

تقرير أعدته

The
Economist

Intelligence
Unit

برعاية
غرفة تجارة وصناعة الكويت

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

دراسة حول كفاءة البنية الأساسية والتنظيمية
وأثرها على تدفقات وتكاليف وأسعار السلع والمنتجات
في الكويت

نوفمبر 2014

المحتويات

تعريف بالدراسة	4
تمهيد	7
ملخص تنفيذي	8
1. مقدمة	13
2. تجارة السلع في الكويت	15
3. التضخم وتكاليف التجارة والتيسير التجاري	20
4. مؤشر التيسير التجاري	25
5. أداء الكويت في مجال التيسير التجاري	31
6. أثر التيسير التجاري على التدفقات والتكاليف التجارية	68
7. أفضل ممارسات التيسير التجاري	75
الملحق	84
1. تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والمخاطر (SWOT) لأداء الكويت في مجال التيسير التجاري	84
2. بناء مؤشر التيسير التجاري	86
3. بناء نماذج التجارة النوعية	94
4. حزمة بالي	99
5. المراجع	107

تعريف بالدراسة

تعتمد الكويت اعتماداً شبه كلي على الاستيراد في تأمين احتياجاتها من المنتجات والسلع. ومن الطبيعي - بالتالي - أن تكون تكاليف المستوردات هي العامل الأكثر تأثيراً ومساهمة في معدلات التضخم التي يسجلها الاقتصاد الكويتي. غير أن هذه الحقيقة لا تتفق أبداً وجود عوامل محلية أيضاً وراء معدلات التضخم هذه أهمها «مؤشر التيسير التجاري» (Trade Facilitation Index)، الذي يتكون بدوره - وحسب تعريف هذه الدراسة - من عناصر أربعة هي: البنية التحتية والخدمات اللوجستية بما فيها الموانئ، الهيئة الجمركية، الهيئة التنظيمية، واستخدام التكنولوجيا.

ومن خلال المعايشة اليومية للأمور المتعلقة بالأنشطة التجارية في البلاد، لاحظت غرفة تجارة وصناعة الكويت أن تراجع أداء العناصر المكونة لمؤشر التيسير التجاري أصبح ينعكس بصورة واضحة على أسعار المنتجات والسلع، وبالتالي، على معدل التضخم النقدي في البلاد. غير أن الحديث عن مثل هذه الظاهرة يبقى في باب الظن والاحتمال ما لم تسند دراسة علمية ومحايدة. ومن هنا، جاءت فكرة الدراسة التي بين أيدينا.

انحصر دور غرفة تجارة وصناعة الكويت في هذه الدراسة بطرح الفكرة، والتمويل والنشر. أما الدراسة ذاتها - بمنهجيتها، ونمادجها الرياضية، ومؤشراتها، ونتائجها ومقارنتها - فهي بالكامل جهد وحدة المعلومات في مجلة الايكونومست (The Economist Intelligence Unit) التي أنجزتها في نوفمبر 2014.

ولعل النتيجة العلمية الأهم والتي انتهت إليها وحدة المعلومات في مجلة الايكونومست بدراستها هذه هي التالية:

إن تحسن أداء مكونات التيسير التجاري في دولة الكويت من مستوى الحالي إلى مستوى متوسط الأداء المماطل في دول مجلس التعاون سيؤدي إلى زيادة التدفق التجاري إلى دولة الكويت بنسبة 40%， وإلى انخفاض تكاليف المستوردات الكويتية بنسبة 15%.

وإذا وصل هذا التحسن إلى مستوى أداء التيسير التجاري في ماليزيا سيزيد التدفق التجاري إلى دولة الكويت بنسبة 45%， وستنخفض تكاليف هذا التدفق بنسبة 19%.

أما إذا ارتفع أداء مؤشر التيسير التجاري في دولة الكويت إلى مستوى مثيله في سنغافورة، فإن التدفق التجاري إلى الكويت سيزيد بنسبة 112%， وستنخفض تكاليف هذا التدفق بنسبة 30%.

والملفت للنظر فعلاً، أن هذه النتيجة جاءت منسجمة إلى حدٍ بعيد مع النتيجة النهائية لبحث تمهدى^{*} حول الموضوع ذاته، أجزته جهة بحثية مستقلة أخرى بناء على تكليف من الغرفة أيضاً. فقد انتهى هذا البحث إلى القول أن «تدني كفاءة تسهيل التجارة في دولة الكويت يضيف عنصراً تضخميّاً بنسبة تتراوح ما بين 30% و 35% تقريباً من معدل التضخم السائد. وبعبارة أكثروضوحاً؛ في عام 2012 كان معدل التضخم الفعلي في دولة الكويت 3.20%. ولو تحسنت سلسلة الإمداد والتمويل (مؤشر التسهيل التجاري) بدرجة كافية لانخفاض معدل التضخم هذا إلى 2.07%， أي بنسبة 35.31%.

خلاصة القول؛ إن لانخفاض كفاءة مؤشر التيسير التجاري في الكويت تداعيات سلبية متعددة الأبعاد والاتجاهات أهمها؛ ارتفاع أسعار السلع والمنتجات، وإضعاف تنافسية الاقتصاد الوطني، والحد من آفاق تشجيع الاستثمار وتوسيع القاعدة الإنتاجية، وعرقلة تحقيق الرؤية الاستراتيجية بجعل الكويت مركزاً مالياً إقليمياً دولياً. إذ لا يمكن لأية دولة أن تكون مركزاً مالياً ما لم تكن أصلاً مركزاً تجارياً.

ومن هنا، تأمل غرفة تجارة وصناعة الكويت أن يكون نشر هذه الدراسة الفنية والموضوعية منطلق اهتمام عام وجاد ومنظم بتطوير مكونات مؤشر التيسير التجاري في دولة الكويت عموماً، وبتطوير مرافق الموانئ والجمارك على وجه الخصوص.

والله ولي التوفيق.

على محمد ثنيان الغانم

رئيس غرفة تجارة وصناعة الكويت

* بحث مختصر أجزته، في نهاية ديسمبر 2013، (MARMORE-Mena Intelligence) الذراع البحثية لشركة المركز المالي الكويتي.

تمهيد

التيسير التجاري في الكويت عبارة عن تقييم مستقل صادر عن «وحدة المعلومات الخاصة بمجلة الإكونومست» (وحدة معلومات الإكونومست) بشأن أداء دولة الكويت في مجال التيسير التجاري، مع رصد لأهم مواطن القوة والضعف، والأثر الواقع على التدفقات والتكاليف التجارية بسبب طبيعة الأداء موضوع الدراسة.

تحمل وحدة المعلومات وحدها المسؤولية عن محتوى هذا التقرير؛ علمًا بأن الفريق التحريري التابع للوحدة قد تولى جمع البيانات وإجراء مقابلات الشخصية وتنفيذ التحليلات التي تعزز نتائج التقرير. ومن ثم، فإن النتائج والآراء الواردة بهذا التقرير لا تعكس - بالضرورة - آراء الجهة الراعية، أي غرفة تجارة وصناعة الكويت؛ فهي الجهة التي دعت لإجراء هذه الدراسة ومولتها.

تولى كونور غريفين إدارة الدراسة وكتابة التقرير النهائي، فيما تولى غافين جونكي إدارة أعمال النمذجة الاقتصادية القياسية. وقد شارك في الدراسة فريق من المحللين المتخصصين والاقتصاديين وأخصائيي الاقتصاد القياسي التابعين لوحدة المعلومات.

كما تخلل إعداد الدراسة إجراء مقابلات شخصية مع 28 من كبار المسؤولين التنفيذيين والخبراء المحليين في المجالات اللوجستية بالكويت وماليزيا وسنغافورة. وقد أجريت مقابلات المذكورة خلال الفترة من مايو إلى سبتمبر من العام 2014. ونود التقدم بخالص الشكر لكل من ساهم بوقته وفكرة في هذا التقرير.

كما يسر الوحدة أن تعرب عن خالص امتنانها للسيد ماجد جمال الدين، مستشار غرفة تجارة وصناعة الكويت، والسيد أحمد مرعي، الخبير الاقتصادي لدى الغرفة، وذلك لما بذلاه في سبيل إنجاز هذه الدراسة ومساندتهم المتواصلة طوال مراحلها.

ملخص تنفيذي

مقدمة

- قامت غرفة تجارة وصناعة الكويت بتكليف وحدة المعلومات بمجلة الإكونومست بتحليل أداء دولة الكويت على صعيد التيسير التجاري، وبتقييم الأثر الناجم عن هذا الأداء على التدفقات التجارية للبلاد وتكاليف التجارة المتصلة بذلك.

التجارة الكويتية

- بالرغم من حلول الكويت في المرتبة السادسة والثلاثين بعد المائة على مستوى العالم من حيث عدد السكان، إلا أن صادرات الكويت النفطية قد أسهمت في جعلها بالمرتبة الثانية والثلاثين عالمياً من حيث حجم الصادرات. وبالرغم أيضاً من الفائض التجاري السلعي الملحوظ للكويت، فإن وارداتها آخذة في التصاعد مدفوعة بقطاعات السيارات والأغذية والاتصالات والإنشاءات.

- وقد وقعت الكويت على الاتفاقية العامة للتعرفة الجمركية والتجارة (الجات) عام 1963، ثم أصبحت عضواً في منظمة التجارة العالمية منذ تأسيسها في عام 1995. ولما كانت الكويت عضواً في مجلس التعاون الخليجي، فإنها تطبق قواعد التعرفة الجمركية الخارجية المعمول بها لدى دول المجلس، كما تطبق القوانين العامة لدول المجلس في ما يتصل بالإجراءات الجمركية وإجراءات الطوارئ وبعض اشتراطات الحجر الصحي.

- يبلغ متوسط التعرفة الجمركية (المرجح بالتجارة) التي تفرضها الكويت والدول الشقيقة بمجلس التعاون الخليجي 4.5% تقريباً، لتحول بذلك في المرتبة الثامنة والثلاثين من أصل 84 دولة خضعت لتقدير وحدة المعلومات. وعلى صعيد الصادرات، تواجه الكويت متوسطاً جمرياً (مرجحاً بالتجارة) يبلغ 5.4%， لتحل بذلك في المرتبة الثامنة والثلاثين عالمياً في هذا الشأن.

- بيد أن أمام الكويت مساحة عمل لخفض التعرفة الجمركية عن مستوياتها الحالية، وبذلك تتسم مساعدتها لإبرام اتفاقيات التجارة الحرة - من خلال المجلس وبصفة ثنائية - بالمنطقية. ومع ذلك، يتضح أن رغبة الكويت في خفض تكاليفها التجارية خفضاً كبيراً يقتضي منها نظرة تستشرف ما هو أبعد من تخفيضات التعرفة الجمركية وصولاً إلى التحسينات المطلوبة في أداء الدولة على صعيد التيسير التجاري.

التضخم في الكويت ودور التكاليف التجارية

- يستند معدل التضخم في أيّة دولة إلى مجموعة من العوامل المتنوعة، من بينها محركات العرض (مثل: ارتفاع معدلات الإنتاج); ومحركات الطلب (مثل: زيادة الدخل); والمفهوم الاقتصادي الكلي المسمى «قدرات الإنتاج الاحتياطي»؛ والسياسة النقدية؛ وتوقعات التضخم؛ وتكاليف الاستيراد.

- ولما كانت الكويت اقتصاداً صغيراً مفتوحاً ومنطوياً على قطاع تصنيعي محدود يقابله اعتماد كبير على الواردات، فإن الأسعار في الكويت رهينة للتطورات الخارجية وتكليف الاستيراد.
- وبالتالي، تتحكم تكليف الواردات الكويتية في السعر السوقي لكل سلعة مستوردة، ناهيك عن أثر تكليف التجارة المتعلقة بترتيبات نقل السلع إلى الكويت.
- تتحدد تكليف التجارة المشار إليها بخمسة عوامل رئيسة، هي: أسعار صرف العملات، والتعرفة الجمركية وسهولة الوصول للأسوق، والعوامل الخارجية (مثل: البعد الجغرافي، واللغة، الحدود، وما إلى ذلك)، وبيئة العمل في الكويت (مثل: تكاليف العمالة، والإنتاجية، والوضع الأمني، وما إلى ذلك)، وأداء الكويت على صعيد التيسير التجاري.

مؤشر التيسير التجاري (TFI)

- سبقت الإشارة إلى أن التيسير التجاري واحد من خمسة عوامل تحدد تكليف التجارة بالنسبة لأي دولة. ورغم أهمية هذا المصطلح، فإنه ليس له تعريف واحد متفق عليه بالإجماع.
- لذلك، وفي إطار هذه الدراسة، عمدت وحدة المعلومات إلى استحداث مؤشر جديد للتيسير التجاري (Trade Facilitation Index) صمم خصيصاً لقياس أداء الكويت في مجال التيسير التجاري مقابل 83 دولة أخرى من مختلف أنحاء العالم.
- ولأغراض هذه الدراسة، تم تعريف «التيسير التجاري» بأنه سلسلة من التدابير الرامية إلى زيادة التدفقات التجارية للدولة وخفض تكاليف التجارة بها من خلال تحسين الأداء في أربعة محاور رئيسة، هي: البنية التحتية والخدمات اللوجستية؛ البيئة الجمركية؛ البيئة التنظيمية؛ واستخدام التكنولوجيا.
- ويعطي المؤشر لكل محور من تلك المحاور وزناً ترجيحياً متساوياً (بنسبة 25 % لكل منها). ولقياس أداء كل دولة في كل محور، استحدثت وحدة المعلومات سلسلة من المؤشرات المستندة إلى قواعد البيانات المتاحة، ومن بينها قواعد الوحدة والبنك الدولي والمنتدى الاقتصادي العالمي ووكالة غلوبال إكسبرس ومنظمة الشفافية الدولية. وعلى وجه الإجمال، تم قياس أداء 84 دولة وفق 24 مؤشر رئيس و31 مؤشر فرعى.

أداء الكويت في مجال التيسير التجاري

- بصفة عامة، تحقق الكويت أداءً ضعيفاً على مؤشر TFI، إذ تحل في المرتبة الستين لتسبق كرواتيا والميونخ بفارق بسيط. ومن ثم، فهي تتأخر كثيراً عن سنغافورة ذات المركز الأول، وعن الإمارات بمركزها التاسع، وعن ماليزيا بمركزها الثالث والعشرين، وكذلك عن قطر بمركزها السادس والعشرين، والبحرين بمركزها الثامن والعشرين، وسلطنة عمان بمركزها الثلاثين، والمملكة العربية السعودية بمركزها الأربعين على المؤشر.
- غير أن المؤشر نفسه يكشف عن أداء أقوى نسبياً للكويت على صعيد البنية التحتية والخدمات اللوجستية، إذ تحل في المرتبة الثامنة والثلاثين بعد إيطاليا، ومتقدمة على كازاخستان. ومع ذلك، فإن هذا المركز

المتقدم للكويت يأتي خلف سنغافورة وماليزيا وجميع دول مجلس التعاون الخليجي، باستثناء سلطنة عُمان (التي تحل في المركز الأربعين).

- وفي ما يخص محور البيئة الجمركية، فتصنف الكويت في المرتبة السابعة والخمسين، أي لاحقة على الهند وسابقة على لبنان. وكما يتضح من المعطيات السابقة، فإن الكويت تتخلّف عن بقية أعضاء مجلس التعاون، فضلاً عن الفارق الشاسع بينها وبين سنغافورة وماليزيا.
- أما من حيث محور البيئة التنظيمية، فتأتي الكويت في المرتبة الستين، أي سابقة على بنغلاديش وتايلاند. وهكذا يتأكّد مجدداً أن الكويت تتخلّف عن بقية أعضاء مجلس التعاون، فضلاً عن الفارق الشاسع بينها وبين سنغافورة وماليزيا.
- أما أداء الكويت على مستوى استخدام التكنولوجيا حسب تصنيف المؤشر فإنه مخيب للآمال بصفة خاصة، ذلك بأنها تحل في المرتبة الرابعة والسبعين على المؤشر، أي في مستوى أدنى من الفلبين ولكنه سابق على السلفادور. أي أن الكويت تتخلّف في هذا الصدد عن جاراتها الإقليمية، فالإمارات تحتل المركز الأول، بينما تأتي السعودية في المركز السادس والعشرين، والبحرين في المركز الثلاثين، وقطر في المركز الثالث والثلاثين، وعمان في المركز الثاني والأربعين.

أثر التيسير التجاري على التدفقات والتكاليف التجارية

- سعياً إلى قياس الأثر المترتب على أداء الدولة في التيسير التجاري من حيث تدفقات التجارة وتكلفيها، فقد استحدثت وحدة المعلومات نموذجين لقياس الثقل النوعي من المنظور الاقتصادي القياسي للتجارة العالمية.
- يفيد النموذجان اللذان استحدثهما الوحدة بأن كل زيادة بنسبة 10 % في الأداء الكلي لدولة ما على صعيد التيسير التجاري إنما تقضي إلى زيادة قدرها 17.5 % في التدفقات التجارية وانخفاض بنسبة 8.3 % في تكاليف التجارة.
- ويتطبّق التحليل الاحتمالي (scenario analysis) على نموذجنا، فإن الوحدة ترى أن أداء الكويت على صعيد التيسير التجاري لو تحسّن ليضافي المتوسط الخليجي لزادت معدلات التدفق التجاري إلى الكويت بنسبة 40 %، ولا انخفضت تكاليف التجارة الكويتية بنسبة 15 %.
- أما لو تحسّن أداء الكويت على صعيد التيسير التجاري ليضافي أداء ماليزيا، لزادت معدلات التدفق التجاري إلى الكويت بنسبة 45 %، ولا انخفضت تكاليف التجارة الكويتية بنسبة 19 %.
- كما أن أداء الكويت لو تحسّن على صعيد التيسير التجاري ليضافي أداء سنغافورة، لزادت معدلات التدفق التجاري إلى الكويت بنسبة 112 %، ولا انخفضت تكاليف التجارة الكويتية بنسبة 30 %.

قراءة في أفضل ممارسات التيسير التجاري من سنغافورة وماليزيا

- إن تحسين الأداء على صعيد التيسير التجاري وتحقيق بعض المزايا المشار إليها آنفًا يقتضي من الكويت الاستفادة من العديد من أفضل الممارسات المتبعة في سنغافورة وماليزيا، سعياً إلى تحقيقها.
- وعلى صعيد البنية التحتية والخدمات اللوجستية، تشتمل أفضل الممارسات على ما يلي:
 - الاستعانة بالشراكات بين القطاعين العام والخاص لإدارة الموانئ.
 - تعزيز برامج الخصخصة لدعم الطرق السريعة الجديدة.
 - بناء نظام مراقبة لإشعار السائقين بأحوال المرور وحوادث الطرق.
 - تحصيل رسوم الطرق عبر نظام إلكتروني مؤتمت لتسعير رسوم الطرق (نظام ERP).
 - استحداث برنامج لشاحنات الجمارك في المطارات لتيسير نقل البضائع سريعة التلف.
 - الاستثمار في النقل العام لتخفييف الاختناقات، ويشمل ذلك استحداث خدمات الحافلات العامة وأنظمة السكك الحديدية.
 - تهيئة المناخ للاستثمار الأجنبي المباشر وتطوير القطاع الخاص لتيسير التوسيع في الخدمات المقدمة من القطاع المحلي اللوجستي.
- أما على صعيد البيئة الجمركية، فتشتمل أفضل الممارسات على ما يلي:
 - استحداث نظام متعدد اللغات متاح طوال 24 ساعة على مدار الأسبوع ذي نافذة واحدة لتبادل البيانات الإلكترونية (نظام EDI) بما يتيح للتجار تحميل نموذج واحد تحميلاً إلكترونياً لاستيفاء متطلبات المخالصة الجمركية وسداد المبالغ المطلوبة.
 - استحداث منصة تقنية لتحقيق الربط بين أصحاب الشأن؛ مثل وكلاء الشحن والتأمين والبنوك، وتمكينهم من تبادل الوثائق ومعالجة الطلبات على الخدمات المختلفة - مثل التمويل التجاري والتأمين.
 - استحداث إجراءات فحص وتفتيش متعددة المسارات، بدعم من نظام إلكتروني ذكي قادر على تقييم المخاطر الأمنية للشحنات بدقة، وما يترتب على ذلك من إجراءات فحص مادية.
 - تقديم المزايا للتجار المميزين أو القدامى، مثل الإعفاءات من التأمينات، وتقليل اشتراطات ختم الحاويات، والإعفاء من فحوص الوثائق اللاحقة على الاستيراد.
 - تشكيل فريق من ممثلي خدمات العملاء المدربين القادرين على توفير خدمات إلكترونية بلغات عديدة.
 - إجراء عدد من المشاورات واستبيانات رضا العملاء في أوساط التجار وغيرهم من أصحاب الشأن بغية تقييم جودة الخدمات المقدمة من السلطات وتحديد أوجه التحسين المطلوبة.

- توفير معلومات محدثة دوريًا بخصوص اشتراطات المقصقات والمعايير الصحية بعدة لغات.
- وأما على صعيد البيئة التنظيمية، فتشتمل أفضل الممارسات على ما يلي:
 - تخفيف الأعباء التنظيمية المقيدة للشركات الأجنبية من حيث إنشاء مشاريع جديدة.
 - تطبيق القوانين الأساسية نفسها على الشركات الأجنبية والمحالية.
 - عدم مطالبة الشركات الأجنبية بالدخول في ائتلافات تجارية مع شركات محلية.
 - إنشاء نظام تبيه إلكتروني لإطلاع التجار على الأنظمة الجديدة الحاكمة للشأن التجاري، أو التعديلات المدخلة على الأنظمة القائمة.
 - استخدام أدوات إلكترونية تتيح للتجار طرح الاستفسارات وتحصيل الرد عليها من السلطات المختصة.
 - استخدام دورات للتعلم الإلكتروني بغية مساعدة التجار على فهم التشريعات المتصلة بأعمالهم والإجراءات الخاصة بالاستيراد والتصدير.
 - إقرار قانون تحكيم شامل، وإنشاء مركز متخصص للتحكيم البحري، ودعم اللجوء للوساطة التفاوضية في فض النزاعات.
- وأما على صعيد استخدام التكنولوجيا، فتشتمل أفضل الممارسات على ما يلي:
 - توفير بنية تقنية أساسية قادرة على دعم التطور المنشود في نظام EDI سالف الذكر، والمنصة التقنية المطلوبة والبنية التحتية التقنية المطلوبة لمنظومة النقل العام وفق ما سلفت إليه الإشارة.
 - بناء موقع إلكتروني شامل للجمارك يتيح خدماته بعدة لغات بحيث يقدم المساندة الإلكترونية للعملاء ويقدم البيانات الداعمة للطلبات الجمركية سالفة البيان.
 - توفير التدريب اللازم لكل الجهات الحكومية المعنية لحفظ استخدام التقنية وتوجيه صناع القرار إلى الآثار والمزايا المترتبة على ذلك.
 - استخدام وسائل التحليل الشاملة لمجموعة متنوعة من الأنشطة، منها تحليل أنشطة التجار، وتحسين مساحات العمل بالموانئ، وتقليل الفاقد الزمني في محطات المناولة.
 - الاستعانة بالبنية التحتية لنظام رصد الترددات اللاسلكية (نظام RFID) بغية تيسير الانتقال صوب نقاط التفتيش المؤتمتة واللاورقية، وزيادة الكفاءة الأمنية من خلال رصد الحاويات غير المطابقة للمواصفات.

1 - مقدمة

1-1 برنامج التجارة العالمية

التحول من الرسوم والدعم إلى التيسير التجاري

منذ إبرام الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفة الجمركية (الجات) عام 1948، التي تطورت فيما بعد إلى «منظمة التجارة العالمية»، تراجعت قيم التعريفة الجمركية تراجعاً منتظمَاً بشتي أنحاء العالم. ثم جاءت الدورة التاسعة من المفاوضات التجارية متعددة الأطراف - المعروفة باسم الجولة التنموية بالدوحة - بدءاً من العام 2001 حاملةً برنامجاً شاملاً يستهدف الاستمرار في هذا التقدم الملموس. إلا أن الاختلافات بين الأطراف شابت أجواء الجولة منذ بدايتها؛ إذ اتخذت طابعاً حاداً أدى إلى تعطيل المفاوضات، وصولاً إلى انهيارها تقريباً في جولتي العام 2003 والعام 2008؛ إلى أن بلغت حد المأزق الكئود في العام 2011.

انطلاقاً من هذه الخلفية المتعثرة، كان مؤتمر منظمة التجارة العالمية الوزاري في مدينة Bali الإندونيسية عام 2013 الفضل في بث الروح المطلوبة في برنامج التجارة العالمية. وعلى خلاف الكثير من التوقعات، تم الاتفاق على حزمة جديدة من الإجراءات؛ إلا أن المكون الرئيس لما يُعرف باسم «حزمة Bali» لم يستهدف خفض التعريفة الجمركية أو الدعم؛ بل التوصل إلى اتفاقية للتيسير التجاري (اتفاقية AFT)؛ وهي الاتفاقية التي ترمي إلى تسريع وتعزيز إجراءات تجارة البضائع العابرة للحدود من خلال تعظيم جهود الشفافية والتلاقي بين التدابير الجمركية، والنهاض بالبنية الأساسية للتجارة.

وبالرغم من أن اتفاقية AFT تلقت ضربة قوية في يوليو 2014 عندما عارضت الهند التصديق عليها، إلا أن الاتفاقية تعكس الاهتمام العالمي بالتيسير التجاري - وهو مصطلح يجمع بين الانتشار في استخدامه وقلة الوعي به. من جانب آخر، يتوقع المدير العام لمنظمة التجارة العالمية، السيد روبرت أزيفيديو، أن اتفاقية AFT من شأنها أن تدر نحو تريليون دولار أمريكي للاقتصاد العالمي وتستحدث نحو 21 مليون وظيفة. ونتيجة لذلك، يسعى صناع السياسات وأصحاب الشأن من القطاع الخاص بمختلف أنحاء العالم في الوقت الراهن إلى فهم مستوى أداء الدول من حيث التيسير التجاري، وكيفية الاستفادة من المزايا الكبرى التي يوفرها هذا المجال. وللوقوف على قراءة شاملة لحزمة Bali والأثر المترتبة عليها، يرجى مطالعة القسم 4 من ملحق هذا التقرير.

يحظى التيسير التجاري في الكويت بأهمية إضافية؛ فالكويت صاحبة اقتصاد صغير مفتوح، وقطاع تصنيعي داخلي محدود، وهو ما يفسر الاعتماد الكبير على الواردات. وتتعدد تكاليف الاستيراد في الكويت بسلسلة من العوامل، منها أداء الدولة على مستوى التيسير التجاري.

1-2 دراسة جديدة لوحدة المعلومات بمجلة الإكونومست

كلفت غرفة تجارة وصناعة الكويت وحدة المعلومات بتصميم واستحداث مؤشر مركب جديد لقياس أداء الكويت في مجال التيسير التجاري، مقارنة بـ 83 دولة حول العالم. كما درست وحدة المعلومات أثر أداء الكويت على صعيد التيسير التجاري في التدفقات التجارية الكويتية وتکاليفها، فضلاً عن تحديد المزايا الممكنة من خلال التحسينات اللازمة.

استهلت وحدة المعلومات هذا التقرير بقراءة لوضع التجارة الراهن في الكويت؛ وستقىم في الفصل الثالث أهم العوامل الدافعة للتضخم في الكويت، ومنها تكاليف الاستيراد. أما الفصل الرابع، فسيتناول مفهوم التيسير التجاري مشفوعاً بشرح لمنهجية وحدة المعلومات في استحداث واستخدام مؤشر التيسير التجاري الجديد (مؤشر TFI). وأما الفصل الخامس، فيقيّم أداء الكويت وفق المؤشر المذكور، مع بيان أهم نقاط القوة والضعف في ذلك الأداء. وأما الفصل السادس، فيوجز نتائج النمذجة الاقتصادية القياسية، ويرصد أثر أداء الكويت على صعيد التيسير التجاري في التدفقات التجارية الكويتية والتکاليف المتصلة بها. وختاماً، يقدم التقرير ملخصاً انتقائياً لبعض من أفضل ممارسات التيسير التجاري، وهي ممارسات مستقاة من سنغافورة وماليزيا.

3- منهج العمل

سعياً إلى إخراج هذه الدراسة إلى النور، عمّدت وحدة المعلومات إلى القيام بسلسلة من المهام الرئيسية، هي:

1. استحداث مؤشر جديد للتسهيل التجاري (مؤشر TFI)

استحدثت وحدة المعلومات مؤسراً مركباً جديداً لقياس أداء 84 دولة من مختلف أنحاء العالم في مجال التيسير التجاري؛ علماً بأن تلك الدول تستأثر مجتمعةً بأكثر من 98% من تجارة السلع العالمية. يتناول القسم الثاني من ملحق التقرير منهج العمل المتبعة في تصميم وبناء مؤشر TFI.

2. نموذجان جديدين للثقل النوعي

استحدثت وحدة المعلومات نموذجين لاستقراء الثقل النوعي من المنظور الاقتصادي القياسي لتدفق التجارة العالمية بين 81 دولة (6400 نمط تدفق بيني). وقد أتاح النموذجان المذكوران لوحدة المعلومات تقدير أثر المحرّكات الرئيسيّة، شاملة مستوى الأداء في التيسير التجاري، في تدفقات الدولة التجارية والتکاليف المتعلقة بها. ومع تدشين النموذجين سالفـي الذكر، وضعت وحدة المعلومات عدداً من الاحتمالات لتحديد المزايا المحتملة بالنسبة للكويت حال إدخال تحسينات بعينها على أدائها في مجال التيسير التجاري.

3. المقابلات الشخصية مع كبار المسؤولين التنفيذيين عن الخدمات اللوجستية بالكويت وماليزيا وسنغافورة

سعياً إلى تعزيز نتائج مؤشرنا، وإلى تحديد مواطن التحسين الممكنة بالنسبة لدولة الكويت، التقت وحدة المعلومات 28 مسؤولاً تنفيذياً من كبار المسؤولين التنفيذيين في مجال الخدمات اللوجستية داخل الكويت وسنغافورة وماليزيا. وكان من بين ضيوف المقابلات مدربون كبار في مجالات تجارة البيع بالتجزئة والصناعات التحويلية والتوزيع، فضلاً عن كبار المسؤولين التنفيذيين من شركات رائدة في مجالات الخدمات اللوجستية. وقد أسهمت تلك المقابلات في استقراء بيئـة التجارة بالـكويـت وكيفـية تأثيرـها على المستورـدين والمـصـدرـين، علاوة على رصد أهم التعديلات الممكن تطبيقـها.

4. مراجعة النشرات السابقة

انطلاقاً من الرغبة في تعزيز كل جوانب التقرير، لا سيما تصميم مؤشر TFI واستحداثه وما يتربّ عليه من نمذجة اقتصادية قياسية، فقد اتجهت وحدة المعلومات إلى مراجعة النشرات السابقة مراجعة دقيقة من دراسات ذات صلة أجرتها الأوساط الأكاديمية والمنظمات الدولية والهيئات التجارية الرائدة بمختلف أنحاء العالم.

2 - تجارة السلع في الكويت

1-2 معلومات عامة

مكانة عالمية رائدة في تصدير النفط؛ وتنوع ما يزال عصياً

تحظى الكويت بموارد نفطية كبيرة كفالت لها حضوراً مهماً على خريطة التجارة العالمية. ورغم تصنيف الكويت في المرتبة 136 عالمياً من حيث تعداد السكان، إلا أن صادراتها السلعية التي بلغت قيمتها 112 مليار دولار أمريكي في عام 2013 جعلتها في المركز 32 عالمياً بين الدول المصدرة. بيد أن النفط وغيره من مشتقات المحروقات يستأثر بنحو 95% من إجمالي صادرات الكويت السلعية لعام 2013، وبذلك تظل عوائد التصدير مرهونة لحد كبير بأسعار النفط وتعافي الاقتصاد العالمي.

وقد سبق لهذه المشكلة أن تجسدت عام 2009 عندما واكب الأزمة الاقتصادية العالمية انخفاضاً كبيراً في عوائد صادرات الكويت بنسبة 40% تقريباً. ومنذ ذلك الحين، شهدت البلاد تعافياً كبيراً مقارنة بنمو مطرد في عوائد الصادرات. ومن المعلوم أن الكويت تصدر نفطها الأساسية إلى الاقتصادات الآسيوية المعطشة له؛ أي كوريا الجنوبية واليابان والصين والهند. أما الصادرات غير النفطية فما تزال محدودة للغاية، وتتألف في الغالب الأعم من المنتجات البتروكيميائية، وإعادة تصدير مكونات المركبات إلى دول مجلس التعاون الأخرى.

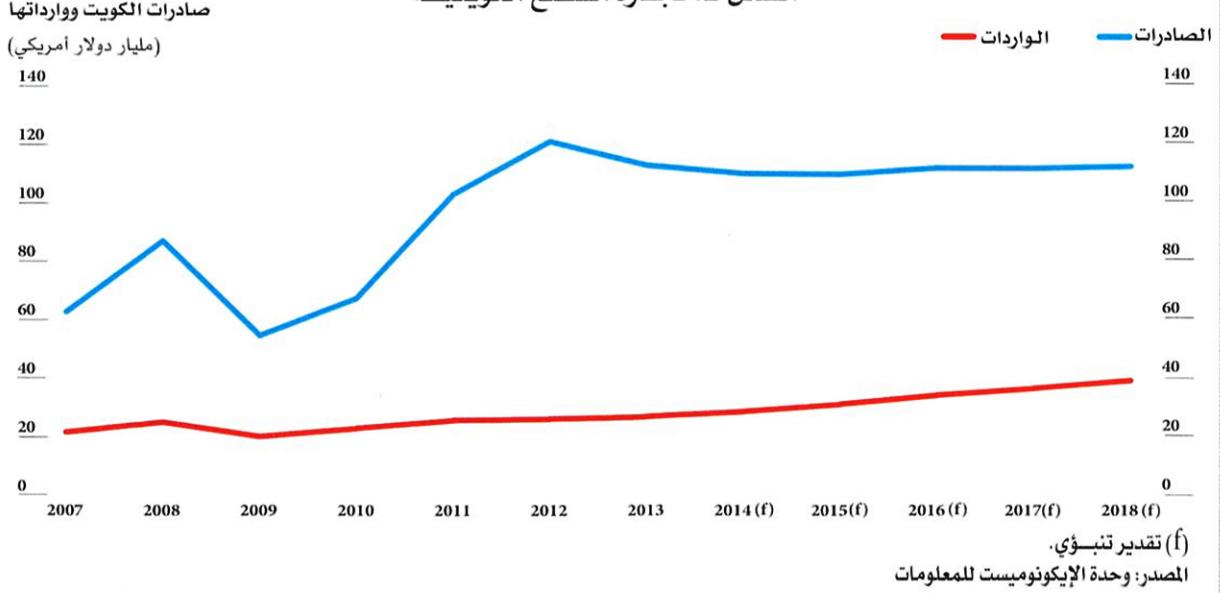
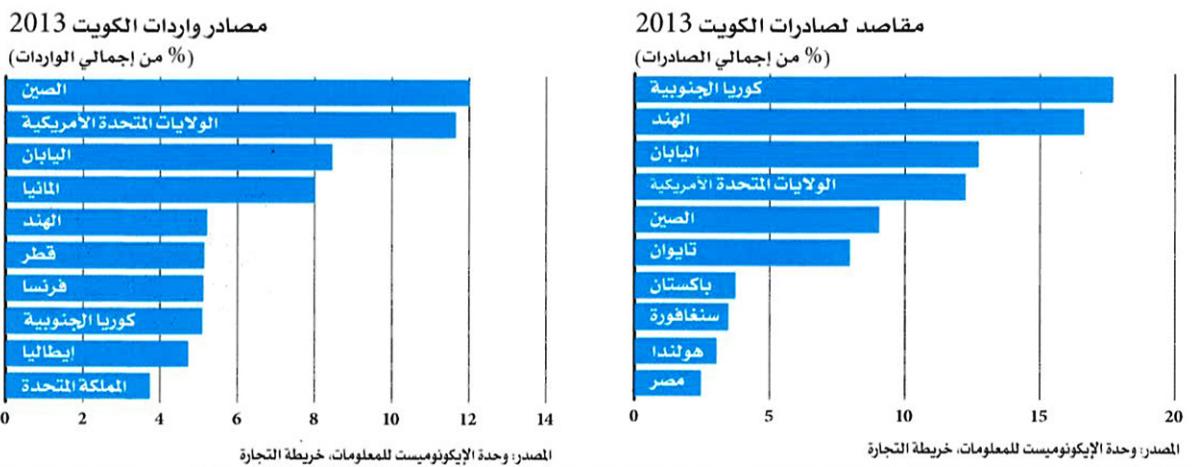
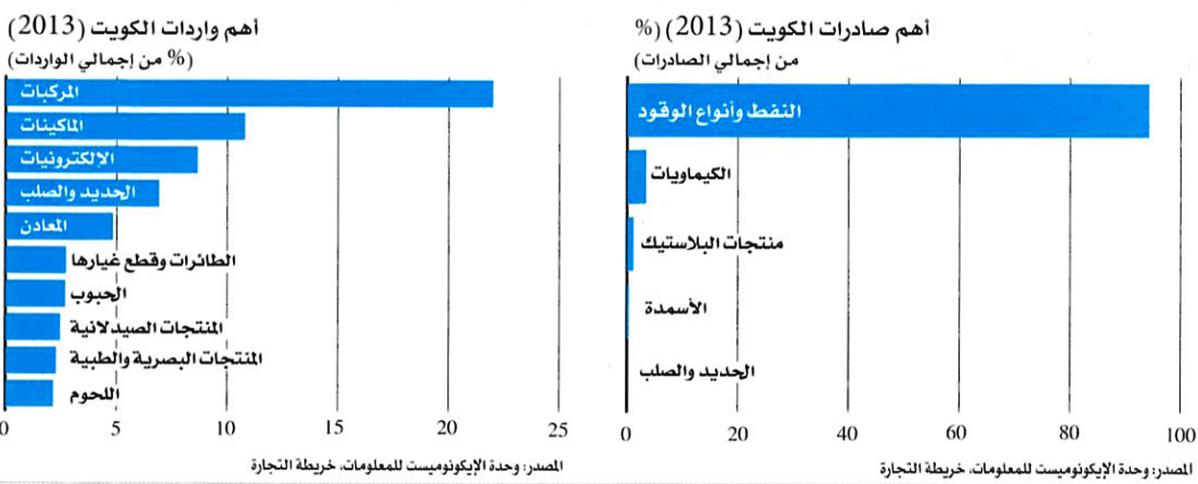
في المقابل، شهدت واردات الكويت ارتفاعاً مطرداً على مدار العقد المنصرم؛ علماً بأن طبيعة الواردات تعكس ارتفاع دخل الفرد في الدولة ومحodosية القاعدة الصناعية بها. ومن أهم تلك الواردات: المركبات والآليات وأجهزة الاتصالات والمدخلات الصناعية الازمة لقطاع الإنشاءات المزدهر. وعلى غرار الكثير من الدول المجاورة، تستورد الكويت أيضاً معظم احتياجاتها من الأغذية.

واستناداً إلى أحدث توقعات وحدة المعلومات، فإن قيمة صادرات الكويت ستتراجع بصورة طفيفة خلال الفترة من 2015 إلى 2018 نظراً للاعتدال المتوقع في أسعار النفط العالمية. أما معدلات الاستيراد فستواصل ارتفاعها لتنمو بنسبة 7% في المتوسط بصفة سنوية حتى عام 2018.

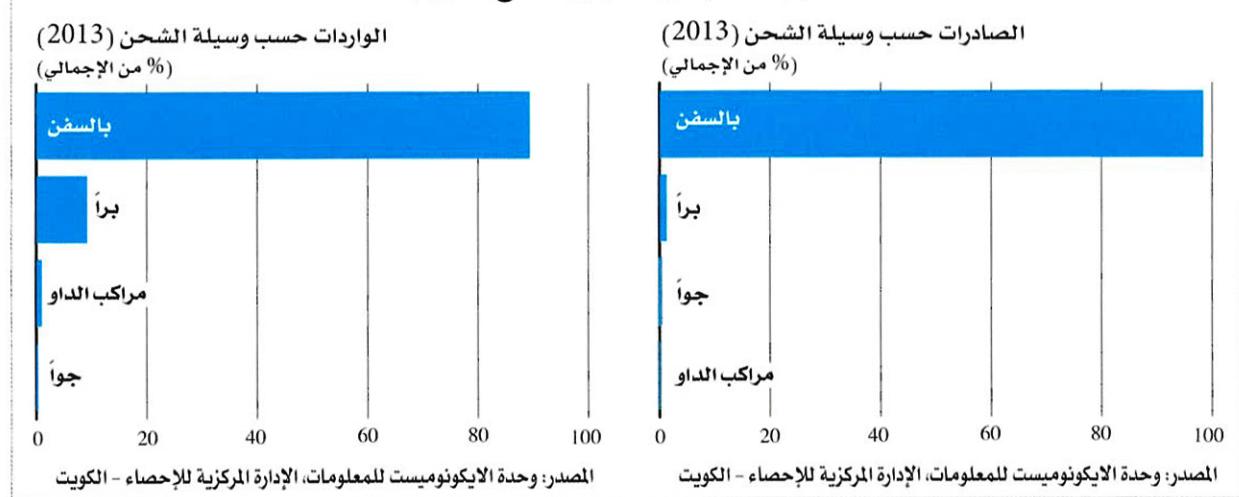
تعد موانئ الكويت العنصر الأهم في بنيتها التحتية المتعلقة بالتجارة، إذ يستأثر ميناء الشويخ والشعيبة بالقاسم الأعظم من مناولة صادرات البلاد ووارداتها.

الشكل 1: أهم الدول المصدرة المستوردة على مستوى العالم (تجارة السلع)



الشكل 2: تجارة السلع الكويتية**الشكل 3: أهم المصادر والمقاصد لتجارة السلع الكويتية****الشكل 4: أهم صادرات الكويت ووارداتها**

الشكل 5: أهم قنوات تجارة السلع الكويتية



2-2 سياسة الكويت التجارية

تسعى الكويت إلى إبرام اتفاقيات تجارية عبر دول التعاون وبصفة ثنائية

وقعت الكويت على اتفاقية الجات عام 1963، ثم أصبحت عضواً في منظمة التجارة العالمية منذ تأسيسها عام 1995. وبصفتها عضواً في مجلس التعاون الخليجي وفي منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى، فإنها تحمل كذلك عضوية المنظمتين سالفتي الذكر بما ينطوي عليه ذلك من الانضمام لاتفاقيات تجارية إقليمية متداخلة.

ولما كانت الكويت عضواً في مجلس التعاون الخليجي، فإنها تطبق قواعد التعرفة الجمركية الخارجية المعمول بها لدى دول المجلس، كما تطبق القوانين العامة لدول المجلس في ما يتصل بالإجراءات الجمركية وإجراءات الطوارئ وبعض اشتراطات الحجر الصحي عند المنافذ الحدودية.

وعلى غرار دول المجلس الأخرى، فقد سعت الكويت إلى تحقيق التوازن بين إبرام اتفاقيات التجارة الحرة الإقليمية عبر المجلس؛ وكذلك الاتفاقيات المماثلة على المستوى الثنائي. وفي هذا السياق، أبرمت دول المجلس اتفاقية التجارة الحرة مع سوريا عام 2005، ومع سنغافورة عام 2008، وكذلك مع الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة (آيسلندا، والنرويج، وليختشتайн، وسويسرا) عام 2009.

علاوة على ذلك، بدأت مفاوضات اتفاقية التجارة الحرة بين دول المجلس والعديد من الشركاء الآخرين، من بينهم الاتحاد الأوروبي وأستراليا والصين واليابان وكوريا الجنوبية وتركيا والهند. غير أن الحال الراهنة للعديد من تلك المفاوضات مشوبة بالغموض؛ ذلك بأن مطالبة جميع دول المجلس بالتوقيع على اتفاقية جديدة للتجارة الحرة قبل سريانها قد تسبب في التأخير مرات عدة؛ فالاتفاقية المذكورة المبرمة مع سنغافورة - مثلاً - لم تسر إلا في عام 2013 بعد تصديق السعودية عليها.

وما تزال مساعي الكويت جارية لإبرام اتفاقيات ثنائية مماثلة؛ لعل أبرزها مع الولايات المتحدة الأمريكية. ومن المعلوم أن الكويت استفادت في السابق من نظام الاتحاد الأوروبي المعتمد للأفضليات (المعروف اختصاراً بالأحرف GSP)، إلا أنها لا تشارك في النظام العالمي للأفضليات التجارية (GSTP).

تتولى وزارة التجارة والصناعة في الكويت مسؤولية صياغة السياسة التجارية للدولة وتنفيذها؛ ولذلك تدخل الوزارة عند وضع السياسة التجارية وتنفيذها في تعاون وثيق مع الوزارات الأخرى وغيرها من الجهات المعنية بالأوساط التجارية، مثل وزارة المالية وهيئة تشجيع الاستثمار المباشر في الكويت، والهيئة العامة للزراعة والموارد السمكية، والهيئة العامة للصناعة، وبنك الكويت المركزي. أما القطاع الخاص فيشارك في صياغة السياسة التجارية وإجراءاتها من خلال غرفة تجارة وصناعة الكويت والمنظمات غير الحكومية المعنية، وذلك بتقديم الآراء والأفكار والتوصيات ذات الصلة.

3- التعرفة الجمركية وانفتاح السوق في الكويت

تتسم التعرفة الجمركية في الكويت بالانخفاض النسبي، ومنظومة التعرفة الجمركية مباشرة نسبياً استناداً إلى بيانات البنك الدولي، يصل متوسط التعرفة الجمركية (المرجح بالتجارة) التي تفرضها الكويت والدول الشقيقة بمجلس التعاون الخليجي إلى 4.5% تقريباً. وبذلك تحل الكويت في المركز 42 من أصل 84 دولة مشتملة بتحليل وحدة المعلومات ضمن هذه الدراسة. أما الأداء الأمثل في هذا الجانب فتستأثر به هونغ كونغ (بنسبة 0%)، تليها سنغافورة بنسبة 0.2%.

وعلى صعيد الصادرات، تواجه الكويت متوسط تعرفة جمركية (مرجحاً بالتجارة) يبلغ 5.4%， ما يجعلها في المركز 38 على هذا المقياس من أصل 84 مشتملة بتحليل وحدة المعلومات. أما الأداء الأمثل في هذا الجانب فهو من نصيب تشيلى (بنسبة 3.5%)، تليها كل من سنغافورة وماليزيا بنسبة 4.2% و4.5%， على التوالي.

تعتبر منظومة التعرفة الجمركية المتبعة في الكويت واضحة وغير معقدة نسبياً؛ علماً بأن مستوى تعقيد التعرفة الجمركية يحسب لدى المنتدى الاقتصادي العالمي استناداً إلى مجموعة من المؤشرات التي تشمل عدد التعريفات الجمركية المختلفة التي تتبعها الدولة، وبمستوى تشتت التعرفة الجمركية⁽¹⁾. وفي هذا الصدد، تُصنّف نظم التعرفة الجمركية لدى الدول على مقياس من 1 (الأكثر تعقيداً) إلى 7 (الأقل تعقيداً)؛ وتصنّف الكويت بدورها عند درجة 6.2 على المقياس المذكور، ما يعني حلولها في المركز 28 من أصل 84 دولة مشتملة بتحليل وحدة المعلومات. وهنا تجدر سنغافورة تفوقها بحلولها في المركز الرابع بدرجة شبه مثالية قوامها 6.9 درجة. أما قطر والإمارات والسعودية، فتمتاز بأداء قوي أيضاً، بحلولها في المراكز 9 و10 و11 على التوالي.

(1) التفاوت بالتعرفة الجمركية التي تفرضها الدولة.

تفيد تلك المؤشرات بأن أمام الكويت مساحة عمل لخفض التعرفة الجمركية عن مستوياتها الحالية، وبذلك تتسم مساعيها لإبرام اتفاقيات التجارة الحرة - من خلال المجلس وبصفة ثنائية - بالمنطقية. بيد أنه يتضح كذلك أن أداء الكويت على صعيد التعرفة الجمركية يتسم بالقوة النسبية، ولذا فإن رغبتها في خفض تكاليفها التجارية خفضاً متواصلاً يقتضي نظرة تستشرف ما هو أبعد من تخفيضات التعرفة الجمركية وصولاً إلى التحسينات المطلوبة في أداء الدولة على صعيد التيسير التجاري.

في العمق آفاق قيام اتحاد جمركي كامل بين دول مجلس التعاون الخليجي

انطلق الاتحاد الجمركي لدول مجلس التعاون الخليجي في عام 2003، مستهدفاً عدة أهداف منها:

- نظام موحد للتعرفة الجمركية الخارجية
- أنظمة وإجراءات موحدة للشأن الجمركي
- تدشين نظام أحدى المدخلات لتحصيل الرسوم الجمركية
- تذليل كل العوائق الجمركية وغير الجمركية في دول المجلس (مع مراعاة القوانين والنظم المحلية الحاكمة للبضائع الزراعية والحجر الصحي والبضائع المحظورة والمقيدة)
- معاملة البضائع المنتجة في أي من دول المجلس باعتبارها منتجات محلية

اختتم الوزراء المعنيون من دول المجلس الست اجتماعهم في مايو 2014 باتفاق على إزالة معوقات التنفيذ الكامل لاتحاد المجلس الجمركي حتى تاريخه. غير أن آفاق تجاوز الخلافات التي عطلت التكامل الاقتصادي والمالي بين دول المجلس لا تبدو مشجعة، ذلك لأن إطلاق السوق الخليجية المشتركة في عام 2008 والاستحداث المخطط لعملة موحدة بين دول المجلس في 2010 كان قد واكبهما آمال للإسراع بوتيرة التحول بدول المجلس إلى كتلة اقتصادية موحدة.

إلا أن كل مبادرة قوبلت بمصاعب في التماهي بين السياسات المتبعة لدى كل دولة من أعضاء المجلس، ما أفضى إلى تعليق مشروع العملة الموحدة، فضلاً عن تأجيلات متكررة للتنفيذ الكامل لاتحاد الجمركي والسوق المشتركة.

ولا يخفى أن سجل الدول الخليجية الحالي من المواجه الملل لتنفيذ خططها التكاملية لا يشجع على التفاؤل بإنجاز كامل وقريب لاتحاد الجمركي؛ إذ إن التنفيذ الكامل حان - وفق الخطة الأصلية - بعد ثلاث سنوات من انطلاقته العام 2003، كما تكرر تفويت المحدد له في 2010 بسبب عدم اتفاق الدول الأعضاء على تشاطر العوائد الجمركية، وثمة صعوبات أخرى من بينها المعوقات الدورية للحركة العابرة للحدود، مقرونة بمستويات التجارة البينية المنخفضة، وديمومة الأطر القانونية والتنظيمية المتباعدة بين دول المجلس الست.

3 - التضخم وتکاليف التجارة والتیسیر التجاری

1-3 قیاس التضخم وفهم دوافعه

عادةً ما يقاس تضخم الأسعار على أنه النسبة المئوية للزيادة السنوية في مؤشر أسعار المستهلك (CPI) بأي دولة. ويرصد هذا المؤشر المهم متوسط أسعار سلة من السلع خلال فترة زمنية؛ على أن تعكس عناصر السلة العادات الاستهلاكية لدى الأسرة المتوسطة في الدولة محل القياس.

وفي حين يعتبر قیاس التضخم ممارسة واضحة نسبياً، فإن رصد دوافعه كماً وكيفاً هو أمر أكثر تعقيداً نظراً لاختلاف تلك الدوافع من بلد لآخر؛ فضلاً عن صعوبة تقديرها استقرائياً، لا عملياً.

أولاً، هنالك ثمة دوافع للتضخم من جانب العرض؛ وتشمل تلك الدوافع التكاليف المترتبة على إنتاج السلع (مثل: المواد الخام أو النقل أو الأجور) أو مستوى المنافسة في مجال تلك السلع. وعلى الجانب الآخر، هناك الدوافع من جانب الطلب؛ وتشمل إقبال المستهلكين على الدفع نظير تلك السلع، وهذا أمر مرهون بمستويات الدخول وتغير الأذواق. كما أن التفاعل بين عوامل العرض والطلب في كل صناعة كفيل بتحديد مدى التغير في الأسعار.

غير أن النظرية الاقتصادية الكلية تفترض - بصفة عامة - أن التضخم مدفوع بما يسمى «قدرات الإنتاج الاحتياطي» في الاقتصاد، وهذا المفهوم يقاس عادةً بما يسمى «فجوة الإنتاج». يقصد بفجوة الإنتاج الفارق بين النمو الاقتصادي «الفعلي» (مقاساً بالنمو في الناتج المحلي الإجمالي) والنمو الاقتصادي «الممكّن» (الذي يتحدد بالترتيبات المؤسسية وقيود الموارد). فإذا زاد النمو الاقتصادي الفعلي عن نظيره الممكّن، فسيؤدي ذلك إلى ضغط تضخيمي داخل الاقتصاد نظراً لشرع تكاليف الإنتاج في الارتفاع (الأجور بالأساس، بسبب القوة التفاوضية الأعلى للعمال). ويرتبط بهذا المفهوم «قانون أوكون» الذي يفيد بوجود مستوى غير تضخيمي من العمالة، فإذا زاد أدى إلى تضخم في الأسعار.

ولا شك أن سياسة الدولة النقدية تأثيراً مباشراً في التضخم، في حين أن ارتفاع التوقعات (أو انخفاضها) بشأن التضخم من شأنه أن يعكس منحى لإرضاء الذات.

وأخيراً، ثمة محدد آخر للتضخم هو تكاليف الواردات. قد ترتفع تكلفة الواردات أو تتحفظ جراء التغير في تكاليف الإنتاج أو أسعار السوق لدى شركاء الدولة التجاريين الأساسيين. غير أن تكاليف الواردات قد ترتفع أو تتحفظ أيضاً جراء التغير في تكاليف التجارة الخاصة بالدولة نفسها. أما أثر «التضخم المستورد» على معدل التضخم العام في الدولة، فيتوقف على أهمية الواردات في سلة السلع المستخدمة ضمن مؤشر CPI وبمدى تحويل المستهلكين للزيادة في تكاليف السلع المستوردة.

2- التضخم في الكويت

يتأثر التضخم في الكويت بكل الدوافع سالفه البيان، لكنها - كغيرها من دول مجلس التعاون - تتوقف فيها

الأسعار بصفة خاصة على التطورات الخارجية. بادئ ذي بدء، نجد الكويت اقتصاداً صغيراً مفتوحاً ومنطويّاً على قطاع تصنيعي محدود يقابله اعتماد كبير على الواردات، ما يجعل الأسعار في الكويت رهينة للتضخم المستورد.

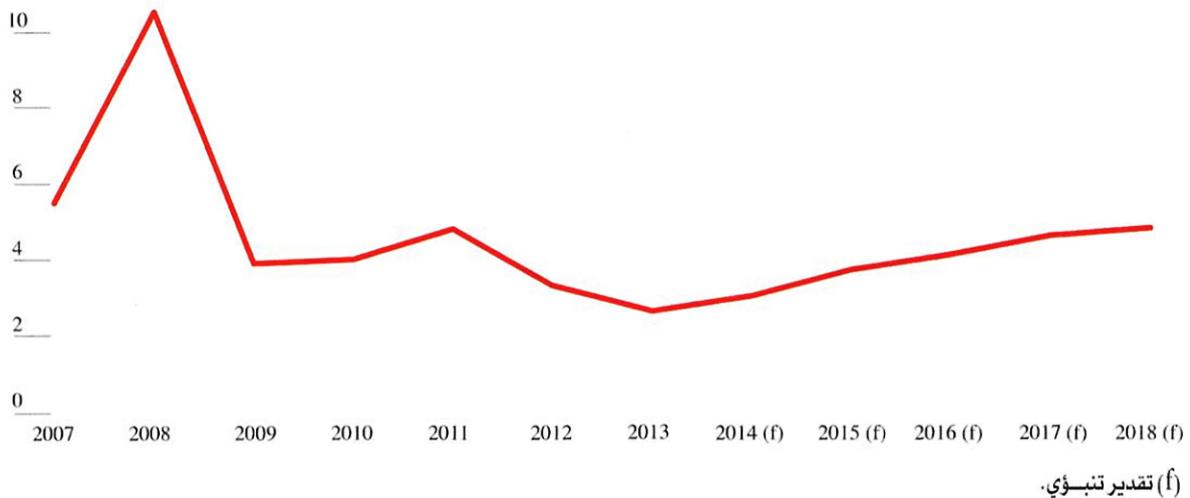
علاوة على ذلك، فإن المستويات المرتفعة للإنفاق العام المحلي بالكويت وبرنامج الدعم الكبير هي عوامل تؤثر بدورها في التضخم. وفي حين يمكن للإنفاق المالي التوسيع أن يسهم في تحفيز الضغوط التضخمية، فإن أوجه الدعم تهدف - عادةً - إلى الحيلولة دون خروج التضخم عن السيطرة. غير أن هذا الإنفاق المالي متوقف في جله على عوائد النفط، ومن ثم على أسعار النفط العالمية.

يضاف إلى ذلك أن سياسة العمل المرنة في الكويت واتساع قاعدة الوافدين يؤثران أيضاً على التضخم الداخلي نظراً لأن التضخم في بلدان العمالة الوافدة ومعدلات سعر صرف العملة تؤثر بدورها على القوة الشرائية لتحويلاتهم؛ وبالتالي على مستوى الأجور المطلوبة لاجتذابهم إلى الكويت أو استبقاءهم عاملين فيها.

الشكل 6: تضخم أسعار الاستهلاك في الكويت

أسعار المستهلك في الكويت
(نسبة التغيير المئوية، في العام، متوسط)

12



المصدر: وحدة الإيكonomist للمعلومات

التضخم في الكويت - الوضع الراهن

على غرار أسواق دول مجلس التعاون، شهدت الكويت قفزة حادة في التضخم عام 2008 جراء ارتفاع أسعار النفط وتراجع قيمة الدولار. غير أن الأسعار انخفضت عقب وقوع الأزمة المالية العالمية في 2009. وكما في أغسطس 2014، كان معدل التضخم في الكويت مستقرًا عند مستوى 2.71% على أساس سنوي، دون تغيير عن معدله المسجل في يوليو، وذلك وفقاً لأحدث البيانات الصادرة عن الإدارة المركزية للإحصاء.

ويأتي الطعام والشراب في المرتبة الثانية بين مكونات سلة مؤشر أسعار المستهلك في الكويت؛ بنسبة قدرها 18.4 %. ومن أسباب استقرار معدل التضخم حالياً في الكويت هو انخفاض التضخم في أسعار الأغذية، إذ انخفضت إلى نسبة 1.82 % في أغسطس 2014 مقارنة بنسبة 1.96 % في يوليو. غير أن هذه النسبة قوبلت بزيادات محدودة في عناصر سلة المؤشر الأخرى.

أما أسعار الخدمات الإسكانية، التي تشكل أكبر مكونات سلة المؤشر بما يعادل 29 %، فقد بقيت الزيادة فيها مستقرة عند مستوى 4.39 % على أساس سنوي، وذلك دون تغيير منذ مايو الماضي. وهناك عوامل دينامية أخرى في قطاع التعليم وخدمات المطاعم، أما قطاعات التأمين والنقل والاستجمام والثقافة، فقد شهدت ارتفاعاً بسيطاً في التضخم.

عوامل التراجع

أدى التطبيق الأمريكي في السياسة النقدية خلال الآونة الأخيرة، مقرراً بصعود الدولار الناجم عن ذلك، إلى دعم انخفاض التضخم في الكويت. ويعزى ذلك إلى ارتباط العملة الكويتية إلى حد كبير بالدولار، وهو ما يقتضي ارتباط سياستها النقدية بمثيلتها في الولايات المتحدة. وقد أدى صعود الدولار في الآونة الأخيرة إلى زيادة في القوة الشرائية للدينار الكويتي، وخفض تكاليف الواردات.

وتتجدر الإشارة إلى أن الكويت تستورد كل احتياجاتها من الغذاء تقريباً، ومن ثم فإن استمرار التراجع في أسعار الغذاء العالمية ووجود فائض في إمدادات الحبوب العالمية من شأنه أن يسهم في تباطؤ التضخم في أسعار الأغذية بالكويت. انخفض مؤشر أسعار منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة إلى مستوى هو الأقل في أربع سنوات خلال سبتمبر 2014، مدفوعاً بتراجع في كل السلع الغذائية باستثناء اللحوم.

كذلك أدى تباطؤ النمو العالمي واستقرار أسعار النفط إلى انخفاض احتمالية حدوث فورة اتفاق مالي في الكويت كانت ستؤدي - لو حدثت - إلى ضغوط تصخمية. في المقابل، وفي مسعى منها لتعزيز الاستدامة المالية، أعادت السلطات التأكيد على التزامها بترشيد الإنفاق العام، الأمر الذي من شأنه استبقاء السيطرة على ضغوط الأسعار. وقد انعكس ذلك في التراجع المحدود في العجز المالي غير النفطي للعام المالي 2013 / 2014.

وأخيراً، وبعد تسارع معدل التوسيع الائتماني أواخر العام 2013، مع نمو الائتمان المنوح للقطاع الخاص بنسبة 6.4 % في يوليو، استقر التوسيع الائتماني أيضاً عند متوسط قدره 6.9 % خلال النصف الأول من العام.

عوامل الصعود

سيتوالن النقص في معرض الإسكان على الأرجح، مسبباً بذلك ضغطاً تصاعدياً على أسعار العقارات على المدى القريب إلى المتوسط. يأتي ذلك بالرغم من خطط الحكومة لبناء 80 ألف وحدة إسكان اجتماعي، بالإضافة إلى خطط مشتركة مع القطاع الخاص لتشييد 100 ألف وحدة سكنية جنوب شرقى البلاد.

ومع ذلك، فإن الخطر الأهم على الأسعار الداخلية هو الخفض المقترن في نظام الدعم الموسع بالكويت. فلطالما كان خفض الدعم من العناصر الأساسية لدعم جهود الحكومة في ترشيد الإنفاق العام. وقد أشار التقرير الأخير لصندوق النقد الدولي، بموجب المادة الرابعة، بجهود الكويت في هذا الصدد بغية خفض الدعم على أسعار الوقود ووصول الدولة إلى مراحل متقدمة من إعداد مقترن لخفض الدعم على الكيروسين والكهرباء. ويتزامن ذلك مع إعلان الحكومة أخيراً عن خفض إعانات الرعاية الصحية الكبيرة. لكن السلطات ألحت فعلياً إلى أنها قد تزيد من التحويلات على سبيل التعويض عن الأسعار المرتفعة.

توقعات وحدة المعلومات

ترى وحدة المعلومات أن التضخم في الكويت سيظل قيد الاحتواء بمستوى أقل من 5% حتى العام 2018. ومع ذلك، فإن خفض أوجه الدعم ينطوي على احتمال أساسي للتغير في استقرار الأسعار.

3 - التضخم المستورد - دور تكاليف التجارة الكويتية

سبق أن انتهينا إلى أن الكويت صاحبة اقتصاد صغير مفتوح ومنطوي على قطاع تصنيعي محدود يقابله اعتماد كبير على الواردات، ما يجعل الأسعار في الكويت رهينة لتكاليف الواردات الآخذة في الارتفاع.

وبالتالي، تتحكم محركات تكاليف الواردات الكويتية في أسعار السوق لكل سلعة مستوردة، ناهيك عن تكاليف التجارة التي تواجهها البلاد عند اتخاذ ترتيبات نقل السلع إلى الكويت. تخضع تكاليف التجارة لخمسة عوامل رئيسية، هي:

1- أسعار صرف العملات

تتأثر تكاليف التجارة التي تواجهها الكويت تأثراً مباشراً بنظام الدولة لتحديد أسعار صرف العملات. علماً بأن الدينار الكويتي مرتبطة حالياً بسلة غير مفصح عنها من العملات، إلا أن الدولار الأمريكي يستأثر بالجانب الأعظم منها. تتوقع وحدة المعلومات أن يتحسن سعر صرف الدينار أمام الدولار تحسناً طفيفاً، ليرتفع من متوسط قدره 0.285 دينار للدولار الواحد إلى متوسط قدره 0.283 دينار للدولار الواحد خلال الفترة من 2016 إلى 2018.

2- التعرفة الجمركية وانفتاح السوق

إن مستوى التعرفة الجمركية الذي تفرضه أي دولة على وارداتها له أثر مباشر في تكاليفها التجارية. وكما سلف بيانيه، فإن مستوى التعرفة الجمركية المفروض في الكويت حالياً هو مستوى منخفض نسبياً مقارنة بالمعايير العالمية.

3- العوامل الخارجية

تؤثر العوامل الخارجية على التكاليف التجارية للدولة تأثيراً إيجابياً أو سلبياً، لكنها غالباً ما تخرج عن سيطرة الدولة. ولعل العامل الخارجي الأبرز هو البُعد الجغرافي، أو المسافة الفعلية بين دولة ما وشركائها التجاريين، في حين تشمل العوامل الأخرى وجود حدود أو لغة مشتركة بين الدولتين من عدمه.

وهناك عوامل خارجية أخرى أكثر إثارة للجدل؛ فمثلاً، تظهر البحوث أن الدولتين المشتركتين في المستعمر سابقاً، أو اللتين استعمرت إحداهما الأخرى، تخضع تكاليف التجارة الثنائية بينهما⁽²⁾.

4- بيئة التشغيل الأوسع نطاقاً

كما هي الحال في الشركات الأخرى، تتوقف التكاليف التي يواجهها المستوردون في دولة ما على بيئة التشغيل الأوسع نطاقاً؛ ذلك بأن تلك البيئة ترتبط بعدة عوامل من بينها الوضع الأمني والاستقرار السياسي وتكاليف العمالة والإنتاجية ومستويات الشفافية والفساد.

5- التيسير التجاري

كما سبأته بيانيه في الفصل التالي، يقصد بالتيسير التجاري استغلال الدولة لبنيتها التحتية وببيئتها الجمركية وبيئتها التنظيمية والتكنولوجيا بغية الإسراع بوتيرة التدفقات التجارية وخفض التكاليف التجارية.

⁽²⁾ أفريس جيه. إف.، دوفال واي.، وشيبرد بي.، وأوتوكثام سي.. 2013 «تكاليف التجارة في العالم النامي»، ورقة بحثية عملية في بحوث السياسة، برقم 6309، البنك الدولي.

4 - مؤشر التيسير التجاري

1-4 تعريف التيسير التجاري

ضممت وحدة المعلومات واستحدثت مؤشرًا جديداً للتيسير التجاري (TFI) باعتباره مكون رئيس في هذه الدراسة لقياس أداء الكويت و83 دولة أخرى من مختلف أنحاء العالم في مجال التيسير التجاري. ويتناول القسم الأول من ملحق التقرير منهج العمل المتبعة في تصميم وبناء مؤشر TFI.

ينبغي الوقوف على ماهية الشيء، أي شيء، قبل الشروع في قياسه. وبالرغم من تسامي الوعي بهذا المفهوم وأهميته، إلا أنه تعدد الاتفاق على تعريف موحد للتيسير التجاري (طالع مربع «في العمق» أدناه).

في العمق التيسير التجاري – تعريفات المنظمات الرئيسيّة

1- منظمة التجارة العالمية

تبسيط إجراءات التجارة الدولية وتحقيق التجانس بينها، تشمل إجراءات التجارة على الأنشطة والممارسات والتدابير الرسمية المرعية في جمع البيانات وتقديمها وتلبيتها ومعالجتها هي وغيرها من المعلومات اللازمة لحركة البضائع في التجارة الدولية.

2- منظمة الجمارك العالمية

يرقى مفهوم التيسير التجاري إلى اجتناب القيود التجارية غير الضرورية، ويمكن تحقيق ذلك بإنفاذ الأساليب والتقنيات الحديثة، مع الارتقاء بجودة الضوابط المرعية على نحو يتواءم مع المتطلبات العالمية.

3- البنك الدولي

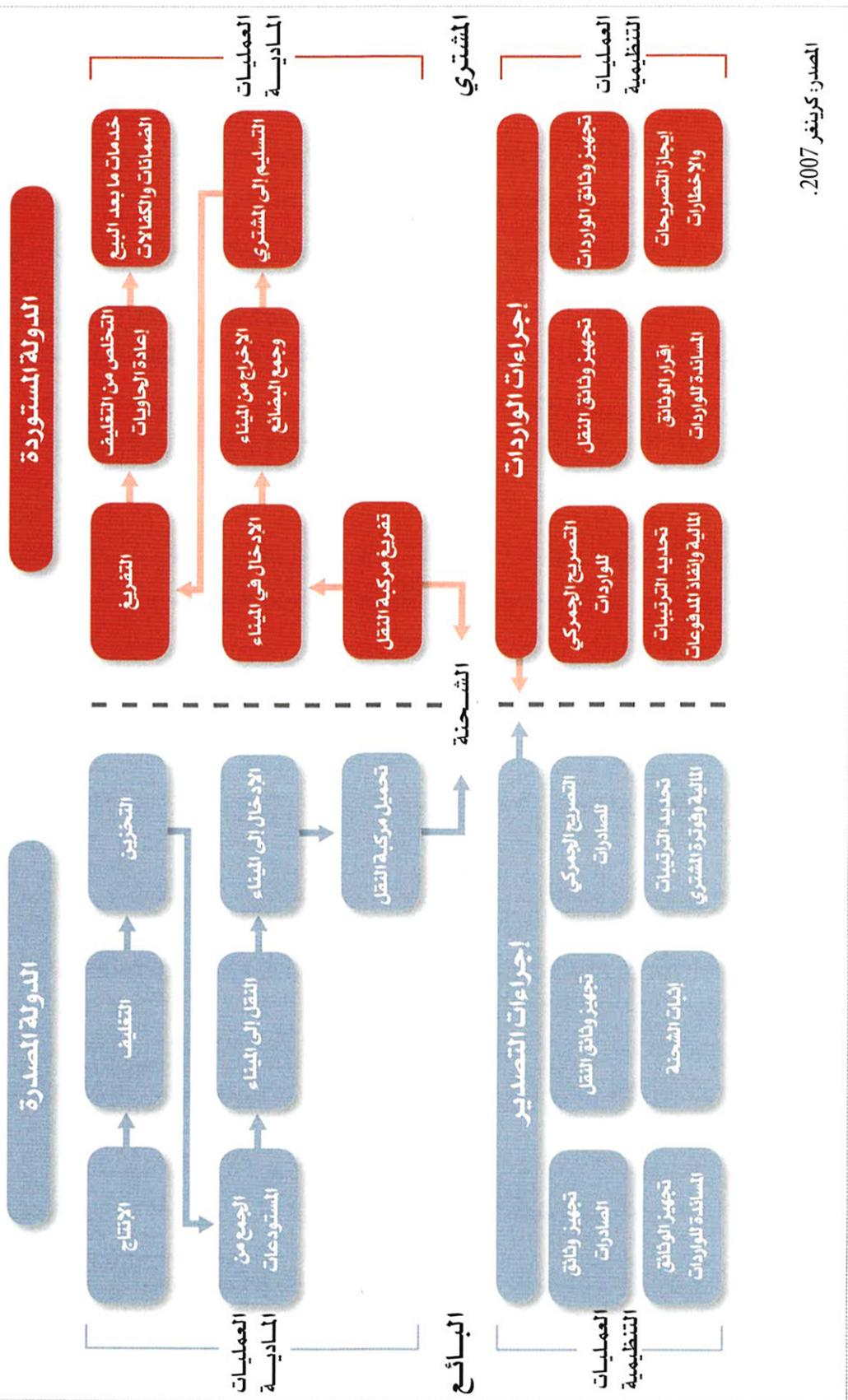
يجوز أن يندرج تحت مفهوم التيسير التجاري أي شيء؛ بدءاً من الإصلاح المؤسسي والتتنظيمي إلى الإصلاح الجمركي وكفاءة الموانئ. ومن مواطن التركيز المحددة في هذا الصدد: الاستثمار في البنية التحتية؛ وتحديث المنظومة الجمركية وبيئة العمل العابر للحدود؛ وضبط الاشتراطات التوثيقية وتدفقات المعلومات؛ وأنمتة عمليات تبادل البيانات لتتم بصيغ إلكترونية؛ ورفع كفاءة الموانئ؛ وتوفير الخدمات اللوجستية وخدمات النقل؛ والاهتمام بالجوانب التنظيمية والاتفاقية وبوسائل النقل على تنويعها؛ وتوفير الأمان في خدمات النقل.

4- مركز الأمم المتحدة للتيسير التجاري والأعمال الإلكترونية

يعرف التيسير التجاري على أنه تبسيط وتوحيد وتجانس إجراءات وتدفقات المعلومات اللازمة لحركة البضائع من بائع إلى مشترى، ولسداد الالتزامات المالية المترتبة عليها.

لكن من منظور ضيق للغاية، جرى استخدام هذا المفهوم في توصيف تكلفة تخليص البضائع لأغراض التصدير والاستيراد. ومع ذلك، ونظرًا للعمليات المتعددة في المعاملات التجارية النموذجية (انظر الشكل 7)،

الشكل 7 : عمليات الأعمال في المعاملات التجارية النمطية



المصدر: كونينغر .2007

فإن معظم المراقبين يرون ضرورة التوسيع في نطاق التعريف. ومن الوارد أن يشتمل التعريف الموسع على مجموعة من العوامل المتعددة، مثل:

- كفاءة البنية التحتية اللوجستية في الدولة، وكفاءة سلاسل الإمداد
- جودة الخدمات المقدمة من شركات الخدمات اللوجستية المحلية
- العوائق غير الجمركية، كمعايير الصحة واشتراطات وضع الملصقات
- أعباء التوثيق وعدد الجهات التي يضطر المستورد / المصدر للتعامل معها
- الأعباء التنظيمية التي تتكبدها الأوساط التجارية
- تفشي الفساد والرشوة
- استعانة السلطات الجمركية بالتقنيات الحديثة
- اتساع بيئة التشغيل؛ أي وفرة العمالة وكفاءة الأمن واحترام حقوق الملكية وكفاءة المنظومة القضائية والاستقرار السياسي.

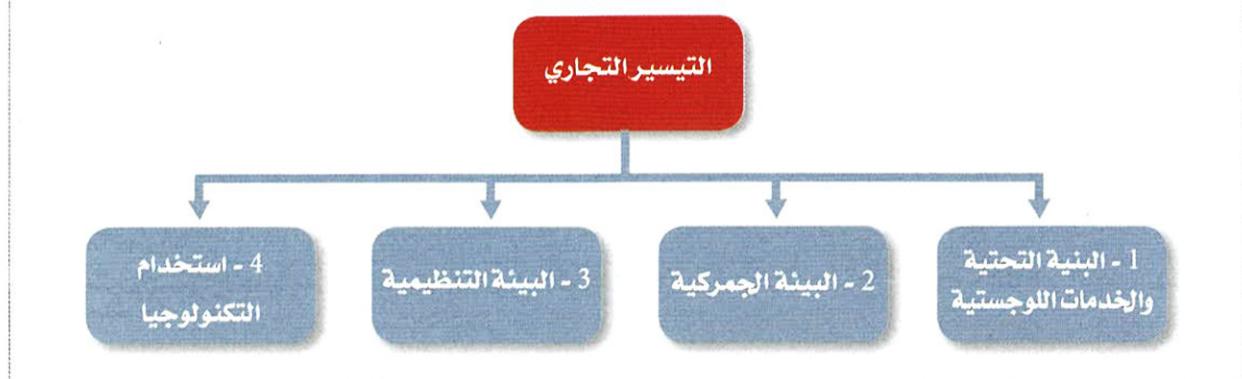
تعريف وحدة المعلومات بمجلة الإكونومست للتيسير التجاري

سعياً منا لاستخلاص تعريفنا الخاص بالتيسير التجاري، قمنا بمراجعة شاملة لكل ما نشر من دراسات في هذا الخصوص.. وتم التركيز عند مراجعة كل دراسة على تحديد عناصر البيئة التجارية في الدولة المشمولة بالدراسة، مع رصد الرابط المثبت بالتجربة مع زيادة التدفقات التجارية وخفض تكاليف التجارة.

ومن ثم، فإن تعريف وحدة المعلومات النهائي للتيسير التجاري هو:

سلسلة من التدابير الرامية إلى زيادة التدفقات التجارية للدولة وخفض تكاليف التجارة بها من خلال تحسين الأداء في أربعة مكونات رئيسة، هي: البنية التحتية والخدمات اللوجستية؛ البيئة الجمركية؛ البيئة التنظيمية؛ واستخدام التكنولوجيا.

الشكل 8: تعريف وحدة المعلومات بمجلة الإكونومست للتيسير التجاري



2-4 بناء مؤشر التيسير التجاري (TFI)

بأخذ التعريف السابق في الاعتبار، تمكنت وحدة المعلومات من بناء مؤشر مركب لقياس التيسير التجاري. ويمكن مطالعة نبذة كاملة عن منهج العمل والإجراءات المتبعة في بناء المؤشر، وذلك في القسم 2 من ملحق التقرير. ويعطي المؤشر وزناً نسبياً متساوياً لكل مكوناته الأربع:

المكون الأول: البنية التحتية والخدمات اللوجستية: 25%

المكون الثاني: البيئة الجمركية: 25%

المكون الثالث: البيئة التنظيمية: 25%

المكون الرابع: استخدام التكنولوجيا: 25%

سعياً إلى بناء المؤشر، وقع الاختيار على قائمة من المؤشرات (والمؤشرات الفرعية) لقياس كل مكون من المكونات الأربع. وكان على كل مؤشر أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة من حيث سلامته التحليلية وملاءمته الزمنية وسهولة قياسه. وانطلاقاً من الرغبة في تعزيز هذه الدراسة، كان لزاماً أيضاً أن تشتمل كل المؤشرات المختارة على البيانات المطلوبة بشأن الكويت وغيرها من دول مجلس التعاون الخليجي، وكذلك سنغافورة وماليزيا.

وفي ما يلي بيان المؤشرات المستخدمة في قياس المكونات. ويقدم القسم 2 من ملحق التقرير وصفاً كاملاً لكل مؤشر وبياناً لمصدره، بالإضافة إلى قائمة بالمؤشرات الفرعية المستخدمة.

المكون الأول: البنية التحتية والخدمات اللوجستية

المؤشرات:

1. الطرق
2. السكك الحديدية
3. الموانئ
4. المطارات
5. سلسلة الإمداد
6. الخدمات اللوجستية

المكون الثاني: البيئة الجمركية

المؤشرات:

1. الإجراءات العابرة للحدود
2. زمن التخلص
3. التوقيت
4. التفتيش والفحص
5. الجهات الرسمية
6. الوثائق
7. الرشوة
8. العوائق بخلاف التعرفة الجمركية
9. التكاليف الجمركية
10. الأحكام التنظيمية

المكون الثالث: البيئة التنظيمية

المؤشرات:

1. العباء التنظيمي
2. التعامل مع التشريعات
3. فض النزاعات
4. التشريعات التجارية

المكون الرابع: استخدام التكنولوجيا

المؤشرات:

1. إتاحة التكنولوجيا
2. استخدام الشركات للتكنولوجيا
3. استخدام الحكومة للتكنولوجيا
4. المواد التجارية عبر شبكة الإنترنت

كل المعطيات مستقاة من مصادر بيانات حالية ومتنوعة، من بينها وحدة المعلومات والبنك الدولي والمنتدى الاقتصادي العالمي ومنظمة الشفافية الدولية ووكالة غلوبال إكسبرس. وتتجدر الإشارة إلى أن سلسلة المقابلات التي أجرتها وحدة المعلومات لدعم هذه الدراسة لم تُستخدم في حساب نتائج المعطيات.

يوجز الفصل التالي نتائج المؤشر، مع توجيه اهتمام خاص إلى ماهية أداء الكويت مقارنة بدول مجلس التعاون الخليجي الخمس الأخرى، وبأداء كل من سنغافورة وماليزيا. كما يستعرض الفصل كامل جداول التصنيف والترتيب للدول الأربع والثمانين كلها، مشفوعة بجميع المعلومات الخاصة بكل مكوّن من المكونات الأربعة بالمؤشر.

ولتمكين القارئ من استكشاف بيانات المؤشر بمزيد من التفصيل، قدمت وحدة المعلومات أيضًا ملفاً داعماً بصيغة «إكسيل» استكمالاً لفحوى التقرير. ويشتمل الملف المذكور على كل البيانات الواردة في المؤشر، بما في ذلك نتائج المكونات ونتائج المؤشرات ونتائج المؤشرات الفرعية لكل الدول المشمولة بالدراسة؛ وعددها 84 دولة. جدير بالذكر أن الملف يتسم بالتفاعلية التامة والوضوح الكامل، كما يضم خرائط بيانية ملونة ومحططات تفاعلية، ويتيح للقارئ عقد مقارنة سريعة بين أداء الدول قياساً على كل عناصر المؤشر.

5 - أداء الكويت في مجال التيسير التجاري

1- الأداء العام

الخلاصة: تخلف عن الأداء العالمي والإقليمي في مجالات التيسير التجاري

بالنسبة لدولة تعتبر لاعباً مؤثراً في المشهد التجاري العالمي، يأتي أداء الكويت وفق تصنيف مؤشر التيسير التجاري دون التوقعات بكثير؛ فهي تحل في المركز 60. ومن ثم، فهي تتأخر كثيراً عن سنغافورة ذات المركز الأول، وعن الإمارات بمركزها التاسع، وعن ماليزيا بمركزها الثالث والعشرين على المؤشر نفسه، وكذلك عن قطر بمركزها السادس والعشرين والبحرين بمركزها الثامن والعشرين وسلطنة عمان بمركزها الثلاثين والمملكة العربية السعودية بمركزها الأربعين على المؤشر.

كما أن أداء الكويت المُحيط يتسق مع مختلف المعطيات التي تتألف منها مكونات المؤشر الأربعة؛ غير أن المؤشر نفسه يكشف عن أداء قوي للكويت على صعيد البنية التحتية والخدمات اللوجستية، إذ تحل في المرتبة الثامنة والثلاثين. ومع ذلك، فإن هذا المركز المتقدم للكويت يأتي خلف سنغافورة وماليزيا وجميع دول مجلس التعاون الخليجي، باستثناء سلطنة عُمان (التي تحل في المركز الأربعين).

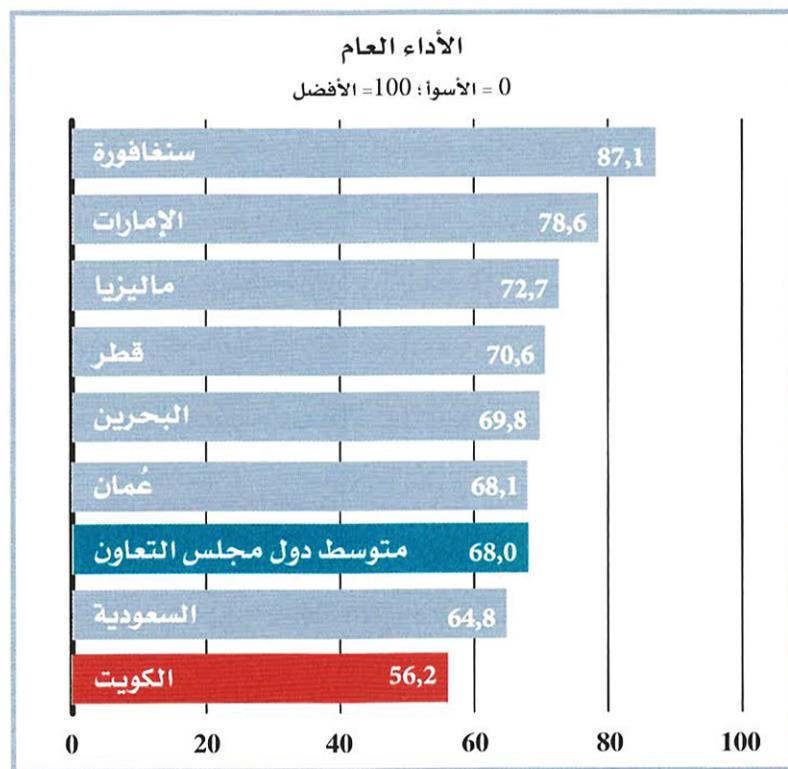
أما أداء الكويت على مستوى استخدام التكنولوجيا حسب تصنيف المؤشر فإنه مخيب للآمال بصفة خاصة، ذلك بأنها تحل في المرتبة الرابعة والسبعين على المؤشر. أي أن الكويت تختلف في هذا الصدد عن جاراتها الإقليمية، فالإمارات تحتل المركز الأول، بينما تأتي السعودية في المركز السادس والعشرين، والبحرين في المركز الثلاثين، وقطر في المركز الثالث والثلاثين، وعمان في الثاني والأربعين.

وفي ما يخص مكون الإجراءات الجمركية، تصنّف الكويت في المرتبة السابعة والخمسين. وأما من حيث محور البيئة التنظيمية، فتأتي الكويت في المرتبة الستين. وكما يتضح من المعطيات السابقة، فإن الكويت تتخلّف عن بقية أعضاء مجلس التعاون على صعيد المحورين السابقين، فضلاً عن الفارق الشاسع بينها وبين سنغافورة وماليزيا.

الشكل 9: مؤشر التيسير التجاري - التصنيف العام والأداء

الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100
56.9	سلوفاكيا	57	69.1	جنوب أفريقيا	29	87.1	سنغافورة	1
56.6	إيكوادور	58	68.1	عمان	30	84.3	فنلندا	2
56.3	بلغاريا	59	68.1	اسبانيا	31	83.3	السويد	3
56.2	الكويت	60	67.5	الصين	32	83.0	هونغ كونغ	4
55.0	كرواتيا	61	66.9	تركيا	33	82.9	هولندا	5
54.2	اليونان	62	66.8	لاتفيا	34	81.3	نيوزيلندا	6
53.9	كينيا	63	66.8	ليتوانيا	35	79.0	سويسرا	7
53.5	تونس	64	65.8	قبرص	36	78.8	المملكة المتحدة	8
53.5	كولومبيا	65	65.6	الأردن	37	78.6	الإمارات	9
53.3	غانا	66	65.4	سلوفينيا	38	78.3	النرويج	10
52.9	رومانيا	67	65.3	البرتغال	39	77.9	كندا	11
52.2	فيتنام	68	64.8	السعودية	40	77.5	ألمانيا	12
51.6	نيجيريا	69	64.4	كوسตารيكا	41	77.2	الدنمارك	13
51.3	السلفادور	70	63.6	المغرب	42	76.4	بلجيكا	14
50.9	الفلبين	71	63.5	جمهورية التشيك	43	76.1	النمسا	15
50.1	الأرجنتين	72	61.8	المجر	44	75.9	الولايات المتحدة	16
49.8	لبنان	73	61.5	بولندا	45	75.7	أيرلندا	17
49.2	البرازيل	74	61.0	تايلاند	46	75.5	اليابان	18
47.7	صربيا	75	60.7	الهند	47	75.3	استراليا	19
46.8	أوكرانيا	76	60.5	سريلانكا	48	75.1	تايوان	20
46.7	روسيا	77	59.4	إيطاليا	49	74.7	استونيا	21
44.5	بنغلاديش	78	58.9	جمهورية الدومينican	50	74.5	فرنسا	22
42.4	مصر	79	58.7	اندونيسيا	51	72.7	مالزيا	23
40.5	ليبيا	80	58.6	المكسيك	52	71.9	كوريا الجنوبية	24
40.4	إيران	81	58.0	казاخستان	53	71.8	تشيلي	25
39.9	فنزويلا	82	57.8	أذربيجان	54	70.6	قطر	26
39.6	الجزائر	83	57.3	بيرو	55	70.4	إسرائيل	27
38.1	أنغولا	84	56.9	باكستان	56	69.8	البحرين	28

الشكل 10 : مؤشر التيسير التجاري- مقارنة دول مختارة

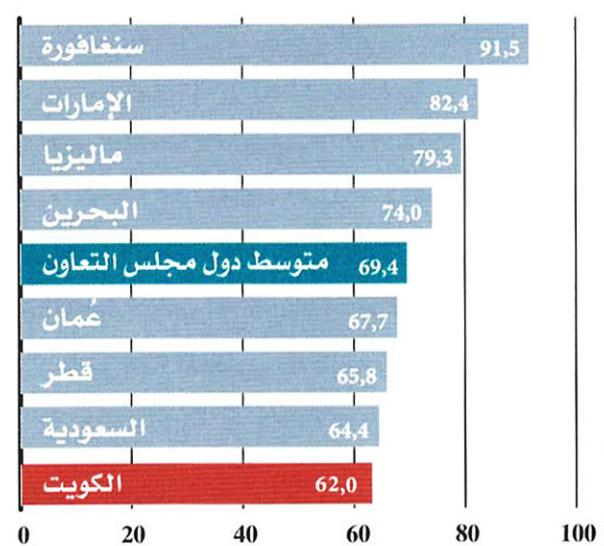
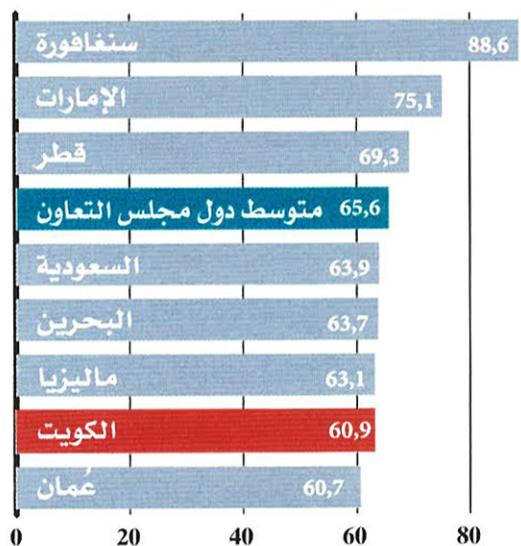


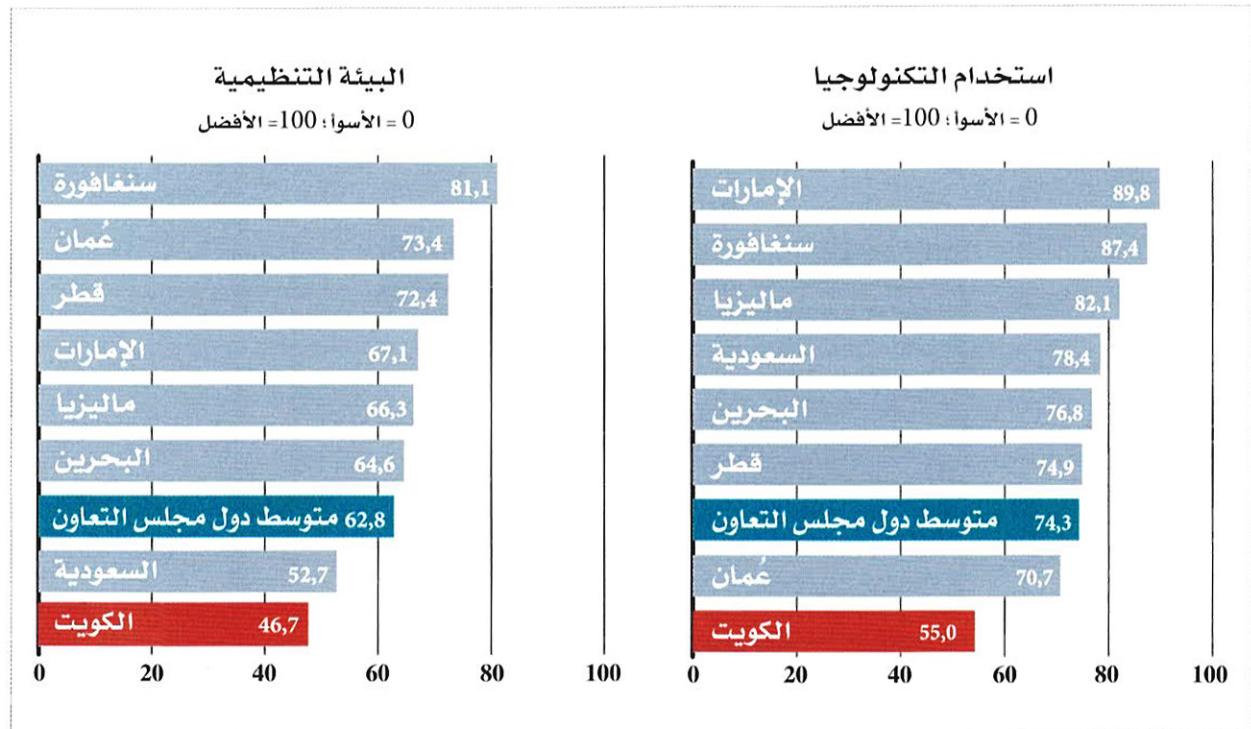
البنية التحتية والخدمات اللوجستية

البيئة الجمركية

= الأسوأ : 0 = الأفضل

= الأسوأ : 0 = الأفضل





5- البنية التحتية والخدمات اللوجستية

الملخص: مواطن التحسن ذات الآمال الكبيرة المعقودة على ميناء مبارك الكبير

يحظى مكون البنية التحتية والخدمات اللوجستية بمعدل الأداء الأقوى للكويت بين بقية المكونات، إذ تحل في المرتبة الثامنة والثلاثين على المؤشر، متفوقة على سلطنة عُمان (التي تحل في المرتبة الأربعين) وخلف إيطاليا مباشرةً. ومع ذلك، فإن هذا المركز المتقدم للكويت يأتي خلف سنغافورة وมาيلزيا وجميع دول مجلس التعاون الخليجي، باستثناء سلطنة عُمان.

وفي السياق ذاته، تمتلك الكويت أقوى معدل للأداء على صعيد سلاسل الإمداد، إذ تحل في المرتبة الرابعة عشرة على قدم المساواة مع قطر وإستونيا وقبرص. يهدف هذا المكون إلى رصد المسافة بين موانئ الدولة أو مطاراتها من جانب، ومصانعها ومستودعاتها من جانب آخر. ولما كانت الكويت دولة صغيرة، ولها ميناء رئيس هو ميناء الشويخ داخل منطقة التجارة الحرة الوحيدة بالدولة، مع وجود ميناء الشعيبة بالقرب من موقع إنتاج النفط، فإنها تحظى بأداء قوي فعلاً وفق معايير هذا المعطى. وللسبب ذاته تحظى البحرين بأداء قوي جعلها في المركز الأول.

علاوة على ذلك، تعتبر طرق الكويت ميزة أخرى للدولة، إذ تحل بفضلها في المرتبة الرابعة والثلاثين، أي خلف تركيا ومتقدمة على الصين وإيطاليا ومالزيا (التي تأتي في المرتبة الأربعين). إلا أن الكويت ما تزال متخلفة عن ركب جميع دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى في هذا الصدد.

وعلى صعيد جودة الموانئ، تحل الكويت في المرتبة الثانية والأربعين، أي سابقة على مصر ولاحقة على سريلانكا. كما أنها في ترتيب متاخر عن كل دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى، علماً بأن السعودية هي الأقرب إلى الكويت في هذا الصدد بحلولها في المركز التاسع والعشرين.

وأما مطارات الكويت فهي في تصنيف غير مواتٍ، إذ تحل بسببها الكويت في المرتبة التاسعة والأربعين، أي في ترتيب متاخر عن كل دول مجلس التعاون الخليجي، بل وخلف كازخستان وبولندا.

ونظراً لخلو الكويت من خدمات السكك الحديدية، فإن أداءها في هذا المعنى ضعيف للغاية، إذ تحل في المرتبة الرابعة والستين لتضاهي بذلك معظم جاراتها من دول المجلس، باستثناء السعودية التي تفاخر بامتلاكها شبكة مهمة من السكك الحديدية وتحل بها في المرتبة الأربعين بين دول المؤشر. غير أن عدم مجيء الكويت في المرتبة الأخيرة له دليل على جدية خططها لمد شبكة من السكك الحديدية بطول 511 كم لنقل البضائع والأفراد في إطار التزام الدولة بالوفاء بمسؤولياتها إزاء شبكة السكك الحديدية الكبرى في عموم دول المجلس. كما توجد خطتان لتطوير نظام مترو الأنفاق بالكويت.

وأخيراً، يأتي مكون جودة الخدمات المقدمة من شركات الخدمات اللوجستية، إذ تمتلك الكويت ميزة تنافسية في هذا الصدد بحلولها في المرتبة الثانية والخمسين، أي لاحقة على الهند مباشرةً وسابقة على لبنان وكرواتيا. وفي هذا السياق، تتأخر الكويت عن كل جاراتها بدول المجلس باستثناء سلطنة عُمان (التي تحل في المرتبة الثامنة والستين).

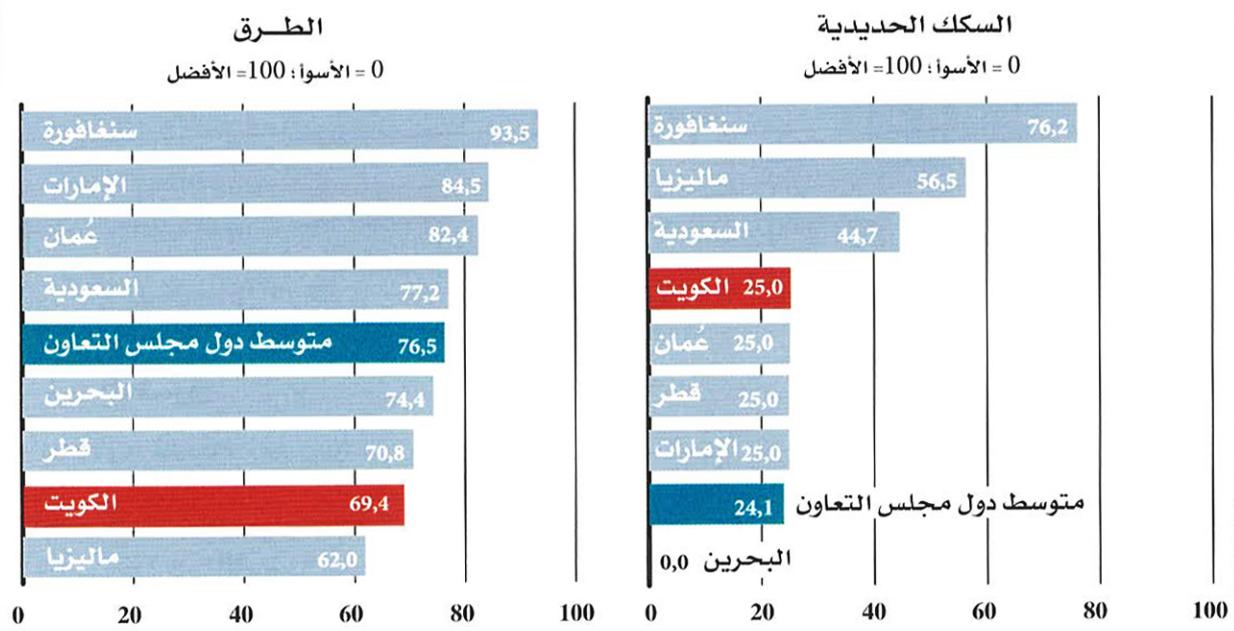
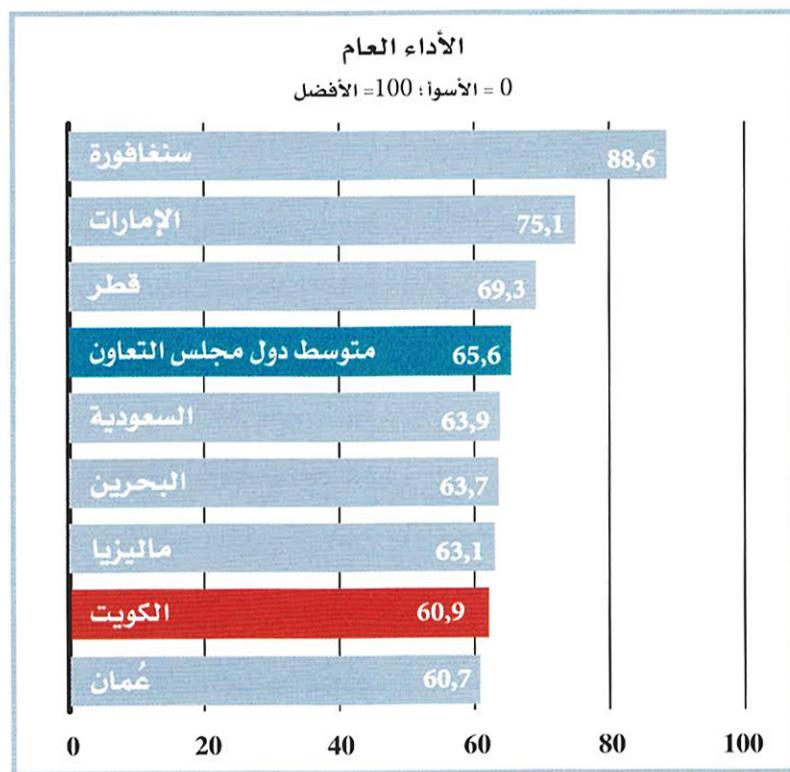
ضخت الكويت استثمارات في البنية التحتية للنقل باعتبارها محور خطة التنمية الوطنية. وإذا تحققت خطط الحكومة الطموحة في هذا الشأن، ستتمكن الكويت من تحسين ترتيبها في مكون البنية التحتية والخدمات اللوجستية تبعاً لذلك. ومع ذلك، وبالنظر إلى التأخيرات السابقة في اعتماد المشاريع وطرحها للعطاءات العامة، فإن الشكوك ما تزال كبيرة بشأن قدرة الكويت على تنفيذ تلك الخطط.

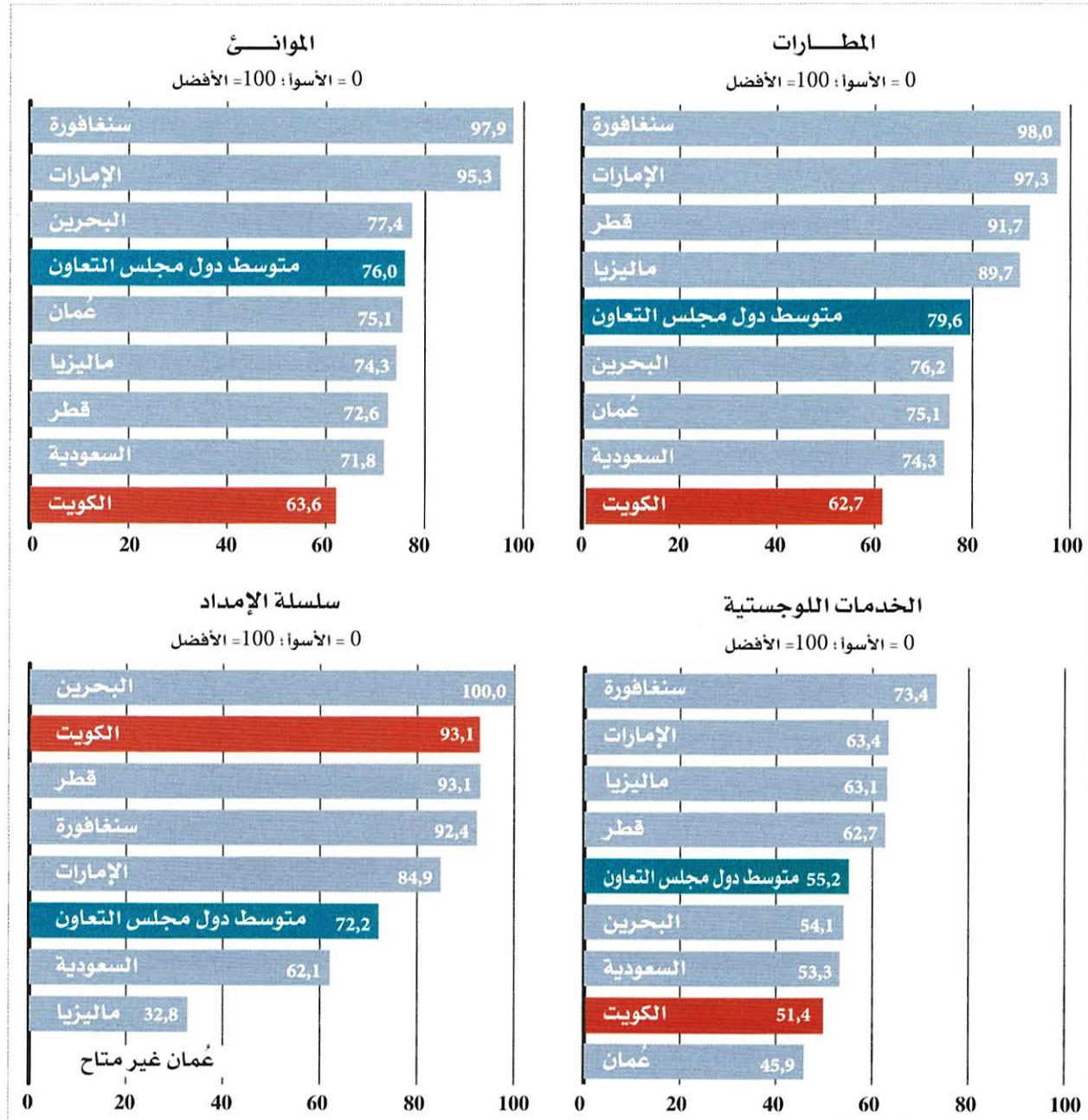
الشكل 11: البنية التحتية والخدمات اللوجستية - التصنيف العام والأداء

الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100
51.2	بلغاريا	57	65.1	تشيلي	29	88.6	سنغافورة	1
51.2	الأكادور	58	65.1	جنوب أفريقيا	30	87.9	هونغ كونغ	2
51.1	فيتنام	59	64.9	تركيا	31	87.2	هولندا	3
50.7	أذربيجان	60	64.9	سلوفينيا	32	85.3	فنلندا	4
49.3	المكسيك	61	63.9	السعودية	33	85.0	بلجيكا	5
49.1	لبنان	62	63.7	البحرين	34	83.4	فرنسا	6
48.7	بيرو	63	63.3	إسرائيل	35	83.0	السويد	7
47.9	كينيا	64	63.1	ماليزيا	36	82.6	الولايات المتحدة	8
47.9	الهند	65	61.5	إيطاليا	37	82.0	كندا	9
45.9	البرازيل	66	60.9	الكويت	38	81.2	اليابان	10
45.9	باكستان	67	60.8	казاخستان	39	80.0	نيوزيلندا	11
45.7	غانا	68	60.7	عمان	40	80.0	الدنمارك	12
45.7	السلفادور	69	60.0	تايلاند	41	79.1	سويسرا	13
45.7	مصر	70	59.9	جمهورية التشيك	42	78.8	استراليا	14
45.3	ليبيا	71	59.8	قبرص	43	76.8	المملكة المتحدة	15
44.7	سلوفاكيا	72	58.8	ليتوانيا	44	76.3	النمسا	16
44.6	الفلبين	73	58.8	سريلانكا	45	76.3	ألمانيا	17
41.9	روسيا	74	58.2	كرواتيا	46	76.1	النرويج	18
38.8	رومانيا	75	57.7	اليونان	47	75.6	تايوان	19
38.5	فنزويلا	76	56.5	بولندا	48	75.1	الإمارات	20
38.3	صربيا	77	56.5	المغرب	49	74.6	أيرلندا	21
37.1	كولومبيا	78	55.7	ال مجر	50	72.7	البرتغال	22
37.1	أوكرانيا	79	55.2	جمهورية الدومينيكان	51	72.6	كوريا الجنوبية	23
36.9	الجزائر	80	54.6	كوسตารيكا	52	69.3	قطر	24
36.4	نيجيريا	81	54.4	اندونيسيا	53	68.6	استونيا	25
36.3	إيران	82	54.0	الأردن	54	67.3	لاتفيما	26
31.2	بنغلاديش	83	51.9	الأرجنتين	55	66.0	الصين	27
27.8	أنغولا	84	51.2	تونس	56	65.6	اسبانيا	28

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

الشكل 12: البنية التحتية والخدمات اللوجستية- مقارنة دول مختارة





1 - الطرق

أداء قوي نسبياً

تمتد شبكة الطرق الممهدة في الكويت لمسافة تزيد على 7 آلاف كم. ويدخل في عداد تلك الشبكة ثلاثة طرق سريعة هي الأهم بالكويت: طريق الملك فهد بن عبد العزيز، وطريق السالمي - الأطراف الذي يمتد باتجاه الجنوب والجنوب الغربي نحو السعودية، وطريق الجهراء المؤدي إلى العراق شماليًا. ومن المشاريع الجديدة الكبرى في هذا الشأن الجسر الممتد بطول 36 كم بتكلفة 2.6 مليار دولار أمريكي لربط ميناء مبارك الكبير البحري بميناء الشويخ، فضلاً عن رفع كفاءة طريق الجهراء.

لكن بالنظر إلى أن المساحة المأهولة من دولة الكويت تقتصر على 20 % منها، فإن جُل استثمارات الطرق تتركز الأساسية في هذه المساحة، وقد دشنت وزارة الأشغال العامة مشروعًا بقيمة 14.3 مليار دولار لرفع كفاءة البنية التحتية للطرق بالعاصمة.

تعتبر شبكة الطرق الكويتية ميزة أخرى لدى الدولة، فبها تحل في المرتبة الرابعة والثلاثين من أصل 84 دولة مشمولة بدراسة وحدة المعلومات. كما أن معظم المسؤولين التنفيذيين الذين حاورتهم وحدة المعلومات أبدوا آراء إيجابية لحد ما بشأن شبكة الطرق بالكويت، فصنفوها بين «جيدة» و«مناسبة» و«معقولة». وبالرغم من جودة الطرق في الكويت التي تجعلها سابقة على ماليزيا في التصنيف، بحلولها في المرتبة الأربعين، إلا أنها متاخرة عن نظيراتها في دول مجلس التعاون الخليجي، ويزيد هذا التأخر عند المقارنة بسنغافورة التي تحل في المرتبة الثالثة.

الأوساط التجارية تريد الارتقاء بطرق الوصول إلى الموانئ

بالرغم من وجود شبكة طرق قوية، ما تزال طرق الوصول إلى الموانئ تمثل تحديًّا بارزاً؛ فاستناداً إلى أحد مديري سلسلة الإمداد، فإن طرق الوصول «ليست بالمستوى المطلوب، كما أن الطرق ما تزال شديدة الضيق في بعض الأماكن». ومع ذلك، أبدى ذلك المدير - والعديد من نظرائه - تفاؤله الحذر إزاء قدرة الخطط الاستثمارية الحكومية على تذليل تلك العقبة.

عدم مواكبة الطرق الجديدة لأعداد المركبات المتزايدة

استناداً إلى البيانات المأخوذة من الإدارة المركزية للإحصاء بالكويت، زاد عدد المركبات الخاصة بين عامي 2005 و2012 على الطرق الكويتية بمتوسط سنوي قدره 5.5 %. وخلال الفترة نفسها، زادت الطرق الجديدة بنسبة تقل عن 3 %. وقد أدى ذلك إلى زيادة في الاختناقات المرورية وارتفاع في عدد حوادث الطرق؛ علماً بأن عدد الحوادث المسجلة في عام 2012 بلغ 86.542 حادثة، أي بزيادة حادة عن العدد المسجل قبل ذلك بعامين الذي بلغ 65.861 حادثة.

يرى أحد مديري التشغيل أن عددًا من الطرق باتت تعاني من أحوال مرورية متزايدة. واتفق مع الرأي المذكور أحد مديري الخدمات اللوجستية، موضحاً أن الكثير من الطرق تعاني من علامات البلي والضعف المتزايدة بفعل الاستعمال، كما أنها «دون المستويات العالمية». وقد أعرب المدير عن إحباطه إزاء الإصلاحات المؤقتة للكثير من الطرق التي لا تتم إلا بعد انهيارات جلية، ويزيد من إحباطه اعتقاده بضرورة وجود طاقم جديد متنقل لإصلاحات الطرق.

إن جهود السلطات المعنية في إدارة الطرق والمرور ملموسة، لكنها بحاجة للمزيد من التعزيز

ركزت جهود السلطات الكويتية لاحتواء الاختناقات المرورية على تحسين مراقبة حركة المرور وزيادة رسوم الترخيص. كما ظهرت فكرة استخدام بوابات تحصيل الرسوم (tolls)، لكنها لم تعرف طريقها للتنفيذ.

وقد أعرب المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون الذين حاورتهم وحدة المعلومات عن آراء متباعدة بشأن جهود السلطات في هذا الصدد. ذلك بأن البعض رأى أن الطرق عادةً ما تُقسّم إلى ثلاث حارات لتخفيض الاختناقات المرورية، وأن المركبات الثقيلة لا يسمح لها بالحركة في أوقات الذروة. وحسب رأي أحد مديرى سلاسل الإمداد، تعتبر القواعد سالفه الذكر مهمة من أجل «البقاء على معدلات الاختناق عند مستوى قابل للإدارة». لكن مسؤولين تنفيذيين آخرين يرون أن القواعد لم تعرف التطبيق الشامل والكامل. وفي السياق ذاته، يرى أحد مديرى سلاسل الإمداد ضرورة تحديد عدد تراخيص المركبات التي تمنحها السلطات كل عام؛ فيما يرى مسؤولون تنفيذيون آخرون ضرورة التشدد مع حدود السرعة، مع إزالة عقوبات أشد صرامة بالسائقين المخالفين.

الدعوة إلى إنشاء نظام للنقل العام

رغم جهود السلطات لتنظيم المرور، يرى الكثير من المسؤولين التنفيذيين العاملين في مجال الخدمات اللوجستية أن التوقعات تشير إلى زيادة تعداد السكان من 3.6 مليون نسمة حالياً إلى 5 مليون نسمة بحلول عام 2030، وأن الحل الواقعي الأوحد للطلب المتزايد يمكنه في استحداث نظام شامل للنقل العام. وهناك أعمال كبيرة معقودة على نظام مترو الأنفاق المقترن في الكويت بتكلفة 7 مليار دولار أمريكي؛ ومن المتوقع إنجازه بحلول عام 2020. غير أن الكثير من المسؤولين التنفيذيين أعربوا بدورهم عن حذرهم من المشروع، معتبرين عن الافتقار للمعلومات بشأن وضعية المشروع الحالية وخشيتم من وقوع تأخيرات في التنفيذ.

2 - الموانئ

تراجع ولكن بلا انهيار

تمتلك الكويت ثلاثة موانئ تجارية في الشويخ والشعبية والدوحة، وهي الموانئ التي تستأثر بالغالبية العظمى من حركة الصادرات والواردات الكويتية. يعتبر ميناء الشويخ الميناء الأكبر والمنفذ الأهم لدخول/خروج السلع التجارية والبضائع. وبؤكد ذلك اعتماد معظم كبار المسؤولين التنفيذيين الذين حاورتهم وحدة المعلومات على ميناء الشويخ في كل أنشطتهم التجارية تقريباً. أما ميناء الشعبية فيقع على بعد 45 كم جنوب العاصمة، وهو ثاني الموانئ من حيث الحجم، ويختص أساساً بمناولة صادرات النفط والبتروكيماويات والمنتجات النفطية بعد التكرير. وأما ميناء الدوحة فهو ميناء صيد صغير، ويضم تسعه أرصفة بعمق 4.3 متراً.

تأتي الكويت في المركز الثاني والأربعين من أصل 84 دولة من حيث جودة البنية التحتية لموانئها، ومع ذلك فهي متاخرة عن جاراتها بدول مجلس التعاون الخليجي؛ الإمارات والبحرين وعمان وقطر وال سعودية، إذ يتراوح تصنيف الجارتين المذكورات بين المركز الرابع (الإمارات) إلى التاسع والعشرين (السعودية). وفي ذلك تأكيد على اتساع الفجوة في البنية التحتية بين موانئ الكويت وضرورة رأبها إذا

أريد لها منافسة النظرة على المستوى الإقليمي. وتنتقل المقارنة إلى مراتب أعلى في سنغافورة وماليزيا اللتين تحتلان المركزين الثاني ثم العشرين على التوالي، ويتبخر تأخر الكويت كثيراً على المؤشر.

تزايد الاختناقات ومحدوية السعة الاستيعابية

يتمثل التحدي الأهم برأي المسؤولين التنفيذيين الذين حاورتهم وحدة المعلومات في الاختناقات المرورية، ويرى العديد منهم أن إجمالي البضائع التي تتعامل معها موانئ الكويت يتزايد عاماً بعد آخر، لكن قدرة الموانئ الاستيعابية على مناولتها تتناسب مع ذلك تناصباً عكسيّاً. وفي ظل وجود أكثر من 1000 شاحنة تغادر ميناء الشويخ يومياً، وبذلك يأتي الاختناق المروري في صدارة التحديات الماثلة أمام مديرى الخدمات اللوجستية.

وتزيد حدة تلك الاختناقات بفعل الأنشطة الإنسانية المستمرة بالقرب من ميناء الشويخ وبسبب قرب الميناء من المدينة. ومن ثم، فإن حجم الحركة المرورية الناتجة عن تعاظم الأنشطة يعني أن الطريق الرئيس المؤدي إلى الميناء يتطلب التوسيع. يرى ضيوف مقابلات وحدة المعلومات أن ما حدث من تحسن في إدارة حركة المرور قرب منطقة الميناء لا يعدو كونه حلّاً قصيراً المدى، أما الاستثمار في المنشآت الجديدة بالميناء فهو الحل الوحيد على المدى البعيد.

وعلى ذلك، فإن السعة الاستيعابية المحدودة لميناء الشويخ تمس في الصميم عمل المسؤولين التنفيذيين الذين حاورتهم وحدة المعلومات. أما عدم قدرة الميناء على استيعاب سفن أكبر حجماً فتعني حتمية توجه السفن إلى دبي، بينما يجري توجيه السفن الأصغر حجماً إلى الكويت. وقد أوضح المسؤولون التنفيذيون بالعمل اللوجستي أن هذا الواقع يصعب حركة التجارة في الكويت ويزيد من تكاليفها.

سوء الإدارة وتزايد معدلات البلي

أعرب كثير من ضيوف المقابلات عن إحباطهم من إسلطات المعنية بإدارة الموانئ الكويتية وتنظيم شؤونها. وعلى وجه الخصوص، أشار الكثيرون إلى أن العديد من السلطات المعنية لا توجد لها مكاتب في الموانئ، الأمر الذي يحد من قدرتها على إدارة المرافق والمنشآت بكفاءة. كما أفاد آخرون بإمكانية إسناد إدارة الموانئ إلى القطاع الخاص، إما بصورة مباشرة أو في إطار شراكة بين القطاعين العام والخاص. وثمة سؤال مطروح بشأن سبب إشراك القطاع الخاص في إدارة الجمارك، دون إدارة الموانئ.

وأخيراً، ثمة تحدي يتمثل في التدهور الذي أخذ يطال حالة المنشآت في الموانئ. وقد اشتكت أحد مديرى سلاسل الإمداد من الأضرار الهيكличية والشقوق الظاهرة في رصيف ميناء الشويخ؛ ما يزيد من التأثير الواقع على أصحاب المصالح التجارية.

الموقع الاستراتيجي والأعمال المستشرفة للمستقبل

بالرغم من التحديات الماثلة، أشار العديد من ضيوف المقابلات إلى إمكانات الموانئ الكويتية - لا سيما موقعها الاستراتيجي بين العراق وإيران والسعودية، وقربها من قوات الشحن بمنطقة الخليج.

ويراود المسؤولين التنفيذيين أملاً كبيراً في إضاءة ميناء جزيرة بوبيان الجديد إلى تخفيف مشكلات الاستيعاب والحركة في ميناء الشويخ. غير أن الكثير من المسؤولين التنفيذيين يعربون عن تفاؤلهم الحذر جراء الصعوبات الماثلة في المشروع حتى تاريخه، وعن مخاوفهم إزاء التأخيرات المحتملة في الإنجاز (انظر المربع أدناه).

في العمق الارتفاع بكافأة الموانئ الكويتية - هل سيتحقق حلم ميناء مبارك الكبير؟

تجه أنظار المسؤولين التنفيذيين في مجالات الخدمات اللوجستية بالكويت إلى المشروع المقترن لتحويل جزيرة بوبيان إلى مركز جديد لحركة الشحن والتجارة على نطاق ضخم. ومن المتوقع أن يوفر ميناء مبارك الكبير المعتمز تنفيذه قدرة استيعابية قدرها 2.5 مليون حاوية في العام، وذلك بعد الانتهاء منه، ومن المقرر أيضاً توصيل الميناء الجديد بميناء الشويخ عبر جسر بطول 32 كم.

اتسم معدل الإنجاز في ميناء مبارك الكبير بعدم الاستقرار، إذ كان من المخطط افتتاح الميناء باذئ الأمر في عام 2010، وذلك بعد إسناد العقود المبدئية إلى تحالف يضم شركات محلية وصينية عام 2006. لكن معدل الإنجاز كان محدوداً، ما أجبر وزارة الأشغال العامة على تكرار حزم العطاءات في أكتوبر 2009.

وقد أُسننت العقود في يونيو 2010، لكن أعمال الإنشاءات لم تبدأ إلا في مارس 2011، وهو الوقت الذي بدأ فيه العراق الإعراب عن قلقه من المشروع، بداعي أن الميناء سيُسيء مجرى شط العرب الذي يعتبر منفذ العراق الوحيد على البحر. كما أعرب العراق عن مخاوفه من تأثير ميناء جزيرة بوبيان بمراسيمه الستين سلباً على إمكانات ميناء الفاو الذي يخطط العراق لإنشائه في المياه العميقـة، وانتهى الأمر إلى الاتفاق على خفض العدد المبدئي للمراسي في ميناء مبارك الكبير من 60 إلى 24، مع إفساح المجال أمام التوسيـع مستقبلاً.

والآن من غير المتوقع إزالتـاـ الحاوية الأولى بميناء الجديد قبل عام 2016 على أقرب تقدير، وفي يولـيو 2013، تم إسنـاد عـقد لـتصـمـيم قـناـة إـبـحـارـ فيـ المـاءـ العـمـيقـةـ عـنـدـ المـينـاءـ،ـ وـفـيـ آـبـرـيلـ 2014ـ وجـهـتـ وزـارـةـ الأـشـفـالـ العـامـةـ الدـعـوةـ إـلـىـ سـتـ شـرـكـاتـ اـسـتـشـارـيـةـ لـتقـديـمـ عـرـوـضـهاـ بـشـأنـ تـصـمـيمـ الـطـرـقـ وـالـمـبـانـيـ الرـئـيـسـةـ وـفـنـاءـ الـحاـوـيـاتـ وـمـعـدـاتـ الـمـناـولـةـ.

لكن التأخيرات التي أثـرـتـ علىـ مـشـارـيعـ المـوـانـئـ السـابـقـةـ -ـ مـثـلـ التـوـسـعـ المـخـطـطـ لـهـ فـيـ مـينـاءـ الشـعـبـيـةـ -ـ أـدـتـ بـالـمـسـؤـولـيـنـ التـنـفـيـذـيـنـ الـذـيـنـ حـاـوـرـتـهـمـ وـحدـةـ الـمـعـلـومـاتـ إـلـىـ الإـعـرـابـ عـنـ دـعـمـ تـفـاؤـلـهـمـ بـشـأنـ تـنـفـيـذـ الـمـشـرـوعـ فـيـ موـعـدـهـ.

3 - المطارات

تعذر الانطلاق

تتسم كفاءة البنية التحتية للمطارات في الكويت بالضعف مقارنة بغيرها، إذ تحل الكويت في المرتبة التاسعة والأربعين على المؤشر في هذا الصدد، سابقة على بولندا ولاحقة على كازاخستان. كما أن الكويت متاخرة عن جاراتها من دول مجلس التعاون الخليجي من حيث كفاءة المطارات، علمًا بأن السعودية تحل في المرتبة الرابعة والثلاثين لتكون الأقرب لترتيب الكويت.

يقتصر استقبال الشحنات الجوية على مطار الكويت الدولي؛ إلا أن الشحن الجوي - كما سلف بيانه في الفصل الثاني - لا ينبع إلا بالحد الأدنى من جملة تجارة البلاد، إذ لا يستقبل سوى أقل من 1% من بضائع الاستيراد والتصدير. ويعزى هذا الرقم الهزيل إلى طبيعة الصادرات (النفطية في الغالب الأعم) والواردات الكويتية (وعلى رأسها السيارات والآليات). غير أن هذا الرقم نفسه يعكس إحباط موفري الخدمات اللوجستية من ضعف كفاءة المطار؛ فمعظم المسؤولين التنفيذيين في مجال الخدمات اللوجستية من التقتهم وحدة المعلومات يعتمدون على المطار في ما يتصل بالبضائع سريعة التلف فقط، وبذلك يندر استفادتهم منه.

كما أن قدرة المطار الاستيعابية محدودة. وفي الإطار نفسه، أعرب أحد كبار المديرين اللوجستيين في الكويت عن استيائه من سوء نظافة مراافق المطار، مشيرًا إلى افتقار المطار إلى منطقة مبردة للشحنات سريعة التلف.

وهذا الوضع قابل للتغيير حال تنفيذ قرية البضائع المخططة ضمن مطار الكويت الدولي بالكامل. وتأمل الإدارة العامة للطيران المدني بالكويت في أن تصبح القرية المذكورة المستودع الأكبر للبضائع بمنطقة الشرق الأوسط. ومع ذلك، وبالنظر إلى ضعف قدرات الدولة الحالية في مجال النقل الجوي للبضائع، فإن المسألة تقضي بالانتظار والترقب لجهود الكويت في زيادة الطلب بما يضمن الاستغلال المناسب لمشروع القرية بعد اكتماله.

4 - جودة الخدمات المقدمة من شركات الخدمات اللوجستية المحلية

عرض قوي للخدمات، لكن الشركات تناضل للتتوسع

من حيث جودة الخدمات اللوجستية المحلية، لا تحظى الكويت بميزة تنافسية حيث تحل في المرتبة الثانية والخمسين، أي لاحقة على الهند مباشرةً وسابقة على لبنان وكرواتيا. وفي هذا السياق، تتأخر الكويت عن كل جاراتها بدول المجلس باستثناء سلطنة عُمان (التي تحل في المرتبة الثامنة والستين).

وتجدر الإشارة هنا إلى العوامل المرتبطة بالسوق الأشمل والكامنة وراء هذا التصنيف. ويتمثل العامل الأول بصغر حجم الكويت وتقرب حدودها، ما يعني عدم قدرة الكثير من شركات الخدمات اللوجستية على تسيير أساطيل كبيرة؛ ونتيجة لذلك فقد اشتكت العديد من المسؤولين التنفيذيين من أن الجهات المعنية المحلية تقصر إلى الأساطيل الالزمة لتغطية شبكة الطرق على النحو المناسب.

ويتمثل العامل الثاني باعتماد مجال الخدمات اللوجستية اعتماداً كبيراً على مشاريع القطاع العام نظرًا للنمو المحدود في القطاع الخاص الكويتي. ولذلك كابد هذا المجال الكثير جراء التأخيرات التي لاحقت تنفيذ خطة التنمية الوطنية بالكويت.

كما أن انسحاب قوات التحالف من العراق أدى لتراجع قطاع الخدمات اللوجستية نظرًا لأن تلك القوات شكلت مصدراً رئيساً لعمله. وقد استشرف الكثير من شركات الخدمات اللوجستية في الكويت إمكانات هائلة في السوق العراقية باعتبارها اقتصاداً مزدهراً ذا قاعدة استهلاكية تربو على 30 مليون نسمة؛ إلا أن البيئة العابرة للحدود بين البلدين تتخطى على تحديات ضخمة، الأمر الذي مثل تحدياً للاستثمارات اللوجستية الكويتية في العراق.

من جانب آخر، تحظى سوق الخدمات اللوجستية في الكويت ببيئة تنظيمية ضعيفة نسبياً، علمًا بأن وجود عدد كبير من الشركات المستقلة قد أدى إلى تنافسية معقولة وأسعار مواتية.

5 - 3 البيئة الجمركية

الخلاصة: بيئة تفتقر للكفاءة وتعاظم بها التأخيرات المطلولة والتكاليف الإضافية

تشابه البيئة الجمركية في الكويت مع نظيرتها في لبنان وباكستان والهند. تحل الكويت في المرتبة السابعة والخمسين على المؤشر من حيث البيئة الجمركية، أي متأخرة بكثير عن سنغافورة (صاحب المركز الأول) وماليزيا (التي تحل في المرتبة التاسعة عشرة). كما تأتي الكويت لاحقة في الترتيب لكل دول مجلس التعاون الخليجي التي تتراوح بين المركز الحادي عشر (الإمارات) والثالث والخمسين (السعودية). لكن معظم المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين يشيرون إلى التفاوت الكبير في سهولة البيئة الجمركية في الكويت بين المصادر والموردين لفائدة المصادرين.

أما معدل الأداء الأسوأ للكويت فهو في التفتيش والفحص الجمركي، فمنظومتها التفتيشية المجهدة تجعلها في المرتبة السابعة والسبعين، أي سابقة على أوكرانيا ولاحقة على ليبيا. وعلى صعيد الأعباء التوثيقية المنوطة بالمصادر والموردين، فيعتبر أن لدى الكويت منظومة مجهدة بصفة خاصة، وبذلك تحل في المرتبة الثالثة والسبعين على المؤشر؛ أي سابقة على الجزائر ولاحقة على إيران. وبالمثل، وعلى صعيد تقييم العوائق بخلاف التعرفة الجمركية، تحل الكويت في المرتبة السابعة والستين بسبب اشتراطاتها الصارمة لوضع الملاصقات واحترام المعايير الصحية.

إلا أن أداء الكويت على صعيد الجهات الرسمية يعد أفضل. يعتمد هذا المعطى المستقى من البنك الدولي على استطلاع لآراء المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين الذين طلب إليهم تقويم عدد الجهات الحكومية التي يجب التعامل معها في إطار إجراءات المخالصة الجمركية. ونظرًا لوجود جهتين للواردات وثلاث للصادرات في الكويت، فإن أداء الكويت يُعد قويًا نسبيًا في هذا الصدد، ما يجعلها في المرتبة الثالثة والثلاثين على قدم المساواة مع تشيلي وإسبانيا.

يفترض البنك الدولي، وكذلك وحدة المعلومات في ما يخص المؤشر، أنه كلما قل عدد الجهات زادت فعالية البيئة التجارية. ونتيجة لذلك، فإن دولاً أخرى مثل سنغافورة والبحرين تأتي في صدارة المؤشر لوجود جهة واحدة تختص بالصادرات وأخرى تختص بالواردات. لكن تجدر الإشارة إلى أن مكون الجهات الرسمية لا يرصد التعاون بين الجهات المعنية، ولا يخفى أن هذا التعاون أكثر أهمية من عدد الجهات على صعيد التيسير التجاري بصفة عامة. ونتيجة لذلك، فإن التلاقي بين هذا المعطى وأداء الدولة في التيسير التجاري بصفة عامة يعتبر ضعيفاً نسبياً. فمثلاً، تحل سويسرا في المرتبة السابعة على صعيد الأداء العام في مجال التيسير التجاري، إلا أنها تمتلك خمس جهات معنية بتنظيم الواردات والصادرات، وهي لذلك ذات أداء ضعيف في هذا الصدد.

تسجل الكويت أداءً ضعيفاً من حيث الإجراءات والخدمات العابرة للحدود؛ فهذا المكوّن معني بتقييم الأعباء النسبية والكفاءة الفعلية لتلك الإجراءات ومدى الجودة في خدمات المساندة المقدمة من سلطات الجمارك والجهات ذات الصلة. وفي هذا الخصوص، تأتي الكويت في المرتبة الثانية والخمسين، أي لاحقة على الفلبين وسابقة على كرواتيا. وبذلك تتأخر عن جميع دول مجلس التعاون الخليجي التي تتراوح مراكزها بين العشرين (الإمارات) والثامن والأربعين (عمان). كما أنها متقدمة عن ماليزيا (بممجئها في المرتبة الثامنة والثلاثين) وسنغافورة التي تحتل المرتبة الأولى.

يضاف إلى ذلك سعي الدولة على صعيد تقييم توقيت الشحنات - أي نسبة الشحنات التي تصل طالبيها في المواعيد المقررة أو المتوقعة. وفي هذا السياق، تحل الكويت في المرتبة السابعة والخمسين، أي لاحقة على الأردن ونيجيريا؛ لكنها متقدمة على عُمان (في المرتبة الثانية والستين) والبحرين (في المرتبة الثمانين).

إلا أن أداء الكويت أفضل بقليل على صعيد ممارسات الرشوة والفساد في البيئة الجمركية، إذ تحل في المرتبة الثانية والأربعين، لاحقة على جنوب أفريقيا وسابقة على جمهورية التشيك. لكن هذا الترتيب يواكبه تأخر الكويت عن سنغافورة وماليزيا وجاراتها بدول مجلس التعاون الخليجي في هذا الصدد.

يتسم أداء الكويت بالقوة النسبية على صعيد زمن التخلص الجمركي، إذ تحل في المرتبة الثامنة والثلاثين على قدم المساواة مع دول مثل ماليزيا وإيطاليا، بل ومتقدمة على قطر وال سعودية. ويستند البنك الدولي في تقييم هذا المكوّن إلى استطلاع آراء المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين الذين طلب إليهم تقدير متوسط الزمن المنقضي بين تقديم الشهادة الجمركية المقبولة بشأن الواردات وصدر إخطار المخالصة. ويجب على المشمولين بالاستطلاع تقديم إجابتين: واحدة تخص البضائع التي تخضع للتفتيش اليدوي، وأخرى للشحنات التي لا تخضع للتفتيش اليدوي.

بالنسبة للواردات المتجهة للكويت، يصل متوسط زمن التخلص إلى يومين بالنسبة للشحنات الخاضعة للتفتيش اليدوي، وإلى يوم واحد بالنسبة لغيرها. لكن هذا الأمر يقتضي إبراز نقطة مهمة: فأولاً، واستناداً إلى بيانات البنك الدولي، يخضع أكثر من 75% من الواردات المتجهة للكويت إلى التفتيش اليدوي، ما يعني أن المعطى الآخر يكاد يكون معدوم القيمة؛ ثانياً، وكما سيأتي بيانه، يشتكي معظم المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين في الكويت من الزمن المطلوب لاستصدار شهادة جمركية مقبولة. ونتيجة لذلك، أفاد العديد من ضيوف مقابلات وحدة المعلومات (لا سيما العاملون منهم في مجالات الأطعمة والإلكترونيات والسيارات) بامتداد زمن التخلص عموماً إلى نحو ثلاثة أسابيع.

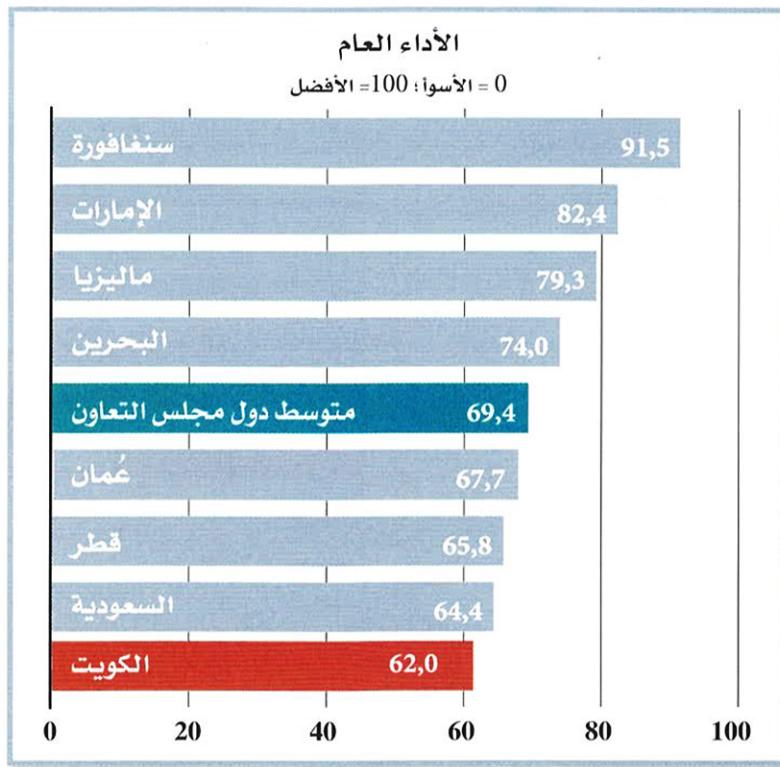
تقاضى الكويت 1085 دولار أمريكي عن كل حاوية سعة 20 قدمًا، وبذلك تحل في المرتبة الواحدة والخمسين من حيث التكاليف الجمركية، أي لاحقة على النرويج وسابقة على إيطاليا. إلا أنها تتأخر في هذا الصدد عن كل دول مجلس التعاون الخليجي، فضلاً عن تأثيرها عن الدول ذات الأداء الأفضل على المؤشر: سنغافورة وماليزيا (بمرتبتهما الأولى والثانية، على الترتيب). يخضع هذا المكوّن للقياس من جانب البنك الدولي ضمن مشروع مزاولة الأعمال. وتتجدر الإشارة إلى أن هذا المعطى لا يتضمن تقويمًا للتعرفة الجمركية أو الضرائب التجارية أو التكاليف الأخرى التي يتکبدتها التجار بسبب أداء الدولة العام على صعيد التيسير التجاري؛ بل إنه مقتصر على قياس تكاليف التوثيق والرسوم الإدارية للتخلص الجمركي وأنتعاب الوسيط الجمركي وتكاليف المناولة بالموانئ وتكاليف النقل الداخلي.

الشكل 13: الهيئة الجمركية- التصنيف العام والأداء

الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100
57	الكويت	62.0	29	لاتفيا	76.8	35	البحرين	74.0
58	لبنان	61.8	30	قبرص	76.6	36	هونغ كونغ	84.4
59	باكستان	61.0	31	فرنسا	76.4	37	المملكة المتحدة	83.1
60	سريلانكا	57.6	32	سويسرا	76.1	38	النمسا	83.0
61	اندونيسيا	57.6	33	البرتغال	75.5	39	استونيا	82.7
62	كولومبيا	57.4	34	اليابان	74.0	40	إيطاليا	71.2
63	تونس	55.8	35	البحرين	74.0	41	كوسตารيكا	73.5
64	جمهورية الدومينican	54.9	36	سلوفاكيا	73.5	42	إلكوادور	71.8
65	السلفادور	54.8	37	الولايات المتحدة	71.8	43	غانا	69.7
66	الفلبين	53.8	38	إيطاليا	71.2	44	أنغولا	69.3
67	فيتنام	53.2	39	المغرب	70.5	45	روسيا	68.8
68	بنغلاديش	52.7	40	الصين	70.2	46	الجزائر	68.7
69	казخستان	52.6	41	جنوب أفريقيا	70.1	47	الأرجنتين	67.8
70	الإكوادور	52.3	42	كوسตารيكا	69.8	48	مصر	67.7
71	غانا	52.0	43	الأردن	69.7	49	كينيا	67.5
72	أنغولا	49.9	44	صربيا	69.3	50	ليبيا	67.3
73	روسيا	49.2	45	رومانيا	68.8	51	أوكرانيا	65.8
74	الجزائر	48.9	46	تايلاند	68.7	52	نيجيريا	65.4
75	الأرجنتين	48.3	47	تركيا	67.8	53	إيران	64.4
76	مصر	48.1	48	عمان	67.7	54	البرازيل	63.2
77	كينيا	47.9	49	المكسيك	67.5	55	أذربيجان	62.3
78	ليبيا	46.7	50	بلغاريا	67.3	56	فنزويلا	62.2
79	أوكرانيا	45.8	51	قطر	65.8	57	كوريا الجنوبية	78.0
80	نيجيريا	45.5	52	اليونان	65.4	58	المجر	77.3
81	إيران	42.8	53	السعودية	64.4	59	جمهوري التشيك	77.0
82	البرازيل	42.6	54	بيرو	63.2	60	ليتوانيا	78.2
83	أذربيجان	42.1	55	كرواتيا	62.3	61	كوريا الجنوبيّة	78.5
84	فنزويلا	27.4	56	الهند	62.2	62	تشيلي	78.2
						63	اسبانيا	78.5
						64	بولندا	78.8
						65	ليثوانيا	79.2
						66	مالطا	79.3
						67	تايوان	79.3
						68	إيرلندا	79.8
						69	كوريا الجنوبيّة	79.8
						70	المجر	79.8
						71	جمهوري التشيك	79.8
						72	تشيلي	79.8
						73	اسبانيا	79.8
						74	بولندا	79.8
						75	ليتوانيا	79.8
						76	مالطا	79.8
						77	كوريا الجنوبيّة	79.8
						78	تشيلي	79.8

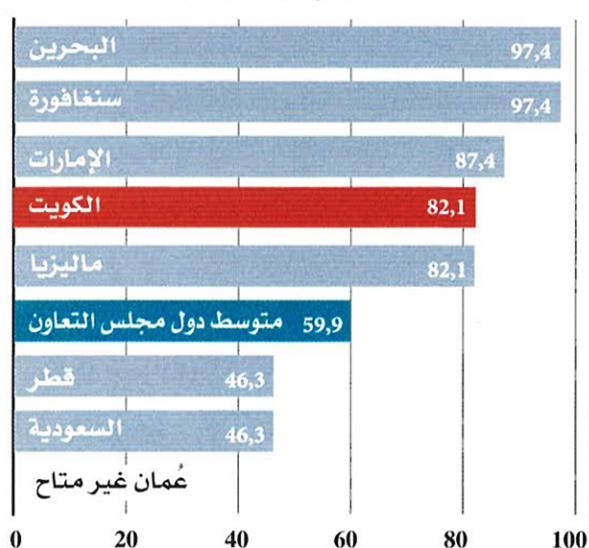
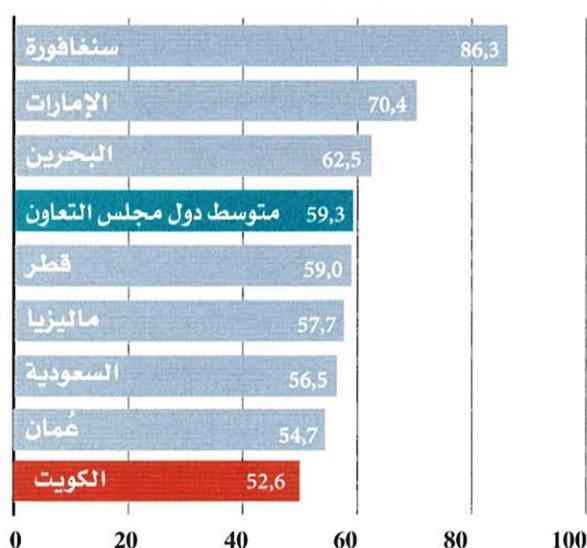
نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

الشكل 14: البيئة الجمركية- مقارنة دول مختارة



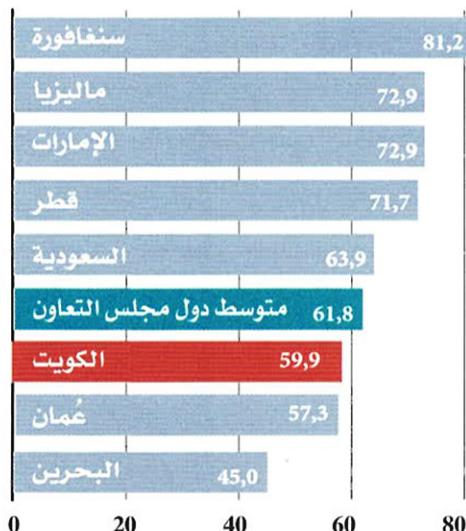
الإجراءات والخدمات العابرة للحدود

زمن التخلص الجمركي

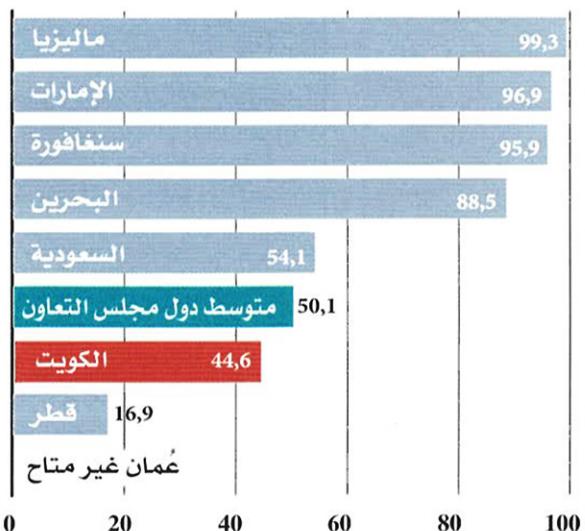


توقيت الشحنات

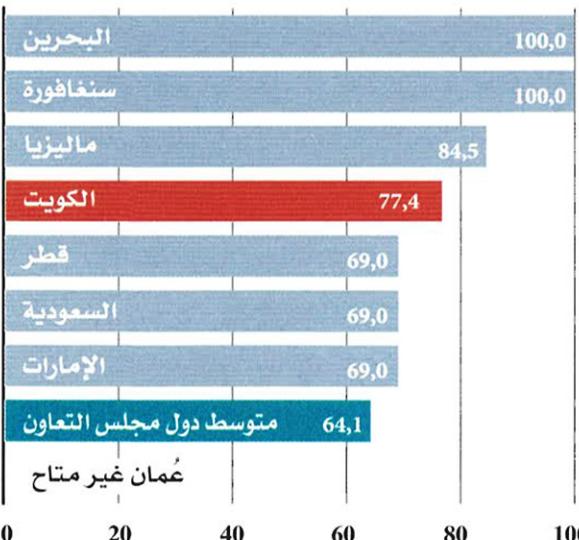
= الأسوأ : 0 = الأفضل

**التفتيش والفحص الجمركي**

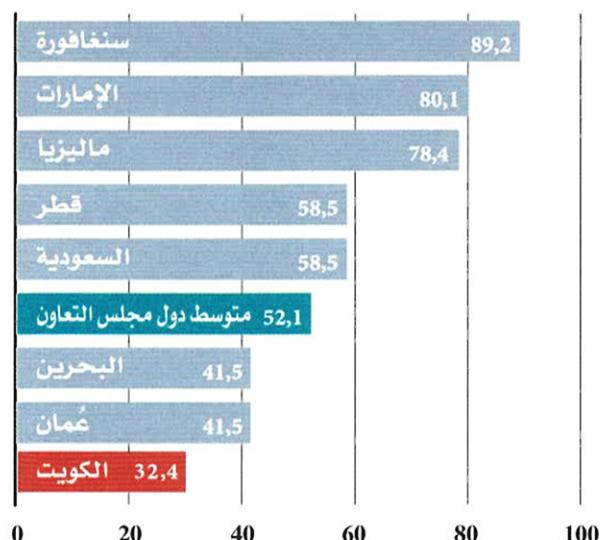
= الأسوأ : 0 = الأفضل

**الجهات الرسمية**

= الأسوأ : 0 = الأفضل

**التوثيق**

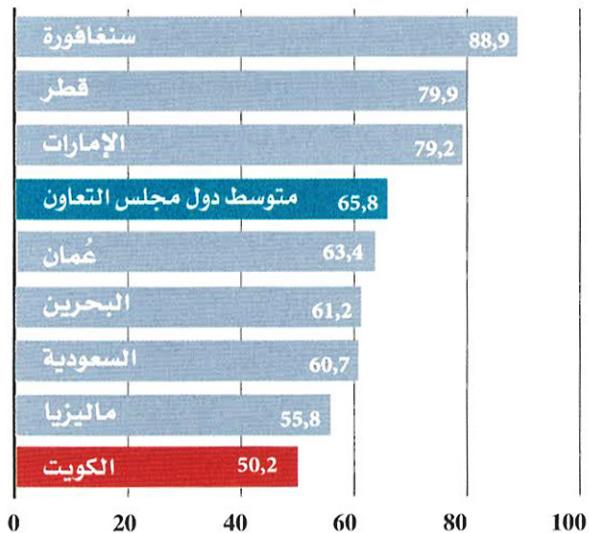
= الأسوأ : 0 = الأفضل



نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

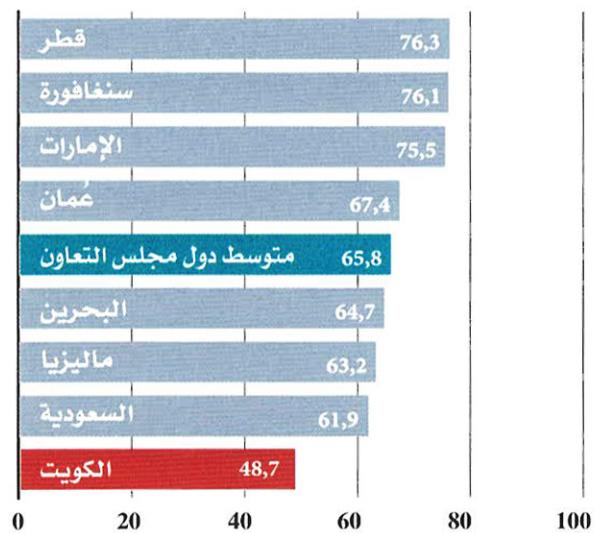
الرشوة

= الأسوأ : 100 = الأفضل



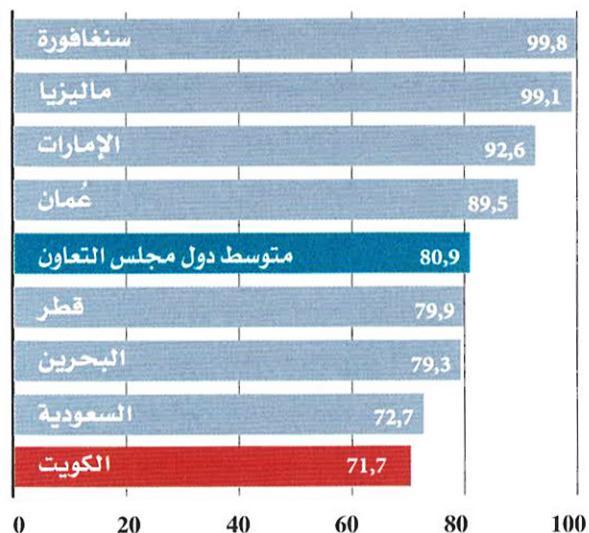
العوائق غير الجمركية

= الأسوأ : 100 = الأفضل



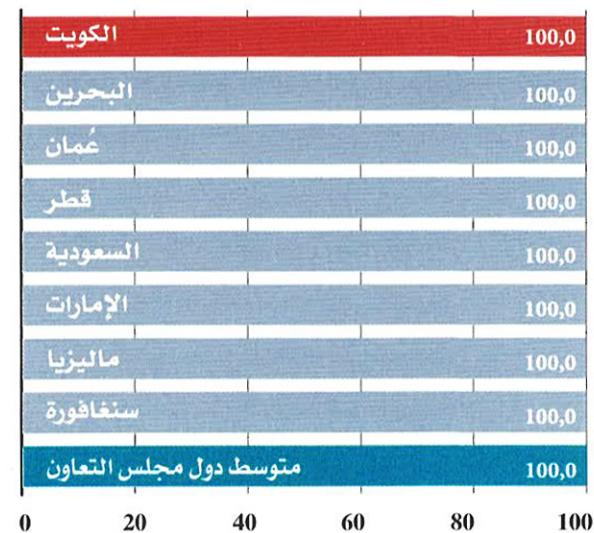
التكاليف الجمركية

= الأسوأ : 100 = الأفضل



الأحكام الاستباقية

= الأسوأ : 100 = الأفضل



١ - التفتيش والفحص

لا يعترض المشغلون بالتجارة على أسباب التفتيش والفحص؛ لكن الإرهاق في الإجراءات هو محل الاستياء.

تحل الكويت بسبب إجراءات التفتيش المرهقة لديها في المرتبة السابعة والسبعين، أي لاحقة على ليبيا وسابقة على أوكرانيا. واستناداً إلى بيانات البنك الدولي، يخضع 75 % من الواردات للتفتيش اليدوي، فيما يرى المسؤولون التنفيذيون المشمولون بمقابلات وحدة المعلومات أن النسبة الفعلية تقارب 100 %. ومن ثم، كانت إجراءات التفتيش والفحص من أهم الشكاوى التي أبدتها كل هؤلاء المسؤولين التنفيذيين تقريباً.

كما ناصر كل المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين تقريباً ممن التقىهم وحدة المعلومات فكرة مراعاة الاعتبارات الثقافية والدينية السائدة في الكويت؛ إلا أن معظمهم أعرب عن اعتقاده بأن الأمر تجاوز الحدود المعقولة كثيراً حتى انتفت الكفاءة عن إجراءات التفتيش المتبعه، فضلاً عن انتقاء المزايا الواضحة، فقدت الجدوى منها قياساً على الاعتبارات المعلنة رسمياً.

مطلوب استحداث إجراءات ذكية

يشتكى معظم المسؤولين التنفيذيين من بدائية إجراءات التفتيش والفحص، ومن مواجهة حتى كبار المستوردين في الكويت لإجراءات تفتيش تتسم بالإرهاق والصعوبة - مع ان كثيراً منهم سبق وأن كانوا يستوردون كميات كبيرة من البضائع لفترات طويلة دون مشكلات. وقد أعرب أحد مديرى سلاسل الإمداد عن ضرورة إنشاء قاعدة بيانات لتخزين البيانات المتعلقة بكل شحنة تخصل مستورداً أو مصدرراً من أجل تعزيز إجراءات التعامل الذكي مع متطلبات التفتيش والفحص. وبالمثل، يتساءل المسؤولون التنفيذيون عن أسباب تأخر الكويت عن تنفيذ إجراءات التصنيف اللوني التي تتقسم بموجبها البضائع إلى واردات عادية (اللون الأخضر)، وواردات مستجدة (اللون البرتقالي)، وواردات أخرى (اللون الأحمر).

معاناة زائدة في بعض القطاعات والمنتجات الجديدة

ترزداج إجراءات التفتيش صرامة بالنسبة لمستوردي الأطعمة والإلكترونيات والكيماويات ومنتجات السيارات. فعلى سبيل المثال، أعرب أحد كبار المديرين اللوجستيين بإحدى شركات السيارات عن استيائه الشديد من خضوع كل شيء من الأبواب وقطع الغيار والمكونات للتفتيش بصرامة متناهية. أما مستوردو الأغذية فيشتكون من ضرورة تقديم عينات من منتجات الأطعمة إلى الجهات البلدية بغرض الفحص، ما يزيد من معدل التأخيرات.

وبالمثل، اشتكت أحد مستوردي الأغذية من انه من الممكن ان تستغرق عملية تفتيش عادية في كثير من الأحيان 20 - 30 يوماً. ونظراً لأن الكويت بتشريعات صارمة للغاية بشأن تاريخ الصلاحية التي تصبح - والحال هذه - أقصر كثيراً من نظيراتها في مختلف أنحاء العالم، فإن ذلك يؤدي بشركات الأغذية إلى استيراد منتجات ذات فترة صلاحية قصيرة للغاية؛ وبذلك تزيد التكاليف المتکبدة في هذا الصدد.

وعن ذلك أفاد المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون لدى أحد موزعي المنتجات الرياضية بأن تفتيش منتجاته يعد أقل صرامة من المنتجات المنسوبة لقطاعات أخرى، إلا أن الاتساق في إجراءات التفتيش والفحص غير منتظم. ومن ذلك أن كل عبوة في شحنات شركته تخضع - أحياناً - للتفتيش والفحص؛ لكن الأمر يقتصر في أحيان أخرى على تفتيش عبواتين لا أكثر.

وتحدث عقبة ضخمة في مرحلة التفتيش والفحص عندما يستورد أحد التجار منتجًا جديداً، أو عندما يعذر على السلطات المختصة فهم طبيعة المنتج أو الغرض منه أو من أحد مكوناته. وقد اشتكى أحد مستوردي الأغذية من أنه عندما يحدث ذلك، غالباً ما يتم رفض الشحنة أو أنْ يضطر المستورد إلى طلب وثيقة إضافية لبيان المكون محل الاعتراض، ما يضيف أعباء توثيقية إلى الإجراءات الجمركية (انظر أدناه).

2 - أعباء التوثيق

إجراءات يدوية مكلفة ومضيعة للوقت

على صعيد الأعباء التوثيقية المنوطة بالمصدرين والمستوردين، يعتبر ان لدى الكويت منظومة مُرهقة بصفة خاصة، وبذلك تحل في المرتبة الثالثة والسبعين على المؤشر؛ أي سابقة على الجزائر ولاحقة على إيران. وكما هي الحال في إجراءات التفتيش والفحص، وجّه كل المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين ممن التقتهم وحدة المعلومات سهام النقد إلى أعباء التوثيق الجمركي. يستند هذا المؤشر إلى بيانات البنك الدولي في دليل مزاولة الأعمال، إذ تشير إلى أن الكويت تشرط في عام 2014 على المصدرين تقديم سبع وثائق وعلى المستوردين تقديم تسعة وثائق، ما يتطلب سبعة أيام وثلاثة عشر يوماً، على الترتيب.

وعلى شاكلة إجراءات التفتيش والفحص، ثمة تعليل جزئي لأعباء التوثيق الكبيرة باستدعاء الاعتبارات الثقافية والدينية المرعية في الكويت. فمثلاً، يشترط تقديم شهادة «الذبح الحلال» بالنسبة لمنتجات اللحوم بعد اعتمادها من مركز إسلامي رسمي.

لذلك، ينتقد المسؤولون التنفيذيون في مجالات الخدمات اللوجستية عدد الوثائق المطلوبة، وشرط اعتماد بعض الوثائق في دولة المنشأ، ولا سيما الإجراءات اليدوية المتكررة لاستيفاء الوثائق وإرسالها بشأن كل شحنة.

كما أن شرط استصدار كل الوثائق باللغة العربية يزيد من التكاليف بالنسبة لكثير من التجار. وجدhir بالذكر أن معظم الشركات تعتمد على وسطاء لوجستيين على دراية وافية بتفاصيل الإجراءات الازمة لإدارة الوثائق. ويشير الكثير من المسؤولين التنفيذيين إلى دراية هؤلاء الوسطاء المتزايدة بالإجراءات المطلوبة، الأمر الذي يسّر الأعباء بمقدار بسيط. لكن التكاليف الكبيرة للاستعانة بهؤلاء الوسطاء يخل بميزة تنافسية للتجارة في الكويت.

استياء التجار من عدم اتساق الإجراءات

ثمة شكوى أخرى شائعة مفادها عدم معرفة التجارة المسبقة بالوثائق المطلوبة تحديداً من أجل تخلص الواردات؛ ما يضطر التجار للاستعانة بوسطاء استجلاءاً للأمور. لكن سلطات الجمارك ما تزال تطلب - في الغالب - وثائق أو شهادات إضافية قبل الإفراج عن أي منتج، الأمر الذي يزيد من حدة التأخيرات والتكاليف. يتوقف العدد المحدد للوثائق المطلوبة على طبيعة الواردات؛ فمثلاً، تتطلب الكثير من قطع غيار السيارات استصدار تقرير يثبت الفحص الفني.

الحاجة الماسة لأنتمة الإجراءات

أعرب معظم المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين عن توقعهم إلى تدشين نظام شفاف أحادي المنفذ بإجراءات مؤتممة بالكامل؛ فوجود نظام كهذا من شأنه إتاحة قائمة كاملة بالوثائق الازمة لكل نوع من الواردات. ومن

خلال بوابة إلكترونية، يمكن للتجار تقديم الوثائق بأنفسهم، فتنتهي بذلك الحاجة إلى تكاليف الوسطاء الباهظة. ومن الممكن أيضاً إعادة استخدام الوثائق السابقة وتعديلها، بدلاً من الاضطرار إلى تقديم وثائق جديدة في كل مرة. وأخيراً، سيتاح تقديم الوثائق إلكترونياً بالعربية أو بالإنجليزية.

إلا أن عدداً من المسؤولين التنفيذيين قد أعرب عن عدم تفاؤله إزاء رغبة السلطات الحقيقة في تنفيذ نظام كهذا، إذ تعللت السلطات باحتمال تسريح بعض موظفي الجمارك جراء تنفيذ هذا النظام، وهو ما لا تود السلطات حدوثه.

الشكل 15: الوثائق التي تطلبها سلطات الجمارك الكويتية

وثائق الواردات	وثائق الصادرات
بوليصة الشحن	بوليصة الشحن
أمر الإفراج عن البضائع	أمر الإفراج عن البضائع
شهادة المطابقة	شهادة المنشأ
شهادة المنشأ	الفاتورة التجارية
الفاتورة التجارية	تصريح الجمارك بالتصدير
الفاتورة الفنصلية	报关单和取样报告
تصريح الجمارك بالاستيراد	قائمة التغليف
报关单和取样报告	报关单和取样报告
قائمة التغليف	报关单和取样报告
إيصالات المناولة بالمحطات	报关单和取样报告

المصدر: البنك الدولي

3 - العوائق بخلاف التعرفة الجمركية

الالتزام بالمعايير الرفيعة مطلب مقبول؛ لكن الاشتراطات مبالغ في صرامتها

على صعيد تقييم المتطلبات المصنفة ضمن العوائق بخلاف التعرفة الجمركية، تحل الكويت في المرتبة السابعة والستين، سابقة على البرازيل وأوكرانيا. وبذلك تتأخر الكويت كثيراً عن سنغافورة (المرتبة الرابعة) وมาлиزيا (المرتبة الثانية والعشرون) وكذلك عن دول مجلس التعاون الخليجي التي تتراوح مراتبها بين الثالثة (قطر) والخامسة والعشرين (السعودية).

وقد كشفت العديد من المقابلات عن أهم العوائق بخلاف التعرفة الجمركية في الكويت باعتبارها متمثلة في اشتراطات وضع الملصقات والمعايير الصحية التي تواجه المستوردين، لا سيما مستوردي الأطعمة والسيارات والإلكترونيات.

وفي هذا الصدد، أقر معظم ضيوف المقابلات بضرورة وضع المعايير الصارمة لضمان سلامة المنتجات وصلاحيتها للاستهلاك، وللحقيقة من مراعاتها الاعتبارات الثقافية والدينية المرعية في الكويت.

إلا أن معظم ضيوف المقابلات استشعروا الصرامة المبالغ فيها في الاشتراطات المنوط بالمستوردين الوفاء بها، فضلاً عن استثنائهم من التكاليف الإضافية التي يتکبدونها حتى أتت على ميزة تنافسية للكويت؛ وهي تكاليف يتذرع تبريرها.

ونخص بالذكر من تلك الاشتراطات شرط ترجمة كل معلومات الملصقات إلى العربية، الأمر الذي يشق كاهم المستوردين الذين يضطرون - والحال هذه - إلى التوابل بشكل وثيق مع الموردين للوفاء بهذا الشرط على الوجه المناسب. ويؤدي الإخفاق في الالتزام - ولو بمقدار ضئيل - إلى رفض الشحنة. وفي هذا السياق، يفيد أحد مديرى الخدمات اللوجستية الغذائية بأنه يُشترط تضمين الملصق قدرًا كبيرًا من المعلومات من بينها اسم الجهة المصنعة واسم المنتج الغذائي وتركيبته (أي المكونات والإضافات، بما فيها الدهون والزيوت) والوزن الصافي والوزن الإجمالي، فضلاً عن بيان دولة المنشأ وتاريخي الإنتاج والصلاحية.

وعلى غرار إجراءات التوثيق، ثمة تحد شائع ماثل أمام مستوردي الأغذية؛ ومفاده أنه إذا لم تفهم السلطات طبيعة مكون بعينه من مكونات الشحنة على وجه التفصيل بحسب المسجل على الملصق، فإن مصير الشحنة قد يكون التعليق أو الرفض.

4 - الإجراءات والخدمات العابرة للحدود

وفرة زائدة في الموظفين ونقص في الكفاءة

تسجل الكويت أداءً ضعيفاً نسبياً من حيث الإجراءات والخدمات العابرة للحدود؛ فهذا المكون معنى بتقييم الأعباء النسبية والكافحة الفعلية لتلك الإجراءات ومدى الجودة في خدمات المساندة المقدمة من سلطات الجمارك والجهات ذات الصلة. وفي هذا الخصوص، تأتي الكويت في المرتبة الثانية والخمسين، أي لاحقة على الفلبين وسابقة على كرواتيا. وبذلك تتأخر عن جميع دول مجلس التعاون الخليجي التي تتراوح مراكزها بين العشرين (الإمارات) والثامن والأربعين (عمان). كما أنها متاخرة عن ماليزيا (بمجيئها في المرتبة الثامنة والثلاثين) وسنغافورة التي تحتل المرتبة الأولى.

ويرى العديد من المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين أن سلطات الجمارك تحظى بوفرة زائدة في الموظفين، مقرونة بعزوّف عن الاستعانة بالتقنيات الحديثة التي من شأنها تيسير الإجراءات ورفع كفاءتها. فيما يرى عدد من ضيوف المقابلات أن الموظفين لا يتمتعون بالقدر الكافي من حسن التعامل أو الكفاءة. إلى ذلك، ألمع الكثيرون من هؤلاء الضيوف إلى ضرورة استحداث خط مساعدة جديد يمتاز القائمون عليه بالمهنية من أجل خدمة العملاء على مدار 24 ساعة وطوال أيام الأسبوع من خلال الرد والتحدث، وبذلك يتمنى للتجار طرح استفساراتهم وتلقى الإجابة عليها سريعاً. وأفاد أحد مديرى سلاسل الإمداد بأنه ينبغي بالسلطات الجمركية الأخذ بمعايير «سيغما الستة»⁽³⁾ بغية الارتقاء بكفاءة الإجراءات.

في المقابل، يرى أحد مديرى سلاسل الإمداد أن الخدمات المقدمة من سلطات الجمارك «مناسبة»، وأنه لم يواجه أي مشكلات كبيرة معها؛ لكنه كان أشدّ نقداً للسلطات البلدية نظراً لدورها في تخليص

(3) وهذه المعايير عبارة عن مجموعة من الأدوات والأساليب المصممة لتقليل الزمن المطلوب لتقديم البضائع أو الخدمات. كما أنها مصممة لتحسين كفاءة الإجراءات وتقليله ثمانية أنواع من الفاقد، منها فاقد الوقت والموهبة المهدرة.

الواردات، إذ يرى أنها «منعدمة الكفاءة». وهناك رأي موافق للرأي السابق، وهو صادر عن مدير إدارة تجارية، إذ يرى أن كلاً من سلطات الجمارك والبلدية ينبغي أن تخضع لمراجعة خارجية لرصد أهم مواطن التطوير المطلوب.

انعدام المهنية وعدم المساواة في معاملة مختلف التجار

يرى أحد المستوردين أن المهنية منعدمة بين موظفي الجمارك والبلدية؛ وعزز رأيه بواقعة تخلها مطالبته بتقديم وثائق إضافية بخصوص الكيماويات غير الخطرة المستخدمة في محرك السيارة. ولذلك يرى أنه يصعب التعامل مع السلطات، مع تكرار الإحالة من شخص لآخر دون القدرة على اتخاذ القرار.

وهناك آخرون من ضيوف المقابلات يشيرون إلى المعاملة التفضيلية من جانب السلطات لبعض التجار نظراً لوجود علاقات تجمع بينهم. ومن هنا كان تلميح أحد مديرى الخدمات اللوجستية إلى ضرورة وجود روابط و«علاقات شخصية مع السلطات»، وهو ما يعتبر تحدياً كبيراً. كما ذكر البعض تحدياً آخر متمثلاً في ضرورة التحدث بالعربية مع مسؤولي الجمارك.

5- البيئة التنظيمية

بعد مكون استخدام التكنولوجيا، يأتي مكون البيئة التنظيمية من حيث سوء الأداء في مجال التيسير التجاري بالكويت. تحل الكويت في المرتبة الستين، متأخرة بذلك عن كل دول مجلس التعاون، ويزيد التأخير عن كل من سنغافورة (في المرتبة الثانية) وماليزيا (المرتبة الثامنة عشرة). وتأتي السعودية في المرتبة الثانية من حيث قصور الأداء بين دول المجلس، بينما تحل في المرتبة التاسعة والأربعين على المؤشر.

يركز مكون البيئة التنظيمية في مؤشر التيسير التجاري على التشريعات الحكومية لشؤون التجارة، غير أنه يشمل أيضاً البيئة التنظيمية الأوسع نطاقاً لما لها من أثر على الشركات العاملة في الدولة.

وعلى ذلك، تسجل الكويت أسوأ أداء على صعيد المعطيات التي تقيس العبء التنظيمي بصفة عامة. تحل الكويت في المرتبة الحادية والثمانين، لتكون بذلك من أسوأ الدول أداءً على المؤشر؛ إذ لا تسبق سوى إيطاليا والبرازيل وفنزويلا. في المقابل، تحل سنغافورة في المرتبة الأولى على المؤشر، تليها قطر ثانية والإمارات خامسة، وعمان سادسة وماليزيا سابعة، والبحرين ثامنة على المؤشر، فيما تحل السعودية في المرتبة الثانية والعشرين.

إلا أن الكويت تحظى بأداء أفضل على صعيد سهولة التعامل مع التشريعات، إذ تحل في المرتبة السابعة والثلاثين على قدم المساواة مع إندونيسيا، ولاحقة على الهند مباشرةً. لكن الملاحظ أن أداء الكويت متاخر عن كل دول مجلس التعاون الخليجي، ومتاخر -بالطبع- عن سنغافورة (في المرتبة الحادية عشرة) وماليزيا (في المرتبة الخامسة عشرة).

وبالمثل، تحل الكويت في المرتبة الرابعة والأربعين على صعيد الكفاءة في الإطار القانوني لفض النزاعات، أي لاحقة على أذربيجان والهند وسابقة على كوستاريكا. لكن الملاحظة المتكررة هي أن أداء الكويت متاخر عن كل دول مجلس التعاون الخليجي، ومتاخر أيضاً عن سنغافورة (في المرتبة الأولى) وماليزيا (في المرتبة الخامسة عشرة).

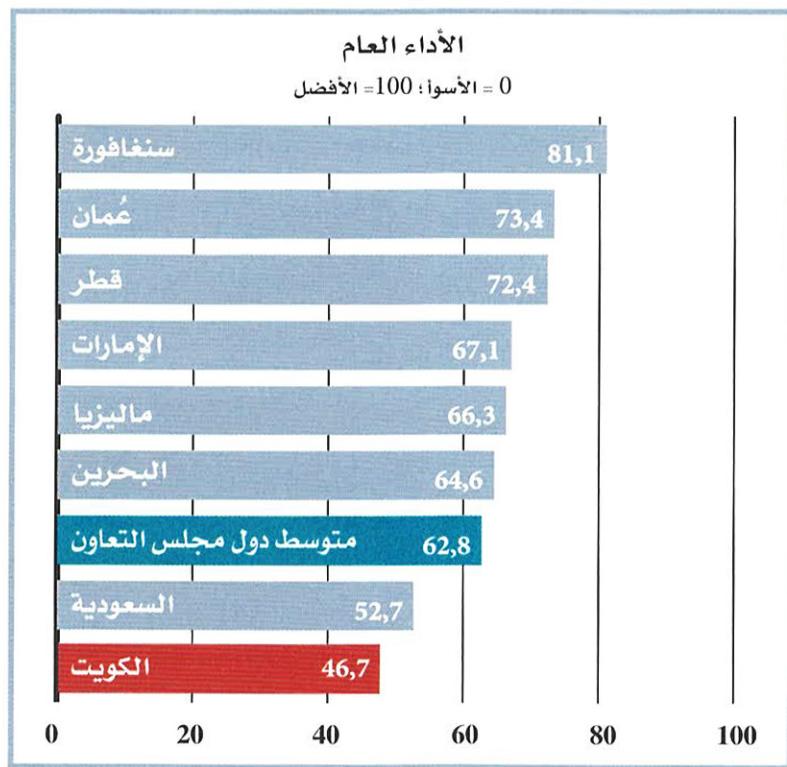
وأخيراً، وعلى صعيد التشريعات التجارية، تحل الكويت في المرتبة الستين؛ ويرسخ هذا الترتيب نشر كل التشريعات الحكومية للشأن التجاري في جريدة رسمية، إلا أن نشرها في الأوساط التجارية وإشراكها في سن التشريعات يُعد محدوداً، كما سيرد بيانه لاحقاً.

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

الشكل 16: البيئة التنظيمية- التصنيف العام والأداء

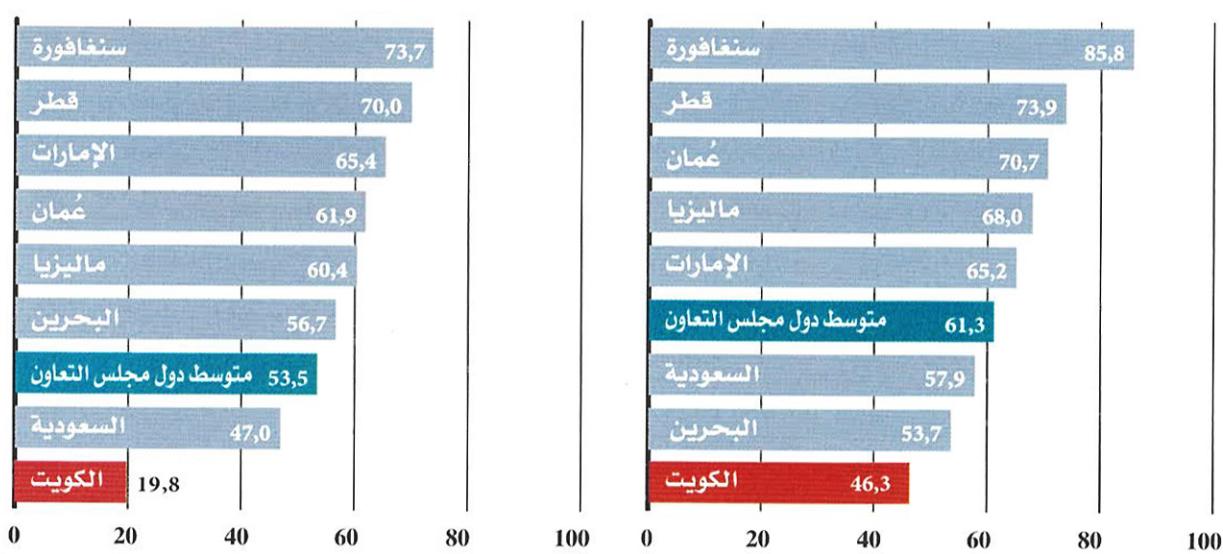
الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب	الدولة	النتيجة/100	الترتيب
بلغاريا	48.8	57	استراليا	61.2	29	فنلندا	82.9	1
بولندا	48.1	58	إسرائيل	59.7	30	سنغافورة	81.1	2
جمهورية التشيك	47.5	59	تركيا	59.3	31	نيوزيلندا	77.6	3
الكويت	46.7	60	قبرص	59.1	32	السويد	76.1	4
بنغلاديش	46.4	61	казاخستان	59.0	33	سويسرا	75.8	5
المجر	45.6	62	كينيا	58.9	34	هولندا	74.6	6
الجزائر	45.3	63	فرنسا	58.8	35	هونغ كونغ	74.3	7
سلوفينيا	44.9	64	غانا	58.7	36	عمان	73.4	8
تايلاند	44.8	65	كوسตารيكا	58.6	37	المملكة المتحدة	72.8	9
تونس	44.0	66	بلجيكا	58.0	38	قطر	72.4	10
البرتغال	43.1	67	الهند	57.0	39	النرويج	72.0	11
كرواتيا	42.8	68	المغرب	56.8	40	كندا	70.2	12
روسيا	42.3	69	سريلانكا	56.2	41	ألمانيا	69.9	13
سلوفاكيا	42.2	70	نيجيريريا	55.7	42	أيرلندا	68.2	14
أوكرانيا	42.1	71	اندونيسيا	55.2	43	تشيلي	67.2	15
إيطاليا	41.6	72	اسبانيا	54.2	44	جنوب أفريقيا	67.1	16
الأرجنتين	41.0	73	الإكوادور	54.0	45	الإمارات	67.1	17
فيتنام	40.8	74	جمهورية الدومينican	53.6	46	ماليزيا	66.3	18
رومانيا	40.4	75	كوريا الجنوبية	53.4	47	استونيا	66.0	19
لبنان	39.2	76	المكسيك	52.9	48	الأردن	64.7	20
اليونان	36.9	77	السعودية	52.7	49	البحرين	64.6	21
صربيا	36.8	78	ليتوانيا	52.7	50	النمسا	64.6	22
البرازيل	36.7	79	باكستان	52.3	51	الولايات المتحدة	64.4	23
فنزويلا	33.8	80	لاتفيا	52.2	52	الصين	63.8	24
مصر	33.8	81	كولومبيا	52.1	53	تايوان	63.4	25
إيران	33.3	82	السلفادور	50.8	54	اليابان	63.3	26
أنغولا	32.3	83	بيرو	50.8	55	الدنمارك	62.6	27
لبيا	31.3	84	الفلبين	49.1	56	أذربيجان	61.4	28

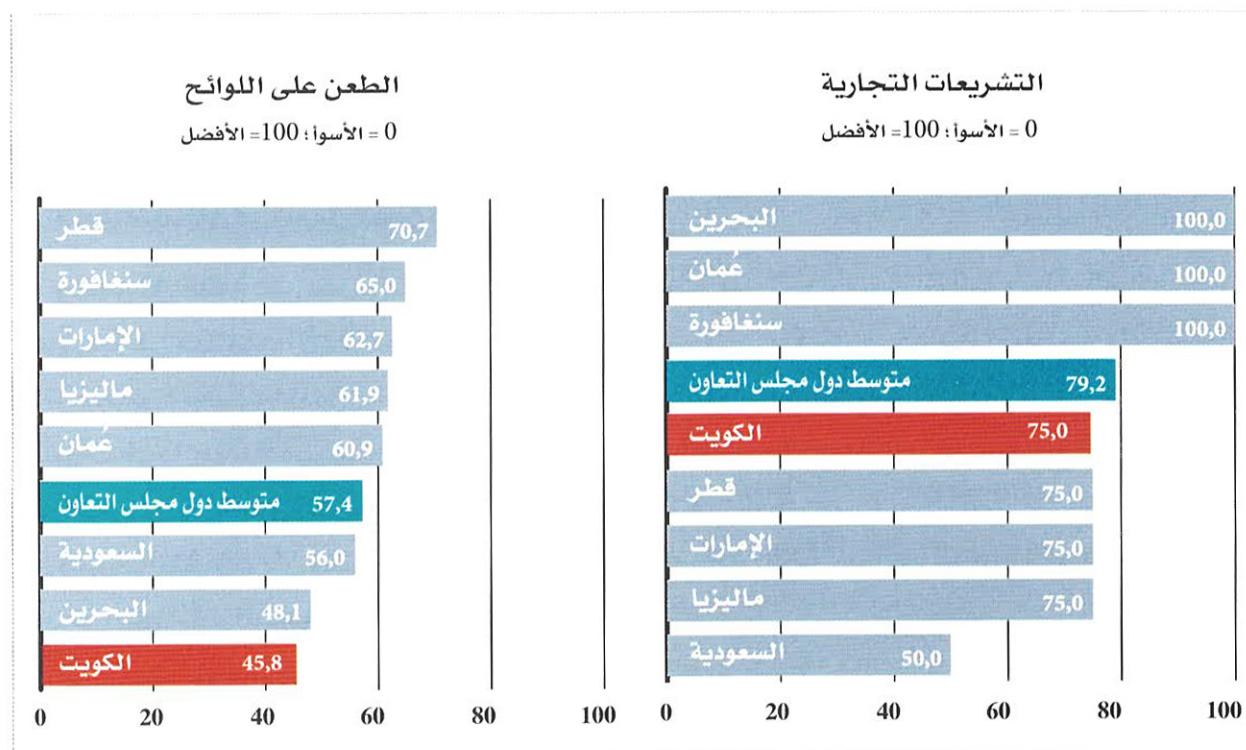
الشكل 17: البيئة التنظيمية - مقارنة دول مختارة



العبء التنظيمي
الأسوأ = 0 الأفضل = 100

سهولة فض النزاعات
الأسوأ = 0 الأفضل = 100





1 - العباء التنظيمي

شكوى التجار من ثقل العباء التنظيمي

رأينا ان الكويت تحل في المرتبة الحادية والثمانين من أصل 84 دولة على المؤشر من حيث ثقل العباء التنظيمي بصفة عامة، أي سابقة على إيطاليا والبرازيل وفنزويلا فقط. في المقابل، تحل سنغافورة في المرتبة الأولى على المؤشر، تليها قطر ثانية والإمارات خامسة، وعمان سادسةً وماليزيا سابعة، والبحرين ثامنة على المؤشر، فيما تحل السعودية في المرتبة الثانية والعشرين.

ومن ثم، فإن الفجوة بين الكويت وجاراتها بدول المجلس كبيرة حقاً، لكن أداء الكويت الضعيف لم يكن مفاجئاً بصفة عامة للمسؤولين التنفيذيين اللوجستيين الذين قابلتهم وحدة المعلومات؛ إذ أكد معظمهم على أن إنشاء شركة في الكويت يشكل تحدياً تنظيمياً كبيراً. واستناداً لبيانات البنك الدولي، فإن متوسط الوقت المطلوب لإنشاء شركة في الكويت هو 32 يوماً لاستيفاء 12 إجراء. وبذلك تتأخر الكويت عن المتوسط البالغ 19.8 يوماً وثمانية إجراءات في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

شكوى متكررة من اشتراط الشراكة مع شركة محلية

إن اشتراط الشراكة مع شركة كويتية محلية لدخول السوق المحلية كان مصدر شكوى خاصة من العديد من المسؤولين التنفيذيين لما ينطوي عليه من قيود وما يتربّ عليه من أثر سلبي واضح على الميزة التنافسية بالنسبة لهم. ومن المنطلق ذاته، يرى أحد مديرى الخدمات اللوجستية أنه من الصعوبة البالغة

بمكان تدشين شركة في الكويت دون الارتباط بشركة محلية. غير أن البعض الآخر أشار إلى أن هذا الشرط غير قائم في كل الأحيان بالضرورة، لا سيما في ما يخص الشركات عالية التقنية، والشركات ذات شبكات التسويق العالمية.

صعوبات باللغة في العمل ضمن قطاع الأغذية

ينطوي كل قطاع على تشريعات محددة تفرض تكاليف على التجار، غير أن التشريعات الحاكمة للبيئة التنظيمية في قطاعات الأغذية وتجارة التجزئة والبتروكيماويات والإلكترونيات تعتبر منطوية على تحديات باللغة الصعوبة بحسب المعنيين. وكما سلف بيانه، تفرض التشريعات الكويتية الصارمة بشأن فترة صلاحية المنتجات قيوداً خاصة على مستوردي الأغذية، ما يعني اقتصار الواردات القابلة للبيع في السوق الكويتية على الواردات من الدول القريبة في ظل تلك القيود. وكما هي الحال على صعيد أعباء التوثيق، أفاد العديد من ضيوف المقابلات بأن اشتراط تقديم المعلومات والتحديثات باللغة العربية وحدها بحكم القانون زاد من صعوبة الإجراءات المتعلقة بتلك المعلومات.

تقييد الاستثمار الأجنبي المباشر بسبب العبء التنظيمي

من الآثار الملحوظة للعبء التنظيمي بدولة الكويت ضعف القطاع الخاص ومحدودية تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إليه. وكما أوردنا آنفًا، فإن الحجم المتواضع للقطاع الخاص في الكويت يؤثر على أدائه في مجال التيسير التجاري كونه يقييد قدرة شركات الخدمات اللوجستية على الاستثمار في الأساطيل الكبيرة بسبب محدودية فرص السوق المتاحة.

وبالنظر إلى تلك التحديات، فقد أقرت الحكومة الكويتية قانوناً جديداً للشركات التجارية لسنة 2012 كما أصدرت قانون تشجيع الاستثمار المباشر لسنة 2013. وقد جاء القانونان ليحلما محل القانونين المعمول بهما قبلهما منذ عام 1960 و2001 على الترتيب. يهدف القانونان إلى تيسير مزاولة الأعمال في الكويت وتسيير الاستثمار المحلي والأجنبي فيها، وذلك بضبط الإجراءات الإدارية واستحداث هيئة جديدة يناظر بها اجتذاب الاستثمارات الأجنبية.

وقد أقر مجلس الأمة القانونين خلال الفترة من مارس إلى مايو 2013. يعول القانونان الجديدان على قانون الخصخصة الذي حظي بدراسة طويلة وأقره البرلمان عام 2010، فاتحاً المجال أمام الشركات الأجنبية والخاصة لتقديم جميع الخدمات العامة تقريباً ولمشاركة الشركات المملوكة للدولة.

وبالرغم من أن قانون تشجيع الاستثمار المباشر يوضح ويتوسع في عدد القطاعات الاقتصادية المفتوحة أمام الاستثمار الخاص، فإن حظر الدستور للملكية الأجنبية بالنسبة للموارد الطبيعية في الكويت يظل عائقاً أمام اجتذاب الاستثمار الأجنبي المطلوب في قطاع الطاقة. لكن ثمة تقدم ملموس في مشاريع أخرى طويلة الأمد، مثل خصخصة الخطوط الجوية الكويتية، وأول مشروع مستقل لتوفير المياه والطاقة بالدولة في منطقة الزور.

جاء تأسيس الشركة الكويتية للتأمين الصحي في عام 2011 كخطوة محورية في مساعي الحكومة الكويتية لتعزيز مشاركة القطاع الخاص من خلال إقامة شراكات طموحة بين القطاعين العام والخاص في قطاعي الرعاية الصحية والبنية التحتية. لكن القلق ما زال قائماً إزاء مدى جاذبية إطار الشراكة بين القطاعين بالنسبة للمستثمرين. لقد جاء إسناد عقد مشروع الزور إيداناً بأول شراكة بين القطاعين في الكويت منذ تأسيس الجهاز الفني لدراسة المشروعات التنموية والمبادرات في عام 2008.

من المتوقع أن يخفف قانون الشركات التجارية من اشتراط نسبة 51% من رأس مال الشركات الكويتية بيد مستثمر كويتي لأنواع بعينها من الشركات أو في قطاعات محددة. وهو ما سيتضح من خلال اللوائح التنفيذية التي لم تصدر بعد.

وأخيراً، ثمة آمال عريضة بأن الإجراءات التنظيمية ستكون أيسر بكثير في المناطق الاقتصادية الثلاث الخاصة المقترحة، وهي المناطق التي تعتمد هيئة تشجيع الاستثمار المباشر إنشاءها.

2 - سهولة فض النزاعات

فض النزاعات مع السلطات بصفة مباشرة هو الخيار المفضل

تحل الكويت في المرتبة الرابعة والأربعين على صعيد الكفاءة في الإطار القانوني لفض النزاعات، أي لاحقة على أذربيجان والهند وسابقة على كوستاريكا. لكن الملاحظة المتكررة هي أن أداء الكويت متاخر عن كل دول مجلس التعاون الخليجي، ومتاخر أيضاً عن سنغافورة (في المرتبة الأولى) وماليزيا (في المرتبة الخامسة عشرة).

وقد أفاد العديد من المسؤولين التنفيذيين بأنهم يفضلون حل النزاع حال نشوئه مع السلطات بصورة مباشرة، بدلاً من اللجوء إلى التقاضي أمام المحاكم. ليس في هذا الرأي ما يدعو للدهشة؛ فاستناداً إلى بيانات البنك الدولي، يستغرق النزاع التعاقدى في الكويت 18 شهراً في المتوسط لحين فضه من خلال المحاكم، لا سيما في ظل إجراءات مطلوبة تصل إلى 50 إجراء هي في مجملها أسوأ من نظيراتها بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

من جانب آخر، قال أحد المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين أن شركته تستخدم موظفاً مكلفاً بمد جسور العلاقات مع السلطات التنفيذية المعنية، ولذلك كانت جهود هذا الموظف عنصراً رئيساً في تسوية النزاعات متى نشب. كما أفاد المسؤول التنفيذي نفسه بأن السلطات تبدي الاستعداد لتسوية النزاعات ودياً بمجرد إثبات الشركة سلامتها أوضاعها، لكنه أشار أيضاً إلى بطء الإجراءات وطولها.

كما أفاد العديد من المسؤولين التنفيذيين بأن الاتصال بالسلطات سهل نسبياً، لكن الصعوبة البالغة تكمن في عرض الخلاف وتلقي رد محدد عليه. غالباً ما يحال طرف الخلاف إلى سلطات أخرى، ما يعني وقتاً أطول لحين التوصل إلى حل. وقد أشار أحد المسؤولين التنفيذيين إلى أن السلطات قد تكون غير مرنة

للغایة في ما يخص بعض التشريعات، وأن بعض الممارسات المخالفه لازمة في الغالب لتسوية النزاعات.

ثمة خيار آخر شائع لتسوية النزاعات في الكثير من الدول؛ ألا وهو التحكيم. وفي الكويت، تنص الكثير من الشركات الأجنبية على التحكيم في عقودها. غير أن التحكيم نادراً ما يكون طريقة لتسوية النزاعات، إذ تلجأ الشركات إلى التفاوض على حل توافقي.

وفي الحالات التي تلجأ فيها الشركات للتحكيم، تفضل معظم الشركات الأجنبية مباشرة إجراءاته في الخارج، وليس في الكويت. تجدر الإشارة إلى أن الكويت عضو في اتفاقية نيويورك للاعتراف بأحكام التحكيم الأجنبي، وذلك بحسب إفادة خبير قانوني حاورته وحدة المعلومات، وأنها تحظى بسجل قوي نسبياً في إنفاذ أحكام التحكيم الأجنبي.

أما الخيارات الأبرز للتحكيم المحلي في الكويت فهما التحكيم القضائي أو اللجوء لمركز التحكيم التابع لغرفة التجارة والصناعة.

وسعياً إلى دعم اللجوء إلى التحكيم على نطاق أوسع، يقترح المسؤولون التنفيذيون الذين التقتهم وحدة المعلومات إقرار قانون شامل لتنظيم إجراءات التحكيم في الكويت. كما يشيرون إلى الوضع الضعيف للغاية للوساطة التفاوضية في الكويت، ويقترحون ضرورة تعزيز هذا المسار بوصفه حلاً بديلاً لتسوية النزاعات.

3 - التشريعات التجارية

نشر التشريعات الجديدة وقلة الوعي بها في الأوساط التجارية

على صعيد الوعي بالتشريعات التجارية، تحل الكويت في المرتبة الستين على قدم المساواة مع ماليزيا وقطر والإمارات. وبهدف هذا المكون إلى رصد مدى وعي التجار والمسؤولين التنفيذيين اللوجستيين بالتشريعات الجديدة الحاكمة للشؤون التجارية ودرجة إعلامهم بها قبل إصدارها.

ويرسخ هذا الترتيب نشر كل التشريعات الحاكمة للشأن التجاري في جريدة رسمية، على أن يتم تداولها بين وكلاء الشحن أيضاً.

لكن بالرغم من ذلك ثبت أن الكثير من المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين يعوزهم الوعي بالتشريعات الجديدة حتى بعد إصدارها. وقد أورد العديد من المسؤولين التنفيذيين من ضيوف المقابلات أمثلة لرفض تخلص بضائعهم بسبب إصدار تشريع جديد لا علم لهم به. كذلك ذكر مدير إحدى شركات الأغذية مثلاً حديثاً لهذه المشكلة، وهي واقعة تسببت في تحويل شركته خسارة مالية كبيرة. فبعد أن اتخذت ترتيباتها لاستيراد شحنة كبيرة من الفلفل الأحمر من الهند، أخبرتها سلطات الجمارك عند التخلص بأن الشحنة غير مسموح بدخولها البلاد عملاً بمقتضى تعديل تشريعي حديث.

ثمة جدل بشأن الملوم في قلة الوعي؛ هل هي الحكومة أم الشركات نفسها التي لا بد لها من الاطلاع على كل جديد في التشريعات المعلنة حديثاً.

ومن ثم، يتطلع المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون إلى وضع نظام جديد مدعوم بنظام الإخطارات عبر البريد الإلكتروني والندوات التوجيهية.

ثمة عنصر رئيس مفقود في مؤشر التشريعات التجارية جراء انعدام البيانات ذات الصلة؛ ألا وهو مدى استشارة المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين وإطلاعهم - من عدمه - على مضمون التشريعات المحتمل سنها، وقد أورد معظم المسؤولين التنفيذيين من ضيوف المقابلات هذا العنصر باعتباره من التحديات الكبرى في الكويت، كما أشار معظمهم إلى عدم تلقيهم أي إخطارات بالتشريعات المعتمد سنها، فضلاً عن عدم استشارتهم بشأنها أصلاً.

يرى العديد من المسؤولين التنفيذيين أن البيئة الحالية في الكويت لا يمكن أن تفضي إلى إبداء الآراء على نحو أمين ومنفتح بين الجهات التنظيمية والسلطات والتجار؛ ما حدا بأحد المسؤولين التنفيذيين إلى عقد مقارنة بين هذا الوضع ونظيره في دول مجلس التعاون الخليجي، لا سيما في دبي، حيث أفاد بأن ممثلي من مختلف سلطات الجمارك يعقدون اجتماعات وندوات جماعية في أغلب الأحوال مع المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين الناطقين بالعربية وبغيرها.

وهناك عنصر آخر مفقود في هذا الصدد، ألا وهو المدة الممنوحة للشركات بغية تنفيذ التشريعات الجديدة؛ فوفقاً لأحد المسؤولين التنفيذيين، يجري التخطيط للكثير من الشحنات قبل أشهر عديدة من تاريخ وصولها، ولذلك ينبغي التزام حد أدنى قوامه ستة أشهر للإخطار المسبق بسن تشريعات جديدة حتى يتسعن للمسؤولين التنفيذيين تخطيط أعمالهم بناءً على ذلك. ويرى المدير نفسه أن الإخطارات الحالية لا ترسل إلا في اللحظة الأخيرة، ما يعني وقتاً ضئيلاً للغاية للنظر في إجراءات التنفيذ.

يشترك معظم المسؤولين التنفيذيين من ضيوف المقابلات في طلبات ينشدون منها تحسين الإجراءات باستحداث نظام إلكتروني للإخطار في الكويت؛ على أن يشتمل النظام على توجيه إخطارات بكل التغييرات التنظيمية عبر وسائل الإعلام (شاملة وسائل الإعلام غير الناطقة بالعربية) قبل ستة أشهر على الأقل من سريان التشريع. كما ينبغي أن يتبع النظام المأمول للمسؤولين التنفيذيين اللوجستيين التسجيل عبر بوابة إلكترونية لتلقي الإخطارات عبر البريد الإلكتروني بكل التغييرات التنظيمية؛ مع إرسال تلك الإخطارات باللغتين العربية والإنجليزية. وأخيراً، ينبغي تمكين مسؤولي العلاقات العامة بالشركات من حضور ندوات توجيهية لمناقشة التشريعات المقرر سنها أو تعديلها.

5 - استخدام التكنولوجيا

الخلاصة: سعي السلطات المعنية للأخذ بالเทคโนโลยيا الحديثة

تحظى الكويت على مستوى استخدام التكنولوجيا حسب تصنيف المؤشر بأداء مخيب للأمال بصفة

خاصة، ذلك بأنها تحل في المرتبة الرابعة والسبعين على المؤشر، أي في مستوى دون الفلبين ولكن سابق على السلفادور ولبنان. أي أن الكويت تختلف كثيراً في هذا الصدد عن جاراتها الإقليمية، فالإمارات تحتل المركز الأول، بينما تأتي السعودية في المركز السادس والعشرين، والبحرين في المركز الثلاثين، وقطر في المركز الثالث والثلاثين، وعمان في الثاني والأربعين.

وعلى صعيد المكون ككل، تحل الكويت في المرتبة الخمسين من حيث إتاحة التكنولوجيا، وهذا من المعطيات المعنية برصد مدى توفر التكنولوجيا الحديثة في الدولة. وهذا التصنيف يجعل الكويت لاحقة على البرازيل وسابقة على أذربيجان والمغرب. كما أنها تتأخر بهذا التصنيف عن كل دول مجلس التعاون الخليجي (التي تأتي الإمارات في صدارتها بحلولها في المرتبة السابعة) وكذلك عن سنغافورة (المرتبة الرابعة عشرة) وعن ماليزيا (المرتبة الحادية والثلاثون).

لكن الكويت تحظى بأداء أفضل قليلاً على صعيد استخدام الشركات للتكنولوجيا، وذلك بحلولها في المرتبة السابعة والأربعين، أي لاحقة على جمهورية التشيك وجمهورية الدومينican. لكنها تتأخر بهذا التصنيف عن كل دول مجلس التعاون (التي تأتي الإمارات في صدارتها بحلولها في المرتبة الثالثة) وكذلك عن سنغافورة (المرتبة الحادية عشرة) وعن ماليزيا (المرتبة الثامنة والعشرون).

غير أن أداء الكويت هو الأسوأ على صعيد استخدام الحكومة للتكنولوجيا، إذ تحل في المرتبة السادسة والسبعين، أي لاحقة على مصر وسابقة على أوكرانيا. وهذا التصنيف يجعل الكويت في تباين شديد مع بقية دول مجلس التعاون التي تراوح مراتبها بين الأولى (الإمارات) والثانية عشرة (عمان).

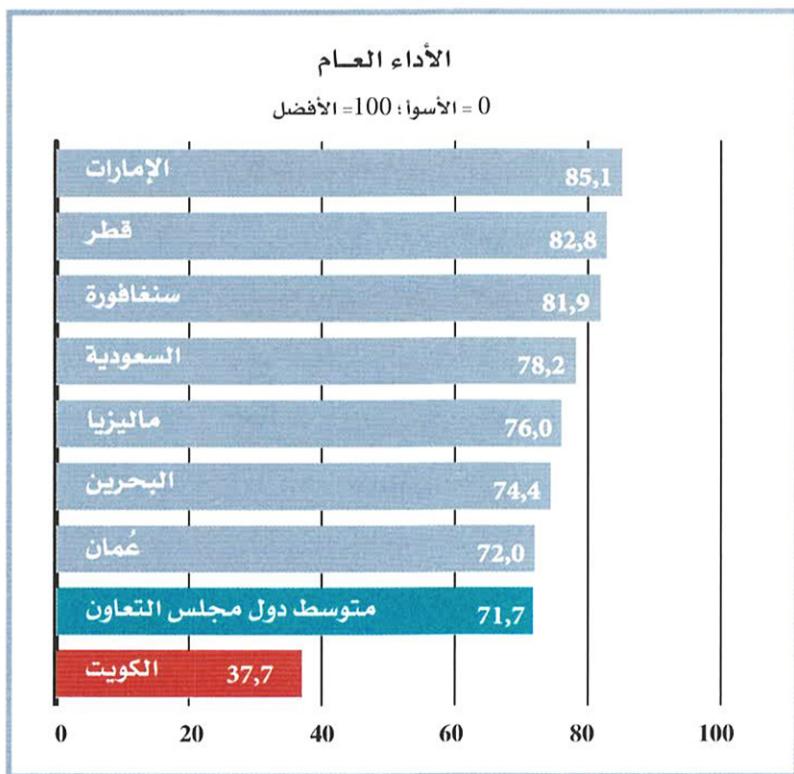
وأخيراً، يوجد مكون معنوي بقياس مدى إتاحة المواد التجارية عبر شبكة الإنترنت، وهنا تحل الكويت في المرتبة التاسعة والستين على قدم المساواة مع قطر وكازاخستان. وفي هذاخصوص، تتأخر الكويت عن كل دول مجلس التعاون الخليجي التي تراوح مراتبها بين الأولى (الإمارات) إلى الرابعة والخمسين (عمان والبحرين وال سعودية). كما تحل سنغافورة في المرتبة الأولى أيضاً مع الإمارات.

ومن ثم، تميّط البيانات اللثام عن تناقض حاد في الكويت بين استعانة الأفراد بالتكنولوجيا الحديثة من جانب، وأخذ الحكومة والشركات بها من الجانب الآخر. وبالرغم من عدم اعتماد هذا المعطى ضمن مؤشر التيسير التجاري، إلا أن معدل استخدام الأفراد للتكنولوجيا الحديثة في الكويت هو معدل مرتفع نسبياً. فمثلاً، واستناداً إلى بيانات المنتدى الاقتصادي العالمي، حلّت الكويت في المرتبة الخامسة عشرة خلال العام 2012 على مستوى العالم من حيث استخدام الهواتف النقالة، وفي المرتبة الثالثة والعشرين عالمياً من حيث نسبة السكان المستخدمين لشبكة الإنترنت، وفي المرتبة الخامسة والثلاثين عالمياً من حيث استخدام شبكات التواصل الاجتماعي. ورغم ذلك، ما زال معدل أخذ الحكومة بالتكنولوجيا الحديثة منخفضاً بصورة ملحوظة، وينسحب الأمر ذاته على الشركات، وإنْ كان ذلك بمستوى أقل انخفاضاً.

الشكل 18: استخدام التكنولوجيا - التصنيف العام والأداء

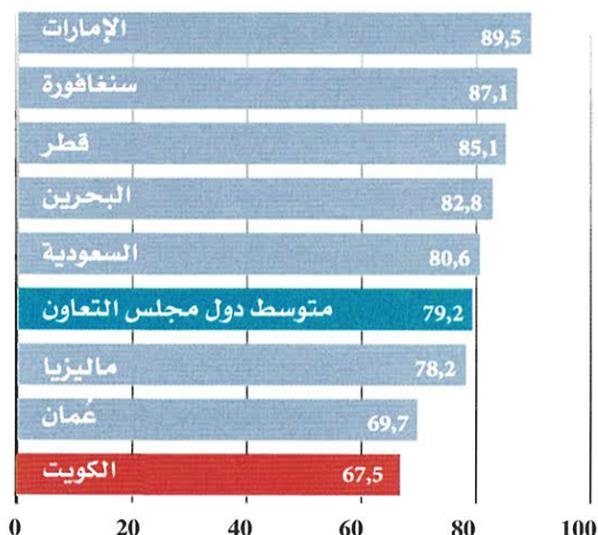
الدولة	الترتيب	النتيجة/100	الدولة	الترتيب	النتيجة/100	الدولة	الترتيب	النتيجة/100
بيرو	57	66.9	تشيلي	29	76.8	الإمارات	1	89.8
المكسيك	58	64.9	البحرين	30	76.8	السويد	2	88.5
فيتنام	59	63.8	تركيا	31	75.7	سنغافورة	3	87.4
رومانيا	60	63.6	الهند	32	75.7	النرويج	4	85.5
إيطاليا	61	63.5	قطر	33	74.9	سويسرا	5	85.3
تونس	62	63.1	كостاريكا	34	74.5	هونغ كونغ	6	85.2
بولندا	63	62.5	جنوب أفريقيا	35	74.1	الولايات المتحدة	7	84.9
أوكرانيا	64	62.2	اسبانيا	36	74.1	كوريا الجنوبية	8	83.7
كينيا	65	61.0	الأردن	37	73.9	هولندا	9	83.5
فنزويلا	66	59.8	سلوفينيا	38	73.3	اليابان	10	83.3
казاخستان	67	59.4	جمهورية الدومينican	39	71.9	المانيا	11	83.1
الأرجنتين	68	59.1	البرازيل	40	71.5	نيوزيلندا	12	82.7
بلغاريا	69	57.8	لاتفييا	41	70.8	المملكة المتحدة	13	82.6
غانا	70	56.9	عمان	42	70.7	مالطا	14	82.1
اليونان	71	56.8	المغرب	43	70.5	تايوان	15	82.0
كرواتيا	72	56.7	تايلاند	44	70.3	استونيا	16	81.7
الفلبين	73	55.9	الصين	45	70.2	استراليا	17	81.2
الكويت	74	55.0	البرتغال	46	70.0	فنلندا	18	80.8
السلفادور	75	53.8	جمهورية التشيك	47	69.8	النمسا	19	80.6
روسيا	76	53.5	سريلانكا	48	69.3	بلجيكا	20	80.5
ایران	77	49.3	الاكادور	49	69.0	ايسلندا	21	80.1
لبنان	78	49.3	نيجيريا	50	68.7	الدانمارك	22	80.0
بنغلاديش	79	47.6	هنغاريا	51	68.6	كندا	23	79.7
صربيا	80	46.5	باكستان	52	68.5	فرنسا	24	79.4
أنغولا	81	42.4	اندونيسيا	53	67.8	اسرائيل	25	78.5
مصر	82	42.1	قبرص	54	67.6	السعودية	26	78.4
ليبيا	83	38.5	كولومبيا	55	67.4	ليتوانيا	27	77.4
الجزائر	84	27.5	سلوفاكيا	56	67.4	أذربيجان	28	77.0

الشكل 19: استخدام التكنولوجيا - مقارنة دول مختارة



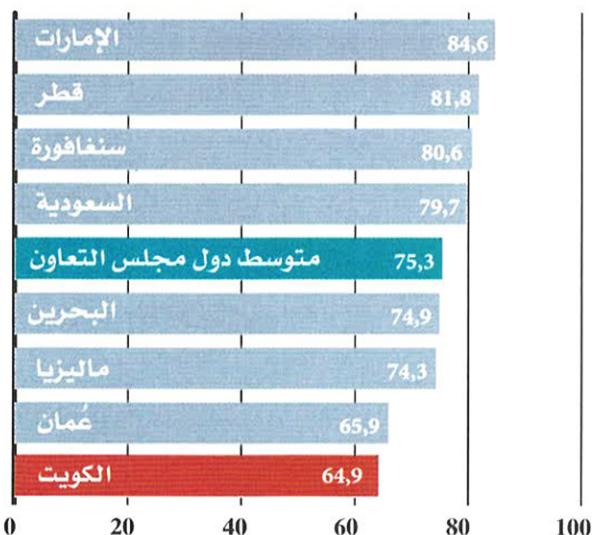
توفر التكنولوجيا

= الأسوأ : 0 = الأفضل : 100

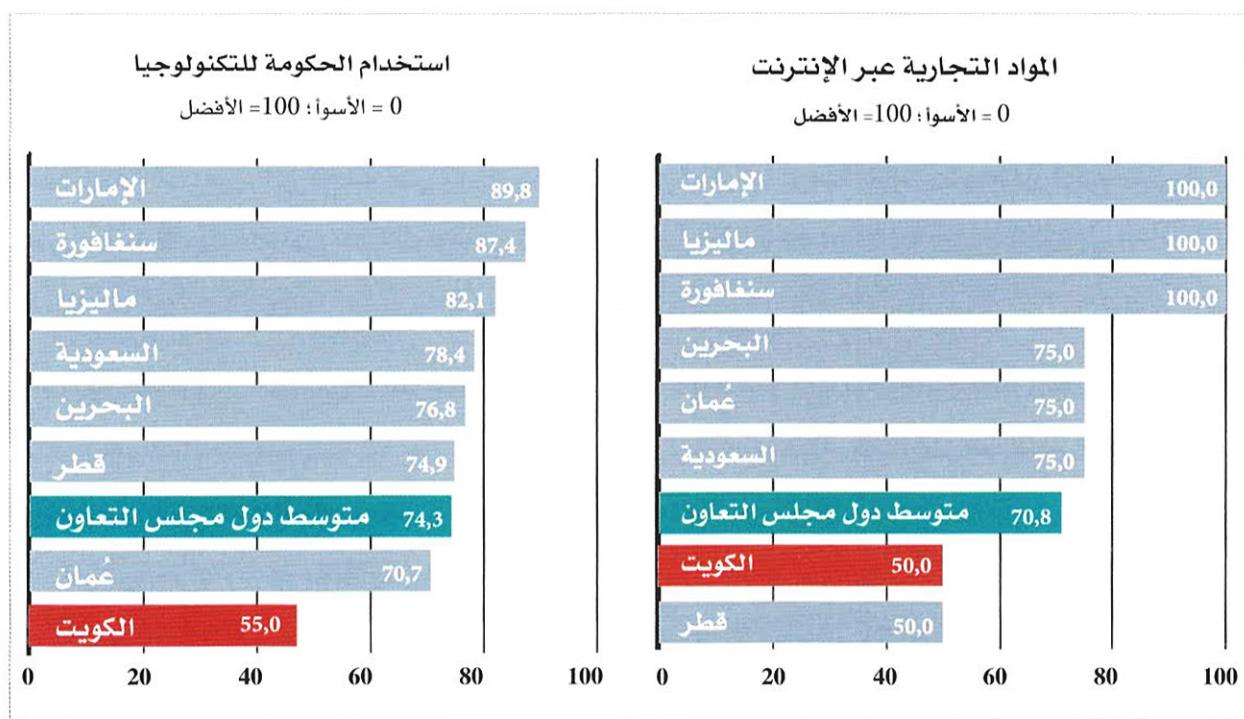


استخدام الشركات للتكنولوجيا

= الأسوأ : 0 = الأفضل : 100



نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت



1 - استخدام الشركات للتكنولوجيا

الشركات الرائدة تأخذ بالتقنيات الحديثة، فيما تناضل الشركات الصغيرة لتدبير التكاليف

على صعيد تقييم استخدام الشركات للتكنولوجيا، تحل الكويت في المرتبة السابعة والأربعين متقدمة على أذربيجان ومتاخرة عن جمهورية الدومينيكان. لكنها تتأخر بهذا التصنيف عن كل دول مجلس التعاون الخليجي (التي تأتي الإمارات في صدارتها بحلولها في المرتبة الثالثة) وكذلك عن سنغافورة (المرتبة الحادية عشرة) وعن ماليزيا (المرتبة الثامنة والعشرون).

وبذلك يتضح أن قطاعات بعينها - مثل قطاع تجارة التجزئة - تحظى بأهم الشركات في الكويت، وهي شركات ناجحة نسبياً على صعيد الأخذ بالتقنيات الحديثة لتعزيز الأداء في سلاسل الإمداد. فمثلاً، تمتلك معظم شركات تجارة التجزئة الرائدة مستودعات خاصة بها، وهي مجهزة بأحدث التقنيات؛ لكن من الثابت أيضاً أن الشركات الصغيرة تناضل من أجل اللحاق بالشركات الكبيرة في هذا الخصوص. ومن أسباب هذا التأخر في الأخذ بالتقنيات الحديثة حتمية استيراد التقنيات نظراً لعدم وجود قطاعين متخصصين محلياً لإنتاج تقنيات الاتصالات والمعلومات، وللصناعات التحويلية. ونتيجة لذلك، تناضل الشركات الصغيرة من أجل تدبير تكاليف الأعباء التكنولوجية. أما بالنسبة لشركات الخدمات اللوجستية، فإن انعدام سوق محلية كبيرة بالكويت يجعل الاستثمارات محفوفة بتحديات كبيرة حتى الآن.

ومن ثم، فإن مستوى التكنولوجيا المستخدمة (لإدارة المستودعات مثلاً) لا يضاهي نظيره في دول مجلس التعاون الخليجي.

2 - استخدام الحكومة للتكنولوجيا الحديثة

تسجل الكويت أداءً ضعيفاً للغاية على صعيد استخدام الحكومة للتكنولوجيا، إذ تحل في المرتبة السادسة والسبعين، أي لاحقة على مصر وسابقة على أوكرانيا. وهذا التصنيف يجعل الكويت في تباين شديد مع بقية دول المجلس التي تتراوح مراتبها بين الأولى (الإمارات) والثانية عشرة (عمان).

ولا يخفى أن هذا التباين بين أداء الكويت وبقية دول المجلس إنما يدعو للقلق، لكنه ليس مثاراً للدهشة بالنسبة للمسؤولين التنفيذيين اللوجستيين من ضيوف مقابلات وحدة المعلومات. فقد اتفق معظمهم على ضعف الجهات الحكومية الكويتية من حيث الأخذ بالتكنولوجيا الحديثة، كما أشار معظمهم إلى أن المعضلة لا تكمن في شراء هذه التكنولوجيا، بل في عدم النية لاستغلالها بكفاءة. ثمة مشكلة أخرى كبيرة تمثل في عدم الوعي بمزايا الأخذ بالتكنولوجيا الحديثة.

يرى العديد من المسؤولين التنفيذيين أن عدم رغبة السلطات الكويتية في الأخذ بالتكنولوجيا الحديثة بالقدر المناسب في الأوساط التجارية إنما يعزى إلى خوفها من إضاء ذلك إلى تسريح عماله محلية. وقد ذكر أحد المسؤولين التنفيذيين أن وزارة الأشغال العامة أطلقت نظاماً جديداً لتكنولوجيا المعلومات بغية المساعدة في صيانة البنية التحتية في عموم الدولة، وتساءل المدير عن عدم ضخ استثمار مماثل في الأوساط الجمركية.

وفي ما يخص التحسينات التقنية المحددة التي يود المسؤولون التنفيذيون رؤيتها على أرض الواقع، فقد أشار معظمهم إلى ضرورة استخدام بوابة إلكترونية ذات منفذ واحد يتيح تحميل الوثائق وإصدار إخطارات التخلص آلياً (انظر أدناه). علاوة على ذلك، فإن مواصلة الاعتماد على منافذ الأشعة السينية الثابتة من جانب سلطات الجمارك هو ممارسة محل انتقاد، إذ يجد ضيوف المقابلات استخدام التقنية نفسها بأجهزة محمولة لزيادة الكفاءة والفعالية.

3 - المواد التجارية عبر شبكة الإنترنت

اتفاق التجار على نوع النظام المنشود تنفيذه

يوجد مؤشر معنوي بقياس مدى إتاحة المواد التجارية عبر شبكة الإنترنت، وهنا تحل الكويت في المرتبة التاسعة والستين على قدم المساواة مع قطر وكازاخستان. وفي هذا الخصوص، تتأخر الكويت عن باقي دول مجلس التعاون الخليجي التي تتراوح مراتبها بين الأولى (الإمارات) إلى الرابعة والخمسين (عمان والبحرين وال سعودية). كما تحل سنغافورة في المرتبة الأولى أيضاً مع الإمارات.

يتولى هذا المؤشر تقييم ما يلي:

- امتلاك الدولة موقعًا إلكترونيًّا مخصصًا للشأن الجمركي، من عدمه
- اشتمال الموقع الإلكتروني على توصيف كامل لجميع الإجراءات الجمركية، من عدمه
- إتاحة إجراءات التظلم عبر الموقع، من عدمه
- إتاحة كل النماذج والوثائق المطلوبة للاستيراد والتصدير على الموقع الإلكتروني، من عدمه

تمتلك الكويت موقعًا إلكترونيًّا للجمارك بمحظى مقدم باللغتين العربية والإنجليزية، مع وصف للإجراءات الجمركية المتعددة لدى الدولة. ويتيح الموقع المذكور لأصحاب الشأن التقدم بالتلطمات والشكوى؛ فضلاً عن التسجيل لتلقي نشرات إخبارية إلكترونية. لكن الموقع ومحظياته مثار للنقد من جانب معظم المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين من ضيوف مقابلات وحدة المعلومات باعتباره غير كافٍ.

كما يتفق معظم المسؤولين التنفيذيين على خصائص الموقع الإلكتروني الذي يريدونه. وينبغي ربط هذا الموقع بنظام أحادي المنفذ لتبادل البيانات الإلكترونية (EDI) بما يتيح تحميل كل الوثائق آليًّا باللغتين الإنجليزية والعربية حسب الاحتياج للمخالفات الجمركية. على أن يتم الإخطار بالمخالفة عبر النظام، مع إتمام المدفوعات المطلوبة عبره أيضًا.

علاوة على اشتماله على نظام للتبيه بالبريد الإلكتروني لإشعار المسؤولين التنفيذيين بالمستجدات التنظيمية أو بالندوات التوجيهية. كذلك ينبغي أن يضم النظام خدمة إلكترونية على مدار 24 ساعة طوال الأسبوع للعملاء بغية الإجابة على الاستفسارات وتذليل العقبات. مع إفراح المجال لكل تاجر لإنشاء حساب على النظام تيسيرًا لإجراءات الاعتماد والتصريح والترخيص الالزمة، مع تضمين سجله التجاري فيه. كما ينبغي أن يشتمل الموقع على منتدى إلكتروني يتيح للتجار طرح أسئلتهم ومشاركة تجاربهم، ومنصة للتفاعل عبرها وتحصيل الخدمات المطلوبة عبرها بالتواصل مع أصحاب الشأن الآخرين، مثل البنوك وشركات التأمين.

6 - أثر التيسير التجاري على التدفقات والتكاليف التجارية

6-1 منهج العمل

بغية حساب انعكاسات آثار أداء التيسير التجاري على تدفقات وتكاليف الدولة، صممت وحدة المعلومات نموذجاً اقتصادياً رياضياً لقياس الشكل النوعي للتجارة العالمية. كان تينبرغن (1962) وبويهونين (1963) أول من استحدث نموذج الشكل النوعي للتجارة بغية شرح تدفقات التجارة البينية باستخدام معطيات إجمالي الناتج المحلي والمسافة الجغرافية بين شركاء التجارة. ومن التجارب العملية الحديثة التي توثق هذا النهج أعمال كل من إفينيت وكيلر (1998) وفرانكل (1997).

أما نموذج الشكل النوعي الاقتصادي للتجارة العالمية الذي استحدثه وحدة المعلومات، فيقيس علاقة التجارة البينية بين 81 دولة (أكثر من 6500 تدفق بياني) باستخدام تقديرات مفصلة (أي الاتجاهات على امتداد الوقت وعبر الدول) والترابعات الطولية الاعتيادية ذات المربعات الدنيا (OLS). وقد اعتمدنا في نموذجنا على تحليل خصائص الدول وبياناتها الاقتصادية باعتبارها عوامل محركة لأنماط التجارة من عام 2006 إلى عام 2013.

واكب ذلك استحداث نموذجين منفصلين للشكل النوعي؛ فال الأول منها يقوم أثر سلسلة من المحركات، شاملة أداء الدولة على صعيد التيسير التجاري، على التدفقات التجارية للدولة. وتعرف التدفقات التجارية على أنها الواردات المتجهة إلى الدولة «س» من الدولة «ص»، باستخدام البيانات المستقاة من قاعدة بيانات اتجاهات التجارة التابعة لصندوق النقد الدولي. ويستند هذا النموذج إلى نهج مماثل اعتمدته ويلسون وآخرون لدى البنك الدولي.

وأما ثانيهما فيقوم أثر سلسلة من المحركات، شاملة أداء الدولة على صعيد التيسير التجاري، على التكاليف التجارية للدولة. ويستند هذا النموذج إلى نهج مماثل اعتمدته أفريس وآخرون لدى البنك الدولي. وتكليف التجارة المستخدمة في النموذج هي مقاييس بينية لتكليف التجارة بين بلدان، وهي مستقاة من قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة لآسيا والمحيط الهادئ (ESCAP).

يتولى النموذجان تقدير أثر سلسلة من العوامل المحركة، من بينها أداء الدولة في التيسير التجاري، والتعرفة الجمركية والعوامل الخارجية. ومن خلال بناء نموذجيمنا عبر هذا العدد الكبير من الدول، تمكنا من تحصيل تنوّع قوي في مجموعة خصائص الدول ومستويات التدفقات التجارية وتكليف التجارة الخاصة بكل منها.

كيفية قياس تكاليف التجارة

برز الكثير من المحاولات لاستحداث مقاييس خاصة بتكليف التجارة؛ وقد تركزت جهود كثيرة على قياس مختلف مكونات التكاليف التجارية، مثل تكاليف الشحن العالمية أو تكاليف نقل البضائع من المصنع إلى رصيف السفن في أقرب ميناء بحري. لكن تلك المحاولات لا تقدم قياساً شاملأً لتكليف التجارة العالمية.

غير أن المقياس البياني الخاص باللجنة الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة لآسيا والمحيط الهادى - المستخدم في نموذج وحدة المعلومات - هو مقياس أكثر شمولية من حيث اشتماله على كل التكاليف المتصلة بتبادل البضائع على المستوى العالمي مع شريك آخر (أي التداول البياني) نسبة إلى التكاليف المتصلة بتبادل البضائع محلياً (أي بين المناطق المختلفة داخل البلد الواحد). ويرصد هذا المقياس التكاليف بمفهومها الأوسع، دون الاقتصار على تكاليف النقل الدولي؛ بل بالاشتمال على تكاليف التجارة الأخرى المعززة لعوامل خارجية، وبيئة العمل الأوسع نطاقاً، واختلاف أسعار صرف العملات والأداء على صعيد التيسير التجاري.

تُعرّف اللجنة الأممية المذكورة (ESCAP) تكاليف التجارة على أنها:

كل التكاليف الإضافية، بخلاف تكاليف التعرفة الجمركية، المتصلة بتبادل البضائع بين الدول، لا داخل الدولة.

ومن المهم في هذا المقام الإشارة إلى أن تكاليف التجارة بين بلدان لا تسجل على هيئة مبلغ مطلق؛ بل تسجل على أنها فارق النسبة المئوية في متوسط تكاليف تداول أي منتج بين بلدان ومتوسط تكاليف تداول المنتج محلياً في كل دولة.

فمثلاً، تظهر البيانات أن تكاليف التجارة البيانية بين الكويت والصين محددة برقم 205؛ وهذا يعني أن تجارة منتج بين الكويت والصين تتکلف في المتوسط 205 % أكثر من تجارة المنتج نفسه محلياً في أي من البلدين.

6 - 2 أثر الأداء في التيسير التجاري على التدفقات التجارية

سيأتي بيان نتائج «التراجع» (regression) في نموذجنا العالمي الأنسب للتدفقات التجارية؛ علماً بأن كل متغيرات العوامل المحركة المستخدمة في نموذجنا هي متغيرات مهمة ومعززة باتجاه الأثر الصحيح أو المتوقع.

أثر العوامل الخارجية وأسعار صرف العملات والتعرفة الجمركية على التدفقات التجارية

ترتبط عوامل تباعد المسافات وتراجع العملات وزيادة التعرفة الجمركية من خلال الهبوط في قيمة التجارة بين دولتين. وفي المقابل، فإن أي زيادة في إجمالي الناتج المحلي لدى شركاء التجارة والاشتراك في العامل اللغوي وفي الحدود الجغرافية إنما هي عوامل تفضي في مجملها إلى زيادة في التدفقات التجارية.

أثر الأداء في التيسير التجاري على التدفقات التجارية

التحسينات في الأداء العام للدولة على صعيد التيسير التجاري والتحسينات في كل مكون من مكونات التيسير التجاري الأربع هي تحسينات تتطوّي على أثر إيجابي ملموس إحصائياً على التدفقات التجارية للدولة،

وعلى وجه أكثر تحديداً:

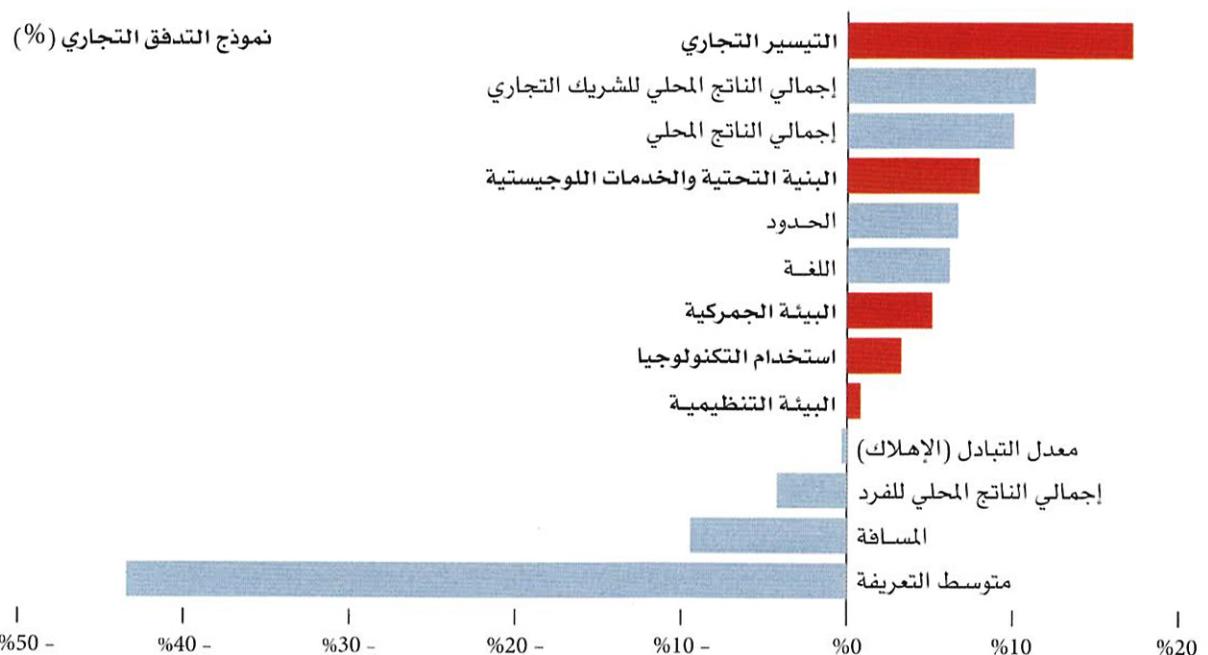
• فإن الزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة العام على صعيد التيسير التجاري (موزعة بصورة متساوية على

- المكونات الأربع) متصلة بزيادة قوامها 17.1 % في التدفقات التجارية.
- والزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة في مكون البنية التحتية والخدمات اللوجستية متصلة بزيادة قوامها 7.9 % في التدفقات التجارية.
 - بينما الزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة في مكون البيئة الجمركية متصلة بزيادة قوامها 5.1 % في التدفقات التجارية.
 - والزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة في مكون البيئة التنظيمية متصلة بزيادة قوامها 0.8 % في التدفقات التجارية.
 - والزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة في مكون استخدام التكنولوجيا متصلة بزيادة قوامها 3.3 % في التدفقات التجارية.

ضرورة الارتقاء بالبنية التحتية والخدمات اللوجستية لزيادة التدفقات التجارية

كما ورد بعاليه، لا بد من تحسينات في البنية التحتية والخدمات اللوجستية للارتقاء بحجم التدفقات التجارية بصفة عامة. وهذا من البداهة في شيء، ذلك بأن التدفقات التجارية مقيدة من الناحية المادية بجودة البنية التحتية والخدمات اللوجستية لدى الدولة، وبالتالي فإن التحسينات في مكونات التيسير التجاري لا بد ان تتجلی في زيادة حجم التدفقات التجارية.

الشكل 20: الأثر النسبي المثوي على التدفقات التجارية عقب زيادة قدرها 10 % في كل محرك



المصدر: وحدة الإيكonomist للمعلومات

6 - 3 أثر الأداء في التيسير التجاري على التكاليف التجارية

من خلال نموذجنا العالمي الأنسب للتکالیف التجاریة، سنبین - فيما يلي - نتائج تحسن أداء التيسير التجاری في خفض تکالیف التجارة. وباستثناء البيئة التنظيمية، فإن كل متغيرات العوامل المحرکة المستخدمة في نموذجنا هي متغيرات مهمة ومعززة باتجاه الأثر الصحيح أو المتوقع.

أثر العوامل الخارجية وأسعار صرف العملات والتعرفة الجمرکية على التکالیف التجاریة

ترتبط عوامل التباعد الجغرافي وارتفاع التعرفة الجمرکية وانخفاض سعر صرف عملة الدولة المستوردة منها، بزيادة في تکالیف التجارة. وفي المقابل، فإن الاشتراك في عالمي اللغة والحدود هي عوامل تؤدي إلى انخفاض في تکالیف التجارة.

أثر الأداء في التيسير التجاری على التکالیف التجاریة

إن التحسينات في أداء الدولة على صعيد التيسير التجاری والتحسينات في أدائها على صعيد البنية التحتية والخدمات اللوجستية والبنية الجمرکية والاستعانة بالเทคโนโลยيا هي عوامل مهمة من الناحية الإحصائية وترتبط بانخفاض التکالیف غير الجمرکية للدولة. أما بالنسبة لمكون البيئة التنظيمية، فإنه لم تُرَضِد له علاقة مهمة من الناحية الإحصائية. ويعزى هذا جزئياً إلى القدر المحدود للمعطيات التجارية البحتة المتاحة في هذا المكون المشمول بالمؤشر.

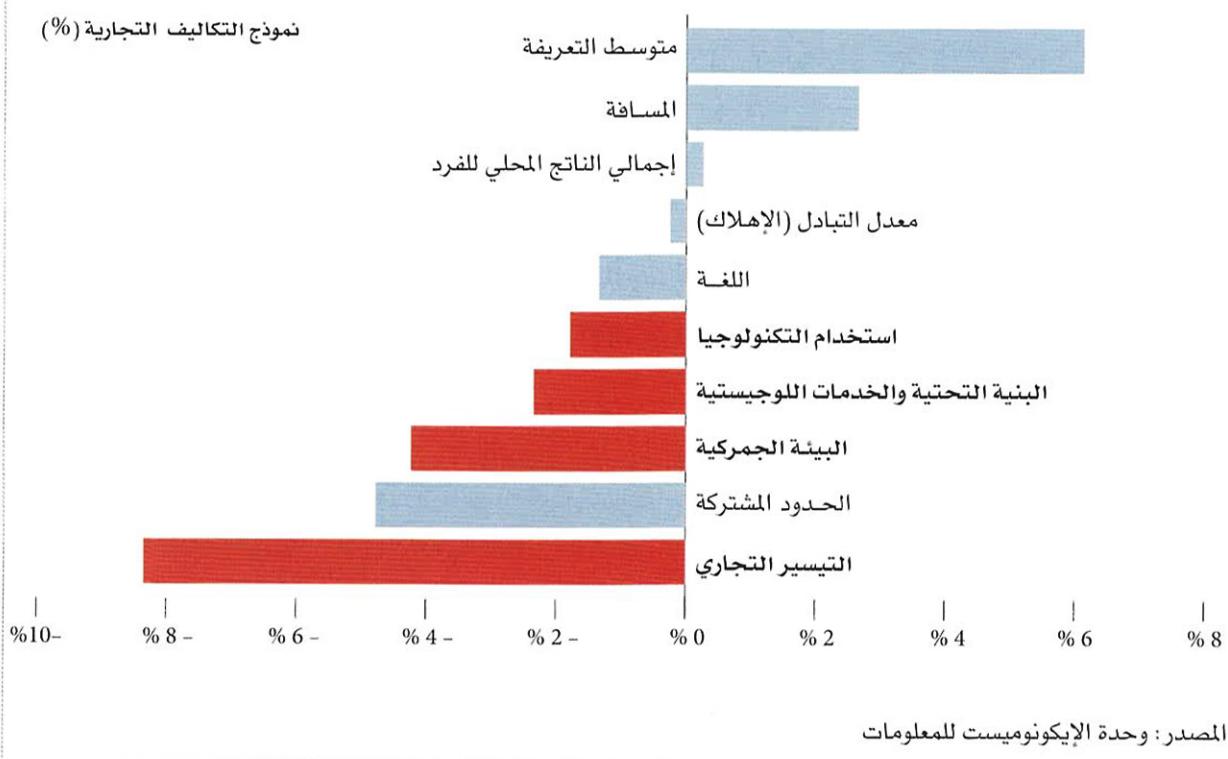
وعلى وجه أكثر تحديداً:

- فإن الزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة العام على صعيد التيسير التجاری (موزعة بصورة متساوية على المكونات الأربع) متصلة بانخفاض قدره 8.3 % في التکالیف التجاریة.
- والزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة في مكون البنية التحتية والخدمات اللوجستية متصلة بانخفاض قدره 2.3 % في التکالیف التجاریة.
- بينما الزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة في مكون البيئة الجمرکية متصلة بانخفاض قدره 4.2 % في التکالیف التجاریة.
- والزيادة بنسبة 10 % في أداء الدولة في مكون استخدام التکنولوجيا متصلة بانخفاض قدره 1.8 % في التکالیف التجاریة.

ضرورة تحسين البيئة الجمرکية لخفض تکالیف تجارة الدولة

كما سلف بيانه، فإن التحسينات في بيئه التيسير التجاری بالدولة له أثر ملموس على تکالیف التجارة، علمًا بأن الأثر الأكبر في ذلك يُنسب إلى التحسينات في البيئة الجمرکية.

الشكل 21: الأثر النسبي المئوي على التكاليف التجارية عقب زيادة قدرها 10 % في كل محرك



6 - 4 تحليل التصورات المفترضة لتحسين أداء الكويت في مجال التيسير التجاري

استخدمت وحدة المعلومات نموذجيها للقياس الاقتصادي لتطبيق تصورات مفترضة (سيناريوهات) ترمي إلى قياس آثار تطوير أداء الكويت في مجال التيسير التجاري قياساً كمياً من حيث التدفقات التجارية وتكاليف التجارة. وبتطبيق تلك التصورات، افترضنا أن كل العوامل المحركة (أي: إجمالي الناتج المحلي، وأسعار صرف العملات، والتعرفة الجمركية، إلى آخره) ستظل ثابتة.

ولتشكيل هذه التصورات، استخدمنا الصين باعتبارها الشريك التجاري الأساسي للكويت استناداً إلى البيانات المتاحة وحجم الواردات. تستعين التصورات بالبيانات المتعلقة بتكليف التجارة البنية من واقع قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة لآسيا والمحيط الهادى (ESCAP) وقيمة مفترضة لواردات الكويت من الصين.

لكن النتائج التي خرجت من التصورات المشار إليها قابلة للتطبيق على أي دولة لها صلات تجارية بالكويت نظراً لاستناد نموذجنا إلى مجموعة دول ذات خصائص شاملة.

التصور الأول: مضاهاة متوسط أداء دول مجلس التعاون الخليجي

في هذا التصور، نرفع أداء الكويت على مؤشر التيسير التجاري (TFI) ليضاهي متوسط دول مجلس

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

التعاون الخليجي باستثناء الكويت. وكما يتضح لنا، فإن واردات الكويت - عند تطبيق هذا التصور - من الصين زادت بنسبة 40 %، فيما انخفضت تكاليفها التجارية بنسبة 15 %.

الشكل 22: نتائج التصور الأول

التغير	بعد		قبل	
	نتائج التيسير التجاري في الكويت (من أصل 100 نقطة)			
% 9 +	66.5	البنية التحتية والخدمات اللوجستية	60.9	البنية التحتية والخدمات اللوجستية
% 14 +	70.9	البيئة الجمركية	62.0	البيئة الجمركية
% 41 +	66.0	البيئة التنظيمية	46.7	البيئة التنظيمية
% 42 +	78.1	استخدام التكنولوجيا	55.0	استخدام التكنولوجيا
% 25 +	70.4	النتيجة العامة للتيسير التجاري	56.2	النتيجة العامة للتيسير التجاري
% 40 +	1,340	تقدير واردات الكويت من الصين (بالمليون دولار أمريكي)		تقدير واردات الكويت من الصين (بالمليون دولار أمريكي)
% 15 -	205.4	تقدير واردات الكويت من الصين (نقطة)		تقدير واردات الكويت من الصين (نقطة)

التصور الثاني: مضاهاة أداء ماليزيا

في هذا التصور، نزيد نتائج أداء الكويت في التيسير التجاري ليضاهي أداء ماليزيا (المصنفة حالياً في المرتبة الثالثة والعشرين على مؤشر التيسير التجاري). وكما يتضح لنا، فإن واردات الكويت - عند تطبيق هذا التصور - من الصين زادت بنسبة 45 %، فيما انخفضت تكاليفها التجارية بنسبة 19 %.

الشكل 23: نتائج التصور الثاني

التغير	بعد		قبل	
	نتائج التيسير التجاري في الكويت (من أصل 100 نقطة)			
% 4 +	63.1	البنية التحتية والخدمات اللوجستية	60.9	البنية التحتية والخدمات اللوجستية
% 28 +	79.3	البيئة الجمركية	62.0	البيئة الجمركية
% 42 +	66.3	البيئة التنظيمية	46.7	البيئة التنظيمية
% 49 +	82.1	استخدام التكنولوجيا	55.0	استخدام التكنولوجيا
% 29 +	72.7	النتيجة العامة للتيسير التجاري	56.2	النتيجة العامة للتيسير التجاري
% 45+	1,340	تقدير واردات الكويت من الصين (بالمليون دولار أمريكي)		تقدير واردات الكويت من الصين (بالمليون دولار أمريكي)
% 19 -	205.4	تقدير واردات الكويت من الصين (نقطة)		تقدير واردات الكويت من الصين (نقطة)

التصور الثالث: مضاهاة أداء سنغافورة

في هذا التصور، نزيد نتائج أداء الكويت في التيسير التجاري ليضاهي أداء سنغافورة (المصنفة حالياً في المرتبة الأولى على مؤشرنا العام للتيسير التجاري). وكما يتضح لنا، فإن واردات الكويت - عند تطبيق هذا التصور - من الصين زادت بنسبة 113 %، فيما انخفضت تكاليفها التجارية بنسبة 30 %.

الشكل 24: نتائج التصور الثالث

النوع	قبل	بعد	نتائج التيسير التجاري في الكويت (من أصل 100 نقطة)
% 45 +	88.6	البنية التحتية والخدمات اللوجستية	60.9 البنية التحتية والخدمات اللوجستية
% 48 +	91.5	البيئة الجمركية	62.0 البيئة الجمركية
% 74 +	81.1	البيئة التنظيمية	46.7 البيئة التنظيمية
% 59 +	87.4	استخدام التكنولوجيا	55.0 استخدام التكنولوجيا
% 55 +	87.1	النتيجة العامة للتيسير التجاري	56.2 النتيجة العامة للتيسير التجاري
% 112 +	2,836	تقدير واردات الكويت من الصين (بالمليون دولار أمريكي)	1,340 تقدير واردات الكويت من الصين (بالمليون دولار أمريكي)
% 30 -	143.4	تقدير واردات الكويت من الصين (نقطة)	205.4 تقدير واردات الكويت من الصين (نقطة)

የኢትዮጵያውያንድ አገልግሎት የሚከተሉት ስምምነት ተስተካክለ ይችላል፡፡

၁၀၀

አዲተኛ ተወስኝ የሚከተሉ ነው እና ተያያዥ አልቻም፤

၇ - မြန်မာ တို့ကြော ဂရိဘဏ္ဍာ ဂရိဘဏ္ဍာ

بالحالة المرورية وبالحوادث على الطرق الرئيسية. كما تسير الحكومة وسائل النقل العام مزودةً بأنظمة تحديد الموضع (GPS) لمراقبة سيرها وتسجيل الحالة المرورية. وأخيراً، تخضع كل الطرق السريعة وخدمات تحصيل الرسوم لنظام إلكتروني لتسهيل خدمات الطرق (نظام ERP)، وهو نظام يفرض الرسوم آلياً على المركبات من خلال بطاقة نقدية مدمجة فيها.

أما مطار شانغي الدولي في سنغافورة فيصنفه المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون على أنه واحد من أفضل مطارات العالم من حيث خدمات الاتصال والكفاءة؛ كما أنه في المرتبة الأولى على مؤشر التسيير التجاري. ونظراً لإنشاء المطار في منطقة غير مزدحمة، فإنه يمتلك القدرة على مناولة كميات هائلة من البضائع بيسر وسهولة. كما يقدم المطار خدمة شاحنات الرابط لشركات الشحن الجوي لتسهيل إعادة شحن البضائع سريعة التلف بين نقاط التفتيش ومنطقة شانغي الحرة بغرض إعادة التصدير أو الطرح المحلي لاحقاً.

من المنتظر أن تواصل الحكومة ضخ استثمارات كبيرة في نظام النقل العام؛ وهناك مشاريع كبرى قيد التخطيط والتنفيذ من بينها توسيعة نظام النقل الجماعي السريع المعروف أصلاً بكفاءته. وبحلول العام 2030، ستتضاعف شبكة المترو لتمتد بمسافة 360 كم، من بينها 50 كم في عمق البلاد.

وحرصاً على اجتناب مسببات الاختناق المروري، تسعى الحكومة لأن تتم نسبة 70% من إجمالي رحلات الصباح في أوقات الذروة على متن وسائل النقل العام بحلول عام 2020. ولتحقيق هذا الهدف، تعكف هيئة النقل السطحي حاليًا على إعادة تنظيم شبكة الحافلات لتحسين التكامل بين خدمات الحافلات والقطارات. كذلك تسعى الحكومة إلى إيجاد وسائل بديلة لتحسين إطار التمويل للحافلات العامة لكونها أقل ربحية مقارنة بالقطارات. ومن العناصر الأساسية الأخرى في سياسة الحكومة للنقل السطحي تطوير شبكة طرق أكثر شمولاً باستخدام تقنية الإدارة «الذكية» لضمان التدفق السلس لحركة المرور.

ماليزيا

تُقل معظم صادرات ماليزيا ووارداتها عبر البحر، ومن أهم موانئها وأكثرها ازدحاماً بالحركة هي موانئ بورت جوهر، وبورت كلانغ، وتانجونغ بليباس؛ وهي قادرة على مناولة أحجام بضائع هائلة بقدرات إجمالية تاهز 7 - 8 مليون حاوية مكافئة سنوياً؛ كما أن تجهيزاتها تتيح مناولة البضائع السائلة.

وإن كانت موانئ ماليزيا دون مستوى موانئ سنغافورة، إلا أن أحد كبار المسؤولين التنفيذيين في شحن البضائع - ممن حاورتهم وحدة المعلومات - صنفها على أنها «عالية الجودة» على مستوى البنية التحتية الداعمة. كذلك تحظى موانئ ماليزيا بموقع استراتيجية، وترتبطها بشبكة طرق جيدة بالمدن الرئيسة في البلاد، كالعاصمة كوالا لمبور، وبيتالينج جايا. كما تحظى الموانئ الرئيسة بمحطات قطارات مخصصة تتصل بشبكات السكك الحديدية في تايلاند وسنغافورة. وعلى غرار سنغافورة، تدار موانئ ماليزيا بنظام الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

أما طرق ماليزيا الداخلية والسرعة فهي في تصنيف أدنى من سنغافورة، إلا أنها ذات ربط قوي بالموانئ والمطار. تتمثل أهم الطرق السريعة ذات الحركة التجارية الدولية في طريق الشمال-الجنوب، وطريق كوالا لمبور-كاراك، وطريق الساحل الشرقي. وأما جودة البنية التحتية للطرق فهي محل نقد من بعض المسؤولين التنفيذيين، علمًا بأن ماليزيا تحل في المرتبة الأربعين على المؤشر من حيث شبكة الطرق؛ إلا أن الدولة شرعت خلال السنوات الأخيرة في برامج لشخصنة الطرق السريعة. وقد أشار المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون إلى هذا الجهد باعتباره عنصراً مهماً في جهود ماليزيا الحديثة لتطوير شبكة الطرق.

بالرغم من إضاء التوسع في أساطيل السيارات إلى اختيارات مروية في المناطق الحضرية الرئيسية بماليزيا، إلا أن حركة المرور بالقرب من الموانئ لا تعتبر تحدياً ذا بال في رأي المسؤولين التنفيذيين من ضيوف مقابلات وحدة المعلومات، وذلك لوجود طريق دائري يربط بين كوالا لمبور وجوهور لتسهيل حركة نقل البضائع. كما تعكف السلطات في كوالا لمبور حالياً على بناء نظام المترو ثلاثي الخطوط، على أن تدير شركة منفصلة كل خط منها.

يرى المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون أن مطارات ماليزيا تضاهي المطارات الدولية الرائدة.

وتجدر بالذكر أن سنغافورة وماليزيا ملتزمتان تماماً بتحسين الرابط بين ولاية العاصمة وولاية جوهور الماليزية باعتباره موقع منطقة إسكندر التنموية الماليزية. وقد أعلنت حكومتا الدولتين عن خطط لتطوير خط سريع للنقل يربط (من خلال نقطة جمارك وهجرة مشتركة واحدة) بين جوهور وسنغافورة، ومن المقرر أن يدخل هذا المشروع حيز التنفيذ بحلول عام 2018. وهناك مناقشات دائرة بشأن إقامة خط سريع للسكة الحديد بين سنغافورة وكوالا لمبور، وذلك عقب اتفاق الحكومتين في فبراير 2013 على بناء خط سريع جديد بحلول عام 2020. غير أن هذه الفترة الزمنية تبدو متفائلة، لكن هذا المشروع سيحدث بعد اكتماله ثورة في خدمة النقل والسفر بين المدينتين، مع تخفيض عدد ساعات الرحلة من حوالي 5 - 7 ساعات بـ 90 دقيقة فقط.

7 - 2 البيئة الجمركية

سنغافورة

تحل البيئة الجمركية بسنغافورة في المركز الأول على مؤشر التيسير التجاري، ويعزز ذلك آراء المسؤولين التنفيذيين الذين حاورتهم وحدة المعلومات. وهم يرون في سلطات الجمارك بسنغافورة والجهات ذات الصلة «مصدراً للدعم» و«المهنية الفائقة»، فيما يصنفون إجراءات الجمارك بصفة عامة على أنها «بساطة» و«فائقة الكفاءة».

وفي القلب من تلك الإجراءات المهنية نظام سنغافورة للمنفذ الواحد المعروف باسم «بوابة البيانات الإلكترونية» (EDI) المعروف اختصاراً باسم «تريد نت» (TradeNet). جدير بالذكر أن موجة من الكساد العنيف ضربت سنغافورة في 1985، وعندئذ شكلت الحكومة لجنة توجيهية لاستحداث وتنفيذ نظام TradeNet لجعل سنغافورة مركزاً رائداً للتجارة الدولية.

ويتيح نظام TradeNet للتجار أو وكلائهم تحميل نموذج واحد إلكترونياً لاستيفاء متطلبات تصريح الجمارك. كما يتيح النظام الدفع الإلكتروني واستصدار التصاريح. ومن ثم، يجمع النظام المذكور بين الجهات الحكومية المعنية بالتخليص الحدودي وعددها 35 جهة، وبذلك يتسعى لمستخدم النظام التعامل مع تلك الجهات مجتمعة بطلب واحد. ومن تلك الجهات جمارك سنغافورة، والجهاز المركزي لمكافحة المخدرات، ووكالة البيئة الوطنية، ووزارة الصحة. وهذا النظام متاح طوال اليوم وعلى مدار الأسبوع، ويتم النظر في أكثر من 90 % من الطلبات المقدمة عبره في أقل من عشر دقائق. وقد أدى تطبيق نظام TradeNet إلى اختصار زمن النظر في الطلبات والتصاريح من 2 - 7 أيام إلى عشر دقائق أو أقل في المتوسط.

كما أن الاستعانة بنظام TradeNet خفف الكثير من الأعباء التوثيقية عن كاهل التجار؛ إذ كان التجار في السابق يقدمون 4 - 20 وثيقة في المتوسط، حسب القطاع الذي ينشطون فيه، أما تصاريح TradeNet فلا تتطلب سوى وثيقة واحدة. تولت شركة CrimsonLogic بناء وتتنفيذ نظام TradeNet، وقامت منذ ذلك الحين بتنفيذ عدد من أنظمة EDI المماثلة لدول ب مختلف أنحاء العالم، منها المملكة العربية السعودية (نظام SaudiEDI) وقطر (نافذة المخالصة الجمركية الموحدة لدولة قطر).

ويحظى نظام TradeXchange بدعم نظام TradeNet؛ وهو عبارة عن منصة تقنية معلوماتية تربط بين الأوساط التجارية واللوجستية. يوفر النظام ملتقى لأصحاب الشأن على اختلاف مشاربهم، مثل وكلاء النقل ووكلاء الشحن ووكلاء التأمين والبنوك. كما يتيح النظام للتجار التقديم بطلبات عبر الإنترنت لتمويل التجارة أو التأمين على البضائع. ويمكن تمرير الوثائق الداعمة للصفقات بين أصحاب الشأن إلكترونياً، مع تقليل زمن المعالجة كثيراً.

وكلا النظامين يجنبان المعنيين أعباء إعادة إدخال البيانات يدوياً. إذ يتيح استخلاص بيانات التاجر (مثل: اسم الشركة، والبضائع المصدرة، وما إلى ذلك) آلياً من حسابه، ووضعها مسبقاً على نماذج التصاريح أو طلبات التخلص. ولا يؤدي هذا التطور إلى اختصار العامل الزمني فحسب، بل ويقلل أيضاً أخطاء إدخال البيانات ويسرع إجراءات التخلص والتصاريح. كما يتيح النظام تحويل التصاريح المعتمدة لمسارها فوراً مع تخزينها في حساب المستخدم.

أما بالنسبة لتفتيش الشحنات، تستعين سنغافورة بنظام ثانٍ المسار: أحدهما باللون الأحمر والآخر بالأخضر. يتعامل المسار الأخضر مع الشحنات المستوردة بصفة منتظمة، فيما يتعامل المسار الأحمر مع البضائع الخاضعة للقيود أو خلافه. وقد أشاد المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون باعتماد برنامج إلكتروني ذكي لتقدير مخاطر الشحنات من الناحية الأمنية، وما يترتب على ذلك من تفتيش وفحص يدوي. وتتجدر الإشارة إلى أن جمارك سنغافورة أشركت التجار - بوصفهم شركاء - في الإجراءات الرامية إلى تحقيق التوازن المطلوب بين الاعتبارات الأمنية ومرونة الإجراءات. فمثلاً، تتيح «شراكة التجارة الآمنة» للشركات التسجيل ضمن فئة «الشركاء الآمنين» شريطة استيفاء معايير محددة.

تستعين سنغافورة ببرنامج TradeFirst الذي يتيح للتجار طلب الإدراج على مسارات مختلفة للتيسير التجاري. كما يتيح للشركات طلب الانضمام إلى أي من الفئات الخمس المختلفة، بدءاً من الفئة «الأساسية» إلى فئة «المميزة». ومن ثم، يتاح للتجار الاستفادة من مزايا أو برامج محددة على صعيد التيسير التجاري؛ فمثلاً، يجوز للشركات في الفئة «المميزة» الاستفادة من الإعفاءات الأمنية، وخفض متطلبات أختام الحاويات، والإعفاء من فحوص الوثائق اللاحقة على الاستيراد.

وسعياً إلى إرضاء التجار عن مستوى الخدمة المقدمة، تتفذ السلطات في سنغافورة مجموعة متنوعة من المبادرات منها المشاورات العامة، والاستبيان السنوي لقياس رضا التجار، والاستطلاعات الموضوعية والقطاعية، والتحليل الشهري لشكوى العملاء وتعقيباتهم. كما تم إطلاق «برنامج أهم العملاء» لتعيين مدير علاقات مختص بالشركات المهمة بغرض تقديم الإرشاد بشأن تذليل كل المصاعب المتصلة بعمل الجمارك. علاوة على ذلك، افتُتحت «أكاديمية سنغافورة للجمارك» عام 2012 لتقديم دورات تدريبية للأوساط التجارية ولموظفي الجمارك.

أما في ما يخص العوائق بخلاف التعرفة الجمركية، فإن السلطات المختصة تعمل بصفة منتظمة على تحديث «وثائق المعايير والمعايير الفنية السنغافورية»، وهي متاحة للشراء. جدير بالذكر أن تلك الوثائق تبين المعايير المحددة والمواصفات الفنية التي يجب توافرها في المنتجات.

ماليزيا

يصنف المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون سلطات الجمارك والهيئات ذات الصلة بماليزيا على أنها «داعمة» و«متعاونة للغاية». وبالرغم من التفاوت الذي يصب في ميزان سنغافورة، فقد أشار المسؤولون التنفيذيون إلى أن نظام ماليزيا للمنفذ الواحد myTRADELINK كان محورياً في تسريع إجراءات التخلص الجمركي. واليوم، يتم أكثر من 95 % من التخلص الجمركي و78 % من طلبات التصاريح إلكترونياً عبر النظام المذكور، علمًا بأن نسبة مدفوعات الرسوم عبر هذا النظام أقل كثيراً من غيرها.

تتيح وحدة eManifest لمستخدمي الميناء - مثل وكلاء الشحن والنقل - تقديم طلبات رسو السفن وشهادات البضائع إلى السلطات المختصة، فيما تتيح وحدة ePCO للمستخدمين تقديم طلبات شهادات المنشأ واعتمادها.

وفي إطار اتحاد دول جنوب شرق آسيا (آسيان)، يشارك كل من سنغافورة وماليزيا في مبادرة «نافذة آسيان الموحدة» (نافذة ASW) التي تهدف إلىربط برامج النافذة الواحدة المعمول بها في كل دولة من دول الاتحاد. هذه المبادرة هي في طورها التجريبي الآن، ومن المقرر أن تدعم تبادل شهادات المنشأ ووثائق التخلص الجمركي بين دول الآسيان. ويخضع البرنامج الحالي للاختبار من قبل أعضاء الاتحاد، مع خطة مستقبلية طويلة الأجل للتوسيع فيه بحيث يضم أنواعاً أخرى من البيانات وشركاء تجاريين من خارج الاتحاد.

وعلى صعيد التفتيش والفحص، تستعين ماليزيا بنظام ثلاثي المسارات: أحدها أخضر لشحنات البضائع المستوردة بصفة منتظمة، وثانيها أصفر للواردات / الصادرات الجديدة أو العناصر غير المشحونة بصفة منتظمة؛ وثالثها أحمر للشحنات الأخرى. وقد أدى هذا النظام إلى منهجة إجراءات التفتيش وتقليلها، بحسب مراقبين. ونتيجة لذلك، واستناداً إلى بيانات البنك الدولي، تخضع نسبة 2% فقط من الشحنات للفحص والتفتيش اليدوي.

كما يشير المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون إلى أن إجراءات التوثيق «بسطّة» ويمكن تنفيذها إلكترونياً أو من خلال وسطاء الجمارك. ويزيد من كفاءة الإجراءات أنها موحدة، ما يضيق الخناق على الممارسات اللاأخلاقية.

ثمة جهود مبذولة في سنغافورة وماليزيا لضبط إجراءات الجمارك، ولها أثر إيجابي على اعتبارات التكلفة. وترتيباً على ذلك، أصبحت تكاليف التوثيق والإداريات والمناولة - سواء بالنسبة لل الصادرات أو الواردات - في كلتا الدولتين هي الأقل على مستوى العالم. إلا أن ضيوف المقابلات وأشاروا إلى زيادة الأعمال الورقية والمدة الزمنية المطلوبة للاستيراد أو التصدير في ماليزيا عنها في سنغافورة.

7 - 3 البيئة التنظيمية

سنغافورة

تعتبر سنغافورة الموقع الأمثل عالمياً لمزاولة الأعمال وفق بيانات مؤشر وحدة المعلومات لبيئة الأعمال. وفي حين يشكل ارتفاع تكلفة المعيشة ونقص العقارات ذات التكلفة المناسبة تحديات ماثلة أمام الشركات، إلا أن البيئة التنظيمية تعتبر «مرجحة» و «بلا اشكالات» وفق آراء ضيوف مقابلات وحدة المعلومات.

تحل البيئة التنظيمية في سنغافورة في المرتبة الثانية على مؤشر التيسير التجاري، لاحقة على نظيرتها في فنلندا. وقد أتاحت البيئة التنظيمية ذات الكفاءة لهذه الدولة الصغيرة تحقيق زيادة ثابتة في الاستثمار الأجنبي المباشر خلال الأعوام القليلة الماضية، لا سيما من الصين والهند واليابان وهولندا والولايات المتحدة. علاوة على ذلك، استحدثت سنغافورة قاعدة للكثير من الشركات متعددة الجنسيات - إذ افتتح أكثر من 9 آلاف شركة أوروبية مكاتب دائمة لها في سنغافورة، كما أقدم الكثير منها على تأسيس مقراته فيها اعتقاداً بأنها البوابة الأمثل للوصول إلى بقية دول المنطقة.

لا تلزم القوانين السنغافورية المستثمرين الأجانب بإقامة مشاريع مشتركة مع المواطنين، كما أنهم يخضعون للقوانين الأساسية ذاتها السارية على الشركات المحلية. ولا تفرض هذه الدولة الصغيرة حدوداً على الاستثمار أو تحويل العوائد أو رأس المال، وإن كانت هناك قيود مماثلة في بعض القطاعات من بينها الاتصالات والإعلام المحلي والخدمات المالية والقانونية والملكية العقارية.

وعند تأسيس أعمال جديدة، تحظى الشركات المؤسسة بسهولة الاطلاع على المعلومات المطلوبة. وعلى التجار التسجيل لدى «هيئة المحاسبة والتنظيم للمؤسسات» وتقديم الوثائق المطلوبة لسلطات الجمارك من أجل استحداث إجراءات الاستيراد أو التصدير الجديدة.

أما تعديلات التشريعات التجارية فيتم إخطار المعنيين بها بصفة دورية عبر البريد الإلكتروني ومن خلال موقع الجمارك على شبكة الإنترنت. علاوة على ذلك، تعتبر إجراءات فض النزاعات باللغة الكفاءة، وتعتمد السلطات إلى الرد على معظم الاستفسارات إما عبر البريد الإلكتروني أو عبر المحادثة المباشرة عبر الموقع الإلكتروني. كما يتاح للتجار طرح استفساراته على بوابة سلطات الجمارك الإلكترونية طلباً لتعقب أصحاب الشأن الآخرين. وعادةً ما يُجّاب على الاستفسارات المطروحة خلال ساعات قليلة. وقد أشار العديد من المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين إلى أنهم ما زالوا يفضلون - من حين لآخر - طلب المساعدة من وكيل أو وسيط للتعامل مع السلطات المختصة. يضاف إلى ذلك استحداث السلطات دورات للتعلم الإلكتروني بغية مساعدة التجار على فهم التشريعات المتعلقة بأعمالهم وإجراءات الخاصة بالاستيراد والتصدير.

وفيما يتصل بتسوية النزاعات، حققت سنغافورة تقدماً كبيراً في مجال التحكيم والوساطة. وعلى صعيد الوساطة، شجعت الحكومة المتنازعين على الدخول في وساطات تفاوضية قبل اللجوء إلى المحاكم. وقد أجازت الوساطة بصفة رسمية في عقد التسعينات بتدعين مركز سنغافورة للوساطة (SMC)، وهيئة ماكسويل تشيمبرز (Maxwell Chambers)، وهي عبارة عن مجمع متكامل لتسوية النزاعات.

أما التحكيم فهو مفهوم جديد إلى حد ما على سنغافورة، لكنه آخذ في النمو بوتيرة هائلة منذ تصديق الدولة على معاهدة نيويورك للاعتراف بأحكام التحكيم الأجنبي في 1986.

وعلى ذلك، تأسس مركز سنغافورة الدولي للتحكيم (SIAC) ومحكمة سنغافورة للتحكيم البحري (SCMA) ليصبحا هيئتين غير حكوميتين يهدفان إلى تشجيع المتنازعين على اللجوء إلى التحكيم من خلال هيئتيهما من المحكمين وهدئياً بقواعد التحكيم المعمول بها لديهما. وقد جاءت محكمة SCMA مماثلة لاتحاد المحكمين البحريين في لندن (LMAA)، وتهدف المحكمة إلى تسوية النزاعات الناجمة عن المعاملات التجارية البحرية. وتضم المحكمة أعضاء من الأوساط البحرية ومن بلدان مختلفة. كما تم تدعين أكاديمية سنغافورة للتحكيم الدولي بنهاية العام 2012 لتطوير معارف ومهارات التحكيم لدى منسوبيها.

ماليزيا

تحل ماليزيا في المرتبة الثامنة عشرة على مؤشر التيسير التجاري من حيث البيئة التنظيمية، علماً بأنها شهدت تطويراً كبيراً خلال السنوات القليلة الماضية بفعل الإصلاحات المدخلة عليها. وفي إطار الخطة الأوسع نطاقاً لاجتذاب الاستثمار الأجنبي المباشر، تم تحرير نحو 40 قطاعاً فرعياً خدمياً بما يتيح للمستثمر الأجنبي ملكية بنسبة 100 % من الأسهم. وقبل إنفاذ إجراءات الإصلاحية، خضعت تلك القطاعات الفرعية إلى قاعدة الأسهم المحلية التي كانت تقيد الملكية الأجنبية بنسبة 70 %؛ إذ كان لزاماً

على الشركات العاملة في تلك القطاعات أن تخصص 30 % من أسهمها للسكان الأصليين (أي الماليزيين الأصليين أو الأعراق ذات الأصول المحلية). ومع ذلك، ما تزال بعض القطاعات تشهد قيوداً على الملكية. غير أن تلك المبادرات تشكل جزءاً من النموذج الاقتصادي الجديد لماليزيا، وهو نموذج يولي اهتماماً بالغاً إلى تقوية القطاع الخاص في مسعى جدي للتحول عن الاستثمار الحكومي.

وقد أدخلت ماليزيا تحسينات كبيرة لفائدة المستثمرين خلال الأعوام الماضية من خلال ضبط إجراءات استصدار التراخيص والموافقات في مجال الصناعات التحويلية، وتبسيط متطلباتها وتسريعها. وفي تطور ملحوظ، أقدمت الدولة على حل «لجنة الاستثمارات الأجنبية» منتصف عام 2009، وبذلك انقض شرط استصدار موافقتها على الصفقات الكبيرة والاندماجات الكبرى والاستثمارات الأجنبية. ومنذ ذلك الحين، لم يعد مطلوباً سوى موافقة وحدة التخطيط الاقتصادي (التي كانت اللجنة الملغاة جزءاً منها) في حالات الاستحواذ المباشر أو غير المباشر على العقارات التي تزيد قيمتها على 20 مليون رينغيت ماليزي (29 مليون دولار أمريكي) بما يؤدي إلى المساس بمصالح المواطنين الأصليين و/أو مصلحة الدولة.

ورغم انطواء الحالة الماليزية على تحديات أكثر من نظيرتها السنغافورية، إلا أن المسؤولين التنفيذيين من ضيوف مقابلات وحدة المعلومات يصفون التشريعات التجارية بماليزيا على أنها «مرήجعة» و«سهلة التطبيق»؛ كما تعتبر داعمة لائتلافات الشركات الجديدة. وبحسب المسؤولين التنفيذيين اللوجستيين، فعندما تحدث تغيرات في التشريعات الحاكمة للنشاط التجاري، فإن السلطات الماليزية ترسل إخطارات ورسائل عبر البريد الإلكتروني إلى شركات الشحن في عموم الدولة لإخبارهم بها. كما تنشر السلطات المعلومات ذات الصلة على موقع الجمارك الإلكتروني.

وعندما يثير التجار طرح أسئلة تنظيمية، فإنه بمقدورهم الاتصال بالسلطات المعنية بمساعدة وكيل أو وسيط لحل المشكلة. كذلك تتولى السلطات الإجابة على الاستفسارات عبر البريد الإلكتروني.

7 - 4 استخدام التكنولوجيا

سنغافورة

تأتي سنغافورة في صدارة مؤشر التيسير التجاري من حيث استخدام التكنولوجيا، إذ أخذت حكومة البلاد وسلطاتها الجمركية بالتقنيات الحديثة حتى إنه يمكن اعتبارها رائدة في الاستخدامات التقنية الرامية إلى إحداث تحول هائل في إجراءات التجارة والجمارك.

وكما ورد آنفًا، فإن البوابات الإلكترونية مثل TradeNet و TradeXchange قد حسّنت كثيراً من كفاءة الإجراءات الجمركية. وهناك أيضاً برامجيات تحليل البيانات المعنية بتقييم المخاطر الأمنية المحتملة للشحنات، وبذلك تسهم في اختصار زمن التخلص والتفتيش. وتهدف سنغافورة إلى تحليل المعلومات بصورة استباقية وتوفير خدمة معلوماتية آنية لأوساط الأعمال من خلال استخدام أساليب التحليل المجمعة بغية تقليل أزمنة الانتظار.

كما استعانت السلطات بأنظمة تحديد المواقع العالمية (GPS) في وسائل النقل العامة لتوفير معلومات لحظية عن حركة المرور. وتخضع كل الطرق السريعة وخدمات تحصيل الرسوم لنظام إلكتروني لتسهيل خدمات الطرق (نظام ERP)، وهو نظام يفرض الرسوم آلياً على المركبات من خلال بطاقة نقدية مدمجة فيها.

علاوة على ذلك، تتيح سلطات الجمارك خدماتها عبر تطبيقات الهواتف المتحركة؛ ومن خلال تسجيل الدخول إلى تلك التطبيقات باستخدام معرف TradeNet الخاص بصاحب، يمكن للمستخدمين معرفة حالة الطلبات المقدمة من حيث الرفض أو القبول أو الإرجاء، ومدى الحاجة لتقديم وثائق أخرى داعمة. وهذه التحديثات من شأنها تمكين المستخدمين من اتخاذ قرارات سريعة واتخاذ ما يلزم لتسريع إجراءات المخالصة.

ماليزيا

أقدمت ماليزيا خلال السنوات القليلة الماضية على التوسيع في الاستعانة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في أوساط الأعمال والأروقة الحكومية وسلطات الجمارك؛ علماً بأن الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) قد نهضت بدور كبير في إنجاح الابتكارات والتصورات الجديدة. وعلى ذلك، باتت الأنظمة المؤتممة قادرة على تقديم بيانات مناسبة للاستغلال الأمثل لموارد المساحة في الموانئ، وتقليل زمن الانتظار في الصالات، مع إدخال تحديثات مستمرة على أنظمة الفحص والمراقبة بالأشعة السينية.

وبإضافة إلى نظام myTradeLink ، أشاد المسؤولون التنفيذيون اللوجستيون بالتحسينات المدخلة على الموقع الإلكتروني للجمارك لما تحته من إمكانية التقدم بالشكوى والتظلمات ومعالجتها بكفاءة عبر الإنترنت. كما يقدم الموقع الإلكتروني للجمارك كمية هائلة من البيانات المتاحة عن منتجات بعينها، وذلك وفقاً لنظام الترميز والتوصيف المتكامل للسلع. وهو نظام يسهل استعادة محتوياته واستخدامها في تصاريح الجمارك.

استثمرت ماليزيا خلال عام 2011 ما قيمته 15 مليون دولار أمريكي في البنية التحتية لنظام رصد الترددات اللاسلكية (نظام RFID) بغية تيسير الانتقال صوب نقاط التفتيش المؤتممة والأروقة، وزيادة الكفاءة الأمنية من خلال رصد الحاويات غير المطابقة للمواصفات. ويستخدم وكيل الشحن قارئ RFID المكتبي لبرمجة أختام RFID. كما يتمتع النظام بوجود كاميرات خاصة به يتم تركيبها عند مداخل وخارج بوابات نقاط الجمارك، مع الاستعانة بإشارات الترددات اللاسلكية لفحص الملصقات والأختام، وتحديد الشحنات وإصدار الأختام الزمنية. أما ختم RFID فهو قفل آلي بدون مفتاح، ويوضع على الحاويات ثم ينفتح من تلقاء نفسه عند وصوله إلى محطة الاستقبال شريطة عدم العبث به. أما أوجه التوفير في النقطات إثر استخدام تقنية RFID، فتتمثل في توفير تكاليف الطباعة، وتكاليف مكافحة الاختلاس وتكاليف الوقود (من خلال انتفاء وقت الانتظار المطلوب عند منطقة الاستقبال).

الملحق

- 1 - تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والمخاطر (SWOT) - أداء الكويت في مجال التيسير التجاري
- 2 - بناء مؤشر التيسير التجاري (TFI)
- 3 - بناء نماذج التجارة النوعية
- 4 - حزمة بالي

1 - تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والمخاطر (SWOT) لأداء الكويت في مجال التيسير التجاري

نقطات الضعف

البنية التحتية والخدمات اللوجستية:

- اختلافات الطرق والموانئ وعدم قدرة الموانئ على استيعاب سفن كبيرة.
- ندرة خدمات النقل العام والشحن الجوي، عدم وجود سكك حديدية.
- محدودية نطاق موفري الخدمات اللوجستية.

البيئة الجمركية

- أعباء التوثيق والتفتيش المجهدة، ومعايير المقصقات/ المعايير الصحية المشددة.
- ضعف كفاءة الخدمات المقدمة من السلطات المعنية، وارتفاع الرسوم.

البيئة التنظيمية

- التشريعات الصارمة وانعدام وسيلة الإخبار المسبق بالتشريعات الجديدة.

استخدام التكنولوجيا

- الضعف الشديد في استخدام التكنولوجيا لدى الجهات الحكومية، محدودية المواد التجارية المتاحة على شبكة الإنترن特.

نقطات القوة

البنية التحتية والخدمات اللوجستية

- سلسلة الإمداد صغيرة الحجم المتمتعة بالكفاءة.

الموقع الاستراتيجي.

- البنية التحتية القوية نسبياً في الموانئ والمطارات.

البيئة التنظيمية

- إتاحة التشريعات التجارية في النطاق العام.
- تحسين البيئة التنظيمية بإقرار قانون الشركات التجارية الجديد وقانون الاستثمار الأجنبي المباشر الجديد.

استخدام التكنولوجيا

- المعدلات المرتفعة للأخذ بالتقنية على مستوى الأفراد.

تابع تحليل SWOT الوارد في الصفحة السابقة

المخاطر

البنية التحتية والخدمات اللوجستية:

- تكرار التأخيرات/ الإخفاقات الماضية في مشاريع الاستثمار المخطط لها.
- مضاعفة حدة الاحتقان جراء احتمالات زيادة السكان.
- مشاريع تطوير الموانئ الكبرى الجديدة بدول مجلس التعاون الخليجي.

البيئة الجمركية

- الضغط لتوفير فرص عمل قد يحول دون تدشين نظام النافذة الواحدة.

البيئة التنظيمية

- التفضيل المستمر لتسوية النزاعات بصفة شخصية من شأنه إضعاف الضغط الرامي لإيجاد بيئة تنظيمية شاملة.

استخدام التكنولوجيا

- الحاجة لتوفير وظائف قد تعيق الحماس للأخذ بالحلول التقنية.

الفرص

البنية التحتية والخدمات اللوجستية:

- الاستثمارات الكبيرة المخطط لضخها ضمن خطة التنمية الوطنية.

البيئة الجمركية

- إمكانية محاكاة أمثلة لأفضل الممارسات وإطلاق نظام النافذة الواحدة واستخدام وسائل ذكية في التفتيش والفحص.

البيئة التنظيمية

- إمكانية تيسير الأعباء التنظيمية بتدشين المناطق الاقتصادية الخاصة المقترنة.
- المطالبات المتتامية بإصدار قانون للتحكيم والتوسيع في الوساطة التفاوضية.

استخدام التكنولوجيا

- إمكانية نقل معدلات الاستخدام التقني المرتفعة بين الأفراد إلى الجهات الحكومية.

2 - بناء مؤشر التيسير التجاري

1 - معلومات عامة

صممت وحدة المعلومات واستحدثت مؤشراً مركباً جديداً كمكون رئيس في هذه الدراسة لقياس أداء الكويت و83 دولة أخرى من مختلف أنحاء العالم في مجال التيسير التجاري.

ما الداعي لاستخدام مؤشر مركب لقياس التيسير التجاري؟

ثمة وفرة كبيرة في البيانات الإحصائية المنشورة في العالم المتقدم، ويُستعان بتلك البيانات بصفة عامة في وضع السياسة ومراقبة مستوى التقدم صوب غايات بعينها. إلا أن الكثير من المفاهيم التي نشد قياسها - مثل حالة البيئة، أو أداء الدولة على صعيد التيسير التجاري - تفتقر إلى مؤشر واحد قادر على رصد مختلف مكونات المشهد بدقة.

تتيح المؤشرات المركبة لصناع السياسات وغيرهم من أصحاب الشأن إيجاز الجوانب المعقدة والمتشعبة الأبعاد على هيئة رقم واحد، بما يتيح افتقاء معطياته بمرور الوقت وبمختلف الدول حتى يتسع تحديد مرجعيات لقياس الأداء.

وبالرغم من البساطة الظاهرة في هذا الطرح، إلا أن المؤشرات المركبة تستند عادةً إلى مجموعة كبيرة من البيانات المؤسسة لها، علماً بأن تلك البيانات تختصر إلى عدد من الأرقام التي توجز كل بُعد من أبعاد المفهوم الخاضع للاقياس. وفي النهاية، يخضع المفهوم للاقياس من خلال النهج الإيجاري الجامع. ومن الأمثلة الشهيرة لذلك مفهوم الناتج الإجمالي المحلي، إذ يوجز ثلاثة أبعاد رئيسية، هي: الاستهلاك، والاستثمار وصافي الصادرات؛ علماً بأن كلاً منها يتتألف من مؤشرات كثيرة تشكل قوامه.

وعلى ذلك، فإن ميزة هذا النهج تكمن في الوضوح بالنسبة لصناع السياسات، بمعنى أن التحليل المتبع قابل للتبسيط والتركيز على الجوانب المهمة فعلاً. علاوة على ذلك، تيسّر المؤشرات المركبة صياغة طرح قابل للعرض بكفاءة على غير الخبراء ذوي الاهتمام بمواقع المؤشرات المركبة وتبعات السياسات، دون الحاجة إلى الغوص في التفاصيل الإحصائية.

بيد أن المؤشرات المركبة تستوجب الحذر والدقة عند الاستخدام، إذ إن سهولتها من حيث العرض تقتضي عدم الإفراط في تبسيط النتائج المستقاة منها أو الاستجابات المنشودة على مستوى السياسات. ومن ثم، لا بد من تصميم تلك المؤشرات واستحداثها بأسلوب يجمع بين القوة والشفافية تجنّباً لأي شك في سبب استحداث المؤشر وصولاً لنتيجة محددة وغير محايضة.

نهج وحدة المعلومات في تصميم واستحداث مؤشر التيسير التجاري (مؤشر TFI)

استحداث المؤشرات المركبة عمل فني متخصص، لا علمي تجريبي. ومع ذلك، توجد توجيهات صارمة تنتهجها وحدة المعلومات، وهي توجيهات قائمة على كتيب منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية الصادر بعنوان «كتيب استحداث المؤشرات المركبة» - وهو عبارة عن سلسلة لأساليب أفضل الممارسات. وهذه التوجيهات مقدمة وفق صدورها عن المفوضية الأوروبية. وفي ما يلي بيان موجز لبعض الخطوات الرئيسية التي اتبعتها وحدة المعلومات في استحداث المؤشر.

الخطوة 1: إعداد الإطار النظري

استناداً لما سلف، ثمة تحدٍ مهم ماثل أمام قياس الأداء في التيسير التجاري: ألا وهو انعدام التعريف الواضح والمقبول بصفة عامة لمفهوم التيسير التجاري. لذلك، تمثلت الخطوة الأولى بعمل الوحدة في وضع تعريف واضح لموضوع القياس. وفي هذه المرحلة، لم يقتصر تفكير الوحدة بأي حال على وفرة البيانات.

لقد شرعت وحدة المعلومات في مراجعة النشرات الصادرة في هذا التخصص بغية استحداث تعريف للتيسير التجاري. وركزت الوحدة عند مراجعة كل دراسة في النشرات المتخصصة على تحديد عناصر البيئة التجارية في الدولة المشمولة بالدراسة، مع رصد الرابط المثبت بالتجربة بين زيادة التدفقات التجارية وخفض تكاليف التجارة.

وسعياً إلى وضع تعريفنا النهائي لمفهوم التيسير التجاري، راجعت الوحدة مجموعة كبيرة من الدراسات المهمة، من بينها:

1 - الأثر المحتمل للتيسير التجاري على تجارة الدول النامية

لجنة التجارة بمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (2012)

2 - مؤشرات التيسير التجاري - الأثر الواقع على تكاليف التجارة

إي. مواز، وتي. أورلياك، وب. ماينور (2011)

3 - التيسير التجاري والتنمية الاقتصادية - قياس الأثر

جون إس. ويلسون، وكاثرين إل. مان، وتسونيهيرو أوتسوكى

البنك الدولي (2003)

4 - تكاليف النقل البحري وكفاءة الموانئ

زيمينا كلارك، وديفيد دولار، وأليخاندرو ميكو

البنك الدولي (2003)

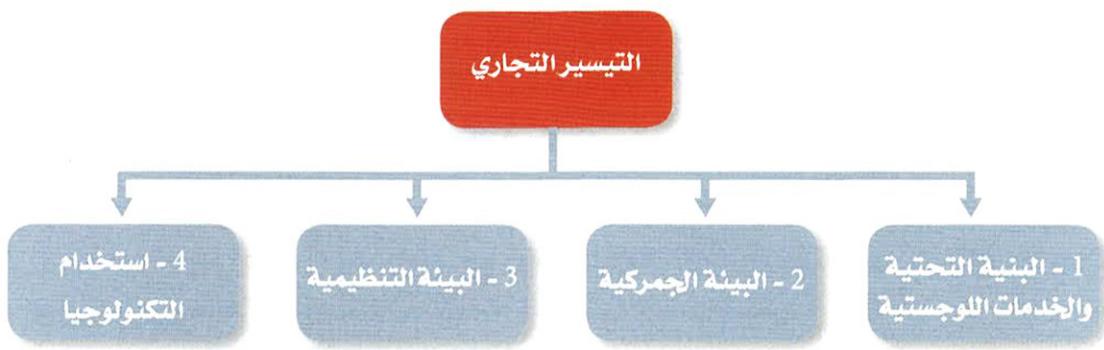
5 - مؤشر التيسير التجاري

توماس أورلياك

منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) /
مجموعة Groupe d'Economie Mondiale at Sciences Po (GEM) (2010)

انتهت وحدة المعلومات بصفة نهائية إلى تعريف التيسير التجاري - وفق ما سلف بيانه - على أنه: سلسلة من التدابير الرامية إلى زيادة التدفقات التجارية للدولة وخفض تكاليف التجارة بها من خلال تحسين الأداء في أربعة مكونات رئيسية، هي: البنية التحتية والخدمات اللوجستية؛ والبيئة الجمركية؛ والبيئة التنظيمية؛ واستخدام التكنولوجيا.

الشكل 25: تعريف وحدة المعلومات بمجلة الإكونومست للتيسير التجاري



الخطوة 2: اختيار معطيات المؤشر

بعد وضع التعريف، تمثلت الخطوة التالية لاستحداث مؤشر للتيسير التجاري في اختيار مجموعة من المعطيات القادرة على قياس المكونات أو المحاور الأربع المشتملة بالتعريف قياساً دقيقاً.

ويُشترط في المعطيات المراد تضمينها في الاختيارات أن تستحسن وحدة المعلومات وجودها من حيث سلامتها التحليلية وملاءمتها الزمنية وإتاحة الحصول عليها. كما كانت ندرة البيانات عاملاً محدداً آخر على مستوى المعطيات التي استقرت الوحدة على اختيارها. وانطلاقاً من الرغبة في تعزيز هذه الدراسة، كان لزاماً أن تشتمل كل المعطيات المختارة على البيانات المطلوبة بشأن الكويت وغيرها من دول مجلس التعاون الخليجي، وكذلك من سنغافورة وماليزيا.

وفي ما يلي بيان موجز بالمعطيات النهائية (المعطيات الفرعية) المختارة في استحداث مؤشر التيسير التجاري. كل المعطيات مستقاة من مصادر بيانات حالية، من بينها وحدة المعلومات والبنك الدولي والمنتدى الاقتصادي العالمي ومنظمة الشفافية الدولية ووكالة غلوبال إكسبرس. وتتجدر الإشارة إلى أن سلسلة المقابلات التي أجرتها وحدة المعلومات لدعم هذه الدراسة لم تُستخدم في حساب نتائج المعطيات.

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

الشكل 26: المكون الأول - البنية التحتية والخدمات اللوجستية

الرقم المؤشر	المؤشر الفرعى	التعريف	المصدر
1	جودة الطرق	تقدير جودة البنية التحتية للطرق = متحللة للغاية. من بين الأسوأ في العالم. 7 = مكثفة وفعالة. من بين الأفضل في العالم.	المنتدي الاقتصادي العالمي تقرير اللتاسية العالمية 2013 – 2014*
2	جودة السكك الحديدية	تقدير جودة البنية التحتية للسكك الحديدية. 1 = جودة منخفضة 5 = جودة مرتفعة	المنتدي الاقتصادي العالمي، تقرير اللتاسية العالمية 2013 – 2014
3	جودة الموانئ	تقدير جودة البنية التحتية للموانئ. 1 = متحللة للغاية. من بين الأسوأ في العالم. 7 = مكثفة وفعالة. من بين الأفضل في العالم.	المنتدي الاقتصادي العالمي، تقرير اللتاسية العالمية 2013 – 2014
4	جودة المطارات	تقدير جودة البنية التحتية للمطارات 1 = جودة منخفضة 5 = جودة مرتفعة	المنتدي الاقتصادي العالمي، تقرير اللتاسية العالمية 2013 – 2014
5	سلسلة إمداد الصادرات	المسافة من نقطة المنشأ (مصنع البائع) إلى ميناء التفريغ أو ما يعادله باستثناء مسافة الشحن الدولي	البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجيسيتي، 2014
6	شركات الخدمات اللوجستية	المسافة من ميناء التفريغ أو ما يعادله إلى مستودع المشتري البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجيسيتي، 2014	«تقدير الكفاءة وجودة في الخدمات اللوجستية، مثل الناقلين ووسطاء الجمارك. 1 = منخفضة للغاية 5 = مرتفعة للغاية»
		«مدى قدرة شركات الخدمات اللوجستية على الاقتناء والتتابع. 1 = منخفضة للغاية 5 = مرتفعة للغاية»	البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجيسيتي، 2014

الشكل 27: المكون الثاني - البيئة الجمركية

الرقم المؤشر	المؤشر الفرعي	التعريف	المصدر
1	الإجراءات عبر الحدود	«كفاءة الوصول للإجراءات الجمركية الخاصة بإدخال البضائع وإخراجها. =1 منعدمة الكفاءة =7 شديدة الكفاءة»	المنتدى الاقتصادي العالمي تقرير التنافسية العالمية 2013 – 2014
2	المدى الزمني للمصالحة الجمركية (دون حساب زمن التفتيش المادي)	عدد الأيام منذ تقديم بيان جمركي مقبول وحتى الإخطار بالمخالصة	مؤسسة التمويل الدولية والبنك الدولي، أداء الأعمال، 2014
3	دقة المواعيد	دقة مواعيد الشحنات	«معدل وصول الشحنات إلى طالبيها خلال المواعيد البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي، المحددة أو في مواعيد التسليم المتوقعة. =1 نادراً =5 دائماً في الغالب»
4	الفحص والتفتيش المادي	نسبة الشحنات المفحوصة مادياً.	البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي، 2014
5	الوكالات	نسبة المكونات التي تم فحصها عدة مرات.	البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي، 2014
6	الوثائق	عدد وكالات الاستيراد.	البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي، 2014
	وكالات التصدير	عدد وكالات التصدير.	البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي، 2014
	وثائق الصادرات	إجمالي عدد الوثائق المطلوبة للتصدير.	مؤسسة التمويل الدولية والبنك الدولي، أداء الأعمال، 2014
	وثائق الواردات	إجمالي عدد الوثائق المطلوبة للاستيراد.	مؤسسة التمويل الدولية والبنك الدولي، أداء الأعمال، 2014

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

تابع الشكل 27

الرقم المؤشر	المؤشر الفرعى	التعريف	المصدر
7	الرشوة	«في بلدك، ما مدى شيوخ قيام الشركات بتقديم مدفوعات غير موثقة أو رشاوى؟ 1 = شائع جداً 7 = منعدم»	المجتمع الاقتصادي العالمي، تقرير التنافسية العالمية 2013 – 2014
8	العائق غير الجمركي	«المؤشر المركب لدى إدراك وجود الفساد في القطاع العام بالدولة. 0 = فاسدة للغاية 100 = نظيفة للغاية»	منظمة الشفافية الدولية، مؤشر مدركات الفساد 2013
9	التكاليف الجمركية	كل الرسوم المتصلة باستيفاء إجراءات تصدير البضائع، وتشمل تكفة الوثائق والرسوم الإدارية للمخالصة الجمرκية والضوابط الفنية ورسوم وسطاء الجمارك وتکاليف المناولة بالمحطات وتكاليف النقل الداخلي، ولا يشتمل حساب التكفة على التعريفات الجمرκية أو الضرائب التجارية المحسوبة بالدولار الأمريكي لكل حاوية.	مؤسسة التمويل الدولي والبنك الدولي - دليل أداء الأعمال، 2014
10	القواعد الضريبية	كل الرسوم المتصلة باستيفاء إجراءات استيراد البضائع، وتشمل تكفة الوثائق والرسوم الإدارية للمخالصة الجمرκية والضوابط الفنية ورسوم وسطاء الجمارك وتکاليف المناولة بالمحطات وتكاليف النقل الداخلي، ولا يشتمل حساب التكفة على التعريفات الجمرκية أو الضرائب التجارية المحسوبة بالدولار الأمريكي لكل حاوية.	مؤسسة التمويل الدولي والبنك الدولي، أداء الأعمال، 2014
		«هل تصدر الجمارك قواعد ضريبية (لكل عملية إدخال)؟ 1 = لا 3 = أحياناً 5 = نعم»	غلوبال إكسبريس أسوسيشن، تقرير القدرات الجمرκية، 2014

الشكل 28: المكون الثالث - البيئة التنظيمية

الرقم المؤشر	المؤشر الفرعى	التعريف	المصدر
1 العباء التنظيمى	العبء التنظيمى	«ما مدى الصعوبة التي تواجه الشركات في الامتثال للمتطلبات الإدارية الحكومية؟ (مثل: التصاريح، اللوائح، التقارير) 1 = صعب للغاية 7 = ليس صعباً مطلقاً»	المنتدى الاقتصادي العالمي، تقرير التنافسية العالمية 2013 – 2014
2 الطعن على اللوائح	الطعن على اللوائح	«ما مدى السهولة التي تواجه الشركات الخاصة في المنتدى الاقتصادي العالمي، تقرير الطعن على الإجراءات و/ أو اللوائح الحكومية من التنافسية العالمية 2013 – 2014 خلال النظام القانوني؟ 1 = صعبة للغاية 7 = سهلة للغاية»	المنتدى الاقتصادي العالمي، تقرير التنافسية العالمية 2013 – 2014
3 فض المنازعات	فض المنازعات	«كفاءة الوصول إلى الإطار القانوني بالنسبة للشركات الخاصة عند فض النزاعات. 1 = كفاءة منعدمة 7 = كفاءة متناهية»	المنتدى الاقتصادي العالمي، تقرير التنافسية العالمية 2013 – 2014
4 اللوائح التجارية	نشر اللوائح التجارية	«هل القوانين واللوائح المنظمة للشأن التجارى تنشر غلوبال إكسبريس أسوسيشن، تقرير في الجريدة الرسمية؟ 1 = لا 3 = أحياناً 5 = نعم»	القدرات الجمركية، 2014
	الإخطار المسبق باللوائح المستجدة	«بعد أن تقرر السلطات إقرار لوائح جديدة أو تغيير غلوبال إكسبريس أسوسيشن، تقرير لوائح قائمة، هل ترسل السلطات إخطاراً مسبقاً للمعنيين بمواعيد السريان؟ 1 = لا 3 = أحياناً 5 = نعم»	القدرات الجمركية، 2014

الشكل 29: المكون الرابع - استخدام التكنولوجيا

الرقم المؤشر	المؤشر الفرعى	التعريف	المصدر
1 توافر الوسائل التكنولوجية	توافر الوسائل التكنولوجية	«إلى أي مدى تتوافر الوسائل التكنولوجية الأحدث؟ مؤشر الاستعداد الترابطي، المنتدى الاقتصادي العالمي، 2014 1 = غير متوفرة مطلقاً 7 = متاحة على نطاق واسع»	مؤشر الاستعداد الترابطي، المنتدى الاقتصادي العالمي، 2014
2 استخدام التكنولوجيا لدى الشركات	استخدام التكنولوجيا لدى الشركات	«إلى أي مدى تأخذ الشركات بالتكنولوجيا الحديثة؟ 1 = لا تأخذ بها مطلقاً 7 = تأخذ بها بقوة»	مؤشر الاستعداد الترابطي، المنتدى الاقتصادي العالمي، 2014
3 استخدام التكنولوجيا لدى الهيئات الحكومية	استخدام التكنولوجيا لدى الهيئات الحكومية	«ما مدى نجاح الحكومة في الترويج لاستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؟ 1 = غير ناجحة مطلقاً 7 = ناجحة بقوة»	مؤشر الاستعداد الترابطي، المنتدى الاقتصادي العالمي، 2014

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

تابع الشكل 29

الرقم المؤشر	المؤشر الفرعى	التعريف	المصدر
4 المواد التجارية الإلكترونية	الموقع الإلكتروني للجمارك	«هل تمتلك الدولة موقعاً إلكترونياً للجمارك؟» 0 = لا 1 = نعم»	غلوبال إكسبريس أسوسيشن، تقرير القدرات الجمركية، 2014
	الإجراءات الإلكترونية	«هل يوفر الموقع الإلكتروني وصفاً وافياً لكل الإجراءات الجمركية؟» 0 = لا 1 = أحياناً 3 = 5 = نعم»	غلوبال إكسبريس أسوسيشن، تقرير القدرات الجمركية، 2014
	الاتصالات الإلكترونية	«هل يتبع الموقع الإلكتروني إمكانية التقدم بإجراءات الاتصالات؟»	غلوبال إكسبريس أسوسيشن، تقرير القدرات الجمركية، 2014
	الوثائق الإلكترونية	«هل يشتمل الموقع الإلكتروني على كل النماذج والوثائق اللازمة للتصدير والاستيراد؟» 0 = لا 1 = أحياناً 3 = 5 = نعم»	غلوبال إكسبريس أسوسيشن، تقرير القدرات الجمركية، 2014

الخطوة 3: تنسيب البيانات وحساب مدخلات المؤشر

سعياً إلى حساب مدخلات المؤشر، استحدثت وحدة المعلومات مجموعة بيانات قوية ذات مستوى عالي من الإتاحة لكل المعطيات المرعية بمختلف الدول الخاضعة للفحص، وعددها 84 دولة. وحيثما تعذر الحصول على بيانات العام 2014، لجأت الوحدة إلى بيانات العام 2013 أو إلى أحدث بيانات متاحة. كما استعانت الوحدة بمتخصصيها لرأب فجوات البيانات حيثما أمكن.

لكن ثمة استثناء ملحوظ للبيانات القوية المتاحة؛ ألا وهو سلطنة عُمان، إذ اتسمت إتاحة بياناتها بالضعف في العديد من المعطيات الرئيسية. ونتيجة لذلك، يحيد أداء عُمان قليلاً نحو المعطيات التي تتتوفر لديها بيانات بشأنها.

الخطوة 4: تطبيق نتائج القياسات

جاء عرض المعطيات (والمعطيات الفرعية) التي وقع عليها اختيار وحدة المعلومات للتضمين في المؤشر على هيئة مقاييس متعددة. ومن ثم، لزم سرد كل البيانات على نحو طبيعي مناسب لمقاييس واحد مشترك حتى يتسمى حساب مدخلات المؤشر. ولعمل ذلك، حولنا كل معطى ومعطى فرعي إلى رقم بين 0 و 100، أي القيمة الدنيا والقيمة القصوى لكل المدخلات موضوع الرصد والتقويم.

وتجنباً لإضفاء أي تأثير غير مطلوب للقيم المتطرفة جراء الاستعانة بأسلوب التطبيع سالف الذكر في بعض الأحيان، فقد راعت وحدة المعلومات قيمة موضوعية قصوى لفئات بعينها. فمثلاً، عند استخدام المعطى المعنى بقياس كفاءة سلسلة الإمداد في الدولة نجد الدول الحبيسة (غير المطلة على البحر) ذات

أداء بالغ الضعف، لأنها تتکبد عناء النقل لمسافات طويلة وصولاً لأقرب ميناء. وبذلك، ودرءاً للبيانات غير الدقيقة، استعانت الوحدة بقيمة موضوعية قصوى.

الخطوة 5: الترجيح والتجمیع

إن الشكل المرجح لكل مكوّن في أي مؤشر مرکب إنما يتسم بالجدلية بالنظر إلى قدرته على المساس بالنتيجة العامة للمؤشر وبالتالي على تصنیف الدولة. وعلى سبيل الممارسة المثلث العامة، يفضل اجتناب الترجيح غير الموضوعي لكونه غير مدعوم بالأدلة التجريبية بالقدر الكافي. وعلى ذلك، راعت الوحدة في المؤشر أن تتسب ثقلاً مرجحاً مساوياً لكل مكوّن من المكونات الأربع الرئيسيّة. ومن ثم، روعي إلحاق ثقل مرجح مساوٍ لكل معطى في كل مكون من مكونات المؤشر.

المكون الأول: البنية التحتية والخدمات اللوجستية: 25 %

المكون الثاني: البيئة الجمركية: 25 %

المكون الثالث: البيئة التنظيمية: 25 %

المكون الرابع: استخدام التكنولوجيا: 25 %

الخطوة 6: العرض والنشر

يوجز الفصل السادس نتائج المؤشر، مع إيلاء اهتمام خاص إلى و蒂رة أداء الكويت مقارنة بدول مجلس التعاون الخليجي الخمس الأخرى، وبإباء كل من سنغافورة ومالزيا. كما يستعرض الفصل كامل جداول التصنيف والترتيب للدول الأربع والثمانين كلها، مشفوعة بجميع المعلومات الخاصة بكل مكوّن من المكونات الأربعية بالمؤشر.

ولتمكن القارئ من استكشاف بيانات المؤشر بمزيد من التفصيل، قدمت وحدة المعلومات أيضاً ملفاً داعماً بصيغة «إكسيل» استكمالاً لفحوى التقرير. ويشتمل الملف المذكور على كل البيانات الواردة في المؤشر، بما في ذلك نتائج الفئات ونتائج المعطيات ونتائج المعطيات الفرعية لكل الدول المشمولة بالدراسة؛ وعددتها 84 دولة.

جدير بالذكر أن الملف يتسم بالتفاعلية التامة والوضوح الكامل، كما يضم خرائط بيانية ملونة ومخططات تفاعلية، ويتتيح للقارئ عقد مقارنة سريعة بين أداء الدول قياساً على كل عناصر المؤشر.

3 - بناء نماذج التجارة النوعية

سعياً إلى تقويم آثار أداء الدولة في التيسير التجاري من حيث تدفقات التجارة وتكليفها بالنسبة للدولة، فقد استحدثت وحدة المعلومات نموذجين لقياس الشكل النوعي من المنظور الاقتصادي القياسي للتجارة العالمية. كان تينبرغن (1962) وبويهونين (1963) أول من استحدث نموذج الشكل النوعي للتجارة بغية شرح تدفقات التجارة البينية باستخدام معطيات إجمالي الناتج المحلي والمسافة الجغرافية بين شركاء

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

التجارة. ومن التجارب العملية الحديثة التي توثق هذا النهج أعمال كل من إفينيت وكيلر (1998) وفرانكل (1997).

أما نموذج وحدة المعلومات للثقل النوعي من المنظور الاقتصادي القياسي للتجارة العالمية فيقيس علاقة التجارة البينية بين 81 دولة (أكثر من 6500 تدفق بياني) باستخدام تقدیرات مفصلة (أي الاتجاهات على امتداد الوقت وعبر الدول) والتراجعات الطولية الاعتيادية ذات المربعات الدنيا (OLS). وقد اعتمدنا في نموذجنا على تحليل خصائص الدول وبياناتها الاقتصادية باعتبارها عوامل محركة لأنماط التجارة من عام 2006 إلى عام 2013.

وأكب ذلك استحداث نموذجين منفصلين للثقل النوعي؛ فالأول منها يقوم أثر سلسلة من المحركات، شاملة أداء الدولة على صعيد التيسير التجاري، على التدفقات التجارية للدولة. وتعرف التدفقات التجارية على أنها الواردات المتجهة إلى الدولة «س» من الدولة «ص»، باستخدام البيانات المستقاة من قاعدة بيانات اتجاهات التجارة التابعة لصندوق النقد الدولي. ويستند هذا النموذج إلى نهج مماثل اعتمدته ويسون وآخرون لدى البنك الدولي.

وأما ثانيهما فيقوم أثر سلسلة من المحركات، شاملة أداء الدولة على صعيد التيسير التجاري، على التكاليف التجارية للدولة. ويستند هذا النموذج إلى نهج مماثل اعتمدته أفريس وآخرون لدى البنك الدولي. وتکاليف التجارة المستخدمة في النموذج هي مقاييس بينية لتكاليف التجارة بين بلدان، وهي مستقاة من قاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية للأمم المتحدة لآسيا والمحيط الهادئ.

يتولى النموذجان تقدير أثر سلسلة من العوامل المحركة، من بينها أداء الدولة في التيسير التجاري، والتعرفة الجمركية والعوامل الخارجية. ومن خلال بناء نموذجين عبر هذا العدد الكبير من الدول فقد تمكنا من تحصيل تنوّع قوي في مجموعة خصائص الدول ومستويات التدفقات التجارية وتکاليف التجارة الخاصة بكل منها.

الشكل 30: نموذج التدفقات التجارية

المتغير المشروط	البيان	الوحدات	المصدر
التدفقات التجارية	قيمة الواردات من كل شريك تجاري	مليون دولار أمريكي	توجيه صندوق النقد الدولي للإحصاءات التجارية
المتغيرات/المتحركات المستقلة	البيان	الوحدات	المصدر
المسافة	المسافة بين الشركاء التجاريين	كم	قاعدة بيانات CEPII GeoDist
عنصر اللغة	اللغة الرسمية المستخدمة بين الشركاء التجاريين	نعم = 1 ، لا = 0	قاعدة بيانات CEPII GeoDist
عنصر الحدود	الحدود الجغرافية المشتركة بين الشركاء التجاريين	نعم = 1 ، لا = 0	قاعدة بيانات CEPII GeoDist

تابع الشكل 30

المتغير المنشروط	البيان	الوحدات	المصدر
التدفقات التجارية	قيمة الواردات من كل شريك تجاري	مليون دولار أمريكي	توجيه صندوق النقد الدولي للإحصاءات التجارية
المتغيرات/التحركات المستقلة	البيان	الوحدات	المصدر
التعريفات الجمركية	متوسط الضرائب القيمية بين الشركاء التجاريين	١ + التعريفة%	قاعدة بيانات ESCAP لدى البنك الدولي
إجمالي الناتج المحلي	إجمالي الناتج المحلي الفعلي لدى الشركاء التجاريين	مليون دولار أمريكي وفق أسعار ٢٠٠٥	وحدة الأيكonomisit للمعلومات
سعر الصرف	سعر الدولار الأمريكي نظير وحدة العملة المحلية	دولار أمريكي: وحدة العملة المحلية	وحدة الأيكonomisit للمعلومات
التنمية الاقتصادية	إجمالي الناتج المحلي الفعلي لفرد لدى المستورد	مليون دولار أمريكي وفق أسعار ٢٠٠٥	وحدة الأيكonomisit للمعلومات
مؤشر التيسير التجاري	البنية التحتية والخدمات لدى المستورد	- - ١٠٠ (مرتفع = ١٠٠)	وحدة الأيكonomisit للمعلومات
مؤشر التيسير التجاري	البيئة الجمركية لدى المستورد	- - ١٠٠ (مرتفع = ١٠٠)	وحدة الأيكonomisit للمعلومات
مؤشر التيسير التجاري	البيئة التنظيمية لدى المستورد	- - ١٠٠ (مرتفع = ١٠٠)	وحدة الأيكonomisit للمعلومات
مؤشر التيسير التجاري	استخدام التكنولوجيا لدى المستورد	- - ١٠٠ (مرتفع = ١٠٠)	وحدة الأيكonomisit للمعلومات

الشكل 31: نموذج التكاليف التجارية

المتغير المنشروط	البيان	الوحدات	المصدر
التكاليف التجارية (غير الجمركية)	التكاليف التجارية القيمية باستثناء التعريفات الجمركية مع الشريك	%	قاعدة بيانات ESCAP لدى البنك الدولي
المتغيرات/التحركات المستقلة	البيان	الوحدات	المصدر
المسافة	المسافة بين الشركاء التجاريين	كم	قاعدة بيانات CEPII GeoDist
عنصر اللغة	اللغة الرسمية المستخدمة بين الشركاء التجاريين	نعم = ١، لا = ٠	قاعدة بيانات CEPII GeoDist
عنصر الحدود	الحدود الجغرافية المشتركة بين الشركاء التجاريين	نعم = ١، لا = ٠	قاعدة بيانات CEPII GeoDist
التعريفات الجمركية	متوسط الضرائب القيمية بين الشركاء التجاريين	١ + التعريفة%	قاعدة بيانات ESCAP لدى البنك الدولي
سعر الصرف	سعر الدولار الأمريكي نظير وحدة العملة المحلية	دولار أمريكي: وحدة العملة المحلية	وحدة الأيكonomisit للمعلومات
التنمية الاقتصادية	إجمالي الناتج المحلي الفعلي لفرد لدى المستورد	مليون دولار أمريكي وفق أسعار ٢٠٠٥	وحدة الأيكonomisit للمعلومات

نحو تعزيز التيسير التجاري في الكويت

تابع الشكل 31

المتغير المنشود	البيان	الوحدات	المصدر
التكاليف التجارية (غير الجمركية)	التكاليف التجارية القيمية باستثناء التعريفات الجمركية مع الشريك	%	قاعدة بيانات ESCAP لدى البنك الدولي
المتغيرات/المتحركات المستقلة	البيان	الوحدات	المصدر
مؤشر التيسير التجاري	البنية التحتية والخدمات لدى المستورد	- ٠ (مرتفع = ١٠٠) وحدة الايكonomisit للمعلومات	
مؤشر التيسير التجاري	البيئة الجمركية لدى المستورد	- ٠ (مرتفع = ١٠٠) وحدة الايكonomisit للمعلومات	
مؤشر التيسير التجاري	البيئة التنظيمية لدى المستورد	- ٠ (مرتفع = ١٠٠) وحدة الايكonomisit للمعلومات	
مؤشر التيسير التجاري	استخدام التكنولوجيا لدى المستورد	- ٠ (مرتفع = ١٠٠) وحدة الايكonomisit للمعلومات	

نموذج التدفقات التجارية: مخرجات التراجع

المتغير التابع اللوغاريتم (٦ الواردات)

الطريقة: المربعات الدنيا المجمعة

التاريخ: 14/07/2014 التوقيت: 17:44

العينة: 20132006

الملاحظات المضمنة: 8

الأقسام المتداخلة: 4865

إجمالي الملاحظات المجمعة (غير المتوازنة): 32201

الأقسام المتداخلة دون إسقاط الملاحظات الصالحة

المتغير	المعامل	الخطأ المعياري	الإحصائي	الاحتمال
C	1,308976 -	0,286976	4,561274 -	0,0000
اللوغاريتم (٦ التعرفة)	4,343271 -	0,237871	18,25893 -	0,0000
(٦ GDPIMP)	1,004635	0,007071	142,0768	0,0000
(٦ GDPEXP)	1,134309	0,006201	182,9141	0,0000
اللوغاريتم (٦ المسافة)	0,943598 -	0,011357	83,08512 -	0,0000
٦ عنصر اللغة	0,618841	0,031297	19,77340	0,0000
٦ عنصر الحدود	0,667855	0,056158	11,89242	0,0000
(٦ INFRA)	0,793820	0,069675	11,39321	0,0000
اللوغاريتم (٦ الجمارك)	0,512700	0,075633	6,778766	0,0000
(٦ REGENV)	0,081630	0,067222	1,214327	0,2246

تابع التدفقات التجارية: مخرجات التراجع

الاحتمال	الإحصائي	الخطأ المعياري	المعامل	المتغير
0,0000	4,301077	0,076057	0,327128	اللوغاريتم (ICT)
0,0000	30,54541 -	0,013817	0,422037 -	اللوغاريتم (GDPPCIMP)
0,0000	7,011499 -	0,004430	0,031064 -	اللوغاريتم (ERATE)
			0,682807	- تربيع R
			0,682689	تربيع R - معدل
			1,578077	الخطأ المعياري للتراجع

نموذج التكاليف التجارية: مخرجات التراجع

المتغير التابع اللوغاريتم (تكاليف)

الطريقة: المربعات الدنيا المجمعة

التاريخ: 13:07 2014/07/04 التوقيت:

العينة: 20132006

الملحوظات المضمنة: 8

الأقسام المتداخلة المضمنة: 4956

إجمالي الملحوظات المجمعة (غير المتوازنة): 33258

الأقسام المتداخلة دون إسقاط الملحوظات الصالحة

الاحتمال	الإحصائي	الخطأ المعياري	المعامل	المتغير
0,0000	83,80002	0,072139	6,045264	C
0,0000	10,07226	0,060967	0,614073	اللوغاريتم (التعرفة)
0,0000	90,32847	0,002956	0,266966	اللوغاريتم (المسافة)
0,0000	16,19512 -	0,008278	0,134068 -	عنصر اللغة
0,0000	32,07042 -	0,014864	0,476709 -	عنصر الحدود
0,0000	13,22516 -	0,17678	0,23379 -	اللوغاريتم (INFRA)
0,0000	21,56077 -	0,019601	0,422603 -	اللوغاريتم (الجمارك)
0,0000	10,20895 -	0,017439	0,178032 -	اللوغاريتم (ICT)
0,0000	21,99510 -	0,001123	0,024699 -	اللوغاريتم (ERATE)
0,0000	7,713202	0,003471	0,026773	اللوغاريتم (GDPPCIMP)
			0,393277	- تربيع R
			0,393113	تربيع R - معدل
			0,421744	الخطأ المعياري للتراجع

4 - حزمة بالي

1-4 معلومات عامة عن حزمة بالي

انطلاقاً لتحفيزية مطلوبة للغاية، لكن اعترافات الهند تجعل مستقبلها مشوباً بالضبابية

عقب اختتام جولة الأوروغواي لمباحثات منظمة التجارة العالمية بنجاح، انطلقت جولة التنمية بالدوحة في نوفمبر 2001 مع التركيز على فتح أسواق زراعية وصناعية لتعزيز التجارة في الخدمات وتعزيز التشريعات الحامية لحقوق الملكية الفكرية. واجهت جولة الدوحة تحديات كبرى منذ انطلاقها، وتعزى في جلها إلى أن معظم القضايا الياسيرة كانت قد نوقشت في الجولات السابقة، لتبقى أكثر القضايا تعقيداً على مائدة البحث. وجاء دخول الصين في المفاوضات، مقرراً بالتحول في ميزان القوة الاقتصادي والقوة السياسية صوب الجنوب، واستحداثاً مبدأ «التنفيذ المنفرد» (بمعنى «انتقاء الموافقة إلا بعد الموافقة على كل شيء»)، ليخلق مستويات أخرى من التعقيد في المفاوضات.

وقد عانت المفاوضات من انتكاسات شبه مميتة مرتين: في كانون عام 2003 وفي جنيف عام 2008، لتصل إلى أفق مسدود تماماً في عام 2011. وعندما سعى مسؤولو التجارة إلى إحياء المناقشات في عام 2012، اتجهوا إلى الالتزام ببساطة وجاذبية جدول الأعمال قدر المستطاع؛ فواكب ذلك تحيّة المعارض الفاصلة مثل الملكية الفكرية والتجارة في الخدمات نظير التركيز على المعايير الأقل شأناً – لا سيما التيسير التجاري. ومع ذلك، أوشكت المحادثات على الانهيار عدة مرات.

وفي السياق ذاته، كانت الزراعة الموضوع الأكثر اشتغالاً؛ فخلال الأشهر السابقة على لقاء بالي، ترأست الهند – التي كانت حكومتها تواجه انتخابات عامة في ذلك الوقت – الجهود الرامية إلى تذليل أي تحديات ماثلة أمام الدول النامية داخل منظمة التجارة العالمية بشأن الدعم المنوح للمزارعين. وبتعزيز موقفها تحت مظلة «الأمن الغذائي»، طالبت الهند بإعفاء برامج الدعم الغذائي حتى عام 2017 (فترة «بند السلم»)، مع البحث عن حل دائم للمسألة. ومن ذلك كادت كوبا أن تعصي بالاتفاقية في اللحظة الأخيرة بتهديدها بفرض أي اتفاق لا يلتفت للحظر المفروض على اقتصادها من الولايات المتحدة.

وبالرغم من التفاشي عن العديد من القضايا الرئيسية، فقد شهدت الساعات الأولى من صباح السابع من ديسمبر موافقة جميع أعضاء منظمة التجارة العالمية موافقة كاملة على الإعلان الوزاري لحزمة بالي. ثم جاء لب الحزمة في صورة الاتفاقية الجديدة بشأن التيسير التجاري (AFT). وكان من المفترض تصديق منظمة التجارة العالمية على الإجراءات من خلال مجلس المنظمة العام «في موعد أقصاه 31 يوليو 2014».

لكن الأشهر اللاحقة شهدت مطالبة الهند بإيجاد حل دائم للأمن الغذائي المتفاقمة، وفي 31 من يوليو رفضت الهند رسميًا المصادقة على حزمة بالي، ومنها اتفاقية AFT.

ما يزال المحللون التجاريون منقسمين بشأن مستقبل الحزمة. والبعض يرى أن التوسيع في «بند السلم»

حتى عام 2019 سيمنح الهند وقتاً كافياً للتوصل إلى اتفاقية مرضية بشأن الأمن الغذائي. فيما يرى آخرون أن التوصل لاتفاقية متعددة الأطراف بدون الهند لإقرار البنود المتفاوض عليها كجزء من حزمة بالي هو السبيل الأرجح في الأيام المقبلة.

اشتملت حزمة بالي النهائية على أربعة مجالات مختلفة، هي:

1 - التيسير التجاري

تسعى اتفاقية التيسير التجاري (AFT) إلى تسريع تدفق البضائع عبر الحدود، وتهدف إلى خفض تكاليف التجارة بتعزيز الشفافية وتيسير الإجراءات الجمركية وتحديث البنية الأساسية للتجارة.

2 - الزراعة

يرسي المكون الزراعي في الحزمة المذكورة آلية مؤقتة تتيح للدول النامية بالمنظمة مواصلة تخزين الغذاء لأغراض الأمن الغذائي لحين التوصل لحل دائم (قبل الموعد النهائي في عام 2017).

3 - القطن

وافق أعضاء المنظمة على الاجتماع بصفة نصف سنوية لعقد مباحثات بشأن التطورات التجارية في عالم القطن من حيث الانفتاح على السوق والدعم المحلي والتآفاس في الصادرات.

4 - قضايا التنمية

ركزت الأربع فقرات في الحزمة على الاحتياجات الخاصة للدول الأقل نمواً، شاملة استثناءات وإعفاءات من قواعد مختلفة مرعية لدى المنظمة.

4 - اتفاقية التيسير التجاري (AFT)

المكون الرئيس في حزمة بالي

تعتبر اتفاقية التيسير التجاري المكون الرئيس في حزمة بالي؛ وقد روعي في صياغتها أن تؤدي إلى خفض تكاليف التجارة، وتخفيض أعباء الروتين الإداري، وتقديم مستوى أفضل من اليقين في تعاملات الأعمال. كما تنص الاتفاقية على التزام أعضاء المنظمة بتقديم المساندة للدول النامية والأقل نمواً بغية الارتقاء ببنيتها التحتية، وتدريب موظفي الجمارك، والمساعدة في تنفيذ بنود الاتفاقية.

حظي المكون الآخر باهتمام خاص، إذ يتفق معظم الخبراء على أن الدول النامية في وضع يؤهلها لجني المزيد من تنفيذ الاتفاقية؛ كما أن معظم الدول المتقدمة تعتمد حالياً إجراءات جمركية باللغة الكفاءة والشفافية، وبذلك تقل مساحة التطوير الممكن فيها كثيراً.

إلا أنه بالرغم من المزايا المعروضة، تبدو الكثير من الدول النامية حذرة إزاء التعامل مع الاتفاقية المقترحة. وتنجلى مخاوف تلك الدول في أن الاتفاقية المذكورة قد تكلفهم التزامات مكلفة، الأمر الذي من

شأنه مضاعفة أوجه التفاوت التجاري السلبية بزيادة الواردات والإخفاق في التعامل مع مواطن الضعف التي تقييد صادراتها. كما ثارت مخاوف بشأن احتمال إفشاء الاتفاقية إلى لفت الانتباه عن أولويات التنمية في الدول الأكثر فقرًا - وهي الأولويات التي كان يفترض لها أن تكون في صلب اهتمام جولة الدوحة.

وبالنظر إلى تلك المخاوف، انتهت الصيغة النهائية لاتفاقية المعتمدة في بالي إلى فصلين:

الفصل الأول: الالتزامات بتحسين الأداء في التيسير التجاري

يشتمل الفصل الأول على 13 التزاماً محدداً يلزم الدول المتقدمة كافة بتحسين أدائها على صعيد التيسير التجاري (انظر المربع «في العمق» أدناه). من المهم ملاحظة أن تلك الالتزامات ذات طابع كيفي في الغالب الأعم. فمثلاً، تقضي تلك الالتزامات بموافقة الدول على المسارعة إلى نشر معلومات بعينها على نحو غير تمييزي وميسور الإتاحة. ومع ذلك، لم تتفق الدول الأعضاء على معانٍ «المسارعة» و«غير تمييزي» و«ميسور الإتاحة».

في العمق اتفاقية التيسير التجاري - مواد الفصل الأول

المادة 1: النشر وإتاحة المعلومات

المادة 2: النشر والتشاور المسبقان

المادة 3: أحكام أولية

المادة 4: إجراءات الاستئناف أو المراجعة

المادة 5: التدابير الأخرى لتعزيز الحيادية وعدم التمييز والشفافية

المادة 6: الالتزام بالرسوم والتكاليف المفروضة على الاستيراد والتصدير

المادة 7: تحرير البضائع وتخليصها

المادة 8: التعاون مع السلطات الحدودية

المادة 9: حركة البضائع وفق ضوابط الجمارك المخصصة للاستيراد

المادة 10: الإجراءات الرسمية المتصلة بالاستيراد والتصدير والنقل

المادة 11: حرية النقل

المادة 12: التعاون الجمركي

المادة 13: الترتيبات المؤسسية

الفصل الثاني: أحكام خاصة لتنمية الدول الأقل نمواً

ثمة مفاهيم لازمة لفهم طبيعة اتفاقية التجارة الحرة، بل ومنظمة التجارة العالمية ككل، منها مفهوم الدول «النامية» و «الأقل نمواً»؛ ذلك بأن أكثر من ثلثي أعضاء المنظمة البالغ عددهم 150 دولة يصنفون حالياً كدول نامية أو دول أقل نمواً.

تصنف 48 دولة باعتبارها من الدول الأقل نمواً؛ من بينها 34 عضواً بالمنظمة، وهي مصنفة كذلك لدى المنظمة. أما الفئة الأكثر جدلية فهي المجموعة الكبيرة من «الدول النامية» - وهي فئة تحمل مزيجاً متنوعاً يشمل سنغافورة وماليزيا، وكل دول مجلس التعاون الخليجي، بما فيها الكويت. ولا تقدم منظمة التجارة العالمية تعريفاً محدداً أو معايير محددة لتصنيف دولة ما على أنها نامية؛ بل إن الدول الأعضاء هي من يقرر تصنيف نفسها كدول نامية أو متقدمة. غير أنه يمكن لأعضاء المنظمة الطعن على قرار دولة ما باستغلال الأحكام الماتحة للدول النامية.

ينص البند الثاني من اتفاقية التجارة الحرة على معاملة خاصة وتفضيلية للدول النامية والأقل نمواً. وفي انحراف عن ميثاق منظمة التجارة العالمية السابق، يجوز لتلك الدول أن تقرر أيّاً من الالتزامات الثلاثة عشر يمكنها الوفاء بها بنفسها، وأيّاً منها تحتاج المساعدة بشأنها من الدول المانحة حتى تفي بها. علاوة على ذلك، بمقدور تلك الدول أن تحدد الفترة الزمنية اللازمة للوفاء بالالتزامات المذكورة. وعلى وجه أكثر تحديداً، يمكن لتلك الدول تصنيف التزاماتها إلى فئات ثلاثة، هي:

- التزامات الفئة أ - وهي الالتزامات التي يمكن لكل الدول النامية تنفيذها خلال عام واحد بعد سريان اتفاقية التجارة الحرة.
- التزامات الفئة ب - وهي الالتزامات المنوط بالدول النامية تنفيذها بعد فترة انتقالية تحددها تلك الدول.
- التزامات الفئة ج - وهي الالتزامات التي لا تتفذها الدول النامية إلا بعد حصولها على المساعدة الفنية وبناء القدرات اللازمين للتنفيذ.

لا توجد محاصلة ملزمة للدول النامية والأقل نمواً بخصوص كيفية تصنيف التزاماتها إلى الفئات الثلاث آنفة الذكر. وبالمثل، ما زال الحوار قائماً بشأن التفاصيل المحددة لمقدار المساعدة المنوط بالدول المانحة تقديمها؛ وعوضاً عن ذلك تنص الاتفاقية على المساعدة فحسب بحيث يتم تقديمها استناداً لشروط متفق عليها.

اتفاقية التجارة الحرة - الخطوات التالية

صدر التكليف إلى لجنة تحضيرية للإشراف على تنفيذ اتفاقية التجارة الحرة، مع استهلال التكليف بعمل مراجعة قانونية للاتفاقية. انعقد الاجتماع الأول للجنة يوم 31 يناير 2014، وبالتوافق مع ذلك أجريت تقييمات لاحتياجات بغية التأكيد على متطلبات التيسير التجاري في الدول النامية والأقل نمواً، ولمساعدة تلك الدول على الاستفادة من أحكام القسم الثاني من الاتفاقية.

وبحلول 31 يوليو 2014، كان من المزمع اجتماع المجلس العام للمنظمة بمشاركة ممثلي عن كل أعضاء المنظمة بغية اعتماد البروتوكول الإجرائي الذي انتهت إليه اللجنة التحضيرية. وكما سلفت إليه الإشارة في البند 4-1، فإن ذلك لم يحدث بسبب قرار الهند عدم التصديق على الوثيقة النهائية. واستناداً إلى الخطة

الأصلية، سيكون لزاماً على كل أعضاء المنظمة - ومنها الكويت - التصديق على البروتوكول بحلول 31 يوليو 2015. ومن غير الواضح حالياً ما إذا كانت تلك التوجيهات ستخضع للتحقيق في سبتمبر لتحول الاتفاقية إلى مسألة متعددة الأطراف. وإذا ظل الأمر على مسار متعدد الأطراف، وبعد تصديق ثلثي أعضاء المنظمة على الاتفاقية، فستدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة لتلك الدول. وبمجرد سريان الاتفاقية، تصبح اتفاقيات المنظمة ملزمة بحكم القانون وواجبة الإنفاذ وفق آلية المنظمة لتسوية النزاعات. وعندئذ يلتزم كل أعضاء المنظمة بالعمل نحو تنفيذ الاتفاقية تفيضاً كاملاً.

صيفت الفقرات الآتي ذكرها على افتراض أن المسار متعدد الأطراف سيمضي قدماً. أما التحول نحو اتفاقية جماعية فسيستند إلى أحكام منفصلة لم يستقر عليها بعد.

اتفاقية التجارة الحرة - مضمون تخص الكويت

لما كانت الكويت قد صنفت نفسها دولة نامية، فإنه يلزمها إخطار اللجنة التحضيرية بالوسيلة التي تعتمد بها تصنيف الالتزامات الثلاثة عشر إلى الفئات الثلاث سالف الذكر. كما أنه يسع الكويت اتخاذ قرار بتبوء موقع الريادة في التصديق على بروتوكول التعديل التابع لاتفاقية، وهو التعديل المقرر ضمه إلى اتفاقية منظمة التجارة العالمية.

ونظراً لاعتبارات التصنيف الذاتي نفسها، فإنه يحق للكويت الحصول على المساعدة بالتأكيد. وبالنظر إلى الثروة النسبية للدولة، فإنها قد تقرر - كبديل لما سبق - المساهمة مالياً في برامج المساعدة لدى دول أخرى. واستناداً إلى الفصل الثاني من الاتفاقية، فإن الدول النامية غير ملزمة بتقديم المساعدة والدعم؛ بل لها أن تفعل ذلك.

4 - 3 المزايا المنظورة لاتفاقية التجارة الحرة

ركزت معظم مفاوضات التجارة - حتى كتابة هذه الدراسة، وسواء أكانت عالمية أم إقليمية أم ثنائية - على القضايا الخلافية المتعلقة بخفض التعرفة الجمركية والدعم. كما تكرر انهيار المحادثات مع اتجاه الدول إلى التمسك بعقلية لعبة المعادلة الصفرية (zero-sum-game mentality) في ظل مخاوف بفقدان الوظائف وإلحاق الضرر بالصناعات المحلية. وقد حازت الحركات الرامية إلى منع التوصل لاتفاقيات بعض الزخم، فيما يرى بعض المحللين أن الأزمة المالية العالمية أفضت إلى ارتفاع في النزعة الحمائية على المستوى المحلي.

ومع وجود تحديات ماثلة أمام الجهود المبذولة لإحداث تخفيضات أخرى في التعرفة الجمركية والإعانات، يأمل الكثير من المراقبين في أن تتمكن الاتفاقية من تخفيف الأعباء المرتبطة بمواضيع التجارة العالمية وتحقيق المزيد من التدفقات التجارية وخفض التكاليف التجارية دون الحاجة للدخول في مباحثات صدامية بشأن التعرفة الجمركية والدعم.

وبالرغم من الاهتمام المتزايد بالتسهيل التجاري على امتداد العقود القليلة المنصرمة، ما تزال البضائع تواجه شبح التأخير في حدود الدول، ما يعني بطء التدفقات التجارية وزيادة تكاليف مزاولة الأعمال، وهي أعباء يتحملها المستهلك في نهاية المطاف. ويقدر هاملز أن التكاليف المرتبطة على تأخيرات الواردات تتجاوز تكاليف التعرفة الجمركية في كل منطقة من مناطق العالم⁽⁴⁾.

يرى هاملز وتشاور أن كل يوم إضافي يقضيه المنتج في النقل إنما يكافئ تعرفة جمركية قيمية بنسبة 0.6% إلى 2.3%. وبالنظر إلى مبدأ المساعدة للتجارة، انتهى هيبل وآخرون إلى أن كل دولار يُنفق على التسهيل التجاري (أي لغرض مثل تدريب موظفي الجمارك) من شأنه زيادة تجارة الدول بنحو 6.37 دولار أمريكي في العام الواحد⁽⁶⁾.

الأثر المتوقع على الاقتصاد العالمي

من المتوقع أن تحدث الاتفاقية - حال تفويتها كاملة - دفعة كبيرة في الاقتصاد العالمي، غير أن تقدير المنافع المرتبطة عليها تقديرًا دقيقًا يختلف من رأي لآخر. يرى هوتفاور وآخرون أن الاتفاقية من شأنها أن تزيد الناتج المحلي العالمي بنحو تريليون دولار أمريكي وأن تخلق 21 مليون وظيفة. ورغم أن الدول المتقدمة والنامية على السواء تسعى للاستفادة من الاتفاقية، إلا أن الدول النامية تتطلع إلى مستوى أكبر من المنافع، وخاصةً في مجال إيجاد الوظائف⁽⁷⁾.

إن النظرة الأكثر إيجابية للاتفاقية، أي عند وضع جميع عناصرها وعواملها موضع التنفيذ الكامل، ترى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) أن تكاليف التجارة الكلية قابلة للانخفاض بنسبة 14.1% بالنسبة للدول منخفضة الدخل، وبنسبة 15.1% بالنسبة للدول ذات الدخل المنخفض إلى المتوسط، وبنسبة 12.9% للدول ذات الدخل المتوسط إلى المرتفع. أما النظرة الأقل إيجابية، أي مع تنفيذ الأحكام الإلزامية من الاتفاقية دون سواها، فتقدر انخفاض تكاليف التجارة الإجمالية بنسبة 11.7% للدول منخفضة الدخل، وبنسبة 12.6% للدول ذات الدخل المنخفض إلى المتوسط، وبنسبة 12.1% للدول ذات الدخل المتوسط إلى المرتفع⁽⁸⁾.

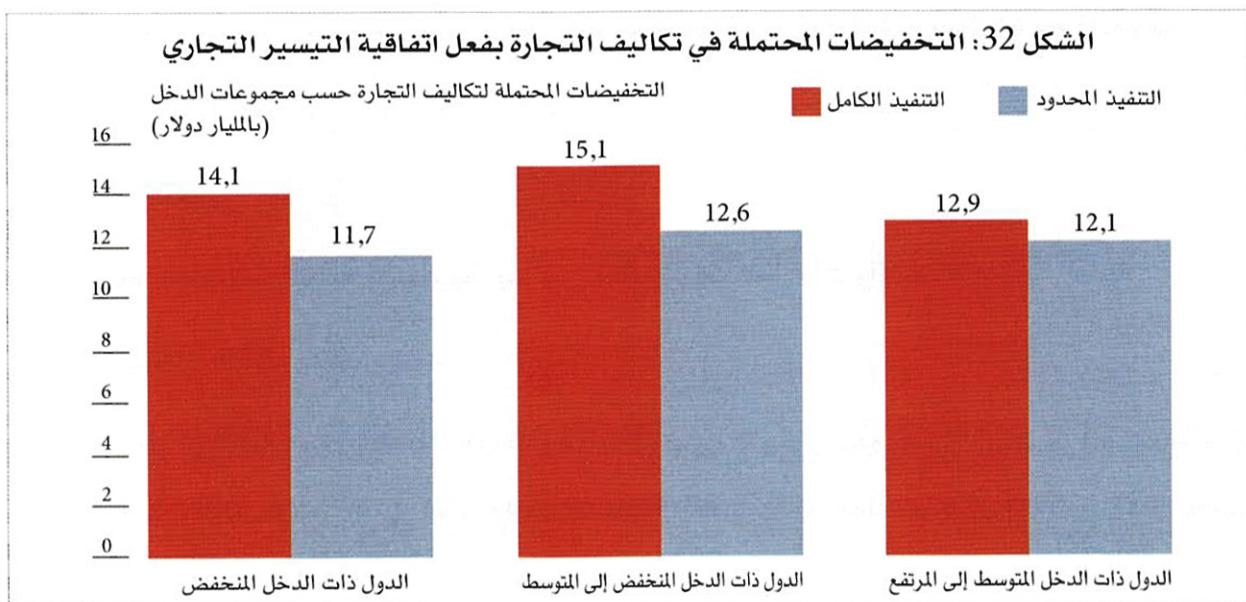
(4) هاملز دي. (2007)، «حساب مكافئات التعرفة الجمركية جراء التأخير في حركة التجارة»، مؤسسة ناثان أوسوسيتس، لفائدة الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، مارس 2007.

(5) هاملز دي. وتشاور جي. (2013)، «عامل الوقت كعموق للتجارة»، هيئة المراجعة الاقتصادية الأمريكية، المؤسسة الاقتصادية الأمريكية، المجلد 103 (7).

(6) هيبل إم. وويفناراجا جي. (2014)، «هل هو عود أحمد؟ أهمية حزمة بالي لمنظمة التجارة العالمية والتجارة الدولية، منظمة مسارات آسيا.

(7) هوتفاور جي. وشوت جيه.. وسيمينو جي.. وموير جيه.. «نتائج جدول أعمال التجارة العالمية 2013»، تقرير مقدم إلى مؤسسة البحوث التابعة لغرفة التجارة الدولية (ICC)، معهد بيتر جي. بيترسون للاقتصاد الدولي (PIIE).

(8) منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية «OECD» (2014)، «اتفاقية منظمة التجارة العالمية للتسهيل التجاري - الأثر المحتمل على تكاليف التجارة»، منظمة OECD، فبراير 2014.



من جانبهم، يرى هوفباور وآخرون أنه في حال تنفيذ اتفاقيات التيسير التجاري بحذافيرها فإن منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ستتمكن من زيادة ناتجها المحلي الإجمالي الجمعي بمقدار 14 مليار دولار أمريكي واستحداث نحو 200 ألف وظيفة. وقد تنخفض تكاليف التجارة بنسبة تصل إلى 10.2%⁽⁹⁾.

أوضح أليسينا أن الدول التي تحقق أفضل النتائج من تحسينات التيسير التجاري هي دول صغيرة ترتبط فيها حركة التجارة بحجم ناتجها المحلي الإجمالي بصورة نسبية أكثر من ارتباطها ببعض الدول النظيرة الأكبر حجماً. غير أن التحدي النمطي - من حيث إدراك تلك المكاسب - يتمثل في ضعف احتمالات قدرة الدول الصغيرة النامية على الاستثمار في التيسير التجاري⁽¹⁰⁾.

وما كانت الكويت دولة صغيرة نامية ذات موارد مالية كبيرة، فإنها بذلك في وضعية مواتية للاستفادة بقوة حال تحقيق تحسينات مهمة في بيئة التيسير التجاري من خلال اتفاقية التيسير التجاري.

4 - 4 تكاليف تنفيذ اتفاقية التيسير التجاري

تحتفل تكاليف تنفيذ إجراءات التيسير التجاري من دولة لأخرى.

وفي ما يلي بيان التكاليف النمطية في هذا الصدد:

- إصدار تشريعات جديدة أو تعديل التشريعات القائمة

⁽⁹⁾ هوفباور جي، وشوت جيه، وسيمينو جي، وموير جيه، «نتائج جدول أعمال التجارة العالمية 2013»، تقرير مقدم إلى مؤسسة البحوث التابعة لغرفة التجارة الدولية (ICC)، معهد بيتر جي. بيترسون للاقتصاد الدولي (PIIE).

⁽¹⁰⁾ أليسينا إيه، وسبولاور إيه، ووازيارغ آر، «التجارة والنموا وحجم الدول»، معهد هارفارد للبحوث الاقتصادية 1995، هارفارد - معهد البحوث الاقتصادية.

- استحداث مؤسسات جديدة مثل فرق ما بعد المخالفات الجمركية والنافذة الواحدة للمخالفات
- استحداث آليات للتسيير بين السلطات المعنية
- تدريب الموظفين
- توريد المعدات وتوفير البنية الأساسية، بما في ذلك تقنيات المعلومات والاتصالات ذات الصلة
- توعية أصحاب الشأن بالمستجدات

بالرغم من أن تكلفة تنفيذ الإصلاحات المتعلقة بالتسهيل التجاري تبدو ضئيلة نسبياً، لا سيما حال مقارنتها بالموارد المتاحة لدى الدول المتقدمة وبالمكاسب الاقتصادية المحتملة، ما تزال التكاليف تمثل تحدياً أمام الدول الصغيرة والفقيرة.

5 - المراجع

- Alesina, A., Spolaore, E., and Wacziarg, R., «Trade, Growth, and the Size of Countries», Harvard Institute of Economic Research Working Papers 1995, Harvard - Institute of Economic Research.
- Aljazeera, (2013), «WTO deal aims to boost global commerce», Aljazeera, Available at: <http://www.aljazeera.com/news/asia-pacific/201312//trade-deal-reached-boost-global-commerce-201312763653722874.html>
- Arvis J., Shepherd B., Duval Y., and Utoktham C. (2013). The World Bank, Poverty Reduction and Economic Management Network (prem), Economic Premise, “Trade Costs and Development: A New Data Set”.
- Arvis J., Shepherd B., Duval Y., and Utoktham C. (2013). The World Bank, Poverty Reduction and Economic Management Network, International Trade Department. Policy Research Working Paper 6309, “Trade Costs in the Developing World 19952010-”.
- Arvis J., Shepherd B., Duval Y., and Utoktham C. (2012), Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, “Trade Costs in the Developing World: 19952010-”. Working Paper Series.
- Arvis J., Mustra M., Ojala L., Shepherd B., Saslavsky D. (2012), Connecting to Compete, “Trade Logistics in the Global Economy”, the Logistics Performance Index and its Indicators.
- Azevedo, R., (2014a), “Azevedo urges members to make 2014 the year to implement Bali and put Doha back on track”, WTO, Available at: http://www.wto.org/english/news_e/news14_e/tnc_infstat_06feb14_e.htm
- Azevedo, R., (2014b), “Help WTO keep up the Bali momentum, Azevedo asks parliamentarians”, WTO, Available at: http://www.wto.org/english/news_e/spra_e/spra7_e.htm
- Azevedo, R., (2014c), “Azevedo says effective support <critical> in implementing trade facilitation agreement”, WTO, Available at: http://www.wto.org/english/news_e/spra_e/spra23_e.htm
- Bellmann, C., (2014), “The Bali Agreement: Implications for Development and the WTO”, International Development Policy, the Graduate Institute, Geneva.
- Changi Airport Group. 2014. Changi Airport Singapore: Facts and Statistics. Available from: <http://www.changiairport.com/our-business/about-changi-airport/facts-statistics>

Clark X., Dollar D., Micco A. (2002). The World Bank, Development Research Group, Macroeconomics and Growth, “Marine Transport Costs and Port Efficiency”, Policy Research Working Paper,

Djankov, S., Freund, C., and Pham, C. S., (2006) «Trading on Time», World Bank Policy Research Working Paper 3909.

Drzeniek Hanouz M., Geiger T., Doherty S. (2014). World Economic Forum, Insight Report, “The Global Enabling Trade Report”.

Duval Y. (2006), Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series, Number 3. “Costs and Benefits of Implementing Trade Facilitation Measures under Negotiations at the WTO: An Exploratory Survey”.

Global Express Agency, Trade Facilitation Indicators, 2014.

Government of Singapore. 2013a. TradeNet Portal. Available from: <https://www.tradenet.gov.sg/tradenet/default.portal>

Government of Singapore. 2013b. About Tradexchange. Available from: https://www.tradexchange.gov.sg/tradexchange/default.portal?_nfpb=true&_pageLabel=main_about

Hanouz, M. D., Geiger, T., and Doherty, S. (2014), «The Global Enabling Trade Report 2014», World Economic Forum, 2014.

Helble, M., Mann, C., and Wilson, J. S., «Aid for Trade Facilitation», World Bank Policy Research Working Paper 5064, September 2009.

Helble, M., and Wignaraja, G. (2014), «Back on track? The importance of the Bali Package for the WTO and global trade», Asia Pathways, Available at: <http://www.asiapathways-adbi.org/201401//back-on-track-the-importance-of-the-bali-package-for-the-wto-and-global-trade/>

Hufbauer, G., Schott, J., Cimino, C., and Muir, J., «Payoff from the World Trade Agenda 2013», Report to the ICC Research Foundation, Peterson Institute for International Economics (PIIE), April 2013.

Hummels, D. (2007), «Calculating Tariff Equivalents for Time in Trade», Nathan Associates for USAID, March 2007.

Hummels, D., and Schaur, G. (2013), «Time as a trade barrier», American Economic Review, American Economic Association, vol. 103(7), pages 293559-, December.

IPD (2012), "IPD 2012 Variables".

ITC, (2013), «WTO Trade Facilitation Agreement: A Business Guide for Developing Countries», ITC, 2013.

Jatkar, A., and Mukumba, C. (2014), «Unpacking the Bali Package: A Snapshot of the Bali Ministerial Decisions of the WTO Members», Discussion Paper, CUTS CITEE, 2014.

Moise, E. (2013), «The Costs and Challenges of Implementing Trade Facilitation Measures», OECD Trade Policy Papers No. 157, 2013, OECD Publishing.

Moïsé, E. and S. Sorescu (2013), "Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries> Trade", OECD Trade Policy Papers, No. 144, OECD Publishing.

Moïsé, E., T. Orliac and P. Minor (2011), "Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade costs", OECD Trade Policy Working Papers, No. 118, OECD Publishing.

National Board of Trade. 2008. Trade Facilitation and Swedish Experiences. Government of Sweden UNCTAD. 2011. Technical Notes on Trade Facilitation Measures.

OECD, (2013), "OECD Trade Facilitation Indicators – Middle East and North Africa", OECD, January 2013.

OECD, (2014), «The WTO Trade Facilitation Agreement - Potential Impact on Trade Costs», OECD, February 2014.

Reuters, (2013), «WTO overcomes last minute hitch to reach its first global trade deal», Reuters, Available at:

<http://in.reuters.com/article/201307/12//trade-wto-cuba-idINDEE9B602720131207>

Schwab K., World Economic Forum (2013), Insight Report, "The Global Competitiveness Report 20132014- Full Data Edition".

The Economist (2013), «The World Trade Organization: Doha Delivers», The Economist, Available at:

<http://www.economist.com/blogs/freeexchange/201312//world-trade-organisation>

The New York Times (2013), «W.T.O. Reaches First Global Trade Deal», The New York Times, Available at:

http://www.nytimes.com/201308/12//business/international/wto-reaches-first-global-trade-deal.html?_r=0

UNCTAD (2012), "Classification of Non-Tariff Measures", February 2012

United Nations (2012), “Classification of Non-Tariff Measures”, United Nations Conference on Trade and Development, OECD, Policy Dialogue on Aid for Trade (2012), “Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries’ Trade”.

Wirjawan, G. (2013), «Concluding Remarks by H.E. Mr. Gita Wirjawan, Chairman of the Ministerial Conference», WTO.

Wilson J., Mann C. and Otsuki C. (2003). “Trade Facilitation and Economic Development”, Measuring the Impact, World Bank Policy Research Working Paper 2988, March 2003.

WTO (2013), Ministerial Conference Ninth Session, Bali. “Agreement on Trade Facilitation”, December 2013.

WTO (2012), “A closer look at non-tariff measures in the 21st century”, Trade and Public Policies 2012, World Trade Report.

بالرغم من بذل كل جهد ممكن للتحقق من دقة المعلومات الواردة في هذا التقرير، إلا أن مؤسسة وحدة المعلومات الخاصة بمجلة الإكونومست لا تقبل أي مسؤولية أو التزام إزاء اعتماد أي شخص على هذا التقرير أو على أي معلومات أو آراء أو استنتاجات وردت فيه.