يقلل تكلفة نقل السلع، فضلًا عن تنويع الصادرات وتقليل الاعتماد على المنتجات الأولية عن طريق توجيه الاستثمارات المشتركة نحو قطاعات التكنولوجيا المتطورة، والزراعة المستدامة، والطاقة المتجددة.

وكما تسعى الإيكواس لإطلاق عملة موحدة ("إيكو")، فإنه يمكن لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى العمل على تعزيز التعاون المالي الإقليمي، بما في ذلك إنشاء آلية لتسوية المدفوعات النقدية المتبادلة أو إنشاء بنك عربي لدعم التجارة والتنمية. هذا كله، فضلًا عن تعزيز التعاون مع التكتلات الاقتصادية القارية والإقليمية (كالاتحاد الأوروبي و"الآسيان")، من خلال شراكات تتيح تعميق التعاون التكنولوجي وتعزيز الاستثمارات المباشرة المشتركة.

الفصل الثاني(*)

مؤشرات الاندماج والتكامل الإقليمي وتقييم الوضع الحالي للاندماج في سلاسل القيمة

1-2 مقدمة

يشهد العالم اليوم تحولات اقتصادية واجتماعية متسارعة تفرض على الدول تعزيز التكامل الاقتصادي لتحقيق التنمية المستدامة والإفادة القصوى من الإمكانيات والموارد المتاحة. وتأتي أهمية هذا الفصل من الدراسة لسلاسل القيمة الإقليمية باعتبارها أداة فعالة لتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري بين الدول، حيث تمثل سلاسل القيمة وسيلة لزيادة الإنتاجية، وتحفيز الصناعة المحلية، وتعزيز التكامل بين الاقتصادات الإقليمية.

يشير الاندماج في سلاسل القيمة العالمية (Global Value Chains – GVCs) إلى قدرة الدول على المشاركة في مراحل مختلفة من عملية الإنتاج التي قد تمتد عبر حدود عدة دول، وتلعب سلاسل القيمة دوراً مهماً في تسهيل التجارة الدولية وزيادة الإنتاجية، وتعزز من قدرة الدول على المنافسة في الأسواق العالمية. وفي السياق العربي، تسعى الدول إلى تحقيق التكامل الإقليمي ضمن إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA)، التي تهدف إلى تعزيز التعاون الاقتصادي وتقوية القدرات الإنتاجية للدول الأعضاء، ومع تزايد أهمية سلاسل القيمة العالمية في الاقتصاد الحديث، فإن مدى اندماج الدول العربية في هذه السلاسل يعد أمراً حاسماً لرسم سياسات اقتصادية تهدف إلى تحسين النمو والتنمية.

والتكامل الإقليمي هو مفهوم معقد يستمد تعريفه من عدة تخصصات. كما أن قياسه ليس مهمة بسيطة، وقد يتطلب تقنيات إحصائية متقدمة، وبينما يعد التكامل الإقليمي هدفاً تسعى جميع الدول لتحقيقه، قد تختلف أولوياتها. ويرجع ذلك إلى أن الدول متباينة بطرق عديدة: فهي تتمتع بموارد مختلفة، وبالتالي مزايا نسبية في مجالات مختلفة؛ وقد يختلف مدى انفتاحها بسبب أسباب هيكلية وتاريخية؛ كما أن لها خصوصيات ثقافية وعرقية تحكم طريقة إجراء الأعمال التجارية من بين أمور أخرى. إن تحليل العوامل الأساسية التي تكمن وراء أبعاد التكامل الإقليمي أمر لا غنى عنه لفهم التكامل الإقليمي وتفسيره.

وينظر إلى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية ليس كهدف في حد ذاته، ولكن كأداة تساعد الدول العربية في معالجة بعض المشكلات الهيكلية العميقة. على سبيل المثال، يعاني معظمها من نقص في تنوع صادراتها، بالإضافة إلى انخفاض نسبي في حصة الصادرات غير النفطية من ناتجها المحلي الإجمالي، يمكن أن تساعد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الدول العربية في التغلب على هذه المشكلات. علاوة على ذلك، تشير الأدلة التجريبية إلى أن سلاسل القيمة العالمية تساعد في تحسين

(*) قامت بإعداد هذا الفصل: د/فاطمة خميس الحملاوي، أستاذ الاقتصاد المساعد بمركز العلاقات الاقتصادية الدولية – معهد التخطيط القومي.

إنتاجية الشركات، وتطوير مهارات العمال في الدول العربية، وزيادة الدخل الفردي، وفي بعض الحالات، تجاوز القيود المالية (Ayadi et al, 2020; Gnatenko et al, 2018) .

ويكتسب هذا الجزء من الدراسة أهميته من واقع التحديات التي تواجه الاقتصادات العربية في تحقيق التكامل الاقتصادي وتعزيز التنوع الصناعي، وتمثل الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا حجر الزاوية في بناء اقتصادات قوية ومستدامة، حيث تسهم في زيادة القيمة المضافة، وتحفيز الابتكار، وخلق فرص عمل جديدة. ومن خلال دراسة سلاسل القيمة الإقليمية، يهدف هذا الفصل إلى تقديم رؤى وسياسات لتعزيز التكامل الصناعي والتجاري بين الدول الأعضاء في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وبخاصة في صناعة الأدوية كصناعة متوسطة أو عالية التكنولوجيا، بسبب الأهمية الاستراتيجية لهذه الصناعة في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية في المنطقة العربية. حيث تعد صناعة الأدوية من القطاعات ذات القيمة المضافة العالية التي يمكن أن تسهم بشكل كبير في تحسين التكامل الإقليمي وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة.

2-2 الدراسات السابقة

اتفقت مجموعة البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية وجامعة الاقتصاد والتجارة الدولية في الصين ومنظمة التجارة العالمية مع نظرية ديفيد ريكاردو، استناداً إلى حجته في نظرية التجارة الدولية، وتعتمد هذه النظرية على ثلاث افتراضات كلاسيكية تتمثل في تنافسية الأسواق الكاملة، والمنتجين المتجانسين في الصناعات، وتجارة المنتجات النهائية فقط من البلد المصدر، منذ ذلك الحين، تطورت هذه النظرية إلى مفاهيم أخرى للتجارة، مثل التكامل الإقليمي، الذي اكتسب زخماً بمرور الوقت. ويزعم (Keane, 2013) أن الأدبيات المتعلقة بالتكامل الإقليمي تُعزى إلى عمل **Jacob Viner** في الخمسينيات. حيث كانت فرضية **Viner** تستند إلى الآثار التي تخلقها التجارة نتيجة التكامل الإقليمي، وأنه مثل أي شكل من أشكال التحرير، يحقق كل من الآثار المقصودة وغير المقصودة، وأشار **Viner** إلى أن إحدى نتائج اتفاقية التجارة الإقليمية هي السماح للمنتجين الأكثر كفاءة في المنطقة بتوسيع الإنتاج (والإفادة من وفورات الحجم) لصالح المستهلكين وعلى حساب المنتجين الأقل تنافسية.

وتعترف الأدبيات على نطاق واسع بأن نظرية **فاينر** كانت منهجية خاطية استندت إلى نظرية الميزة النسبية التي طورها ديفيد ريكاردو، حيث جادل **فاينر** لصالح فوائد التفضيل الإقليمي، مؤكداً أن هذا سيؤدي إلى تحسين المنطقة بدلاً من الدول الفردية، مع التحذير من أن هذه النظرية يمكن أن تعمل فقط إذا كانت جميع الدول المشاركة متساوية، واقترح **فاينر** منهجاً خطياً وتسلسلياً للتكامل الإقليمي، مقترحاً أن تتبنى الدول الأعضاء أولاً مناطق تجارة حرة، ثم اتحادات جمركية، وبعد ذلك أسواق مشتركة (Ismail 2017).

وبين **Erik and Michelet (2016)** أن التنسيق الأفقي يمكن أن يشير إلى التنسيق بين الفاعلين الذين يعملون على نفس المستوى الإقليمي وبين القطاعات المختلفة، وأشار في دراستهما إلى أن هذا المفهوم ظهر كنتيجة لخطاب التنمية المستدامة، مما يجعل الحاجة إلى التنسيق الأفقي واضحة، وقد جذبت هذه النظرية الانتباه إلى حقيقة أن المناهج المستقلة والمجزأة لحل التحديات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لا يمكن أن تنجح في تحقيق الرخاء والتنمية المتوازنة على المدى الطويل، في المقابل، يعرف **Erik and Michelet (2016)** التنسيق الرأسي على أنه تعزيز الكفاءة والمرونة في الأنظمة متعددة المستويات، وهي نظرية يمكن أن تتخذ أشكالاً متنوعة، ويصفان التنسيق الرأسي بأنه الشاغل الرئيسي للقرارات متعددة المستويات وإدارة نظام ديناميكي من الفاعلين. يؤكد هذا الرأي على أهمية أخذ النظريات الأفقية والرأسية في الاعتبار عند إنشاء سلاسل القيمة في المنطقة العربية.

وأشار **Keane (2013)** في دراسته أن الأدبيات المتعلقة بالتكامل الإقليمي والتجارة قد تأثرت بالتطورات الجديدة في النظرية الاقتصادية التي تعترف بكيفية تأثير قوى التقارب والتباعد على مكاسب الرفاهية والآثار التوزيعية للتكامل بمرور الوقت. وتتطلب هذه التطورات الاعتراف بقوى مثل تأثيرات التكتل، التي قد تعزز كلاً من التقارب والتباعد الاقتصادي. يتطلب هذا الاعتراف أيضاً النظر في آليات تعويضية قد تكون ضرورية لإدارة توزيع المكاسب بين أعضاء اتفاقيات التجارة الإقليمية، حيث من المحتمل أن تفقد الاقتصادات الأضعف الوصول إلى تعاون أكبر في الخدمات، والشحن، والتجارة، والاستثمار، وتطوير البنية التحتية الإقليمية. كما أشار **Velde (2011)** إلى أن فوائد التكامل الإقليمي قد لا تُوزع بشكل متساوٍ بين أعضاء المنطقة، مما يبرز أهمية النظر فيما إذا كان التكامل الإقليمي يساعد في تحقيق التقارب بين الدول، وإذا كان كذلك، تحت أي ظروف، ومع اختلاف البلدان العربية في مستوياتها الاقتصادية والتنموية، إلا أنه لا يمكن تجاهل عوامل التقارب والتباعد، ويؤيد **Keane, (2013)** هذا الرأي، مضيفاً أنه على الرغم من أن التكامل الإقليمي بين البلدان التي لديها مزايا نسبية ثابتة مختلفة قد يساعد في تعزيز المزيد من التقارب الاقتصادي بدلاً من التباعد، إلا أن المكاسب قد تكون غير متكافئة، وبالتالي، فإن الاعتبارات الرئيسية تكون ضرورية عند إنشاء شبكات تجارية إقليمية استراتيجية من خلال تنفيذ سلاسل القيمة.

هناك مفهوم آخر رئيس للتكامل الإقليمي وسلاسل القيمة يعتمد على نظرية التكامل الأمامي والخلفي. ووجد تقرير نشرته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (2015) أن الدول الأفريقية، إذا ركزت على تحسين التكامل الخلفي — نسبة القيمة المضافة الشمولية في الصادرات — فإنها يمكن أن توسع الروابط مع سلاسل القيمة إلى مناطق أخرى من الاقتصاد. ووفقاً لهذا التقرير، فإن المناطق المندمجة تجارياً تكون أكثر جاذبية للاستثمار، مما يجعل التجارة داخل الإقليم في السلع المصنعة عبر سلاسل القيمة الإقليمية فرصة رئيسية للشركات الأفريقية، ويمكن لأي بلد، خاصة الدول النامية، أن ترتبط بسلاسل القيمة العالمية

إما من خلال الروابط الأمامية (حيث يوفر البلد مدخلات للصادرات من بلدان أخرى) أو من خلال الروابط الخلفية (حيث يستورد البلد منتجات وسيطة لاستخدامها في صادراته)، وفي المنطقة العربية، يجب أن يتم التركيز على التكامل الخلفي. فالبلدان التي لديها معدلات تكامل أمامي عالية، خاصة في المواد الخام، تعزز معدل القيمة المضافة لديها، ويمكن أن يُعزى ذلك إلى عدم القدرة على معالجة السلع داخل البلد، وهو ما يرتبط سلبًا في كثير من الأحيان بتطور الدولة.

2-3 مفهوم الاندماج في سلاسل القيمة العالمية (GVCs)

2-3-1 تعريف سلاسل القيمة العالمية ودورها في تعزيز الإنتاجية

سلاسل القيمة العالمية (Global Value Chains - GVCs) هي شبكات دولية معقدة تقوم على تقسيم مراحل الإنتاج عبر عدة دول. في إطار سلاسل القيمة العالمية، يتم تقسيم عمليات الإنتاج إلى مراحل متخصصة، حيث يمكن لكل دولة أو منطقة أن تسهم في جزء من عملية الإنتاج اعتمادًا على مزاياها التنافسية. على سبيل المثال، يمكن لدولة أن تسهم في تصميم منتج، وأخرى في التصنيع، وثالثة في التجميع أو التسويق. يُمكن اعتبار GVCs نظامًا يسمح بتوزيع القيمة المضافة على مراحل الإنتاج المختلفة عالميًا، مما يُعزز الكفاءة والإنتاجية على المستوى الدولي. ووفقًا للجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، تعرف سلاسل القيمة العالمية بأنها ممارسة يتم من خلالها تداول السلع والخدمات الوسيطة في عمليات إنتاج مجزأة دوليًا عبر مواقع جغرافية متعددة حول العالم (UNCTAD 2013). وتكمن أهمية سلاسل القيمة العالمية في قدرتها على تحسين الإنتاجية والكفاءة الاقتصادية. ومن خلال التخصص وتقسيم العمل، يمكن للشركات الاستفادة من تكاليف أقل للمواد الخام أو العمالة، وتحسين الجودة، وتسريع الابتكار، أيضًا، تتيح GVCs للشركات الوصول إلى الأسواق العالمية، مما يزيد من فرص النمو الاقتصادي للدول المشاركة. ووفقًا لتقرير البنك الدولي (2020)، تُشكل سلاسل القيمة العالمية ما يقرب من 70% من التجارة العالمية، مما يدل على أهميتها المتزايدة في الاقتصاد الدولي.

ومن هذا النموذج التجاري، ينبثق مفهوم سلاسل القيمة الإقليمية (Regional Value Chains (RVCs). ولكن تختلف سلاسل القيمة الإقليمية عن نظيرتها العالمية في أنها تقيد عمدًا عمليات القيمة المضافة والإنتاج في منطقة محددة، مما يعزز الأنظمة التجارية الإقليمية. حيث تعمل سلاسل القيمة الإقليمية على زيادة التجارة والاستثمار الإقليميين، وهي مبنية على فكرة أنها يمكن أن تكون أدوات تنمية لتعزيز التكامل الإقليمي، وبالتالي تؤكد على زيادة حجم السوق والاقتصادات الأكبر كعوامل نمو محتملة (Paramoer 2018).

2-3-2 تحديد مراحل الإنتاج المختلفة ضمن سلاسل القيمة

يتألف الإنتاج ضمن سلاسل القيمة العالمية من مراحل متعددة، تُقسم حسب نوع النشاط الذي يتم في كل مرحلة. المراحل الأساسية تشمل:

- **مرحلة البحث والتطوير (R&D)** وتتضمن تطوير الأفكار والمنتجات وتصميمها. وتُعد هذه المرحلة الأكثر قيمة من حيث الابتكار وتحدد كثيرًا من مزايا المنتج النهائي.
 - **مرحلة الإنتاج الأولي:** تشمل التصنيع والتجميع حيث يتم تحويل المواد الخام إلى منتجات قابلة للاستخدام أو التجميع.
 - **مرحلة التسويق والتوزيع:** وتتعلق ببيع المنتجات وتوزيعها في الأسواق العالمية، وقد تشمل أنشطة مثل الترويج، والتوزيع، والخدمات اللوجستية.
 - **مرحلة ما بعد البيع والدعم الفني:** وتشمل تقديم خدمات الصيانة والدعم بعد بيع المنتج، مما يضيف قيمة إضافية للعملاء.
- ويتطلب النجاح في كل مرحلة قدرة الدولة أو الشركة على تلبية احتياجات السوق والجودة بتكاليف تنافسية، وهو ما ينعكس في النهاية على الموقع الذي تحتله في سلاسل القيمة العالمية.

3-3-2 العوامل التي تؤثر في مدى اندماج دولة ما في سلاسل القيمة العالمية

تختلف قدرة الدول على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية تبعًا لمجموعة من العوامل الاقتصادية والبنية التحتية والسياسات، بما في ذلك:

- **التكنولوجيا:** توفر التكنولوجيا المتقدمة عاملاً حاسماً في تمكين الدول من تحسين إنتاجيتها والانخراط بفعالية في سلاسل القيمة العالمية. تكنولوجيا التصنيع المتقدم، الأتمتة، والذكاء الاصطناعي تساعد الشركات على تحسين الكفاءة، وتوفير تكاليف العمالة، وزيادة السرعة والجودة في الإنتاج. على سبيل المثال، الصين تُعد نموذجاً للدولة التي استفادت من التكنولوجيا لتحسين موقعها في سلاسل القيمة من التصنيع منخفض التكلفة إلى إنتاج السلع التقنية المتقدمة.
- **الموارد البشرية:** توفر القوى العاملة المدربة والمؤهلة عنصراً رئيسياً لتمكين الدول من المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. تحتاج الشركات إلى موظفين ذوي مهارات متقدمة في مختلف المراحل مثل البحث والتطوير، الإنتاج، والتسويق. على سبيل المثال، تُمكن الدول ذات النظم التعليمية المتقدمة مثل كوريا الجنوبية وسنغافورة من توفير قوى عاملة مؤهلة تلي احتياجات الشركات الدولية، مما يسهم في تعميق اندماجها في سلاسل القيمة.
- **البنية التحتية:** تُعد البنية التحتية من العناصر الأساسية التي تُعزز قدرة الدولة على الانضمام لسلاسل القيمة العالمية. يجب أن تتوفر شبكات النقل المتقدمة، الموانئ، والاتصالات لتسهيل

عمليات الإنتاج والتجارة. الدول ذات البنية التحتية القوية تتمكن من تقليل التكاليف اللوجستية وتسريع زمن التسليم، مما يزيد من جاذبيتها للاستثمارات الدولية. على سبيل المثال، استفادت سنغافورة من بنيتها التحتية المتقدمة في الموانئ والمطارات لتصبح مركزاً لوجستياً دولياً في آسيا.

- **السياسات الاقتصادية:** السياسات الاقتصادية والتجارية التي تعتمد عليها الدول تؤثر بشكل مباشر على قدرتها على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، تعتمد الشركات على بيئة أعمال مستقرة وسياسات تجارية مفتوحة لتعزيز عملياتها. الدول التي تُشجع الاستثمار الأجنبي المباشر، وتحمي حقوق الملكية الفكرية، وتُسهل التجارة عبر خفض التعريفات الجمركية والعوائق غير الجمركية تجذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية. على سبيل المثال، دول مثل فيتنام والمكسيك جذبت استثمارات كبيرة نتيجة لسياسات تجارية مرنة وتفضيلية، ما ساعدها على تحسين مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية.

2-4 التكامل الإقليمي ودوره في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة

يشير **التكامل الإقليمي** إلى تقارب السياسات الوطنية للدول نحو إنشاء مؤسسات إقليمية بهدف تحقيق أهداف مشتركة، سواء اجتماعية، اقتصادية أو بيئية، وتتبنى هذه التعريفات منظوراً أوسع مقارنة بمفهوم التكامل الاقتصادي البحت الذي يستلهم منه التكامل الإقليمي، وبمرور الوقت، تطورت النظريات التي تفسر التكامل الإقليمي، ومن ضمن العوامل الحديثة التي تلعب دوراً في تفسيره: اقتصاديات الحجم، مشاركة القطاع الخاص، المنافسة، الاستثمار الأجنبي المباشر، دور الخدمات، والإنتاجية، وانتقال التكنولوجيا (Lawrence, 2000).

وفي **الدول النامية**، يُنظر إلى التكامل الاقتصادي كأداة سياسية لتعزيز التنمية الاقتصادية، ويشمل ما هو أكثر من السياسات الجمركية والتجارية، كمجالات الاستثمار، البحث والتطوير، والسياسات الرامية إلى تعزيز التنمية الصناعية الإقليمية والاتصال الإقليمي، ويُشار إلى التكامل الإقليمي بأنه عملية تجمع بين الدول في منطقة معينة لتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري. ويرتبط مفهوم **التكامل الإقليمي** عادة بحزمة من المزايا مثل التكامل التجاري، التكامل المالي، والتكامل الاجتماعي، بناءً على الملاحظات التجريبية والتوقعات المستقبلية. فعلى سبيل المثال، قد تكون هناك مستويات أعلى من التعاملات بين دولتين متكاملتين إقليمياً مقارنة بدولتين مستقلتين (UNECA, 2015).

ويلعب **التكامل الإقليمي** دوراً حيوياً في تمكين الدول من المشاركة بفعالية في سلاسل القيمة العالمية (GVCs) من خلال عدة جوانب:

- تعزيز التجارة البينية: يمكن للتكامل الإقليمي أن يسهل حركة السلع والخدمات بين الدول الأعضاء، مما يسهم في تحسين مستويات التبادل التجاري وتقليل الحواجز الجمركية وغير الجمركية.
- تحسين الإنتاجية: يوفر التكامل الإقليمي فرصًا للشركات للإفادة من وفورات الحجم وتحسين كفاءة الإنتاج من خلال التنسيق بين سلاسل الإمداد.
- تشجيع الاستثمار: يدعم التكامل الإقليمي جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة، مما يعزز من القدرات الإنتاجية للدول المشاركة.

جدول رقم (1-2)

التجمع الإقليمي - من أنماط التكامل العالمي والإقليمي

البلدان والأقاليم		المنطقة	المنطقة
EMERGING	EORA		
7	7	مجتمع شرق أفريقيا	EAC
41	38	أفريقيا جنوب الصحراء (باستثناء مجتمع شرق أفريقيا)	SSA
29	28	الاتحاد الأوروبي + المملكة المتحدة	EUU
29	26	أوروبا وآسيا الوسطى (غير الاتحاد الأوروبي)	ECA
21	20	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	MENA
13	3	أمريكا الشمالية وكندا	NAC
44	32	أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي	LAC
10	10	رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان)	ASE
9	8	جنوب آسيا	SAS
3	3	الصين	CHN
14	7	بقية آسيا	ROA
22	6	أوقيانوسيا	OCE
245	188	7 أعضاء مجتمع شرق أفريقيا + 11 منطقة عالمية	SUM

ويظهر الجدول السابق توزيع الدول والمناطق في فئات اقتصادية مختلفة، مع التركيز على منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (MENA) التي تضم 21 دولة، وتسجيل ترتيبها في السياق الاقتصادي العالمي. حيث تُعد منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا منطقة استراتيجية تجمع بين العديد من الدول ذات الثقافات المتنوعة والموارد الطبيعية الغنية، مثل النفط والغاز، والتي تلعب دورًا محوريًا في الاقتصاد العالمي. لكن تواجه المنطقة تحديات اقتصادية متعددة، بما في ذلك الفجوات التنموية، البطالة، التوترات السياسية، والصراعات الإقليمية، مما يؤثر سلبيًا على الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي.

بالمقارنة مع مناطق أخرى، تُظهر منطقة MENA إمكانات كبيرة للنمو، حيث يمكن أن تستفيد من استغلال الموارد الطبيعية، وتعزيز الاستثمارات، وزيادة التجارة البينية. إلا أن هناك حاجة ملحة لتنفيذ

إصلاحات اقتصادية، بما في ذلك تحسين بيئة الأعمال، وتعزيز الابتكار، وتوفير فرص العمل، لتعزيز القدرة التنافسية على الصعيدين الإقليمي والدولي.

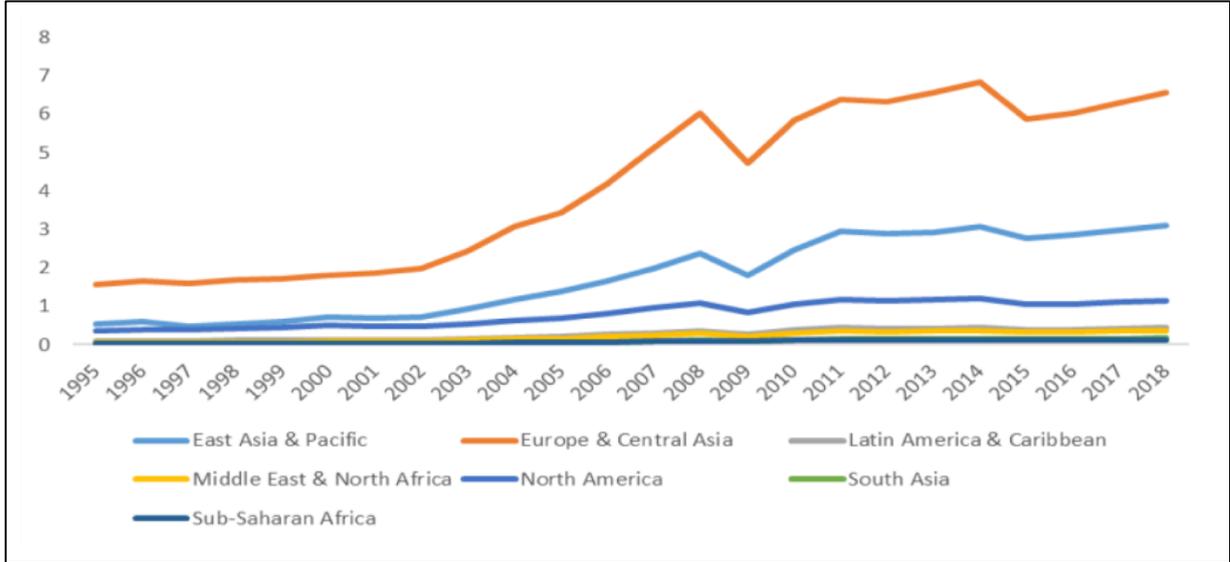
علاوة على ذلك، تُظهر منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تفاوتاً في مستويات التنمية بين دولها. فبينما تتمتع دول مثل الإمارات العربية المتحدة والسعودية بمستويات عالية من التنمية الاقتصادية، تواجه دول أخرى تحديات أكبر، مما يستدعي تبني استراتيجيات مختلفة للتنمية. ولذا، يشير وجود 21 دولة في هذه المنطقة إلى الحاجة الملحة لتعاون إقليمي أكبر، من خلال مشروعات مشتركة، وتبادل المعرفة، وتفعيل الشراكات بين القطاعين العام والخاص، لتعزيز الاستقرار والنمو. وبصفة عامة، توضح الأرقام المتعلقة بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في هذا الجدول التحديات والفرص المتاحة، حيث يتطلب تعزيز النمو الاقتصادي في هذه المنطقة مزيجاً من الإصلاحات الاقتصادية، التعاون الإقليمي، والاستثمار في رأس المال البشري، مما سيمكنها من تحقيق أهدافها في ظل بيئة عالمية متغيرة.

بشكل عام، ومن بين دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، فقد حققت دول مثل مصر وتونس وعمان وقطر تقدماً كبيراً. ومن الجدير بالذكر أن الدول المتخلفة هي تلك التي تمتلك ثروات طبيعية نسبياً عالية. بينما قد يشير هذا إلى إمكانية وجود "لعنة الموارد الطبيعية" (natural resource curse) (Frankel, 2010) التي تظهر أيضاً في سياق الاندماج في سلاسل القيمة، فقد يُظهر أيضاً محدودية حجة التنوع، لا سيما في البلدان التي تتمتع بميزة نسبية قوية في الموارد الطبيعية.

2-5 الوضع الحالي للدول العربية فيما يتعلق بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية

أصبحت سلاسل القيمة العالمية (GVCs) محركاً مهماً للنمو والتنمية في العديد من الدول، سواء المتقدمة أو النامية، وتمثل سلاسل القيمة العالمية اليوم 70% من التجارة العالمية، فهي سمة مهيمنة في الاقتصاد العالمي (Strategy and PWC Network, 2023)، وقد أدى تزايد أهمية سلاسل القيمة العالمية في تشكيل التجارة والموقع الجغرافي للعديد من الصناعات إلى تغيير التفكير التقليدي حول التجارة الدولية، مما جعل العديد من الدول تتنافس لتكون جزءاً منها. في الوقت نفسه، أدت الصدمات الأخيرة في الاقتصاد العالمي، بما في ذلك جائحة كوفيد-19 وغزو روسيا لأوكرانيا، إلى تغيير المشهد بالنسبة لسلاسل القيمة العالمية. وفي الفترة الأخيرة، تشكل اعتبارات الأمن القومي بالإضافة إلى الاعتبارات الاقتصادية سلاسل القيمة العالمية. وفي هذا الإطار، قد تستفيد العديد من الدول العربية في إعادة تشكيل خريطة سلاسل القيمة العالمية، إذا تم تبني السياسات المناسبة.

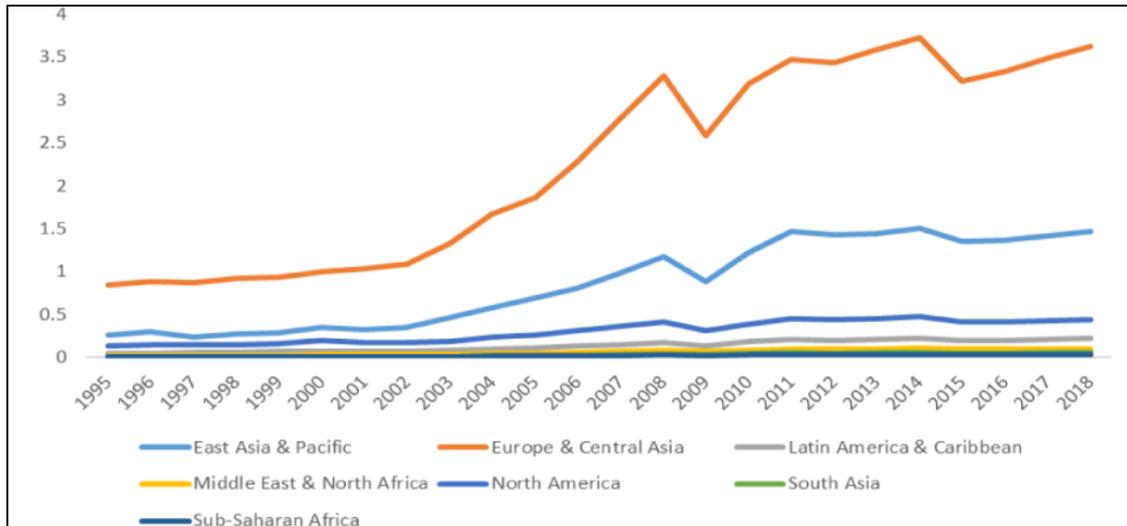
تعد مشاركة الدول العربية في سلاسل القيمة العالمية محدودة، وتعد المنطقة من أقل المناطق التي تشارك في سلاسل القيمة العالمية، سواء في المشاركة الخلفية (التي تتعلق بالشركات التي تستورد المدخلات لاستخدامها في إنتاج الصادرات) أو في المشاركة الأمامية (عندما تصدر الشركات المدخلات المحلية لاستخدامها في صادرات دول أخرى).



Source: Ghoneim, Ahmed (2024) Participation of Arab countries in global value chains, EFR, Policy

شكل رقم (1-2)

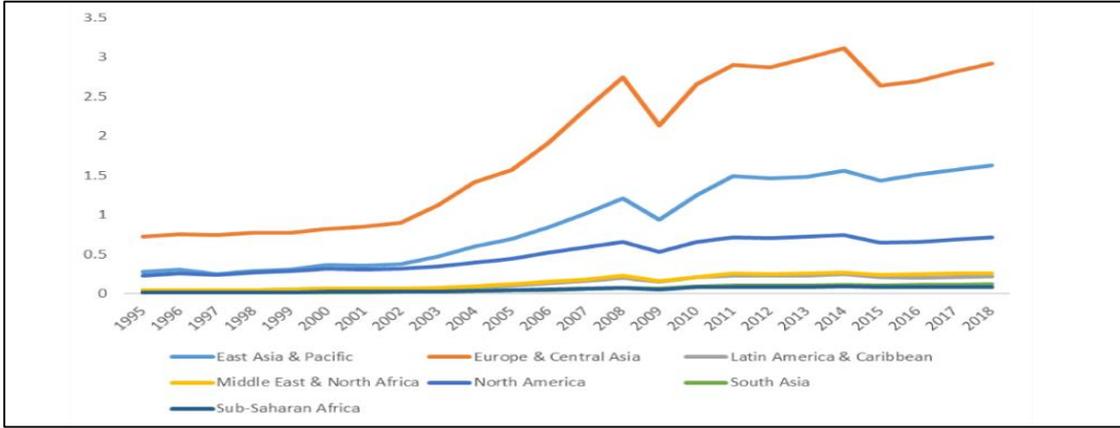
المشاركة في سلاسل القيمة العالمية - حسب المنطقة - (مليار دولار أمريكي)



Source: Ghoneim, Ahmed (2024) . Op. Cit

شكل رقم (2-2)

المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الخلفية - حسب المنطقة - (مليار دولار أمريكي)



Source: Ghoneim, Ahmed (2024). Op. Cit.,

شكل رقم (2-3)

المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الأمامية - حسب المنطقة - (مليار دولار امريكي)

تظهر الأشكال السابقة (1-2، 2-2، 3-2) أن الدول العربية (جزء من منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ولكن مع إضافة إيران وإسرائيل ومالطا وفقاً لتعريف البنك الدولي) إلى جانب أفريقيا جنوب الصحراء ومنطقة أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي هي من أقل المناطق تكاملاً فيما يتعلق بسلاسل القيمة العالمية، ولكن تقع الدول العربية في وضع أفضل نسبياً من حيث المشاركة الأمامية في سلاسل القيمة العالمية مقارنةً بالمشاركة الخلفية، والسبب في ذلك هو أن مشاركتها لا تزال تتركز في كونها مزوداً للمواد الخام كمدخلات لعمليات الإنتاج في دول أخرى.

وهناك عدة عوامل تحدد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، والتي تشمل حجم السوق المحلي، مستوى التنمية، الهيكل الصناعي، الموقع الجغرافي، الانفتاح على التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر (FDI)، اللوجستيات وتسهيل التجارة، جودة البنية التحتية وجودة المؤسسات. ولكن تختلف الدول العربية بشكل كبير في هذه العوامل، وبالتالي من غير المتوقع أن تكون جميعها مرشحة للانخراط بشكل أكبر في سلاسل القيمة العالمية. وبشكل عام، فإن الدول العربية في وضع معتدل نسبياً مقارنةً ببقية دول العالم من حيث البنية التحتية وجودة المؤسسات. (Ghoneim 2024)

وتتملك مصر سوقاً محلياً كبيراً، وموقعاً جغرافياً فريداً، وبنية تحتية صناعية مقبولة، في حين أن الإمارات تتمتع بموقع لوجستي متميز، فضلاً عن بنية تحتية مؤسسية قوية. أما المغرب فيستفيد من بنية تحتية صناعية متطورة نسبياً وموقع جغرافي متميز. وما يميز هذه الدول الثلاث هو أنها أكثر انخراطاً في الروابط الأمامية بدلاً من الروابط الخلفية، حيث تعمل كمزودين للمواد الخام والمدخلات لبقية سلاسل القيمة بدلاً من استخدام المدخلات في سلسلة القيمة وتقديم القيمة المضافة المحلية على المستويات الوسيطة والنهائية. وللحصول على فوائد من المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، تحتاج الدول العربية إلى التركيز على المنتجات التي تتمتع فيها بميزة تنافسية طبيعية، سواء كانت مرتبطة بالروابط الأمامية أو الخلفية. ومع

ذلك، يجب عليها التركيز على تحويل الميزة التنافسية إلى ميزة تنافسية حقيقية من خلال تعزيز الخدمات المرتبطة بالحدود، وزيادة القيمة المضافة المحلية (سواء عبر التصنيع و/أو دمج الخدمات)، وتحسين اللوجستيات وتسهيل التجارة (Ghoneim 2024).

من ناحية أخرى، لم تعد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية قرارًا اقتصاديًا بحتًا، بل أصبحت تعتمد على عوامل الاقتصاد السياسي، حيث يلعب الأمن القومي دورًا متزايدًا، وهذا يعني أن الروابط السياسية والدبلوماسية تلعب دورًا متزايدًا لا يمكن تجاهله، خاصةً عندما يكون "القرب الجغرافي" له دور أكبر من الأنشطة التقليدية للتعهيد.

إن تركيز الدول العربية في قطاع الروابط الأمامية من سلاسل القيمة العالمية يعني الحاجة إلى الانخراط بشكل أكبر في قطاع الروابط الخلفية، ويرتبط ذلك بالصعود في سلم التصنيع والتكنولوجيا، وتعميق عملية "الخدمات" محليًا. بعبارة أخرى، يجب التفكير في زيادة القيمة المضافة المحلية ليس من خلال العملية الإنتاجية بأكملها، ولكن من خلال الأجزاء الوسيطة والنهائية من العملية الإنتاجية، وكذلك من خلال تحسين وزيادة دور الخدمات في العملية الإنتاجية (Ghoneim 2024).

2-6 أهمية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA) في تعزيز التكامل الاقتصادي بين

الدول العربية (منظمة التجارة العالمية 2023)

تعد منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA) مثالًا حيًا على كيفية تحقيق التكامل الإقليمي، حيث تم إطلاقها في عام 1997 بهدف تنظيم التجارة البينية العربية وتسهيلها، وإزالة التعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية فيما بينها، وبالتالي تعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول العربية، واتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى هي اتفاقية تجارية إقليمية بين دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، فهي خطوة مهمة نحو التكامل الاقتصادي الإقليمي المطلوب بين دول المنطقة. وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في عام 1998، ووافقت الدول الأعضاء على إزالة التعريفات الجمركية بحلول عام 2007 على السلع ذات المنشأ العربي.

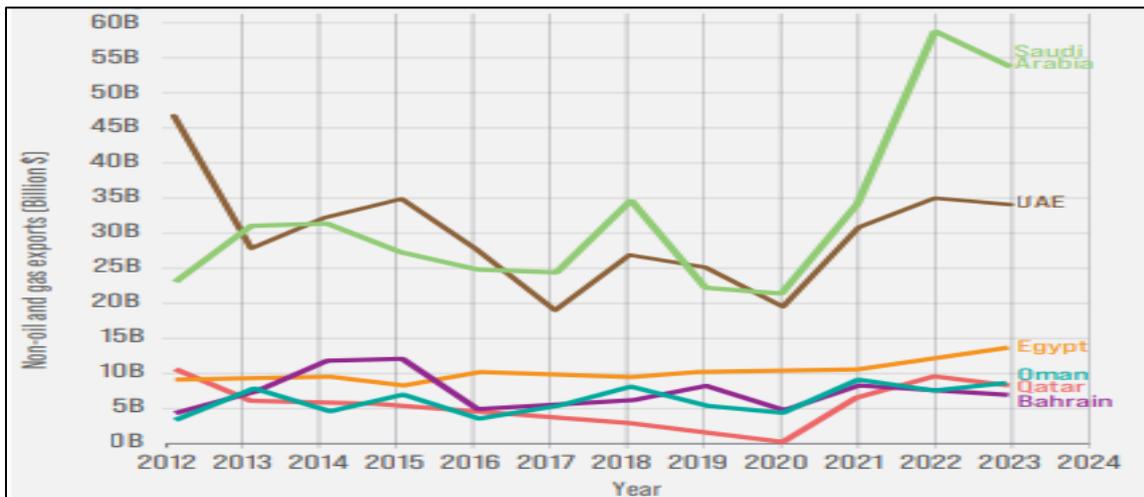
ووفقًا للبيانات الواردة في قاعدة بيانات البنك الدولي حول اتفاقيات التجارة، تعد GAFTA واحدة من أعمق الاتفاقيات التجارية الحرة التي تم توقيعها على الإطلاق. فمن بين 52 بندًا أُبلغ عنها إلى منظمة التجارة العالمية، تحتوي GAFTA فقط على بندين. بالمقارنة، سجلت اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) 22 بندًا، والتي استبدلت باتفاقية الولايات المتحدة-المكسيك-كندا (USMCA) في عام 2020، وسجلت ميركوسور (أكبر اتحاد اقتصادي في أمريكا الجنوبية) 17 بندًا (El-Sahli, 2021).

ومن الملاحظ أيضًا أن GAFTA تغطي فقط التجارة في السلع ولا تمتد إلى الخدمات. كما أن GAFTA تفتقر إلى أحكام حول تسوية النزاعات، وقوانين المنافسة، وتوحيد المعايير، مما يعيق التكامل الأعمق.

ومن المحتمل أن يكون هذا هو السبب وراء أن نسبة التجارة العربية البينية من إجمالي التجارة تظل منخفضة للغاية بين هذه المجموعة من الدول (El-Sahli, 2021).

ويتطلب استغلال الإمكانيات الكاملة للاتفاقية المزيد من التنسيق في السياسات التجارية والصناعية، خاصة فيما يتعلق بتطوير القطاعات ذات القيمة المضافة العالية، مثل صناعة السيارات، وتحقيق ذلك يتطلب تحسين البنية التحتية الصناعية وتطوير المهارات المحلية لرفع مستوى الإنتاجية وجذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة، التي تعد عنصرًا حاسمًا في تطوير سلاسل القيمة الإقليمية.

تلعب التجارة البينية دورًا محوريًا في تطوير القطاعات الاقتصادية الحيوية في المنطقة العربية، حيث تشكل أكثر من 75% من أسواق التصدير لبعض الصناعات المحلية. وتماشياً مع اتجاهات التجارة العالمية وانتعاشاً من التباطؤ الناتج عن جائحة كوفيد-19 في عام 2020، شهدت الصادرات العربية نمواً ملحوظاً خلال الفترة 2021-2023. وبالنظر إلى حجم التجارة البينية بين الدول العربية في عام 2023/2022، فقد بلغت نسبتها 14% من إجمالي الصادرات لدول المنطقة، في حين زادت التجارة في المنتجات غير النفطية والغازية بين الدول العربية بشكل كبير لتصل إلى 32.7%. وتعد السعودية والإمارات المصدرين الرئيسيين إلى دول المنطقة العربية، في حين تواجد فجوة متزايدة بينهما وبين دول أخرى مثل مصر وقطر وعمان والبحرين (شكل رقم 2-4). وتظهر الواردات البينية اتجاهاً موازياً، حيث تعمل الدول المصدرة الرئيسية أيضاً كمستوردين رئيسيين، إذ تبرز السعودية والإمارات كأكبر مستوردين من المنطقة العربية، حيث بلغت قيمة واردات كل منهما 30 مليار دولار في عام 2023. وتشير البيانات الأخيرة إلى أن التجارة البينية تسهم بشكل كبير في توسيع التجارة المرتبطة بالصناعات المحلية في الدول العربية (ESCWA, 2024).



Source: ESCWA, (2024) Arab Trade in 2023: Trends and Highlights

شكل رقم (2-4)

مساهمة الدول العربية في الصادرات البينية خلال الفترة 2013-2023

وتتمثل الفوائد الاقتصادية المتوقعة من هذا التكامل الإقليمي في زيادة التجارة البينية بفضل إزالة الحواجز التجارية، كما ستتحسن كفاءة الإنتاج من خلال استغلال الميزة النسبية وتحقيق وفورات الحجم. وسيزداد التنافس داخل الأسواق المحلية، مما يوفر تنوعًا أكبر من المنتجات للمستهلكين ويسهم في خفض الأسعار، من المتوقع أيضًا أن يؤدي هذا التكامل إلى تحسين شروط التجارة بفضل انخفاض أسعار الواردات، إضافة إلى تعزيز النمو الاقتصادي من خلال التأثيرات الديناميكية لهذا التكامل.

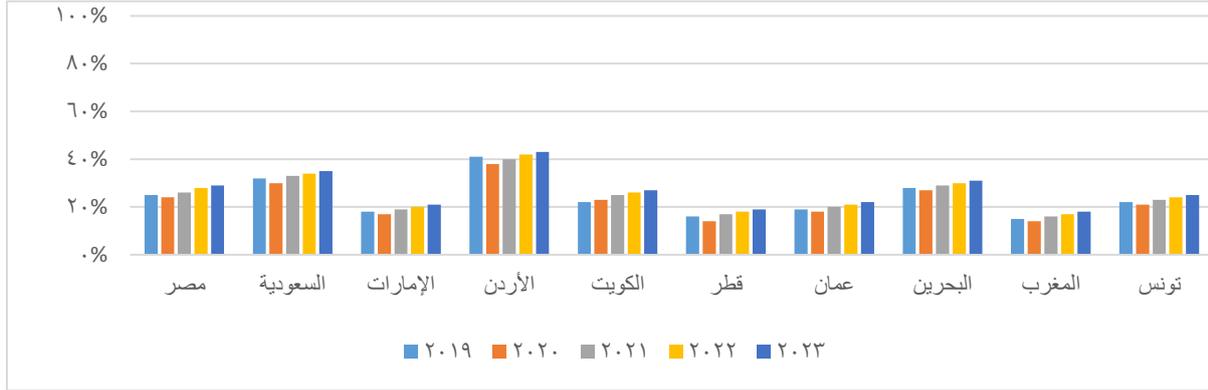
ويعد خفض التكاليف الإنتاجية أحد الفوائد الأساسية التي يمكن تحقيقها، حيث يساعد على تقليل تكاليف الإنتاج نتيجة لتيسير تدفق المواد والسلع بين الدول، إلى جانب ذلك، يعزز التكامل الإقليمي التنافسية الإقليمية من خلال تحسين الجودة وخفض الأسعار، مما يزيد من قدرة الدول على المنافسة في الأسواق العالمية. وأخيرًا، يسهم التكامل في تعزيز الابتكار، إذ يوفر بيئة ملائمة لتبادل المعرفة والتكنولوجيا بين الدول، مما يدعم الابتكار والتطوير المستمر.

7-2 سلاسل القيمة الإقليمية ودورها في دعم التنمية الصناعية

تلعب سلاسل القيمة الإقليمية دورًا حيويًا في دعم التنمية الصناعية في البلدان العربية، بما في ذلك مصر، وتمثل صناعة السيارات مثالًا بارزًا على كيفية تعزيز التكامل الإقليمي لدعم هذه التنمية، وهو ما سيتم تناوله لاحقًا بشيء من التفصيل. وتتطلب التنمية الصناعية بناء روابط تجارية واستثمارية قوية بين الدول، ولذا تعد سلاسل القيمة الإقليمية عنصرًا أساسيًا في هذا السياق، حيث تربط بين الدول على مستوى القطاعات الإنتاجية المختلفة.

وتشير دراسات عديدة إلى أن أحد التحديات التي تواجه مصر هو نقص التنوع الصناعي، حيث يعتمد القطاع الصناعي بشكل كبير على الصناعات التقليدية مثل الصناعات الثقيلة والبتروكيماويات. لذا، تعد المشاركة في سلاسل القيمة الإقليمية فرصة لزيادة التنوع الصناعي من خلال تعزيز الصناعات المتقدمة. وهذا التنوع يمكن أن يؤدي إلى خلق المزيد من فرص العمل ورفع مستوى الابتكار التكنولوجي في البلاد.

وفي هذا السياق، فإن الشراكات مع الدول الأخرى في GAFTA يمكن أن تسهم في نقل التكنولوجيا والمعرفة الفنية، مما يساعد مصر على تطوير القدرات المحلية اللازمة للمنافسة في السوق العالمية. على سبيل المثال، تعزيز التعاون مع دول مثل المغرب، التي حققت نجاحًا كبيرًا في تطوير قطاع السيارات بفضل مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية والإقليمية، قد يتيح لمصر الاستفادة من تجربتها الناجحة في هذا المجال.



المصدر: صندوق النقد العربي، بيانات التجارة العربية البينية.

شكل رقم (2-5)

نسبة التجارة العربية البينية بين بعض دول GAFTA كنسبة من إجمالي التجارة الخارجية لكل دولة (2019 - 2023)

وكما يتضح من الشكل السابق (رقم 2-5)، نجد أن دول مثل الأردن والبحرين والسعودية لديها اعتماد أكبر على التجارة البينية ضمن GAFTA مقارنة بدول مثل المغرب والكويت وقطر، وهو ما يشير إلى أن النمو في نسب التجارة البينية لبعض الدول يعكس جهودًا متزايدة لتعزيز التكامل الإقليمي بين دول المنطقة، كما تشير الفروقات بين الدول إلى تفاوت مستويات الاعتماد على التجارة البينية، حيث إن بعض الدول تعتمد بشكل أكبر على التجارة مع الأسواق الخارجية غير الأعضاء في GAFTA. والاستنتاج الأهم هو أن التكامل الاقتصادي والتجاري بين دول GAFTA قد شهد تحسنًا طفيفًا في بعض الدول، ولكن ما زال هناك حاجة لتعزيز هذا التكامل بشكل أكبر لتحقيق مستويات أعلى من التجارة البينية في المنطقة.

وبالرغم من فوائد الاندماج والتكامل، تواجه سلاسل القيمة العالمية بعض التحديات مثل: احتمالية زيادة العجز التجاري، تعرض الدول الصغيرة للصدمات، صعوبة تحقيق استقلالية في السياسة التجارية، واشتراطات قاسية للدخول في السلاسل.

ولتقييم التكامل بين الدول والاندماج في سلاسل القيمة، هناك مؤشرات عديدة ولكن يُستخدم مؤشر الاعتمادية لقياس مدى اعتماد دولة معينة على التدفقات الاقتصادية المختلفة، مثل صادرات السلع،

والتحويلات المالية، والاستثمار الأجنبي المباشر، كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي. ويتم احتساب المؤشر المركب من مجموع هذه التدفقات كنسب من الناتج المحلي الإجمالي، ويعبر عن القدرة الاقتصادية للدولة في توليد الموارد المالية من خلال التجارة الدولية وجذب الاستثمار والتحويلات. وتكمن أهمية هذا المؤشر في:

1. تحليل القدرة التنافسية: تقييم نجاح الدولة في تصدير سلعها وجذب الاستثمار.
 2. قياس التأثير بالصددمات: توضيح مدى تعرض الاقتصاد للصددمات الخارجية مثل التغيرات في الأسعار أو الطلب العالمي.
 3. استراتيجيات التنوع: فهم الحاجة لتنوع الشركاء الاقتصاديين لتقليل الاعتمادية على مصادر محددة مثل النفط.
- ويبرز مؤشر الاعتمادية في الجدول التالي تفاوت اعتماد الدول العربية على التكتلات الاقتصادية المختلفة، حيث تعتمد بعض الدول بشكل مفرط على تجمعات معينة مثل مجلس التعاون الخليجي، مما يعرضها لمخاطر الصدمات المحلية داخل المجلس، إذا تأثرت اقتصادات هذا التكتل بشكل سلبي. بينما الدول ذات التنوع في الشركاء مثل الإمارات والسعودية تمتاز باستراتيجية اقتصادية أكثر استقرارًا، مما يقلل من المخاطر ويعزز القدرة على استيعاب الصدمات الاقتصادية. أما مصر فتعتمد بشكل أساسي على الاتحاد الأوروبي في علاقاتها الاقتصادية الخارجية، وهذا يعكس قوة التكامل التجاري والاستثماري بين الجانبين. ومع ذلك، فإن مصر بحاجة إلى تنوع شركائها الاقتصادية لتقليل المخاطر المرتبطة بالاعتماد على منطقة جغرافية واحدة، والإفادة من فرص التكامل الإقليمي مع دول مجلس التعاون الخليجي ودول المنطقة العربية.

جدول رقم (2-2)

النسب المئوية لاعتمادية البلدان العربية مقابل مجموعات البلدان العربية ومجموعات البلدان الأخرى (2020 - 2023)

الدولة	مجلس التعاون الخليجي (2020)	مجلس التعاون الخليجي (2023)	اتحاد المغرب العربي (2020)	اتحاد المغرب العربي (2023)	الاتحاد الأوروبي (2020)	الاتحاد الأوروبي (2023)	آسيان (2020)	آسيان (2023)	بقية العالم (2020)	بقية العالم (2023)
الجزائر	0.0	0.1	1.4	1.6	0.3	0.4	2.2	2.5	7.6	8.2
البحرين	60.4	62.0	0.9	1.0	2.0	2.2	12.9	13.5	32.2	33.0
جزر القمر	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	6.2	6.5	6.4	7.0
جيبوتي	2.7	2.9	0.0	0.0	2.0	2.1	23.5	24.0	22.5	23.5
مصر	2.0	2.3	0.7	0.8	0.9	1.0	1.1	1.3	2.6	2.9
العراق	0.2	0.3	0.4	0.5	0.8	0.9	0.1	0.2	12.3	13.0
الأردن	5.1	5.5	0.7	0.8	5.0	5.4	7.7	8.0	9.0	9.5
الكويت	1.6	1.8	0.1	0.2	3.4	3.6	0.3	0.4	22.8	23.5
لبنان	2.8	3.0	0.3	0.4	1.9	2.0	0.1	0.1	3.0	3.5
ليبيا	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
موريتانيا	0.4	0.5	0.0	0.0	0.1	0.1	26.2	27.0	20.5	21.2
المغرب	0.3	0.4	0.5	0.6	0.3	0.4	29.2	30.0	33.3	34.5
عمان	8.5	9.0	0.2	0.3	0.9	1.0	14.8	15.2	28.8	29.5
فلسطين	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
قطر	4.1	4.5	0.1	0.2	0.3	0.4	11.4	12.0	21.9	22.5
السعودية	1.8	2.0	0.4	0.5	1.6	1.8	4.4	4.8	23.3	24.0
الصومال	27.6	28.5	0.0	0.0	4.9	5.2	3.4	3.6	4.2	4.5
السودان	2.0	2.2	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.1	0.9	1.0
تونس	0.6	0.7	3.1	3.3	0.3	0.4	4.6	5.0	6.2	6.8
الإمارات	7.1	7.5	0.4	0.5	6.5	6.9	1.4	1.5	49.1	50.0

المصدر: تم حساب نسب الاعتمادية باستخدام قواعد البيانات التالي: الاستثمارات الأجنبية المباشرة من المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، والصادرات من قاعدة البيانات ComTrade، والتحويلات المالية من قاعدة بيانات البنك الدولي.

ونتيجة للتقدم التكنولوجي العالمي في العقود الأخيرة، شهدت سلاسل القيمة العالمية تطورًا كبيرًا، حيث باتت تشكل نحو 50% من حجم التجارة العالمية، وفق تقديرات البنك الدولي. وتأتي المشاركة الأكبر من الدول التي لديها أنشطة ابتكارية وإنتاج سلع وخدمات متقدمة، مثل الولايات المتحدة واليابان والاتحاد الأوروبي، وتأتي مصر ضمن فئة الدول ذات الإسهام المتوسط في سلاسل القيمة العالمية، من خلال السلع الأولية.

وعلى الرغم من تنوع الموارد وثروة الإمكانيات في المنطقة العربية، إلا أن أنماط التجارة فيها ظلت إلى حد كبير غير متغيرة. ومع ذلك، خلال العقدين الماضيين، قامت بعض الدول العربية بتطبيق سياسات استراتيجية لتشجيع الاستثمار الأجنبي وبناء شراكات مع الشركات العالمية. وقد أظهرت هذه التجارب أهمية السياسات الاستثمارية والصناعية والتجارية الاستباقية في تطوير الصادرات غير التقليدية وتعزيز التكامل الإقليمي ضمن سلاسل القيمة العالمية.

في المغرب، أسهمت المبادرات الحكومية والاستثمارات الأجنبية بدور رئيس في دفع عجلة نمو قطاع صناعة السيارات، مما عزز مكانة البلاد في مجال التصنيع على المستويين الأفريقي والأوروبي. وقد مكنت الشراكات مع كبرى الشركات العالمية في صناعة السيارات من بناء قاعدة صناعية غير تقليدية في المغرب، توجت بافتتاح مصنع للسيارات الكهربائية عام 2022. وتصل الصادرات المغربية من السيارات الآن إلى أكثر من 65 سوقاً عالمياً، مع التركيز بشكل رئيس على الأسواق الأوروبية. وقد ارتفعت قيمة هذه الصادرات من 65 مليون دولار في عام 2010 إلى 7.8 مليار دولار في عام 2023، وشهدت نمواً إضافياً بنسبة 30% في العام ذاته. وتعكس هذه القفزة النوعية كيفية استغلال المغرب لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى كوسيلة لتوسيع قاعدة صادراته وتحقيق اندماج أكبر في سلاسل القيمة العالمية، لا سيما من خلال تعزيز الروابط التجارية الإقليمية والعالمية (ITC 2024).

أما في السعودية، فقد ركزت الجهود في السنوات الأخيرة على بناء القدرات في مجال الصناعات الدوائية والتكنولوجيا الحيوية، وتضمنت هذه الجهود إنشاء مؤسسات بحثية وحدائق تكنولوجية وشراكات مع شركات عالمية. وتتماشى هذه التطورات مع أهداف التنوع الاقتصادي للمملكة في إطار رؤية 2030. وبلغت صادرات السعودية من المنتجات الدوائية 565 مليون دولار في عام 2023، مقارنة بـ 115 مليون دولار فقط في عام 2005، حيث استهدفت هذه الصادرات الأسواق العربية والآسيوية بشكل رئيسي. ويمثل هذا النمو نموذجاً لكيفية استفادة السعودية من التعاون الإقليمي ضمن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لتعزيز اندماجها في سلاسل القيمة العالمية، خصوصاً في قطاعات تتطلب استثمارات تقنية ومعرفية عالية (ESCWA, 2024).

وفي الأردن، استطاع قطاع صناعة الملابس أن يتحول من قطاع محدود الإمكانيات إلى أحد الأعمدة الرئيسية للصادرات الأردنية. قبل عام 2000، لم يكن الأردن معروفاً كدولة مصدرة للملابس عالية الجودة، ولكن بفضل سلسلة من الاتفاقيات التجارية مع الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى استثمارات أجنبية مكثفة، أصبح الأردن اليوم واحداً من أهم المصدرين للملابس إلى الأسواق المتقدمة. وارتفعت قيمة صادرات الملابس من 113 مليون دولار في عام 2000 إلى 2.1 مليار دولار في عام 2023، وشملت هذه الصادرات أكثر من 60 سوقاً عالمياً. ويعكس هذا الإنجاز قدرة الأردن على الاستفادة

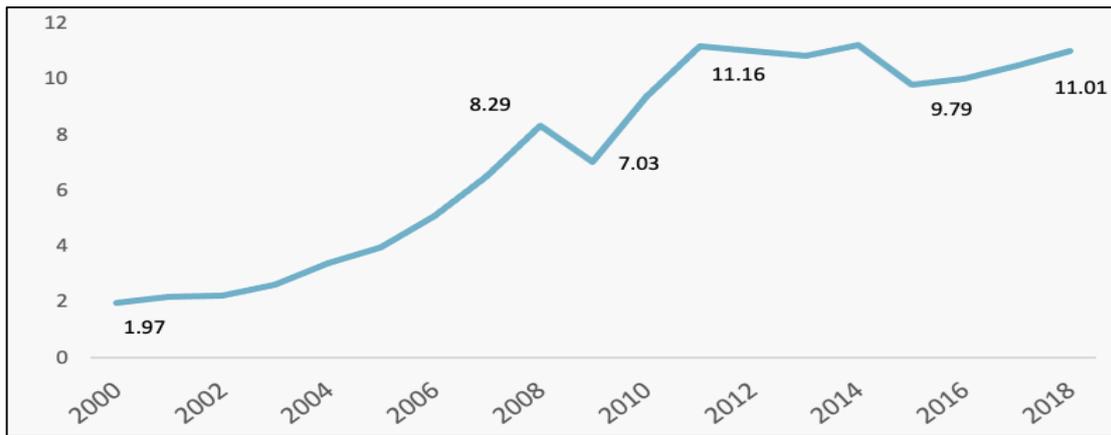
من الإطار التجاري الذي توفره منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لدعم صادراته وتعزيز اندماجه الإقليمي والدولي في سلاسل القيمة.

أما في مصر، فقد شهدت صناعة الأسمدة تطورًا كبيرًا بفضل استراتيجية وطنية توسعت في الإنتاج. فقد أدى اكتشاف احتياطيات جديدة من الغاز الطبيعي، وهو عنصر رئيسي في صناعة الأسمدة، إلى دفع عجلة هذا النمو. ومن خلال إنشاء مصانع جديدة وتطوير القديمة، انتقلت مصر من كونها مستوردًا للأسمدة إلى واحدة من أهم الدول المصدرة عالميًا، وقفزت صادرات الأسمدة المصرية من 77 مليون دولار في عام 2007 إلى 2.46 مليار دولار في عام 2023، حيث تصل هذه المنتجات إلى أسواق أوروبا والهند وتركيا والمنطقة العربية. وتمثل هذه التجربة مثالًا واضحًا على كيفية توظيف مصر للإمكانيات التي توفرها منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى لزيادة اندماجها في سلاسل القيمة العالمية، خاصة في الصناعات المعتمدة على الموارد الطبيعية (ESCWA, 2024).

وبشكل عام، تعكس هذه النجاحات أهمية التكامل الإقليمي كوسيلة لتحقيق اندماج أعمق في سلاسل القيمة العالمية. فمن خلال تعزيز دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتوسيعها لتشمل قطاعات جديدة وحدودًا أوسع، يمكن للدول العربية تنويع اقتصاداتها، تعزيز صادراتها غير التقليدية، وزيادة مشاركتها الفعالة في الأسواق العالمية.

مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية

تشير البيانات العالمية إلى تزايد مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية، خلال العقدين الماضيين، حيث ارتفعت من نحو 1.9 مليون دولار لتصل إلى نحو 11 مليون دولار خلال عام 2018.



Source: UNCTAD, 2019, UNCTAD-Eora Global value chain Database

شكل رقم (2-6)

مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية (2000 - 2018) - مليون دولار

ويشير تقرير البنك الدولي لعام 2020 حول التنمية في العالم إلى أن التوسع المذكور في سلاسل القيمة العالمية يرتكز جغرافياً في معظم دول أفريقيا، وأمريكا اللاتينية، وعدد من الدول الآسيوية، حيث إن معظم تلك الدول تتركز تجارتها الخارجية في المواد الخام والسلع الأولية، كما نلاحظ تركيز مشاركة مصر بالأساس في سلاسل القيمة في السلع الأولية. حيث تقع مصر ضمن فئة الدول ذات الإسهام المتوسط في سلاسل القيمة العالمية (سالي عاشور، 2021).

ويهدف التكامل الجغرافي – المعروف قديماً – إلى استغلال المزايا النسبية للمواقع الجغرافية بشكل أفضل لضمان الوصول الأمثل إلى الأسواق، العمالة، الأجزاء، والموارد، وينشأ هذا التكامل من خلال علاقات الأصل/الوجهة بين عناصر سلسلة التوريد، حيث يسعى كل بلد إلى اختيار مواقع فعالة من حيث التكلفة أو الإيرادات، عبر الاستعانة بمصادر خارجية أو الانتقال إلى مواقع أخرى، ومنذ عقدين، كانت أنظمة الإنتاج تركز على مواقع إقليمية لمكوناتها، وكان بالإمكان تصدير المنتجات النهائية كسلسلة قيمة إقليمية، لكن مع التكامل الجغرافي، تظهر سلاسل توريد مجزأة مكانياً، حيث يمكن لكل عنصر اختيار موقعه لتعظيم الكفاءة (باستخدام مواقع جديدة كسلاسل قيمة عالمية). ويؤدي ذلك إلى توسع في دور التوزيع للتعامل مع هذه التخصصات الجغرافية، مما يزيد من تعقيد التدفقات المادية، مثل زيادة الأطنان-كيلومتر، وفي كثير من الأحيان، يتطلب ذلك إنشاء سلاسل نقل متعددة الوسائط لتلبية هذه الاحتياجات. وفي المقابل، يركز التكامل الوظيفي في سلاسل القيمة على تحسين التنسيق بين الموردين، المصنعين، والموزعين، بحيث يتم تلبية احتياجات العملاء بشكل أكثر دقة من حيث التكاليف، التوافر، والوقت. (Rodrigue, 2006).

أما النموذج الحديث في تكامل سلاسل القيمة، فهو ذلك الذي يعكس توازناً بين تكامل العمليات (الوظيفي) والإفادة من المزايا الجغرافية، لتحقيق الكفاءة الشاملة والتكامل الحقيقي، وبتطبيق مفاهيم التكامل الوظيفية والجغرافية على الصناعات التي تتميز بها دول منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وفي الاتجاه نحو تعزيز التكامل الإقليمي لدول المنطقة، من خلال التعاون بين الدول العربية واستغلال مزاياها النسبية، فإنه يمكن للصناعات أن تصبح أكثر تنافسية على المستوى العالمي، ويعزز من التكامل الإقليمي والعالمي، يمكن ملاحظة ذلك في صناعة السيارات بالمغرب وتونس، فالمغرب يُعد مركزاً إقليمياً لتجميع السيارات بفضل موقعه الجغرافي القريب من أوروبا والبنية التحتية القوية، مثل ميناء طنجة المتوسط. ويركز التكامل الوظيفي في هذه الصناعة على تلبية متطلبات الشركات الأوروبية من حيث الجودة والتكلفة، مع استيراد الأجزاء والمكونات من دول أخرى (المشاركة الخلفية). أما في تونس، يتم إنتاج مكونات إلكترونية تستخدم في السيارات المصنوعة بالمغرب أو المصدرة إلى أوروبا، وهنا يتجلى التكامل الجغرافي من خلال استغلال المزايا النسبية لكل دولة لتعزيز كفاءة سلسلة التوريد الإقليمية.

وفي صناعة الأدوية، تُعد مصر مركزاً إقليمياً لإنتاج الأدوية الأساسية التي تُصدر إلى دول عربية وأفريقية. ومن ناحية أخرى، تركز الأردن على الأدوية المتخصصة، مثل العقاقير البيولوجية، التي تتطلب مهارات

وخبرات عالية. وهنا يظهر التكامل الوظيفي من خلال التعاون بين البلدين لتلبية متطلبات السوق العربي بشكل مشترك، حيث تعتمد مصانع الأدوية في مصر على استيراد المواد الخام من الأردن لتصنيع منتجات نهائية، بينما تُصدّر الأردن أدوية متقدمة إلى نفس الأسواق.

أما **دول مجلس التعاون الخليجي**، مثل السعودية وقطر، فتُعد من أكبر منتجي البتروكيماويات في العالم. وتعتمد هذه الصناعة على التكامل الجغرافي، حيث يتم تصدير المواد الخام (مثل الإيثان) من قطر إلى السعودية لاستخدامها في إنتاج منتجات بتروكيماوية ذات قيمة مضافة. ويظهر التكامل الوظيفي في توزيع المهام الإنتاجية بين دول الخليج لضمان تلبية احتياجات الأسواق الآسيوية والأوروبية من المنتجات النهائية.

2-8 مؤشرات الاندماج في سلاسل القيمة العالمية

تعد مؤشرات التكامل الإقليمي في الدول العربية مقياسًا حاسمًا لتقييم الجهود المبذولة لتعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول الأعضاء في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. ويعكس حجم التجارة البينية وتوزيعها بين الدول الأعضاء أهمية العلاقات التجارية الإقليمية كمحرك أساسي لتحقيق التكامل الاقتصادي، وعلى الرغم من النمو الملحوظ في حجم التجارة البينية خلال العقود الأخيرة، إلا أن نسبتها من إجمالي التجارة الخارجية للدول العربية لا تزال منخفضة مقارنة بمناطق أخرى، كالاتحاد الأوروبي أو رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان). ويعود ذلك إلى عدة عوامل، أبرزها التشابه الكبير في الهياكل الاقتصادية للدول العربية، وضعف التنوع في القطاعات الإنتاجية، والاعتماد المفرط على صادرات السلع الأولية كالبتترول والغاز الطبيعي (عفان 2023)، (Asian Development Bank 2021).

وتشير الدراسات الحديثة إلى أن التجارة البينية العربية تشكل ما بين 12% و15% من إجمالي التجارة الخارجية للدول الأعضاء، وهو مستوى متواضع يعكس الحاجة إلى سياسات أكثر تكاملاً وفعالية لتعزيز التعاون الإقليمي، ويتسم توزيع التجارة البينية بتفاوت كبير، حيث تمثل دول مجلس التعاون الخليجي الحصة الأكبر بفضل قاعدتها الاقتصادية القوية والبنية التحتية المتطورة. في المقابل، تعاني دول مثل السودان واليمن من ضعف في اندماجها التجاري بسبب التحديات الاقتصادية والسياسية.

ويكشف تحليل العلاقات التجارية بين القطاعات الصناعية عن محدودية التكامل القطاعي، إذ تتركز التجارة البينية في سلع ذات قيمة مضافة منخفضة، مثل المواد الغذائية والمنتجات الزراعية والسلع الوسيطة، مع ضعف واضح في تبادل المنتجات ذات التكنولوجيا المتقدمة. ويُظهر هذا التحليل غياب تكامل صناعي عميق يمكن أن يعزز من قدرات الإنتاج الإقليمي ويخلق سلاسل قيمة مترابطة بين الدول العربية. كما أن غياب التنسيق بين السياسات الصناعية والتجارية أدى إلى انخفاض الكفاءة في استغلال الموارد الإقليمية.

من ناحية أخرى، يلعب الاستثمار الأجنبي المباشر دورًا محوريًا في تحقيق التكامل الإقليمي، حيث يسهم في نقل التكنولوجيا، وتعزيز القدرات الإنتاجية، وخلق فرص عمل جديدة. ومع ذلك، تشير البيانات إلى تركيز الاستثمارات الأجنبية المباشرة في عدد محدود من الدول العربية، مثل الإمارات والسعودية ومصر، بينما تظل دول أخرى أقل جاذبية للمستثمرين بسبب تحديات مرتبطة بالبيئة الاستثمارية، مثل عدم الاستقرار السياسي وضعف البنية التحتية.

كما تشير معدلات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى أن جزءًا كبيرًا من هذه الاستثمارات يوجه إلى القطاعات التقليدية مثل الطاقة والعقارات، مع محدودية التدفقات نحو القطاعات الصناعية المتقدمة والتكنولوجية. ويُعد هذا التوزيع غير المتوازن للاستثمارات تحديًا أمام تحقيق تكامل اقتصادي شامل ومستدام، ومن جهة أخرى، فإن وجود مبادرات مثل المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية الخاصة، إلى جانب الجهود المبذولة لتحسين بيئة الأعمال، يشير إلى فرص واعدة لتعزيز دور الاستثمار الأجنبي في التكامل الإقليمي (WBG) (2020).

إن قياس الاندماج في سلاسل القيمة العالمية هو أمر معقد للغاية، ولكن تشير الأدبيات إلى ثلاثة مداخل رئيسية لقياس هذا الاندماج على المستوى القطاعي، وهي:

- مقارنة نسبة الأجزاء والمكونات بالمنتجات النهائية في التجارة الدولية، وهذا المدخل يسمح بمقارنة دول وصناعات مختلفة، لكنه يعتمد على التصنيف الدولي للمنتجات، مما يجعله أقل دقة.
- استخدام إحصاءات الرسوم الجمركية التي تقسم التصنيع إلى تصنيع خارجي (مكونات تُصدر للتصنيع في الخارج ثم يُعاد استيرادها) وتصنيع داخلي، إلا أن هذا المدخل قد يواجه تحديات تتعلق بازدياد حساب الرسوم الجمركية، مما يؤثر على دقة النتائج.
- الاعتماد على نماذج المدخلات/المخرجات التي تقيس القيمة المضافة المرتبطة بالتجارة الدولية. وعلى الرغم من أن هذه الطريقة تركز على القيمة المضافة، إلا أنها قد تعاني من مشكلة ازدواج حساب المدخلات الوسيطة.

وتُعد الصناعات ذات التكنولوجيا العالية والمتوسطة مؤشرًا مهمًا على التقدم التكنولوجي والإنتاجي للدولة، حيث تحقق الدول التي تصدر الإلكترونيات والطائرات والأدوية ميزة تنافسية في الأسواق العالمية وتدعم النمو الاقتصادي المستدام. مثال: الدول التي تصدر الإلكترونيات، الطائرات، السيارات، والأدوية تعد من الدول ذات مؤشرات التكنولوجيا العالية، حيث يُظهر ذلك قدرتها على الابتكار وإنتاج سلع ذات قيمة مضافة مرتفعة. وتظهر الدراسات أن الدول التي تتمتع بمؤشرات تكنولوجيا عالية ومتوسطة تستفيد من مزايا تنافسية في الأسواق العالمية، مما يسهم في تحقيق نمو اقتصادي مستدام.

ولتحديد مؤشرات المشاركة الأمامية والخلفية التي تعزز التكامل في سلاسل القيمة الإقليمية في المنطقة العربية، وخاصة في الصناعات ذات التكنولوجيا المتوسطة والعالية مثل صناعة السيارات، يتطلب الأمر تحليل عدة جوانب اقتصادية وتجارية تعتمد على البيانات المتاحة. يمكن تقسيم المؤشرات إلى قسمين رئيسيين: المشاركة الأمامية (Forward Participation) والمشاركة الخلفية (Backward Participation).

وتعكس مؤشرات الاندماج في سلاسل القيمة العالمية مدى ارتباط الدول بالنظام الاقتصادي العالمي من خلال إنتاج وتصدير السلع والخدمات. وهذه المؤشرات تعكس قدرة الدول على الاستفادة من الفرص المتاحة في الأسواق العالمية، وتساعد في تقييم مستوى الاندماج في سلاسل القيم، وتشمل:

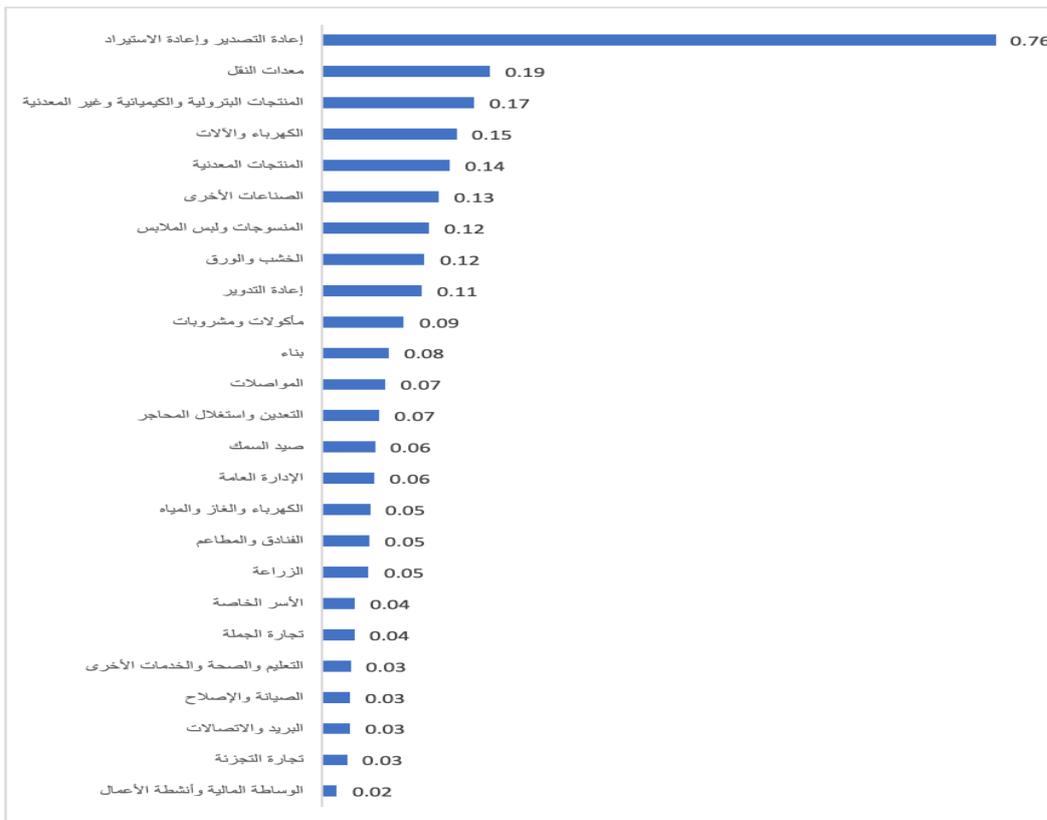
- **مؤشرات المشاركة الأمامية:** تشير مؤشرات المشاركة الأمامية إلى قيمة المدخلات أو المكونات التي تصدرها دولة معينة وتستخدم في إنتاج سلع أخرى في دول مختلفة. ويُعد هذا المؤشر مهمًا لأنه يعكس مدى قدرة الدولة على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية من خلال تصدير مدخلات تعزز من إنتاج سلع إضافية في دول أخرى. ومثال ذلك: تصدير مكونات إلكترونية تُستخدم في صناعة الهواتف الذكية. وتشير الدراسات إلى أن الدول ذات المشاركة الأمامية العالية تتمتع بزيادة في الناتج المحلي الإجمالي وخلق فرص عمل جديدة (منظمة التجارة العالمية 2023).

- **مؤشرات المشاركة الخلفية:** تشير مؤشرات المشاركة الخلفية إلى نسبة المدخلات المستوردة التي تعتمد عليها الدولة في إنتاج صادراتها، وتعكس هذه المؤشرات مدى ارتباط الاقتصاد المحلي بالأسواق العالمية وكيفية اعتماد الدول على الموارد الخارجية لتلبية احتياجاتها الإنتاجية. على سبيل المثال، يشمل ذلك استيراد المواد الخام لصناعة السيارات، مما يعكس اعتماد الدولة على الخارج لإنتاج السلع المصدرة. وتشير الأبحاث إلى أن الدول التي تتمتع بمؤشرات مشاركة خلفية منخفضة تكون غالبًا أكثر استدامة وأقل عرضة للصدمات الاقتصادية العالمية، وتسهم المشاركة الخلفية في توسيع الروابط بين الشركات المحلية والشركات العالمية داخل سلاسل القيمة، مما يعزز الاستثمار في التكنولوجيا والمعرفة، من جهة أخرى، تعزز المشاركة الأمامية قدرة الدول على تصدير مدخلات أساسية تُستخدم في صناعات ذات قيمة مضافة عالية في دول أخرى، مما يسهم في رفع مستوى التكامل الإقليمي والاندماج في سلاسل القيمة العالمية.

ووفقًا لقيمة المشاركة الخلفية للقطاعات المصرية في سلاسل القيمة والتي تم الاعتماد في تقديرها على مؤشرات مساهمة القيمة المضافة الأجنبية، حسب الصناعة في مصر والتي أصدرتها منظمة UNCTAD لعام 2017، فقد اتضح من البيانات ارتفاع مساهمة قطاعات إعادة التصدير ومعدات النقل والمنتجات البترولية حيث كان لها النصيب الأكبر من مساهمة مصر في سلاسل القيمة العالمية.

وتعرف القيمة المضافة الأجنبية بأنها حصة القيمة المضافة الأجنبية (استيراد وسيط) في الصادرات المحلية، فهي قيمة الصادرات التي تنشأ من المدخلات المستوردة على سبيل المثال: إذا تم استيراد الأسمدة لإنتاج سلع زراعية للتصدير فإنها تعد في تحليل سلاسل القيمة العالمية قيمة مضافة أجنبية.

وفي دراسة حديثة لمركز المعلومات ودعم القرار لعام 2021، قدرت مشاركة الصادرات المصرية في سلاسل القيمة العالمية بنحو 50% تتضمن نحو 10% مساهمة في سلاسل القيمة العالمية من خلال روابط خلفية (مدخلات مستوردة تم استخدامها في الصناعة) ونحو 40% مساهمة من خلال روابط أمامية تحققت من قيمة مضافة محلية تم تصديرها ودخلت كمدخلات في الصادرات الصناعية في الدولة المستوردة ثم تم بيعها إلى دولة ثالثة (وذلك كما ذكرنا سلفاً).



شكل رقم (2-7)

نسبة المشاركة الخلفية للقطاعات المصرية في سلاسل القيمة العالمية

ويتضح من ذلك تراجع نسبة مشاركة القطاعات المصرية في سلاسل القيمة العالمية مقارنة بعدد من الدول والاقتصاديات الناشئة، حيث تتركز نصف الصادرات السلعية المصرية في المنتجات الأولية والسلع القائمة على الموارد، بينما كان نحو الربع يتألف من صادرات متوسطة وعالية التكنولوجيا. وبالمقارنة بدول مثل: تركيا، وماليزيا؛ تمثل صادرات التكنولوجيا المتوسطة والعالية ٤٢% و ٥٨% على التوالي، وذلك كما جاء في دراسة مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار لعام 2021.

يمكن القول إن الاندماج في سلاسل القيمة العالمية له أثر كبير على البلدان النامية بشكل عام والعربية بشكل خاص، لتحقيق التنوع الاقتصادي وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة من خلال تعزيز الاندماج في شبكات التجارة والاستثمار العالمية. ولكن قد يختلف أثر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على التنمية الاقتصادية، من دولة إلى أخرى بناء على المكونات السلعية للصادرات في تلك الدول. وبالرغم من بذل الجهود لتعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية وتحسين مستويات البنية التحتية الخاصة بقطاع النقل، إلا أنه لم تصل إلى المستويات المثيلة في الانخراط في سلاسل القيمة العالمية، بما يستدعي معه العمل على تحسين عدد من السياسات، خاصة ما يتعلق بالحوجز الجمركية وغير الجمركية، إلى جانب تبني منهج متكامل في تحرير التجارة، وبصورة خاصة التجارة في الخدمات، هذا بالإضافة إلى تحسين بيئة مناخ الاستثمار وإقامة قاعدة صناعية متطورة بما يحفز وصول المستثمرين الأجانب، وزرع كفاءة العنصر البشري، وإصلاح المنافذ الجمركية من خلال تطبيق أحدث أساليب التقنية الحديثة، بما يؤدي إلى خفض مستويات الوقت والتكلفة.

الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا بالتركيز على صناعة الأدوية في دول GAFTA

شهدت الدول العربية نموًا متفاوتًا في الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا، مع تركيز واضح في دول مثل الإمارات العربية المتحدة ومصر والأردن وتونس والمغرب والسعودية، تختلف مشاركة هذه الدول في سلاسل القيمة العالمية والإقليمية حسب مستوى تطور صناعاتها وتخصصاتها الاقتصادية، تعتمد الصناعات التكنولوجية المتوسطة والعالية، مثل صناعة السيارات والطيران والإلكترونيات، على قدرتها على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية. على سبيل المثال، حقق المغرب تقدمًا ملحوظًا في صناعة السيارات من خلال الشراكات مع شركات عالمية مثل "رينو" و"بيجو"، معتمدًا على استيراد مكونات مثل المحركات والإلكترونيات (مشاركة خلفية) وتصدير سيارات مكتملة أو أجزاء مضافة القيمة (مشاركة أمامية). أما الإمارات، فتلعب دورًا مهمًا في تصدير الألومنيوم المستخدم في الصناعات التكنولوجية العالية (مشاركة أمامية)، مع استيراد قطع الغيار والإلكترونيات لتصنيع منتجات نهائية، في مصر، تعتمد صناعات التكنولوجيا المتوسطة، مثل تجميع السيارات والإلكترونيات، على استيراد الأجزاء والمكونات (مشاركة خلفية) مع جهود لزيادة القيمة المضافة عبر التصنيع المحلي.

بالنسبة لصناعة الأدوية، يختلف الأداء في منطقة التجارة الحرة العربية، إذ تُعد مصر مركزًا محوريًا لتصدير الأدوية إلى أفريقيا والمنطقة العربية. تعتمد مصر على قاعدة صناعية قوية تضم شركات كبرى مثل "إبيكو" و"سيدكو"، إلى جانب العمالة المؤهلة وتكاليف الإنتاج المنخفضة. مع ذلك، تواجه تحديات تشمل الاعتماد الكبير على المواد الخام المستوردة وضعف الحماية الفكرية. تتمتع صناعة الأدوية في مصر بمزايا تنافسية تجعلها قادرة على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، بفضل الموقع الجغرافي الذي

يجعلها مركزاً لوجستياً يربط بين الأسواق العربية والأفريقية، والكوادر البشرية الماهرة، والإمكانات الإنتاجية التي تركز على الأدوية العامة Generic drugs التي تقلل من التكاليف مقارنة بالأدوية المسجلة دولياً. ويرجع سبب تركيز هذا الجزء من الدراسة على هذه الصناعة إلى الأهمية الاستراتيجية لها في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية في المنطقة العربية، حيث تعد صناعة الأدوية من القطاعات ذات القيمة المضافة العالية التي يمكن أن تسهم بشكل كبير في تحسين التكامل الإقليمي وتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، وذلك على النحو التالي:

أولاً، تمثل صناعة الأدوية قطاعاً حيويًا يتطلب تقنيات متقدمة في البحث والتطوير والإنتاج، مما يجعلها مثالاً بارزاً على الصناعات التي تعتمد على الابتكار والتكنولوجيا. وبالتالي، فإن الاستثمار في هذا القطاع يسهم في تطوير القدرات المحلية والتقنية في الدول العربية ويعزز من قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية. ثانياً، تسهم صناعة الأدوية في تحقيق التكامل الإقليمي من خلال تقليل الاعتماد على الواردات وتعزيز الإنتاج المحلي، مما يساعد على تعزيز القدرة الإنتاجية في المنطقة وتقليل الفجوة بين الدول ذات القدرات الاقتصادية المختلفة. فمثلاً، يمكن لمصر أن تستفيد من موقعها الجغرافي والإمكانات الإنتاجية الضخمة لتصبح مركزاً إقليمياً لتصدير الأدوية إلى أسواق أفريقيا والدول العربية.

ثالثاً، تمثل صناعة الأدوية فرصة لتحقيق نمو مستدام في المنطقة العربية، حيث يمكنها أن تسهم في زيادة الإنتاج المحلي، خلق فرص عمل جديدة، وتحقيق التوازن بين الاقتصادات العربية عبر تكامل سلاسل الإمداد والإنتاج. كما أن تحسين التعاون بين الدول العربية في هذا القطاع يعزز من القدرة على مواجهة التحديات الصحية التي قد تطرأ في المستقبل، مما يجعل هذا القطاع ركيزة أساسية لتحقيق الأهداف التنموية الإقليمية. وبناءً على ذلك، كان من الضروري تركيز الفصل على صناعة الأدوية لأنها تتلاءم بشكل كبير مع أهداف تعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي وتحقيق النمو المستدام في المنطقة العربية.

وتملك مصر منظومة تصنيع متقدمة تشمل شركات وطنية ودولية، حيث يزداد الطلب المحلي مدفوعاً بارتفاع معدلات الأمراض المزمنة مثل أمراض القلب والسكري. كما تتلقى الصناعة دعماً من الاستثمارات الحكومية والدولية، بما في ذلك تمويل بقيمة 530 مليون دولار من البنك الدولي لتحسين الرعاية الصحية وجودة المستشفيات، وعلى الرغم من هذه المزايا، تواجه مصر تحديات تشمل الاعتماد الكبير على استيراد المواد الخام والأدوية المتخصصة، مما يؤثر سلباً على ميزان المدفوعات. كما تعاني اللوائح التنظيمية من بطء في إجراءات تسجيل الأدوية وضعف في حماية الملكية الفكرية، مما يعوق الابتكار والاستثمار. ويتفاوت توزيع الخدمات الصحية، إذ تتركز في المناطق الحضرية الكبرى مثل القاهرة، مما يحد من استفادة المناطق الريفية. وفي المقابل، تتمتع دول الخليج، مثل السعودية والإمارات، ببنية تحتية أكثر تطوراً ودعم حكومي قوي، مما يجعلها أسواقاً رئيسية للأدوية المبتكرة والمستوردة. ومع ذلك، تعتمد هذه الدول على

استيراد الأدوية أكثر من التصنيع المحلي، حيث تركز استثماراتها على تحسين الأنظمة الصحية والبنية التحتية. أما الدول ذات الاقتصاديات الأقل تطورًا، مثل السودان واليمن، فتواجه تحديات كبيرة في التكامل الإقليمي بسبب نقص الدعم الحكومي والبنية التحتية اللازمة، مما يجعلها تعتمد بشكل كبير على الواردات لتلبية احتياجاتها (Fitch Solutions 2022).

وتشير البيانات إلى نمو السوق الدوائية في مصر، إذ ارتفعت المبيعات من 38.3 مليار جنيه في 2017 إلى 56.6 مليار جنيه في 2022، بينما انخفضت نسبة المبيعات إلى الناتج المحلي من 1.1% إلى 0.71% خلال نفس الفترة بسبب نمو الاقتصاد بوتيرة أسرع. ارتفعت واردات الأدوية من 19.6 مليار جنيه إلى 24.9 مليار جنيه بمعدل نمو سنوي مركب 4.8%، بينما زادت الصادرات من 3.1 مليار جنيه إلى 7.0 مليار جنيه بمعدل نمو سنوي مركب 17.2% (جدول رقم 2-3).

جدول رقم (2-3)

التجارة الدوائية بين مصر والدول العربية (2017 - 2022)

الواردات بالجنيه المصري (مليار)	الصادرات بالجنيه المصري (مليار)	السنة
19.6	3.1	2017
20.6	3.8	2018
21.5	4.5	2019
22.6	5.2	2020
23.6	6.1	2021
24.9	7.0	2022

المصدر: (Fitch Solutions 2022).

بشكل عام، تُعد مصر من الدول الرائدة في صناعة الأدوية، حيث تتركز صادراتها بشكل أساسي في الأسواق العربية، لا سيما السعودية والإمارات والأردن. وعلى الرغم من الإمكانيات الإنتاجية الكبيرة التي تمتلكها، لا تزال التجارة البينية مع الدول العربية دون المستوى المأمول. في المقابل، يتبنى الأردن نهجًا أكثر تخصصًا من خلال التركيز على إنتاج الأدوية المتقدمة ذات القيمة المضافة العالية، مثل الأدوية البيولوجية، مما يعزز قدرته التنافسية عالميًا. وتعتمد الصناعة الدوائية في مصر بشكل كبير على استيراد المواد الخام، وهو ما يمثل تحديًا أمام تطوير سلاسل القيمة المحلية. في المقابل، يتمتع الأردن بقاعدة إنتاجية متقدمة في تصنيع المكونات الدوائية، مما يقلل من اعتماده على المدخلات المستوردة ويعزز استدامة قطاعه الصناعي. ومن هذا المنطلق، تسعى مصر إلى تعزيز بنيتها التحتية من خلال مشروعات استراتيجية، مثل "المدينة الدوائية"، التي تهدف إلى دعم الإنتاج المحلي وتقليل الاعتماد على الواردات.

لتحقيق التكامل الإقليمي في قطاع الأدوية بين مصر والدول العربية، تبرز الحاجة إلى سياسات شاملة تشمل تحسين الإطار التنظيمي لتيسير عمليات تسجيل الأدوية، وتعزيز قوانين حماية الملكية الفكرية لجذب

الاستثمارات العالمية. كما يعد توطين إنتاج المواد الخام والمواد الفعالة خطوة ضرورية للحد من الاعتماد على الاستيراد وتعزيز الاستدامة الصناعية (Fitch Solutions 2022). وفي المقابل، يتمتع الأردن بمكانة قوية في إنتاج الأدوية عالية الجودة، مع تركيزه على الأدوية البيولوجية والعامة المتقدمة، مستفيداً من سمعته كمُصنِّع فعال من حيث التكلفة وبيئة تنظيمية داعمة نسبياً. ومع ذلك، يواجه المصنعون المحليون تحديات تتعلق بطول فترات تسجيل الأدوية وتأثير لوائح التسعير الموحدة على الربحية. ويتميز الأردن أيضاً بدوره المحوري في إعادة التصدير، مما يعزز مكانته كمركز تجاري يربط الأسواق العربية والغربية (GIZ 2019).

ولتعزيز التكامل في سلاسل القيمة الإقليمية بين مصر والأردن، وتحقيق الاندماج الفعّال ضمن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA)، يمكن اتخاذ عدد من الخطوات العملية التي تعزز من التعاون بين البلدين وتزيد من استدامة قطاع الأدوية في المنطقة:

أولاً، يمكن لمصر الاستفادة من إمكانيات الإنتاج الضخمة في الأردن، خاصة فيما يتعلق بالمواد الخام الأساسية التي قد تكون مفقودة في السوق المحلي المصري. وفي المقابل، يمكن للأردن الاستفادة من القدرة الإنتاجية الكبيرة في مصر لتوسيع نطاق التصدير إلى الأسواق الأفريقية والعربية. ويمكن تحقيق ذلك من خلال إنشاء مراكز تصنيع مشتركة تعمل على تطوير الأدوية البيولوجية والعامة المتقدمة، مع تعزيز التعاون في مجالات البحث والتطوير ونقل التكنولوجيا بين البلدين.

ثانياً، يعد التنسيق بين اللوائح التنظيمية في البلدين أمراً بالغ الأهمية لتسهيل تسجيل الأدوية وتداولها عبر الحدود. فتحسين عمليات التسجيل وتوحيد المعايير من شأنه أن يزيد من جاذبية السوق الإقليمية ويعزز من تدفق المنتجات بين الدول. كما أن توحيد إجراءات التسعير بين البلدين سيسهم في استقرار السوق المالية للقطاع الدوائي، ويحفز على تعزيز التعاون التجاري في هذا المجال.

ثالثاً، يمكن لكل من مصر والأردن الاستفادة من موقعهما الجغرافي الاستراتيجي لإنشاء ممرات تجارية تسهم في تعزيز التكامل الإقليمي. فعلى سبيل المثال، ستلعب مصر دوراً رئيسياً في تصدير الأدوية العامة إلى الأسواق الأفريقية، بينما يمكن أن يوفر الأردن أدوية متقدمة إلى دول الخليج والمشرق العربي، مما يعزز من التكامل في سلاسل القيمة الإقليمية ويحقق منافع مشتركة للدولتين.

رابعاً، من الضروري أن تتوجه الاستثمارات المشتركة نحو بناء قدرات إنتاج المواد الخام محلياً، مما يقلل من الاعتماد على الواردات الخارجية ويزيد من استدامة القطاع. وهذا سيعزز من مرونة صناعة الأدوية في مواجهة التغيرات الاقتصادية العالمية، وتسهم في تحقيق نمو مستدام للقطاع.

خامساً، يتعين على مصر والأردن العمل على استقطاب الاستثمارات الأجنبية من خلال تقديم حوافز للشركات متعددة الجنسيات لتطوير صناعات الأدوية البيولوجية والعامة فائقة الجودة. وهذا التعاون يمكن أن يعزز من مكانة الدولتين في الأسواق الإقليمية والعالمية ويزيد من حجم الصادرات الدوائية.

من خلال هذه الإجراءات، يمكن لمصر والأردن تحقيق تكامل حقيقي في سلاسل القيمة الإقليمية، وتعزيز قدرتهما التنافسية في صناعة الأدوية، كما أن ذلك يسهم في الإفادة من مزايا التجارة الحرة ضمن منطقة GAFTA لتحقيق تنمية مستدامة في القطاع الدوائي.

وفي سياق التكامل الإقليمي العام بين الدول العربية في مجال صناعة الأدوية، هناك عدة سياسات مقترحة تهدف إلى تعزيز التعاون بين الدول العربية في البحث والتطوير ونقل التكنولوجيا لزيادة القدرة التنافسية للصناعات المحلية. يشمل ذلك إنشاء مراكز إقليمية لإنتاج المواد الخام الضرورية للأدوية بهدف تقليل الاعتماد على الاستيراد، كذلك، يعد توحيد اللوائح التنظيمية بين الدول الأعضاء خطوة مهمة لتسهيل تسجيل الأدوية وتداولها عبر الحدود، مما يعزز التكامل التجاري بين الدول، بالإضافة إلى ذلك، يُقترح توسيع نطاق الاتفاقيات التجارية لتشمل دعم الصادرات الدوائية بين الدول الأعضاء في GAFTA، وتعزيز التعاون في إنشاء مناطق صناعية مشتركة مثل الحدائق الدوائية، التي من شأنها أن تسهم في تعزيز التكامل الإقليمي من خلال تحسين القدرة الإنتاجية وتقليل التكاليف.

من جهة أخرى، يُعد التوازن بين المشاركة الأمامية والخلفية أمرًا حاسمًا عند تحديد دور كل دولة في سلاسل القيمة العالمية في صناعة الأدوية. ففيما تسعى الدول لتوسيع دورها في المشاركة الأمامية، ينبغي لها أن تعمل على تعزيز قدراتها الإنتاجية المحلية وزيادة صادراتها. أما الدول التي تعتمد على المشاركة الخلفية، فإنها قد تحتاج إلى تقليل اعتمادها على استيراد المواد الخام من خلال استثمار أكبر في تطوير صناعة المواد الخام محليًا، وتحسين القدرة التنافسية في التصنيع.

وبالنسبة لمصر، فهي تعتمد بشكل كبير على رؤية 2030 لتحقيق تحول جذري في قطاع الأدوية، حيث تهدف إلى تقليل العجز التجاري الذي بلغ 1.5 مليار دولار في عام 2016 إلى الصفر بحلول 2030. أحد المشروعات الرئيسية لتحقيق هذا الهدف هو إنشاء "مدينة جيبوتو فارما"، التي تعد أكبر مدينة دوائية في الشرق الأوسط وأفريقيا. تحتوي المدينة على 160 خط إنتاج لتصنيع 150 نوعًا من الأدوية، بما في ذلك الأدوية لعلاج الأمراض المزمنة والفيتامينات، مع تركيز كبير على التصدير إلى الأسواق الأفريقية والعربية، كما تسعى مصر إلى جذب استثمارات دولية لتعزيز تصنيع المكونات الدوائية النشطة والمواد الخام محليًا، بالإضافة إلى تعزيز البحث والتطوير من خلال إنشاء مراكز بحثية إقليمية مشتركة لتطوير أدوية جديدة تلبي احتياجات المنطقة.

في السعودية، تعمل رؤية 2030 على دعم التصنيع المحلي من خلال مبادرات متنوعة مثل الشراكات بين الشركات العالمية والمحلية. نجحت السعودية في زيادة نسبة الإنتاج المحلي من 20% في 2016 إلى 40% في 2020، مما أدى إلى تقليل الاعتماد على الواردات. تقدم الحكومة السعودية مجموعة من الحوافز مثل الإعفاءات الضريبية، تسهيلات الحصول على الأراضي، وخفض تكاليف الكهرباء والمياه لدعم الشركات الدولية والمحلية. كما تم تنفيذ شراكات استراتيجية مع شركات مثل "Pfizer"

و" AstraZeneca" لتوطين الإنتاج ونقل التكنولوجيا، مما ساعد في تقليل تكاليف الأدوية وزيادة الصادرات الإقليمية.

أما الجزائر، فتركز بشكل كبير على تعزيز الإنتاج المحلي وتقليل الاعتماد على الواردات. تعتمد الحكومة سياسة إلزام الشركات المحلية بملكية 51% للمستثمرين الجزائريين، مع فرض قيود على استيراد الأدوية التي يتم تصنيعها محلياً. تبلغ حصة الإنتاج المحلي في الجزائر 62.3% من إجمالي السوق، مما يعكس نجاح هذه السياسة، تدعم الحكومة التصنيع المحلي من خلال إعفاءات جمركية على المواد الخام والمكونات النشطة، مع تقديم حوافز للشركات الدولية للاستثمار في إنتاج الأدوية البيولوجية.

نقل التكنولوجيا يعد من الركائز الأساسية لتعزيز سلاسل القيمة الإقليمية، ويمكن تحقيق ذلك من خلال الشركات الاستراتيجية مع الشركات العالمية التي تنقل التكنولوجيا والتقنيات الحديثة إلى المنطقة. تطوير مراكز البحث والتطوير يساعد في تحسين الكفاءات المحلية وتطوير أدوية جديدة تلبي احتياجات الأسواق المحلية والإقليمية. كما أن تحسين البنية التحتية للنقل والخدمات اللوجستية بين الدول العربية يساهم في تسريع تدفق المواد الخام والمنتجات النهائية، مما يعزز التعاون الإقليمي في التصنيع والتوزيع.

توحيد القوانين والتشريعات بين الدول العربية يعد خطوة أساسية لتعزيز التكامل، إذ يساهم توحيد معايير تسجيل الأدوية بين الدول في تسهيل حركة الأدوية المصنعة محلياً. إزالة القيود الجمركية ودعم التجارة الحرة عبر اتفاقيات مثل "منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى" يعزز تدفق المنتجات والمكونات بين الدول. كما أن الاستثمار في تدريب الكوادر المحلية يعد أمراً محورياً لضمان استدامة سلاسل القيمة، من خلال إطلاق برامج تدريب إقليمية وتعزيز تبادل الخبرات بين الدول العربية.

في ضوء البيانات المتاحة حول السوق الإقليمي للأدوية في الدول العربية، يُتوقع أن يصل إلى 60 مليار دولار بحلول عام 2025، مما يمثل فرصة كبيرة للتكامل. على سبيل المثال، بلغت حصة الإنتاج المحلي من حيث الحجم 63.9% في مصر و77.5% في الجزائر في عام 2019. كما انخفضت الواردات في السعودية من 80% في 2016 إلى 60% في 2020 نتيجة السياسات التي تدعم التصنيع المحلي. إن توطين صناعة الأدوية يساهم في تقليل تكاليف الإنتاج بنسبة تصل إلى 20% وزيادة الصادرات بنسبة 25%.

يمكن للدول العربية تحقيق تكامل إقليمي مستدام من خلال تعزيز الشراكات بين الحكومات والشركات الدولية والمحلية، وتطوير البنية التحتية، والاستثمار في البحث والتطوير. تحقيق هذا التكامل يتطلب رؤية استراتيجية طويلة الأجل تركز على تعزيز القدرات المحلية، نقل التكنولوجيا، وتحقيق تعاون أكبر بين الدول العربية لضمان تحقيق الأمن الصحي الإقليمي وتقليل الاعتماد على الأسواق الخارجية.

جدول رقم (2-4)

مقارنة بين مصر والأردن والسياسات المطلوبة لتحقيق الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية في قطاع الأدوية

البند	مصر	الأردن	السياسات المطلوبة لتحقيق الاندماج في سلاسل القيمة الإقليمية
الميزة التنافسية	قاعدة صناعية كبيرة، تكاليف إنتاج منخفضة، كوادر مؤهلة	تركيز على الأدوية المتخصصة مثل الأدوية البيولوجية	تحسين التنسيق بين الصناعات في البلدين لتوسيع نطاق الإنتاج المشترك، وتعزيز التخصص في المجالات ذات القيمة المضافة العالية مثل الأدوية البيولوجية، وتحقيق التكامل بين الإنتاج الضخم في مصر والأدوية المتخصصة في الأردن.
التحديات	اعتماد كبير على استيراد المواد الخام، ضعف حماية الملكية الفكرية	قيد في فترات التسجيل البيطرية، أسعار ثابتة للمنتجات العامة	تسريع إجراءات تسجيل الأدوية وتوحيد المعايير بين البلدين، وتحسين حماية الملكية الفكرية لتشجيع الابتكار، والحد من التأثير السلبي للتسعير الموحد على ربحية الشركات.
الاستراتيجيات الحالية	تركز على الأدوية العامة منخفضة التكلفة	تصدير الأدوية المتخصصة والتوجه نحو إعادة التصدير	تعزيز التعاون بين البلدين في تطوير الأدوية العامة المتخصصة والأدوية البيولوجيا المماثلة، وتوسيع نطاق التعاون في سلاسل القيمة من خلال تعزيز الإنتاج المحلي والتصدير المشترك إلى أسواق جديدة في أفريقيا والشرق الأوسط.
البنية التحتية	مصانع دوائية محلية كبيرة، قدرة إنتاجية ضخمة	بنية تنظيمية داعمة، سمعة قوية في صناعة الأدوية	بناء مراكز إنتاج مشتركة بين مصر والأردن، خاصة في تصنيع الأدوية البيولوجية والعامة المتقدمة، والإفادة من الخبرات التنظيمية في الأردن لدعم تطوير اللوائح والمعايير في مصر.
التوجهات التجارية	تزايد الصادرات إلى الأسواق العربية والأفريقية	تركيز على إعادة التصدير من الأسواق الغربية	تحسين الإفادة من الموقع الجغرافي والتكامل بين الأسواق المحلية والإقليمية، وتعزيز القدرة التصديرية من خلال تيسير حركة الأدوية بين البلدين، وزيادة التواجد في الأسواق الإقليمية والعالمية.
القوى العاملة	تعتمد على عمالة غير مؤهلة، تكاليف عمالية منخفضة	عمالة مؤهلة، ولكن بحاجة إلى تحسين المهارات الفنية	تعزيز التدريب والتطوير في الصناعات الدوائية في كلا البلدين، والاستثمار في تطوير الكوادر البشرية المؤهلة من خلال برامج تدريب مشتركة بين القطاعين العام والخاص لتحسين جودة العمل وزيادة القدرة الإنتاجية.
البحث والتطوير	لا يزال البحث والتطوير محدودًا، على الرغم من وجود إمكانات	استثمار محدود في البحث والتطوير	زيادة الاستثمار في البحث والتطوير من خلال مراكز علمية مشتركة بين البلدين، وتحفيز الابتكار في إنتاج الأدوية المتخصصة مثل البيولوجيا المماثلة وابتكار الأدوية العامة فائقة الجودة.
تحديات التصدير	تسعير الأدوية بناء على الأسعار المحلية	تواجه تحديات في التفاوض على الأسعار مع المستوردين	توحيد التسعير بين البلدين لتسهيل التفاوض مع الأسواق العالمية والإقليمية، مع التأكد من أن الأسعار المحلية لا تؤثر سلبًا على تنافسية الشركات في أسواق التصدير، وتعزيز التعاون لتوحيد اللوائح المتعلقة بالتصدير.
دور الحكومة	سياسات داعمة ولكن تعاني من تباطؤ في الإجراءات	دعم حكومي قوي ولكن مع تركيز على البنية التحتية فقط	تعزيز التنسيق الحكومي بين البلدين لتسريع إجراءات تسجيل الأدوية وتوحيد السياسات المتعلقة بالصناعة، بما في ذلك تحسين الدعم الحكومي للمصنعين المحليين لتسريع الإنتاج والتصدير، وفتح فرص للشراكات مع الشركات الدولية.

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على:

Fitch Solutions (2022) Egypt Pharmaceuticals & Healthcare Report, Includes 10-year forecasts to 2027; GIZ (2019) Value Chain Analysis for The Pharmaceutical Sector in Jordan, Industry Overview in Jordan Trade for Employment (T4E) Project.

الخلاصة:

تعرض الفصل الثاني من الدراسة لأهمية سلاسل القيمة العالمية في تفسير أنماط التجارة الدولية وتأثيرها على البلدان النامية، مع التركيز على الدول العربية وصناعة الأدوية كحالة دراسية. وتشير النتائج إلى أن سلاسل القيمة ليست مجرد إطار نظري مستقل، بل أداة يمكن دمجها مع النظريات التقليدية والحديثة لتحليل التجارة الدولية المعاصرة، خاصة مع الاعتماد المتزايد على السلع والخدمات الوسيطة التي تشكل النواة الأساسية لهذه السلاسل. مع ذلك، تبقى سلاسل القيمة عرضة للتغيرات الاقتصادية العالمية، كما تجلى خلال جائحة كوفيد-19، حيث أظهرت مرونة محدودة أمام الصدمات.

سلط الفصل الثاني الضوء على إمكانات التكامل الإقليمي في الدول العربية من خلال الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا مثل صناعة الأدوية، باعتبارها وسيلة فعالة لتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة. وعلى الرغم من أن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA) توفر منصة للتكامل الإقليمي، فإن الاستخدام الحالي لها لا يزال محدودًا بسبب تحديات هيكلية مثل التشابه الاقتصادي بين الدول الأعضاء، الاعتماد المفرط على صادرات المواد الأولية، وضعف الاستثمار في الصناعات ذات القيمة المضافة العالية.

وتمثل صناعة الأدوية نموذجًا واضحًا لهذه الإمكانيات، حيث تمتلك مصر ميزات تنافسية بارزة تشمل بنية تحتية صناعية متقدمة، موقعًا جغرافيًا استراتيجيًا، وقاعدة من الكوادر البشرية المؤهلة، أظهرت البيانات نموًا ملحوظًا في الصادرات الدوائية المصرية من 3.1 مليار جنيه في 2017 إلى 7 مليارات جنيه في 2022 بمعدل نمو سنوي مركب قدره 17.2%، على الرغم من هذا، تواجه مصر تحديات مثل الاعتماد الكبير على استيراد المواد الخام وضعف حماية الملكية الفكرية، إلى جانب تفاوت في توزيع الخدمات الصحية، حيث تتركز في المناطق الحضرية الكبرى، بالمقارنة، تتميز دول مثل الأردن بتركيزها على الأدوية المتخصصة ذات القيمة المضافة العالية، ما يمنحها ميزة تنافسية في الأسواق العالمية، أما دول الخليج، فتركز على استيراد الأدوية مع تحسين بنيتها التحتية الصحية، بينما تواجه الدول الأقل نموًا، مثل السودان واليمن، صعوبات هيكلية في تطوير هذا القطاع.

ولتحقيق التكامل الإقليمي وتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، تقترح الدراسة السياسات التالية:

1. تعزيز البحث والتطوير: إنشاء مراكز إقليمية للبحث العلمي وتطوير الأدوية لدعم التنافسية المحلية والإقليمية، مع إمكانية قيادة مصر لهذه الجهود.
2. توطين إنتاج المواد الخام: تطوير صناعة المواد الخام الدوائية محليًا لتقليل الاعتماد على الواردات وتحقيق الاستفادة، مع تعزيز التعاون الإقليمي في هذا المجال بين مصر والأردن.
3. تحسين الإطار التنظيمي: تسريع عمليات تسجيل الأدوية وتوحيد اللوائح التنظيمية بين الدول الأعضاء في GAFTA، مما يسهل تداول الأدوية ويعزز جاذبية الاستثمار.

4. **تعزيز التعاون التجاري والصناعي:** بناء تحالفات صناعية بين الدول العربية لتطوير صناعات الأدوية العامة والمتخصصة، مع دعم الابتكار في التكنولوجيا الصيدلانية.
5. **تعزيز الاتفاقيات التجارية:** توسيع نطاق اتفاقيات GAFTA لدعم الصادرات الدوائية وتوفير حوافز للشركات العاملة في هذا القطاع.
6. **الإفادة من الموقع الجغرافي:** استخدام مصر كمركز لوجستي لتصدير الأدوية إلى الأسواق الأفريقية والعربية، ما يعزز تكامل سلاسل القيمة الإقليمية.

وخلاصة القول، فمصر تتمتع بفرص كبيرة للاندماج في سلاسل القيمة العالمية بفضل مزاياها التنافسية، لكن تحقيق ذلك يتطلب تطبيق سياسات مبتكرة ومتكاملة تدعم البحث العلمي، تنويع الإنتاج، وتحسين البيئة الاستثمارية، ومع الجهود المشتركة بين الدول العربية، يمكن أن تُحقق صناعة الأدوية في المنطقة تكاملاً إقليمياً قوياً يسهم في التنمية الاقتصادية المستدامة.

الفصل الثالث

محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (دراسة قياسية على بعض الدول البترولية وغير البترولية العربية أعضاء (GAFTA

1-3 مقدمة

تؤثر كل من بيئة الأعمال الإيجابية ومهارات العمل والبنية التحتية الجيدة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، بينما قد تعيق التعريفات الجمركية والتمويل المحدود للتجارة والامثال للمعايير وغير ذلك من العقبات التجارية من المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، إلا أنه قد تتحسن نسبة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية من خلال حرص الدولة على تغيير هيكل الاقتصاد، فعلى سبيل المثال من المرجح أن تتخصص الدول في المرحلة الأولية للنمو الاقتصادي في المنتجات الرئيسية التي تعمل كمدخلات أو مواد خام في عمليات التصنيع (مثل الزراعة أو استخراج المواد العضوية) مما يعزز بشكل أساسي إمكانات المشاركة المستقبلية في سلاسل القيمة العالمية.

وتسهم زيادة المشاركة في سلاسل القيمة العالمية في توليد الكثير من الآثار الإيجابية ومن أهمها مثلاً اكتساب الدولة القدرة على تويج الصادرات، ومن المعروف أن الدول العربية بالأخص تعاني من التركيز الشديد في صادراتها، والتي تعتمد بشكل كبير على عدد محدود من الصادرات. كما تتيح المشاركة في سلاسل القيمة العالمية فرصاً مهمة للبلدان النامية للاندماج في شبكات الإنتاج العالمية والإفادة من الارتقاء الاقتصادي. ومع ذلك، فإن مدى ونوع المشاركة في سلاسل القيمة العالمية يختلفان بشكل كبير عبر المناطق والقطاعات. فالبلدان التي يمكنها أن تتخصص في المزايا النسبية، حتى في الأنشطة الأقل تطوراً، لا يزال بوسعها أن تجني فوائد كبيرة Lopez-Gonzalez, Ugarte, Kowalski and (Ragoussis,2015).

وتستند النماذج المستخدمة في تقييم محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على النظريات المتعلقة بالتخصص الرأسي: ونظرية تقسيم العمليات الإنتاجية عبر دول متعددة حيث يتم تنفيذ مراحل مختلفة من الإنتاج في مواقع مختلفة. ونظرية سلاسل القيمة العالمية والتي توضح تقسيم العمل في التجارة الدولية حيث تضيف الاقتصادات قيمة في مراحل مختلفة من الإنتاج (حلمي، أ. 2019).

وتناولت العديد من الأدبيات حول المشاركة في سلاسل القيمة العالمية (GVCs) بشكل مكثف على الاقتصادات العالمية والمتقدمة، مع إيلاء القليل من الاهتمام لمنطقة الدول العربية، تهدف هذه الدراسة إلى معالجة هذه الفجوة من خلال استكشاف العوامل التي تؤثر على مشاركة الدول العربية في سلاسل القيمة

العالمية من عام 2000 إلى عام 2023، وتسعى إلى تحديد كيفية تأثير عوامل مثل البنية التحتية والابتكار والمؤسسات والاستثمار الأجنبي المباشر على تكامل سلاسل القيمة العالمية، مع التمييز بين الدول العربية البترولية في مقابل غير البترولية.

3-2 مراجعة الأدبيات

ركزت العديد من الأدبيات على استكشاف أهم المحددات المؤثرة على مشاركة الدولة في سلاسل القيمة العالمية، ومن واقع مسح الأدبيات تظهر أهمية البنية التحتية الجيدة للنقل بما يحدث تأثيراً مهماً على تيسير التجارة الدولية، (Hummels et al., 2012) و (Mouanda G. and Gong J. 2019)، وتمثل جودة البنية التحتية في جودة الموانئ، جودة الطرق، بالإضافة إلى التحسينات في التكنولوجيا وتمثلت في (عدد مشترك الهاتف المحمول، الأفراد الذين يستخدمون الإنترنت) (Hebatallah A. (2021) Soliman, Reem M. Elbolok, 2021).

كما تلعب جودة المؤسسات دوراً محورياً في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة، وتعد سلاسل القيمة حساسة لمدى كفاءة المؤسسات التعاقدية (Hummels et al., 2012)، بالإضافة إلى درجة سيادة القانون (Allard et al., 2016)، وتؤثر المؤسسات وتنظيم العمل بشكل إيجابي في كل من الصناعات ذات التقنية العالية والمنخفضة (Kevin Cheng et al. (2015).

ومن ناحية أخرى، نجحت العديد من دول العالم وبالأخص دول شرق آسيا ودول أمريكا اللاتينية في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر، حيث يعمل الاستثمار الأجنبي المباشر كقناة للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية تجلب رأس المال الدولي والخبرة الفنية. ويرتبط الاستثمار الأجنبي المباشر ارتباطاً وثيقاً بالمشاركة في سلاسل القيمة العالمية (Kowalski et al. (2015)، فعلى سبيل المثال، يمكن للاستثمار الأجنبي المباشر المتجه نحو الموارد الطبيعية أن يعزز من الروابط الأمامية لسلاسل القيمة العالمية، كما يمكن للاستثمار الأجنبي المباشر الموجه نحو التصنيع ومرافق معالجة الصادرات أن يعزز من الروابط الخلفية لسلاسل القيمة (Hummels et al., 2012) و (Tinta A. (2017).

ومن المتوقع أن يكون حجم السوق محددًا مهمًا لحجم تجارة سلاسل القيمة العالمية في حالة التجارة الإجمالية، وذلك وفقاً لنظرية جاذبية التجارة، حيث تتناسب أحجام التجارة طردياً مع الكتلة الاقتصادية للشركاء التجاريين، في حين تتناسب عكسياً مع المسافة بينهم (Wincoop, 2003) ، (Hebatallah A. (2020) Soliman, 2020). ويؤثر الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بشكل إيجابي على التكنولوجيا المتقدمة (Kevin Cheng et al. (2015)، ويعبر الناتج المحلي الإجمالي عن أهمية الطلب المحلي كمحرك للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية (Lopez-Gonzalez, 2016).

إلا أن هذه العوامل لا تكفي لتمكين الدولة من المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، حيث تبرز أهمية الانفتاح التجاري وإزالة القيود الخاصة بالتعريفات الجمركية، وأظهرت الدراسات التطبيقية وجود علاقة سالبة

بين التعريفات التجارية والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية (Kowalski et al., 2015). وتوصلت دراسة **de Melo J. and Twum A. (2020)** إلى الزيادة في التعريفات الجمركية على الواردات والصادرات الوسيطة، وكذلك تكاليف التجارة، ترتبط ارتباطاً سلبياً بالمشاركة الإجمالية في سلاسل القيمة العالمية.

كما أن لتنمية رأس المال البشري تأثيراً إيجابياً في كل من الصناعات ذات التقنية العالية والمنخفضة (Kevin Cheng et al. 2015). وأشارت دراسة **Lopez-Gonzalez (2016)** إلى أهمية مستوى المهارة، وإنتاجية كل عامل.

وتحدث المشاركة في سلاسل القيمة العالمية عدة آثار إيجابية تتمثل في زيادة الاندماج في التجارة الدولية، بل واكتساب مزيد من القدرة على تنويع الصادرات، فمثلاً اهتمت دراسة (باهي، و.، مخزومي، ل.، وعبد اللاوي، ع. 2023) بتقدير تأثير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على تنويع الصادرات، من خلال تطبيق دراسة قياسية لمجموعة من الدول العربية المختارة للفترة 1995-2017، بالتطبيق على مجموعة مختارة من الدول العربية وهي: الجزائر، السعودية، البحرين، الكويت، قطر، عمان. وتوصلت إلى وجود علاقة طويلة الأجل بين تركيز الصادرات والمتغيرات التفسيرية (الروافد الأمامية، الروافد الخلفية، الاستثمار الأجنبي المباشر، والالتحاق المحلي، حيث ترتبط الروافد الأمامية إيجابياً بتركيز الصادرات، ما يعني أن زيادة المشاركة في الروافد الأمامية تعزز من تركيز الصادرات، كما ترتبط الروافد الخلفية سلبياً بتركيز الصادرات، ما يدل على أن زيادة المشاركة في الروافد الخلفية تعزز من التنوع الاقتصادي. كما لوحظ العلاقة الإيجابية بين تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر وتركيز الصادرات، ما يعني أن الاستثمار الأجنبي يزيد من تركيز الصادرات ومن ثم تسهم الروافد الأمامية في زيادة تركيز الصادرات، بينما تسهم الروافد الخلفية في دعم التنوع الاقتصادي في الدول العربية المدروسة، بينما يعمل تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر على زيادة تركيز الصادرات.

وقد تختلف محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية بحسب المستويات المختلفة للتنمية الاقتصادية، وقد ركزت دراسة تهدف (Lopez-Gonzalez, Ugarte, Kowalski and Ragoussis, 2015) في تحليلها الصفات الهيكلية لدول آسيا وأفريقيا/ الشرق الأوسط، مثل: حجم السوق، والهيكل الصناعي، والموقع الجغرافي، والسياسات المرتبطة بعوامل، مثل: التعريفات الجمركية، والاستثمار الأجنبي المباشر، والأداء اللوجستي، ويقوم نموذج الدراسة بتوضيح كيفية تأثير هذه العوامل في الماضي أو المستقبل على مشاركة الدول في سلاسل القيمة العالمية، وتوصلت الدراسة إلى أن الأسواق ذات الحجم الأكبر تميل إلى الاندماج في الروابط الأمامية بينما تميل الأسواق الأصغر حجماً إلى الاندماج في الروابط الخلفية، وتلعب

العوامل الهيكلية مثل التصنيع والقرب من مراكز التصنيع دورًا مهمًا في تحديد المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

بينما يمثل انخفاض التعريفات الجمركية والمشاركة في اتفاقيات التجارة الإقليمية والاستثمار الأجنبي المباشر والأداء اللوجستي أهمية قوية في المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، ويظهر تباين إقليمي حيث تتفوق الدول الآسيوية في المنتجات المتقدمة مثل الإلكترونيات والمركبات الآلية وتكون الدول الأفريقية أكثر قدرة على المنافسة في الزراعة والتصنيع الأقل تكنولوجياً.

وتستند الدراسة على نظريات التجارة القائمة وخاصة مفهوم المشاركة في سلاسل القيمة العالمية الذي يفصل بين الروابط الخلفية (توريد المدخلات الأجنبية) والروابط الأمامية (توفير المدخلات للإنتاج الأجنبي)، وتشير الدراسة لنموذج الجاذبية للتجارة وقاعدة بيانات التجارة في القيمة المضافة التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية لتوجيه تحليله للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية -Lopez (Gonzalez, Ugarte, Kowalski and Ragoussis, 2015).

وتفتقر الأدبيات المتاحة إلى أبحاث شاملة حول مشاركة القطاع الصناعي المصري في سلاسل القيمة العالمية (GVCs) وكيف يمكن أن تسهم هذه المشاركة في معالجة المشكلات المزمنة مثل العجز في الميزان التجاري، وانخفاض قيمة الجنيه المصري، والتضخم. وتتناول عدد محدود من الدراسات تقييم مدى مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية، بالتركيز على قطاع الصناعات التحويلية، وتحليل تأثير هذه المشاركة على الميزان التجاري، واستقرار العملة، والنمو الاقتصادي العام، واستخدمت دراسة (حلمي، أ. 2019) نموذج تحليل الانحدار لشرح العلاقة بين المشاركة في سلاسل القيمة العالمية والمؤشرات الاقتصادية الرئيسية، بما في ذلك الميزان التجاري وأداء الصادرات واستقرار العملة، ويشمل النموذج متغيرات مثل القيمة المضافة الأجنبية والقيمة المضافة غير المباشرة وإجمالي الصادرات لتقييم تأثير المدخلات المحلية والأجنبية في عملية الإنتاج. وتشير النتائج إلى أن مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية، خاصة من خلال المشاركة الخلفية (استيراد المدخلات لإعادة تصديرها)، محدودة ولا تسهم بشكل كبير في تحسين الميزان التجاري، كما تبين أن القيمة المضافة المحلية في الصادرات الصناعية منخفضة، مما يضعف تنافسية المنتجات المصرية في الأسواق العالمية.

كما قامت دراسة (Soliman, Elbolok, 2021) بتقييم محددات مشاركة سلاسل القيمة العالمية في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وتحديد السياسات والعوامل الرئيسية التي تشجع على زيادة المشاركة، وعلى وجه التحديد تم التركيز على دراسة كيفية تأثير الناتج المحلي الإجمالي والاستثمار الأجنبي المباشر والبنية التحتية والمؤسسات والابتكار على الروابط الأمامية والخلفية لسلاسل القيمة العالمية، واهتمت الدراسة بتحليل كيف يمكن لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تعزيز دورها في سلاسل القيمة العالمية، لا سيما في ضوء هيكلها الاقتصادي الحالي والقيود الصناعية، وتبين أهمية التأثير الإيجابي والمهم لكل

من الناتج المحلي الإجمالي والاستثمار الأجنبي المباشر على مشاركة سلاسل القيمة العالمية، مما يشير إلى أن حجم السوق وتدفقات الاستثمار الداخلة أمران حاسمان لتكامل سلاسل القيمة العالمية، ولا يعد **القطاع المصرفي** في بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا داعمًا بشكل كبير المشاركة في سلاسل القيمة العالمية نتيجة محدودية الشمول المالي للشركات الصغيرة والمتوسطة، هذا بالإضافة إلى أن انخفاض مستويات التصنيع في المنطقة يعيق المشاركة بشكل أعمق في سلاسل القيمة العالمي، كما تبين أن **الجودة الشاملة للبنية التحتية** لها تأثير إيجابي على مشاركة سلاسل القيمة العالمية، مما يبرز أهمية شبكات النقل والاتصالات، كما يؤثر **الابتكار** بشكل إيجابي على الروابط الأمامية ولكن ليس له تأثير كبير على المشاركة الخلفية، وتواجه بلدان **منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا** العديد من التحديات في الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، لا سيما بسبب انخفاض التصنيع، وضعف الجودة المؤسسية، ومحدودية الدعم المالي، ومع ذلك، فإن تحسين البنية التحتية، وجذب المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر، وتشجيع الابتكار، يمكن أن يساعد في تعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وخاصة في قطاع التصنيع.

3-3 المنهجية المستخدمة في نموذج الدراسة الحالية

تعد **النماذج القياسية** التي تعمل على تقدير محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، هي في الأساس نماذج انحدار متعددة المتغيرات، **وتعتمد المنهجية المتبعة في هذا الفصل على تطبيق نموذج البيانات التتبعية Panel Data**، وتتوي الدراسة تطبيق عدة أشكال من نماذج البيانات التتبعية، حتى يمكن تبين أيهم الأكثر دقة في تقدير محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، ويتم دمج البيانات من الاتجاهات الزمنية والقطاعية داخل البيانات التتبعية. وتُعد بيانات **Panel Data**، المعروفة أيضًا بالبيانات التتبعية، واحدة من أهم أدوات التحليل الإحصائي والاقتصادي، تجمع هذه البيانات بين بُعدي الزمان والمكان، حيث تتضمن ملاحظات متعددة لوحدات مختلفة (مثل أفراد، شركات، دول، إلخ) على مدى فترات زمنية متتابة، ويُتيح هذا النوع من البيانات دراسة العلاقات السببية والتحليل الديناميكي بشكل أكثر دقة مقارنة ببيانات المقطعية أو السلاسل الزمنية منفردة، ويوفر يوفر تحليل البيانات التتبعية **Panel Data** إمكانية فصل التأثيرات الثابتة وغير الملاحظة التي قد تسبب تحيزًا في التقديرات، كما يُسهم في معالجة التغيرات بين الوحدات والارتباط الذاتي بمرور الزمن، مما يجعله أداة لا غنى عنها في تحليل السياسات الاقتصادية، الأداء المؤسسي، وغيرها من المجالات.

3-4 نماذج تحليل بيانات Panel Data

3-4-1 نموذج Pooled OLS

يُعد هذا النموذج الخطوة الأولى لتحليل البيانات التتبعية، ويقوم نموذج Pooled OLS بتجاهل البُعد الفردي (الوحدات المختلفة) والزمني (الفترة الزمنية)، حيث يُعامل البيانات كما لو كانت مجموعة بيانات مقطع عرضي موحدة، يعتمد هذا النموذج على افتراض أن العلاقات بين المتغيرات ثابتة عبر كل الوحدات والفترة الزمنية.

الصيغة العامة للنموذج: $Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 X_{it} + \varepsilon_{it}$ ، حيث: Y_{it} المتغير التابع للوحدة i في الفترة الزمنية t و X_{it} المتغيرات المستقلة المؤثرة على Y_{it} ، بينما $\beta_0 + \beta_1$ معاملات النموذج التي يتم تقديرها، و ε_{it} عنصر الخطأ، ويُفترض أنه موزع طبيعيًا ومستقل عبر الزمن والوحدات. وبالرغم من أن تقدير هذا النموذج يتسم بالبساطة في التقدير والتفسير إلا أنه يفترض أن الخصائص الثابتة وغير الملاحظة للوحدات لا تؤثر على النتائج، مما يؤدي إلى تقديرات غير دقيقة في حالة وجود تحيز ناتج عن هذه الخصائص.

3-4-2 نموذج التأثيرات الثابتة (Fixed Effects - FE)

يُعد هذا النموذج من أكثر النماذج استخدامًا في تحليل البيانات التتبعية، حيث يعالج مشكلة التحيز الناتج عن الخصائص غير الملاحظة التي تظل ثابتة عبر الزمن لكل وحدة، يتم ذلك من خلال إزالة تأثيرات الخصائص الثابتة للوحدات باستخدام طريقة التحويل داخل الوحدة، وتأخذ الصيغة العامة للنموذج: $Y_{it} = \beta_1 X_{it} + \alpha_i + \varepsilon_{it}$ ، حيث: α_i التأثير الثابت الخاص بكل وحدة، والذي يُمثل الخصائص غير الملاحظة التي لا تتغير عبر الزمن (مثل الموقع الجغرافي، الثقافة، أو العوامل المؤسسية).

ويتم تقدير النموذج عن طريق طرح متوسط كل وحدة من القيم الفردية: $\bar{Y}_{it} = \beta_1 \bar{X}_{it} + \varepsilon_{it}$ ، حيث تشير \bar{Y}_{it} و \bar{X}_{it} إلى القيم المعدلة حول متوسط الوحدة، ويتسم هذا النموذج بقدرته على إزالة التحيز الناتج عن الخصائص الثابتة، كما يعد مناسبًا في حالة وجود ارتباط بين التأثيرات الثابتة (α_i) والمتغيرات المستقلة. إلا أنه لا يمكنه تقدير تأثير المتغيرات الثابتة عبر الزمن، كما أنه أقل كفاءة من نموذج التأثيرات العشوائية إذا كانت فرضيات الأخير صحيحة.

3-4-3 نموذج التأثيرات العشوائية (Random Effects - RE)

على عكس نموذج التأثيرات الثابتة، يفترض نموذج التأثيرات العشوائية أن الخصائص غير الملاحظة للوحدات (α_i) هي متغيرات عشوائية مستقلة عن المتغيرات المستقلة، هذا الافتراض يسمح بتضمين التأثيرات الثابتة في التقدير، مما يزيد من كفاءة النموذج.

وتأخذ الصيغة العامة للنموذج الشكل التالي: $Y_{it} = \beta_1 X_{it} + \alpha_i + \varepsilon_{it}$ ، $\alpha_i \sim N(0, \sigma_\alpha^2)$

ويُتيح تقدير تأثير المتغيرات الثابتة كما أنه أكثر كفاءة إحصائيًا إذا كانت فرضياته صحيحة، إلا أنه غير مناسب إذا كان هناك ارتباط بين التأثيرات العشوائية والمتغيرات المستقلة.

وقد تم تطبيق الاختبارات التشخيصية التالية:

- اختبار **Hausman Test**

يُستخدم لاختيار النموذج الأنسب بين التأثيرات الثابتة والعشوائية، ويقارن هذا الاختبار تقديرات المعاملات بين النموذجين، وعند حساب الفرق بين تقديرات المعاملات، إذا كانت القيمة الاحتمالية صغيرة، يتم رفض الفرض العدمي واعتماد نموذج التأثيرات الثابتة.

- اختبار **Wooldridge Test for Autocorrelation**

هذا الاختبار يُستخدم للكشف عن الارتباط الذاتي بين البواقي في البيانات التتبعية، وفي حالة اكتشاف وجود ارتباط ذاتي، يُوصى باستخدام نموذج (1) Prais-Winsten AR لتصحیح المشكلة.

- تطبيق نموذج (1) Prais-Winsten AR

إذا تم اكتشاف ارتباط ذاتي بين البواقي، يتم استخدام نموذج Prais-Winsten لتعديل النموذج الأساسي نموذج (1) Prais-Winsten AR يُستخدم لتصحیح الارتباط الذاتي (autocorrelation) من الدرجة الأولى في البيانات التتبعية، وهو نوع من النماذج التي تأخذ في الاعتبار أن المتغير التابع في فترة زمنية معينة يمكن أن يكون مرتبطاً بالقيم السابقة له، وإذا كانت البواقي في نموذج Pooled OLS أو في أي نموذج للبيانات التتبعية تُظهر ارتباطاً ذاتياً، فإن التقديرات ستكون غير دقيقة، مما يؤدي إلى حدوث تحيز في النتائج. ويعد نموذج (1) Prais-Winsten AR بديلاً فعالاً لتحسين تقديرات نموذج الانحدار في حالة الارتباط الذاتي للبواقي، ويعتمد هذا النموذج على إدخال معامل ارتباط ذاتي للمخلفات عبر الزمن، حيث يتم تعديل نموذج الانحدار ليأخذ في الحسبان العلاقة بين القيم الحالية والماضية للبواقي، ومن مميزات هذا النموذج قيامه بتصحيح مشكلة الارتباط الذاتي التي تظهر في البواقي، وبالتالي يحسن دقة التقديرات، كما أنه يسمح بتقديرات أكثر كفاءة عندما يكون الارتباط الذاتي موجوداً في البيانات التتبعية. إلا أن هذا النموذج يعتمد على تقدير دقيق لمعامل الارتباط الذاتي ρ ، ومن ثم إذا كانت التقديرات غير دقيقة، فقد تتأثر النتائج، كما أنه يفترض أن الارتباط الذاتي هو من الدرجة الأولى فقط (أي ارتباط البواقي الحالية بالبواقي السابقة فقط)، ومن ثم فإنه في حال كان الارتباط الذاتي من درجات أعلى، مثل (2) AR أو غيرها، فإن هذا النموذج قد لا يكون كافياً، كما أنه لا يتمكن من علاج مشكلات التغيرات غير المتجانس (heteroscedasticity) التي قد تظهر في البيانات التتبعية.

- طريقة التقدير باستخدام **GLS** يعتمد الانحدار بأثر عشوائي على تقدير **Generalized Least Squares (GLS)**

والتي تسعى إلى تقليل التباين في التقديرات والنتيجة عن وجود تغيرات بين الوحدات. ففي حالة وجود تغيرات في الخطأ، يتم تعديل تقديرات الانحدار عن طريق حساب مصفوفة التباين الخاصة بالخطأ، والتي يمكن أن تختلف عبر الوحدات الزمنية. وعند استخدام GLS، يتم

تقدير معاملات النموذج وفقاً للآتي: $\beta^{\wedge} = (X' \Omega - 1X) - 1X' \Omega - 1Y$ ، حيث: Ω هي مصفوفة التباين والارتباط بين البواقي، والتي تأخذ في الاعتبار التغيرات بين الوحدات والتأثيرات العشوائية.

3-5 البيانات ومصادرها

يشتمل التحليل على 13 دولة عربية هي: الجزائر والبحرين ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان والمغرب وعمان وقطر والسعودية وتونس والإمارات. وتغطي البيانات تقدير الفترة الزمنية من 2000 حتى 2023 لكل دولة، ويعد السبب لاستخدام هذه الفترة الزمنية هو أن البيانات متاحة لهذه السلسلة الزمنية لكل المتغيرات وفي كل الدول.

وفقاً للأدبيات فإن المتغيرات المفسرة يمكن تقسيمها إلى ثلاث مجموعات رئيسة، فالمجموعة الأولى تكون عن العوامل الكلية و**لضرورة هذه الدراسة** تم اختيار: حجم السوق المحلي ومستوى التصنيع والاستثمار في رأس المال البشري والوصول إلى الائتمان المحلي، وتتمثل المجموعة الثانية في المتغيرات المعبرة عن تسهيل التجارة و**المجموعة الثالثة** تركز على المؤشرات الخاصة بالمؤسسات وجودتها. وتم تجميع البيانات حول المتغيرات التالية من واقع مسح الأدبيات في الجزء السابق.

جدول رقم (1-3)

المتغيرات المرشحة للتأثير على مدى مشاركة الدولة في سلاسل القيمة العالمية

Period (الفترة)	Source (المصدر)	Indicator Name (اسم المؤشر)	Var
سنوي	WDI	معدل التعريف المطبق، المتوسط المرجح، جميع المنتجات (%)	T_all
سنوي	WDI	معدل التعريف المطبق، المتوسط المرجح، المنتجات المصنعة (%)	T_manu
سنوي	WDI	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (بالدولار الأمريكي الثابت لعام 2015)	GDPC
سنوي	WDI	الاستثمار الأجنبي المباشر، صافي التدفقات الداخلة (كنسبة مئوية من الناتج المحلي الإجمالي)	FDI
سنوي	WDI	مؤشر رأس المال البشري (HCI) (مقياس من 0 إلى 1)	HCI
سنوي	WDI	سيادة القانون: مؤشر مقدر	Law_1
سنوي	WDI	الائتمان المحلي للقطاع الخاص (% من الناتج المحلي الإجمالي)	DCP
سنوي	WDI	مؤشر أداء اللوجستيات: جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل (1=منخفض إلى 5=مرتفع)	LPI
سنوي	WDI	مؤشرات الأداء الإحصائي (SPI): الركيزة 5، درجة البنية التحتية للبيانات (مقياس 0-100)	Infra
سنوي	WDI	التصنيع، القيمة المضافة (% من الناتج المحلي الإجمالي)	Mvlu
سنوي	WDI	تكلفة التصدير، الامتثال الحدودي (دولار أمريكي)	CostEX_1
سنوي	WDI	تكلفة التصدير، الامتثال الوائفي (دولار أمريكي)	CostEX_2
سنوي	WDI	تكلفة الاستيراد، الامتثال الحدودي (دولار أمريكي)	CostIM_1
سنوي	WDI	تكلفة الاستيراد، الامتثال الوائفي (دولار أمريكي)	CostIM_2
سنوي	WDI	الاشتراكات في الهواتف المحمولة	Mob
سنوي	WDI	الاشتراكات في الهواتف المحمولة (لكل 100 شخص)	Mob_1
سنوي	WDI	الاستقرار السياسي وغياب العنف/الإرهاب: مؤشر مقدر	Pol
سنوي	WDI	السيطرة على الفساد: مؤشر مقدر	Corr
سنوي	WDI	تصنيف بيئة الأعمال التنظيمية CPIA (1=منخفض إلى 6=مرتفع)	Reg
سنوي	UNCTAD-Eora	قاعدة بيانات سلاسل القيمة العالمية	FVA
سنوي	UNCTAD-Eora	قاعدة بيانات سلاسل القيمة العالمية	DVX
سنوي	UNCTAD-Eora	قاعدة بيانات سلاسل القيمة العالمية	GVC
سنوي	https://www.wipo.int/publications/en/details.jsp?id=4758&plar	مؤشر الابتكار العالمي	GII
سنوي	https://www.internationalpropertyrightsindex.org/	مؤشر حقوق الملكية الفكرية الدولية	IPR
سنوي	WDI	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي حسب الموظفين (بأسعار تعادل القوة الشرائية الثابتة لعام 21)	GDPEM

3-5-1 توصيف الدالة

ومن واقع مسح الأدبيات نقترح أن تأخذ الدالة الشكل التالي:

$$\ln GVCfit = a_0 + a_{ijl} \ln X_{it} + \epsilon_{it}$$

حيث a تشير إلى البعد الخاص بالدول، بينما t ، للفترة الزمنية. ويضم متجه X_{it} المتغيرات الحاكمة أو بمعنى آخر المحددات المحتملة التي من المتوقع أن تؤثر على اشتراك الدولة في سلاسل القيمة العالمية، ويعبر المتغير التابع عن مدى المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، والصادرة عن منظمة الأونكتاد.

$$l=1, \dots, 13; t=2000, \dots, 2023$$

وتضم قائمة المتغيرات المفسرة المحتملة ما يلي:

مستوى التنمية: تم استخدام الناتج المحلي الإجمالي كمقياس لحجم السوق. يزداد كل من المشاركة الخلفية والأمامية عند زيادة الناتج المحلي الإجمالي. (Kowalski P., et al., 2015) تم صياغة هذا الفرض لاختبار الناتج المحلي الإجمالي.

H₁: يرتبط كل من سلاسل القيمة الأمامية والخلفية طردياً مع الناتج المحلي الإجمالي.

نسبة التصنيع في الناتج المحلي الإجمالي: كلما زادت نسبة مشاركة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الإجمالي زادت المشاركة الأمامية والخلفية. (Kowalski P., et al., 2015). وقد تم صياغة هذا الفرض لاختبار نسبة التصنيع في الناتج المحلي الإجمالي.

H₂: ترتبط نسبة التصنيع في الناتج المحلي الإجمالي طردياً مع المشاركة الأمامية والخلفية في سلاسل القيمة العالمية.

الاستثمار الأجنبي المباشر: يرتبط الاستثمار والتجارة ارتباطاً وثيقاً، حيث تعمل الاستثمارات الضخمة عبر الحدود في الصناعات الاستخراجية من قبل الشركات العابرة للحدود الوطنية العاملة عالمياً على دفع تجارة الموارد الطبيعية. وتعد العلاقة بين مخزون الاستثمار الأجنبي المباشر ومعدلات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية قوية وتتمو عبر الزمن خاصة في الدول الأفقر وهو ما يشير إلى أن الاستثمار الأجنبي المباشر من الممكن أن يمثل فرصة مهمة للدول الأقل تنمية للوصول إلى سلاسل القيمة العالمية وزيادة مساهمتها بها. (UNCTAD, 2013)، وقد تم صياغة فرض اختبار مخزون الاستثمار الأجنبي:

H₃: يرتبط مخزون الاستثمار الأجنبي المباشر إيجابياً بسلاسل القيمة العالمية الأمامية والخلفية.

الوصول إلى الائتمان المحلي: تحسين الوصول للبنوك يؤدي إلى تحسين المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. (World Bank 2020)، كان الوصول إلى التمويل عاملاً حيوياً في التجارة والتخصص (Chor, 2010; Kowalski, 2011) ويلعب دوراً رئيساً في المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. وتم صياغة فرض اختبار الوصول للائتمان المحلي:

H₄: ترتبط سلاسل القيمة الأمامية والخلفية إيجابياً بالوصول للائتمان المحلي.

تسهيل التجارة: من المتوقع أن يكون لجودة البنية التحتية والمؤسسات تأثير معنوي على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، التنمية التكنولوجية وإزالة الحواجز التجارية يحفز الشركات المصنعة على توسيع عمليات الإنتاج خارج الحدود الوطنية (World Bank, 2020) k تم استخدام قطاعين أساسيين في مجال البنية التحتية، هما: الاتصالات وشبكة النقل، جودة الموانئ وجودة الطرق تمثل قطاع النقل ومستخدمي الإنترنت (% من السكان) واشتراكات الهاتف المحمول (لكل 100 شخص) تمثل قطاع الاتصالات.

جودة المؤسسات: ترتبط بدرجة عالية بالتجارة. يشير كل من Levchenko (2007), Costinot (2009) إلى أهمية جودة المؤسسات.

الابتكار: المشاركة في سلاسل القيمة العالمية- وفقاً لـ (Hausmann (2014) - تعد طريقة للتعلم من خلال تراكم المهارات الإنتاجية المطلوبة لدخول السوق. ونتيجة لذلك، فإن التركيز على التعلم والتدريب المستمر قد يكون استراتيجياً إيجابية فعالة يمكن للحكومة اتباعها للمساعدة في المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، يعد البحث والتطوير (R&D) مصدراً مهماً لتطوير الملكية الفكرية، ومن المتوقع أن يلعب دوراً في تحديد شكل سلسلة القيمة. وينبغي للبلدان أن تستثمر في رأس مال الخاص بالموارد البشرية لتحسين القدرات المحلية وتعزيز سلاسل القيمة، فمثلاً قد لعب مركز بينانغ لتنمية المهارات في ماليزيا دوراً أساسياً في دعم سلاسل القيمة العالمية للهندسة الإلكترونية في البلاد.

3-5-2 خطوات التقدير

تم تقدير الإحصاءات الوصفية للمتغيرات المقترحة في الدالة، (الجدول رقم 3-2)

1- الإحصاءات الوصفية:

جدول رقم (3-2): الإحصاءات الوصفية

Variable	Obs	Mean	Std.dev.	Min	Max
Countries	0				
Years	275	2011	7.22425	1999	2023
GVC	220	14,800,000	15,600,000	562,857	61,300,000
T_all	203	218	2,121	1	21,686
T_manu	204	7	6	1	28
GDPC	274	19,819	19,220	1,925	73,493
FDI	274	4,321	13,927	-3	62,140
HCI	44	1	0	0	1
Law_1	231	0	0	-1	1
DCP	227	53	24	5	139
LPI	72	3	1	2	4
Infra	77	44	16	15	80
Mvlu	250	15	11	4	80
CostEX_1	66	337	188	47	698
CostIM_1	66	481	174	206	779
Mob	275	17,600,000	23,900,000	55,258	106,000,000
Pol	242	0	1	-2	1
Corr	242	0	1	-1	2
Reg	66	223	153	67	554
FVA	220	3,634,206	4,681,146	215,113	21,600,000
DVX	220	11,200,000	12,300,000	211,110	46,300,000
GII	143	33	6	16	48
IPR	162	6	1	4	8
GDPEM	250	77,085	38,680	17,478	174,526

3-5-3 مصفوفة الارتباط

مصفوفة الارتباط

	T_manu	GDPC	FDI	HCI	Law_1	DCP	LPI	Infra	Mvlu	CostEX_1	CostIM_1	Mob	Pol	Corr	Reg	FVA	DVX	GII	IPR
T_manu	1																		
GDPC	-0.6167	1																	
FDI	-0.2647	0.3839	1																
HCI	-0.696	0.8266	0.6529	1															
Law_1	-0.9302	0.8221	0.4753	0.8739	1														
DCP	-0.817	0.7843	0.2471	0.698	0.813	1													
LPI	-0.7396	0.7605	0.7988	0.8816	0.902	0.6535	1												
Infra	-0.0043	-0.1387	0.6847	0.0636	0.1031	-0.2987	0.4313	1											
Mvlu	-0.2456	0.3244	0.9887	0.5784	0.4468	0.1722	0.7835	0.7828	1										
CostEX_1	0.2344	0.0325	0.0461	-0.0298	-0.2369	0.3024	-0.1708	-0.4362	-0.0549	1									
CostIM_1	-0.3556	0.5209	0.5939	0.3383	0.4645	0.5576	0.6428	0.3953	0.6083	0.2694	1								
Mob	0.6758	-0.6835	-0.1342	-0.7611	-0.6851	-0.8425	-0.4761	0.5415	-0.0127	-0.3174	-0.0937	1							
Pol	-0.8487	0.7989	0.4031	0.9358	0.9165	0.8301	0.7796	-0.1675	0.3218	-0.0216	0.2405	-0.8972	1						
Corr	-0.6885	0.844	0.7084	0.9527	0.8995	0.6133	0.9518	0.2753	0.6738	-0.2295	0.4518	-0.5661	0.8457	1					
Reg	0.8022	-0.7259	-0.3416	-0.9003	-0.8433	-0.8123	-0.6871	0.2691	-0.2446	-0.0701	-0.1419	0.944	-0.9863	-0.7636	1				
FVA	-0.1166	0.2483	0.9802	0.5761	0.3273	0.1057	0.6797	0.6744	0.9628	0.0917	0.4644	-0.0717	0.3052	0.6054	-0.2662	1			
DVX	0.4047	-0.0835	0.1035	-0.0938	-0.3727	0.114	-0.2347	-0.3296	0.0097	0.9746	0.1947	-0.1758	-0.147	-0.2819	0.0521	0.1843	1		
GII	-0.8	0.8278	0.7086	0.8935	0.9292	0.818	0.9681	0.2341	0.6695	0.0122	0.6881	-0.6315	0.8487	0.9144	-0.7752	0.5768	-0.0927	1	
IPR	-0.8087	0.8606	0.6028	0.9111	0.9657	0.6983	0.9516	0.2347	0.581	-0.2904	0.4916	-0.5818	0.8659	0.975	-0.7737	0.4677	-0.3829	0.9341	1

3-5-4 نتائج التقدير

طبقت الدراسة عدة محاولات لتقدير محددات مشاركة الدول العربية في سلاسل القيمة العالمية، وقد تم تطبيق أسلوب stepwise، حتى يمكن معرفة أي هذه المتغيرات المختارة الأفضل في تقدير الدالة، وسوف نعرض النتائج في الملحق رقم 1، ثم أجرينا التقدير باستخدام نظام المربعات الصغرى للبيانات التتبعية والتأثيرات الثابتة Fixed effects، والتأثيرات العشوائية مع أخذ التغير في التباين في الاعتبار. كما قامت الدراسة بتقسيم عينة الدول العربية إلى مجموعتين فرعيتين، مجموعة الدول العربية البترولية والدول العربية غير البترولية (الجدول رقم 3-3).

جدول (3-3)

(أ) النتائج للدول العربية البترولية

	Pooled OLS	Fixed effects (within) regression	Random-effects GLS regression
log_GVC	Coeff (1)	Coeff (2)	Coeff (3)
log_T_manu	-0.105 (0.0900344)	0.126 (0.0464202)	-0.105 (0.0900344)
log_FDI	-0.054 (0.0195951)	0.034 (0.0223303)	-0.054 (0.0195951)
log_HCI	-0.148 (0.3423405)	-0.001 (0.1628051)	-0.148 (0.3423405)
log_GDPC	0.798 (0.1353673)	0.083 (0.2120818)	0.798 (0.135)
log_Law_1	0.060 (0.0671889)	0.071 (0.0329635)	0.060 (0.0671889)
log_DCP	0.015 (0.0545113)	-0.029 (0.0271314)	0.015 (0.0545113)
log_Infra	-0.038 (0.0684117)	-0.028 (0.0333347)	-0.038 (0.0684117)
log_Mvlu	-0.014 (0.0637788)	0.032 (0.0317221)	-0.014 (0.0637788)
log_CostEX_1	-0.015 (0.0311111)	0.021 (0.0159289)	-0.015 (0.0311111)
log_Mob	0.856 (0.0521427)	0.490 (0.0369686)	0.856 (0.0521427)
log_Pol	-0.160 (0.0638899)	-0.019 (0.0317062)	-0.160 (0.0638899)
log_Corr	0.172 (0.0741287)	-0.011 (0.0382968)	0.172 (0.0741287)
log_IPR	-0.151 (0.0720417)	0.088 (0.0401522)	-0.151 (0.072)
_cons	-4.398 (1.695816)	7.784 (2.138926)	-4.398 (1.695816)
R2	0.8148	0.6974	0.835
No. of Countries	6	6	6
Obs.	120	120	120

التعليق على النتائج:

تم تقدير محددات المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، من خلال تطبيق أسلوب البيانات التتبعية بثلاث طرق: طريقة المربعات الصغرى pooled OLS والتأثيرات الثابتة والتأثيرات العشوائية مع أخذ اختلاف التباين في الاعتبار Random effects GLS regression، وذلك داخل مجموعتين من الدول العربية، أولاً البترولية وثانياً الدول العربية غير البترولية. وسنستعرض النتائج لكل مجموعة على حدة.

أولاً: النتائج بالنسبة للدول العربية البترولية

تشير النتائج الموضحة في الجدول رقم (3-3)، وبحسب أسلوب التأثيرات العشوائية مع أخذ اختلاف التباين في الاعتبار، إلى أن هناك متغيرات مهمة تؤثر بشكل معنوي على قدرة هذه الدول على المشاركة في

سلاسل القيمة العالمية. فمثلاً تؤثر التعريفات الجمركية ($\log T_{manu}$) بشكل سلبي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. حيث إن ارتفاع التعريفات الجمركية بنسبة 1% يؤدي إلى انخفاض مشاركة الدول العربية البترولية في سلاسل القيمة العالمية، بنسبة 10%، وذلك بمستوى معنوية قدره 10%. ويتفق ذلك مع الدراسات السابقة والتي أشارت إلى أهمية إزالة الحواجز التجارية وتعزيز الانفتاح التجاري، بما من شأنه أن يوفر مناخاً أكثر جاذبية للشركات في الانخراط في سلاسل القيمة العالمية. ويتأكد ذلك أيضاً من خلال التأثير السالب والمعنوي للمتغير الخاص بتكلفة الصادرات ($\log CostEX_I$)، والذي يشير إلى أنه كلما ارتفعت تكلفة التصدير بنسبة 1%، انخفضت القدرة على المشاركة في سلاسل القيمة للدول العربية البترولية بمقدار 1.5%، بمستوى معنوية 5%.

كما تبدو أهمية التأثير الموجب لفاعلية وسيادة القانون ($\log Law_I$)، حيث إن ذلك يعبر عن أهمية وجود نظام قوي للتقاضي وحاكمية القانون. إلا أن المؤشرات الأخرى والتي تعبر عن جودة المؤسسات لا تزال تحدث تأثيراً سالباً على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. حيث نلاحظ وجود تأثير سالب ومعنوي للمتغير الخاص بحماية حقوق الملكية الفكرية، بما يعكس انخفاض مستوى جودة المؤسسات داخل هذه العينة من الدول العربية.

ويظهر التأثير الموجب للمتغير الخاص بمتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي ($\log GDPC$)، إلا أنه غير معنوي. ويشير ذلك إلى عدم أهمية المتغير الخاص بحجم السوق المحلية في الدول العربية البترولية، وربما يعود ذلك إلى انخفاض حجم السوق المحلية داخل هذه الدول، ومن ثم لا يعد من المتغيرات المهمة في تحديد مشاركة هذه الدول في سلاسل القيمة العالمية.

وعلى عكس المفترض في النظرية الاقتصادية، يبدو المعامل الخاص بتأثير الاستثمارات الأجنبية المباشرة ($\log FDI$) ذو قيمة سالبة ومعنوية، وقد يرجع ذلك في الأغلب إلى أن الاستثمارات الأجنبية المباشرة المتواجدة في الدول العربية البترولية تستهدف في الأساس الاستثمار في الموارد الطبيعية سواء كان البترول الخام أو الغاز الطبيعي أو حتى الاستثمار في البتروكيماويات. بما يفسر ضعف مشاركة هذه الدول في سلاسل القيمة العالمية. ويتأكد هذا الأمر من خلال ملاحظة المعامل الخاص بالقيمة المضافة الصناعية ($\log Mvlu$)، ويظهر هذا المعامل بإشارة سالبة ومعنوية. ويمكن تفسير ذلك نتيجة انخفاض مستوى الصناعة التحويلية في هذه الدول، ولا يبدو الهيكل الخاص بالصناعة التحويلية جاذباً أو ملائماً للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

إلا أن هذه الدول قد تمكنت من إحراز بعض التحسن الواضح في كل من البيئة التحتية الخاصة بالاتصالات، حيث يظهر التأثير الموجب والمعنوي للمتغير الخاص بعدد الاشتراكات في الهواتف المحمولة ($\log Mob$)، هذا بالإضافة إلى أهمية القطاع المصرفي وتأثيره المعنوي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية ($\log DCP$).

ولا يزال مستوى التنمية البشرية غير موافٍ للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية. ويظهر ذلك في التأثير السالب والمعنوي للمتغير الخاص بمؤشر التنمية البشرية (\log_HCI) على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

ثانياً: النتائج بالنسبة للدول العربية غير البترولية

تشير النتائج الموضحة في الجدول رقم (3-ب)، وبحسب أسلوب التأثيرات العشوائية مع أخذ اختلاف التباين في الاعتبار، إلى أن هناك متغيرات مهمة تؤثر بشكل معنوي على قدرة هذه الدول على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. فمثلاً تؤثر أيضاً التعريفات الجمركية (\log_T_manu) بشكل سلبي على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. حيث إن ارتفاع التعريفات الجمركية بنسبة 1% يؤدي إلى انخفاض مشاركة الدول العربية البترولية في سلاسل القيمة العالمية، بنسبة 10%، وذلك بمستوى معنوية قدره 4.9%. ويتفق ذلك مع الدراسات السابقة والتي أشارت إلى أهمية إزالة الحواجز التجارية وتعزيز الانفتاح

التجاري، بما من شأنه أن يوفر مناخاً أكثر جاذبية للشركات في الانخراط في سلاسل القيمة العالمية. كما تبدو أهمية التأثير الموجب لفاعلية وسيادة القانون (\log_Law_1)، حيث إن ذلك يعبر عن أهمية وجود نظام قوي للتقاضي وحاكمية القانون، كما أن المؤشرات الأخرى التي تعبر عن جودة المؤسسات وعلى عكس الوضع في الدول العربية البترولية، تبدو معنوية وتحدث تأثيراً موجباً على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية. حيث نلاحظ وجود تأثير موجب ومعنوي للمتغيرات الخاصة بحماية حقوق الملكية الفكرية (\log_IPR)، والمؤشر الخاص بالاستقرار السياسي \log_Pol ، بما يعكس الدور المهم لجودة المؤسسات داخل هذه العينة من الدول العربية غير البترولية. إلا أن المؤشر الخاص بالفساد لا يزال يحدث تأثيراً سالباً ومعنوياً، بما يشير إلى أهمية تعزيز مبادئ الحوكمة والشفافية (\log_Corr).

ويظهر التأثير الموجب للمتغير الخاص بمتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي (\log_GDPC)، إلا أنه غير معنوي. ويشير ذلك إلى أنه على الرغم من أهمية المتغير الخاص بحجم السوق المحلية في الدول العربية غير البترولية، إلا أنه لا يزال غير مؤثر على قدرة هذه الدول على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

وكما هو متوقع من النظرية الاقتصادية، وعلى عكس الدول البترولية، يبدو المعامل الخاص بتأثير الاستثمارات الأجنبية المباشرة (\log_FDI) ذو قيمة موجبة ومعنوية، وقد يرجع ذلك في الأغلب إلى أن الاستثمارات الأجنبية المباشرة الموجهة إلى الدول العربية غير البترولية تستهدف في الأساس الاستثمار في الصناعة بشكل عام والصناعة التحويلية بشكل خاص. وهو ما يتأكد من التأثير الموجب والمعنوي للمتغير الخاص بالقيمة المضافة الصناعية (\log_Mvlu)، ويظهر هذا المعامل بإشارة موجبة ومعنوية. ويمكن تفسير ذلك نتيجة اختلاف الهيكل الاقتصادي بين الدول العربية البترولية مقابل الدول غير البترولية. حيث

يتسم الهيكل الاقتصادي في الدول العربية غير البترولية بمستوى أعلى من التنوع الاقتصادي وارتفاع نصيب الصناعة التحويلية من الناتج المحلي الإجمالي.

إلا أن هذه الدول لا تزال تعاني من ضعف مستوى القطاع المصرفي (تأثير سالب للمتغير الخاص بالائتمان المصرفي log_DCP)، في مقابل التحسن الواضح في البيئة التحتية الخاصة بالاتصالات، حيث يظهر التأثير الموجب والمعنوي للمتغير الخاص بعدد الاشتراكات في الهواتف المحمولة (log_Mob). ولا يزال مستوى التنمية البشرية غير مواتٍ أيضاً للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية. ويظهر ذلك في التأثير السالب والمعنوي للمتغير الخاص بمؤشر التنمية البشرية (log_HCI) على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

ومما سبق يمكن استخلاص الآتي:

- لا يؤثر حجم السوق المحلية، ممثلاً بالناتج المحلي الإجمالي الحقيقي، في المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وذلك بالأخص داخل الدول العربية البترولية، حيث يسجل المعامل الخاص بالناتج قيمة سالبة وغير معنوية. بينما يتغير موجباً وغير معنوي بالنسبة للدول العربية البترولية، ويشير ذلك إلى أن حجم السوق المحلية من المرجح أن يوسع التجارة في القيمة المضافة للدول العربية غير البترولية. وتتفق هذه النتيجة مع النتائج السابقة مثل (Mouanda G. و Gong J. 2019)، (de Melo J. و Twum A. 2020).
- كما أن الاستثمار الأجنبي المباشر يحدث تأثيراً إيجابياً بالنسبة لمجموعة الدول غير البترولية، إلا أنه يحدث تأثيراً عكسياً داخل الدول البترولية. وربما يرجع ذلك إلى نوعية الاستثمارات الأجنبية، حيث يغلب عليها طابع الاستثمارات الاستخراجية داخل الدول البترولية، بينما تتجح الدول غير البترولية في جذب استثمارات أجنبية أكثر تنوعاً، وبالأخص في الصناعات التحويلية، بما يسمح باندماج أكبر في سلاسل القيمة العالمية، وتتسق النتيجة مع (Lopez Gonzalez، 2015، Kowalski et al.)، (Tinta A.، 2016)، (Mouanda G. و Gong J. 2019).
- تؤثر درجة التصنيع إيجابياً ومعنوياً على سلاسل القيمة العالمية الأمامية والخلفية داخل الدول العربية غير البترولية، ولا يبدو هذا المتغير ذو أي معنوية إحصائية داخل الدول البترولية، وربما يرجع ذلك إلى تنوع الهيكل الاقتصادي داخل الدول غير البترولية وارتفاع حصة الصناعة التحويلية من القيمة المضافة، بينما يختلف الوضع داخل الدول البترولية التي ترتفع بها حصة الصناعات الاستخراجية، وتتسم بكونها أقل تنوعاً في الهيكل الاقتصادي، حيث لا تزال الدول العربية البترولية في المرحلة الأولية من التنمية الاقتصادية، وتعتمد على الصناعة الاستخراجية والمنتجات الرئيسية التي تعمل كمدخلات أو مواد خام في عمليات الإنتاج، هذه النتيجة متسقة مع (Tinta A. 2017)، (Mouanda G. and Gong J. 2019).

- تؤثر **جودة البنية التحتية** بشكل كبير في استخدام الإنترنت والهاتف المحمول مما يعني أن **البنية التحتية للاتصالات** تلعب دورًا حيويًا في سلاسل القيمة العالمية الأمامية والخلفية، وتشير هذه **النتيجة** إلى أنه مع تحسن هذه النوعية من البنية التحتية المعلوماتية، من المرجح أن تزيد هذه الدول مشاركتها في القيمة المضافة المحلية للصادرات نحو شركاء التجارة المباشرين وغير المباشرين. وتتسق النتيجة مع (de Melo J. و Kevin Cheng و Twum A. 2020. et al 2015، و Mouanda G و Gong J. 2019).
- أما بالنسبة **للقدرة على الحصول على الائتمان المصرفي كمحدد في المشاركة في سلاسل القيمة**، يبدو غير مهم بل سالب وغير معنوي في الدول غير البترولية. وربما يرجع ذلك إلى انخفاض درجة الشمول المصرفي في هذه الدول، أو أن الائتمان المصرفي لا يتم توجيهه لصالح تمويل التنمية، وتشهد العديد من الدول ما يعرف بمزاحمة الحكومة للقطاع الخاص في الحصول على التمويل المصرفي.
- كما نلاحظ أن **مؤشرات جودة المؤسسات (الاستقرار السياسي ودور القانون والسيطرة على الفساد)** تميل إلى تقليص المشاركة في مشاركة سلاسل القيمة العالمية لدول المنطقة العربية، والواقع أن متوسط جودة المؤسسات بين الاقتصادات المشمولة بالعينة منخفض نسبيًا؛ كما تعاني من عدم الاستقرار السياسي وارتفاع مستوى الفساد، وبالتالي تمثل حاجزًا أمام المشاركة في تفتيت الإنتاج الدولي.

جدول رقم (3-4)

(ب) نتائج التقدير بالنسبة للدول غير البترولية

	Pooled OLS	Fixed-effects (within) regression	Random-effects GLS regression
log_GVC	Coeff (1)	Coeff (2)	Coeff (3)
log_T_manu	-0.086 (0.0507224)	-0.049 (0.0168701)	-0.049 (0.0168701)
log_FDI	-0.327 (0.068337)	0.047 (0.0271982)	0.047 (0.0271982)
log_HCI	-0.147 (0.2591611)	-0.014 (0.08111)	-0.014 (0.08111)
log_GDPC	1.606 (0.3071691)	0.590 (0.2833591)	0.590 (0.2833591)
log_Law 1	0.190 (0.0524363)	0.068 (0.0189966)	0.068 (0.0189966)
log_DCP	-0.209 (0.0445146)	-0.018 (0.0183454)	-0.018 (0.0183454)
log_Infra	-0.027 (0.0635685)	-0.004 (0.0199842)	-0.004 (0.0199842)
log_Mvlu	-0.386 (0.214679)	0.216 (0.0805091)	0.216 (0.0805091)
log_CostEX 1	-0.005 (0.0307862)	0.005 (0.0096533)	0.005 (0.0096533)
log_Mob	0.237 (0.0407668)	0.239 (0.0207207)	0.239 (0.0207207)
log_Pol	-0.085 (0.0492342)	0.022 (0.0162558)	0.022 (0.0162558)
log_Corr	0.347 (0.0802971)	-0.038 (0.0312923)	-0.038 (0.0312923)
log_IPR	0.143 (0.0918034)	0.156 (0.0303828)	0.156 (0.0303828)
_cons	0.991 (2.937906)	6.421 (2.044024)	6.421 (2.044024)
R2	0.829	0.32	0.829
No. of Countries	5	5	5
Obs.	100	100	100

التوصيات:

- ينبغي للدول العربية أن تركز على الإصلاحات الخاصة بالحوكمة ودفق مستوى جودة المؤسسات، حيث إن ذلك من شأنه أن يحفز بشكل أكبر على تعزيز القدرة على الحصول على فرص أعلى للاندماج في سلاسل القيمة العالمية.
- التوجه نحو مزيد من الإصلاح الهيكلي الهادف إلى مزيد من التنوع الاقتصادي، بما يساعد على الاندماج بشكل أكبر في سلاسل القيمة العالمية. كلما اتسم الاقتصاد بارتفاع حصة التصنيع في القيمة المضافة، كان أكثر قدرة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، يجب على صانعي السياسات في الدول العربية التركيز على تعزيز الروابط الخلفية في سلاسل القيمة العالمية لتعزيز التنوع الاقتصادي.

- **الاستثمار الأجنبي المباشر:** زيادة الانفتاح على الاستثمار الأجنبي المباشر يمكن أن تعزز الروابط الخلفية والأمامية على السواء، وبالأخص السياسات إلى توجيه الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الصناعات التحويلية لتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية داخل الدول غير البترولية.
- **الخدمات اللوجستية والبنية التحتية:** يعد تحسين الخدمات اللوجستية والبنية التحتية وحماية الملكية الفكرية أمرًا بالغ الأهمية لتعزيز مشاركة سلاسل القيمة العالمية، ومن ثم أهمية مواصلة الاستثمارات في شبكات النقل والاتصالات لدعم تكامل سلاسل القيمة العالمية.

الفصل الرابع

أهم فرص وتحديات تعزيز سلاسل القيمة الإقليمية في قطاع السيارات

1-4 مقدمة

تعد صناعة السيارات واحدة من أكثر سلاسل التوريد ديناميكية وتعقيدًا، ولذلك فهي معرضة بشدة لاضطرابات سلسلة التوريد، وتشهد صناعة السيارات تغيرات وتحديات يمكن أن توفر فرصًا للبلدان العربية (المغرب، تونس، الجزائر، مصر، الأردن والسعودية).

ولقد تزايدت أهمية قطاع صناعة السيارات في شمال أفريقيا، وبعد واحدًا من القطاعات الآخذة في التحول على الصعيد الدولي بعد موجة ترحيل الإنتاج الكبير من البلدان المتطورة (الولايات المتحدة وأوروبا) نحو الاقتصادات الصاعدة (سيما في آسيا)، وقد أجبر هذا التغيير كبار المصنعين على البحث عن أسواق جديدة وبلدان جديدة للإنتاج مما يشكل فرصًا واعدة للدول العربية من أجل تعزيز اندماجها في الاقتصاد العالمي.

وقد أدى هذا الأمر إلى حدوث تغيير في خط صناعة السيارات حيث أضحت أكثر توزيعًا على الصعيد الدولي بقيادة مجموعة من الشركات الرائدة، كما ظهرت أشكال علاقات بين الفاعلين الرئيسيين، فيرتقي المصنعون أعلى الهرم ويتحكمون في الأبحاث وبراءات الاختراع والعلامات التجارية. ويتحكم متعهدو التجهيزات بدرجات مختلفة في بقية السلسلة، بينما توجد في أسفل الهرم شركات المناولة التي تعمل بتعاون مع متعهدي التجهيزات من المستوى الأول.

تنظم سلسلة القيمة للسيارات خلال هيكل هرمي (Rudoff Pastor, 2022):

حيث يقع كبار المصنعين للسيارات على قمة الهرم كشركات رائدة مسؤولة عن التصميم، عن العلامات التجارية، والتجميع النهائي.

ينتج موردي المستوى الأول أشباه الأنظمة كاملة Subsystems بالتعاون مع شبكة كبيرة من موردي المستوى الأدنى والمتعاقدين من الباطن، وتقوم علاقات وثيقة بين مجعبي السيارات وموردي المستوى الأول First Tier، لأن هؤلاء الموردين يتولون مسؤولية عملية الإنتاج بكاملها مشتملة على التصميم. وقد تطور هؤلاء الموردون بشكل متزايد إلى أن أصبحوا موردين عالميين لأن الشركات الرائدة تشتترط بالنسبة لكبار مورديها أن يكون لهم تواجد عالمي وقدرات تصميم للأنظمة، وبالتالي فالأنشطة العالمية للشركات الرائدة وموردي المستوى الأول والإنتاج الإقليمي لا يزال مهمًا جدًا في صناعة السيارات.

ولأسباب ترجع لارتفاع تكاليف النقل يصبح الشحن بين القارات عالي التكلفة في أنشطة المصب downstream activities مثل إنتاج سيارات كاملة أو أشباه أنظمة subsystems، والذي يخلق بدوره ضغطًا لخلق موردين supplier co-location داخل أنظمة الإنتاج الإقليمية لأسباب تشغيلية مثل

الإنتاج في التوقيت السليم just in time production، مع قيام تعاون مشترك في التصميم، وتشجيع إقامة منصات عالمية للسيارات المنتجة، ولذلك فإن شبكة الموردين في صناعة السيارات تتكون من عدد كبير من الموردين بعضهم موردين محليين (تمامًا lower tier suppliers) وآخرين هم موردين عالميين مع تواجد محلي (موردي قمة المستوى Top suppliers).

ونظرًا لأسباب سياسية وفنية منذ منتصف الثمانينات اتجه إنتاج أجزاء السيارة الإقليمي نحو تغذية مصانع التجميع النهائي التي تنتج أساسًا للأسواق الإقليمية، وتتخصص العناقيد الصناعية في أنشطة خاصة مثل تصميم السيارات، تجميع نهائي أو تصنيع أجزاء تتشارك في خصائص موحدة مثل المحتوى الإلكتروني، كثافة العمالة، وتتميز هذه المناطق بكبر حجم الاستثمارات في التجهيز الرأسمالي وفي المهارات، ونظرًا للجغرافية الاقتصادية المعقدة لصناعة السيارات يتجه الإنتاج إقليميًا ومحليًا إلى الاعتماد على نماذج كبيرة الحجم وثقيلة في صناعة الأجزاء المتمركزة في مصانع التجميع النهائي لضمان التسليم في المواعيد للموتير، آلات النقل للحركة، المقاعد، الأجزاء الداخلية، والأجزاء الخفيفة بحيث تستفيد من مزايا اقتصاديات الحجم وانخفاض تكاليف العمل (مثل الإطارات، البطاريات، وأسلاك التوصيل).

وترتيبًا على ذلك فإن سلاسل القيمة المحلية والدولية والإقليمية في صناعة السيارات تعد متداخلة مع الهياكل التنظيمية العالمية وعلاقات الأعمال التجارية من أكبر الشركات.

وفي إطار ما تقدم تتحدد أهداف الفصل في مناقشة فرص بناء سلاسل قيمة إقليمية في قطاع صناعة السيارات باعتبارها صناعة متوسطة وعالية التكنولوجيا، وفي ضوء العديد من الدراسات التي تمت على منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تتركز صناعة السيارات في الإقليم العربي، المغرب، تونس، السعودية، الأردن، ومصر.

يناقش هذا الفصل ما يلي:

4-2 بنية سلسلة القيمة لقطاع صناعة السيارات في الدول العربية المعنية

4-2-1 مؤشرات الأداء الصناعي التنافسي للدول العربية المذكورة استنادًا إلى تحليل مؤشرات CIP خلال 2018-2022.

4-2-2 تحليل المشاركة الأمامية والخلفية لسلاسل القيمة الخاص بصناعة السيارات.

4-2-3 حجم الإنتاج من السيارات في الدول المعنية.

4-3 تحليل المبادلات البينية الإقليمية في قطاع السيارات ومع العالم، وخصائص السياسات

الصناعية والتجارية للدول المعنية

4-3-1 تحليل بنية المبادلات البينية الإقليمية خلال عام 2016 ومقارنتها بالموقف 2023.

4-3-2 خصائص السياسات الصناعية والتجارية في مصر (مصر، الجزائر، الأردن، المغرب، وتونس).

4-4 التحليل الرباعي SWOT لأوجه القوة والضعف والفرص والتهديدات المتعلقة بتوطين وخلق تكتل

إقليمي عربي في صناعة السيارات للدول المعنية

1-4-4 نقاط القوة

2-4-4 نقاط الضعف

3-4-4 التحديات والتهديدات

4-4-4 الفرص

5-4 فرص وتحديات بناء سلسلة إقليمية في صناعة السيارات

1-5-4 مزايا وتحديات توطين صناعة السيارات في المنطقة.

2-5-4 الفرص والتهديدات.

6-4 اقتراح مخطط إقليمي من أجل تعزيز سلاسل القيمة في صناعة السيارات في الدول العربية

المعنية

1-6-4 الأهداف

2-6-4 أدوات وآليات تحقيق المخطط الإقليمي

2-4 بنية سلسلة القيمة لقطاع صناعة السيارات في الدول العربية المعنية

تمهيد:

يعد تطور سلاسل القيمة على الصعيد الإقليمي عاملاً محفزاً على النهوض بالتكامل الإقليمي، ويمكن تقاسم شبكات الإنتاج بين عدة اقتصادات عبر سلسلة الإنتاج، وسيُشجع تطوير سياسات قطاعية تكاملية، وفي حالة انسجام على الصعيد الإقليمي، الفاعلين الاقتصاديين على الاستفادة من تفكيك سلاسل الإنتاج لاستيفاء الاحتياجات الخاصة بالبلدان، وتستطيع الشركات العاملة في هذه السلاسل استغلال اختلاف عوامل الإنتاج بين بلدان المنطقة العربية من أجل تعزيز تنافسيتها. لذلك يهتم المبحث الحالي باستعراض مؤشرات الأداء التنافسي الصناعي للدول العربية المعنية، وكذلك تحليل مؤشرات المشاركة الأمامية والخلفية لسلاسل القيمة الخاصة بصناعة السيارات، والتعرف على حجم الإنتاج من السيارات في الدول المعنية.

1-2-4 مؤشرات الأداء الصناعي التنافسي (CIP) للدول العربية (مصر، المغرب، تونس، الأردن

والسعودية)

ويصدر المؤشر عن منظمة اليونيدو ويتألف المؤشر من ثمانية مؤشرات فرعية محددة في إطار ثلاثة أبعاد رئيسية تغطي جوانب مختلفة من الأداء الصناعي للبلد (UNIDO, 2016)، البعد الأول: ويعبر عن

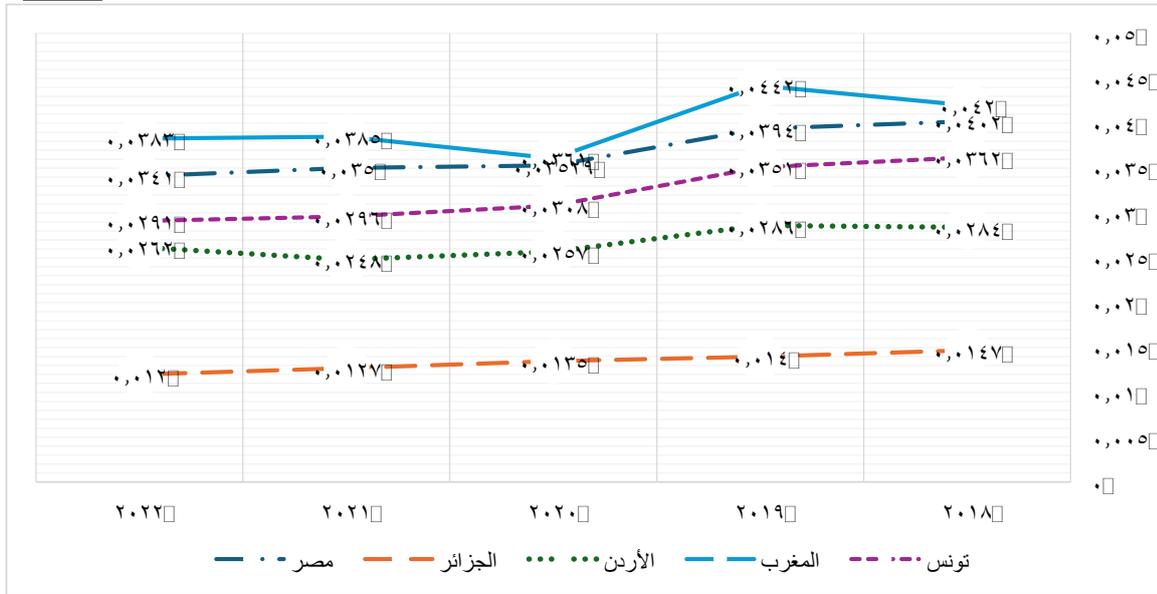
القدرة على الإنتاج والتصدير، البعد الثاني: التعميق التكنولوجي والتطوير، والبعد الثالث: ويقصد بها الأثر العالمي.

جدول رقم (1-4)

قيمة مؤشر الأداء الصناعي التنافسي وترتيب الدول

2022		2021		2020		2019		2018		السنة
الترتيب	قيمة المؤشر	الترتيب	قيمة المؤشر	الترتيب	قيمة المؤشر	الترتيب	قيمة المؤشر	الترتيب	قيمة المؤشر	
67	0.0341	67	0.0350	65	0.03529	64	0.0394	64	0.0402	مصر
100	0.0120	100	0.0127	96	0.0135	100	0.014	98	0.0147	الجزائر
71	0.0262	75	0.0248	75	0.0257	75	0.0286	75	0.0284	الأردن
60	0.0383	61	0.0385	64	0.0361	59	0.0442	63	0.0420	المغرب
70	0.0291	70	0.0296	70	0.0308	69	0.0351	68	0.0362	تونس

Source: UNIDO, 2023



شكل رقم (1-4)

مؤشر الأداء الصناعي التنافسي لدول (مصر، الجزائر، الأردن، المغرب، وتونس)

يُظهر الجدول تطور مؤشر الأداء الصناعي التنافسي لدول (مصر، الجزائر، الأردن، المغرب، وتونس) خلال الفترة من 2018 إلى 2022، مع تتبع ترتيبها بين الدول عالمياً، يعكس هذا المؤشر قدرة الدول على تحسين الإنتاج الصناعي ومكانتها في الأسواق العالمية.

شهدت مصر انخفاضاً تدريجياً في قيمة المؤشر من 0.0402 في عام 2018 إلى 0.0341 في عام 2022، مما أدى إلى تراجع ترتيبها من 64 إلى 67، على الرغم من استقرار الترتيب نسبياً، يشير هذا الانخفاض في القيمة إلى ضعف القدرة التنافسية الصناعية بمرور الوقت.

أما بالنسبة للجزائر سجلت تراجعاً ملحوظاً خلال الفترة نفسها، إذ انخفضت قيمة المؤشر من 0.0147 في 2018 إلى 0.0120 في 2022، كما تراجع ترتيبها العالمي من 98 إلى 100، ما يعكس ضعفاً مستمراً في القدرة التنافسية الصناعية وعدم قدرة الجزائر على تحسين أدائها الصناعي.

كما حافظت الأردن على استقرار نسبي في أدائها الصناعي، حيث تذبذبت قيمة المؤشر بين 0.0284 في 2018 و0.0262 في 2022، مع ثبات ترتيبها العالمي عند 75 حتى عام 2021 قبل أن تتحسن إلى 71 في 2022، يشير هذا الاستقرار مع التحسن الطفيف إلى قدرة الأردن على الحفاظ على مستوى تنافسي صناعي معتدل.

تميزت المغرب بتحسن مستمر في مؤشرها الصناعي، إذ ارتفعت قيمة المؤشر من 0.042 في 2018 إلى 0.0383 في 2022، وتحسن ترتيبه من 63 إلى 60. يعكس هذا التقدم زيادة في القدرة التنافسية الصناعية وتحقيق المغرب لمكانة أفضل على الصعيد العالمي، على الرغم من بعض التذبذبات الطفيفة في القيم.

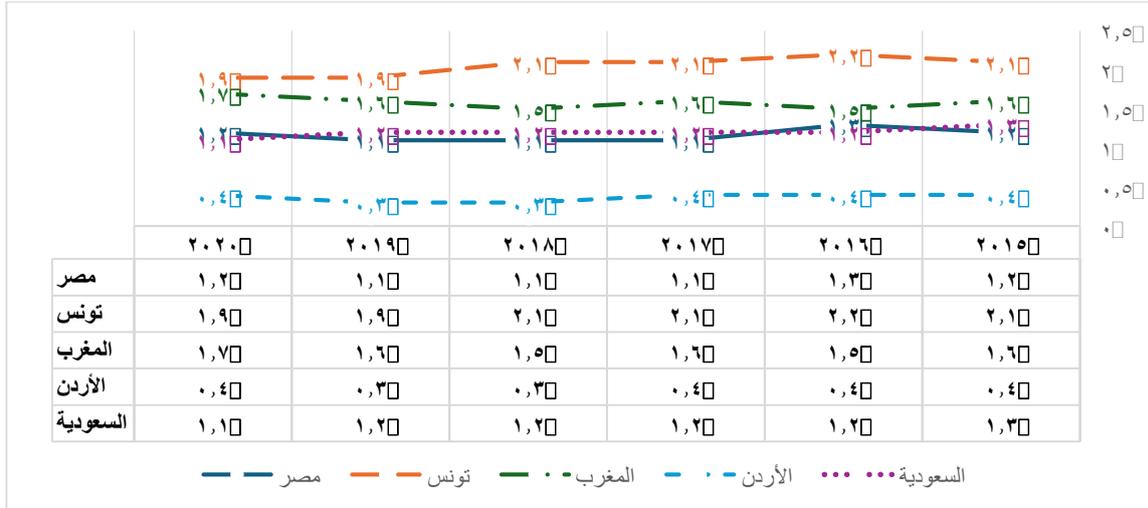
بالنسبة لتونس فقد شهدت تراجعاً في الأداء الصناعي، حيث انخفضت قيمة المؤشر من 0.0362 في 2018 إلى 0.0291 في 2022، كما تراجع ترتيبها من 68 إلى 70، مما يشير إلى انخفاض القدرة التنافسية الصناعية بمرور الوقت.

يتضح مما سبق أن المغرب تظهر تفوقاً بين هذه الدول من حيث التحسن المستمر في القدرة التنافسية الصناعية، بينما تواجه مصر وتونس تراجعاً في أدائهما الصناعي، كما تعاني الجزائر من انخفاض مستمر في هذا المؤشر، في حين أن الأردن حافظت على استقرارها مع تحسن طفيف في السنوات الأخيرة.

4-2-2 تحليل المشاركة الأمامية والخلفية لسلاسل القيمة العالمية الخاصة بالسيارات

يشكل التخصص القطاعي كيفية مشاركة الدول في سلاسل القيمة العالمية سواء من خلال الروابط الأمامية أو الخلفية، ووفقاً لتقرير التنمية 2020 تم تقسيم دول العالم إلى أربع مجموعات رئيسية متمثلة في:

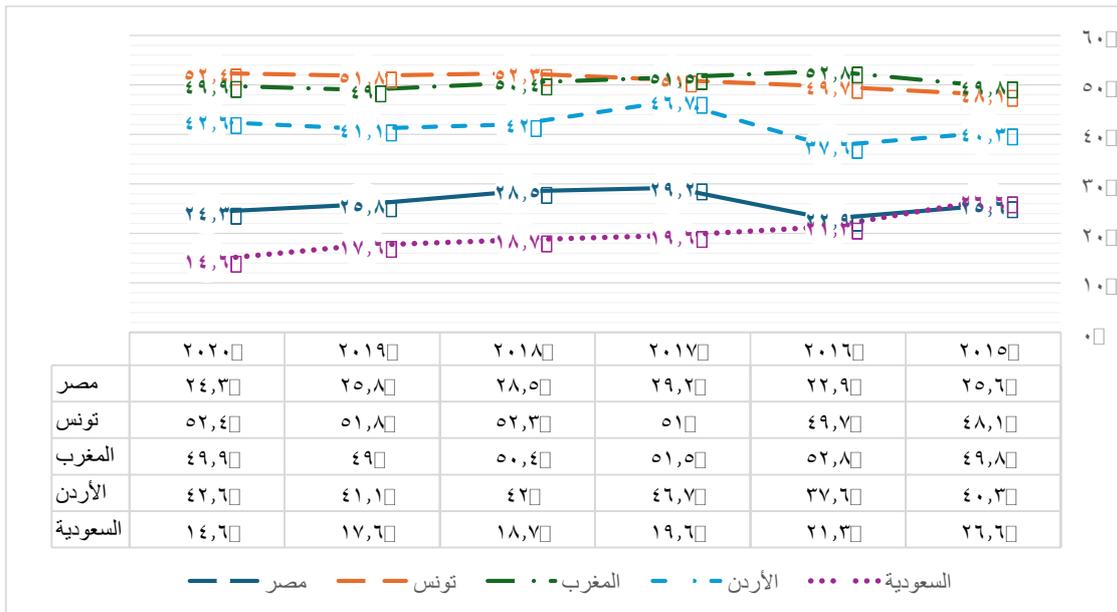
- **المجموعة الأولى:** مجموعة الدول التي تركز على السلع الأولية، ويكون فيها الاندماج الخلفي أقل في هذا النوع وغالباً ما تعتمد على مواردها الطبيعية للاندماج في سلاسل القيمة العالمية (كمثال السعودية حيث إن نسبة المشاركة في التجارة العالمية مركزة في قطاع الصناعات الاستخراجية. والذي يمثل نحو 82.5% من مؤشر المشاركة، وقد انعكس تركيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على درجة استقرار صادرات المملكة حيث إن درجة تشتت أو تذبذب هذه النسبة مرتفعة إذا ما قورنت بكل من تركيا وإسرائيل، حيث بلغ الانحراف المعياري للمملكة السعودية 7% مقابل 2.2%، 3.2% لكل من تركيا وإسرائيل، وذلك لنسبة الصادرات إلى الناتج المحلي الإجمالي (حلمي، أشرف، 2019).



المصدر: جداول (1) – (6) بالملحق.

شكل رقم (2-4)

المؤشرات الأمامية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية في قطاع السيارات خلال السنوات 2015-2020



المصدر: جداول (1) – (6) بالملحق

شكل رقم (3-4)

المؤشرات الخلفية للمشاركة في سلاسل القيمة العالمية في قطاع السيارات خلال السنوات 2015-2020

- **المجموعة الثانية:** مجموعة الدول التي تركز على التصنيع المحدد، ويميل الاندماج الخلفي غالبًا للتوسع بصورة أكبر في دول هذه المجموعة.

- **المجموعة الثالثة:** مجموعة الدول التي تركز على التصنيع المتقدم والخدمات، ويكون الاندماج الخلفي لهذا النوع من الدول هو الأعلى مقارنة بالمجموعات الأخرى.

- **المجموعة الرابعة:** مجموعة الدول التي تركز على الابتكار، ونجد أن المشاركة الخلفية أقل للدول التي تعتمد على الابتكار، وذلك بسبب أن هذه الدول أقل اعتماداً على المدخلات المستوردة.

وسيتم التركيز في هذا القسم على دراسة تطور الروابط الأمامية والروابط الخلفية لصناعة السيارات لكل من مصر وتونس، والمغرب، والسعودية، والأردن.

- **ويلاحظ من الشكل البياني (4-2) أن تونس والمغرب قد حققنا مستويات مرتفعة نسبياً من الاندماج الأمامي في سلاسل القيمة العالمية الخاصة بصناعة السيارات مقارنة بكل من مصر والسعودية، حيث بلغ متوسط حصة القيمة المضافة المحلية المشمولة في صادرات صناعة السيارات والتي يعاد تصديرها نحو 1.9%، 1.7% لكل من تونس والمغرب على الترتيب عام 2020 وهو العام الذي توقفت عنده البيانات من مصدر OECD بينما لم تزد نفس النسب عن 1.2%، 1.1% لكل من مصر والسعودية.**

- **يلاحظ مع تباطؤ معدلات النمو العالمية الناتجة عن أزمة البترول عام 2015، تراجع الروابط الأمامية بصناعة السيارات في كل من المغرب والسعودية، أما مصر فقد تأثرت بتخفيض الجنيه المصري في نوفمبر 2016 والذي انعكس على ثبات معدل الاندماج الأمامي خلال 2017-2019 ثم ارتفع قليلاً في عام أزمة كورونا 2020، أما المغرب فقد تعرض معدل الاندماج للتذبذب، كذلك الأردن فهي أقل الدول العربية المختارة اندماجاً أمامياً في صناعة السيارات، حيث بلغت حصة القيمة المضافة المحلية أداها مقارنة بالدول العربية الأخرى.**

يتضح من الشكل البياني (4-3) أن تونس والمغرب والأردن على الترتيب احتلت المراكز الثلاثة الأولى في عام 2020 من حيث القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في صادرات السيارات حيث ارتفعت مؤشرات الاندماج الخلفية لصناعة السيارات لتسجل 52.4%، 49.9%، 42.9% على الترتيب، يليها مصر والسعودية بروابط خلفية ذات مستويات متوسطة 24.3%، 14.6% لكل منهما على الترتيب في 2020، تعكس هذه المؤشرات كيفية اعتماد تونس والمغرب والأردن على الموارد الخارجية لصناعة السيارات.

- **يلاحظ أن المغرب كانت أكثر نجاحاً في التعامل مع أزمة النفط 2015 إذ بالرغم من ذلك استطاعت أن تكون أكثر اندماجاً خلفياً مع سلاسل القيمة العالمية لصناعة السيارات، وإن كانت المغرب بمستوى أقل من تونس، إذ استطاعت الأولى أن تعزز روابط الاندماج بمعدل نمو في المشاركة من 48.1% في 2015 لتصل إلى معدل مشاركة 52.4% في 2020، أما المغرب فقد استمرت عند مستويات تتراوح ما بين 40.9% - 50.4%.**

- **أما بالنسبة لمصر فقد حافظت على مستوى معدل نمو المشاركة الخلفية في حدود 24%-25% حتى في سنوات التوترات العالمية، وتأثير أزمة كورونا على نقص الإمدادات والتوريد العالمية.**

- **كذلك يتضح أنه فيما يخص السعودية لم تتجح في الحفاظ على مستوى الاندماج المتوسط في القطاع الدولي للسيارات.**

- وإجمالاً على الرغم من تحقيق مصر معدلات نمو متزايدة من القيمة الأجنبية المشمولة في الصادرات خلال بعض الفترات إلا أن مستويات المشاركة الخلفية لمصر في سلاسل القيمة العالمية الخاصة بصناعة السيارات لم تتجاوز متوسط كل من المغرب وتونس، ويشير ما سبق إلى نجاح كل من المغرب وتونس في توظيف القيمة المضافة الأجنبية المباشرة المشمولة في الصادرات في تحقيق معدلات مرتفعة من النمو في القيم المضافة المحلية المشمولة في صادرات، إذ لوحظ من جداول (1) - (6) بالملحق، أن المغرب قد حققت نموًا في القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات خلال السنوات 2015-2020 يتجاوز عدة أمثال مستواه في تونس (أربعة أمثال)، فقد زادت من 971 مليون دولار في 2015 لتصل إلى 1522 مليون دولار في 2019 بداية أزمة كورونا ثم تتخفص بمعدل 8.5% آبان تداعيات الأزمة في 2020، بالمقارنة بقيمة مضافة محلية مشمولة في صادرات السيارات (تونس) قدرها 343.2 مليون دولار عام 2015، ثم 389.7 مليون دولار في 2019 لترتفع إلى 415 مليون دولار في ظل توترات تداعيات الأزمة .

- أما فيما يخص مصر فقد حققت مستويات متواضعة في القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات، وهي ما تصل إلى عُشر القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات في تونس، وربما أدنى كثيرًا مقارنة بالمغرب، وهكذا بتقييم تطور إجمالي القيمة المضافة المحلية المشمولة في صادرات صناعة السيارات لمصر والسعودية والأردن نجد أنها محدودة وضئيلة مقارنة بالنسبة للمغرب وتونس.

- وهذا يعنى وفقاً للجداول (1) - (6) بالملحق أنه لم تكن هناك ترقية للصناعة بالنسبة للدول الثلاثة المذكورة، وربما كانت الجهود مبعثرة وغير مركزة لترقى إلى مستوى الاندماج في أنشطة سلاسل القيمة العالمية الخاصة بالسيارات، وبالنسبة لمصر فإن التوجه نحو الانخراط في سلاسل القيمة العالمية في مرحلة تجميع المنتجات النهائية، والتي تكون أقل من حيث القيمة المضافة المترتبة على الانخراط في مرحلة تجميع وتصنيع مكونات وأجزاء السيارات ذات القيمة المضافة المرتفعة، فغالبًا ما ترتبط الزيادة المحدودة في القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات بالتوجه والتركيز في رفع نسبة المكون المحلي وتخفيض حصة القيمة المضافة الأجنبية، ومن ثم إحداث ترقيات اقتصادية محدودة ومعدلات متواضعة من النمو في القيم المضافة المحلية المشمولة في الصادرات (وهو ما سوف يتبين لنا عند مراجعة السياسات الصناعية والتجارية للدول المعنية).

- لا بد من النظر لطبيعة العلاقة بين المؤشرات الخلفية والأمامية للمشاركة من المنظور الاقتصادي كعلاقة تكاملية إذا ما كان سيترتب على ذلك الحصول على مستلزمات أعلى من حيث الجودة أو أقل من حيث التكلفة بما يضمن زيادة القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات وتحقيق الترقية الاقتصادية للصناعة (مروة نبيل، إيهاب نديم، فادية محمد عبد السلام، 2024).

- تعد زيادة الروابط الخلفية للدولة مؤشراً جيداً لوجود فرصة حقيقية للدول للنهوض بالصناعات المحلية بما ينعكس إيجاباً على القيمة المضافة المحلية المشمولة في صادرات الدول، ولكن يتعين أن يقترن ذلك بسياسات تدعم هذا التوجه.

4-2-3 إنتاج السيارات في الدول العربية (مصر، تونس، الأردن، المغرب والسعودية)

جدول رقم (4-2)

إنتاج السيارات في مصر، المغرب، الجزائر، وجنوب أفريقيا (عدد الوحدات)

الدولة	2016	الحصة	2019	2020	2022	2023
جنوب أفريقيا	335539	%48	631921 (%57.7)	447213 (%57.6)	555889 (%54.4)	633337 (%54.1)
مصر	10930	%2	18500	23754	N.A	N.A
المغرب	313868	%45	403218 (%36.8)	328280 (%42.3)	464864 (45.5)	535825 (%45.7)
الجزائر	42008	%6	60012 (%55)	754 (%09)	2273 (%0.2)	2456 (%0.2)
إجمالي الإنتاج الأفريقي	702345		1095151	776247	1022783	1171422

المصدر: 2016 مأخوذة من الأمم المتحدة اللجنة الاقتصادية لأفريقيا (ديسمبر 2018).

- مؤهلات سلاسل القيمة الإقليمية في شمال أفريقيا، التشخيص القطاعي، ص 73 جدول (35).
أما السنوات 2019-2023 فتشير لبيانات منظمة OICA المنظمة الدولية لمصنعي السيارات، وحسبت المؤشرات بمعرفة الباحث.

(* لا تشمل أرقام إنتاج مصر، ما بين الأقواس تشير إلى حصص إنتاج الدول منسوبة إلى إجمالي الإنتاج الأفريقي بدون أرقام مصر.

ويمكن بمتابعة بيانات الجدول رقم (4-2) أن نلاحظ الآتي:

- اعتلاء جنوب أفريقيا إنتاج السيارات في القارة الأفريقية يليها المغرب، أما الجزائر فحصدتها هامشية لم تتجاوز 2% في عام 2016، ولا تعد مصر منتجاً فاعلاً في القارة، وهذا يعكس أن قطاع صناعة السيارات المغربي هو الأكثر اندماجاً في سلسلة القيمة العالمية ضمن دول شمال أفريقيا.

- هامشية تواجد كل من مصر والجزائر في إنتاج السيارات على مستوى القارة الأفريقية حتى 2016 وفقاً للمصدر نفسه، وتغيب بيانات كل من الأردن السعودية من مصدر منظمة OICA لمصنعي السيارات، تمثل صادرات المكونات نحو 90% من الإنتاج الإجمالي لصناعة السيارات للمغرب، وتمثل صادرات المكونات للسيارات في هياكل السيارات، وأنظمة الجر، والأنظمة الإلكترونية والأنظمة الكهربائية وتهمين

الشركات الأجنبية على هذه الصادرات مع درجة تركيز عالية من أصل 200 شركة تستحوذ 8 شركات على 79% من القيمة الإجمالية.

- ثمة نجاحات حققتها المغرب في السنوات الحديثة، ففي عام 2021 تم تصنيع 403007 وحدة بقيمة صادرات 8.3 مليار دولار منها 3.4 مليار دولار كانت صادرات نهائية للسيارات، وتم إنشاء شبكة تضم أكثر من 230 موردًا من المستويات 1 ، 2 بمعدل إدماج محلي قدره 60%، وتم وضع المغرب كمنصة إنتاج مع دخول عدة مجموعات مثل: موزعي السيارات الألمانية، رينو، سونوب (أجزاء ومكونات)^(*)، وستيلانتييس سوميتومو لأنظمة الأسلاك الكهربائية (مجموعة فنية من النظم والمكونات) ويزاكي يحتل أكبر مصنع في العالم من الأسلاك)، ويتجه التصنيع نحو مكونات أكثر تعقيدًا ذات قيمة مضافة عالية مثل تصنيع المحركات والهندسة والبحث والتطوير فضلاً عن إنتاج نحو 40.000 – 50.000 سيارة كهربائية سنويًا، وقد مكنت عدة عوامل المغرب من اجتذاب الشركات المتعددة الجنسيات ودعم المحتوى المحلي: الاستثمار في البنية التحتية، إنشاء ست مناطق اقتصادية خاصة، وعززت السياسات والخطط الصناعية المحلية مثل خطة تسريع الصناعة 2014-2020، النظام البيئي لصناعة السيارات، توقيع العديد من الاتفاقيات التجارة الحرة، إنشاء مركز تقني إقليمي كأول مركز لاختبار السيارات في أفريقيا (للتحقق من صحة الأجزاء والمركبات وتجانسها) فضلاً عن مكون الاستثمار في التعليم وتنمية المهارات والرقمنة وبرامج تطوير الموردين مع ظهور المعرفة المغربية في تصنيع الأجزاء والمكونات، ويهدف المغرب إلى إنتاج مليون سيارة سنويًا بحلول عام 2025 وتحقيق معدل اندماج محلي بنسبة 80% (UNCTAD, 2023)⁽¹⁾

- وما زالت الأنظمة الإلكترونية المنتج الأكثر تصديرًا ضمن مكونات السيارات، وتنشط العديد من الشركات الصغرى والمتوسطة المغربية في هذا القطاع، وعلى الرغم من ذلك ما زالت حصتها من الصادرات ضئيلة، كما أن مساهمتها في عمليات التجميع محدودة. وفيما يخص تونس بذلت السلطات التونسية جهودًا كبيرة لملاءمة المنتجات الوطنية النسيجية والميكانيكية والكهربائية والإلكترونية مع متطلبات صناعة السيارات، وشجعت المزايا الجبائية والجمركية والقرب الجغرافي فروع الشركات متعددة الجنسيات خصوصًا المختصة في الكابلات وقطع المحركات وأنظمة إغلاق أغطية المحركات والمقاود وأحزمة السلامة وشاشات العرض الإلكتروني وغيرها، وتحتضن تونس عالميًا 230 شركة نشطة في قطاع

(*) بملاحظة أن مرافق إنتاج المنتج النهائي للمركبة تقع بشكل عام على مقربة من العميل، فإنه لعوامل لوجيستية مثل تكاليف النقل فقد أصبح تصنيع وتوريد قطع غيار ومكونات المركبات أكثر عالمية، بالتالي فإن اعتماد صناعة السيارات على الإمداد الفعلي للأجزاء والمكونات يحفز موردي المستوى الأول (قطع الغيار ومكوناتها) على إنشاء مواقعهم بالقرب من مناطق التجميع للمركبات بسبب تكاليف النقل، علاوة على ذلك فإن إمدادات المستوى الثاني (قطع الغيار والمكونات غير المتعلقة بالسيارات)، والمستوى الثالث (المواد الخام وخلافه)، هي أقل اعتمادًا على مصنع المعدات الأصلية في سلسلة التوريد.

(1) أشار المصدر نفسه أن غالبية صادرات السيارات بين البلدان الأفريقية هي شاحنات 57% تليها سيارات الركوب 25%، ونظرًا لقدرة منطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية على تعزيز التجارة داخل القارة فمن المحتمل تزايد الطلب على الإنتاج الإقليمي وتوريد الجرارات والحافلات والسيارات لنقل البضائع.

مكونات صناعة السيارات من ضمنها 134 شركة توجه إنتاجها للتصدير، يبقى فرع العناصر الكهربائية في السلسلة أكثر عناصرها تطوراً (اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ، 2018).

وثمة فارق بين التجربتين المغربية والتونسية ومثلتها الجزائرية، وهو أن نشاط تركيب السيارات في الجزائر قد شاهد تطوراً ارتبط بتجميع نحو 260 ألف سيارة عام 2018 بشكل كبير للوفاء بطلب السوق المحلي، ولا تنتمي الجزائر إلى سلاسل القيمة العالمية كمورد بل كمستهلك، وتأتي الجزائر وراء جنوب أفريقيا كثاني سوق للسيارات والشاحنات في أفريقيا بمتوسط 350 ألف عربة جديدة مستوردة سنوياً ولا تتجاوز صادرات قطاع صناعة السيارات 321 ألف دولار، 72.6% منها موجهة نحو السوق التونسية (اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، 2018).

وبالنسبة لمصر كان الهدف منذ عام 1957 إنتاج أول سيارة مصرية 100%، لكن شركة النصر التي أنشأت لم تحقق هذا الهدف أبداً بل اكتفت بتجميع 19 موديلاً من موديلات علامة الفيات، وقد دفع الانتقال نحو اقتصاد السوق وظهور موديلات جديدة في السوق المصرية إلى إغلاق هذه الشركة، ويوجد في مصر عدد كبير نسبياً من مصانع السيارات 16 مصنعاً التي تقوم بتجميع الكثير من الطرازات لكن حجم إنتاج معظمها صغير وقد لا تتجاوز 200 سيارة سنوياً وهو لم يحقق وفورات الحجم الكبير في الإنتاج، كما يوجد عدد كبير من الشركات المغذية/الموردة (نحو 500 شركة)، لكن ما يشتغل منها بتصنيع مكونات السيارات قد لا يزيد على 82 شركة، ويعد كل من Valeo, Bright skies Technology الموردان الرئيسيين للمستوى الأول في مصر، أما منتجات موردي المستويين الثاني والثالث فتتخصص في الإطارات والأنابيب الداخلية والزجاج والمساحات وأجزاء الألومنيوم والأسلاك الكهربائية (الضفائر) والبطاريات والفلاتر وخامات التجديد للسيارات والأجزاء البلاستيكية ومخففات الصدمات. ومن بين الشركات الخمسمائة هناك نحو 80 مورداً من المستوى الثاني وخمسة موردين من المستوى الأول الذي يزود مصانع التجميع العالمية (Tier 1).

وتوجد فجوة كبيرة ما بين حجم السوق المصري للمركبات (الطلب المحلي) وإن كان يتسم بالتواضع وحجم الإنتاج المحلي الضعيف من المركبات والذي بلغ 71600 ألف مركبة في عام 2018 (فادية عبد السلام، وآخرون، 2023)، وما يؤيد ضآلة هذا الإنتاج من السيارات بالنسبة لمصر ما ورد من قيم أتيحت من خلال مصدر بيانات مصنعي OICA الدولية لمصنعي السيارات حول مصر في عام 2016 والتي تأثرت بتراجع قيمة الجنيه المصري أمام الدولار حتى أرقام الإنتاج في سنتي 2019، 2020 وتحت تأثير أزمة كوفيد والتي شهدت تراجع أرقام الإنتاج حتى في جنوب أفريقيا والمغرب (جدول رقم 4-2) (أخدين بعين الاعتبار اختلاف التقدير بين المصادر المحلية والدولية)، يضاف إلى وضعية مصر بشكل عام تشتت السوق وصغر حجم الإنتاج مع معاناة صناعة المكونات (وصعوبة تصنيع بعضها مثل محركات السيارات والإلكترونيات لعدم توافر خامات التصنيع محلياً وفقر الاستثمار في البحوث والتطوير وبناء كوادر قادرة

على مواكبة التقدم التكنولوجي) لغياب الاستثمار المباشر ولاعتمادها على المبيعات للسوق المحلي مع قلة الشركات مختلطة الجنسية بين مصنعي تجهيزات السيارات.

ووفقًا لأحد الدراسات التي تناقش مستقبل صناعة السيارات في العالم العربي فإن البلدان العربية تعد من الأسواق المحدودة للسيارات في العالم، حيث بلغ نصيبها نحو 2.5% من المبيعات العالمية (إبراهيم نوار، 2022)⁽¹⁾، وهي لم تنجح حتى الآن في إقامة صناعة سيارات متقدمة قادرة على المنافسة محليًا وعالميًا باستثناء النموذج المبهر في المغرب.

وفي إطار الحديث عن خبرة مصر في صناعة السيارات التي بدأت في الخمسينات من القرن الماضي ذكر أن مبيعات السيارات الجديدة في السنوات الأخيرة يتراوح ما بين 200.000 إلى 250.000 سيارة سنويًا، وتقدر المنظمة الدولية لمصنعي السيارات الإنتاج المحلي في عام 2021 بنحو 24000 سيارة، وهو الرقم نفسه للعام السابق (جدول رقم 4-2) في الدراسة الحالية)، وقد خضع الإنتاج لأعلى كمية بلغت 126.700 سيارة في عام 2010 وتراجع إلى 56000 سيارة كمتوسط سنويًا خلال الفترة 1997-2021. هذا مع العلم بأن مصر بدأت فعليًا خطوات فعلية لتوطين صناعة السيارات والصناعات المغذية في منتصف 2022 بالاتفاق على إقامة مجمع للصناعة في شرق بورسعيد بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس لإنشاء مجمع بطاقة إنتاجية تبلغ 57000 سيارة سنويًا كمرحلة أولى، أما بالنسبة لسوق قطع الغيار والإكسسوارات (تتراوح قيمتها ما بين مليار، ملياري دولار)، فإن الواردات من الصين واليابان وكوريا تستحوذ عليها بالكامل تقريبًا. غير أن صعوبات الاستيراد في الظروف الحالية (حرب غزة، روسيا/أوكرانيا) كانت حافزًا لتحريك النمو في صناعة المكونات المحلية خصوصًا في البطاريات، الإطارات، الزجاج، وأجزاء أنظمة نقل الحركة والسرعة والأسلاك الكهربائية وخلافه، وهو ما يتفق مع ما ذكرناه آنفًا، وفي إطار الاتفاق مع الجانب الصيني شركة دونغ فينغ لم تنجح المفاوضات ولم تكتمل بخصوص مشروع إنتاج سيارة كهربائية، إلا أنه تم الاتفاق لاحقًا مع مجموعة ستيلانتس (عن طريق وكيلها مجموعة منصور) العالمية لإنشاء مصنع لإنتاج سيارة كهربائية للسوق المصري، ومن المتوقع إنشاء المصنع في عام 2025 والذي يستهدف من خلاله ترويج طرازات جديدة إلى السوق المصري ولأغراض التصدير إلى أسواق الدول الأفريقية، إضافة إلى المغرب والجزائر وجنوب أفريقيا حيث تتواجد فروع المجموعة. يضاف إلى ذلك إعلان وزارة الكهرباء إقامة 1000 محطة للشحن الكهربائي السريع للسيارات سنويًا لمدة ثلاث سنوات بطاقة شحن تصل إلى 50 كم/ساعة.

(1) إن التفكير في توطين صناعة السيارات في الدول العربية يجب أن يأخذ في اعتباره أن مستقبل صناعة السيارات التقليدية أصبح مغلقًا ومحكوم بتواريخ محددة منها وقف إنتاج سيارات جديدة تعمل بالمحركات التقليدية عام 2035 ثم حظر تسير هذه السيارات تمامًا في عام 2050، وهو ما يفتح السوق كلها للسيارات الكهربائية، وكذلك تلك التي تعمل بالوقود النظيف مثل الهيدروجين الأخضر.

وكما هو معلوم فإن المغرب تستحوذ على المركز 19 بين الدول المنتجة للسيارات على العالم، وعلى صعيد معايير المنافسة، وتلعب صناعة السيارات دوراً قيادياً في الصادرات إذ سجلت 3 مليار يورو متقدمة على صادرات الفوسفات التي بلغت 2.9 مليار يورو، تستحوذ الأسواق الأوروبية وحدها على 80% من الصادرات.

هذا وقد نقلت بالفعل بعض الشركات المتخصصة في المكونات أنشطتها من أوكرانيا بسبب الحرب إلى مصانعها في المغرب وتونس ومصر ودول أخرى، هذا فضلاً عن قيام تويوتا اليابانية بافتتاح مصانع لها في المغرب باعتبارها المركز الرئيس لصناعة السيارات في أفريقيا.

وفي سياق إنتاج السيارات الكهربائية وقعت المغرب العديد من اتفاقيات التعاون الاستراتيجي بين مجموعة رينو والشركة المغربية الرائدة في صناعة إلكترونيات السيارات المتخصصة في تصميم وإنتاج نظم أشباه الموصلات للسيارات الكهربائية والسيارات التي تستخدم محركات تعمل بالوقود والهجين، وأضافت المغرب إبرام اتفاقات مع الشركات الصينية (بي واي دي) لإنتاج سيارات كهربائية (2017) (إبراهيم نوار، 2022).

وتستهدف السياسة الصناعية في المغرب تحقيق استقرار وتحقيق الاندماج اقتصادياً مع الاتحاد الأوروبي في ظل أربعة أهداف رئيسية:

- 1- قيادة صناعة السيارات لقطاع الصناعات الهندسية والتحويلية بشكل عام.
- 2- الوصول إلى نسبة مكون محلي يقترب من 80% عام 2025، (وهو ما سبقت إليه الإشارة آنفاً).
- 3- الانتقال تدريجياً من إنتاج السيارات التقليدية العاملة بمحركات الاحتراق الداخلي إلى السيارات الكهربائية.
- 4- زيادة مساهمة رأس المال المغربي في الصناعة وتحقيق زيادة في كفاءة رأس المال.

وتشير أحدث التصريحات الرسمية إلى قيام شركة تسلا عملاق صناعة السيارات الكهربائية بتوقيع اتفاق على إنشاء مصنع ضخم لإنتاج بطاريات السيارات الكهربائية على اعتبار المزايا النسبية التي تتوافر لدى المغرب من الاحتياطات المعقولة من الكوبالت والليثيوم لإقامة صناعة للبطاريات (بحدود إنتاج 500.000 بطارية سنوياً).

وبشكل داعم للصناعة اتخذت الحكومة المغربية إجراءات منذ 2021 لتخفيض معدل الضريبة الجمركية على خلايا بطاريات الليثيوم -أيون إلى 17.5% بدلاً من 40% (حيث تشكل تكلفة بطاريات السيارات الكهربائية ما يتراوح ما بين 30% إلى 40% من قيمة السيارة، ويتم استيراد خلايا الليثيوم من دول شرق آسيا).

وبطبيعة الحال يتطلب ذلك التوسع في إنشاء مراكز تدريب تكنولوجي متقدم، إنشاء مدارس فنية متخصصة، وتعديل في مناهج دراسة العلوم والرياضيات والحاسب في مراحل التعليم.

وقد استجابت برامج التنمية في المغرب لتطوير المرافق المادية القائمة وإنشاء مشروعات بنية أساسية جديدة (في الموانئ والطرق والسكك) ويشهد على ذلك إنشاء خط سكك حديد البراق الذي يربط بين الدار البيضاء وطنجة، ويربط بين المنطقة الصناعية في الدار البيضاء وميناء طنجة أحدث الموانئ الأفريقية وأكثرها تطورًا، وفي ضوء هذه التحسينات والتطورات قامت شركة رينو بنقل عمليات تصنيع رينو "رينو سانديرو" بأكملها من رومانيا إلى مصانعها في الدار البيضاء وطنجة للإفادة من انخفاض تكلفة العمل إلى 50% عما هي عليه في رومانيا (إبراهيم نوار، 2022).

3-4 تحليل المبادلات الإقليمية في قطاع السيارات ومع العالم وخصائص السياسات الصناعية

والتجارية للدول المعنية

تمهيد

يشهد قطاع صناعة السيارات تحولات كبيرة على الصعيد الدولي، حيث ظهرت موجة من انتقال الإنتاج من الدول المتقدمة (الولايات المتحدة، ودول أوروبا والصين) نحو الاقتصادات الصاعدة خصوصًا الآسيوية حيث أجبر كبار المصنعين على البحث عن أسواق جديدة وبلدان جديدة كمراكز للإنتاج. وتتميز الاقتصادات الصاعدة بانخفاض متوسط الأجور مما يجعل تكلفة الإنتاج تحقق اعتبارات التنافسية مع الجودة، وتتزايد أهمية صناعة السيارات في شمال أفريقيا وخاصة بفضل القرب الجغرافي من أوروبا، حيث أبرمت العديد من بلدان دول شمال أفريقيا والأردن والسعودية اتفاقيات للتجارة الحرة، مما يشكل فرصًا واعدة لدول شمال أفريقيا والسعودية والأردن من أجل تعزيز اندماجها الإقليمي العربي والأفريقي ومع الاقتصاد العالمي، ويأتي المغرب متبوعًا بتونس ومصر في الصدارة بينما تبقى صادرات بقية بلدان المنطقة العربية سواء الواقعة في شمال أفريقيا أو في آسيا العربية في هذا القطاع ضئيلة. حيث ما زالت أسواقها الداخلية في العديد من الدول العربية صغيرة الحجم.

في ضوء السياق السابق يستهدف المبحث الحالي التعرف على بنية المبادلات البينية الإقليمية في شمال أفريقيا والأردن خلال سنتي 2016، 2023، ويهدف التعرف على الوضعية الفعلية لهذا القطاع، وقد يساعد على التعرف على أسباب ذلك، مناقشة خصائص السياسات الصناعية والتجارية للاقتصاديات المعنية.

1-3-4 تحليل بنية المبادلات البينية الإقليمية خلال 2016 ومقارنتها بالموقف والوضعية خلال 2023

جدول رقم (3-4)

الصادرات الإقليمية والعالمية في قطاع صناعة السيارات بشمال أفريقيا والأردن لسنة 2023

الصادرات البينية في شمال أفريقيا بالنسبة المئوية من مجموع صادرات قطاع السيارات	إجمالي صادرات صناعة السيارات إلى العالم	إجمالي صادرات صناعة السيارات إلى شمال أفريقيا	بلدان المواجهة						
			المغرب	الأردن	تونس	الجزائر	مصر		
16.7%	134569	22488	4	9221	142	211	-	مصر	بلدان المنشأ
16.4%	329	54	-	-	-	-	54	الجزائر	
8.4%	631715	53107	12888	1013	-	25450	482	تونس	
3.9%	132679	5216	-	-	224	161	4831	الأردن	
0.54%	7971837	42934	-	565	31823	234	6937	المغرب	

المصدر: خرائط التجارة، مركز التجارة الدولي، أما النسب فقد حسبت بمعرفة الباحث.

https://www.trademap.org/Product_SelCountry Accessed on: 3 Oct 2024.

يُظهر الجدول أن صادرات مصر من السيارات إلى دول شمال أفريقيا تتوزع بشكل متفاوت، حيث بلغت الصادرات إلى الجزائر 211 ألف دولار، وإلى تونس 142 ألف دولار، بينما تعد الأردن أكبر سوق إقليمي للسيارات المصرية، حيث بلغت صادرات مصر إليها 9.221 مليون دولار. وفي المقابل، كانت الصادرات إلى المغرب ضئيلة جداً، حيث لم تتجاوز 4 آلاف دولار. كما بلغت إجمالي صادرات مصر إلى شمال أفريقيا بلغ 22.488 مليون دولار، بينما بلغ إجمالي صادراتها إلى العالم 134.569 مليون دولار. أما النسبة البينية للصادرات داخل شمال أفريقيا تمثل 16.7% من إجمالي صادرات السيارات، مما يشير إلى أن الجزء الأكبر من صادرات مصر موجه إلى الأسواق العالمية خارج المنطقة، بينما تستحوذ الدول الإقليمية على حصة مقبولة نسبياً.

وتصدر تونس من السيارات إلى دول شمال أفريقيا وخاصة الجزائر والمغرب. فقد بلغت صادرات تونس إلى الجزائر ما يقدر بـ 25.450 مليون دولار، وإلى المغرب 12.888 مليون دولار، في حين بلغت صادراتها إلى الأردن 1.013 مليون دولار. أما الصادرات إلى مصر فقد سجلت 482 ألف دولار. إجمالي

صادرات تونس إلى شمال أفريقيا بلغ 53.107 مليون دولار، بينما بلغ إجمالي صادراتها إلى العالم 631.715 مليون دولار، كما تمثل الصادرات البينية داخل شمال أفريقيا 8.4% من مجموع صادرات قطاع السيارات في تونس، مما يشير إلى أن تونس تعتمد بشكل محدود على الأسواق الإقليمية ضمن شمال أفريقيا، مع حصة كبيرة من صادراتها موجهة للأسواق الدولية أيضاً.

يُظهر الجدول أن صادرات الأردن من صناعة السيارات إلى دول شمال أفريقيا تركزت بشكل أساسي على مصر، حيث بلغت الصادرات 4.831 مليون دولار. أما الصادرات إلى الجزائر وتونس، فقد بلغت 161 ألف دولار و224 ألف دولار على التوالي، بينما لا توجد بيانات صادرات إلى المغرب. كما بلغت إجمالي صادرات الأردن إلى شمال أفريقيا 5.216 مليون دولار، في حين أن إجمالي صادراته إلى العالم بلغت 132.679 مليون دولار. تمثل الصادرات البينية في شمال أفريقيا 3.9% فقط من إجمالي صادرات قطاع السيارات الأردني، مما يشير إلى أن الأردن تعتمد بشكل أكبر على الأسواق العالمية مقارنة بدول شمال أفريقيا.

كما يتضح أن صادرات المغرب من صناعة السيارات تتركز بشكل أساسي على تونس، حيث بلغت الصادرات إليها 31.823 مليون دولار، وهي الأعلى بين دول شمال أفريقيا. أما الصادرات إلى مصر فقد بلغت 6.937 مليون دولار، بينما كانت الصادرات إلى الجزائر والأردن متواضعة نسبياً عند 234 ألف دولار و565 ألف دولار على التوالي. إجمالي صادرات المغرب إلى شمال أفريقيا بلغ 42.934 مليون دولار، في حين بلغ إجمالي صادراته إلى العالم 7.971837 مليار دولار. تمثل الصادرات البينية داخل شمال أفريقيا 0.54% فقط من إجمالي صادرات قطاع السيارات في المغرب، مما يشير إلى أن المغرب يعتمد بشكل كبير على الأسواق العالمية، في حين تشكل الأسواق الإقليمية نسبة ضئيلة من إجمالي صادراته.

جدول رقم (4-4)

الصادرات الإقليمية والعالمية في قطاع صناعة السيارات بشمال أفريقيا والأردن عام 2016

الصادرات البيئية في شمال أفريقيا بالنسبة المئوية من مجموع صادرات قطاع السيارات	إجمالي صادرات صناعة السيارات إلى العالم	إجمالي صادرات صناعة السيارات إلى شمال أفريقيا	بلدان المواجهة						
			المغرب	الأردن	تونس	الجزائر	مصر		
5.44%	152581	8295	0	-	114	613	-	مصر	بلدان المنشأ
72.59%	321	233	-	-	233	-	-	الجزائر	
16.12%	504217	81285	4879	-	-	72799	212	تونس	
-	-	-	-	-	-	-	-	الأردن	
8.45%	3139072	265344	-	-	28783	5996	228654	المغرب	

المصدر: الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، (2018): مؤهلات سلاسل القيمة الإقليمية في شمال أفريقيا التشخيص القطاعي.

أما بالنسبة لمقارنة البيانات المتاحة للصادرات للدول المشار إليها بين 2016 و 2023:

في عام 2023، بلغت صادرات مصر من صناعة السيارات إلى شمال أفريقيا 22.488 مليون دولار، بينما سجلت إجمالي صادراتها إلى العالم 134.569 مليون دولار، مما يشير إلى تحسن كبير في الأداء مقارنة بالسنوات السابقة. شكلت الصادرات البيئية داخل شمال أفريقيا 16.7% من إجمالي صادرات القطاع، وهو ارتفاع ملحوظ عن 5.44% التي كانت عليه في عام 2016. هذا التحسن في النسبة يعكس زيادة في قدرة مصر على توجيه صادراتها نحو الأسواق الإقليمية.

بينما سجلت الجزائر في عام 2023 صادرات إلى شمال أفريقيا بلغت 54 ألف دولار، وإجمالي صادرات إلى العالم قدره 329 ألف دولار، ومن الواضح أن قطاع السيارات في الجزائر لا يقوم بدور المورد إنما يكتفي بدور المستهلك، وأن الجزائر ليس لها تواجد على الساحة العالمية وأنها تعتمد على واردات السيارات من تونس والمغرب بشكل أقل.

كما بلغت صادرات تونس من صناعة السيارات إلى شمال أفريقيا في عام 2023 نحو 53.107 مليون دولار، بينما إجمالي صادراتها إلى العالم وصل إلى 631.715 مليون دولار. على الرغم من زيادة الصادرات، انخفضت النسبة المئوية للصادرات البيئية إلى 8.4% مقارنة بـ 16.12% في عام 2016.

هذا التراجع يشير إلى أن تونس تركز بشكل أكبر على توجيه صادراتها نحو الأسواق العالمية بدلاً من الاعتماد على السوق الإقليمي.

حققت الأردن في عام 2023 صادرات لصناعة السيارات إلى شمال أفريقيا بلغت 5.216 مليون دولار، وإجمالي صادرات عالمية قدرها 132.679 مليون دولار، مع نسبة صادرات بينية داخل شمال أفريقيا تبلغ 3.9%. لم تُسجل الأردن أي صادرات في عام 2016، مما يدل على دخولها المتأخر إلى السوق الإقليمي وتطور قدراتها التصديرية خلال السنوات الماضية.

في عام 2023، بلغت صادرات المغرب إلى شمال أفريقيا 42.934 مليون دولار، بينما إجمالي صادراتها إلى العالم قدر بـ 7.971837 مليار دولار. ومع ذلك، تراجعت نسبة الصادرات البينية إلى 0.54% مقارنة بـ 8.45% في عام 2016. هذا الانخفاض في النسبة يعكس تركيز المغرب المتزايد على التصدير إلى الأسواق العالمية، مع انخفاض كبير في اعتمادها على السوق الإقليمي.

أظهرت كل من مصر والأردن تحسناً ملحوظاً في صادراتهما إلى شمال أفريقيا والعالم خلال عام 2023، مما يعكس زيادة في قدرتهما التنافسية في هذا القطاع. في المقابل، شهدت الجزائر تراجعاً كبيراً في اعتمادها على السوق الإقليمي إلا كمستورد ومستهلك، بينما حققت تونس زيادة في إجمالي صادراتها، إلا أن هناك انخفاضاً في نسبة الصادرات البينية، مما يدل على توجيهها نحو الأسواق العالمية بشكل أكبر. من جانبها، المغرب قامت بتحول كبير نحو الأسواق العالمية، مع تراجع كبير في نسبة الصادرات البينية إلى شمال أفريقيا، مما يعكس تركيزها على التصدير للأسواق الدولية مع ملاحظة أن المغرب قد استثمرت اتفاقية أغادير في 2016 في توسيع تجارتها مع مصر وتونس.

ويكمن التحدي الرئيس في بنية المبادلات الإقليمية مع صغرها بين الدول المعنية انحصارها في السيارات السياحية لا المكونات مما يشير إلى أن تكامل سلسلة القيمة الإقليمية العربية محدود (اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، 2018).

4-3-2 السياسات الصناعية والتجارية في (مصر - الجزائر - الأردن - المغرب - تونس - والسعودية)

مصر:

تم إطلاق البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات (AIDP) خلال معرض التجارة الأفريقية 2023، ويهدف إلى تطوير صناعة السيارات والصناعات المغذية لها في مصر، مع التركيز على دور القطاع الخاص. يوفر البرنامج حوافز استثنائية، بما في ذلك حوافز نقدية تصل إلى 50 ألف جنيه وإعفاءات ضريبية، لتعزيز توطيد صناعة المركبات الكهربائية. تم إنشاء وحدة صناعة السيارات التابعة لوزارة التجارة والصناعة لوضع إرشادات للاعتماد والتأهيل لمصنعي السيارات، وتطوير نظام معلومات شامل لحساب القيمة المضافة المحلية.

علاوة على ذلك، تم تشكيل المجلس الأعلى لصناعة السيارات بموجب قانون رقم 162 لسنة 2022، والذي يهدف إلى تطوير القطاع من خلال وضع السياسات العامة والتنسيق مع الجهات المعنية. كما تم إصدار قرار رقم 271 لسنة 2018 لتعديل نسبة المكون المحلي، مما يتطلب ألا تقل نسبة التصنيع المحلي عن 46% ووجب استكمالها عن طريق تصدير مكونات محلية وسيارات تامة الصنع محلياً فضلاً عن احتساب نسبة مساهمة المكونات عن نسبة التصنيع المحلي للسيارات على أساس القيمة المضافة المحققة، وألا تقل عن 25%. نجحت الحكومة أيضاً في جذب شركات عالمية مثل نيسان وجنرال موتورز لتأسيس مصانع في مصر، مما يعكس التوجه نحو تعزيز الصناعة المحلية وتحقيق الأهداف الاستراتيجية في هذا القطاع (الاستراتيجية الوطنية لتنمية صناعة السيارات، 2024).

وقد عبرت الحكومة عن رغبتها في توطيد صناعة السيارات الكهربائية في مصر في إطار أهداف رؤية التنمية المستدامة 2030 عبر صياغة استراتيجية واضحة للشراكة بين القطاع العام والخاص والمتمثل في الشركات الخاصة لإنتاج وتصنيع السيارات للتحويل من سياسة التجميع إلى سياسة التصنيع المحلي ودعم وتطوير الصناعات المغذية لصناعة السيارات الكهربائية بمكون محلي تتراوح نسبته بين 50% - 60%.

وتقوم استراتيجية التوطين المحلي على عدة ركائز تتمثل في إنشاء 1000 محطة شحن كهربائية وإحلال جزء من أسطول السيارات الحكومية، وكذلك الإعلان عن حزمة من قرارات الدعم والحوافز للمستهلكين وكذلك لمنتجات الصناعات المغذية بشرط الالتزام بالمكون المحلي بالإضافة إلى زيادة الإنفاق على أنشطة البحث والتطوير وزيادة الدورات للعمالة الفنية (مجلس الوزراء، منتدى السياسات العامة، العدد الخامس).

الجزائر:

شرعت الجزائر منذ عام 2020 في وضع استراتيجية قطاعية للتأهيل الصناعي تهدف إلى تطوير الإنتاج المحلي من خلال مجموعة من التدابير الداعمة، بما في ذلك اعتماد ثلاثة برامج تشجع الإنتاج المحلي وتمنح المستثمرين مزايا ضريبية وإدارية. تم تنفيذ نظام خاص بجمركة خطوط ومعدات الإنتاج وفقاً للقانون التنفيذي رقم 20-312، إضافة إلى تنظيم نشاط إنتاج المعدات الإلكترونية بموجب القانون التنفيذي رقم 20-313 (مصطفى، بو عقل، 2019).

فيما يتعلق بصناعة السيارات، تم طرح عدة مشروعات وقوانين، أبرزها مشروع قانون إلزام شركات السيارات بتصنيع قطع الغيار محلياً، والقانون الرئاسي رقم 09-222 الذي أنشأ مؤسسة تطوير صناعة السيارات بتيارت بهدف تصميم ودراسة وتطوير وإنتاج وتسويق سيارات النقل، كما قدم قانون المالية لسنة 2014 حوافز للمستثمرين، بينما نظم القانون 17-344 لسنة 2017 شروط ممارسة نشاط إنتاج وتركيب المركبات، هذه الجهود تهدف جميعها إلى تعزيز القدرات الإنتاجية في الجزائر وزيادة الاعتماد على الصناعة المحلية.

ولقد اجمعت العديد من الرؤى عن غياب عمليات تصنيع حقيقية للسيارات في الجزائر باعتبار أن المصانع ما هي إلا ورش لإنتاج قطع غيار بسيطة وإن ما يحدث فيها سوى عمليات تجميع وتركيب لقطع السيارات وملحقاتها، كما أن المتعاملين الأجانب يقومون بتوريد الجزائر بسيارات مصنعة جاهزة ومفصلة وهو ما يحد من استفادتها من المزايا المرتبطة بالشراكة والاستثمار والخاصة بنقل التكنولوجيا والخبرة وترفيه الكفاءات الوطنية ورفع نسبة الاندماج.

الأردن:

أعلنت وزارة الصناعة والتجارة والتموين في الأردن عن إقرار وثيقة السياسة الصناعية 2024-2028، التي أقرها مجلس الوزراء، وتهدف إلى تعزيز خمس صناعات عالية القيمة تشمل: الصناعات الغذائية، الدوائية، المحيكات، الكيماوية، والهندسية. تركز الوثيقة على ثلاثة محاور رئيسية: البيئة التنافسية والإنتاجية، القيمة المضافة للتصنيع، وتنويع المنتجات، وتشمل خطة تنفيذية تحتوي على 34 أولوية. تهدف السياسة إلى تعزيز التنمية الصناعية من خلال إنتاج سلع ذات قيمة مضافة وتوفير فرص عمل، مع التركيز على التحول نحو الإنتاج المستدام (موقع وزارة الصناعة والتجارة والتموين، الأردن، 2024).

تتضمن الأهداف الفرعية تعزيز سلاسل القيمة، تحسين جودة المنتجات، تطوير المهارات العمالية، وخفض تكاليف الإنتاج، بالإضافة إلى دعم التحول نحو الاقتصاد الأخضر والابتكار التكنولوجي. جاءت الوثيقة بعد مشاورات مع القطاعين العام والخاص، وستتولى وزارة الصناعة تنفيذ الخطة ضمن جدول زمني محدد. تم تصميم محاور السياسة لتكون قابلة للقياس من خلال عدد من الأهداف والتدخلات الملموسة، وتعالج التحديات التي تحد من القدرة التنافسية للنمو الصناعي. تم الاسترشاد في صياغة الأهداف من خلال الأولويات في رؤية التحديث الاقتصادي 2033، نتائج تحليل الأداء الصناعي، والمداخلات الناتجة عن المشاورات العامة من خلال عدة محاور أساسية: البيئة التنافسية والإنتاجية، القيمة المضافة للتصنيع وتنويع المنتجات (منطق التدخل الخاص بالسياسة الصناعية، 2024-2028).

المغرب:

لقد لعبت الحكومة دوراً محورياً في هذا النمو بإعطاء الأولوية لقطاع السيارات في سياستها الصناعية، وتهدف سياسة صناعة السيارات في المغرب إلى تعزيز الصادرات وخلق فرص العمل وتحسين التكامل المحلي والاستدامة. يعتمد المغرب على مفهوم النظم البيئية الصناعية المتكاملة لتطوير ستة أنظمة بيئية، تشمل الكابلات والمعادن والأختام، والبطاريات، وتصميمات المركبات، والمحركات. تُدار هذه الأنظمة بالتعاون مع المقاولين والمصنعين العالميين والجمعية المغربية لصناعة وتجارة السيارات (AMICA) من أبرز آليات الدعم هي اتفاقيات المحتوى المحلي، مثل الاتفاقية التي وقعتها رينو-نيسان مع الحكومة المغربية لزيادة مشترياتها من المغرب لتصل إلى 1.5 مليار يورو في 2023، كما يتم حماية السوق المحلية من خلال حظر استيراد السيارات المستعملة التي تزيد أعمارها عن خمس سنوات، مما ساعد على

تقليل عدد السيارات المستعملة المستوردة بشكل كبير حيث انخفضت من 56 ألف في 2010 إلى 13 ألف في 2018 (البياع، وآخرون، 2020).

تتضمن البرامج الأخرى تطوير البنية التحتية للموانئ، حيث تحتوي على وسائل نقل متعددة مرتبطة بالشبكة الوطنية ميناء طنجة ولديها واحدة من أكبر محطات الحاويات في البحر المتوسط، بالإضافة إلى مراكز البحث والتطوير مثل المركز الفني لأفريقيا. يوفر صندوق دعم الاستثمار (FPI) (ما يصل إلى 20% من تكلفة الأرض) دعماً جزئياً للمستثمرين في العقارات والبنية التحتية، بينما يقدم صندوق الحسن الثاني منحى للمستثمرين في صناعة السيارات (في حدود 15% من إجمالي قيمة الاستثمار)، كما تشمل الحوافز الضريبية إعفاءً من ضريبة القيمة المضافة على استيراد المعدات (للمشروعات التي تتجاوز تكلفتها 200 مليون درهم، ويشمل هذا الإعفاء أجزاء وقطع الغيار واللوازم المستوردة)، مما يعزز من جاذبية المغرب كوجهة تصنيع. أخيراً، تركز الحكومة على تنمية المهارات من خلال إنشاء معاهد للتكوين المهني في صناعة السيارات، مما يساهم في رفع مستوى الكوادر البشرية في القطاع، هذا بالإضافة إلى تأسيس عدد من مناطق التصدير الصناعية والخدمات التابعة لها (في طنجة، القنيطرة، الدار البيضاء والرباط) وهو ما سبق الإشارة إليه سابقاً (موقع وزارة التجارة والصناعة المغرب، 2024).

تونس:

تشمل القوانين التونسية التي تدعم قطاع صناعة السيارات مجموعة من التشريعات الحيوية، بدءاً من قانون الاستثمار (رقم 71 لسنة 2016) الذي يشجع على الاستثمار المحلي والأجنبي من خلال توفير حوافز ضريبية وجمركية، وصولاً إلى قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) (رقم 49 لسنة 2015) الذي يعزز التعاون بين الحكومة والشركات الخاصة لتطوير البنية التحتية الصناعية. كما يدعم القانون الخاص بتعزيز البحث والتطوير (R&D) (رقم 8 لسنة 2017) الابتكار في مجالات التكنولوجيا، مما يساهم في تعزيز التطور الصناعي (موقع وزارة الصناعة التونسية، 2024).

إضافةً إلى ذلك، ينظم القانون الخاص بالصناعات التصديرية (رقم 101 لسنة 1996) الصادرات ويقدم حوافز ضريبية، بينما تظل التعديلات التشريعية المتعلقة بالإعفاءات الجمركية للسيارات الكهربائية قيد التطوير. يهدف القانون المتعلق بالصناعة والتكنولوجيا (رقم 83 لسنة 2000) إلى تعزيز الاستثمارات في التكنولوجيا المتقدمة، بينما يعكس قانون البيئة والاقتصاد الأخضر (رقم 35 لسنة 2010) التزام تونس بالتحول نحو الطاقة المتجددة. تساهم هذه القوانين في خلق بيئة استثمارية ملائمة تعزز من قدرة صناعة السيارات في تونس على التنافس في الأسواق العالمية.

المملكة العربية السعودية:

على الجانب الآخر يشير تقرير المركز الصناعي (ic.gov.sa) للمملكة العربية السعودية بأن قطاع السيارات يهدف إلى تطوير السيارات وأجزائها في المملكة عن طريق تفعيل الاستراتيجية الوطنية للصناعة

بالتعاون مع الجهات الحكومية وشركات تصنيع القطع الأصلية والمؤسسات الرئيسية على الصعيدين الوطني والعالمي (موقع وزارة الصناعة السعودية، 2024).

وتهدف الرؤية إلى أن يكون هناك 3-4 شركات تصنيع قطع أصلية تنتج أكثر من 400.000 سيارة في المملكة بحلول عام 2030 بالإضافة إلى تحقيق قيمة مضافة محلية بنسبة 40%، وتعد شركة لوسيد موتورز وهي شركة تصنيع مركبات كهربائية كواحدة من أكبر الاستثمارات الأمريكية من قبل صندوق الاستثمارات العامة السعودي ولإنشاء مقر لتصنيع السيارات يهدف إلى تحقيق إنتاج سنوي قدره 155000 سيارة، من ناحية أخرى تعد شركة سيرموتورز التي تمثل شراكة بين صندوق الاستثمارات العامة السعودي وشركة هون هاي المحدودة للصناعات الدقيقة (فوكسكون) أول علامة تجارية سعودية وطنية للسيارات، وتهدف إلى تصميم وتصنيع وبيع مجموعة مبتكرة من السيارات الكهربائية في مجالات التنقل الكهربائي والاتصالات وتقنيات القيادة الذاتية. يضاف إلى ذلك ما قامت به شركة هيوانداي موتورز بتوقيع مذكرة تفاهم مع وزارة الصناعة والثروة المعدنية السعودية لتنفيذ خطط إنشاء مصنع لتجميع أجزاء السيارات الكهربائية في المملكة باستخدام نظام التجميع من أجزاء مفككة للسيارات الكهربائية، والتي تعمل بمحركات الاحتراق الداخلي، وعليه من المتوقع نمو هذه الصناعة في المملكة بمعدل 12% بحلول عام 2030، مع ذلك تواجه صناعة السيارات العديد من التحديات مثل عدم وجود سلسلة إمداد محلية متكاملة ونقص في القوى العاملة الماهرة، كما يتوقع أن تباع 779.000 سيارة عام 2032 بعلامات تجارية يابانية كورية صينية (بما يستحوذ على 50% من إجمالي المبيعات)، يعتلي سوق السيارات في المملكة سلم الترتيب في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بحصة تبلغ 37% .

وفي الآونة الحالية يوجد نحو 11 مليون سيارة على الطرق في السعودية بما يعني زيادة قوية في الطلب على قطع الغيار مثل الإطارات ومكونات السيارات ما بعد البيع.

وفي إطار سعي المملكة لتحقيق هذه الأهداف استثمر صندوق الاستثمارات العامة إلى جانب صندوق الاستثمارات العالمي آريس مانجمنت نحو 551 مليون دولار حيث دخلت نيوم وقطاع السيارات الكهربائية في شراكة لمنافسات فورمولا أي واكستريم أي، إلى جانب شراكة في مجمع أوكساجون للأبحاث والابتكار وهي مدينة نصف عائمة لمراكز التصنيع لنقل تكنولوجيا الشركات العالمية على غرار ماكلارين إلى المملكة.

4-4 التحليل الرباعي SWOT (لأوجه القوة والضعف والفرص والتهديدات المتعلقة بتوطين

وخلق تكتل إقليمي عربي في صناعة السيارات لدول العينة

1-4-4 نقاط القوة

تعد صناعة السيارات عرضه بشكل خاص لاضطرابات سلسلة التوريد في أفريقيا، كما شوهد خلال أزمة كوفيد-19، وفي حين أن تسجيل المركبات الجديدة لا يزال منخفضًا، حيث تستأثر المركبات المستعملة بأكثر من 80% من مجموع عمليات التسجيل، لدى أفريقيا القدرة على زيادة الطلب على المركبات بنحو عشرة أضعاف بحلول عام 2030، ومع ذلك لا يزال إنتاج السيارات الجديدة منخفضًا حيث يبلغ نحو 1.2% من المائة من الإجمالي العالمي، وذلك يعني ضمناً الحاجة إلى أسواق نشيطة لقطع الغيار، ويوفر كذلك إمكانات وفرص لتجديد أساطيل السيارات المستعملة، وتهيمن جنوب أفريقيا والمغرب والجزائر ومصر على إنتاج السيارات بهذا الترتيب. ففي المغرب، كانت زيادة إنتاج السيارات مدفوعة بالاستثمار في البنية التحتية والقرب من السوق الأوروبية والسياسات الموجهة نحو تعزيز قطاع السيارات (تقرير التنمية الاقتصادية في أفريقيا، 2023).

هناك فرص لإحلال السيارات المحلية الجديدة محل السيارات القديمة (مشروعات التاكسي والسيارات الحكومية) وذلك في إطار برنامج السيارات الكهربائية حاليًا أو باستبدال السيارات القديمة بسيارات تعمل بالغاز، (حالة مصر) ويلاحظ أن البلدان الأفريقية تعتمد على استيراد قطع غيار السيارات ومكوناتها من خارج القارة، هناك مجال لمزيد من التكامل الإقليمي لسلسلة التوريد، وبالأخص يوفر تصنيع الأجزاء والمكونات غير المحددة (ما يسمى المستوى 2) خيارات الإنتاج الأكثر جدوى لمعظم البلدان الأفريقية، فهي أقل اعتمادًا على كثافة التكنولوجيا والمعرفة من موردي (المستوى 1) لوحدات التصنيع والتوريد والأنظمة الجاهزة لتجميع المركبات.

2-4-4 نقاط الضعف

- تعاني صناعات الأجزاء والمكونات في بعض البلدان العربية (باستثناء المغرب) وبالتركيز على مصر والأردن من غياب الاستثمار المباشر واعتمادها على المبيعات للسوق المحلي مع قلة الشركات مختلطة الجنسية من مصنعي تجهيزات السيارات.
- نقص في بعض المواد الأولية والاعتماد على الواردات.
- أن صناعة السيارات (باستثناء المغرب) ليست متكاملة مع سلسلة التوريد العالمية للسيارات خلال الصادرات والاستثمار المباشر.

- يعد سوق الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مجزأ يتم التعامل فيه على أساس كل دولة على حدة بشكل منفصل (كما سبقت الإشارة في مبحث بنية المبادلات الإقليمية للسيارات).
- بمراجعة رتب **مؤشر الابتكار العالمي** ككل ورتب كائز الابتكار لعام 2024 بالمقارنة بعام 2020، يتضح ضعف القدرات في مجال البحث والتطوير لكل من المغرب، الأردن، تونس ومصر، وكذلك المستوى المهاري (الركيزة الثانية)، والركيزة الخامسة والمرتبطة بتطور الأعمال فحدث تدهور في مستوى الركيزة في غالبية الدول المعنية باستثناء الأردن (والمعلقة بالمستوى المهاري للعمالة وروابط الابتكار والطلب على المعرفة)، وكذلك الركيزة السادسة المتعلقة بمخرجات المعرفة والتكنولوجيا (مستوى التكوين المعرفي وانتشاره)، فقد شهدت تدهوراً في غالبية الدول باستثناء السعودية، وكذلك ضعف الجاهزية التكنولوجية للاتصالات والمعلومات والأداء اللوجستي والاستدامة البيئية الركيزة الثالثة (جدول رقم 7 الملحق)، وذلك للدول الخمسة العربية مع تفاوتات متقاربة في القيم باستثناء التحسن في حالة السعودية وكذلك باستثناء وضع الجزائر حيث تعد أسوأ حالاً في مؤشرات الابتكار العالمي مقارنة بنظرائها من الدول، ويشير **مؤشر التطور في السوق** إلى قفزة في التحسن على مستوى السعودية (الركيزة الرابعة) وإلى تحسن في قيمة المؤشر الخاص بمصر في عام 2024، ونفس النتيجة تسري على تونس وبشكل أقل على المغرب، أما الجزائر فتشهد أسوأ القيم للمؤشرات. أما ما يخص **مؤشر المؤسسات** فالصورة تبدو جيدة بالنسبة للمملكة العربية السعودية حيث تتحسن الرتبة من 102 عام 2020 إلى 35 في عام 2024، ولا يتغير كثيراً وضع المؤشر بين السنتين بالنسبة للمغرب، بينما يشهد تحسناً مقبولاً بين السنتين بالنسبة للأردن، ويتدهور المؤشر بالنسبة لتونس ويتحسن بالنسبة لمصر والجزائر. وإجمالاً يشير **مؤشر الابتكار الكلي** إلى تحسن كبير بالنسبة للسعودية، ومقبول بالنسبة للمغرب والأردن ومصر بينما يتدهور بالنسبة لتونس، وعلى الرغم من تحقيق الجزائر أسوأ القيم لرتب المؤشر الكلي إلا أنه حدث تحسن بين السنتين.
- من أجل زيادة القيمة المضافة المحلية في الإنتاج تطلب الأمر أن يكون للدول العربية الطاقة لتوريد المنتجات المطلوبة للشركات الدولية بما يتفق مع التوقعات حول الجودة، الكمية، السعر. ولكن المشكلة أن المشروعات الصغيرة والمتوسطة تفتقد غالباً الاتساق مع معايير الجودة العالمية، والأحجام الاقتصادية ومستوى المعرفة التكنولوجية.
- ومن ثم يوجد حاجة للتعامل مع العجز الهيكلي لـ SMES وتحديد الاختناقات وتسهيل الوصول إلى التمويل من أجل الاستثمارات الرأسمالية في تكنولوجيا الإنتاج ودعم شهادات الجودة للمنشآت المحلية.

3-4-4 التحديات والتهديدات

- يعد بناء محطات الإنتاج الجديدة لسيارات الركوب في دول شمال أفريقيا مثل الجزائر وتونس والمغرب متزامناً مع عوامل التهديد مع عدم تفعيل اتفاقية أغادير، كما تأتي التهديدات أيضاً من موردين منخفضي التكاليف مثل الهند، وتركيا، وجنوب أفريقيا، والصين.
- يشير تقرير UCOTRA إلى أنه تم تعويض الرسوم الجمركية بقيود غير جمركية تعيق انسياب الصادرات فيما بين دول منطقة أغادير، وقد خص بالذكر (النظام التعريفي، السياسات التعويضية والضرائب المحلية، نسبة المكون المحلي الدنيا، إجراءات المطابقة والإجراءات الإدارية المعقدة، طول آجال الرقابة لما يعيق الاستيراد داخل البلدان)، هذه القيود غير الجمركية بالرغم من أهميتها لحماية صناعة السيارات المحلية ببلدان أغادير إلا أنها تسهم في تقليص حجم الأسواق والحد من توسيعها (UCOTRA, 2008).
- يمكن التصدير للكوميسا وأغادير إذا عدلت بعض البنود غير المتكافئة (المنشأ التراكمي) لتحسين تنافسية المنتجات المصرية في أسواق اتفاقية أغادير، وكذلك الإفادة من آلية الصفقات المتكافئة.
- إن الاستثمارات الصغيرة قد تنحصر في بعض المنتجات منخفضة القيمة مثل أحزمة الأمان والجنوط والتوسع مطلوب في الاستثمارات الكبيرة الحجم لإنتاج الشاسيهات وطنابير الفرامل، وممتص الصدمات والجسم الخارجي بالإضافة إلى إنتاج بطاريات ليثيوم، وأجهزة الرصد والتحكم الإلكتروني.
- يمكن تصنيع بعض مكونات السيارة مثل المحركات والإلكترونيات تحديداً عندما يزداد حجم الطلب الداخلي والإقليمي بما يمكن من الوصول إلى حجم إنتاج كبير وعندما تتوافر حزم الحوافز اللازمة لاستقطاب الاستثمارات لتطوير صناعة هذه المكونات تحديداً، كذلك مع الاهتمام بتوفير فرص الشراكة مع الشركات العالمية.
- يمكن دراسة إمكانية التوسع في صناعة البطاريات الليثيوم وأيضاً محركات السيارات الكهربائية ومولدات الكهرباء المتنوعة.
- عدم وجود رؤية واضحة أو استراتيجية محددة لدى بعض الحكومات العربية وتباين السياسات الجمركية وعزلتها عن بعضها (مصر - الجزائر - السعودية - الأردن).
- تواجه صناعة السيارات في السعودية مثلاً بعض التحديات مثل عدم وجود سلسلة إمداد محلية متكاملة ونقص في القوى العاملة الماهرة.
- تزايد القيود المرتبطة بالبيئة.
- سهولة الحصول على العلامات التجارية الخاصة بالدول الأعضاء في اتفاقيات التجارة الحرة يقلل من جاذبية المنتجات المصنوعة قطرياً.

- نقص الخبرات الفنية في بعض المجالات المتقدمة في صناعة السيارات.
- محدودية الموارد المالية لدعم المشروعات المشتركة.

4-4-4 الفرص

إن وجود المنظومة الحالية من الموردين (حيث المكونات متدنية التقنية أقل سعرًا وأقل جودة مقارنة بالمحركات ونواقل الحركة وعدد المصانع التجميعية في ظل انخفاض تكاليف العمالة والالتزام من جانب الحكومات، وبالرغم من انخفاض الطلب المحلي إلا أن الطلب الكامن وعدد السكان الكبير ينطويان على إمكانيات في الأجل الطويل. وتشير زيادة مستويات ملكية السيارات في دول أخرى مثل الأردن، ودول حوض النيل باستبعاد جنوب أفريقيا ودول مجلس التعاون الخليجي وخاصة السعودية إلى فرص بالنسبة لمصر وغيرها من الدول العربية للوصول إلى إنتاج الحجم المناسب. ومن الأهمية أيضًا جذب الاستثمار الأجنبي المباشر وتقييم دوافع هذا الاستثمار من حيث استهداف التصدير أو البحث عن الأسواق أو الكفاءة أو التكنولوجيا وتصميم حزم الحوافز الذكية لدعم مصنعي المعدات الأصلية والموردين الذين يحققون أهدافًا مشتركة للإنتاج والتصدير.

ويشير تحديد فرص تنوع الصادرات الممكنة التي يمكن أن تسد الفجوات الأخيرة في سلسلة التوريد الإقليمية إلى أن البلدان التي لديها قدرات يمكنها أن تأخذ على عاتقها إنتاج قطع غيار ومكونات أكبر وأكثر تعقيدًا للسيارات إلى ذلك، يمكن للإنتاج العقودي في المناطق الاقتصادية الخاصة أن يعزز وفورات الحجم ويستفيد من البنى التحتية والتمويل المشتركين.

فرص السوق الإقليمية العربية في إطار تطوير بنود منطقة التجارة الحرة العربية واتفاقية أغادير يضيف زخمًا لجذب المزيد من الاهتمام نحو تطوير قطاعات التكنولوجيا المتقدمة التي تولد قيمة مضافة محلية وفرص عمل، وتهدف أيضًا إلى تعزيز القدرة التنافسية الوطنية والإقليمية من خلال تسهيل الأداء الاقتصادي الإقليمي والابتكار الصناعي، وبما يعزز سلسلة التوريد الإقليمية وجهود مراكز سلسلة التوريد الرامية إلى تعزيز التنمية الاقتصادية في المنطقة العربية.

دفع للتكنولوجيا والابتكار في تحويل سلسلة التوريد: حيث يمكن أن يوفر استخدام التقنيات الجديدة والحلول الرقمية رؤية شاملة لسلسلة التوريد، ويسهل قدرة الشركات المشاركة على الاستجابة بشكل أكثر فعالية لديناميات السوق العالمية المتغيرة.

أهمية التغلب على التحديات الخاصة بالشركات المحلية مثل نقص الكهرباء والتمويل قبل الالتزام بمتطلبات المحتوى المحلي أو برامج الموردين فيمكن التفاوض مسبقًا مع شركات التعدين بشأن تمويل سلسلة التوريد والدعم المستهدف لهذه الشركات قبل منح التراخيص.

أهمية توفير خيارات قابلة للتطبيق لإنشاء سلاسل توريد محلية ثابتة وقادرة على الصمود من خلال برامج تطوير الموردين ووضع متطلبات شراء محلية.

يمكن حماية الأسواق المحلية من خلال حظر استيراد السيارات المستعملة التي تزيد أعمارها مثلاً عن خمس سنوات.

4-5 تحسين فرص سلسلة التوريد في المنطقة العربية من خلال العوامل التمكينية والحوافز

- تتيح المنصات الرقمية والخدمات القائمة على التكنولوجيا تكاملاً أفضل وتنسيقاً بين مختلف القطاعات والعمليات وعبر الأسواق البعيدة مما يسهل تنويع سلسلة التوريد.
- وتشمل الخدمات الأخرى القائمة على التكنولوجيا التي يمكن أن تعزز قدرة سلسلة التوريد على الصمود واستدامتها ربط سلسلة التوريد والخدمات اللوجستية ورقمنة سلسلة التوريد والتبادل الإلكتروني للبيانات، وبرمجيات تتبع سلسلة التوريد والخدمات الذكية.
- تعمل العديد من الشركات الصغيرة والمتوسطة خارج شبكة سلسلة التوريد العالمية بسبب الاستخدام المحدود للتكنولوجيات الرقمية، ونقص المهارات، نقص البنية التحتية وفجواتها. ويشكل الافتقار إلى الاستثمار في التكنولوجيا وانخفاض مستوى رأس المال البشري عقبتين أساسيتين أمام الإفادة من هذه الإمكانيات.
- ويمكن للشركات الأفريقية أن تؤدي دوراً بارزاً في تنويع سلسلة التوريد من خلال الاندماج رأسياً أو أفقياً في السلسلة.
- يمكن للشركات الكبيرة والمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الحجم التي تتكامل من خلال عمليات الدمج والاستحواذ أن تنشئ أعمالاً تكميلية وتتوسع في الأنشطة الأولية أو النهائية. ويمكن لمورد عالمي أيضاً الاندماج مع شركة أفريقية لتوسيع عملياته في أفريقيا.
- ينبغي على الدول العربية الأفريقية أن تيسر اعتماد هذه التكنولوجيات الرقمية المبتكرة واستخدامها بما يحسن ممارسات سلسلة التوريد.
- يواجه تمويل سلسلة التوريد في أفريقيا بصفة عامة العديد من الحواجز مثل لوائح "اعرف عميلك" أو مكافحة غسيل الأموال وأداء المشتري والتي تتعلق بمخاطر التخلف عن سداد تمويل سلسلة التوريد والربحية (تقرير التنمية الاقتصادية في أفريقيا، 2023).
- وتعاني بعض البلدان في أفريقيا من قيود بسبب انخفاض التطبيقات القطرية للمخاطر وضعف النظم المصرفية والتحديات التنظيمية ونقص المعلومات الائتمانية.
- هناك حاجة إلى استراتيجية أكثر تنسيقاً للسيارات وخطة إقليمية لتطوير السيارات لتجنب ازدواجية الجهود ولتسهيل مبيعات السيارات وتعزيز الإمداد المحلي لقطع الغيار والمكونات وبيع خدمات ما بعد البيع، من الضروري وجود معايير منسقة وشفافة، ويمكن أن توفر منطقة التجارة الحرة (الأفريقية والعربية) منصة لإنشاء روابط بين شركات صناعة السيارات (على سبيل المثال

مصنعي المعدات الأصلية) وموردي السيارات والموردين المحليين للوصول إلى المعرفة والتكنولوجيا اللازمتين لتلبية المتطلبات المتعلقة بالسيارات.

4-6 اقتراح مخطط إقليمي من أجل تعزيز سلاسل القيمة في صناعة السيارات في الدول العربية

المعنية

تعد صناعة السيارات من القطاعات الاستراتيجية التي تسهم في دعم النمو الاقتصادي وتعزيز فرص العمل، وتلعب دورًا مهمًا في الاقتصاد العالمي بفضل سلاسل القيمة المرتبطة بها، والتي تتضمن مراحل الإنتاج، والتوريد، والتوزيع، والصيانة. تسعى الدول العربية، خاصةً مصر، الأردن، الجزائر، تونس، المغرب، والسعودية إلى تطوير هذه الصناعة ودعم تكاملها الإقليمي لتعزيز قدرتها التنافسية. لذا، فإن إعداد مخطط إقليمي لدعم سلاسل القيمة في صناعة السيارات سيعمل على توحيد الجهود وتوجيه الاستثمار نحو تحقيق تنمية مستدامة.

1-6-4 الأهداف

1. تحقيق التكامل الإقليمي من خلال تعزيز الروابط بين الصناعات المغذية للسيارات في الدول العربية المختارة.
2. زيادة تنافسية صناعة السيارات العربية في الأسواق المحلية والعالمية من خلال بناء قدرات مشتركة وتطوير كفاءات الصناعة.
3. خلق فرص عمل جديدة من خلال تحسين سلاسل الإمداد وزيادة الطلب على الأجزاء والمكونات المصنعة إقليمياً.
4. تحسين جودة الإنتاج وتقليل التكاليف من خلال تطوير البنية التحتية وتسهيل التجارة بين الدول العربية المشاركة.

هذه الأهداف لا بد أن يتمخض عنها الطموحات التالية في مجال قطاع السيارات لدول العينة

❖ خلق كتل إقليمي عربي في تجارة المدخلات الوسيطة

- ويوجد مثال على ذلك في التكتلات الإقليمية الرئيسية في صناعة السيارات: فالاتحاد الأوروبي يحصل على غالبية مدخلاته الوسيطة من دول أوروبية أخرى، كذلك شركاء الناقتا يحصلوا على مصدرهم الرئيس من دول الناقتا نفسها، وفي آسيا يوجد تكاملي واضح انبثق من خلال الحصول على المدخلات الوسيطة من داخل الإقليم ذاته.

- مساهمة الدول في سلاسل القيمة العالمية لصناعة السيارات يتأثر لحد كبير بأهمية المدخلات المستوردة (المثال ارتفاع درجة مشاركتها في صناعة السيارات تعكس كبر نشاط تجميع السيارات مشتملة على إنتاج المدخلات الوسيطة ثم تصديرها للدول الأخرى ونفس الشيء ينطبق على اليابان والولايات المتحدة).

❖ أهمية خلق عناقيد متخصصة في السيارات على المستوى الإقليمي العربي

حيث يمكن أن يلعب الموردون أدوارًا مؤثرة في التصميم من خلال تأسيس مراكز تصميم ذاتية قريبة من الزبائن(العملاء) الرئيسيين من أجل تسهيل التعاون بينهم، وذلك على غرار التجارب الدولية التالية (Rudoff pastor, 2022):

- حيث اتجه الإنتاج الإقليمي للأجزاء والمكونات لأسباب سياسية وفنية منذ منتصف الثمانينات في أمريكا الشمالية والجنوبية وأوروبا وجنوب أفريقيا وآسيا نحو تغذية مصانع التجميع النهائي التي تنتج أساسا للأسواق الإقليمية.
- وداخل الأقاليم نفسها شهدت تحولاً تدريجياً في الاستثمار في اتجاه المواقع ذات التكاليف التشغيلية الأقل: في جنوب أمريكا والمكسيك وإسبانيا، شرق أوروبا، جنوب شرق آسيا والصين في آسيا. حيث استفادت الشركات المحلية ابتداءً من استثمارات خفض التكلفة داخل الإقليم (GM فورد، Chrysler في المكسيك، فولكس واجن، بيجو في شرق أوروبا).
- تم الإتجار في أجزاء السيارات بطبيعة الحال فيما بين الأقاليم أكثر من السيارات التامة الصنع، وداخل الدول يتجمع داخل عنقود إنتاج السيارات والتشغيل في أحد أو عدد قليل من المناطق الصناعية، بحيث تخصص العناقيد في أنشطة خاصة مثل تصميم سيارة Vehicle design، تجميع نهائي، أو تصنيع أجزاء تتشارك في خصائص موحدة مثل المحتوى الإلكتروني، كثافة العمالة، ونظرًا لما تتطلبه تلك العناقيد من استثمارات في التجهيز الرأسمالي والمهارات فإن عناقيد السيارات الإقليمية تكون ذات أهمية كبيرة.

❖ الإفادة من تزايد الطلب الإقليمي العربي على السيارات

- نظرًا للجغرافيا الاقتصادية المعقدة لصناعة السيارات يتجه الإنتاج إقليمياً أو وطنياً بنماذج كبيرة الحجم وثقيلة في صناعة الأجزاء المتمركزة قريباً من مصانع التجميع النهائية لضمان التسليم في المواعيد (المواتير، آلات النقل، المقاعد، الأجزاء الداخلية والأجزاء الخفيفة والخفيفة العامة) بحيث تستفيد من مزايا اقتصاديات الحجم وانخفاض تكاليف العمل (الإطارات، البطاريات، وأسلاك التوصيل). يتركز تطوير السيارات في عدد قليل من مراكز التصميم، وكنتيجة لذلك فإن سلاسل القيمة المحلية والقطرية والإقليمية في صناعة السيارات تتداخل مع الهياكل التنظيمية العالمية وعلاقات الأعمال التجارية من أكبر الشركات.

4-6-2 أدوات وآليات تحقيق المخطط الإقليمي المستهدف

1. تحديد المناطق الصناعية وتخصصها في إنتاج المكونات

2. تسهيل التنسيق التجاري والجمركي

- إعداد اتفاقيات إقليمية لتسهيل حركة المواد الخام والمكونات النهائية بين الدول المشاركة، بما يقلل من تكاليف الإنتاج ويزيد من سرعة العمليات اللوجستية.
- توحيد المواصفات والمعايير الفنية والجودة في صناعة السيارات لضمان تنافسية المنتجات النهائية وملاءمتها لمتطلبات الأسواق العالمية.

3. دعم البحث والتطوير المشترك

- إنشاء مراكز أبحاث إقليمية مشتركة تتخصص في تطوير تقنيات جديدة لتحسين كفاءة صناعة السيارات وإنتاج مكونات متقدمة.
- التركيز على تطوير تقنيات تخدم السيارات الكهربائية وتقنيات الذكاء الاصطناعي في السيارات، بما يسهم في تعزيز قدرة الصناعات العربية على مجاراة التطورات العالمية.

4. تطوير المهارات وتعزيز التدريب الفني

- إعداد برامج تدريب مشتركة تهدف إلى تأهيل المهندسين والفنيين في مجالات صناعة السيارات، بما يتناسب مع متطلبات سوق العمل لكل دولة.
- تبادل الخبرات والموارد البشرية بين الدول المشاركة للإفادة من تجارب كل دولة في تطوير المهارات المطلوبة في سلاسل القيمة.

5. تشجيع الاستثمارات الإقليمية والدولية

- توفير حوافز مالية وتسهيلات ضريبية للشركات التي تستثمر في تطوير سلاسل القيمة الإقليمية وتسهم في تعزيز التكامل الصناعي.
- توجيه الاستثمارات نحو الصناعات المغذية للسيارات، مما يزيد من فرص الإنتاج الإقليمي ويقلل من الاعتماد على الموردين الخارجيين.

6. التركيز على الاستدامة البيئية

- وضع استراتيجيات مشتركة تتبنى معايير الإنتاج الصديقة للبيئة وتقليل الانبعاثات الصناعية.
- دعم توجه الدول نحو إنتاج السيارات الكهربائية والهجينة، والاستثمار في تقنيات البطاريات والطاقة المتجددة، لضمان استدامة وتنافسية الصناعة في المستقبل.
- دعم الأبحاث المشتركة في مجال التكنولوجيا الخضراء لتعزيز الاستدامة البيئية.

7. إنشاء هيئة إقليمية تعمل كجهة تنسيقية لتوحيد السياسات وتسهيل التعاون التجاري.

8. توفير برامج تمويلية مشتركة لدعم المشروعات وتدريب الكوادر المتخصصة.
9. تشجيع شراكات مع شركات عالمية متخصصة في قطاع السيارات للإفادة من الخبرات الدولية، ويمكن الاستعانة بخبرة المغرب في تكوين شركات دولية مشتركة.

10. التعاون في التحول الرقمي والابتكار التكنولوجي:

- إنشاء برامج مشتركة بين الدول الأعضاء لتطوير تقنيات الذكاء الاصطناعي، الحوسبة السحابية، وسلاسل الكتل (Blockchain) لدعم التجارة والصناعة.
- تمويل مشروعات التكنولوجيا الناشئة عبر صندوق إقليمي للتطوير التكنولوجي.

11. تعزيز التوافق التشريعي والتنظيمي

- وضع إطار قانوني مشترك لتسهيل التجارة الإلكترونية بين الدول الأعضاء، مع ضمان حماية البيانات وأمنها.
- تطوير أنظمة جمركية موحدة تعتمد على التقنيات الرقمية لتقليل زمن التخليص الجمركي.

12. تعزيز البنية التحتية للتجارة البينية

- إنشاء شبكة لوجستية متكاملة تشمل النقل البري والبحري والجوي بين الدول الأعضاء لتحسين انسيابية حركة البضائع.
- تطوير مناطق تجارة حرة مشتركة تتمتع بامتيازات إضافية لدعم التجارة الإقليمية.

13. تحديث البنود الحالية لاتفاقية أغادير لتعظيم استفادة مصر والدول المشاركة منها

- تطوير بند قواعد المنشأ

- تعديل قواعد المنشأ لتشمل المعايير الحديثة المتعلقة بسلاسل الإمداد الدولية والتكامل الصناعي.
- إدخال بند يسمح بمزيد من المرونة في مكونات المنشأ المحلي بما يتناسب مع الصناعات الناشئة.

- توسيع نطاق التعاون التجاري

- تعديل البنود المتعلقة بالقطاعات المشمولة في الاتفاقية لتشمل الخدمات الرقمية والمنتجات التكنولوجية.
- وضع بند خاص لتشجيع الصناعات الصغيرة والمتوسطة من خلال تخفيف القيود الجمركية وتوفير التمويل.

- إدارة النزاعات التجارية

- تحديث آلية حل النزاعات لتكون أسرع وأكثر شفافية باستخدام تقنيات التحكيم الإلكتروني.
- تعزيز دور لجنة فنية مشتركة لمتابعة تنفيذ الاتفاقية بشكل دوري وحل الخلافات الناشئة.

- تعزيز التعاون في التعليم والتدريب

- تحديث البنود المتعلقة بالتدريب لتشمل برامج تدريبية مشتركة في التكنولوجيا والصناعات الحديثة.
- دعم التبادل التعليمي بين الجامعات والمؤسسات البحثية لتعزيز الكفاءات داخل الدول الأعضاء.

- إدارة المخاطر والأزمات

- تحديث بنود التعاون لمواجهة الأزمات الاقتصادية العالمية مثل التضخم أو نقص الإمدادات، وإنشاء آلية استجابة مشتركة.
- إدخال بند يضمن الاستعداد المشترك لمواجهة الكوارث البيئية وتأثيراتها على التجارة.

البنود الخاصة بالتنفيذ والمتابعة

- وضع آلية تقييم دوري للاتفاقية كل ثلاث سنوات لتحديد نقاط القوة والضعف وإجراء التحديثات اللازمة.
- تعيين جهة مستقلة لتقديم تقارير سنوية عن مدى تنفيذ البنود وأثرها على العلاقات الاقتصادية بين الدول الأعضاء.

النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

- واستعرض الفصل الأول التجارة العربية البينية وهيكلها السلعية، واتضح انخفاض التجارة البينية العربية مقارنة بالتجارة مع الدول غير العربية، ويعود ذلك إلى التشابه في الهياكل الإنتاجية، وضعف البنية التحتية، هذا فضلاً عن العوائق التنظيمية والجمركية، وقد تركزت السلع المتبادلة على المنتجات الأساسية مثل النفط والغاز، وبعض السلع الزراعية والصناعية، وعلى الرغم من ارتفاع الصادرات العربية بين 2010 و2019، إلا أن حصتها في التجارة العالمية تراجعت، واستمر عجز الميزان التجاري بسبب تفوق الواردات على الصادرات.

- وتناول الفصل الترتيبات والقواعد لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، حيث استندت التجربة إلى مبدأ التدرج كما هو في الفكر الأوروبي على النحو التالي: التخفيض التدريجي للتعريفات الجمركية، إنشاء منطقة تجارة حرة، الاتحاد الجمركي، السوق المشتركة، الوحدة الاقتصادية، والتكامل الكامل.

- ومن بين أهم إنجازات هذه الاتفاقية كانت: اعتماد قواعد المنشأ بنسبة 40%، وتوقيع اتفاقية تحرير التجارة في الخدمات (2019)، وضع قانون جمركي موحد، ولم تخلُ هذه الإنجازات من جملة من التحديات من أهمها: بطء التنفيذ، وغياب إطار واضح لتسهيل التجارة، وتسوية النزاعات، وحماية الملكية الفكرية.

- وتطرق الفصل أيضاً إلى مقارنة اتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى مع تجارب إقليمية على النحو التالي:

أ. الاتحاد الاقتصادي لغرب أفريقيا (إيكواس): تميزت هذه التجربة بإطلاق عملة موحدة (إيكو) وتنسيق السياسات الإنتاجية، هذا فضلاً عن الاعتماد على المنتجات الزراعية والاستخراجية مع ضعف البنية التحتية، والحاجة لتحولات هيكلية اقتصادية لتوسيع قاعدة الإنتاج.

ب. الميركوسور شهد نجاحات أولية في تحرير التجارة، لكنها تعثرت بسبب التباينات الاقتصادية والسياسية بين الأعضاء، يركز على المنتجات الزراعية والصناعات التحويلية الأساسية.

ج. اتفاقية الناftا: ركزت على تعزيز التجارة والاستثمار، وحققت تكاملاً اقتصادياً قوياً، خاصة في قطاع السيارات، وتضمنت تحديثات لتحسين معايير العمالة والبيئة.

- سلط الفصل الثاني الضوء على إمكانات التكامل الإقليمي في الدول العربية من خلال الصناعات متوسطة وعالية التكنولوجيا مثل صناعة الأدوية، باعتبارها وسيلة فعالة لتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة. وعلى الرغم من أن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى (GAFTA) توفر منصة للتكامل الإقليمي، فإن الاستخدام الحالي لها لا يزال محدوداً بسبب تحديات هيكلية مثل التشابه الاقتصادي بين

الدول الأعضاء، الاعتماد المفرط على صادرات المواد الأولية، وضعف الاستثمار في الصناعات ذات القيمة المضافة العالية.

وتمثل صناعة الأدوية نموذجًا واضحًا لهذه الإمكانيات، حيث تمتلك مصر ميزات تنافسية بارزة تشمل بنية تحتية صناعية متقدمة، موقعًا جغرافيًا استراتيجيًا، وقاعدة من الكوادر البشرية المؤهلة. تواجه مصر تحديات مثل الاعتماد الكبير على استيراد المواد الخام وضعف حماية الملكية الفكرية، إلى جانب تفاوت في توزيع الخدمات الصحية، حيث تتركز في المناطق الحضرية الكبرى، بالمقارنة، تتميز دول مثل الأردن بتركيزها على الأدوية المتخصصة ذات القيمة المضافة العالية، ما يمنحها ميزة تنافسية في الأسواق العالمية، أما دول الخليج، فتركز على استيراد الأدوية مع تحسين بنيتها التحتية الصحية، بينما تواجه الدول الأقل نموًا، مثل السودان واليمن، صعوبات هيكلية في تطوير هذا القطاع.

في الفصل الثالث لم يؤثر حجم السوق المحلية، ممثلًا بالنتائج المحلي الإجمالي الحقيقي، في المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، وذلك بالأخص داخل الدول العربية البترولية، حيث يسجل المعامل الخاص بالنتائج قيمة سالبة وغير معنوية، بينما يتغير موجبًا وغير معنوي بالنسبة للدول العربية غير البترولية، ويشير ذلك إلى أن حجم السوق المحلية من المرجح أن يوسع التجارة في القيمة المضافة للدول العربية غير البترولية.

- كما أن الاستثمار الأجنبي المباشر قد أحدث تأثيرًا إيجابيًا بالنسبة لمجموعة الدول غير البترولية، إلا أنه أحدث تأثيرًا عكسيًا داخل الدول البترولية. وربما يرجع ذلك إلى نوعية الاستثمارات الأجنبية، حيث يغلب عليها طابع الاستثمارات الاستخراجية داخل الدول البترولية، بينما تتجح الدول غير البترولية في جذب استثمارات أجنبية أكثر تنوعًا وبالأخص في الصناعات التحويلية، بما يسمح باندماج أكبر في سلاسل القيمة العالمية.

- وتؤثر درجة التصنيع إيجابيًا ومعنويًا على سلاسل القيمة العالمية الأمامية والخلفية داخل الدول العربية غير البترولية، ولا يبدو، ولم يتضح أن هذا المتغير ذو معنوية إحصائية داخل الدول البترولية، وربما يرجع ذلك إلى تنوع الهيكل الاقتصادي داخل الدول غير البترولية وارتفاع حصة الصناعة التحويلية من القيمة المضافة، بينما اختلف الوضع داخل الدول البترولية التي ارتفعت بها حصة الصناعات الاستخراجية، واتسمت بكونها أقل تنوعًا في الهيكل الاقتصادي، حيث لا تزال الدول العربية البترولية في المرحلة الأولية من التنمية الاقتصادية، وتعتمد على الصناعة الاستخراجية والمنتجات الرئيسية التي تعمل كمدخلات أو مواد خام في عمليات الإنتاج.

- أثرت جودة البنية التحتية بشكل كبير متمثلة في استخدام الإنترنت والهاتف المحمول مما يعني أن البنية التحتية للاتصالات قد لعبت دورًا حيويًا في سلاسل القيمة العالمية الأمامية والخلفية، وتشير هذه

النتيجة إلى أنه مع تحسن هذه النوعية من البنية التحتية المعلوماتية، من المرجح أن تزيد هذه الدول مشاركتها في القيمة المضافة المحلية للصادرات نحو شركاء التجارة المباشرين وغير المباشرين.

- أما بالنسبة للقدر على الحصول على الائتمان المصرفي كمحدد في المشاركة في سلاسل القيمة، فقد اتضح أنه غير مهم، بل سالب وغير معنوي في الدول غير البترولية. وربما يرجع ذلك إلى انخفاض درجة الشمول المصرفي في هذه الدول، أو أن الائتمان المصرفي لا يتم توجيهه لصالح تمويل التنمية، وتشهد العديد من الدول ما يعرف بمزاحمة الحكومة للقطاع الخاص في الحصول على التمويل المصرفي.

- كما نلاحظ أن مؤشرات جودة المؤسسات (الاستقرار السياسي ودور القانون والسيطرة على الفساد) قد مالت نحو تقليص المشاركة في مشاركة سلاسل القيمة العالمية لدول المنطقة العربية، والواقع أن متوسط جودة المؤسسات بين الاقتصادات المشمولة بالعينة منخفض نسبياً؛ كما عانت من عدم الاستقرار السياسي وارتفاع مستوى الفساد.

الفصل الرابع: صناعة السيارات تُعد واحدة من أكثر سلاسل التوريد تعقيداً وديناميكية، مما يجعلها عرضة للتأثر بالاضطرابات مثل أزمات التوريد العالمية، وتمثل هذه الصناعة فرصة استراتيجية للدول العربية لتعزيز اندماجها في الاقتصاد العالمي من خلال تطوير سلاسل القيمة المحلية والإقليمية. تتنوع أنشطة القطاع بين التصميم، والتجميع، وتصنيع المكونات المتخصصة التي تعتمد على مهارات تقنية عالية واستثمارات مكثفة، مما يوفر مجالاً واسعاً للتنمية الصناعية وتعزيز التكامل الاقتصادي.

- من حيث المبادلات التجارية، نجحت المغرب وتونس في تحقيق نسب مرتفعة من صادرات السيارات إلى الأسواق الإقليمية والعالمية. أما مصر، فقد شهدت تحسناً في صادراتها إلى الأسواق الإقليمية، إلا أن صادراتها العالمية لا تزال محدودة. في المقابل، اعتمدت الجزائر بشكل كبير على استيراد السيارات مع غياب واضح لدور تصديري. أما السياسات الصناعية، فقد نجحت المغرب في تطوير نظام بيئي صناعي يدعم استثمارات الشركات العالمية ويعزز المهارات المحلية، بينما ركزت تونس على الاستثمار في التكنولوجيا والابتكار. على الجانب الآخر، تسعى مصر لتوطين صناعة السيارات الكهربائية وزيادة المحتوى المحلي، في حين ركزت الجزائر على أنشطة التجميع دون استراتيجيات متقدمة للتصنيع.

- يعكس تحليل نقاط القوة والضعف في القطاع مجموعة من الدروس المهمة، فمن بين أبرز نقاط القوة تنوع الطلب الإقليمي على السيارات، ونجاح المغرب في جذب استثمارات عالمية نتيجة لبنيتها التحتية المتطورة وسياساتها الداعمة. في المقابل، تتمثل أبرز نقاط الضعف في ضعف الاستثمار في البحث والتطوير، والاعتماد الكبير على أنشطة التجميع في العديد من الدول، وغياب التعاون الإقليمي الفعال، من ناحية أخرى، توفر زيادة الطلب الإقليمي وإمكانيات تطوير الصناعات المغذية، مثل بطاريات السيارات الكهربائية، فرصاً كبيرة للنمو. ومع ذلك، تواجه المنطقة تهديدات تتمثل في المنافسة القوية من دول مثل الصين والهند، فضلاً عن غياب رؤية استراتيجية لدى بعض الدول.

ثانياً: التوصيات

ومن بين أهم الدروس المستفادة لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في ضوء هذه التجارب الإقليمية:

- أهمية التركيز على تنويع الإنتاج والصادرات.
- تحسين البنية التحتية والتكامل اللوجستي بين الدول.
- إزالة الحواجز غير الجمركية لتحفيز التجارة.
- استحداث آليات للتسوية النقدية والتعاون المالي الإقليمي (مثل إنشاء بنك عربي لدعم التجارة).
- تعزيز التعاون الإقليمي في قطاعات التكنولوجيا والزراعة المستدامة والطاقة المتجددة.

ولتحقيق التكامل الإقليمي وتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية، تقترح الدراسة السياسات

التالية:

أ- على مستوى منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى

- ينبغي الاهتمام بالإسراع بعملية وجهود التحول من منطقة التجارة الحرة إلى الاتحاد الجمركي بين الدول العربية لما يوفره الاتحاد الجمركي من تنسيق في السياسات بما يدعم عملية التكامل الصناعي والحد من المنافسة بين الأطراف في التكتل في مجال التصنيع.
- التأكيد على أهمية الإسراع والانتهاة من منظومة المنشأ التفصيلي في إطار جامعة الدول العربية وتطبيق سياسة المنشأ التراكمي لما لها من تأثير في تكامل صناعة المكونات وتوفير فرص الاستفادة من المزايا النسبية للأعضاء.
- أخيراً التأكيد على دور المشروعات العربية المشتركة في تسهيل عملية الاندماج في سلاسل القيمة العالمية من خلال بناء سلاسل قيمة إقليمية كمرحلة أولى قادرة على جذب الكيانات العالمية للاستفادة من مزاياها.

ب- على مستوى الصناعات الدوائية

1. تعزيز البحث والتطوير: إنشاء مراكز إقليمية للبحث العلمي وتطوير الأدوية لدعم التنافسية المحلية والإقليمية، مع إمكانية قيادة مصر لهذه الجهود.
2. توطين إنتاج المواد الخام: تطوير صناعة المواد الخام الدوائية محلياً لتقليل الاعتماد على الواردات وتحقيق الاستفادة، مع تعزيز التعاون الإقليمي في هذا المجال بين مصر والأردن.
3. تحسين الإطار التنظيمي: تسريع عمليات تسجيل الأدوية وتوحيد اللوائح التنظيمية بين الدول الأعضاء في GAFTA ، مما يسهل تداول الأدوية ويعزز جاذبية الاستثمار.
4. تعزيز التعاون التجاري والصناعي: بناء تحالفات صناعية بين الدول العربية لتطوير صناعات الأدوية العامة والمتخصصة، مع دعم الابتكار في التكنولوجيا الصيدلانية.

5. **تعزيز الاتفاقيات التجارية:** توسيع نطاق اتفاقيات GAFTA لدعم الصادرات الدوائية، وتوفير حوافز للشركات العاملة في هذا القطاع.

6. **الإفادة من الموقع الجغرافي:** استخدام مصر كمركز لوجستي لتصدير الأدوية إلى الأسواق الأفريقية والعربية، ما يعزز تكامل سلاسل القيمة الإقليمية.

ج- على صعيد سياسات الاقتصاد الكلي والإصلاح الهيكلي

- ينبغي للدول العربية أن تركز على الإصلاحات الخاصة بالحوكمة ورفع مستوى جودة المؤسسات، حيث إن ذلك من شأنه أن يحفز بشكل أكبر على تعزيز القدرة على الحصول على فرص أعلى للاندماج في سلاسل القيمة العالمية.
- **التوجه نحو مزيد من الإصلاح الهيكلي الهادف إلى مزيد من التنوع الاقتصادي**، بما يساعد على الاندماج بشكل أكبر في سلاسل القيمة العالمية. كلما اتسم الاقتصاد بارتفاع حصة التصنيع في القيمة المضافة، كان أكثر قدرة على المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.
- **الاستثمار الأجنبي المباشر:** زيادة الانفتاح على الاستثمار الأجنبي المباشر يمكن أن تعزز الروابط الخلفية والأمامية على السواء، وبالأخص السياسات التي توجه الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الصناعات التحويلية لتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية داخل الدول غير البترولية.
- **الخدمات اللوجستية والبنية التحتية:** يعد تحسين الخدمات اللوجستية والبنية التحتية وحماية الملكية الفكرية أمراً بالغ الأهمية لتعزيز المشاركة في سلاسل القيمة العالمية.

د- على صعيد السياسات الموجهة لتطوير مساهمة قطاع السيارات في سلاسل القيمة العالمية

لتعزيز سلاسل القيمة الإقليمية في قطاع السيارات، يُقترح تبني استراتيجيات متكاملة تشمل تطوير الصناعات المغذية المشتركة بين الدول العربية، وتقديم حوافز ضريبية لجذب الاستثمارات الأجنبية، وإنشاء مناطق اقتصادية خاصة ومراكز بحثية مشتركة لتحسين الابتكار، بالإضافة إلى ذلك، يُوصى بتوقيع اتفاقيات تعاون صناعي وتجاري لتسهيل حركة المواد الخام والمكونات النهائية بين الدول المشاركة، توحيد المواصفات، والمعايير الفنية والجودة.

وختاماً، فإن قطاع السيارات يمثل فرصة استراتيجية للدول العربية لتعزيز مكانتها في السوق العالمية وتحقيق التنمية الصناعية المستدامة. ومع ذلك، فإن تحقيق هذه الأهداف يتطلب سياسات صناعية شاملة، وتعزيز البنية التحتية، ودعم المهارات التقنية، إلى جانب تعزيز التعاون الإقليمي من خلال إنشاء هيئة إقليمية تعمل كجهة تنسيقية لتوحيد السياسات، تشجيع الشراكات مع شركات عالمية متخصصة في قطاع السيارات، تعزيز التوافق التشريعي والتنظيمي، مع تطوير قواعد المنشأ باتفاقية أعايير بما يسمح بمرونة مكونات المنشأ المحلي بما يتناسب مع الصناعات الناشئة.

قائمة المراجع

أولاً- المراجع باللغة العربية

- نوار، إبراهيم (2022)، توطين صناعة السيارات في العالم العربي: المقومات والقيود والآفاق، آفاق عربية وإقليمية، العدد الحادي عشر.
- راتب، إجلال، وآخرون (2022)، تنمية سلاسل القيمة لصناعة الملابس الجاهزة لتعزيز تنافسية الصادرات المصرية، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (231)، معهد التخطيط القومي، القاهرة، مصر.
- جلال، أحمد وهوكمان، برنارد (2004)، الاندماج الاقتصادي العربي، المركز المصري للدراسات الاقتصادية، القاهرة.
- المجذوب، أسامة (2001)، العولمة والإقليمية مستقبل العالم العربي في التجارة الدولية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة
- الأمم المتحدة، مؤهلات: سلاسل القيمة الإقليمية،
- أبو النصر، بهجت (2022)، منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى ومستقبل التكامل الاقتصادي العربي.
- البياع، غادة (2020)، التصنيع مسار أفريقيا البديل نحو التنمية، مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، مج 21، ع 4، جامعة القاهرة.
- بيلا بالاسا، نظرية التكامل الاقتصادي، ترجمة راشد البراوي، دار النهضة العربية، القاهرة (د.ت).
- جامعة الدول العربية، الأمانة العامة (وآخرون) (2005)، التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2005) أبو ظبي: صندوق النقد العربي، الدائرة الاقتصادية والفنية، ج 13.
- جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، مستجدات منظومة التكامل الاقتصادي العربي (بدون تاريخ).
- عريقات، حربي محمد (2000)، التكامل الاقتصادي العربي وتحديات ظاهرة العولمة، مجلة بحوث اقتصادية عربية، ع 20.
- حلمي، أشرف (2019)، المشاركة في سلاسل القيمة العالمية للحد من مشكلات التجارة الخارجية في مصر، بالتطبيق على القطاع الصناعي، مجلة بحوث اقتصادية عربية، مج 25، ع 80.
- الجراد، خلف محمد (1992)، تأثير البنية الاجتماعية الاقتصادية على العملية التنموية في العالم الثالث والوطن العربي، جمعية الاجتماعيين بالشارقة، السنة 9، ع 36.
- الصرن، رعد (2001)، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، دار الرضا للنشر.

- المنذري، سليمان: السوق العربية المشتركة في عصر العولمة.
- حسن، شوقي محمد (1979)، دراسة تحليلية لأثر قيام التكتلات الاقتصادية بين الدول النامية على معدلات النمو الاقتصادي مع إشارة إلى السوق العربية المشتركة، رسالة ماجستير، جامعة الأزهر، كلية التجارة.
- سليمان، صلاح الدين نافع (1990)، التجمعات الإقليمية العربية ودورها في التكامل الاقتصادي العربي، رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة.
- صندوق النقد العربي، تقرير الاقتصادي الموحد، 2023، الرابط:
https://www.amf.org.ae/sites/default/files/publications/202403/62591_Joint%20Arab%20Economic%20Report%202023_Inner_Edit.pdf
- عاشور، سالي (2021)، مشاركة مصر في سلاسل القيمة العالمية، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية.
- براهيم، عبد الحميد (1980)، أبعاد الاندماج الاقتصادي العربي واحتمالات المستقبل، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.
- الرشيدان، عبد الفتاح (1998)، العرب والجماعة الأوروبية في عالم متغير مركز الإمارات للدراسات وللبحوث الاستراتيجية.
- علي، عبد المنعم السيد (1986)، الوحدة النقدية العربية، سلسلة الثقافة القومية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.
- علي، عبد المنعم السيد (1993)، مسيرة التكامل الاقتصادي العربي، تحرير محمود محمد الإمام.
- زكري، عبداللطيف شهاب (2007)، اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية وأثر الاتفاقية على المكسيك كنموذج، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية، ع 14 :
<https://ecournal.uomustansiriyah.edu.iq/index.php/ecournal/article/view/404/332>
- عفان، منال (2023)، رؤية مقترحة لتطوير استخدام سلاسل القيمة العالمية في تفسير أنماط التجارة الدولية، مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية- جامعة القاهرة، مج 24، ع 2.
- عبد السلام، فادية محمد، وآخرون، (2023)، دراسة حالة تعميق التصنيع المحلي لصناعة سيارات الركوب في مشروع تعميق التصنيع المحلي في مصر: التقرير العام، يوليو، الفصل الثاني عشر، والثالث عشر.
- حماد، مجدي (1989)، المنظمات الإقليمية ومسألة الوحدة، المستقبل العربي، السنة 11، العدد 121.

- مجلس التعاون لدول الخليج العربية (1988)، نظامه وهيكله التنظيمي وإنجازات، مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الأمانة العامة، الرياض.
- مجلس الوزراء، توطين صناعة السيارات الكهربائية بين الفرص والتحديات، منتدى السياسات العامة، ع5.
- مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرارات، (2022)، مصر والسعودية سياسات وآليات بناء شراكة اقتصادية شاملة.
- الندوي، محسن (2011)، تحديات التكامل الاقتصادي العربي في عصر العولمة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
- عيسى، محمد عبد الشفيق (2021)، تجارة مصر الخارجية وأهمية النفاذ إلى أسواق دول غرب أفريقيا، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، معهد التخطيط القومي، القاهرة.
- محمد لبيب شقير، (1986)، الوحدة الاقتصادية العربية: تجاربها وتوقعاتها، ج2 (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 1986)
- الإمام، محمد محمود (محرر) (2005)، التجارة الخارجية العربية ومنطقة الحرة الكبرى، مركز دراسات الوحدة العربية.
- الإمام، محمد محمود (1998)، تطور الأطر المؤسسية للاتحاد الأوروبي، الدراسات المستفاد للتكامل العربي، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، إدارة البحوث والدراسات.
- الإمام، محمد محمود (2004): تجارب التكامل العالمية ومغزاها للتكامل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان.
- الإمام، محمد محمود (2009)، التكامل الاقتصادي الإقليمي بين النظرية والتطبيق، معهد البحوث والدراسات العربية.
- نبيل، مروة ونديم، إيهاب وعبد السلام، فادية محمد (2024)، دور الروابط الخلفية لسلاسل القيمة العالمية في الترقية للصناعة الإلكترونية والكهربائية: دراسة مقارنة، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ع2.
- مصطفى، بو عقل (2019)، دوافع وأبعاد التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر، مجلة المشكاة في الاقتصاد والتنمية والقانون، الجزائر، مج 5، ع9.
- معهد التخطيط القومي (1991)، الإمكانيات والآفاق المستقبلية للتكامل الاقتصادي بين دول "مجلس التعاون العربي" في ضوء هياكل الإنتاج والتوزيع، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية في مصر، ع 61، القاهرة.

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تقرير التنمية الاقتصادية في أفريقيا، (2023): قدرة أفريقيا على استيعاب سلاسل القيمة العالمية الكثيفة، استعراض عام.
- المؤسسة العربية لضمان الاستثمار في الدول العربية، التمويل المشترك: سلسلة دراسات اقتصادية واستثمارية، الكويت: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار في الدول العربية، (د. ت).
- المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، (2022)، مناخ الاستثمار في الدول العربية.
- نوار، إبراهيم (2022)، توظيف صناعة السيارات في العالم العربي: المقومات والقيود والآفاق، آفاق عربية وإقليمية، ع 11.
- نشابة، هشام وغنطوس، إلياس (2004)، كتابات برهان الدجاني السياسية والاقتصادية والأدبية، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ط 1.
- شداد، هناء وشوقي، أمين ومحمد، رشا (2023)، تقييم التجارة الزراعية البينية للدول العربية في ضوء المتغيرات الدولية"، وزارة الزراعة والاستصلاح الزراعي، مركز البحوث الزراعية، معهد بحوث الاقتصاد الزراعي.

ثانياً - المراجع باللغة الإنجليزية

- Bahi Quafa, Loths Mekhzoumi, Abdelaoui, O. (2021). The Impact of Participation in Global Value Chains on Exports Diversification: A Standard Study of a Group of Selected Arab Countries for the Period 1995-2015. *Journal of Economic Sciences, Management & Commercial Sciences (JESMCS)*, 14(1).
<https://www.researchgate.net/publication/3522,82787> .
- Baur, A., Flach, L., & Teti, F. (2023). *Integration of Mercosur in the global economy* (No. 43). EconPol Policy Report.
https://www.econpol.eu/sites/default/files/2023-07/EconPol-PolicyReport_43.pdf
- Arab Economic Integration for Growth, Peace, and Stability:
<https://www.undp.org/arab-states/arab-economic-integration-sustainable-development-aeisd#:~:text=UNDP%20launched%20the%20AEISD%20project,goals%20in%20the%20Arab%20region.>
- Asian Development Bank (2021): "Global Value Chain Development Report: Beyond Production, November.
<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/747966/global-value-chain-development-report-2021.pdf>
- Ayadi, R., Giovannetti, G., Marvasi, E., & Zaki, C. (2020). *Global Value Chains and the Productivity of Firms in MENA countries: Does Connectivity Matter?*. DISEI, Università degli Studi di Firenze.

- Beck, N. L. and Katz, J. N. (1995): What to do (and not to do) with time-series cross-section data. *American Political Science Review* 89.
- Balassa, B. (1967). Trade creation and trade diversion in the European Common Market. *The Economic Journal*, 77(305), 1-21.
- Between Hope and Reality: An Overview of Arab Economic Integration: <https://eces.org.eg/wp-content/uploads/2023/06/Arab-Economic-Integration-Between-Hope-and-Reality-October-2002-Issue-12-EN-1.pdf>
- Council on Foreign Relations. (2023): Mercosur: South America's fractious trade bloc. <https://www.cfr.org/background/mercosur-south-americas-fractious-trade-bloc>
- Butter, D. (2020). Egypt and the Gulf. *Allies and Rivals. Research Paper*, 20.
- El-Sahli, Z. (2023). The Partial and General Equilibrium Effects of the Greater Arab Free Trade Agreement. *The International Trade Journal*, 37(2), 185-199. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/08853908.2021.1962439#abstract>
- Erik, G., and J. Michelet, (2016): Experiences and Concepts on Vertical and Horizontal Coordination for Regional Development Policy. Geneva: University of Geneva.
- ESCWA, (2024) : Arab Trade in 2023: Trends and Highlights. E/ESCWA/CL4.SIT/2024/Policy brief.1
- European Union, An Official Website of the European Union, Facts and Figures on the European Union.
- Fernandes, A. M., Kee, H. L., & Winkler, D. (2022). Determinants of global value chain participation: Cross-country evidence. *The World Bank Economic Review*, 36(2), 329-360. https://www.econstor.eu/bitstream/10419/217021/1/cesifo1_wp8270.pdf.
- Fitch Solutions, (2022) :Egypt Pharmaceuticals & Healthcare Report, Includes 10-year forecasts to 2027: <https://nations-emergentes.org/wp-content/uploads/2019/02/egypt-pharmaceutical-survey.pdf>
- Duina, F. (2006). Varieties of regional integration: the EU, NAFTA and Mercosur. *European Integration*, 28(3), 247-275. <https://ptas.mcgill.ca/Bibliography/Biblio%20pdfs/duina%2006.pdf>
- Gereffi, G., & Korzeniewicz, M. (Eds.). (1993). *Commodity chains and global capitalism*. Bloomsbury Publishing USA.
- Ghoneim, Ahmed (2024): Participation of Arab countries in global value chains, EFR, Policy Brief.
- GIZ, (2019) :Value Chain Analysis for The Pharmaceutical Sector in Jordan, Industry Overview in Jordan Trade for Employment (T4E) Project.: <https://www.giz.de/de/downloads/Value%20Chain%20Analysis%20of%20the%20Pharmaceutical%20Sector%20in%20Jordan.pdf>

- Global Value Chains Diagnostic-Case Study Automobiles- Made in Morocco.
- Raei, M. F., Ignatenko, A., & Mircheva, M. (2019). *Global value chains: what are the benefits and why do countries participate?* International Monetary Fund.
- Escribano, G. (2017). Euro-mediterranean versus Arab Integration: Are they compatible? In *Arab Development Challenges of the New Millennium* (pp. 209-238). Routledge.
- A Soliman, H., & M Elbolok, R. (2021), Determinants of MENA countries: participation in Global value chains Scientific journal of Economic & Commerce vol.51, issue 3.
- Housam Darwisheh, (2022)“The Politics of Gulf Aid to Egypt, IDE Policy Brief, No.172.
- How the USMCA Continues Shaping the Automotive Supply Chain in North America, American Industries, 10-9-2024, <https://www.americanindustriessgroup.com/blog/how-the-usmca-continues-shaping-the-automotive-supply-chain-in-north-america/>
- International Trade Statistics (ITC) (2024), ITC calculations based on UN COMTRADE statistics, Trade statistics for international business development, export-import statistics – Trade Map. <https://www.trademap.org/>
- Ismail, F. A. (2017), “Advancing Regional Integration in Africa through the Continental Free Trade Area (CFTA).” *Law and Development Review* 10.
- Keane, J. 2013: “Rethinking Trade Preferences for Sub-Saharan Africa: How Can Trade in Tasks be the Potential Lifeline?” *Development Policy Review*, 31(4)
- Khosropour, A. (2017): A panel data analysis of the relationship between corporate social responsibility and earnings management: Evidence from Iran. *QUID, Special Issue N°1*.
- Kowalski, P., Lopez Gonzalez, J., Ragoussis, A., & Ugarte, C. (2015): Participation of developing countries in global value chains: Implications for trade and trade-related policies. *OECD Trade Policy Papers*, No. 179. OECD Publishing. : <http://dx.doi.org/10.1787/5js331fw0xxn-en>
- Lawrence, R. Z. (2000): *Regionalism, multilateralism, and deeper integration*. Brookings Institution Press.
- Lopez-Gonzalez, Javier & Ugarte, Cristian & Kowalski, Przemyslaw & Ragoussis, Alexandros. (2015): *Participation of Developing Countries in Global Value Chains: Implications for Trade and Trade-Related Policies*. OECD Trade Policy Paper
- McManus, P. A. (2011): *Introduction to regression models for panel data analysis*. Indiana University Workshop in Methods, October 7.
- Mercosur’s Changing Trade Patterns The top trade partners for the bloc have changed since its founding three decades ago. *Geopolitical Futures* September 12.

- Muriel Asseburg and Sarah Ch. Henkel, (2021): Normalization and Realignment in the Middle, SWP, Comment, No. 42, July.
- Nader Kabbani, and Nejla Ben Mimoune, (2021): Economic Diversification in the Gulf: Time to Redouble Efforts, Policy Briefing, Jan..
- OECD, (2015): Participation of Developing Countries in Global value chains : implications for trade-related policies summary, paper.7.
- Olivia Riera & Philipp Paetzold, Global value chains Diagnostic-Case study, Automobiles-Made in Morocco, (Undetermined year).
- Paremoer, T. 2018. Regional Value Chains: Exploring Linkages and Opportunities in the Agro Processing Sector Across Five SADC Countries. Johannesburg: Centre for competition regulation and economic development. CCRED Working Paper No. 4/2018
- Porter, M.E (1985) : The Competitive Advantage, Creating and Sustaining Superior Performance, New York : Free Press London : Collier, Macmillan.
- Roberto Bouzas et al.,(2002) In-Depth Analysis Of Mercosur Integration, its Prospectives and The Effects Thereof On The Market Access of Eu Goods, Services And Investment, Observatory of Globalization (University of Barcelona -Science Park of Barcelona):
<https://www.sciencespo.fr/opalc/sites/sciencespo.fr.opalc/files/in-depth%20analysis%20of%20mercosur%20integration.pdf>
- Rodrigue, J-P (2006) :”Transportation and the Geographical and Functional Integration of Global Production Networks”, Growth and Change. Vol. 37, No. 4.
<https://transportgeography.org/contents/chapter7/freight-transportation-value-chains/functional-geographical-integration/>
- Rudoff Pastor, (2022): Electronic and autonomous vehicles, Global value chain (GVC) automotive industry.
- Al Naimi, S. M. (2022). Economic diversification trends in the Gulf: The case of Saudi Arabia. *Circular Economy and Sustainability*, 1-10.
<http://doi.org/10.1007/s43615-021-00106-0>
- Ferreira, S. T. (2015) What are trade blocs and how do two of Latin America’s largest compare? , world bank blogs
<https://blogs.worldbank.org/en/opendata/what-are-trade-blocs-and-how-do-two-latin-america-s-largest-compare>
- Krantz, S. (2024). Patterns of global and regional integration in the East African Community. *Review of World Economics*, 1-80.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s10290-024-00558-0#Tab1>
- Soliman, H. A., & Elbolok, R. M. (2021): Determinants of MENA countries' participation in global value chains. Scientific Journal for Economic & Commerce. Faculty of Business Administration, Sinai University.
- Strategy and PWC Network (2023) :Reconfiguring Global Value Chains: Green Advantage Middle East’.

- Elmassah, S. (2019). Swings in the economic relations between Egypt and the UAE. *The Journal of Social, Political, and Economic Studies*, 44(1/2), 39-63.
- The Joint Arab Economic Report :
https://www.amf.org.ae/sites/default/files/publications/2021-12/joint-arab-economic-report-2020-brief-english-version_0.pdf
- Tim Callen, et.al, (2014): Economic Diversification in the GCC : Past. Present and Future, IMF STAFF Discussion NOTE, Dec,SDN/14/12
- Tinbergen,J, (1965) : International Economic Integration, Elsevier, Publishing Company, Amsterdam .
- Tinta, A. A. (2017). The determinants of participation in global value chains: The case of ECOWAS. *Cogent Economics & Finance*, 5(1)
<https://doi.org/10.1080/23322039.2017.1389252>.
- Total trade value of the European Union (EU) with MERCOSUR from 2010 to 2022,
<https://www.statista.com/statistics/1023672/total-trade-value-european-union-mercosur/>
- Toh Mun hang, (2006), Development in The Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle.
- UCTORA, (2008), Agadir Technical Unit (ATN), The Arab Mediterranean Free Trade Agreement.
- UNCTAD, (2019), Economic Development in Africa, Made in Africa.
- UN Conference on Trade and Development: (2023) : The Potential of Africa to Capture Technology intensive global supply, Chains, pp.82-100.
- UNIDO, (2016) : Competitive Industrial Performance report.
- UNIDO, Factsheet, (2023) : Arab region Highlights from the International Yearbook of Industrial statistics.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) 2013: “Global Value Chains: Investment and Trade for Development.” World Investment Report. Switzerland: United Nations Publications.
- United Nations-Economic Commission for Africa (UNECA), (2015): Making Sense of Regional Integration Indexes.
https://arii.unece.org/Reports/en-US/ARII_UserGuide_2019.pdf
- USMCA - Impact on the Automotive Industry,
<https://www.descartes.com/resources/knowledge-center/usmca-impact-on-automotive-industry>
- Velde, D. W. 2011: “Regional Integration, Growth and Convergence.” *Journal of Economic Integration* 26 (1)
- Aggarwal, V. K., & Fogarty, E. A. (2004). Between regionalism and globalism: European Union transregional and inter-regional trade strategies. *European Union trade strategies: between globalism and regionalism*, 1-40.
- World Bank Group (WBG) 2020 :“World Development Report: Trading for Development in The Age of Global Value Chains”
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/32437/9781464814570.pdf>

ثالثاً – المواقع الإلكترونية

– الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، الاستراتيجية الوطنية لتنمية صناعة السيارات في مصر:

Accessed on 01 Oct 2024/ <https://beta.sis.gov.eg/ar>

<https://www.mit.gov.jo/ebv4.0> - السياسة الصناعية. Accessed on 2 Oct 2024.

– الموقع الرسمي لوزارة الصناعة والتجارة والتموين، الأردن :

[الصناعة والتجارة "تعلن أبرز ملامح وثيقة السياسة الصناعية - وزارة الصناعة والتجارة آخر دخول](https://www.mit.gov.jo/ebv4.0)
2 من أكتوبر 2024

Accessed on 2 Oct 2024. <https://www.mit.gov.jo/ebv4.0> -

– [الموقع الرسمي لوزارة التجارة والصناعة المغرب، الصناعة et du Commerce](#)

آخر دخول 10 من ديسمبر 2024 .

– الموقع الرسمي لوزارة الصناعة والطاقة والمناجم بتونس، بوابة الصناعة التونسية :

Accessed <https://www.tunisieindustrie.nat.tn/ar/doc.asp?mcat=12&mrub=206>
on 11 Dec 2024.

– الموقع الرسمي للمركز الصناعي السعودي، وزارة الصناعة:

Accessed on 16 Dec 2024./<https://www.ic.gov.sa/ar/industries-automotive-ar>
https://oec.world/en/profile/international_organization/southern-common-market

الملاحق

ملاحق الفصل الثالث

stepwise, pe(0.05) pr(0.10): regress GVC T_manu FDI Law_1 DCP LPI Mob Pol Corr Reg GII GDPEM

Wald test, begin with full model:

p = 0.9298 >= 0.1000, removing LPI

p = 0.8123 >= 0.1000, removing Mob

p = 0.5334 >= 0.1000, removing T_manu

p = 0.2599 >= 0.1000, removing GII

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	20
-----+-----				F(7, 12)	=	81.71
Model	6.34E+15	7	9.05E+14	Prob > F	=	0
Residual	1.3291e+14	12	1.1076e+13	R-squared	=	0.9795
-----+-----				Adj R-squared	=	0.9675
Total	6.47E+15	19	3.40E+14	Root MSE	=	3.30E+06

GVC	Coefficient	Std. err.	t	P>|t|	[95% conf.
Reg	-91581	10624.85	-8.62	0	-114730.6 -68431.4
FDI	1281.634	144.5775	8.86	0	966.627 1596.642
Law_1	#####	5738836	-3.15	0.008	-3.06E+07 -5594043
DCP	-117562	57597.96	-2.04	0.064	-243057.4 7932.939
GDPEM	636.174	38.39616	16.57	0	552.516 719.832
Corr	#####	7352114	-4.64	0.001	-5.01E+07 #####
Pol	-3723826	2029856	-1.83	0.091	-8146502 698849.1
_cons	-525598	4891169	-0.11	0.916	-1.12E+07 1.01E+07

stepwise, pe(0.05) pr(0.10): regress GVC FDI Law_1 DCP Pol Corr Reg T_manu IPR GDPEM

Wald test, begin with full model:

p = 0.7320 >= 0.1000, removing IPR

p = 0.1944 >= 0.1000, removing T_manu

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	35
-----+-----						
Model	1.15E+16	7	1.64E+15	F(7, 27)	=	171.38
Residual	2.5782e+14	27	9.5487e+12	Prob > F	=	0
-----+-----						
Total	1.17E+16	34	3.45E+14	R-squared	=	0.978
-----+-----						
				Adj R-squared	=	0.9723
				Root MSE	=	3.10E+06

GVC	Coefficient	Std. err.	t	P>|t|	[95% conf. interval]
FDI	1154.977	112.4713	10.27	0	924.2048 1385.749
Law_1	#####	4060710	-5.13	0	-2.91E+07 #####
DCP	-131948	43436.26	-3.04	0.005	-221072 -42824.3
Pol	-2916794	1342133	-2.17	0.039	-5670622 -162965
Corr	#####	5536642	-5.25	0	-4.04E+07 #####
Reg	-87119.4	7937.779	-10.98	0	-103406.4 -70832.5
GDPEM	652.608	22.26161	29.32	0	606.9309 698.285
_cons	-800511	3858319	-0.21	0.837	-8717128 7116106

stepwise, pe(0.05) pr(0.10): regress GVC FDI Law_1 DCP Pol Corr Reg T_manu GDPEM

Wald test, begin with full model:

p = 0.1775 >= 0.1000, removing T_manu

Source	SS	df	MS	Number	of	obs
-----+----- F(7, 30) = 168.01						
Model	1.22E+16	7	1.74E+15	Prob > F	=	0
Residual	3.11E+14	30	1.04E+13	R-squared	=	0.9751
-----+----- Adj R-squared = 0.9693						
Total	1.25E+16	37	3.38E+14	Root	MSE	=

GVC	Coefficient	Std. err.	t	P>|t|	[95% conf. interval]
FDI	1199.192	102.1231	11.74	0	990.6292 1407.756
Law_1	#####	4045616	-5.04	0	-2.86E+07 #####
DCP	-128527	40945.25	-3.14	0.004	-212148.3 -44905.6
Pol	-3847270	1301756	-2.96	0.006	-6505810 -1188730
Corr	#####	5093481	-5.85	0	-4.02E+07 #####
Reg	-89375.5	7318.018	-12.21	0	-104320.9 -74430.1
GDPEM	645.1547	22.50262	28.67	0	599.1982 691.1112
_cons	-876567	3544369	-0.25	0.806	-8115134 6361999

stepwise, pe(0.05) pr(0.10): regress GVC FDI Law_1 DCP Pol Corr Reg T_all IPR GDPEM

Wald test, begin with full model:

p = 0.7455 >= 0.1000, removing IPR

p = 0.4130 >= 0.1000, removing Pol

Source	SS	df	MS	Number of obs
-----+----- F(7, 27) = 221.54				
Model	1.15E+16	7	1.64E+15	Prob > F = 0
Residual	2.00E+14	27	7.42E+12	R-squared = 0.9829
-----+----- Adj R-squared = 0.9785				
Total	1.17E+16	34	3.45E+14	Root MSE =

GVC	Coefficient	Std. err.	t	P>|t|	[95% conf. interval]
FDI	956.3172	101.2867	9.44	0	748.4941 1164.14
Law_1	#####	3500600	-6.19	0	-2.89E+07 #####
DCP	-73601.6	41067.92	-1.79	0.084	-157866 10662.81
GDPEM	646.2782	19.17538	33.7	0	606.9336 685.6229
Corr	#####	4916720	-4.78	0	-3.36E+07 #####
Reg	-81005.7	6277.171	-12.9	0	-93885.38 -68126
T_all	1408943	379233.1	3.72	0.001	630821.3 2187066
_cons	-9835544	4244471	-2.32	0.028	-1.85E+07 -1126610

stepwise, pe(0.05) pr(0.10): regress GVC FDI Law_1 DCP Corr Reg T_all GDPEM

Wald test, begin with full model:

p = 0.1889 >= 0.1000, removing DCP

Source	SS	df	F(6, 31)	=	240.54	MS	Number	of	obs
Model	1.22E+16	6							
Residual	2.63E+14	31				2.04E+15	Prob > F	=	0
			Adj R-squared	=	0.9749	8.47E+12	R-squared	=	0.979
Total	1.25E+16	37				3.38E+14	Root	MSE	=

GVC	Coefficient	Std. err.	t	P>|t|	[95% conf. interval]
FDI	869.8727	77.5615	11.22	0	711.6849 1028.06
Law_1	#####	2769663	-9.03	0	-3.07E+07 #####
GDPEM	641.406	19.69094	32.57	0	601.2461 681.566
Corr	#####	3451092	-5.31	0	-2.54E+07 #####
Reg	-75724.2	4561.321	-16.6	0	-85027.1 -66421.4
T_all	1846826	365069.5	5.06	0	1102262 2591390
_cons	#####	2033315	-8.32	0	-2.11E+07 #####

stepwise, pe(0.05) pr(0.10): regress GVC FDI Law_1 Pol Corr Reg T_manu IPR GDPEM

Wald test, begin with full model:

p = 0.8705 >= 0.1000, removing Pol

p = 0.4157 >= 0.1000, removing IPR

Source	SS	df	MS	Number of obs
-----+----- F(6, 32) = 159.37				
Model	1.28E+16	6		
Residual	4.28E+14	32	2.13E+15	Prob > F = 0
-----+----- Adj R-squared = 0.9615				
Total	1.32E+16	38	1.34E+13	R-squared = 0.9676
			3.48E+14	Root MSE =
-----+-----				
GVC	Coefficient	Std. err.	t	P>|t|
-----+-----				
				[95% conf. interval]
FDI	908.0482	100.87	9	0 702.5827 1113.514
Law_1	#####	3336726	-9.09	0 -3.71E+07 #####
GDPEM	638.38	25.49932	25.04	0 586.4396 690.3204
Corr	#####	4694124	-3.39	0.002 -2.55E+07 -6338768
Reg	-81819.5	6365.06	-12.85	0 -94784.66 -68854.3
T_manu	1480636	425356.3	3.48	0.001 614213.8 2347059
_cons	#####	2202878	-5.92	0 -1.75E+07 -8562230
-----+-----				

stepwise, pe(0.05) pr(0.10): regress GVC FDI Law_1 Corr Reg T_all GDPEM

Wald test, begin with full model:

دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية

p < 0.1000 for all terms in model							
Source	SS	df	MS	Number	of	obs	
-----+----- F(6, 36) = 143.76							
Model	1.39E+16	6	2.32E+15	Prob > F	=	0	
Residual	5.81E+14	36	1.61E+13	R-squared	=	0.9599	
-----+----- Adj R-squared = 0.9533							
Total	1.45E+16	42	3.45E+14	Root	MSE	=	
-----+-----							
GVC	Coefficient	Std. err.	t	P>|t|	[95% conf. interval]		
-----+-----							
FDI	902.763	101.5166	8.89	0	696.8779	1108.648	
Law_1	#####	3145455	-10.89	0	-4.06E+07	#####	
Corr	#####	4397796	-2.68	0.011	-2.07E+07	-2878702	
Reg	-76385.9	6009.716	-12.71	0	-88574.16	-64197.6	
T_all	1086431	453605.1	2.4	0.022	166476.8	2006384	
GDPEM	634.037	27.10078	23.4	0	579.074	688.9999	
_cons	#####	2606857	-4.84	0	-1.79E+07	-7331179	
-----+-----							

ملاحق الفصل الرابع مؤشرات الأداء الصناعي التنافسي

البعد الأول: القدرة على الإنتاج والتصدير، ويعبر عنها القيمة المضافة التي يولدها الفرد الواحد (المؤشر 1) وهي تعبر عن مستوى التصنيع في الدول، أما القدرة على تصدير منتجات تنافسية فهي تشكل الجزء الآخر من البعد الأول وتقاس بالصادرات المصنعة للفرد الواحد (المؤشر 2)، وهو يعني ضمناً مدى مواكبة المنتجات للتغيرات التكنولوجية.

البعد الثاني: تعميق التكنولوجيا والتطوير، في حين يعطي المؤشر الأول فكرة عن مستوى التصنيع، إلا أنه لا يشير إلى الهيكل التكنولوجي للإنتاج، فارتفاع قيمة المؤشر قد تعني إنتاجاً كبيراً في ظل انخفاض القيمة المضافة للوحدة، ولا يكشف المؤشر الثاني عن مدى تعقيد هيكل التصدير، ولذلك يوفر البعد الثاني مؤشرات لقياس تعميق التكنولوجيا والتطوير، ويتألف من مؤشرين فرعيين مركبين:

الأول: كثافة التصنيع، ويعبر عنه بحصة القيمة المضافة الصناعية في إجمالي الناتج المحلي (المؤشر 3)، وحصة القيمة المضافة المتوسطة والعالية التكنولوجية في إجمالي القيمة المضافة (المؤشر 4)، فوجود هيكل إنتاجي أكثر تعقيداً يشير إلى النضج الصناعي والمرونة والقدرة على الانتقال إلى أنشطة أسرع نمواً وبالمقابل ترتفع القدرة التنافسية.

أما الثاني: فيتكون من جودة الصادرات لبلد ما، ويعبر عنها بنسبة حصة التصنيع المتوسط والعالي التكنولوجية من مجموع الصادرات الصناعية المؤشر (5)، إلى جانب حصة الصادرات المصنعة في إجمالي الصادرات (المؤشر 6)، وهو يعبر عن دور التصنيع في نشاط التصدير لبلد ما ودرجة التعقيد التكنولوجي لحزمة الصادرات.

البعد الثالث: الأثر العالمي، ويقاس بحصة القيمة المضافة للدولة من إجمالي القيمة المضافة العالمية للصناعة (المؤشر 7)، وحصة الصادرات من التجارة العالمية (المؤشر 8)، ويعكس هذا الأخير الوضع التنافسي لقطاع الصناعات التحويلية للدولة في الأسواق الدولية، وتشير الزيادة في حصة السوق العالمية إلى التقدم في القدرة التنافسية الصناعية، ويحسب المؤشر المركب بالمتوسط الهندسي متساوي الوزن للمؤشرات الفرعية للأبعاد الثلاثة.

جدول رقم (1)

مقاييس سلاسل القيمة العالمية بالنسبة لمصر لقطاع المركبات والمقطورات ونصف المقطورات خلال 2015-2020

السنوات	القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية غير المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في الصادرات (روابط خلفية)	القيمة المضافة المحلية المعاد تصديرها إلى طرف ثالث من إجمالي الصادرات (%) روابط أمامية
2015	43.9	27.4	16.5	15.1	1.2
2016	43.1	26.3	16.8	12.8	1.3
2017	29.3	13.9	15.3	12.1	1.1
2018	35.5	17.1	18.4	14.1	1.1
2019	40.7	19.9	20.8	14.1	1.1
2020	34.1	16.3	17.8	11.0	1.2

المصدر : بيانات التعاون الاقتصادي والتنمية، التجارة في القيمة المضافة، متاحة على الرابط التالي:

<https://www.oecd.org/sti/ind/measuring-trade-in-value-added.htm>

جدول رقم (2)

مقاييس سلاسل القيمة العالمية للمغرب لقطاع المركبات والمقطورات ونصف المقطورات خلال الفترة (2015-2020)

القيم: بالمليون دولار

السنوات	القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية غير المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المعاد تصديرها إلى طرف ثالث من إجمالي الصادرات (%) (مؤشرات روابط أمامية)	القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في الصادرات
2015	970.7	561.5	408.3	1.6	964.6
2016	1096.70	659.3	436.1	1.5	1227.20
2017	1235.40	730.6	503.3	1.6	1312.30
2018	1463.10	892.3	569	1.5	1484.90
2019	1522.90	924.8	596.2	1.6	1462.40
2020	1394.30	890.4	501.9	1.7	1386.30

Source: <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/trade-in-value-added.html>

جدول رقم (3)

مقاييس سلاسل القيمة العالمية لتونس لقطاع المركبات والمقطورات ونصف المقطورات خلال الفترة (2015-2020)

القيم: بالمليون دولار

السنوات	القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية غير المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المعاد تصديرها إلى طرف ثالث من إجمالي الصادرات (%) (مؤشرات روابط الأمامية)	القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في الصادرات
2015	343.2	198.5	144.6	2.1	318.6
2016	381	227.5	153.3	2.2	376.3
2017	365.9	216.6	149.1	2.1	381
2018	431.8	256.7	174.9	2.1	473.9
2019	389.7	228.2	161.3	1.9	418.4
2020	414.5	241.5	173	1.9	456.1

Source: <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/trade-in-value-added.html>

- مؤشر الروابط الأمامية: يشير إلى القيمة المضافة المحلية المتولدة في قطاع السيارات المعاد تصديرها إلى طرف ثالث.
- أما مؤشر الروابط الخلفية: فيقصد به القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في الصادرات، يعكس حصة المدخلات المستوردة من السلع الوسيطة - أجزاء ومكونات السيارات .

جدول رقم (4)

مقاييس سلاسل القيمة العالمية للأردن لقطاع المركبات والمقطورات ونصف المقطورات خلال الفترة (2015-2020)

القيم: بالمليون دولار

السنوات	القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية غير المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المعاد تصديرها إلى طرف ثالث من إجمالي الصادرات (%) (مؤشرات روابط الأمامية)	القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في الصادرات
2015	5.5	3.6	1.9	0.4	3.7
2016	4.1	2.7	1.5	0.4	2.5
2017	1.4	0.9	0.5	0.4	1.2
2018	1	0.6	0.4	0.3	0.7
2019	1.5	0.9	0.6	0.3	1
2020	1.2	0.7	0.4	0.4	0.9

Source: <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/trade-in-value-added.html>

جدول رقم (5)

مقاييس سلاسل القيمة العالمية للسعودية لقطاع المركبات والمقطورات ونصف المقطورات خلال الفترة (2015-2020)

القيم: بالمليون دولار

السنوات	القيمة المضافة المحلية المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية غير المباشرة المشمولة في الصادرات	القيمة المضافة المحلية المعاد تصديرها إلى طرف ثالث من إجمالي الصادرات (%)	القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في الصادرات
2015	5.5	3.2	2.3	1.3	2
2016	6.8	3.8	3	1.2	1.8
2017	6.4	3.4	3	1.2	1.6
2018	6.5	3.3	3.1	1.2	1.5
2019	8	4.1	4	1.2	1.7
2020	8.1	4.3	3.8	1.1	1.4

Source: <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/trade-in-value-added.html>

جدول رقم (6)

حصة القيمة المضافة الأجنبية المشمولة في صادرات لقطاع المركبات والمقطورات ونصف المقطورات

خلال الفترة (2015-2020) (%)

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الدولة						
مصر	25.6	22.9	29.2	28.5	25.8	24.3
تونس	48.1	49.7	51	52.3	51.8	52.4
المغرب	49.8	52.8	51.5	50.4	49	49.9
الأردن	40.3	37.6	46.7	42	41.1	42.6
السعودية	26.6	21.3	19.6	18.7	17.6	14.6

Source: <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/trade-in-value-added.html>

جدول رقم (7)

رتب مؤشر الابتكار العالمي ككل، ورتب ركائز الابتكار لعام 2024 مقارنة بعام 2020 (*)

مؤشر الابتكار ككل	المؤشر الفرعي لمدخلات الابتكار												المؤشر الفرعي لمخرجات الابتكار				الدولة
	المؤسسات				رأس المال البشري والبحث العلمي		البنية التحتية		تطور السوق		تطور الأعمال		مخرجات المعرفة والتكنولوجيا		الناتج الإبداعي		
					الركيزة الثانية		الركيزة الثالثة		الركيزة الرابعة		الركيزة الخامسة						
اتجاه التغيير	2024	2020	2024	2020	2024	2020	2024	2020	2024	2020	2024	2020	2024	2020	2024	2022	
↑	47	66	35	102	33	31	49	57	27	44	79	51	68	88	67	69	المملكة العربية السعودية
↑	66	75	78	77	81	81	88	71	82	88	125	107	70	60	37	75	المغرب
↑	73	81	52	63	85	78	90	95	55	52	72	94	76	82	76	84	الأردن
↓	81	65	102	75	47	38	107	74	84	112	119	110	54	52	73	63	تونس
↑	86	96	94	115	96	90	92	99	74	106	103	103	81	65	78	101	مصر
↑	115	121	95	104	76	74	94	100	132	130	114	126	125	125	40	118	الجزائر

المصدر: WIP G112024

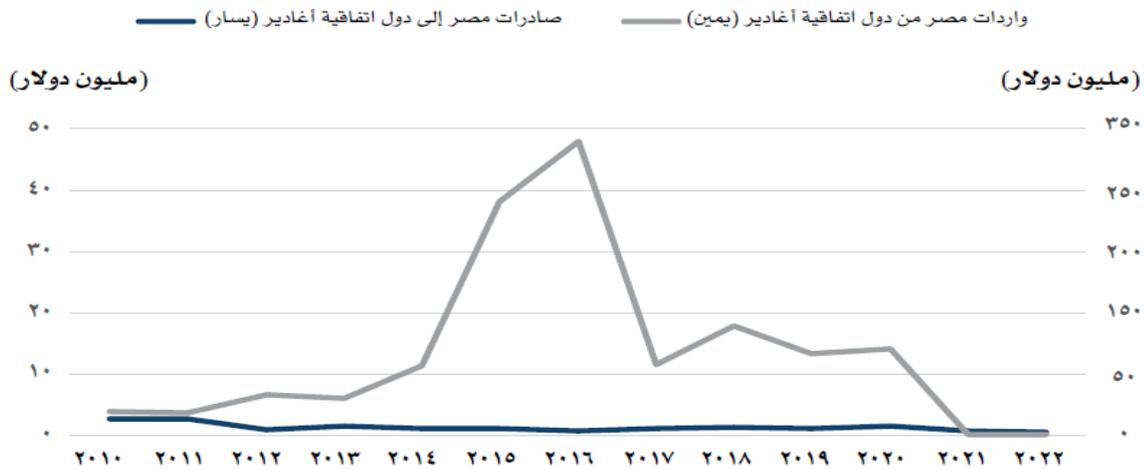
<https://www.wipo.int/web-publications/global-innovation-index-2024/en>

- **الركيزة الرابعة:** لتقييم وضع الاستثمارات في الدول العربية (دول عينة الدراسة) سنركز على الركيزة الرابعة لمؤشر الابتكار العالمي والمتمثلة في تطور السوق والتي يتفرع منها ثلاثة مؤشرات فرعية، وهي: التمويل - الاستثمار - التجارة - ونطاق السوق. وسيعتمد مؤشر التمويل على عناصر سهولة الوصول إلى التمويل، التمويل المحلي الممنوح إلى القطاع الخاص كنسبة من GDP، تمويل القروض الصغيرة كنسبة من GDP، أما الاستثمار فيندرج أسفله مؤشرات سهولة حماية صغار المستثمرين، رأس المال السوقي/GDP، مستثمري رأس المال المخاطر، الصفقات/GDP الحقيقي بالمليار دولار. أما ما يخص مؤشر التجارة فيحتوي على التعريفات الجمركية المطبقة كمتوسط حسب الأوزان النسبية، تنوع الصناعات المحلية، حجم السوق المحلي بالمليار دولار.
- **الركيزة الخامسة:** (مؤشر تطور الأعمال) من مؤشر الابتكار العالمي، ويضم ثلاثة مؤشرات فرعية هي المستوى المعرفي للعمالة - روابط الابتكار والطلب على المعرفة.
- **وفقاً للركيزة الثانية:** مؤشر رأس المال البشري والبحث العلمي، ويضم ثلاثة مؤشرات فرعية وهي: التعليم - التعليم ما بعد الثانوي والبحث والتطوير.
- **أما الركيزة السادسة:** مخرجات المعرفة والتكنولوجيا فتستند على ثلاث مؤشرات فرعية، وهي: مستوى التكوين المعرفي - التأثير المعرفي - والانتشار المعرفي.
- **أما الركيزة الثالثة:** البنية التحتية وتضم تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات، البنية التحتية الأساسية (الكهرباء، الأداء اللوجستي، الاستدامة البيئية).

اتفاقية أغادير:

- عقدت الاتفاقية بين مصر، والمغرب، وتونس، والأردن في ٢٥ من فبراير ٢٠٠٤ لدعم القدرات التصديرية والاستيرادية، وفي أبريل ٢٠١٦ انضم كل من فلسطين ولبنان. تهدف الاتفاقية إلى تطوير النشاط الاقتصادي ودعم التشغيل، وزيادة الإنتاجية، وتحقيق تحرير كامل في السلع الصناعية من خلال التبادل الحر لتلك السلع بما يشمل سيارات الركوب والسيارات التجارية، شريطة ألا تقل نسبة المكون المحلي عن 40%. كما تلتزم الدول الأطراف بإزالة جميع القيود غير الجمركية، مثل: القيود الكمية والإدارية، والتي تفرض على الاستيراد.
- كذلك فقد ركزت الاتفاقية على العديد من القضايا المهمة، مثل الأنظمة الجمركية، وقواعد المنشأ، والمشتريات الحكومية، والمعاملات المالية، والإجراءات الوقائية، والصناعات الجديدة، والمواصفات القياسية، وإنشاء آلية لتسوية المنازعات، بما يعزز إمكانية الوصول إلى منتجات الدول الأعضاء في الاتفاقية إلى الأسواق الأوروبية.
- كما تكمن أهمية اتفاقية أغادير في انضمام دولة المغرب التي تعد من أهم الدول الرائدة في المنطقة في صناعة السيارات، وعلى الرغم من ذلك لم تستطع مصر الاستفادة من الاتفاقية في تعزيز حجم صادراتها من القطاع حيث بلغ نحو 0.7 مليون دولار فقط خلال عام 2022 مقارنةً بنحو 2.8 مليون دولار خلال عام 2010.

التبادل التجاري بين مصر ودول اتفاقية أغادير من السيارات ولوازمها خلال الفترة (2010 - 2022)



المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة العالمي (Trade Map)

Abstract

In light of the developments witnessed by the global economy in the division of international labor and the expansion of international trade and the increase in the share of global value chains to what exceeds 60%. The current collective research cares about evaluating the impact of the establishment of the greater Arab trade area on developing regional value chains and on enhancing integration into global value chains by focusing on the impact on industrial development in the field of medium and high-tech industries and what has been achieved at the level of participation values in this chains and determining explained factors for the weakness of the integration while paying attention to the opportunities to build regional value chains in the field of pharmaceutical industry and automotive industry (its parts and components). The research achieved many important results and the most important of which:

- 1- the decrease in the Arab intra-trade comparing to the trade with non-Arab countries. The greater Arab trade area agreement faced a few challenges and the most important of which are slow implementation, the absence of a clear framework to facilitate trade, settle disputes and protect intellectual property.
- 2- The greater Arab free trade area provides a platform for regional integration but the current usage for it is still limited because of structural challenges and the weakness of the investment in industries with high value- added and the pharmaceutical industry carries the potential for this.
- 3- There are determinants for participation global value chains and the most important of which are local market size, direct foreign investment, industrialization degree, infrastructure quality, the ability to obtain bank credit and indicators of the quality of institutions (political stability, the role of law and the control on corruption). The effects of these variables have varied according to the circumstances of dealing with oil or non-oil countries.
- 4- The automobile industry is one of the most complex supply chains and it represents a strategic opportunity for Arab countries to enhance their integration into the global economy by developing value chains (local and global). The Arab region faces threats and competition from countries such as China and India in the absence of a strategic vision for some countries. Therefore, the research reached a set of suggestions from policies and strategies which support the integration of global value chains and the most important of which are:
 - Focusing on diversifying production and exports, improving the infrastructure as well as creating mechanisms for cash settlement. At the pharmaceutical and automotive industries level, establish regional centers, strengthen trade agreements and establish a fund in strategic industries (pharmaceutical and automotive industries).

Keywords: Greater free Arab trade region, medium industries, econometric model, automotive industry, parts and components.

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
1	دراسة الهيكل الإقليمي للعمالة في القطاع العام في جمهورية مصر العربية	ديسمبر 1977	د. محمد حسن فحج النور	.....
2				
3	الدراسات التفصيلية لمقومات التنمية الإقليمية بمنطقة جنوب مصر	أبريل 1978		
4	دراسة تحليلية لمقومات التنمية الإقليمية بمنطقة جنوب مصر	يوليو 1978		
5	دراسة اقتصادية فنية لأفاق صناعة الأسمدة والتنمية الزراعية في جمهورية مصر العربية حتى عام 1985	أبريل 1978		
6	التغذية والتنمية الزراعية في البلاد العربية	أكتوبر 1978		
7	تطوير التجارة وميزان المدفوعات ومشكلة تفاقم العجز الخارجي وسلبيات مواجهته (1975 - 1970/69)	أكتوبر 1978	د. الفونس عزيز	د. مزى نكي، د. عبد القادر حمزة وآخرون
8	Improving the position of third world countries in the international cotton economy,	يونيو 1979		
9	دراسة تحليلية لتفسير التضخم في مصر (1970-1976)	أغسطس 1979	د. مزى نكي	.....
10	حوار حول مصر في مواجهة القرن الحادي والعشرون	فبراير 1980	د. على نصار	.....
11	تطوير أساليب وضع الخطط الخمسية باستخدام نماذج البرمجة الرياضية في جمهورية مصر العربية	مارس 1980	د. محرم الحداد	.....
12	دراسة تحليلية للنظام الضريبي في مصر (1978-71/1970)	مارس 1980	أ. عبد اللطيف حافظ،	د. أحمد الشرقاوي وآخرون
13	تقييم سياسات التجارة الخارجية والنقد الأجنبي وسبل ترشيدها	يوليو 1980	د. فونس عزيز	د. صقر أحمد صقر وآخرون
14	التنمية الزراعية في مصر ماضيها وحاضرها (ثلاثة أجزاء)	يوليو 1980	د. موريس مكرم الله	د. سعد علام وآخرون
15	A study on Development of Egyptian National fleet/	June 1985	.....	.....

.....	د. رمزي ذكي	ابريل 1981	الإنفاق العام والاستقرار الاقتصادي في مصر 1970 - 1979	16
د. سليمان حزين وآخرون	أ. لبيب زمزم	يونيو 1981	الأبعاد الرئيسية لتطوير وتنمية القرى المصرية	17
د. رأفت شفيق، د. ثروت محمد علي وآخرون	د. ممدوح فهمي الشرقاوي	يوليو 1981	الصناعات الصغيرة والتنمية الصناعية التطبيق على صناعة الغزل والنسيج في مصر	18
د. سيد دحية وآخرون	د. فونس عزيز	ديسمبر 1981	ترشيد الإدارة الاقتصادية للتجارة الخارجية والنقدية الأجنبية	19
د. ثروت محمد علي، د. راجية عابدين خير الله وآخرون	د. محمد عبد الفتاح منجي	أبريل 1982	الصناعات التحويلية في المصري. (ثلاثة أجزاء)	20
د. عبد القادر دياب، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون	د. مورييس مكرم الله	سبتمبر 1982	التنمية الزراعية في مصر (جزئين)	21
د. سعد علام، د. عبد القادر دياب وآخرين	د. محمد عبد الفتاح منجي	أكتوبر 1983	مشاكل إنتاج اللحوم والسياسات المقترحة للتغلب عليها	22
د. فوزي رياض، د. ممدوح فهمي الشرقاوي وآخرين	د. محمد عبد الفتاح منجي	نوفمبر 1983	دور القطاع الخاص في التنمية	23
د. عبد القادر دياب، د. عبد العزيز إبراهيم	د. سعد طه علام	مارس 1985	تطوير معدلات الاستهلاك من السلع الغذائية وأثارها على السياسات الزراعية في مصر	24
أ.د. بركات أحمد الفرا، أ.د. عبد العزيز إبراهيم	أ.د. احمد عبد الوهاب برانية	أكتوبر 1985	البحيرات الشمالية بين الاستغلال النباتي والاستغلال السمكي	25
د. محمود عبد الحي صلاح، د. محمد قاسم عبد الحي وآخرون	د. أحمد عبد العزيز الشرقاوي	أكتوبر 1985	تقييم الاتفاقية التوسع التجاري والتعاون الاقتصادي بين مصر والهند ويوغوسلافيا	26
د. عبد القادر دياب، د. محمد نصر فريد وآخرون	د. سعد طه علام	نوفمبر 1985	سياسات وإمكانيات تخطيط الصادرات من السلع الزراعية	27
د. محمد عبد المجيد الخلو، د. مصطفى أحمد مصطفى وآخرون	د. فوزي رياض فهمي	نوفمبر 1985	الإنفاق المستقبلية في صناعة الغزل والنسيج في مصر	28

د. فتحي الحسيني خليل، د. رأفت شفيق وآخرون	د. محمد عبد الفتاح منجي	نوفمبر 1985	دراسة تمهيدية لاستكشاف آفاق الاستثمار الصناعي في إطار التكامل بين مصر والسودان	29
.....	د. السيد عبد العزیز دحيه	ديسمبر 1985	دراسة تحليلية عن تطوير الاستثمار في ج.م.ع مع الإشارة للطاقة الاستيعابية للاقتصاد القومي	30
.....	د. الفونس عزيز قديس	ديسمبر 1985	دور المؤسسات الوطنية في تنمية الأساليب الفنية للإنتاج في مصر (جزئين)	31
.....	د. رجاء عبد الرسول حسن	يوليو 1986	حدود وإمكانات مساهمة ضريبية على الدخل الزراعي في مواجهة مشكلة العجز في الموازنة العامة للدولة واصلاح هيكل توزيع الدخل القومي	32
.....	د.علا سليمان الحكيم	يوليو 1986	التفاوتات الإقليمية للنمو الاقتصادي والاجتماعي وطرق قياسها في جمهورية مصر العربية	33
.....	د. رجاء عبد الرسول حسن	يوليو 1986	مدى إمكانية تحقيق اكتفاء ذاتي من القمح	34
د. راجيه عابدين	د. عماد الشرقاوي امين	سبتمبر 1986	Integrated Methodology for Energy planning in Egypt.	35
.....		نوفمبر 1986	الملامح الرئيسية لطلب على تملك الأراضي الزراعية الجديدة والسياسات المتصلة باستصلاحها واستزراعها	36
.....	د. هدى محمد صالح	مارس 1988	دراسة بعنوان مشكلات صناعة الألبان في مصر	37
د. مجدي محمد خليفة، د. حامد إبراهيم وآخرون	د. مصطفى أحمد مصطفى	مارس 1988	دراسة بعنوان آفاق الاستثمارات العربية ودورها في خطط التنمية المصرية	38
.....	د. احمد حسن ابراهيم	مارس 1988	تقدير الإيجار الاقتصادي للأراضي الزراعية لزراعة المحاصيل الزراعية الحقلية على المستوى الإقليمي لجمهورية مصر العربية عامي 1985/80	39
د. بركات الفرا، د. هدى محمد صالح وآخرون	د. سعد طه علام	يونيو 1988	السياسات التسويقية لبعض السلع الزراعية وآثارها الاقتصادية	40
.....	د. على ابراهيم عربي	أكتوبر 1988	بحث الاستزراع السمكي في مصر ومحددات تنميته	41
.....	د. محمد سمير مصطفى	أكتوبر 1988	نظم توزيع الغذاء في مصر بين الترشيح والإلغاء	42

43	دور الصناعات الصغيرة في التنمية دراسة استطلاعية لدورها الاستيعاب العمالي	أكتوبر 1988	د. حسام محمد مندور	د. محمد عبد المجيد الخلوي، د. حسين طه الخبير وآخرون
44	دراسة تحليلية لبعض المؤشرات المالية للقطاع العام الصناعي التابع لوزارة الصناعة	أكتوبر 1988	د. ثروت محمد علي	.....
45	الجوانب التكاملية وتحليل القطاع الزراعي في خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية	فبراير 1989	د. سيد حسين احمد	.....
46	إمكانيات تطوير الضرائب العقارية لزيادة مساهمتها في الإيرادات العامة للدول في مصر	فبراير 1989	د. احمد حسن ابراهيم	.....
47	مدى إمكانية تحقيق ذاتي من السكر	سبتمبر 1989	د. سعد طه علام	د. هدى محمد صالح وآخرون
48	دراسة تحليلية لأثار السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية على تطوير وتنمية القطاع الزراعي	فبراير 1990	د. سيد حسين احمد	د. سيد عزب، د. بركات الفرا وآخرون
49	الإنتاجية والأجور والأسعار الوضع الراهن للمعرفة النظرية والتطبيقية مع إشارة خاصة للدراسات السابقة عن مصر	مارس 1990	د. ابراهيم حسن العيسوي	د. عثمان محمد عثمان، د. سهير أبو العنين وآخرون
50	المسح الاقتصادي والاجتماعي والعمراي لمحافظة البحر الأحمر وفرص الاستثمار المتاحة للتنمية	مارس 1990	د. احمد برانية	.....
51	سياسات إصلاح ميزان المدفوعات المصرية للمرحلة الأولى	مايو 1990	د. السيد عبد المعبود ناصف	د. فادية محمد عبد السلام، د. مجدى محمد خليفة وآخرون
52	بحث صناعة السكر وإمكانية تصنيع المعدات الرأسالية في مصر	سبتمبر 1990	د. حسام محمد مندور	د. محمد عبد المجيد الخلوي، د. حامد إبراهيم وآخرون
53	بحث الاعتماد على الذات في مجال الطاقة من منظور تنموي وتكنولوجي	سبتمبر 1990	د. راجية عابدين خير الله	د. عماد الشرقاوي أمين، د. فائق فريد فرج الله وآخرون
54	التخطيط الاجتماعي والإنتاجية	أكتوبر 1990	د. وفاء احمد عبد الله	د. خضر عبد العظيم أبو قوره، د. محمد عبد العزيز عيد وآخرون

55	مستقبل استصلاح الأراضي في مصر في ظل محددات الأراضي والمياه والطاقة	أكتوبر 1990	د. محمد سمير مصطفى	د. عبد الرحيم مبارك هاشم، د. صلاح اسماعيل
56	دراسات تطبيقية لبعض قضايا الإنتاجية في الاقتصاد المصري	نوفمبر 1990	د. عثمان محمد عثمان	د. أحمد حسن إبراهيم، د. هدي محمد صبحي وآخرون
57	بنوك التنمية الصناعية في بعض دول مجلس التعاون العربي	نوفمبر 1990	د. رأفت شفيق بسادة	د. حسام محمد المنذور
58	بعض آفاق التنسيق الصناعي بين دول مجلس التعاون العربي	نوفمبر 1990	د. فتحي الحسين خليل	د. ثروت محمد علي وآخرون
59	سياسات إصلاح ميزان المدفوعات المصري (مرحلة ثانية)	نوفمبر 1990	د. السيد عبد المعبود ناصف	.....
60	بحث اثر تغيرات سعر الصرف على القطاع الزراعي وانعكاساتها الاقتصادية	ديسمبر 1990	د. محمد سمير مصطفى	د. محمود علاء عبد العزيز، د. عبد القادر دياب
61	الإمكانيات والأفاق المستقبلية للتكامل الاقتصادي بين دول مجلس التعاون العربي في ضوء هياكل الإنتاج والتوزيع	يناير 1991	د. مجدي محمد خليفه	.....
62	إمكانية التكامل الزراعي بين مجلس التعاون العربي	يناير 1991	د. سعد طه علام	د. هدي صالح النمر، د. عماد الدين مصطفى
63	دور الصناديق العربية في تمويل القطاع الزراعي	أبريل 1991	د. سيد حسين احمد	د. محمد نصر فريد، د. بركات أحمد الفرا وآخرون
64	بعض القطاعات الإنتاجية والخدمية بمحافظة مطروح (جزئين) الجزء الأول: القطاعات الإنتاجية	أكتوبر 1991	د. صالح حسين مغيب	د. فريد أحمد عبد العال
65	مستقبل إنتاج الزيوت في مصر	أكتوبر 1991	د. سعد طه علام	د. بركات أحمد الفرا، د. هدي صالح النمر وآخرون
66	الإنتاجية في الاقتصاد القومي المصري وسبل تحسينها مع التركيز على قطاع الصناعة (الجزء الأول) الأسس والدراسات النظرية	أكتوبر 1991	د. محرم الحداد	د. أماني عمر زكي، د. محمد ابو الفتاح الكفراوي وآخرون
66	الإنتاجية في الاقتصاد القومي المصري وسبل تحسينها مع التركيز على قطاع الصناعة (الجزء	أكتوبر 1991	د. محرم الحداد	د. أماني عمر زكي، د. محمد ابو الفتاح الكفراوي

آخرين			الثاني) الدراسات التطبيقية	
د. على نصار	د. سعد حافظ	ديسمبر 1991	خلفية ومضمون النظريات الاقتصادية الحالية والمتوقعة بشرق أوروبا. ومحددات انعكاساتها الشاملة على مستقبل التنمية في مصر والعالم العربي	67
د. رمضان عبد المعطي، د. امال حسن الحريري وآخرون	د. امانى عمر	ديسمبر 1991	ميكنة الأنشطة والخدمات في مركز التوثيق والنشر	68
.....	د. راجيه عابدين خير الله	يناير 1992	إدارة الطاقة في مصر في ضوء أزمة الخليج وانعكاساتها جوليا وإقليميا ومحليا	69
د. فريد أحمد عبد العال وآخرون	د. عزه عبد العزيز سليمان	يناير 1992	واقع آفاق التنمية في محافظات الوادي الجديد	70
د. سلوى محمد مرسى، د. مجدي محمد خليفة وآخرون	د. مصطفى أحمد مصطفى	يناير 1992	انعكاسات أزمة الخليج (1991/90) على الاقتصاد المصري	71
د. عبد الفتاح حسين، د. هدى صالح النمر وآخرون	د. عبد القادر دياب	مايو 1992	الوضع الراهن والمستقبلي لاقتصاديات القطن المصري	72
د. رمزي زكي، د. حسين الفقير	د. ابراهيم حسن العيسوي	يوليو 1992	خبرات التنمية في الدول الآسيوية حديثة التصنيع وامكانية الاستفادة منها في مصر	73
.....	د. فتحى الحسيني خليل	سبتمبر 1992	بعض قضايا تنمية الصادرات الصناعية المصرية	74
د. رأفت شفيق بسادة، د. سهير أبو العينين وآخرون	د. عثمان محمد عثمان	سبتمبر 1992	تطوير مناهج التخطيط وإدارة التنمية في الاقتصاد المصري في ضوء المتغيرات الدولية المعاصرة	75
فادية محمد عبد السلام	د. السيد عبد المعبود ناصف	سبتمبر 1992	السياسات النقدية في مصر خلال الثمانينات " المرحلة الاولى" ميكانيكية وفاعلية السياسة النقدية في الجانب المالي والاقتصادي المصري	76
د. سيد حسين أحمد، د. بركات أحمد الفرا وآخرون	سعد طه علام	يناير 1993	التحرير الاقتصادي وقطاع الزراعة	77
د. على نصار، د. ماجدة إبراهيم وآخرون	د. محرم الحداد	يناير 1993	احتياجات المرحلة المقبلة للاقتصاد المصري ونماذج التخطيط واقتراح بناء نموذج اقتصادي قومي للتخطيط التأسيري المرحلة الاولى	78
د. فتحية زغلول، د. نوال على حله وآخرون	راجيه عابدين خير الله	مايو 1993	بعض قضايا التصنيع في مصر منظور تنموي تكنولوجي	79

80	تقويم التعليم الأساسي في مصر	مايو 1993	د. محمد عبد العزيز	د. سالم عبد العزيز محمود، د. دسوقي عبد الجليل وآخرون
81	الآثار المتوقعة لتحرير سوق النقد الأجنبي على بعض مكونات ميزان المدفوعات المصري	مايو 1993	د. إجلال راتب العقيلي	د. الفونس عزيز، د. فادية عبد السلام وآخرون
82	The Current development in the methodology and applications of operations research obstacles and prospects in developing countries	نوفمبر 1993	د. أماني عمر	د. عفاف فؤاد، د. صلاح العدوي وآخرون
83	الآثار البيئية الزراعية	نوفمبر 1993	د. سعد طه علام	
84	تقييم البرامج للنهوض بالإنتاجية الزراعية	ديسمبر 1993	د. محمد سمير مصطفى	د. هدى صالح النمر د. عبد القادر محمد دياب وآخرون
85	اثر قيام السوق الأوروبية المشتركة على مصر والمنطقة	يناير 1994	د. إجلال راتب العقيلي	د. أحمد هاشم، د. مجدي خليفة وآخرون
86	مشروع إنشاء قاعدة بيانات الأنشطة البحثية بمعهد التخطيط القومي "المرحلة الأولى"	يونيو 1994	د. محرم الحداد	د. عبد القادر محمد دياب، د. أماني عمر زكي وآخرون
87	الكوارث الطبيعية وتخطيط الخدمات في ج.م.ع (دراسة ميدانية عن زلزال أكتوبر 1992 في مدينة السلام)	سبتمبر 1994	د. وفاء احمد عبد الله	.....
88	تحرير القطاع الصناعي العام في مصر في ظل المتغيرات المحلية والعالمية	سبتمبر 1994	راجيه عابدين	د. فتحية زعلول، د. ثروت محمد على وآخرون
89	استشراف بعض الآثار المتوقعة لسياسة الإصلاح الاقتصادي بمصر (مجلدان)	سبتمبر 1994	د. رمزي زكي	د. عثمان محمد عثمان د. أحمد حسن إبراهيم، وآخرون
90	واقع التعليم الإعدادي وكيفية تطويره	نوفمبر 1994	د. محمد عبد العزيز عيد	.....
91	تجربة تشغيل الخريجين بالمشروعات الزراعية وافق تطويرها	ديسمبر 1994	د. عبد القادر دياب	.....
92	دور الدولة في القطاع الزراعي في مرحلة التحرير الاقتصادي	ديسمبر 1994	د. سعد طه علام	د. محمد محمود رزق، د. نجوان سعد الدين وآخرون

93	الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية لتحرير القطاع الصناعي المصري في ظل الإصلاح الاقتصادي	يناير 1995	د. راجيه عابدين خير الله	د. فتحية زغلول، د. نفسية سيد أبو السعود وآخرون
94	مشروع انشاء قاعدة بيانات الانشطة البحثية بمعهد التخطيط القومي (المرحلة الثانية)	فبراير 1995	د. محرم الحداد	د. أماني عمر زكي عمر، د. حسين صالح وآخرون
95	السياسات القطاعية في ظل التكيف الهيكلي	أبريل 1995	د. محمود عبد الحي صلاح	.....
96	الموازنة العامة للدولة في ضوء سياسة الإصلاح الاقتصادي	يونية 1995	د. ثروت محمد على	د. محمد نصر فريد، د. نبيل عبد العليم صالح وآخرون
97	المستجدات العالمية (الجات وأوروبا الموحدة) وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية (دراسة حالة مصر)	أغسطس 1995	د. إجلال راتب	د. مصطفى أحمد مصطفى، د. سلوى محمد مرسي وآخرون
98	تقييم البدائل الإجرائية لتوسع قاعدة الملكية في قطاع الأعمال العام	يناير 1996	د. فتحي الحسيني خليل	د. صالح حسين مغيب، د. محمد عبد المجيد وآخرون
99	أثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعي	يناير 1996	د. سعد طه علام	د. محمود مرعى، د. منى الدسوقي
100	مشروع إنشاء قاعدة بيانات الأنشطة البحثية بمعهد التخطيط القومي (المرحلة الثالثة)	مايو 1996	د. محرم الحداد	د. أماني عمر زكي، د. ماجدة إبراهيم سيد فراج وآخرون
101	دراسة تحليلية مقارنة لواقع القطاعات الإنتاجية والخدمية بمحافظات الحدود	مايو 1996		
102	التعليم الثانوي في مصر: واقعة ومشاكله واتجاهات تطويره	مايو 1996	د. محمد عبد العزيز عيد	د. لطف الله إمام صالح، د. دسوقي عبد الجليل وآخرون
103	التنمية الريفية ومستقبل القرية المصرية: المتطلبات والسياسات	سبتمبر 1996	د. سعد طه علام	د. بركات احمد الفرا، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
104	دور المناطق الحرة في تنمية الصادرات	أكتوبر 1996	د. اجلال راتب	د. محمود عبد الحي، د. حسين صالح وآخرون
105	تطوير أساليب وقواعد المعلومات في إدارة الأزمات المهددة لأطراد التنمية (المرحلة الأولى)	نوفمبر 1996	د. محرم الحداد	د. حسام مندرة وآخرون، د. ماجدة إبراهيم سيد فراج

106	المنظمات غير الحكومية والتنمية في مصر (دراسة حالات)	ديسمبر 1996	د. نادرة وهدان	د. وفيق أشرف حسونة، د. وفاء عبد الله وآخرون
107	الأبعاد البيئية المستدامة في مصر	ديسمبر 1996	د. راجية عابدين خير الله	د. نفيسة سيد محمد أبو السعود
108	التغيرات الهيكلية في مؤسسات التمويل الزراعي: مصادر ومستقبل التمويل الزراعي في مصر	مارس 1997	د. محمد عبد العزیز عيد	د. وفيق أشرف حسونة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
109	التغيرات الهيكلية في مؤسسات التمويل الزراعي ومصادر ومستقبل التمويل الزراعي في مصر	أغسطس 1997	د. ثروت محمد على	إبراهيم صديق على، د. بهاء مرسي وآخرون
110	ملامح الصناعة المصرية في ظل العوامل الرئيسية المؤثرة في مطلع القرن الحادي والعشرين	ديسمبر 1997	د. ممدوح فهمي الشرقاوى	د. فتحي الحسن خليل، د. ثروت محمد على وآخرون
111	آفاق التصنيع وتدعيم الأنشطة غير المزرعية من اجل تنمية ريفية مستدامة في مصر	فبراير 1998	د. سعد طه علام	د. هدي النمر، د. منى الدسوقي وآخرون
112	الزراعة المصرية والسياسية الزراعية في اطار نظام السوق الحرة	فبراير 1998	د. هدي صالح النمر	د. عبد القادر دياب، د. محمد سمير مصطفى
113	الزراعة المصرية في مواجهة القرن الواحد والعشرين	فبراير 1998	د. سعد طه علام	د. هدي النمر، د. منى الدسوقي وآخرون
114	التعاون بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	مايو 1998	د. اجلال راتب	د. محمود عبد الحي، د. فادية عبد السلام وآخرون
115	تطوير أساليب وقواعد المعلومات في إدارة الأزمات المهددة بطرد التنمية (المرحلة الثالثة)	يونيو 1998	د. محرم الحداد	د. حسام مندرة، د. امانى عمر زكي عمر وآخرون
116	حول أهم التحديات الاجتماعية في مواجهة القرن 21	يونيو 1998	د. وفاء احمد عبد الله	د. عبد العزيز عيد، د. نادرة وهدان وآخرون
117	محددات الطاقة الادخارية في مصر دراسة نظرية وتطبيقية	يونيو 1998	د. ابراهيم العيسوى	د. أحمد حسن إبراهيم، د. سهير أبو العنين وآخرون
118	تصور حول تطوير نظام المعلومات الزراعية	يوليو 1998	د. عبد القادر دياب	د. محمد سمير مصطفى، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون

119	التوقعات المستقبلية لإمكانيات الاستصلاح والاستزراع بجنوب الوادي	سبتمبر 1998	د. سعد طه علام	د. عبد القادر دياب، د. هدي النمر وآخرون
120	استراتيجية استغلال البعد الحيزي في مصر في ظل الإصلاح الاقتصادي	ديسمبر 1998	د. سيد محمد عبد المقصود	د. السيد محمد الكيلاني، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
121	حولت إلى مذكرة خارجية رقم (1601)	ديسمبر 1998	د. ايمان احمد الشربيني	.....
122	Artificial Neural Networks Usage for Underground Water storage & River Nile in Toshoku Area	ديسمبر 1998	د. عبد الله الداغوشى	د. أماني عمر، د. سمير ناصر وآخرون
123	بناء وتطبيق نموذج متعدد القطاعات للتخطيط التأسيري في مصر	ديسمبر 1998	د. ماجدة ابراهيم	د. عبد القادر حمزة، د. سهير أبو العينين وآخرون
124	اقتصاديات القطاع السياحي في مصر وانعكاساتها على الاقتصاد القومي	ديسمبر 1998	د. اجلال راتب	د. محمود عبد الحي، د. فادية عبد السلام، وآخرون
125	تحديات التنمية الراهنة في بعض محافظات جنوب مصر	فبراير 1999	د. سيد محمد عبد المقصود	.....
126	الآفاق والإمكانيات التكنولوجية في الزراعة المصرية	سبتمبر 1999	د. سعد طه علام	د. هدى النمر، د. عماد مصطفى وآخرون
127	إدارة التجارة الخارجية في ظل سياسات التحرير الاقتصادي	سبتمبر 1999	د. اجلال راتب	د. محمود عبد الحي، د. فادية عبد السلام وآخرون
128	قواعد ونظم معلومات التفاوض في المجالات المختلفة	سبتمبر 1999	د. محرم الحداد	د. حسام مندور، د. محمد يحيى عبد الرحمن وآخرون
129	اتجاهات تطوير نموذج لاختيار السياسات الاقتصادية للاقتصاد المصري	يناير 2000	د. ماجدة ابراهيم	د. عبد القادر حمزة، د. سهير أبو العينين وآخرون
130	دراسة الفجوة النوعية لقوة العمل في محافظات مصر وتطورها خلال الفترة 1986-1996	يناير 2000	د. عزه عبد العزيز سليمان	د. سيد محمد عبد المقصود د. السيد محمد الكيلاني وآخرون
131	التعليم الفني وتحديات القرن الحادي والعشرون	يناير 2000	د. محمد عبد العزيز عيد	د. دسوقي حسين عبد الجليل-د. زينات محمد طبالة وآخرون
132	أنماط الاستيطان في منطقة جنوب الوادي " توشكى "	يونيو 2000	د. سيد محمد عبد المقصود	د. السيد محمد الكيلاني، د. علا سليمان الحكيم وآخرون

133	فرص ومجالات التعاون بين مصر ومجموعات دول الكوميسا	يونيو 2000	د. محمد محمود رزق	د. ممدوح الشرقاوي وآخرون
134	الإعاقة والتنمية في مصر	يونيو 2000	د. نادرة وهدان	د. وفيق أشرف حسونة، د. وفاء أحمد عبد الله وآخرون
135	تقويم رياض الأطفال في القاهرة الكبرى	يناير 2001	د. محمد عبد العزیز عيد	د. دسوقي عبد الجليل، د. إيمان منجي وآخرون
136	الجمعيات الأهلية وآليات التنمية بمحافظات جمهورية مصر العربية	يناير 2001	د. عزه عبد العزيز سليمان	د. محاسن مصطفى. حسنين، د. خفاجي، محمد عبد اللطيف.
137	آفاق ومستقبل التعاون الزراعي في المرحلة القادمة	يناير 2001	د. احمد عبد الوهاب برانيه	د. مصطفى عماد الدين، د. سعد الدين، نجوان.
138	تقويم التعليم الصحي الفني في مصر	يناير 2001	د. نادرة وهدان	د. وفيق أشرف حسونة، د. عزة الفندري وآخرون
139	منهجية جديدة للاستخدام الأمثل للمياه في مصر مع التركيز على مياه الري الزراعي مرحلة أولى	يناير 2001	د. محمد محمد الكفراوي	د. أماني عمر زكي، د. فتحية زغلول وآخرون
140	التعاون الاقتصادي المصري الدولي _ دراسة بعض حالات الشراكة	يناير 2001	د. اجلال راتب	د. محمود عبد الحي، د. مجدي خليفة وآخرون
141	تصنيف وترتيب المدن المصرية (حسب بيانات تعداد 1996)	يناير 2001	د. السيد محمد كيلاني	د. سيد محمد عبد المقصود، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
142	الميزة النسبية ومعدلات الحماية للبعض من السلع الزراعية والصناعية	يناير 2001	د. عبد القادر دياب	د. ممدوح الشرقاوي، د. محمد محمود رزق وآخرون
143	سبل تنمية الصادرات من الخضر	ديسمبر 2001	د. هدى صالح النمر	د. سيد حسين، د. بركات أحمد الفراء وآخرون
144	تحديد الاحتياجات التدريبية لمعلمي المرحلة الثانوية	ديسمبر 2001	د. محمد عبد العزیز عيد	محرم الحداد، د. ماجدة إبراهيم وآخرون
145	التخطيط بالمشاركة بين المخططين والجمعيات الأهلية على المستويين المركزي والمحافظات	فبراير 2002	د. عزه عبد العزيز سليمان	د. محاسن مصطفى حسنين، د. يمن حافظ الحماقي وآخرون
146	أثر البعد المؤسسي والمعوقات الإدارية والتسويق على تنمية الصادرات الصناعية المصرية	مارس 2002	د. ممدوح فهمي الشرقاوي	د. محمد حمدي سالم، د. محمد يحيى عبد الرحمن وآخرون

147	قياس استجابة مجتمع المنتجين الزراعيين للسياسات الزراعية	مارس 2002	د. عبد القادر دياب	د. نجوان سعد الدين، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
148	تطوير منهجية جديدة لحساب الاستخدام الأمثل للمياه في مصر (مرحلة ثانية)	مارس 2002	د. محمد محمد الكفراوي	د. أماني عمر زكي، د. عبد القادر حمزة وآخرون
149	رؤية مستقبلية لعلاقات ودوائر التعاون الاقتصادي المصري الخارجي " الجزء الأول" خلفية أساسية "	مارس 2002	د. محمود محمد عبد الحى	د. إجلال راتب العقيلي، د. مصطفى أحمد مصطفى
150	المشاركة الشعبية ودورها في تعاضد أهداف خطط التنمية المعاصرة المحلية الريفية والحضرية	ابريل 2002	د. وفاء احمد عبد الله	د. نادرة عبد الحليم وهدان، د. عزة الفنري وآخرون
151	تقدير مصفوفة حسابات اجتماعية للاقتصاد المصري عام 1998 - 1999	أبريل 2002	د. سهير ابو العينين	.....
152	الأشكال التنظيمية وصيغ وأليات تفعيل المشاركة في عمليات التخطيط على مستوى القطاع الزراعي	يوليو 2002	د. هدى صالح النمر	د. عبد القادر محمد دياب، د. محمد سمير مصطفى وآخرون
153	نحو استراتيجية للاستفادة من التجارة الإلكترونية في مصر	يوليو 2002	د. محرم الحداد	د. حسام مندرة، د. فادية عبد العزيز وآخرون
154	صناعة الأغذية والمنتجات الجلدية في مصر (الواقع والمستقبل)	يوليو 2002	د. ممدوح فهمي الشرقاوى	د. إيمان أحمد الشربيني، د. محمد حسن توفيق
155	تقدير الاحتياجات التمويلية لتطوير التعليم ما قبل الجامعي وفقاً لاستراتيجية متعددة الأبعاد	يوليو 2002	د. محمد عبد العزيز عيد	د. ماجدة إبراهيم، د. زينبات طبالة وآخرون
156	الاحتياجات العملية والاستراتيجية للمرأة المربية وأولوياتها على مستوى المحافظات	يوليو 2002	د. عزة عبد العزيز سليمان	د. اجلال راتب العقيلي، د. محاسن مصطفى حسنين وآخرون
157	موقف مصر في التجمعات الإقليمية	يوليو 2002	د. سلوى مرسى محمد فهمي	د. مجدي محمد خليفة وآخرون
158	إدارة الدين العام المحلى وتمويل الاستثمارات العامة في مصر	يوليو 2002	د. السيد عبد العزيز دحيه	د. نفين كمال، د. سهير أبو العينين وآخرون
159	التأمين الصحي في واقع النظام الصحي المعاصر	يوليو 2002	د. عزة عمر الفنري	د. وفاء أحمد عبد الله، د. نادرة عبد الحليم وهدان وآخرون

160	تطبيق الشبكات العصبية في قطاع الزراعة	يوليو 2002	د. محمد محمد الكفراوي	د. أماني عمر زكي، د. عبد القادر حمزة وآخرون
161	الإنتاج والصادرات المصرية من مجمدات وعصائر الخضر والفاكهة ومقترحات زيادة القدرة التنافسية لها بالأسواق المحلية والعالمية	يوليو 2002	د. سمير عريقات	د. مني عبد العال الدسوقي، د. محمد مرعي وآخرون
162	تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية	يناير 2003	د. سيد محمد عبد المقصود	د. السيد محمد الكيلاني، د. فريد أحمد عبد العال وآخرون
163	تقييم وتحسين أداء بعض المرافق "مياه الشرب والصرف الصحي"	يوليو 2003	د. محرم الحداد	د. حسام مندور، د. نفيسة أو السعود وآخرون
164	تصورات حول خصخصة بعض مرافق الخدمات العامة	يوليو 2003	د. عبد القادر دياب	د. سيد حسين أحمد، د. ياسر كمال السيد وآخرون
165	تحديد الاحتياجات التمويلية للتعليم العالي "دراسة نظرية تحليلية ميدانية"	يوليو 2003	د. محمد عبد العزيز عيد	د. ماجدة إبراهيم، د. زينات محمد طلبة وآخرون
166	دراسة أهمية الآثار البيئية للأنشطة السياحية في محافظة البحر الأحمر "بالتركيز على مدينة الغردقة"	يوليو 2003	د. سلوى مرسي محمد فهمي	د. وفاء أحمد عبد الله، د. أحمد برانية وآخرون
167	العوامل المحددة للنمو الاقتصادي في الفكر النظري وواقع الاقتصاد المصري	يوليو 2003	د. سهير ابو العينين	د. نيفين كمال حامد وآخرون، د. فتحية زغلول وآخرون
168	العدالة في توزيع ثمار التنمية في بعض المجالات الاقتصادية والاجتماعية في محافظات مصر "دراسة تحليلية"	يوليو 2003	د. عزة عبد العزيز سليمان	د. سيد محمد عبد المقصود، د. السيد محمد الكيلاني وآخرون
169	تقييم وتحسين جودة أداء بعض الخدمات العامة لقطاعي التعليم والصحة باستخدام شبكات الأعمال	يوليو 2003	د. عبد القادر حمزه	د. أماني عمر، د. ماجدة إبراهيم وآخرون
170	دراسة الأسواق الخارجية وسبل النفاذ إليها	يوليو 2003	د. فادية عبد السلام	د. مصطفى أحمد مصطفى، د. اجلال راتب وآخرون
171	أولويات الاستثمار في قطاع الزراعة	يوليو 2003	د. هدي صالح النمر	أحمد عبد الوهاب برانية، د. سيد حسين
172	دراسة ميدانية للمشاكل والمعوقات التي تواجه صناعة الأحذية الجديدة في مصر "التطبيق على محافظة القاهرة ومدينة العاشر من رمضان"	يوليو 2003	د. ممدوح فهمي الشرقاوى	د. حسام محمد مندور، د. إيمان أحمد الشربيني وآخرون

173	قضية التشغيل والبطالة على المستوى العالمي والقومي والمحلى	يوليو 2003	د. عزيزة على عبد الرازق	د. اجلال راتب، د. محرم الحداد وآخرون
174	بناء وتنمية القدرات البشرية المصرية " القضايا والمعوقات الحاكمة"	يوليو 2003	د. مصطفى احمد مصطفى	د. إبراهيم حسن العيسوي، د. محمد على نصار وآخرون
175	بناء قواعد التقدم التكنولوجي في الصناعة المصرية من منظور مداخل التنافسية والتشغيل والتركييب القطاعي	يوليو 2004	د. محرم الحداد	د. فتحية زغلول، د. إيمان الشربيني وآخرون
176	استراتيجية قومية مقترحة للإدارة المتكاملة للمخلفات الخطرة في مصر	يوليو 2004	د. نفيسة ابو السعود	د. خالد محمد فهمي، د. حنان رجائي وآخرون
177	تحسين الجودة الشاملة لبعض مجالات القطاع الصحي	يوليو 2004	د. عبد القادر حمزه	د. أماني عمر، د. محمد الكفراوي وآخرون
178	مخاطر الأسواق الدولية لسلع الغذائية لسلع الغذائية الاستراتيجية وإمكانيات وسياسات وأدوات مواجهتها	يوليو 2004	د. عبد القادر دياب	د. ممدوح الشرفاوي، د. سيد حسين وآخرون
179	إمكانيات وأثار قيام منطقة حرة بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية والمناطق الصناعية المؤهلة (ودروس مستفادة للاقتصاد المصري)	يوليو 2004	د. فادية عبد السلام	د. اجلال راتب العقيلي، د. سلوى محمد مرسي وآخرون
180	نحو هواء نظيف لمدينة عملاقة	يوليو 2004	د. محمد سمير مصطفى	د. السيد محمد الكيلاني، د. عبد الحميد القصاص وآخرون
181	تحديد الاحتياجات بقاعات الصرف - التعليم ما قبل الجامعي - التعليم العالي (عدد خاص)	يوليو 2004	د. زينات محمد طباله	د. لطف الله إمام صالح، د. عزة عمر الفندري
182	تحديد الاحتياجات بقطاعي الصرف الصحي والطرق والكباري لمواجهة العشوائيات (عدد خاص)	يوليو 2004	د. محرم الحداد	د. نفيسة أبو السعود، د. نعيمة رمضان وآخرون
183	خصائص ومتغيرات السوق المصري _ دراسة تحليلية لبعض الأسواق المصرية الجزء الأول " الإطار النظري والتحليلي "	يناير 2005	د. محرم الحداد	د. حسام مندور د. فادية عبد السلام وآخرون
184	خصائص ومتغيرات السوق المصري (دراسة تحليلية لبعض الأسواق المصرية) الجزء الثاني: الإطار التطبيقي " سوق الخدمات التعليمية - سوق الخدمات السياحة - سوق البرمجيات"	يناير 2005	د. محرم الحداد	د. حسام المنذور د. فادية عبد السلام وآخرون

.....	د. محرم الحداد	يناير 2005	خصائص ومتغيرات السوق المصري (دراسة تحليلية لبعض الأسواق المصرية الجزء الثالث: الإطار التطبيقي " يوق الأدوية - سوق السلع الغذائية والزراعية - سوق حديد التسليح والأسمت"	185
.....	د. لطف الله امام صالح	أغسطس 2005	الملكية الفكرية والتنمية في مصر	186
د. ماجدة إبراهيم سيد د. زينات طبالة وآخرون	د. عبد الحميد سامي القصاص	يونية 2006	تقدير الطلب على العمالة - قوة العمل - البطالة في ظل سيناريوهات بديلة	187
د. السيد محمد الكيلاني د. فريد أحمد عبد العال وآخرون	د. علا سليمان الحكيم	يونية 2006	الحاسبات الإقليمية كمدخل للامركزية المالية	188
د. زينات طبالة د. سمير رمضان وآخرون	د. محمود عبد الحى	يونيه 2006	المعاشات والتأمينات في جمهورية مصر العربية (الواقع وإمكانيات التطوير)	189
د. اجلال راتب العقيلي د. مصطفى أحمد مصطفى وآخرون	د. فاديه محمد عبد السلام	يونيه 2006	بعض القضايا المتصلة بالصادرات (دراسة حالة الصناعات الكيماوية)	190
د. عبد القادر دياب د. سيد حسين وآخرون	د. هدى صالح النمر	يونية 2006	مشروع تنمية جنوب الوادي " توشكى " بين الأهداف والإنجازات	191
د. أحمد حسام الدين نجاتي د. عزة يحيى وآخرون	د. نفيسة ابو السعود	يونية 2006	اللامركزية كمدخل لمواجهة بعض القضايا البيئية في مصر (التوزيع الإقليمي للاستثمارات الحكومية وارتباطها ببعض قضايا البيئة)	192
د. أحمد حسام الدين نجاتي، د. زينب محمد نبيل	د. نفيسة ابو السعود	يونية 2006	نحو تطبيق نظام الإدارة البيئية (الأيزو 14000) " على معهد التخطيط القومي" كنموذج لمؤسسة بحثية حكومية	193
د. حسام مندور د. حنان رجائي وآخرون	د. محرم الحداد	يونية 2006	تكاليف تحقيق أهداف الألفية الثالثة بمصر	194
د. عبد القادر حمزة د. محمد الكفراوي وآخرون	د. عبد القادر دياب	يونية 2006	السوق المصرية للغزل	195
د. سمير مصطفى د. فادية عبد السلام وآخرون	د. سلوى مرسي محمد فهمي	أغسطس 2007	المعايير البيئية والقدرة التنافسية للصادرات المصرية	196
د. عبد القادر حمزة د. أماني عمر وآخرون	د. محمد محمد الكفراوي	أغسطس 2007	استخدام أسلوب البرمجة الخطية والنقل في البرمجة الرياضية لحل مشاكل الإنتاج والمخزون	197

198	تقييم موقف مصر في بعض الاتفاقيات الثنائية	أغسطس 2007	د. اجلال راتب	د. نجلاء علام د. نبيل الشيمي وآخرون
199	التضخم في مصر بحث في أسباب التضخم، وتقييم مؤشراتته، وجدوى استهدافه مع أسلوب مقترح باتجاهاته	أغسطس 2007	د. إبراهيم العيسوي	د. سيد عبد العزيز دحية د. سهير أبو العنين وآخرون
200	سبل تنمية مصادر الإنتاج الحيواني في ضوء الآثار الناجمة عن مرض أنفلونزا الطيور في مصر	أغسطس 2007	د. صادق رياض ابو العطا	د. هدي النمر د. محمد مرعي وآخرون
201	مستقبل التنمية في محافظات الحدود (مع التطبيق على سيناء)	أغسطس 2007	د. فريد احمد عبد العال	د. السيد محمد الكيلاني د. علا سليمان الحكيم وآخرون
202	سياسات إدارة الطاقة في مصر في ظل المتغيرات المحلية والإقليمية والعالمية	أغسطس 2007	د. راجيه عابدين خير الله	د. فتحية زغول د. نجوان سعد الدين وآخرون
203	جدوى إعادة هيكلة قطاع التأمين دراسة تحليلية ميدانية	أكتوبر 2007	د. محرم الحداد	د. حسام مندور د. إيمان أحمد الشربيني وآخرون
204	حول تقدير الاحتياجات لأهم خدمات رعاية المسنين (بالتركيز على محافظة القاهرة)	أكتوبر 2007	د. عزه عمر الفندري	د. وفاء أحمد عبد الله د. نادرة وهدان وآخرون
205	خدمات ما بعد البيع في السوق المصري (دراسة حالة للسلع الهندسية والكهربائية) (بالطبيق على صناعة الأجهزة المنزلية وصناعة السيارات)	أكتوبر 2007	د. محمد عبد الشفيق عيسى	د. نجلاء علام د. عبد السلام محمد السيد وآخرون
206	العناقد الصناعية والتحالفات الاستراتيجية لتدعيم القدرة التنافسية للمشروعات الصغيرة والمتوسطة في جمهورية مصر العربية	فبراير 2008	د. ايمان احمد الشربيني	د. سحر عبد الحليم البهائي د. أحمد سليمان وآخرون
207	تقييم فاعلية الخطة الاستراتيجية القومية للسكان في مصر	سبتمبر 2008	د. محمود ابراهيم فرج	د. عبد الغني محمد د. نادية فهمي وآخرون
208	الإسقاطات القومية للسكان في مصر خلال الفترة (2006 - 2031)	سبتمبر 2008	د. فريال عبد القادر احمد	د. سعاد أحمد الضوي د. عبد الغني محمد عبد الغني وآخرون
209	إدارة الجودة الشاملة وتطبيقها في تقييم أداء بعض قطاعات المرافق العامة في مصر	سبتمبر 2008	د. محرم الحداد	د. حسام المندور د. اجلال راتب وآخرون
210	الخصائص السكانية وانعكاساتها على القيم الاجتماعية	نوفمبر 2008	د. نادرة وهدان	د. زينبات طبالة د. عزة الفندري وآخرون
211	التجارب التنموية في كوريا الجنوبية، ماليزيا والصين: الاستراتيجيات والسياسات - الدروس	نوفمبر 2008	د. فاديه عبد السلام	د. محمد عبد الشفيق د. لطف الله إمام صالح

المستفادة	تاريخ	المؤلفون	آخرون
212	نوفمبر 2008	د. ابراهيم العيسوي	د. السيد دحية د. سيد حسين وآخرون
213	فبراير 2009	د. عبد القادر دياب	د. هدي صالح النمر د. سيد حسين
214	أغسطس 2009	د. نجوان سعد الدين عبد الوهاب	د. سعد طه علام د. ممدوح الشرقاوي وآخرون
215	أغسطس 2009	د. محمود ابراهيم فرج	د. فادية محمد عبد السلام د. مني توفيق يوسف وآخرون
216	أغسطس 2009	د. عبد الغنى محمد عبد الغنى	د. شحاته محمد شحاته د. كامل البشار وآخرون
217	أكتوبر 2009	د. محرم الحداد	د. حسام مندورة د. إجلال راتب وآخرون
218	فبراير 2010	د. ايمان احمد الشربيني	د. عزة عمر الفندري د. زينات محمد طلبه وآخرون
219	فبراير 2010	د. سيد محمد عبد المقصود	فريد أحمد عبد العال د. خضر عبد العظيم أبو قوره وآخرون
220	مارس 2010	د. محمد عبد الشفيق عيسى	د. ممدوح فهمي الشرقاوي د. لطف الله إمام صالح وآخرون
221	يوليه 2010	د. مجدي عبد القادر	د. محمود إبراهيم فراج د. مني توفيق
222	يوليه 2010	د. دسوقي عبد الجليل	د. زينات طبالة د. إيمان الشربيني وآخرون
223	يوليه 2010	د. عبد القادر محمد دياب	د. ممدوح شرقاوي د. هدي النمر وآخرون
224	سبتمبر 2010	د. خضر عبد العظيم ابو قوره	د. على عبد الرزاق جلى د. زينات محمد طبالة وآخرون
225	أكتوبر 2010	د. محرم الحداد	د. حسام مندور

د. نفيسة أبو السعود وآخرون			نتيجة للتغير المناخي العالمي	
د. السيد دحية د. سهير أبو العنين وآخرون	د. ابراهيم العيسوي	يناير 2011	آفاق النمو الاقتصادي في مصر بعد الأزمة المالية والاقتصادية العالمية	226
د. على نصار د. محمود صالح وآخرون	د. نفين كمال	يناير 2011	نحو مزيج أمثل للطاقة في مصر"	227
د. سيد دحية د. حسام مندور وآخرون	د. محرم الحداد	أغسطس 2011	مجتمع المعرفة وإدارة قطاع المعلومات والاتصالات في مصر	228
عزيرة على عبد الرزاق د. مني عبد العال الرزاق وآخرون	د. مجدي عبد القادر	أغسطس 2011	المدن الجديدة في إعادة التوزيع الجغرافي لسكان في مصر	229
د. عبد العزيز إبراهيم د. محمد عبد الشفيق عيسي وآخرون	د. اجلال راتب	أكتوبر 2011	تحقيق التنمية المستدامة في ظل اقتصاديات السوق من خلال إدارة الصادرات والواردات في الفترة من عام 2000 حتى عام 2010/2011	230
د. سهير أبو العنين	د. ابراهيم العيسوي	يونيه 2012	تجديد علم الاقتصاد نظرة نقدية إلى الفكر الاقتصادي السائد وعرض لبعض مقاربات تطوير	231
د. السيد دحية د. نفيين كمال وآخرون	د. ابراهيم العيسوي	يونيه 2012	مقتضيات واتجاهات تطوير استراتيجية التنمية في مصر في ضوء الدروس المستفادة من الفكر الاقتصادي ومن تجارب الدول في مواجهة الأزمة الاقتصادية العالمية	232
د. على نصار د. زينبات طبالة وآخرون	د. امانى حلمي الريس	مارس 2012	تطوير جودة البيانات في مصر	233
د. خضر عبد العظيم أبو قورة د. لطف الله إمام صالح	د. وفاء احمد عبد الله	يونيه 2012	ملاحم التغيرات الاجتماعية المعاصرة ومردوداتها على التنمية البشرية	234
د. ممدوح الشرقاوي د. هدى النمر وآخرون	د. عبد القادر محمد دياب	يونيه 2012	السوق المحلية للقمح ومنتجاته	235
د. سيد عبد المقصود د. علا سليمان الحكيم وآخرون	د. فريد احمد عبد العال	يونيه 2012	أثر تطبيق اللامركزية على تنمية المحافظات المصرية (بالتطبيق على قطاع التنمية المحلية)	236
د. سحر البهائي، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون	د. نفيسة سيد ابو السعود	يونيه 2012	إدارة الموارد الطبيعية في ضوء استدامة البيئة والأهداف الإنمائية للألفية	237
د. نجوان سعد الدين	د. ايمان أحمد	يونيه 2012	رؤية مستقبلية للأدوار المتوقعة للجهات الممولة	238

د. محمد حسن توفيق	الشربيني		للمشروعات متناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة في مصر في ظل التغيرات الراهنة	
د. زلفى شلبي د. سيد دياب وآخرون	د. محرم الحداد	سبتمبر 2012	تطوير النظام القومي لإدارة الدولة بالمعلومات وتكنولوجياتها كركيزة أساسية لتنمية مصر	239
د. فادية عبد السلام د. محمد عبد الشفيق وآخرون	د. اجلال راتب	سبتمبر 2012	(الرؤية المستقبلية للعلاقات الاقتصادية الخارجية ودوائر التعاون الاقتصادي المصري في ضوء المستجدات العالمية والإقليمية والمحلية)	240
	د. وفاء احمد عبد الله	سبتمبر 2012	المجتمع المدني ومستقبل التنمية في مصر	241
د. زينات طبالة د. عزت زيان وآخرون	د. مجدي عبد القادر	سبتمبر 2012	التغيرات الهيكلية للقوة العمل على مستوى المحافظات في مصر وآفاق المستقبل	242
د. زلفى شلبي د. محمد عبد الشفيق وآخرون	د. محرم الحداد	نوفمبر 2013	تطوير استراتيجية التنمية الصناعية بمصر مع التركيز على قطاع الغزل	243
د. سيد عبد المقصود د. علا سليمان الحكيم وآخرون	د. فريد احمد عبد العال	نوفمبر 2013	أثر المناطق الصناعية على تنمية المحافظات المصرية (بالتطبيق على محافظات إقليم قناة السويس)	244
	د. محمد محمد ابو الفتوح الكفراوي	نوفمبر 2013	نموذج رياضي إحصائي للتنبؤ بالأحمال الكهربائية باستخدام الشبكات العصبية	245
د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون	د. دسوقي عبد الجليل	نوفمبر 2013	دور الجمعيات الأهلية في دعم التعليم الأساسي " دراسة ميدانية"	246
د. نفين كمال د. هبة الباز وآخرون	د. سهير ابو العينين	نوفمبر 2013	" دور السياسات المالية في تحقيق النمو والعدالة في مصر" مع التركيز على الضرائب والاستثمار العام	247
د. فادية عبد السلام د. محمد عبد الشفيق وآخرون	د. اجلال راتب	نوفمبر 2013	"بناء قواعد تصديرية صناعية للاقتصاد المصري"	248
د. نجوان سعد الدين د. إيمان احمد الشربيني وآخرون	د. ممدوح فهمي الشرقاوى	ديسمبر 2013	الصناعات التحويلية والتنمية المستدامة في مصر	249
د. عزيزة عبد الرزاق د. محمد حسن توفيق	د. ايمان احمد الشربيني	ديسمبر 2013	الصناديق والحسابات الخاصة "فلسفة الإنشاء – الأسباب – جدواها ومستقبلها"	250
د. محمد سمير مصطفى، د. نفيسة أبو السعود وآخرون	د. حسام الدين نجاتي	فبراير 2014	الاقتصاد الأخضر ودوره في التنمية المستدامة	251

252	إدارة الزراعة المصرية في اطار التغيرات المحلية والدولية	فبراير 2014	د. عبد القادر محمد دياب
253	تفعيل العلاقات الاقتصادية المصرية مع دول مجموعة البريكس	ديسمبر 2014	د. اجلال راتب د. فادية عبد السلام د. مصطفى أحمد مصطفى وآخرون
254	التخطيط للتنمية المهنية للمعلمين في مصر " معلم التعليم الأساسي نموذجاً"	ديسمبر 2014	د. دسوقي عبد الجليل
255	استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية	ديسمبر 2014	د. منى عبد العال دسوقي
256	التغيرات الاقتصادية والاجتماعية في الريف المصري بعد ثورة يناير 2011	يناير 2015	د. حنان رجائي عبد اللطيف
257	التدهور البيئي في مصر منهج دليلي لتقدير تكاليف الضرر	ابريل 2015	د. محمد سمير مصطفى
258	بطاقة الأداء المتوازن كأداة لإعادة هندسة القطاع الحكومي في مصر "دراسة حالة" معهد التخطيط القومي	مايو 2015	د. ايمان احمد الشربيني
259	تقييم الأهداف الإنمائية لما بعد 2015 في سياق توجهات التنمية في مصر	يوليو 2015	د. هدى صالح النمر
260	العلاقات الاقتصادية المصرية التركية بالتركيز على تقييم اتفاقية التجارة الحرة	أغسطس 2015	د. فادية عبد السلام د. سلوى محمد مرسي وآخرون
261	إطار لرؤية مستقبلية لاستخدام مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة في مصر	أكتوبر 2015	د. سهير أبو العينين د. نفيسة أبو السعود وآخرون
262	السوق المحلية للسلع الغذائية" جوانب القصور، والتطوير "	سبتمبر 2014	د. عبد القادر محمد دياب
263	المرصد الحضري لمدينة الأقصر محافظة الأقصر	ابريل 2016	د. سيد عبد المقصود

264	الطاقة المتجددة بين نتائج وابتكارات البحث العلمي والتطبيق الميداني في الريف المصري	إبريل 2016	د. عبد القادر محمد دياب	د. هدي صالح النمر د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
265	نحو تحسين أوضاع الأمن الغذائي والزراعة المستدامة والحد من الجوع والفقر في مصر - سبل وآليات تحقيق الثاني من أهداف التنمية المستدامة- (2016 - 2030)	يوليو 2016	أ.د. هدى صالح النمر	د. عبد العزيز إبراهيم د. بركات أحمد الفرا وآخرون
266	التغيرات في أسعار النفط وأثارها على الاقتصاد (العالمي والعربي والمصري)	يوليو 2016	د. حسن صالح	د. إجلال راتب د. فادية عبد السلام وآخرون
267	مستقبل التنمية في المنطقة الجنوبية لمحافظة البحر الاحمر (الشلاتين وحلايب)	يوليو 2016	أ.د. منى دسوقي	د. سيد عبد المقصود د. فريد أحمد عبد العال وآخرون
268	نحو إطار متكامل لقياس ودراسة أثر أهداف التنمية المستدامة لما بعد 2015 على أوضاع التنمية المستدامة في مصر خلال الفترة 2015/2030	يوليو 2016	د. ماجد خشبة	د. علي نصار د. هدى النمر وآخرون
269	متطلبات تطوير الحاسبات القومية في مصر	يوليو 2016	د. سهير أبو العينين	د. عبد الفتاح حسين د. أمل زكريا
270	آليات التنمية الإقليمية المتوازنة	أغسطس 2016	د. فريد عبد العال	د. سيد محمد عبد المقصود د. أحمد عبد العزيز البقلي وآخرون
271	تفاعلات المياه والمناخ والانسان في مصر (اعادة التشكيل من أجل اقتصاد متواصل)	أغسطس 2016	د. سمير مصطفى	د. نفيسة سيد محمد أبو السعود، د. أحمد حسام الدين محمد نجاتي وآخرون
272	تفعيل استراتيجية الذكاء الاقتصادي على المستوى المؤسسي والقومي في مصر	أغسطس 2016	د. محرم الحداد	د. محمد عبد الشفيق عيسي، د. زلفي عبد الفتاح شلبي وآخرون
273	اشكالية المواطنة في مصر - الحقوق والواجبات	أغسطس 2016	د. دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
274	كفاءة الاستثمار العام في مصر (المحددات والفرص وامكانيات التحسين)	سبتمبر 2016	د. أمل زكريا	د. هدى صالح النمر د. هبة صالح مغيب وآخرون

275	الإجراءات الداعمة لاندماج المشروعات الصغيرة والمتناهية الصغر غير الرسمية في القطاع الرسمي في مصر	أكتوبر 2016	د. إيمان الشربيني	د. ممدوح الشرفاوى د. زلفى شلبى وآخرون
276	الإدارة المتكاملة للمخلفات الصلبة ودورها في دعم الاقتصاد القومي	يوليو 2017	د. نفيسة أبو السعود	د. محمد سمير مصطفى د. مها الشال وآخرون
277	متطلبات التحول لاقتصاد قائم على المعرفة في مصر	يوليو 2017	د. علاء زهران	د. محمد ماجد خشبة د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون
278	آليات وسبل اصلاح قطاع الأعمال العام في جمهورية مصر العربية	يوليو 2017	د. أحمد عاشور	د. أمل زكريا عامر د. سهير أبو العينين وآخرون
279	سبل وآليات تحقيق أنماط الاستهلاك المستدام في مصر	أغسطس 2017	د. هدى صالح النمر	د. علاء الدين زهران د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون
280	الخيارات الاستراتيجية لإصلاح منظومة التعليم ما قبل الجامعي في مصر	أغسطس 2017	د. دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة - د. محرم صالح الحداد وآخرون
281	المسئولية المجتمعية للشركات ودورها في تحقيق التنمية المحلية في مصر	سبتمبر 2017	د. حنان رجائي عبد اللطيف	د. سعد طه علام د. نجوان سعد الدين وآخرون
282	تنمية وترشيد استخدامات المياه في مصر	سبتمبر 2017	د. عبد القادر دياب	د. أحمد برانية د. بركات الفراء وآخرون
283	اتفاقية منطقة التجارة الحرة الإفريقية وأثارها على الاقتصادات الإفريقية عموما والاقتصاد المصري خصوصا	سبتمبر 2017	د. محمد عبد الشفيق	د. اجلال راتب د. فادية عبد السلام
284	دراسة مدى تطبيق الحوكمة على الإنتاج والاستهلاك المستدام للموارد الطبيعية في مصر	أكتوبر 2017	د. حسام نجاتي	د. سحر البهائي د. حنان رجائي وآخرون
285	صناعة الرخام في مصر "الواقع والمأمول" بالتطبيق على المنطقة الصناعية بشق الثعبان	ديسمبر 2017	د. إيمان أحمد الشربيني	د. ممدوح الشرفاوى د. محمد نصر فريد وآخرون
286	تطوير منظومة التعليم العالي في مصر	ديسمبر 2017	د. محرم صالح الحداد	د. دسوقي عبد الجليل د. محمد عبد الشفيق
287	الطاقة المحتملة للصحارى المصرية بين تخمة الوادى وقحالة البيئة	ديسمبر 2017	د. محمد سمير مصطفى	د. عبد القادر دياب د. أحمد عبد العزيز البقلي

288	نحو تحسين أنماط الانتاج المستدام بقطاع الزراعة في مصر	يونيو 2018	د هدى صالح النمر	د. علاء الدين محمد زهران، د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون
289	مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية الاقتصادية والسياسية على مصر	يونيو 2018	د محمد ماجد خشبة	د. محمد علي نصار د. هبة جمال الدين وآخرون
290	دراسة تحليلية لموقع مصر في التجارة البينية بين الدول العربية باستخدام تحليل الشبكات	يونيو 2018	د أماني حلمي الرئيس	د. فادية محمد عبد السلام، د. حسن محمد ربيع وآخرون
291	سعر الصرف وعلاقته بالاستثمارات الأجنبية في مصر	يوليو 2018	د فادية عبد السلام	د. حجازي الجزار د. محمود عبد الحى صلاح وآخرون
292	التغير الهيكلي لقطاع المعلومات في مصر (بالتركيز على العمالة)	يوليو 2018	د محرم الحداد	د. اجلال راتب د. محمد عبد الشفيق عيسى وآخرون
293	التأمين وإدارة المخاطر في الزراعة المصرية	يوليو 2018	د سمير عريقات	د. سعد طه علام، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
294	اهمية المشكلات النفسية والاجتماعية لدى الشباب المصري 18-35 سنة - دراسة تطبيقية على محافظة القاهرة	أغسطس 2018	د. دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
295	التعاون المصري الأفريقي في مجال استئجار الأراضي والتصنيع الغذائي	سبتمبر 2018	د. سمير مصطفى	د. نفيسة سيد أبو السعود، د. حمداوي بكري وآخرون
296	لا مركزية الإدارة البيئية في مصر وسبل دعمها	سبتمبر 2018	د. نفيسة أبو السعود	د. محمد سمير مصطفى، د. سحر إبراهيم البهائي وآخرون
297	تقييم السياسات النقدية المصرية منذ عام 2003 مع اهتمام خاص بدورها في مساندة أهداف خطط التنمية	سبتمبر 2018	د. حجازي عبد الحميد الجزار	د. علي فتحي البجلاتي د. أحمد عاشور وآخرون
298	الممارسات الاحتكارية في أسواق السلع الغذائية الأساسية في مصر	أكتوبر 2018	د. عبد القادر دياب	د. أحمد عبد الوهاب برانية، د. هدى صالح النمر وآخرون
299	سياسات تنمية الصادرات في مصر في ضوء المستجدات الإقليمية والعالمية	أكتوبر 2018	د. نجلاء علام	د. محمد عبد الشفيق د. مجدى خليفة وآخرون
300	تفعيل منظومة جودة التصدير في المشروعات الصغيرة والمتوسطة في مصر بالتطبيق على قطاع المنسوجات	ديسمبر 2018	د. إيمان الشربيني	د. زلفى شلبي د. محمد حسن توفيق وآخرون

301	دور العناقيد الصناعية في تنمية القدرة التنافسية لصناعة الأثاث في مصر - بالتطبيق على محافظة دمياط	فبراير 2019	د. محمد حسن توفيق	د. إيمان الشربيني د. سمير عريقات وآخرون
302	سياحة التراث الثقافي المستدامة مع التطبيق على القاهرة التاريخية	يونيو 2019	د. سلوى محمد مرسى	د. إجلال راتب العقيلي د. زينب محمد الصادي وآخرون
303	تطور منهجية جداول المدخلات والمخرجات ومقتضيات تفعيل استخدامها في مصر	يوليو 2019	د. حجازي عبد الحميد الجزار	د. سهير أبو العنين ، د. أحمد ناصر وآخرون
304	مستقبل القطن المصري في سياق استراتيجية التنمية الزراعية في مصر	يوليو 2019	د. سعد طه علام	د. سمير عبد الحميد عريقات، د. نجوان سعد الدين وآخرون
305	التغير الهيكلي لقطاع المعلومات في مصر بالتركيز على الصادرات	أغسطس 2019	د. محرم الحداد	
306	منافع وأعباء التمويل الخارجي في مصر	أغسطس 2019	د. فادية عبد السلام	د. محمود عبد الحي د. محمد عبد الشفيق عيسى وآخرون
307	نحو منهجية لقياس المؤشرات وتصور متكامل لنمذجة السيناريوهات البديلة لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة 2030 - حالة مصر	أغسطس 2019	د. عبد الحميد القصاص	د. أحمد سليمان د. علا عاطف وآخرون
308	تطوير التعليم الأساسي في مصر في ضوء الاتجاهات التربوية الحديثة	سبتمبر 2019	د. دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله محمد طبالة وآخرون
309	النمو السكاني والتغيرات الاجتماعية والاقتصادية والعمرائية في مصر خلال 2006-2017	سبتمبر 2019	د. عزت زيان	د. أحمد عبد العزيز البقلي، د. حامد هطل وآخرون
310	الزراعة التعاقدية كمدخل للتنمية الزراعية المستدامة في مصر	أكتوبر 2019	د. هدى النمر	د. بركات أحمد الفرا د. محمد ماجد خشبة وآخرون
311	فرص ومجالات التعاون الزراعي المصري الأفريقي وآليات تفعيله	مارس 2020	د. هدى النمر	د. أحمد عبد الوهاب برانيه د. بركات أحمد الفرا وآخرون
312	متطلبات تنمية القرية المصرية في إطار رؤية مصر 2030	مارس 2020	د. حنان رجائي عبد اللطيف	د. سعد طه علام د. سمير عبد الحميد عريقات وآخرون
313	الاسرة المصرية وادوار جديده في مجتمع يتغير (بالتركيز على منظومة القيم)	يونيو 2020	أ.د/ زينبات محمد طبالة	أ.د. دسوقي عبد الجليل أ.د. عزة عمر الفندري وآخرون

314	الاستثمار في المشروعات البيئية في مصر وفرص تنميتها	يونيو 2020	أ.د. نفيسة سيد أبو السعود	أ.د. خالد محمد فهمي د. منى سامي وآخرون
315	"استشراف الآثار المتوقعة لبعض التطورات التكنولوجية على التنمية في مصر وبدائل سياسات التعامل معها"(بالتركيز على الذكاء الاصطناعي: AI - وسلسلة الكتل: Blockchain)	يونيو 2020	أ.د. محمد ماجد خشبة	أ.د. عبد الحميد القصاص أ.د. أماني الرئيس وآخرون
316	التغير الهيكلي لقطاع المعلومات في مصر بالتركيز على الاستثمارات	يونيو 2020	د. محرم الحداد	أ.د. محمد عبد الشفيق أ.د. زلفى شلبي وآخرون
317	سياسات وآليات تعميق الصناعات التحويلية المصرية في ظل الثورة الصناعية الرابعة	يونيو 2020	د. مها الشال	أ.د. عزت النمر د. حجازي الجزار وآخرون
318	دور الخدمات الدولية في تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا	يونيو 2020	د. إجلال راتب	أ.د. سلوى مرسى أ.د. فادية عبد السلام وآخرون
319	سياسات الإصلاح الاقتصادي وأثارها على هيكل تجارة مصر الخارجية	يونيو 2020	د. حسين صالح	أ.د. محمود عبد الحى أ.د. محمد عبد الشفيق وآخرون
320	المسئولية الاجتماعية وتنمية المجتمعات المحلية (بالتطبيق على محافظة المنوفية)	يوليو 2020	أ.د. فريد عبد العال	أ.د. سيد عبد المقصود أ.د. عزة يحيى وآخرون
321	الشراكة بين القطاعين العام والخاص - التحديات والآفاق المستقبلية	أغسطس 2020	أ.د. فادية عبد السلام	أ.د. سهير أبو العنين د. أحمد رشاد وآخرون
322	التغير الهيكلي لقطاع المعلومات في مصر (بالتركيز على القيمة المضافة)	أغسطس 2021	أ.د. محرم الحداد	أ.د. محمد عبد الشفيق أ.د. زلفى شلبي وآخرون
323	أولويات الاستثمار وعلاقتها بميزان المدفوعات المصري خلال الفترة (2003-2019)	أغسطس 2021	أ.د. محمود عبد الحى	د. حجازي الجزار د. عبد السلام محمد وآخرون
324	تجارة مصر الخارجية وأهمية النفاذ إلى أسواق دول غرب أفريقيا (الواقع الحالي - الإمكانيات والتحديات)	أغسطس 2021	أ.د. محمد عبد الشفيق	أ.د. محمود عبد الحى وآخرون
325	ثقافة التنمية في مصر - محاولة لقياس الأداء التنموي الثقافي	أغسطس 2021	أ.د. دسوقي عبد الجليل	أ.د. لطف الله إمام أ.د. زينبات طبالة وآخرون
326	الأبعاد التنموية والاستراتيجية للأمن السيبراني ودوره في دعم الاقتصادات الرقمية والمشرفة - مسارات التجربة المصرية في ضوء التجارب العالمية	أغسطس 2021	أ.د. ماجد خشبة	أ.د. أماني الرئيس وآخرون

أ.د. سلوى مرسى د. أحمد رشاد وآخرون	أ.د. إجلال راتب	يوليو 2022	تعزيز سلاسل القيمة بصناعة الملابس الجاهزة لدعم تنافسية الصادرات المصرية.	327
أ.د. محمد عبد الشفيق د. بسمة الحداد وآخرون	أ.د. محرم الحداد	يوليو 2022	دور الاقتصاد الرقمي في تعزيز تجارة وصناعة الخدمات في مصر	328
أ.د. إيمان منجى وآخرون	أ.د. زينات طبالة	يوليو 2022	انعكاسات جائحة كورونا على فرص العمل للمرأة المصرية	329
أ.د. عبد القادر دياب أ.د. بركات الفرا وآخرون	أ.د. عبد الفتاح حسين	يوليو 2022	توطين المجمعات الزراعية / الصناعية في محيط مواقع الإنتاج (بالتطبيق على تجهيز وحفظ الخضروات والفاكهة)	330
أ.د. حسين صالح د. أحمد رشاد وآخرون	أ.د. فادية عبد السلام	يوليو 2022	تنمية الصناعات كثيفة المعرفة: بالتركيز على صناعة الحاسبات اللوحية	331
أ.د. لطف الله إمام أ.د. زينات طبالة وآخرون	أ.د. دسوقي عبد الجليل	يوليو 2022	التخطيط الاستراتيجي للتعليم الفني الصناعي في مصر في ضوء تعميق التصنيع المحلي	332
أ.د. فريد عبد العال وآخرون	د. أمل زكريا	يوليو 2022	قطاع الخدمة المدنية في مصر وإمكانيات التطوير في ظل الاقتصاد الرقمي	333
أ.د. وحيد مجاهد د. أحمد رشاد وآخرون	أ.د. هدى النمر	يوليو 2022	التوجه التصديري للزراعة المصرية : بين الواقع والطموح	334
د. وفاء مصليحي د. سحر عبود وآخرون	د. حجازي الجزار	يوليو 2022	تحليل هيكل القوي العاملة في الاقتصاد المصري في ظل الثورة الصناعية الرابعة	335
أ.د. محمود عبد الحى أ.د. لطف الله إمام، وآخرون	أ.د. عزة الفندرى	يوليو 2022	الإنفاق الصحي في مصر بين اعتبارات الكفاءة والفاعلية	336
أ.د. فادية عبد السلام وآخرون	أ.د. بسمة الحداد	يوليو 2022	العناقيد الصناعية لقطاع تكنولوجيا المعلومات في مصر : التحديات والفرص الواعدة	337
أ.د. محمود عبد الحى أ.د. حجازي الجزار وآخرون	أ.د. محمد عبد الشفيع	يوليو 2022	بناء القاعدة التكنولوجية الوطنية في مصر والتصنيع المحلي للآلات والمعدات الإنتاجية	338
أ.د. سمير عريقات أ.د. نجوان سعد الدين وآخرون	أ.د. حنان رجائي	يوليو 2022	متطلبات النهوض بالتعاونيات الزراعية في مصر في سياق رؤية مصر 2030	339
أ.د. زينات طبالة أ.د. إيمان منجى وآخرون	أ.د. مجدة إمام	يوليو 2022	تداعيات جائحة كورونا على الأسرة المصرية من منظور تنموي	340
أ.د. سيد عبد المقصود أ.د. سحر إبراهيم وآخرون	أ.د. فريد عبد العال	يوليو 2022	سياسة التنمية الحضرية كآلية لتنمية الاقتصاد المحلي (بالتطبيق على مدينة القاهرة)	341

أ.د. أماني الرئيس وآخرون	أ.د. ماجد خشبة	يوليو 2022	تطبيقات التكنولوجيا الحيوية ودورها في دعم التنمية المستدامة في مصر	342
أ.د. سعد زكى نصار، وآخرون	أ.د. عبد الفتاح حسين	فبراير 2023	الإطار المؤسسي لحيازة واستغلال الأراضي الزراعية الجديدة في إطار التنمية الزراعية المستدامة	343
أ.د. علاء زهران، أ.د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون	أ.د. هدى النمر	يوليو 2023	استشراف الآثار المرتقبة لتداعيات أزمة الحرب الروسية الأوكرانية: الانعكاسات على أوضاع الأمن الغذائي المصري وإمكانيات وسبل المواجهة	344
أ.د. علاء زهران، أ.د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون	أ.د. ماجد خشبة	إبريل 2023	حوكمة التكنولوجيات البازغة لدعم التنمية المستدامة – خبرات دولية ووطنية مقارنة	345
د. أحمد سليمان، أ.د. عزة الفندرى وآخرون	أ.د. زينبات طبالة	يوليو 2023	قراءة تحليلية لتطور مستويات التنمية البشرية في مصر	346
أ.د. سحر البهائي، أ.د. سيد عبد المقصود وآخرون	أ.د. محمود عبد الحى	يوليو 2023	تقدير تكاليف المعيشة في ضوء المستجدات الدولية والمحلية	347
أ.د. فادية عبد السلام، أ.د. سلوى مرسى وآخرون	أ.د. إجلال راتب	يوليو 2023	التمكين الاقتصادي للمرأة في إطار تعزيز تنافسية الاقتصاد المصري	348
أ.د. علاء زهران أ.د. نفيسة أبو السعود	أ.د. خالد عطية	ابريل 2024	الإدارة المستدامة للمخلفات الالكترونية في مصر	349
أ.د. أحمد يرانية أ.د. علاء زهران	أ.د. هدى النمر	ابريل 2024	دور التقنيات الزراعيّة الحديثة وتطبيقاتها في تعزيز استدامة الزراعة والغذاء في مصر "التحديات والفرص"	350
أ.د. سيد عبد المقصود أ.د. أحمد البقلي	أ.د. فريد عبد العال	ابريل 2024	دور نظم المعلومات المكانية في ادارة منظومة التنمية العمرانية في مصر – بالتطبيق على الساحل الشمالي الغربي	351
أ.د. سيد عبد المقصود أ.د. فريد عبد العال	أ.د. أحمد البقلي	ابريل 2024	ما بعد حياه كريمة: تشغيل الخدمات، استدامة الموارد، والتخطيط المحلى	352
أ.د. بسمة الحداد د. حسن ربيع	د. هبة جمال الدين	ابريل 2024	حركة الافروسنتريك وتأثيراتها المستقبلية على مصر والسيناريوهات المتوقعة والسياسات الممكنة لدعم صانع القرار	353
أ.د. أماني الرئيس د. يحيى حسين	د. منى سامى	ابريل 2024	إطار مقترح لعمل سوق الكربون في مصر	354

أ.د. فادية عبد السلام أ.د. محمود عبد الحى	د. نجلاء حرب	ابريل 2024	Refugees in Egypt: Impacts and Policy Recommendations	355
د. مها النشال د. عصام الجوهري	أ.د. ماجد خشبة	إبريل 2024	دور صناعة الفضاء في دعم التنمية المستدامة في مصر في ضوء الخبرات العالمية	356
أ.د. لطف الله إمام أ.د. زينات طبالة وآخرون	أ.د. دسوقى عبد الجليل	يناير 2025	نظم الحماية الاجتماعية في مصر في ضوء التحديات المعاصرة	357
أ.د. علاء زهران أ.د. خالد عطية وآخرون	أ.د. هدى النمر	يناير 2025	التغيرات المناخية والقطاع الزراعي المصري: تحليل كمي وكيفي للآثار وسياسات وآليات المواجهة	358
أ.د. هدى النمر أ.د. بركات الفرا وآخرون	أ.د. سحر البهائى	يناير 2025	تنمية الصادرات الزراعية والغذائية المصرية إلى الأسواق الأفريقية: التحديات والفرص	359
أ.د. فادية عبد السلام أ.د. حسين صالح وآخرون	أ.د. إجلال راتب	يناير 2025	دور بعض القطاعات الإنتاجية والخدمية في تحقيق هدف الصادرات حتى 2030	360
أ.د. بسمة الحداد أ.د. ماجدة إبراهيم وآخرون	أ.د. هبة جمال الدين	يناير 2025	مراكز فكر المستقبل في ضوء التغيرات العالمية رؤية مستقبلية لمراكز الفكر في مصر	361
أ.د. إجلال راتب أ.د. محمد عبد الشفيق وآخرون	أ.د. فادية عبد السلام	يناير 2025	دور منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في تعزيز الاندماج في سلاسل القيمة العالمية	362

Arab Republic of Egypt
Institute of National Planning



Planning and Development Issues Series

The Role of General Arab Free Trade Area (GAFTA) in Reinforcing Integration with The World Value Chains

No. (362) – Jan 2025