

المشاركة العربية فى سلاسل القيمة العالمية وتسيير التجارة الدولية والإقليمية

أى ابو طالب محمد حسن - محمد على إبراهيم - طه محمد السيد

أهيئة قناة السويس

أالأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري

أالأكاديمية العسكرية للدراسات العليا والاستراتيجية

ملخص البحث:

تتمتع المنطقة العربية بمميزات تؤهلها للمشاركة فى سلاسل القيمة العالمية لاسيما قريبا من مراكز الإنتاج العالمية فى أوروبا وآسيا وموقعها الجيوستراتيجى عند تقاطع طرق التجارة العالمية ، فضلاً عن تنوع قدراتها وثرواتها الطبيعية والمواد الخام والقوة البشرية والسوق الكبير وغيرها من الميزات الدافعة لتحسين مشاركتها ووضع موطئ قوى لها ضمن سلاسل القيمة العالمية المضافة ، إلا أن الواقع يظهر أن المشاركة العربية لا زالت بعيدة عن المرجو منها خاصة فى ظل القيود المعلومة مثل ضعف البنية التحتية والتكنولوجية وموثوقية وسائط النقل والتنافس الإقليمى ، أو وجود بؤثر للتوتر كالتوتر السورى وأثرة على التجارة واللوجستيات بين دول (سوريا ولبنان ،الأردن ،مجلس التعاون الخليجى) ، والحرب الإسرائيلية على غزة وتداعياتها على التجارة العالمية بمنطقة البحر الأحمر ؛ فضلاً عن الاختلالات الهيكلية فى البنية الداخلية لمجتمعات الدول المتشاطئة لمنطقة البحر الأحمر وبخاصة (الصومال - اليمن - السودان - جيبوتى -إريتريا -اثيوبيا- فلسطين المحتلة).

ولما كان أساس بحثنا هو مساهمة خدمات النقل فى إنضمام مجموعة معينة من الدول العربية ضمن سلاسل القيمة العالمية وطرح رؤية إستراتيجية خاصة بالتجارة فى القيمة المضافة أساسها حصة خدمات النقل والتخزين كداعمة للصادرات بغض النظر عن الوسيلة المستخدمة (البرى ، البحرى ، الجوى) مع تعزيز الأنشطة والمهام الداعمة للنقل مثل (المرافئ ،المونئ ،المحطات،الشبكات ،الأهوسة ، الطرق ،الجسور ،الأنفاق ،نظم مراقبة الملاحة ، القطر والتحويل والرسو ، ومناولة وعمليات الشحن)

، ومن هذا المنطلق نسعى فى هذا البحث لمناقشة المشاركة العربية فى سلاسل القيمة العالمية وتسيير التجارة الدولية والإقليمية ؛ فنتناول دراسة الآثار الاقتصادية الناجمة عن المشاركة العربية فى سلاسل القيمة العالمية وتسيير التجارة الدولية والإقليمية

الكلمات المفتاحية : التجارة الخارجية الدولية ، سلاسل القيمة العالمية ، تسيير التجارة العالمية.

Abstract

The Arab region enjoys advantages that qualify it to participate in global value chains, especially its proximity to global production centers in Europe and Asia and its geostrategic location at the intersection of global trade routes, in addition to the diversity of its capabilities, natural wealth, raw materials, human power, large market, and other advantages that drive it to improve its participation and establish a strong foothold within it. Global value added chains

However, the reality shows that Arab participation is still far from what is hoped for, especially in light of known restrictions such as weak infrastructure and technology, reliability of transportation means, regional competition, or the presence of hotbeds of tension such as the Syrian conflict, affecting trade and logistics between countries (Syria, Lebanon, Jordan, and the Gulf Cooperation Council)

The Israeli war on Gaza and its repercussions on global trade in the Red Sea region. In addition to the structural imbalances in the internal structure of the societies of the countries riparian to the Red Sea region, especially (Somalia - Yemen - Sudan - Djibouti - Eritrea - Ethiopia - Occupied Palestine).

Whereas the basis of our research is the contribution of transport services to the inclusion of a specific group of Arab countries within global value chains and the presentation of a strategic vision for trade in value added, based on the share of transport and storage services as a support for exports, regardless of the means used (land, sea, air), while enhancing activities and tasks Supporting transportation, such as (ports, harbors, stations, networks, locks, roads, bridges, tunnels, navigation control systems, towing, transferring, docking, and shipping handling and operations)

From this standpoint, we seek in this research to discuss Arab participation in global value chains and the conduct of international and regional trade. We examine the economic impacts resulting from Arab participation in global value chains and the conduct of international and regional trade

Opening words:

(International foreign trade, global value chains, global trade management)

المقدمة

- ١- على الرغم من تمكن بعض الدول العربية من الإنخراط بنسب مقبولة ضمن سلاسل القيمة العالمية كـ (الإمارات والمغرب وتونس ومصر) ، إلا أن تلك المشاركة تقوم على أساس منفرد فمثلاً تشارك الدول الغنية بالثروات الطبيعية كـ(السعودية والكويت والإمارات وقطر) فى سلاسل القيمة العالمية من خلال المنتجات البترولية بشكل أساسى ، وتشارك موريتانيا بقيمة مضافة محدودة من خلال تصدير سلع أساسية كالحديد ، ولكن تظل النتائج الاقتصادية أدنى من المتوقع . (ESCWA - ٢٠١٤ / ٢٠١٥ ؛ Geiger, Thierry - ٢٠١٦)
- ٢- وكذلك حال سلاسل القيمة الإقليمية العربية ؛ حيث أضاعت الدول العربية فرص تعاونها الإقليمي المشترك فى التركيز على منتجاتها ذات القيمة المضافة الأعلى أو تطوير قدراتها الإنتاجية بما يسمح لها بخوض غمار المنافسة العالمية مثال- إتفاقية أغادير لعام ٢٠٠١ بين (الأردن وتونس ومصر والمغرب) لإنشاء منطقة تجارية حرة ، فكان من المأمول لهذا التعاون تعزيز قدرة سلاسل القيمة الإقليمية فى صناعات محددة كالأغذية والمنسوجات والكيماويات وعمليات إنتاج الحديد والفولاذ وصناعة السيارات وتعزيز موقعها ضمن سلاسل القيمة العالمية ، وللأسف يظهر الواقع العملى غياب هذا التعاون بل والتنافس فيما بينهم لتصدير منتجاتهم مثل التنافس فى صناعة السيارات بين تونس والمغرب .
- ٣- تأتى أهمية الدراسة : كونها تتعرض بالتحليل للمشاركة العربية ضمن حركة التجارة الدولية من خلال المساهمة فى سلاسل القيمة العالمية (GVC) (Sanyal, K. K. and Jones, ١٩٧٩) التى ظهرت فى ثمانينيات القرن الماضى (وقسمت العمليات الإنتاجية للسلع والخدمات إلى مجموعات موزعه على الوحدات السياسية وفقاً للكفاءات والإمكانات التى تملكها كل دولة) ، وساهمت فى إزدهار التجارة الدولية وزيادة الناتج القومى الحقيقى للدول المشاركة وتوليد القيمة ورفع معدلات النمو والنهوض الاقتصادى (بركان أنيسة ، دراج عفيفة ، ٢٠٢٢ ؛ منال محمد الحسانين ٢٠٢١ OECD, and World Economic Forum ٢٠١٢) .
- ٤- وتهدف الدراسة : لتحليل الآثار الاقتصادية وإستغلال فرص التعاون العربى المشترك من خلال المساهمة الإقليمية العربية ضمن سلاسل القيمة العالمية لإيجاد موطئ يناسب مقومات المنطقة وكتلتها الجيوسياسية وموقعها الإستراتيجى ومقوماتها الجيوبولتيكية .
- ٥- الإشكالية البحثية : لاشك بأن غياب التعاون الإقليمي المشترك بين الدول العربية فى قطاعات أو أنشطة أو صناعات محددة سواء على مستوى الإنتاج أو المعالجة أو التوزيع أدى لضعف جهود التنمية الوطنية والإقليمية وفرط العقد العربى ، لاسيما فى ظل المتغيرات الدولية والإقليمية والتدخلات الأجنبية الراغبة فى إستمرار الوضع كما هو وكون المنطقة بؤرة توتر مفتعله ؛ فنسعى للإجابة على التساؤل التالى : ما مدى إمكانية خلق تعاون إقليمي عربى قادر على المشاركة ضمن سلاسل القيمة العالمية بنسب تحقق نمو مستدام ولو بشكل غير متكافئ بين البلدان العربية المساهمة ؟

٦- **منهجية البحث وإطاره:** تأتى الدراسة فى إطار منهجى متسق مع الغرض منها جامعاً بين الوصف والتحليل عن الآثار الاقتصادية لحركة التجارة الدولية المنقولة بحراً وحجم مساهمة المنطقة العربية بها .

٧- ولما كان الفكر الإستراتيجى بشأن القوة البحرية يقوم على ستة عوامل وهى (المركز الجغرافى ، هيئة الأرض ، الإمتداد الإقليمى ، السكان ، الطابع القومى ، النظام السياسى للحكم) (ألفريد ميهان – ترجمة حسين النجار ص ٣٥) ؛ ولما كانت المنطقة العربية تتمتع بعدد من الميزات التنافسية مثل وحدة الكتلة الجيوإستراتيجية والمسرح الجيوسياسى والتمايز الجيوبولتيكى فضلاً عن الكتلة الحيوية المشتركة كوحدة اللغة والدين والخلفيه الثقافيه مما يؤهلها للوحدة القومية ؛ ولما كان موقعها بالنسبة للنقل البحرى العالمى حيوى لإرتباطه بخطوط الملاحة الرئيسية ولكونها حلقة وصل رئيسية بين سلاسل التجارة العالمية ؛ فكان من اللازم دراسة مدى تنافسية منطقة الشرق الأوسط على سلاسل القيمة العالمية ومشاركتها فى تسيير التجارة الدولية .

٨- ولما كان النقل البحرى يستأثر بنسبة تفوق (٨٥%) من حجم التجارة العالمية العابرة للقارات منهم على الأقل (٣٠%) من حجم تلك التجارة يعبر بمنطقة البحر الأحمر ومثلهم بمنطقة البحر المتوسط (Mediterranean Sea) ، ولما كان النقل البحرى يرتبط بعلاقة وثيقة بحركة التجارة الدولية لكونه الصورة التكاملية للتجارة القومية الخارجية الدولية ويمتد آثارها للجانب القومى والأقليمى والدولى والعالمى (عادل المهدي ، جمال عطيه ، هبه طلبه ؛ يحيى أبو طالب) ، ونظراً لتمتع المنطقة العربية بقدر كبير من الميزات التنافسية سيما الكتلة الجيوسياسية خاصة فى ظل نظرية التعاون المشترك الغير متكافئ وإقتناص الفرص **فسوف نقسم هذا البحث الى مطلبين كالتالى :**

المطلب الأول

الإطار النظري لمفهوم التجارة الخارجية الدولية

- ٩- تميزت الفترة التي تلت الحرب العالمية الثانية بنمو ضخم في حجم التجارة الخارجية والتدفقات المالية مما أدى لزيادة حجم التجارة الخارجية في النشاط الاقتصادي الكلي (مرتضى محمد صلاح الدين ص ٩٢١ ، وليد عابى ص ٢) ، وتعتبر التجارة الخارجية أحد القطاعات الإستراتيجية التي يقوم عليها الإقتصاد الوطني ويعتمد عليها في تحقيق التنمية ، كما تساهم التجارة الدولية في الربط بين جميع إقتصاديات المجتمع الدولي (سامى عفيفى حاتم ص ٣٦ ، ص ٣٢ ، مجدى محمود شهاب ص ١٩ ، عادل احمد حشيش ص ١٢)
- ١٠- وقد أدى تعقد الحياة الإقتصادية في جميع الدول وتوسع المعاملات التجارية وتضاعفها، إلى تسارع وتيرة الإندماج فى الإقتصاد العالمي والإلغاء التدريجي للحواجز والقيود أمام التبادل الدولي ، ومن خلال التجارة الخارجية تتضح القدرة التنموية والإقتصادية لأية وحدة سياسية ، كما يُبرز حجمها مدى تفاعلها مع مختلف القطاعات الاقتصادية داخل أى دولة من ناحية مساهمة ومشاركة (المنتج / السلعة أو الخدمة أو رؤس الأموال وعناصر العمل) الوطنية (المحلية) فى المجتمع الدولي .
- ١١- فالأنشطة الاقتصادية تتفاعل فيما بينها سواء الوطنية أو الإقليمية أو العالمية وسواء أكانت تجارة داخلية أم خارجية ، وإن كانت التجارة الخارجية الدولية بصفة خاصة من خلال مؤشراتها وأدوات قياسها العالمية هي الصورة التكاملية والمرآة العاكسة لقدرة الإقتصاد الوطنى لأية دولة على التنافسية وتحقيق التنمية . (عادل المهدي ، جمال عطيه ، هبه طلبه ؛ يحيى أبو طالب)

تعريف التجارة الخارجية

- ١٢- تعددت مفاهيم التجارة الخارجية والتجارة الدولية^١ ؛ ويمكن إبراز أهمها فى التعاريف التالية :
- (أ) عرفها البعض من الناحية التاريخية بأنها : (أهم صور العلاقات الاقتصادية التى يجرى بمقتضاها تبادل السلع والخدمات فى شكل صادرات ووردات) . (مجدى محمود شهاب ص ١٩ ، حسام على داود ص ١٣)
- (ب) (عملية إنتقال السلع والخدمات بين الدول التى تنظم من خلال مجموعة من السياسات والقوانين والأنظمة التى تعقد بين الدول بهدف تحقيق المنافع المتبادلة لأطراف التجارة) . (عطا الله على الزيون ص ٩) .

^١ - يرى أنصار النظرية الكلاسيكية بأن التجارة الخارجية والتجارة الدولية وجهان لعملة واحدة ، أما أنصار النظرية الحديثة قالوا بأن التجارة الخارجية يشمل المعنى الضيق للتجارة الدولية من ناحية السلع والخدمات ، أما مصلح التجارة الدولية فهو المفهوم الواسع للتجارة الخارجية ويشمل الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة وهي السلع والخدمات فى إطارهما الكلاسيكى والمعنوى بالإضافة إلى الحركة الدولية لرؤوس الأموال والأفراد والتكنولوجيا والتوافق البيئى ، ويرى عطا الله على الزيون بأن التجارة الدولية هي فرع من علم الإقتصاد الجزئى لكونها تهتم بالوحدات الجزئية كإستيراد والتصدير وخلافه .

- (ج) (أحد فروع علم الاقتصاد والذي يهتم بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية المتمثلة فى حركة السلع والخدمات ورؤس الأموال وعناصر العمل بين الدول المختلفة) . (فوزى عبد الرازق ص ١٨ ، موسى سعيد مطر ص ١٣)
- (د) (عملية التبادل التجارى فى السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل) . (حمدي عبد العظيم ص ١٣)

وعلى الرغم من كثرة مفاهيم التجارة الخارجية /الدولية فيرى الباحث إمكانية تعريفها بأنها :
(جميع المعاملات التجارية والاستثمارية والأقتصادية الدولية لأى وحدة سياسية عبر الحدود الوطنية تدعمها التوجهات السياسية لتوفير إحتياجات الدولة الحيوية والرئيسية)
ويتفق تعريفنا مع المفاهيم العامة والموحدة للتجارة الخارجية والدولية ، والتي تشمل الآتى :

(أ) **الصادرات والواردات المنظورة** : وتشمل تبادل السلع المادية مثل السلع الإستهلاكية والإنتاجية والمواد الأولية والسلع نصف المصنعة والوسيطة .

(ب) **الصادرات والواردات غير المنظورة** : وتشمل تبادل الخدمات مثل وسائل النقل المتعددة والتأمين والشحن والبحث والتطوير والإبتكار والتسويق والخدمات المالية والمصرفية واللوجستية والسياحية وغيرها

(ج) **الحركة الدولية لرؤوس الأموال والإستثمار** : وهى كل ما يُتعارف عليه كعملة مقبولة الدفع والسداد بما يحقق الملائة المالية كالذهب والنقود والسندات والأسهم وغيرها ،
ويتحكم فى حركة رؤوس الأموال والإستثمار ثلاثة عناصر رئيسية وهى :

- (١) سعر الفائدة الحقيقى : كأثر قرار البنك الفيدرالى الأمريكى برفع الفائدة (٢٠٢٢-٢٠٢٣م) وتأثيرها على الاقتصاد والتجارة والإستثمار العالمى وهو ما أدى لهروب الأموال الساخنة من معظم الأقتصاديات النامية والناشئة والمتحولة .
- (٢) سعر الخصم : فكلما زادت المزايا المالية الظاهرة والخفية زادت الأرباح لرؤوس الأموال مما يشجعها على الإنتقال والتوطن .
- (٣) سعر الصرف : فكلما كانت العملة محل ثقة وأمان ولها ملائة مالية وسوقية وإنتاجية معتبره عالمياً ، كلما زاد الطلب عليها وثقلت قيمتها فى حجم التبادل الدولى .

(د) - **تبادل عناصر العمل** :لتحقيق التوازن فى الأسواق خاصة فى حالات الرواج الإقتصادى أو التحولات السياسية ، ويقصد به إنتقال أو هجرة العناصر اللازمة للإنتاج نتيجة للعرض والطلب وبشكل أساسى الأفراد الساعيين لرفع مستويات المعيشة والظروف الحياتية اللائقة لاسيما العمالة الماهرة والفنية والتخصصية ، فضلاً عن مواجهة الندرة النسبية أو المطلقة لبعض الدول فى العمالة الفنية . (حمدي عبد العظيم ص ٢٨ ، رعد حسن الصرن ص ص ٥٧ : ٥٨)

١٣- وإن كان يثور تساؤل حول العملات الرقمية -ويرى الباحث- بأن الشكل المادى للأموال يختلف باختلاف العصور مابين مقايضة ثم مسبوكات معدنية مختلفة قديماً كالذهب والفضة وهى فى الأصل محل القيمة الحقيقية حتى تطورها فى صورتها المعهودة والتي قد تصل فى المستقبل القريب للتعامل على شكل وحدات بدون أى وجود مادى ، وأضفنا الإستثمار لمكونات التجارة

فى عنصر حركة رؤوس الأموال الدولية لبيان أثر التجارة الخارجية لأى دولة على مكونات الناتج القومى الإجمالى بدلاً من مفهوم الناتج المحلى .

أسباب التجارة الخارجية الدولية

١٤ - ولما كانت التجارة الخارجية الدولية تقوم على أساس تبادل السلع والخدمات ورؤوس الأموال والإستثمار وعناصر العمل بين دول العالم التى تتفاوت فى الموارد الطبيعية والمزايا الإقتصادية علاوةً على التوازن الجزئى كالعرض والطلب ، والتوازن الكلى كالميزة النسبية مثل الأسعار التنافسية فى ظل نظام السوق وحافز الربح Differences Relative price فنقوم الدول بتصريف فائض إنتاجها وإستيراد إحتياجاتها من منتجات الدول الأخرى ، وهذا ما يفرض صعوبة الإستقلالية بنظام إقتصادي منعزل عن بقية الدول وعلى ذلك فيمكن إيضاح أسباب الحاجة للتجارة الخارجية الدولية فى الأسباب التالية :- (محمد عبد العزيز عجمية ص ١٠ ؛ اسكندر مصطفى النجار ص ٥٤-٥٥ ؛ محمود يونس ص ٣ ؛ حمدى عبد العظيم ص ١٦)

أ- صعوبة الإستقلال بنظام إقتصادي منعزل قادر على تحقيق الإكتفاء الذاتى :
فالقاعدة فى الأقتصاد هو إشباع الإحتياجات ومواجهة الندرة ، ولما كانت الدول تتفاوت فى توزيع الثروات الطبيعية فالنتيجة الحتمية عدم القدرة على اتباع فلسفة الإكتفاء الذاتى نتيجة للتوزيع غير المتكافئ لعناصر وظروف الإنتاج التى تشمل الظروف المناخية والموارد اللازمة للإنتاج والتصنيع والقدرة الرأسمالية والمتغيرات الأقتصادية والسياسية وغيرها ، ومن هنا يبرز أحد أهم أسباب التجارة الخارجية الدولية وهو إستغلال كل دولة لموارها بما يحقق أكبر قدر ممكن من الكفاءة وتبادل المنتجات والسلع والخدمات بما يشبع الإحتياجات ويحقق الأكتفاء . (سامى عفيفى حاتم ص ٣٢ ؛ عبد العزيز عبد الرحيم سلمان ص ١٠ ؛ طالب محمد عوض ص ١٤ ؛ نعيمى فوزى وغراس عبد الحكيم ص ٣١)

ب- تجزئة الإنتاج (التخصص الدولى/العولمة الأقتصادية) : نتيجة لحركة التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية فضلاً عن المتغيرات السياسية والأقتصادية والجغرافية وتوزيع عناصر وظروف الإنتاج الغير متكافئ ، تميزت بعض الدول التى تؤهلها طبيعتها وظروفها الإقتصادية بالتخصص فى إنتاج سلع بتكاليف أقل وبكفاءة عالية مما يمكنها من تصدير الفائض للدول الأخرى وأكتساب مكانة تنافسية فى سلاسل القيمة وتحقيق مزايا أقتصادية بما يحقق أهداف التنمية المرجوة لكل دولة ، علاوةً على ذلك يمكن للدول الحصول على السلع والمنتجات من الخارج بتكاليف أقل مما قد تتحمله فى إنتاجها . (عبد المطلب عبد الحميد ص ٣٧٣ ؛

رشاد العطار ص ١٣ ؛ كريم مهدى الحساوى ص ٣٥ ؛ محمد عبد العزيز عجمية ص ٥ ؛
اسكندر مصطفى النجار ص ١٩-٢٠ ؛ موسى سعيد مطر ص ١٧)

ج- **اختلاف ظروف و تكاليف الإنتاج** : تظهر ظروف الإنتاج بشكل جلى من ناحية المناخ والطبيعة الجغرافية والثروات الطبيعية التى تفرض على المجتمع الدولى التعاون للإستفادة المتبادلة وخلق صورة تكاملية للتعاون الدولى -فمثلاً- بعض الدول زراعية وأخرى نفطية أو صناعية فيتم التبادل بينهما لتحقيق الإكتفاء الذاتى . كما يُعد التفاوت فى تكاليف الإنتاج بين الدول دافعا لقيام التجارة بينها لاسيما فى حالة لو كانت تكلفة إنتاج السلعة المطلوبة أعلى من إستيرادها أو كانت كفاءة المنتج أقل من المنتج المستورد ، ويتحكم فى هذا السبب عنصرين (الأول) رغبة الدولة فى تحقيق الإكتفاء الذاتى وتخفيض العجز التجارى ورفع مستوى الدخل سواء للدولة أو الأفراد (الثانى) تلبية توجهات السوق المحلى المرتبط باختلاف الميول والأذواق للمستهلكين ، فتسعى الدول جميعها وبصفة خاصة الدول التى تمتلك ما يسمى باقتصاديات الحجم الكبير Economies of scale فالإنتاج الواسع يؤدي لتخفيض متوسط التكلفة الكلية للوحدة المنتجة مقارنة مع الدول الأخرى من خلال التوزيع بسلاسل القيمة العالمية . (محمد عبد العزيز عجمية ص ٥ ؛ حسام على داود وآخرين ص ١٧ ؛ موسى سعيد مطر وآخرون ص ١٧ ؛ اسكندر مصطفى النجار ص ١٩ : ٢٠)

د- **مواكبة التطور التكنولوجى** : مما لا شك فيه خاصة فى عصر الثورة الرابعة التكنولوجية أنها أصبحت أحد العناصر الرئيسية الحاكمة فى العديد من المجالات وخاصة الإقتصادية من إنتاج وخدمات ، وأمتدت سيطرة التكنولوجيا فشملت حتى أبسط مفردات حياة الفرد اليومية وأصبحت الهوية الرقمية من متطلبات الأمن الوطنى والقومى لأية وحدة سياسية تسعى لتأمينها وتوطينها ضمن خطتها الإستراتيجية كآلية حتمية لمواكبة المتغيرات السريعة والمتلاحقة فى عالمنا ، وتتفاوت الثروة الرقمية بين مختلف الدول ؛ فركبت نطاق التقدم الإقتصاديات المالكة لمفاتيح المعرفة وتسعى غيرها لمحاولة اللحاق بتلك النهضة التى تركت بصمتها الإنتاجية كمورد أساسى فى عمليات التجارة الدولية فكلما زاد المستوى التكنولوجى أنصفت الإنتاجية بالكفاءة العالية والريح الوفير والعكس صحيح .

هـ- **تحفيز مبدأ التعاون الدولى** : مما لا شك فيه أن علاقات التعاون الدولى تؤثر وتتأثر بمستويات العلاقات الخارجية لأية وحدة سياسية بل وتؤثر مجالات ومستويات التعاون الدولى تأثيراً مباشراً على مستويات ومجالات العلاقات الخارجية لأى دولة وبصفة خاصة المجال السياسى و الأقتصادى ، وهما العاملان المؤثران على مدى مشاركة أية دولة فى سلاسل القيمة العالمية والتجارة الدولية ، فكلما زاد التعاون الدولى أزدهرت العلاقات الأقتصادية والتجارية والإستثمارية ، كما يُعتبر مبدأ التعاون الدولى وسيله سياسية وأقتصادية لنشأة أو إعادة أو إستدامة العلاقات الإقتصادية ، وتمثل التجارة الدولية صورة قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية فى

السوق الدولي من ناحية التصدير ومستويات الدخل والمعاملات الأجنبية . (رشاد العطار وآخرون ص ١٦ ؛ محمد على الجاسم ص ٣٧-٣٨)

تسيير التجارة

١٥- ومعناه (تبسيط وتوحيد إجراءات التجارة سواء الوطنية أو الدولية) ؛ ويشمل مفهوم تسيير التجارة مجموعة من الإجراءات ومنها (الإجراءات التجارية والتنظيمية والمالية والمؤسسية والتشريعية، موثوقية نظام النقل، اللوجستيات ذات الكفاءة العالية، تكنولوجيا المعلومات وخدمات التواصل الفعاله، البنية التحتية السليمة) .

١٦- وهو من العناصر الجوهرية التي يجب أن تكون فى عقيدة صانعى الإستراتيجيات والسياسات الذين يوجهون معضلة تسهيل تدفقات السلع الواردة والصادرة بدون المساس بالأهداف المشروعة لتعزيز الإنخراط المحلى فى المشاركة بسلاسل القيمة العالمية، والتي تتأثر بالتغيرات الطارئه على تكاليف المعاملات ونعنى بها التدابير الجمركية وغير الجمركية فلا يكفى خفض التعريفه الجمركية أو الضرائب لتحقيق جذب التجارة العالمية أوحتى تحقيق النمو المحلى، بل يجب على صانعى السياسات الإنتباه للتدابير غير الجمركية خاصةً التدابير الخفيه التي يترتب عليها التأخير وزيادة قيمة التكاليف فضلاً عن التسهيلات لعمليات الإستيراد والتصدير لأن الصناعات الوطنية يدخل فى مكوناتها بضائع مستوردة لأجل الوفاء بحاجة السوق المحلى أو تصدير الفائض . (عبد الملك عبد الرحمان مطهر ؛ تقرير الاسكوا ٢٠١٨ ؛ إتفاقية منظمة التجارة العالمية لتسيير التجارة لعام ٢٠١٣ ؛ تقرير منظمة التجارة العالمية عن تسيير التجارة ٢٠١٥ ، ٢٠١٨ ؛ تقرير استعراض النقل البحرى ٢٠٢٢ الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية)

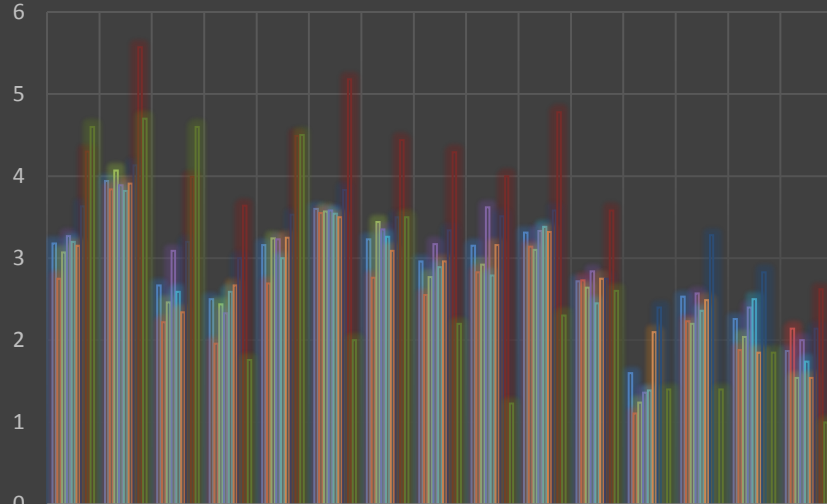
المطلب الثانى
المشاركة العربية فى سلاسل القيمة العالمية
وتسيير التجارة الدولية والإقليمية

ونستعرض فى الرسم البيانى (١) النظرة الدولية للمنطقة العربية ضمن سلاسل الإمداد العالمية
وتسيير التجارة الدولية^٢

^٢ - المصدر : من إعداد الباحث بالإعتماد على قاعدة بيانات African Development Bank Group ؛ ٢٠١٤ ؛ Arvis, Jean-François, and others ؛ ٢٠١٦ ؛ ESCWA ؛ ٢٠١٥ - ٢٠١٦ - ٢٠١٨ - ٢٠٢٠ - ٢٠٢٣ ؛ World Bank ؛ ٢٠١٦ - ٢٠٢٠ - ٢٠٢٢ ؛ World Trade Organization ؛ ٢٠١٥ - ٢٠١٨ - ٢٠٢٢ ؛ الأونكتاد الخاصة بمؤشر الإرتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة ، مؤشر التنافسية العالمى الصادر من المنتدى الإقتصادى العالمى ؛ وقاعدة بيانات البنك الدولى بحسب مؤشر الأداء اللوجستى)
"ملاحظة" إفتقاد المؤشر لبعض الدول العربية وقيمها الباحث (٠) ، والتقييم (١) يعنى أداء ضعيف (٥) أداء ممتاز .

رسم بياني يوضح موقف المنطقة العربية ضمن سلاسل القيمة العالمية

- مؤشر الأداء اللوجستي الكلي (٥)
- الجمارك
- البنية التحتية
- عمليات الشحن الدولية
- نوعية اللوجستيات وكفاءتها
- التعقب والتتبع
- حسن التوقيت
- مؤشر توافر خدمات النقل ونوعيتها = الكلي (٧)
- مؤشر الإرتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة



	مصر	الإمارات	المغرب	تونس	السعودية	قطر	عمان	الأردن	الكويت	البحرين	لبنان	سوريا	السودان	ليبيا	موريتانيا
مؤشر الأداء اللوجستي الكلي (٥)	3.18	3.94	2.67	2.5	3.16	3.6	3.23	2.96	3.15	3.31	2.72	1.6	2.53	2.26	1.87
الجمارك	2.75	3.84	2.22	1.96	2.69	3.55	2.76	2.55	2.83	3.14	2.73	1.11	2.23	1.88	2.14
البنية التحتية	3.07	4.07	2.46	2.44	3.24	3.57	3.44	2.77	2.92	3.1	2.64	1.24	2.2	2.04	1.54
عمليات الشحن الدولية	3.27	3.89	3.09	2.33	3.23	3.58	3.35	3.17	3.62	3.33	2.84	1.36	2.57	2.4	2
نوعية اللوجستيات وكفاءتها	3.2	3.82	2.59	2.59	3	3.54	3.26	2.89	2.79	3.38	2.45	1.39	2.36	2.5	1.74
التعقب والتتبع	3.15	3.91	2.34	2.67	3.25	3.5	3.09	2.96	3.16	3.32	2.75	2.1	2.49	1.85	1.54
حسن التوقيت	3.63	4.13	3.2	3	3.53	3.83	3.5	3.34	3.51	3.58	2.75	2.4	3.28	2.83	2.14
مؤشر توافر خدمات النقل ونوعيتها = الكلي (٧)	4.3	5.57	3.99	3.64	4.49	5.18	4.44	4.29	4	4.78	3.58	0	0	0	2.62
مؤشر الإرتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة	4.6	4.7	4.6	1.76	4.5	2	3.5	2.2	1.23	2.3	2.6	1.4	1.4	1.85	1

ويوضح الجدول (١) النسبة المئوية لدول المنطقة العربية مقارنة بالأداء العالمي الأفضل على مستوى الأداء اللوجستي^٣

الدولة	مصر	الإمارات	المغرب	تونس	السعودية	قطر	عمان	الأردن	الكويت	البحرين	لبنان	سور	السودان	ليبيا	موريتانيا
النسبة المئوية	67.7	91.2	51.6	46.4	66.8	80.6	69.3	60.7	66.7	71.7	53.2	18.5	47.4	39.2	26.8

١٧- **التحليل: يرى الباحث أن الطريق لا زال طويلاً أمام دول المنطقة العربية ويجب عليها العمل وفقاً لأطر محددة ثنائية وجماعية لتعزيز مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية المضافة**

^٣ - المصدر: من إعداد الباحث بالإعتماد على قاعدة بيانات African Development Bank Group؛ ٢٠١٤؛ Arvis, Jean- François, and others؛ ٢٠١٦؛ ESCWA؛ ٢٠١٥-٢٠١٦-٢٠١٨-٢٠٢٠-٢٠٢٣؛ World Bank؛ ٢٠١٦-٢٠٢٠-٢٠٢٢؛ World Trade Organization؛ ٢٠١٥-٢٠١٨-٢٠٢٢؛ وقاعدة بيانات البنك الدولي بحسب مؤشر الأداء اللوجستي ويتكون المؤشر من ستة عناصر رئيسية وهي (كفاءة الجمارك، البنية الأساسية، نوعية الخدمات اللوجستية، التوقيت، سهولة ترتيب الشحنات الدولية، التعقب والتتبع)

وإستغلال ثقلها بما يحقق العوائد التنموية المرجوه لكل وحدة سياسية ، لاسيما فى ظل رغبة الأقتصاديات المتقدمة أو الصاعدة بالإستفادة من ميزات الموقع والسوق العربى ، وعلى الرغم مما يوضحه الرسم البيانى من قدرة بعض الدول العربية فى تحسين مشاركتها ضمن سلاسل القيمة العالمية دون الآخرين ، الإنا نرى بأنه يتوجب على الجميع إعادة النظر فى إستراتيجيات النقل وأنظمة لتهيئة المناخ الملائم والقادر على إستقطاب الإستثمارات فى قطاعات النقل واللوجستيات وغيره من القطاعات بما فيها الصناعات التحويلية والزراعة من خلال إعادة هندسة المسار والإجراءات اللازمة لتسيير التجارة الإقليمية وتعزيز التجارة العالمية بما يضمن تفعيل إستراتيجيات التنمية المرجوة -مع الأخذ فى الإعتبار- أن فرص تحقيق عملية التنمية ستكون غير متكافئة ولكن الأساس العام بأن الجميع سيستفيد ، ولعل الإنخراط الأخير فى مجموعة البريكس بلس لدول (مصر ، أثيوبيا ، السعودية ، إيران ، الإمارات ، الأرجنتين) قد يزيد من حجم وسرعة مشاركة تلك الدول بسلاسل القيمة العالمية والتي يجب عليها العمل على إزالة جميع القيود والإنخراط فى عمليات تحرير التجارة ، والدولة التى ستقدم ميزات تنافسية هى التى ستتأثر بالنصيب الأكبر خاصة فى الصناعات التحويلية والوسيطه والخدمات لاسيما لو أرتبطت إستراتيجيتها بخطط لتضمين وجذب عمليات وأنشطة البحث والتطوير والإبتكار بجانب الإنتاج والتصنيع . (Gereffi G and Lee J . ٢٠١٢) .

١٨- تابع التحليل : يُعتبر إصلاح اللوجستيات وقنوات النقل وقطاعات الخدمات^٤ هو حجر الزاوية فى رؤيتنا الإستراتيجية لإرتباطها المباشر بتسيير التجارة وكمحرك لتحقيق فاعلية إستراتيجيات التنمية الرامية لتعزيز الصادرات وتحسين التنافسية العالمية وتشجيع التعاون الإقليمى ، ونرى بأنه يجب على صانعى السياسات من خلال تفعيل دور منظماتها المشتركة سواء الحكومية أو غير الحكومية مثل جامعة الدول العربية ومجلس التعاون الخليجى وإتحاد المغرب العربى وأخرهم الأنضمام لمجموعة البريكس + ، تصميم إستراتيجيات مشتركة تعمل على تقليل الفجوة بين شبكات النقل الوطنية وتعزيز الأتصال لدول الأقليم وإزالة العقبات التى تعترض تنفيذ إتفاقيه التجارة الحرة العربية وقيام إتحاد جمركى عربى ، وتحديد الممارسات والسياسات اللازمه لدفع القوة الإقليمية فى الإنخراط ضمن سلاسل القيمة العالمية .

١٩- تابع التحليل : وعلى غرار الأزمة المالية العالمية عام ٢٠٠٨ أعادت للأذهان الحرب الروسية /الأوكرانية والحرب الإسرائيلية على غزة فكرة التهديدات التى تواجه سلاسل القيمة العالمية وتؤدى لإنخفاض وتيرة التجارة الدولية ، وتواجه سلاسل القيمة العالمية والتجارة الدولية حالياً تهديدان خطيران (الأول) وجود أزمة بين القوى الكبرى تؤدى لتقليص أو تجزئة سلاسل القيمة العالمية ، (الثانى) الثورة المعلوماتية التى تؤدى لتقريب المنتجات للمستهلك وتحذ من الطلب على التوظيف ، وحتى إستعادة القدرة على التنبؤ بالسياسات العامة فمن المرجح أن تنخفض وتيرة سلاسل القيمة العالمية وتتأخر رؤوس الأموال فى ضخ الإستثمارات ، لكن ذلك لا يمنع دول الأقليم لاسيما جمهورية مصر العربية من محاولة خلق فرص جاذبه للإستثمارات الأجنبية

^٤ - قطاعات الخدمات تشمل العديد من الأشكال سواء قبل أو بعد التصنيع أو حتى خلاله ومنها (البحث و التطوير والتصميم والتسويق والتوزيع والعلامة التجارية والنقل والتخزين والخدمات المالية والتأمين والاتصالات السلكية واللاسلكية وغيرها) ويتمتع هذا القطاع بفائض قيمة مرتفع ويرتكز فى الإقتصاديات المتقدمة لاسيما أمريكا الشمالية وأوروبا تليها دول شرق وجنوب شرق آسيا .

المباشرة في مجالات وأنشطة سلاسل القيمة من خلال طرح قيم مضافة لرؤوس الأموال بما يحقق الأرباح المجزية ويعمل على تفكيك العقبات الخفيه المرتبطة بحرية التجارة والإستثمار ، لاسيما وأن الدراسات والمؤشرات الدولية في مجال النقل البحري واللوجستيات وإن كانت تُبرز الأزمات الحالية المؤثرة والتي تركت أثر بلغ نحو (٢,١%) عامي (٢٠٢٢-٢٠٢٣) ، إلا أنها لاتخفى أيضاً بأن هناك توسع متواضع ومتوقع لزيادة الإستثمارات في النقل البحري واللوجستيات خلال الفترة من (٢٠٢٣-٢٠٢٧) يبلغ (١,٢%) وهي نسبة تكاد تكون معقولة ويمكن أقتناص الفرص من خلالها لمصر ولدول المنطقة والتي للأسف لم يستفيد أغلبها خلال فترة إزدهار الإستثمارات في العقود الثلاث الأخيرة والتي بلغت (٣,٣%) .

٢٠- **تابع التحليل :** ويلاحظ بأن جمهورية مصر العربية قد حصلت على متوسط تقييم في مؤشر الأداء اللوجستي (٣,١٠) من إجمالي (٥) وهو أداء متوسط على الرغم من تميزها الجيوستراتيجي في حين حصلت الإمارات و الصين "المنطقة الإدارية هونج كونج" والسويد والدنمارك والنمسا واليابان و أمريكا وبلجيكا وسنغافورة وسويسرا وفنلندا وفرنسا وكندا وهولندا على متوسط (٤) فأكثر ، وتأتي ألمانيا في المرتبة الأولى من ناحية مؤشر الأداء اللوجستي .

٢١- ويرى مايكل بورتر (Michael Eugene Porter) من خلال كتاباته ومنها كتاب الإستراتيجية التنافسية أن سلاسل القيمة العالمية هي حلقة الوصل بين كل طرق المنافسة القديمة بين الشركات من خلال المنافسه في الصناعة نفسها ، ويرى بورتر بأنه **يوجد خمسة قوى رئيسية للمنافسة** وهي : (مجموعة الموردين أو المصديرين للمواد الخام ومدى قدراتهم على المساومة ، القوى الشرائية "العملاء" ومدى قدرتهم على المساومة ، الوافدون الجدد المحتملون وما يحملونه من تهديدات قادمة ، المنافسين الحاليين أصحاب الشركات القائمة ، إحتماية وجود بديل جديد للمنتج أو الخدمة) ، ووضع بورتر ثلاثة إستراتيجيات عامة متداخلة يمكن الأستعانة بأحدها أو جميعها للدفاع والتفوق على المصنعين المنافسين ، **وتتمثل هذه الإستراتيجيات في الآتي :-**

أ- **قيادة التكلفة (Coast Leadership) :** تتطلب الحذر في قيادة المؤسسات لخفض التكاليف الذي يكون نتيجة الخبرة و الرقابة على التكلفة والمصاريف الثابتة والاهتمام بجودة المنتجات والإشراف الإداري الجيد .

ب- **التميز (Differentiation) :** بتحديد نقاط ضعف المؤسسات الأخرى وإبتكار ميزة جددة مختلفة عنهم لجذب العملاء الذين يندمرون من عيوب الشركات الأخرى ، ويمكن أيضاً تمييز في وجود خدمة جديدة أو فريدة للشركة .

^٥ مايكل بورتر المولود عام ١٩٤٧م ، ويعتبر من أهم رواد المناهج في الإستراتيجيات الحديثة والاقتصاد التنافسي ألف (١٨) كتاب وله العديد من المقالات والفائز بجائزة ماكنزي لأفضل مقال ستة مرات ، والمشرف على التقرير العالمي للتنافسية الدولية لتصنيف الدول ، وهو بروفيوسور في جامعة بيشوب ويليام لورنس في مدرسة هارفرد للإعمال ، وهو أحد القادة النافذين في مجال إستراتيجية الشركات وتنافسية الدول والمناطق ، وأحد مؤسسي (Monitor Group) وهي مؤسسة استشارات إستراتيجية ، وأعمال مايكل بورتر معترف بها في العديد من الحكومات، الشركات الكبرى والدوائر الأكاديمية عالمياً ، ولقد وضع بورتر نظام إستراتيجي يحتوى على العناصر الرئيسية الآتية (الميزة التنافسية - القوى التنافسية الخمسة - المجموعات الإستراتيجية - سلسلة القيمة - الإستراتيجيات العامة في قيادة التكلفة وتميز المنتج والتركيز - إستراتيجيات تموضع السوق حسب التنوع وحسب الرغبات أو حسب الأصول - الإستراتيجيات العالمية - مجموعات الجدارات لتحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية - نموذج الأمامية - نموذج الاركان الأربعة) .

ج - التركيز: (Focusing) ^٦ بالتركيز على منتج أو خدمة معينة لا يمكن للسوق الاستغناء عنها ، ووضع خطط محكمة للانتشار من خلالها و يجب أن تكون الخدمة أو المنتج ذات جودة وكفاءة عالية لجذب العملاء على الشراء. (Feller, Shunk and Callarman ٢٠٠٦ ؛ Ramsay J ٢٠٠٥)

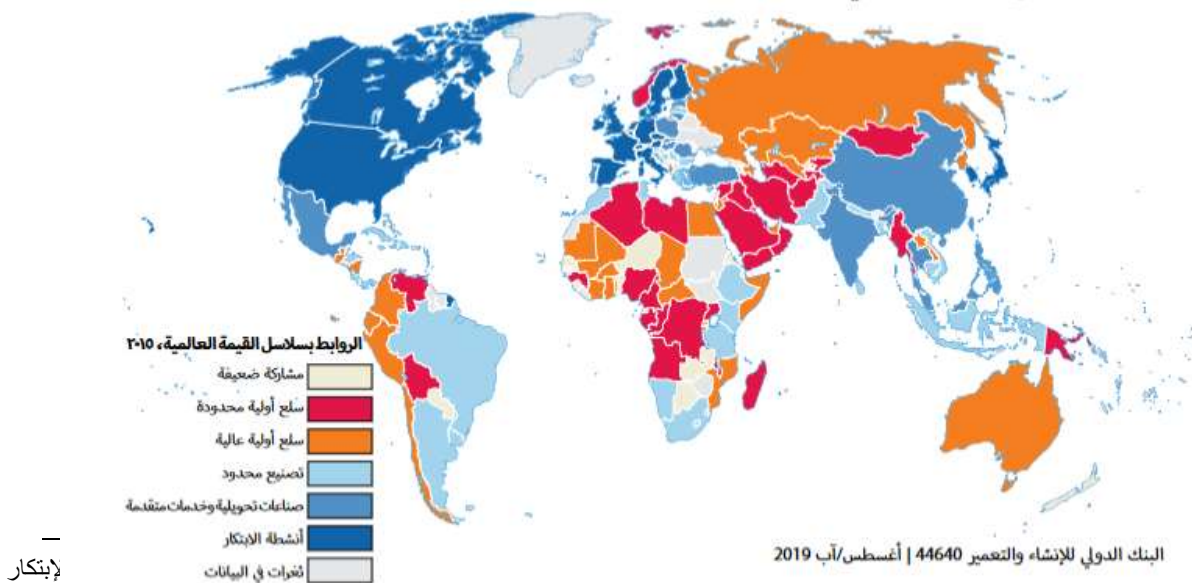
٢٢- تابع التحليل : كما يرى (بورتر - Porter) فى كتابه (الميزة التنافسية – إنشاء وإستدامة الأداء المتفوق) بأن سلسلة القيمة العالمية هى : (جميع الأنشطة التى تنظم أداؤها و روابطها فى وضع المنظمات التنافسية) ، كما أوضح فى كتابه (Compétitive advantage of nations) لسنة ١٩٩٠م تحول الفكر الإستراتيجى من فكرة الميزة النسبية إلى فكرة الميزة التنافسية فأضاف (بورتر) متغيرات رئيسية لتحديد تطور التجارة الدولية المعاصرة فى الأقتصاديات المتقدمة وهى : (Porter, M ١٩٨٥)

(أ) ظروف عوامل الإنتاج : وتشمل (البحث والتطوير ، رأس المال ، التكنولوجيا والإستثمار ، البنية الأساسية ، العمالة الماهرة) وتلك عناصر يمكن بنائها وإعدادها بخلاف الموارد والثروات الطبيعية التى تتوارثها المجتمعات .

(ب) ظروف الطلب : ويرى أن زيادة حجم السوق الداخلى يساعد فى تحقيق الميزة التنافسية نتيجة زيادة القدرة الإنتاجية وأذواق المستهلكين التى تساهم فى توجيه عمليات البحث والإبتكار وبالتالي الوصول للأسواق الخارجية .

(ج) الصناعات المرتبطة : وتشمل الصناعات المكملة والمغذية والداعمة التى تساهم فى خفض التكاليف وتحقيق وفورات ، ومنها وجود مراكز البحث والتطوير والإبتكار والتدريب ، ويرى (بورتر) أن نقص موارد الدولة يمكن أن يساهم فى زيادة القدرة على الإبتكار .

وتمثل الخريطة رقم (١) نسبة مشاركة دول العالم فى سلاسل القيمة العالمية ^٧



^٧ - المصدر: تقرير البنك الدولي، التجارة من أجل التنمية فى عصر سلاسل القيمة العالمية، ٢٠٢٠، ص: ٢. البنك الدولي للإنشاء والتعمير تقرير ٢٠١٩/٨ .

٢٣- **التحليل:** نجد تباين نمو سلاسل القيمة العالمية بين كافة الوحدات السياسية فتتخصص كل دولة "شركة" فى مرحلة أو خطوة معينة من المنتج أو الخدمات وهو الأمر الذى يتيح التكامل والترابط بين البلدان ويساهم فى نقل المعرفة وحرية حركة رؤوس الأموال ووجود علاقات دائمة وفاعلة ، وعلى الرغم من أن البلدان النامية تعاني من إفتقار المهارات والقدرات ولكنها تستفيد من ناحية أخرى وهى المشاركة فى تحقيق جزء من المكاسب ووضع موطئ قدم لها ضمن خطوات ومراحل الإنتاج أو الخدمات وزيادة الدخل القومى ودخل الفرد ، **ويقوم مفهوم سلاسل القيمة على ثلاثة مستويات وفقاً للبعد الجغرافى:** (Gary, G., & fernandez-stark, k) ٢٠١٦ ، ESCAP ٢٠١٥ ؛ comment tirer ٢٠١٣)

(أ) **سلاسل القيمة المحلية:**^٨ وهى تتوافق مع الخطة الإستراتيجية التنموية الخاصة بكل وحدة سياسية لاسيما فى الدول النامية والناشئة والصاعدة والتى تهدف عادةً لإحلال أو تخفيض الواردات ورفع مستوى الإنتاجية المحلية الوطنية والحفاظ على الغطاء الأجنبى من العملة الصعبة وتطوير إقتصادها الوطنى .

(ب) **سلاسل القيمة الإقليمية:**^٩ وهو تعاون مشترك بين دول الجوار فى إقليم معين وتوحيد الجهود بتعظيم الاستفادة من الميزات الأقتصادية لكل دولة منهم لتغطية إحتياجاتها وتصريف منتجاتها بما يحقق المنافع المشتركة لدول الإقليم ويخدم خططها الإستراتيجية التنموية .

(ج) **سلاسل القيمة العالمية:** وهى مجموعة الأنشطة والأنظمة التى تخدم الإنتاج والخدمات وتُوزَع منافعها بشكل غير كفى بين كافة الوحدات السياسية المشاركة عبر سلاسل القيمة ، ويتم ربط جميع أنشطتها الإنتاجية والخدمات من خلال شركات عالمية.

٢٤- **تابع التحليل:** ويمكن لسلاسل القيمة العالمية تعزيز فرص النمو والحد من الفقر بين البلدان ويمكن تقاسم منافعها على نطاق واسع ومستدام بشرط أن تتلزم الدول النامية بتعميق الإصلاحات على كافة المستويات وأن تتبع سياسات منفتحة وشفافة يمكن التنبؤ بها وأن تعزز مستويات الحماية الإجتماعية والبيئية، وعلى ذلك فإن معنى المشاركة فى سلاسل القيمة العالمية أن تختار كل وحدة سياسية(دولة) المرحلة أو الخطوة أو الحلقة التى ستساهم من خلالها عبر إمتداد سلاسل القيمة العالمية لتحقيق قيمة مضافة لإقتصادها الوطنى وجذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة سواء أكان دور الدولة توفير مدخلات العمليات الإنتاجية للآخرين (الروابط الأمامية) ، أو إستيرادها لمدخلات الإنتاج وتصدير مخرجاتها للدول الأخرى (الروابط الخلفية) وتتأثر نسبة مشاركة الدول عبر سلاسل القيمة العالمية بمجموعة من العوامل أهمها (الجغرافيا السياسية ، الأقتصادية ، السياسية ، الإجتماعية ، الأمنية/العسكرية) كالموقع الإستراتيجى والقدرة البحرية

^٨ - مفهوم سلاسل القيمة المحلية من خلال سلاسل القيمة العالمية : هو جميع الأنشطة الإنتاجية التى تتم داخل الحدود الجمركية لدولة ما مشاركة فى مرحلة ما ضمن خطوات إنتاج السلعة النهائية على إمتداد سلاسل القيمة العالمية .

^٩ - مفهوم سلاسل القيمة الإقليمية من خلال سلاسل القيمة العالمية :هى تجزئة وتوزيع مختلف الأنشطة الإنتاجية على عدة دول تنتمى لإقليم معين ، وقد يستهدف إنتاجها ونشاطها سوقها الأقليمى أو العالمى .

والبنية التحتية والقرب من مراكز الإنتاج والتصنيع والسوق وتركيب هيكلها الصناعية والتجارية والاستثمارية والقوة البشرية والإنتاج التجاري والمشاركة الدولية والحماية التشريعية ومعايير النزاهة والشفافية ومعدلات الفساد . (بركان أنيسة ، دراج عفيفة ص ١٥٦-١٥٧ ؛ لسعيد بوشول ، و سعاد جرمون ص ١١٥ ؛ سميحة جديدي ، و عقبة عبد الالوي ص ١٥٤ ؛ منال محمد الحسانين عفان ؛ يحيى أبو طالب ؛ OECD ٢٠١٥)

٢٥- تابع التحليل : وتحليل الخريطة نجد التوسع لسلاسل القيمة العالمية المرتكز على المواد الأولية ومستلزمات الإنتاج والصناعات التحويلية المحدودة قائم جغرافياً على معظم دول إفريقيا وأمريكا اللاتينية وبعض دول آسيا (آسيا الوسطى) ، فى حيث تركز الصناعات التحويلية المتقدمة والخدمات والأنشطة المبتكرة فى معظم دول شرق آسيا وأمريكا الشمالية وأوروبا (IDE ٢٠١٣ ؛ Richard Baldwin and Rikard Forslid ٢٠١٣) ، وبقراءة تقسيم نموذج العمل الدولى الجديد نجد أن جمهورية مصر العربية مصنفة ضمن سلاسل القيمة العالمية كدولة ذات سلع أولية عالية والصناعات التحويلية المحدودة وهو ما يمكن الإستفادة منه عن طريق ربط مستلزمات الإنتاج بخريطة الموانئ البحرية المصرية لاسيما موانئ الإسكندرية ودمياط وشرق غرب بورسعيد والسخنة والسويس مستغلين مرور التجارة بقناة السويس وخلق مناطق صناعية ومراكز لوجستية وربطها بوسائط النقل المتعدد والصناعات التحويلية المتقدمة والخدمات .

الخلاصة

٢٦- تحظى التجارة الخارجية الدولية بأهمية بالغة لجميع الإقتصاديات كونها مؤشر على القدرة الإنتاجية والتنافسية فى السوق الدولية ؛ كما أنها المحرك الرئيسى لأية وحدة سياسية مهما اختلف نظامها السياسى وأيدولوجياتها فهى الجسر الرابط بين تلبية إحتياجاتها وتصريف منتجاتها وهو ما يفرض صعوبة الإستقلالية بنظام إقتصادي منعزل عن بقية الدول ، ولقد شهدت التجارة الخارجية نتيجة لنمو سلاسل القيمة العالمية عدد غير محدود من التحولات أثرت فى مجملها على كافة الوحدات السياسية من حيث حجمها وهيكلها وأنماطها .

٢٧- تتحكم سلاسل القيمة العالمية (GVC) فى حركة وحجم التدفقات للتجارة الخارجية الدولية ومدى مشاركة أية دولة بها ؛ وتختلف المشاركة لكل دولة وفقاً للآتى : (الموقع ؛ الموارد والثروات الطبيعية ؛ الكتلة الحيوية ؛ القدرة الجيونيومية من حيث هيكلها التجارى والإنتاجى والقدرة على الربط والنفذ للأسواق الإقليمية والدولية ؛ تحقيق الأمن سواء التشريعى أوالمؤسسى أوالإجرائى أوالتنظيمى أوالأمنى والعسكرى ؛معايير النزاهة والشفافية ومكافحة الفساد) .

- ٢٨- لسلاسل القيمة العالمية إزدواج مخيف ؛ فهي ما بين إستغلال إمكانيات كل دولة مشاركة بها وفقاً لمفهوم التجارة الدولية الحرة بما يحقق فى النهاية تعظيم للأرباح ؛ وما بين تنفيذ أجنادات مختلفة ومتراطة ؛ مما يستدعى لاسيما من الدول النامية الأنتباه والتحوط بما يحقق متطلبات الأمن القومى والوطنى .
- ٢٩- تحقق الجغرافيا السياسية التفرد المكانى لموانئ منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ؛ إلا أنه إلى الآن لم يُحسن إستغلال هذا التفرد الطبيعى بتعظيم الإستفادة من خطوط الملاحة الساحلية العربية والتي لا تتجاوز الـ (١٠%) من حجم التجارة العربية البينية ، أو تعظيم الإستفادة من خطوط الملاحة العالمية المنتظمة والعابرة لمنطقة البحر الأحمر والبحر المتوسط أو حتى لممر قناة السويس وكذلك الخطوط المتردده على موانئ شرق وجنوب شرق أفريقيا ؛ ويرجع ذلك لضعف جهود التنمية الوطنية والإقليمية وفرط العقد العربى ؛ فضلاً عن غياب الفكر الإستراتيجى العربى المشترك من خلال إعادة صياغة الميزات التنافسية الإقليمية للتعاون وخلق أجنادات إستثمارية مشتركة فى قطاعات أو أنشطة أو صناعات محددة سواء على مستوى الإنتاج أو المعالجة أو التوزيع .

النتائج

- ٣٠- تسيطر سلاسل القيمة على التجارة والإستثمار الدولى بنحو (٧٠%) وتستحوذ فيها الشركات متعددة الجنسيات على نحو (٥٠%) منها فضلاً عن سيطرة تلك الشركات لأكثر من (٣٥%) من الإنتاج العالمى (Amador, J. and Cabral, S؛ ٢٠١٤ Johansson, A. and Olaberra , E) ؛ وعلى الرغم من ذلك فإلى الآن لم تُحسن الدول العربية ذات التاريخ والمصالح المشتركة إستغلال ثقلها الجيوسياسى أو موقعها الإستراتيجى أو حتى كتلها الحيوية وتبوء مكانه لائقة ضمن سلاسل القيمة العالمية.
- ٣١- ساهمت العولمة عموماً لاسيما فى ظل الثورة المعلوماتية والتكنولوجية فى زيادة وحرية حركة السلع والبضائع وانتقال رؤوس الأموال وخلق مزيد من التكامل والترابط بين الأسواق فى كافة الوحدات السياسية ؛ حيث غيرت طريقة عمل الإنتاج والتصنيع العالمى وبالتالي أثرت على طريقة عمل التجارة الدولية وكذلك أدوات السياسة التجارية الدولية والتقليدية الوطنية .

٣٢- يهتم علم التجارة الخارجية الدولية بدراسة الوحدات السياسية من حيث النشاط الأقتصادى وشكل السوق وعناصر الإنتاج والتعاون وحركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال والعلاقات النقدية والإئتمانية الدولية ، وعلى الرغم من أن هدف تحرير التجارة العالمية هو تحقيق النمو الأقتصادى لكافة الوحدات السياسية إلا أن آلياتها قد تركت سلبيات متعددة لاسيما على الدول النامية والناشئة ؛ ومنها (ضعف منافسة المنتجات والصناعات الوطنية ، إستغلال القوى البشرية النامية وتدهور ظروف العمل والتبعية التجارية والإقتصادية ؛ تجريف الثروات الطبيعية وعدم مراعاة الإشتراطات البيئية)
التوصيات

٣٣- لسلاسل القيمة العالمية إزدواج مخيف ؛ فهى ما بين إستغلال إمكانيات كل دولة مشاركة بها وفقاً لمفهوم التجارة الدولية الحرة بما يحقق فى النهاية تعظيم للأرباح ؛ وما بين تنفيذ أجنادات مختلفة ومترابطة ؛ مما يستدعى لاسيما من الدول النامية الأنتباه والتحوط بما يحقق متطلبات الأمن القومى والوطنى ولن يتأتى ذلك إلا من خلال توحيد الجهود والرؤى العربية المشتركة لتوثيق ثقفا الجيوسياسى والجيواستراتيجى والجيوبولتيكى .

٣٤- بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا فإن غياب الفكر الإستراتيجى العربى بإعادة صياغة الميزات التنافسية الإقليمية للتعاون وخلق أجنادات إستثمارية مشتركة فى قطاعات أو أنشطة أو صناعات محددة سواء على مستوى الإنتاج أو المعالجة أو التوزيع كان نتيجته حتمية لضعف جهود التنمية الوطنية والإقليمية وفرط العقد العربى ، لا سيما بأن العقيدة لدى الباحث هى زيادة التعاون يعنى زيادة الفرص وزيادة النمو حتى ولو بشكل غير متكافئ .

٣٥- أما بالنسبة للشأن المصرى : تحقق الجغرافيا السياسية التفرد المكانى لموانئ منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ؛ لاسيما إقليم القناة بجمهورية مصر العربية وإنحرافها الصفرى عن واحد من أهم طرق التجارة العالمية وهو المجرى الملاحى لقناة السويس الذى يمر به ثلاثة خطوط ملاحية هامة وهى (خط الشرق الأقصى / أوروبا ، وخط الشرق الأقصى / الشرق الأوسط ، خط شمال أمريكا / الشرق الأوسط) ؛ فضلاً عن عدد من الخطوط الملاحية مثل: (أوروبا/جنوب آسيا ، أمريكا الشمالية/جنوب آسيا ، أمريكا الشمالية/الشرق الأقصى ، أوروبا/أستراليا ، الشرق الأوسط/أمريكا الجنوبية ، الشرق الأوسط/شرق أفريقيا ،...) وعلى الرغم من الأهمية النسبية لكل منهم وأهمية قناة السويس فى العلاقات الأوروبية/الآسيوية ؛ إلا أنه لم يُحسن إستغلالها – ونوصى صانع القرار – بضرورة تفعيل وتشجيع الترابط بين القطاعات المختلفة لتعظيم الإستفادة من الخطوط الرئيسية مع تعزيز الترابط وتفعيل النقل متعدد الوسائط فى ميناء العين السخنة لزيادة حركة الترانزيت بالتركيز على خط (الشرق الأوسط/شرق أفريقيا) ؛ كما نوصى – بضرورة التعاون المشترك بمنطقة البحر الأحمر والبحر المتوسط لإستغلال الثروات والموارد الطبيعية .

٣٦- يجب ترقية دور الموانئ المصرية كموانئ ذكية ومناطقها اللوجستية للمشاركة ضمن سلاسل القيمة العالمية ؛ لما تمثله تلك الموانئ كمنطقة هامة فى سلسلة التجارة الدولية وخاصةً تجارة الحاويات ؛ كأهميتها البحرية بين موانئ دول شرق وجنوب شرق آسيا (سنغافورة ، هونج كونج)

وكذلك موانئ دول غرب أوروبا (روتردام فى هولندا ، أنتويرب ببلجيكا) ، علاوةً عن الميزة التنافسية لموانئ إقليم القناة مقارنةً بموانئ حوض البحر المتوسط مثل (حيفا وأشدود ، الجيسيراس بأسبانيا ، جيوتاورو بإيطاليا) وكذلك موانئ الخليج العربى مثل موانئ دىبى العالمية. ٣٧- تتميز موانئ إقليم القناة بكونها الوحيدة فى المنطقة ذات بعد (أفرو أسيوى) إلا أنه إلى الآن لم يُحسن إستغلال هذا التفرد الطبيعى بتعظيم الإستفادة من خطوط الملاحة الساحلية العربية والتي لاتتجاوز الـ(١٠%) من حجم التجارة العربية البينية ، أو تعظيم الإستفادة من خطوط الملاحة العالمية المنتظمة والعبارة للمجرى الملاحي وكذلك الخطوط المتردده على موانئ شرق وجنوب شرق أفريقيا فيمكن إستغلال إتفاقية (الكوميسا) وتفعيل حركة سفن الروافد التابعة للخطوط الملاحية بين مراكز التجميع والتوزيع بأفريقيا ، فضلاً عن ربط النقل البحرى بالنقل متعدد الوسائط خاصةً النقل البرى من خلال ربط طرق شبة جزيرة سيناء بشبكة الطرق الرابطه بين الدول العربية الآسيوية ، وكذلك ربط الطريق الساحلى الشمالى الدولى بمصر بشبكة الطرق الأفريقية بخلاف الطرق البرية والنهرية التي تربط بين مصر والسودان كميزة للنفاد للأسواق الأفريقية .

٣٨- وبالإضافة للتميز المكانى لموانئ إقليم القناة تمنح الجغرافيا الإقتصادية أهمية مضافة للإقليم لاسيما الموارد الطبيعية كحقول البترول البرية والبحرية والغاز الطبيعى فى منطقتى خليج السويس والبحر المتوسط ، وعلى الرغم من ضيق المنطقة الأرضية المتاخمة لموانئ السويس (بورتوفيق / حوض البترول/ الأدبية / عتاقة) نتيجة للتمدد العمرانى إلا أن أحجام تلك الموانئ الداخلية تسمح بالمزيد من التوسعات لإنشاء محطات وأرصفة فضلاً عن عمق الغاطس وهو العنصر الرئيسى المسئول عن تحديد أنواع السفن التي يستقبلها الميناء ، ويتميز مينائى (العين السخنة ، شرق بورسعيد) بها مما يسهم فى زيادة الناتج القومى وجذب المشغلين ، أما ميناء السخنة والذى يقع على بعد (٥٥كم) جنوب مدينة السويس فقد روعى فيه التوسعات المستقبلية التي تتناسب مع إستراتيجية الدولة للتنمية ، أما ميناء بورسعيد فهو عبارة عن شريط ساحلى ضيق يتكون من ساحل رسوبى (طينى) ينحصر بين البحر المتوسط شمالاً وقناة السويس شرقاً وبحيرة المنزلة من الجنوب والغرب .

قائمة المراجع

المراجع الأجنبية

- 1- Arvis, Jean-François, and others. (٢٠١٦). Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy – the Logistics Performance Index and its Indicators. Washington, D.C.: World Bank
- 2- comment tirer parti des chaines de valeur mondiales, 2013, p 10
- 3- ESCWA (2015). Impact of conflict on transport and trade in the region. Paper prepared for the fifteenth session of the Committee on Transport. Rabat. Available from https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/events/files/e_escwa_edgd_14_jg- .

- 4- ESCWA (2015). Impact of conflict on transport and trade in the region. Paper prepared for the fifteenth session of the Committee on Transport. Rabat. Available from https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/events/files/e_escwa_edgd_14_ig-1_8_report_e.pdf.
- 5- Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA) (٢٠١٤). Arab Integration: A ٢١st Century Development Imperative. Beirut .Available from https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/publications/files/e_escwa_oes_١٣_٣_e.pdf
- 6- ESCWA (2016) (2018) (2020) (2022)
- 7- Feller, Shunk and Callarman, Value Chains Versus Supply Chains, ٢٠٠٦, p.4. <http://www.floridatechonline.com/online-degree-resources/supply-chain-management-vs-valuechainmanagement>
- 8- Gary, G., & fernandez-stark, k. (2016). Global value chain analysis. (g. a. competitiveness, Ed.) Centre on globalization .P6
- 9- Gereffi G and Lee J. Why the World Suddenly Cares About Global Supply Chains? Journal of SupplyChain Management. ٢٠١٢, ٤٨(٣): .٣٢-٢٤
- 10- Geiger, Thierry, and others (2016). The Global Enabling Trade Report 2016. World Economic Forum and the Global Alliance for Trade Facilitation. Available from: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf.
- 11- OECD. (2015). participation of developing countries in global value chains: implications for trade and trade-related policies.
- 12- Porter, M. E. The Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance, New York: Free Press ; London : Collier Macmillan, .١٩٨٥
- 13- Ramsay J , The Real Meaning of Value in Trading Relationships. International Journal of Operations and Production Management, ٢٠٠٥. ٢٥(٦/٥):.٥٦٥-٥٤٩
- 14- Richard Baldwin and Rikard Forslid, The development and future of Factory Asia, ADB's project "The Future of Factory Asia", June 2013.
- 15- The Institute of Developing Economies (IDE), WTO, Trade patterns and global value chains in East Asia: From trade in goods to trade in tasks, .٢٠١٣
- 16- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, ESCAP, (201٥).Global value chains, regional integration and sustainable development: linkages and policy implications. Paper prepared for the seventy-first session of ESCAP. Bangkok
- 17- World Bank. National accounts data and OECD National Accounts data files. Available from <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>.
- 18- World Bank. The 2016 Logistics Performance Index. Available from <https://lpi.worldbank.org/international/global>.
- 19- World Bank. National accounts data and OECD National Accounts data files. Available from <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> .
- 20- World Trade Organization (2015). World Trade Report 2015. Speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement. Geneva. Available from https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report15_e.pdf.
- 21- World Bank. National accounts data and OECD National Accounts data files. Available from <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

المراجع العربية

- ١- اسكندر مصطفى النجار ، مقدمة للعلاقات الاقتصادية الدولية ، وكالة المطبوعات ، الكويت ، ١٩٧٣م ، ص ص ٥٤:٥٥ .
- ٢- بركان أنيسة ، دراج عفيفة ، سلاسل القيمة العالمية و انعكاساتها على التجارة الدولية في ظل المستجدات المعاصرة ، مجلة الأقتصاد الجديد ، جامعة البليدة ٢ ، الجزائر ، المجلد ١٣ ، العدد ٢ ، ٢٠٢٢/٩/١ ، ص ص ١٥٦-١٥٧ .
- ٣- حسام على داود وآخرين ، اقتصاديات التجارة الخارجية ، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، عمان ، ٢٠٠٢م ، ص ١٣ .
- ٤- حمدي عبد العظيم ، اقتصاديات التجارة الدولية ، مكتبة زهراء الشرق ، مصر ، ١٩٩٦م ، ص ١٣ ، ٢٨، ١٦ .
- ٥- رشاد العطار وآخرون ، التجارة الخارجية ، دار المسيرة للنشر والتوزيع ، الأردن ، ٢٠٠٠م ، ص ١٣-١٦ .
- ٦- رعد حسن الصرن ، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة ، ج ١ ، دار الرضا للنشر ، سوريا ، ٢٠٠٠م ، ص ص ٥٧ :٥٨ .

- ٧- سامى عفيفى حاتم ، التجارة الخارجية بين التأطير والتنظيم ، ج ١ ، الدار المصرية اللبنانية ، مصر ، ١٩٩٣م ، ص ٣٦ .
- ٨- سامى عفيفى حاتم ، الاتجاهات الحديثة فى الاقتصاد الدولى والتجارة الدولية - قضايا معاصرة فى التجارة الدولية ، الكتاب الثالث ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة/مصر ، ط ٢ ، ٢٠٠٥م ، ص ٣٢ .
- ٩- سميحة جديدي، و عقبة عبد الالوي ، اثر المشاركة في سلاسل القيمة العالمية على تطوير صناعة السيارات في البلدان النامية تحليل بيانات البائل الديناميكي لسبعة بلدان ١٩٩٥-٢٠١٧ ، الناشر مجلة البشائر الاقتصادية ، العدد ٥ م ١ ، نوفمبر ٢٠١٩ ، ص ١٥٤ .
- ١٠- طالب محمد عوض ، التجارة الدولية نظريات وسياسات ، دار وائل للنشر ، الأردن ، ٢٠٠٤م ، ص ١٤ .
- ١١- عطا الله على الزيون ، التجارة الخارجية ، دار اليازورى العلمية للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠١٥م ، ص ٩ - يمكن الحصول عليه ع لينك <https://books.google.com.eg/books>
- ١٢- عبد العزيز عبد الرحيم سلمان ، التبادل التجارى : الأسس والعولمة والتجارة الألكترونية ، دار الحامد ، ط ١ ، عمان/الأردن ، ٢٠٠٤م ، ص ١٠ .
- ١٣- عادل احمد حشيش ، أساسيات الاقتصاد الدولى ، الدار الجامعية الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٢م ، ص ١٢ .
- ١٤- عبد المطلب عبد الحميد ، النظرية الاقتصادية ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، مصر ، ٢٠٠٠م ، ص ٣٧٣ .
- ١٥- عبد الملك عبد الرحمان مطهر ، الإتفاقيه الخاصة لإنشاء منظمة التجارة العالمية ودورها في تنمية التجارة الدولية ، ط ٢٠٠٩ ، دار الكتاب القانونية ، الإسكندرية .
- ١٦- فوزى عبد الرازق ، إستراتيجيات التجارة الخارجية ، زمزم للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠١٦م ، ص ١٨ .
- ١٧- كريم مهدى الحسنواى ، المدخل الى الاقتصاد الدولى ، مطبعة التعليم العالى ، بغداد/العراق ، ١٩٨٨م ، ص ٣٥ .
- ١٨- لسعيد بوشول و سعاد جرمون ، المشاركة في سلاسل القيمة العالمية كإستراتيجية لتنويع الاقتصاد - حالة الجزائر،المجلة المغاربية للاقتصاد و المناجمنت ، العدد ٥ ، مجلد ٢ ، ٢٠١٨/٩/٢ ، ص ١١٥ .
- ١٩- مجدى محمود شهاب وآخرون ، اساسيات الاقتصاد الدولى ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، ١٩٩٨م ، ص ١٩ .
- ٢٠- موسى سعيد مطر وآخرون ، التجارة الخارجية ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠١م ، ص ١٣ .
- ٢١- محمد عبد العزيز عجمية ، اقتصاديات التجارة الخارجية ، دار الجامعات المصرية ، القاهرة ، ١٩٧٣م ، ص ١٠ .
- ٢٢- محمود يونس ، أساسيات التجارة الدولية ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، مصر ، ١٩٩٣م ، ص ٣ .
- ٢٣- نعيمى فوزى و غراس عبد الحكيم ، التجارة الدولية - دروس فى قانون الأعمال الدولى ، ج ١ ، بدون بلد ودار نشر ، ١٩٩٩م ، ص ٣١ .
- ٢٤- محمد على الجاسم ، القواعد الأساسية - الاقتصاد الدولى ، الكتاب الأول ، الجامعة المستنصرية ، بغداد/العراق ، ط ١٩٧٦م ، ص ص ٣٧-٣٨ .
- ٢٥- منال محمد الحسانين عفان ، أثر أزمة كورونا على سلاسل القيمة العالمية ، ، أثر أزمة كورونا على سلاسل القيمة العالمية : إستراتيجية جديدة وفرص وتحديات للدول النامية ، كلية التجارة ، جامعة طنطا /مصر ، ٢٠٢١ ، ١-٢٨ .
- ٢٦- مرتضى محمد صلاح الدين عبد اللطيف ، التجارة الخارجية العادلة : دراسة إسترشاديه للتجارة الخارجية المصرية ، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة ، كلية التجارة ، جامعة عين شمس ، العدد ٤ ، المجلد ٤٧ ، ٢٠١٧م ، ص ٩٢١ .
- ٢٧- وليد عابى ، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية فى إطار المنظمة العالمية للتجارة - دراسة حالة الجزائر ، رسالة دكتوراة منشورة ، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة فرحات عباس - سطيف ١ ، الجزائر ٢٠١٩/٢٠١٨م ، ص ٢ .
- ٢٨- يحيى أبو طالب ، رسالة دكتوراة بعنوان : دور المناطق الاقتصادية والمراكز اللوجستية فى التنمية المستدامة بالتطبيق على المنطقة الاقتصادية لقناة السويس - دراسة مقارنة ، كلية الحقوق ، جامعة بنها ، ١٤٤٤هـ - ٢٠٢٣م .
- ٢٩- يحيى أبو طالب ، إستراتيجية تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس و سبناء بين الواقع و المأمول ، الناشر مؤسسة الكاتب العربى ، ط ٢٠٢٤ م .

المواقع الألكترونية الرسمية

- 1- <http://creativecommons.org/licenses/by/٣.٠/igo/>
- 2- تقرير استعراض النقل البحرى ٢٠٢٢ الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، مرجع سابق ، ص ص ١٣:١٢
- World Trade Organization (٢٠١٥). World Trade Report ٢٠١٥. Speeding up trade: benefits and challenges of implementing the WTO Trade Facilitation Agreement. Geneva. Available from

- https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/world_trade_report10_e.pdf
- 3- African Development Bank Group (٢٠١٤). Global value chains and Africa's integration into the global economy.
https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Annual_Report_2013
- 1- <https://acleddata.com/>
- 2- <https://unstats.un.org/wiki/display/AIS/AIS+Handbook+Outline>
مؤشر (درويرى) العالمى للحاويات ؛ منصة (Portwatch) التابعة لصندوق النقد الدولي ومنصة الأمم المتحدة العالمية ؛ ومشروع بيانات أحداث ومواقع الصرعات المسلحة (ACLED)
- 3- <https://portwatch.imf.org/>
- 4- <https://portwatch.imf.org/pages/76f7d4b0062e46c5bbc862d4c3ce1d4b>
منصة (Portwatch) التابعة لصندوق النقد الدولي
- 5- <https://portwatch.imf.org/pages/٥٧٣٠١٣af٣b٦٥٤٥deaeb٥٠ed١cbaf٩٤٤٤>
<https://portwatch.imf.org/pages/76f7d4b0062e46c5bbc862d4c3ce1d4b>
بيانات يومية عن حركة المرور بين الممرات الرئيسية بمنطقة البحر الأحمر وقناة بنما
- 6- https://blogs.worldbank.org/ar/voices/navigating-troubled-waters--the-red-sea-shipping-crisis-and-its-?cid=ecr_fb_worldbank_ar_ext
تقرير البنك الدولي – مدونات البنك الدولي : بعنوان – الابحار فى مياة مضطربة : أزمة الشحن عبر البحر الأحمر وتداعياتها العالمية بتاريخ ٢٠٢٤/٥/١٦
- 7- <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
تقرير مؤشر (درورى – Drewry) لحاويات الشحن ويتتبع مؤشر درورى تكاليف حاويات الشحن سعة ٤٠ قدماً عبر ثمانية طرق بحرية رئيسية، منها الأسعار الفورية وأسعار العقود قصيرة الأجل
- 8- <https://www.freightos.com/red-sea-and-suez-canal-shipping-crisis-update/>
منصة الشحن العالمية (فريتوس – Freightos)
- 9- <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>
2022 (Overview) / UNCTAD/RMT تقرير الأونكتاد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بعنوان لمحة عامة - إستعراض النقل البحرى ٢٠٢٢ - جنيف ، ٢٠٢٢م ، ص ص ٣-٤ ، ص ١٢ .
- 10- <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/5e52695c-0670-41c0-936d-b16078534b65/content>
تقرير مجموعة البنك الدولي ابريل / نيسان - ٢٠٢٤ بعنوان : أحدث المستجدات الاقتصادية لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا : الصراع والبيدون فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا - ويؤخذ على هذا التقرير بأنه لم يتطرق ولو بالإشارة الآثار والتداعيات نتيجة الحرب الإسرائيلية على الكيان الصهيونى لا من الناحية الاقتصادية أو الجيوسياسية أو الاجتماعية .
- 11- https://www.ipcinfo.org/fileadmin/user_upload/ipcinfo/docs/IPC_Gaza_Strip_Acute_Food_I_nsecurity_Feb_July2024_Special_Brief.pdf
موقع معنى بالتصنيف المرحلى المتكامل للأمن الغذائى وتابع لمنظمة الأغذية والزراعة بالأمم المتحدة والوكالات الدولية