



Munich Personal RePEc Archive

The Impact of Logistics Costs on Access of Egyptian Exports to Nile Basin Countries

Shaker, Saber Adly

faculty of commerce and business administration , Helwan university

July 2017

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/89117/>

MPRA Paper No. 89117, posted 23 Sep 2018 10:19 UTC

أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل

The Impact of Logistics Costs on Access of Egyptian Exports to Nile Basin Countries

صابر عدلى شاكِر

أستاذ مساعد الاقتصاد والتجارة الخارجية – كلية التجارة وإدارة الأعمال – جامعة حلوان

Saber_abdelrahman@commerce.helwan.edu.eg

Abstract

This paper tries to answer the main question "To what extent logistics cost can affect the market access of Egyptian exports to Nile basin markets?". The empirical study has been demonstrated using 2005 and 2014 both of exports and logistics costs data from Egypt, in addition to GNP per capita in each trading partner as an indicator for the demand side. The results show that logistics costs have a significant negative relationship with the exports of Egypt to Nile basin countries. Also, there is a positive relationship between GNI per capita in trade partners and Egyptian exports.

Key Words: Logistics Costs – Nile Basin – Panel Data – Egyptian exports.

ملخص

يحاول البحث الإجابة على السؤال الأساسى والمتمثل فى "إلى أى مدى تؤثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى أسواق دول حوض النيل؟". وتشمل الدراسة التطبيقية على بيانات كل من الصادرات والنفقات اللوجستية لمصر خلال الفترة ٢٠٠٥-٢٠١٤، بالإضافة إلى متوسط نصيب الفرد من الدخل كمؤشر لجانب الطلب، وتمثل أهم النتائج فى وجود علاقة معنوية عكسية بين النفقات اللوجستية والصادرات المصرية لدول حوض النيل، وذلك إلى جانب العلاقة الطردية بين متوسط نصيب الفرد من الدخل فى الشركاء التجاريين من جانب، والصادرات المصرية من جانب آخر إلى دول حوض النيل.

كلمات البحث: النفقات اللوجستية – حوض النيل – بيانات السلاسل الزمنية المقطعية – الصادرات المصرية.

١. مقدمة

قدمت النظرية البحتة في التجارة تفسيراً لنمط وإتجاه وشروط التجارة الخارجية معتمدة على عدد من الإفتراضات الأساسية من بينها عدم وجود نفقات للنقل وقيود تعريفية وغير تعريفية –كمكونات للنفقات اللوجستية-. والسبب في ذلك الإفتراض هو ضمان عدم وجود أية قيود أمام نفاذ التجارة في الأسواق العالمية، وبالتالي في حالة إفتراض وجود أى من نفقات للنقل أو قيود تعريفية أو غير تعريفية –أو جميعها- فقد يؤدي ذلك الأمر إلى تحول بعض السلع من القابلية للإتجار إلى عدم القابلية للإتجار مع إستمرار صحة وسلامة النتائج التي توصلت إليها تلك النظريات (Krugman Paul R., etal, 2012,P.44). ولا شك أنه لا يمكن قبول غياب نفقات النقل على الأقل عن تحليل التجارة الخارجية نظراً لتأثيراتها التجارية وغير التجارية. فعلى سبيل المثال للأثار غير التجارية، فقد توصلت دراسة Seitz Michael, etal 2015 إلى أن نفقات التجارة لا تؤثر على التجارة البيئية فحسب، بل تؤدي إلى الحد من الصراعات بين الدول من خلال الحد من الإنفاق العسكري، ومن ثم زيادة مستوى الرفاهية في العالم.

وفي المقابل، ركز عدد من الباحثين على إدخال نفقات التجارة في التحليل لإضافة تعديلات على نظريات التجارة البحتة، وذلك في ظل نماذج التجارة المتعددة والتي أدخلت في التحليل أكثر من سلعتين ودولتين. وتوصلت في نهاية الأمر إلى أن الميزة النسبية لدولة ما في سلعة معينة تظل قائمة حتى بعد إضافة نفقات التجارة للنفقات الإنتاجية، ولكن بشرط أن تظل النفقة الإجمالية للسلعة محل التحليل – نفقة الإنتاج مضافاً إليها نفقة التجارة- أقل في تلك الدولة مقارنة بالعالم ككل، وخلاف ذلك فتقتصر الميزة النسبية على النطاق المحلي داخل الدولة فقط (Deardorff Alan V., 2004, PP.4-8).

وقد أطلق Samuelson, 1954 على نفقات التجارة مصطلح النفقات الزائدة Iceberg cost. حيث أوضح أن نفقات التجارة عبارة عن مكافئ لتعريف جمركية قيمية، وبالتالي يتم إحتسابها كنسبة من قيمة السلعة محل التبادل الدولي، ومن ثم تؤدي نفقات التجارة إلى تغيير الأسعار النسبية للسلع محل التجارة الخارجية. مما يؤثر على الأسعار النسبية والتخصيص الأمثل للموارد المتاحة والمكاسب من قيام التجارة بين الأطراف المختلفة.

وتظهر أهمية النفقات اللوجستية من خلال ما أشارت إليه منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD بالتأثير على كل من نمو التجارة الدولية، ونفقة الدخول للأسواق. حيث بالنسبة لنمو التجارة الدولية إتضح أن هناك علاقة عكسية قوية بين نسبة التغير في قية الصادرات السلعية للعالم من جانب، ونسبة التغير في النفقات اللوجستية من جانب آخر، وذلك كما يوضحه الشكل رقم (١) بالملحق. كما أن هناك علاقة طردية قوية بين النفقات اللوجستية من جانب، ونفقة الدخول للأسواق من جانب آخر، وذلك كما يوضحه الشكل رقم (٢) بالملحق. وقد أوضحت OECD أيضاً الدور المحوري للتكامل الاقتصادي الاقليمي في الحد من النفقات اللوجستية،

حيث قدرت OECD متوسط النفقات اللوجستية للدول المنضمة في إتفاقيات التجارة التفضيلية RTA بحوالى ١,٤٤% من قيمة الصفقة، مقابل ٢,٨٣% من قيمة الصفقة للدول غير المنظمة لإتفاقيات التجارة التفضيلية (OECD, ٢٠١٥).

أما عن واقع النفقات التجارية اللوجستية بالنسبة لمصر، فيمكن تناولها من خلال ثلاثة عناصر رئيسية على النحو التالى (World Bank, ٢٠١٦):

- **العنصر الأول، النفقة اللوجستية لإجمالى التجارة المنظورة:** بلغ متوسط ٢,٤٨% من قيمة الصفقة في عام ٢٠١٤، وجاءت أعلى النفقات اللوجستية مع الشركاء التجاريين في حالة كل من: جزيرة لاو (٩,٢٣% من قيمة الصفقة)، السلفادور (٥,٧% من قيمة الصفقة)، بوليفيا (٥,٣٥% من قيمة الصفقة). بينما جاءت أقل النفقات اللوجستية مع الشركاء التجاريين في حالة كل من: الإمارات (٠,٩٣% من قيمة الصفقة)، الجزائر (٠,٩٧% من قيمة الصفقة)، المملكة العربية السعودية (٠,٩٨% من قيمة الصفقة). ومن ثم تؤثر المسافة الجغرافية بشكل كبير على قيمة النفقة اللوجستية في حالة التجارة الإجمالية.
- **العنصر الثانى، النفقة اللوجستية للتجارة في المنتجات الزراعية:** وجاءت أعلى النفقات اللوجستية مع الشركاء التجاريين في حالة كل من: سيراليون (٧,٢٩% من قيمة الصفقة)، البرتغال (٦,٣٤% من قيمة الصفقة)، النيجر (٦,٢٣% من قيمة الصفقة). وجاءت أقل النفقات اللوجستية مع الشركاء التجاريين في حالة كل من: روسيا الإتحادية (١,٠٢% من قيمة الصفقة)، ليتوانيا (١,٠٧% من قيمة الصفقة)، أوكرانيا (١,٠٩% من قيمة الصفقة). وبالتالي قد ينخفض دور المسافة الجغرافية في التأثير على النفقات اللوجستية في حالة المنتجات الزراعية، بسبب إرتفاع كثافة التجارة البينية.
- **العنصر الثالث، النفقة اللوجستية للتجارة في المنتجات الصناعية:** وجاءت أعلى النفقات اللوجستية مع الشركاء التجاريين في حالة كل من: بوليفيا (٥,٧% من قيمة الصفقة)، السلفادور (٥,٤% من قيمة الصفقة)، هندوراس (٤,٧% من قيمة الصفقة). وجاءت أقل النفقات اللوجستية مع الشركاء التجاريين في حالة كل من: الإمارات (٠,٩% من قيمة الصفقة)، تركيا (٠,٩٣% من قيمة الصفقة)، المملكة العربية السعودية (٠,٩٤% من قيمة الصفقة). ومن ثم تؤثر المسافة الجغرافية بشكل كبير على قيمة النفقة اللوجستية في حالة التجارة من السلع الصناعية.

وفيما يتعلق بدول حوض النيل^(١)، فيلاحظ أنها تتسم بعدد من الخصائص الاقتصادية التى تلازم عديد من الاقتصادات النامية، والتي يعكسها عدد من المؤشرات الاقتصادية. فعلى سبيل المثال عام ٢٠١٥، هناك

(١) تتمثل دول حوض النيل في عشرة دول من المنبع إلى المصب على الترتيب كما يلى بوروندى، رواندا، تنزانيا، كينيا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، اوغندا، إثيوبيا، إريتريا، السودان (شمال وجنوب)، مصر.

تضالول للقوة الشرائية الأسمية وتزايد لمستوى الفقر فى دول حوض النيل، وذلك حيث يبلغ متوسط نصيب الفرد من الدخل فى دول حوض النيل حوالى ١٠٥٤ دولار أمريكى مقارنة بالمتوسط العالمى والذى يبلغ ١٠٤٣٣ دولار أمريكى. يضاف إلى ذلك الهوة بين دول حوض النيل وبعضها البعض، حيث سجلت أعلى قيمة لمتوسط الدخل الفردى فى مصر بحوالى ٣٣٤٠ دولار أمريكى –ولكنها مازالت أقل من المتوسط العالمى-. وفى المقابل أقل قيمة لمتوسط الدخل الفردى فى جمهورية الكونغو الديمقراطية، إريتريا، أوغندا، إثيوبيا، رواندا- تقع ضمن أفقر ٢٠ دولة فى العالم (World Bank, 2016).

كما أن عدد السكان لدول حوض النيل حوالى ٤٧٤,٥ مليون نسمة بنسبة ٦,٥% من سكان العالم يساهموا بحوالى ٠,٩% من الناتج الإجمالى العالمى، كما يمكن القول بأن هناك تباين فى الصدمات الاقتصادية الكلية لدول حوض النيل. حيث يتضح ذلك الأمر من خلال المقارنة بين أعلى معدل للنمو الاقتصادى فى إثيوبيا بنسبة ٩,٦% مقابل نمو اقتصادى سالب فى بوروندى بنسبة ٢,٥%، ومفاد ذلك إمكانية إختلاف أولويات الاقتصاد الكلى لصانعى القرار بتلك الدول^(١١) (World Bank, 2016).

وتعد مبادرة حوض النيل NBI من أهم أشكال التعاون بين الدول الأعضاء. حيث تعبر عن شراكة بين دول حوض النيل بهدف التعاون فى المجال الاقتصادى والإجتماعى، وذلك لتحقيق التنمية المستدامة والإستغلال المتوازن للموارد المتاحة بين الأعضاء. وترجع جذور تلك المبادرة إلى بداية العقد التاسع من القرن العشرين، وقد دعم البنك الدولى تلك المبادرة من خلال القيام بدور المنسق للتمويل الخارجى لإنجاح المبادرة. فعلى سبيل المثال، قدم البنك الدولى دعم مالى قدره ٣٣,٦٧ مليون دولار أمريكى خلال الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٢ لمشروع الدعم المؤسسى لتلك المبادرة. ويتمثل الهدف الرئيس للمبادرة هو ضمان حل النزاعات المائتية بين الأعضاء على نحو يحقق الإستدامة والعدالة (Subramanian & Granit, 2004).

وفى سياق ما تقدم، يمكن صياغة مشكلة البحث فى شكل التساؤل التالى "إلى أى مدى تؤثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية لدول حوض النيل؟". وبالتالى تتمثل فرضية الدراسة فى الأتى "هناك علاقة عكسية معنوية بين النفقات اللوجستية والصادرات المصرية إلى دول حوض النيل". أما فيما يتعلق بأهمية البحث فيتلخص فى الوصول إلى مقياس كمى لمدى تأثير النفقات اللوجستية على الصادرات المصرية لدول حوض النيل، وبالتالى إمكانية التوصل لخطة عمل تساعد متخذى القرار فى كيفية تخفيض النفقات اللوجستية كمدخل لزيادة الصادرات المصرية إلى العالم ككل، ولدول حوض النيل بشكل خاص.

(١١) النسب الخاصة بالسكان والناتج محسوبة بواسطة الباحث

أما بالنسبة لمنهجية البحث فهي بمثابة الخطوات العملية والإجرائية التي سيتم إستخدامها في تنفيذ البحث، حيث تتمثل في الخطوات الفرعية على النحو التالي:

- منهج البحث، يعتمد البحث على المنهج الإستنباطي من خلال التطبيق على الشركاء التجاريين لمصر من دول حوض النيل، وبالتالي النتائج التي يصل إليها البحث قابلة للتطبيق على أى شريك تجارى لمصر من دول حوض النيل بمفرده.
- عينة البحث، تعتمد الدراسة على تحليل أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى أسواق دول حوض النيل. مع إقتصار الدراسة التطبيقية على ٨ شركاء فقط، حيث تم إستبعاد إريتريا بسبب نقص البيانات عنها.
- نوع البيانات وطريقة التقدير، يعتمد الإطار التطبيقي على بيانات سلاسل زمنية مقطعية – يطلق عليها أيضاً بيانات طولية – Panel data لعدد ٦ دول من حوض النيل بمثابة الشركاء التجاريين لمصر، وذلك خلال الفترة الزمنية ٢٠٠١-٢٠١٤ كمنطقة للدراسة التطبيقية. وتم إستخدام ذلك المدى الزمنى بسبب إتاحة البيانات عن النفقات اللوجستية وفقاً لقواعد بيانات البنك الدولي حتى عام ٢٠١٤. وتم التقدير بإستخدام ثلاث نماذج قياسية هي Pooled Regression Model و Fixed Effects Model و Random Effects Model.

وتتمثل خطة البحث في عرض وتحليل مجموعة من النقاط وهي النفقات اللوجستية كمحدد للصادرات، ومؤشرات قياس النفقات اللوجستية، والتجارة البينية لدول حوض النيل، والسياسة التجارية لدول حوض النيل، والتجارة البينية لمصر مع دول حوض النيل، وأثر التكامل الاقتصادي على النفقات اللوجستية لدول حوض النيل، وأخيراً الدراسة التطبيقية والنتائج والتوصيات.

٢. النفقات اللوجستية كمحدد للصادرات

تعد محددات الصادرات بمثابة التساؤل الرئيس الذي شغل إهتمام عديد من النظريات والنماذج المفسرة للتجارة الدولية. فكانت البداية من خلال ما قدمته النظريات الكلاسيكية والنيوكلاسيكية في التجارة الدولية من خلال النفقة النسبية للإنتاج، ومدى تأثيرها على التفوق النسبي وهيكل الصادرات. حيث إعتد ذلك الأمر على مدى الوفرة أو الندرة النسبية لخدمات عناصر الإنتاج. وقد تطور الأمر من خلال إسهامات نظرية التجارة الجديدة منذ سبعينات القرن العشرين، وما قدمته من عناصر إضافية كمحددات للصادرات، ومن أمثلتها كل من هيكل السوق والتكنولوجيا وقدرة خدمات عناصر الإنتاج على التنقل بين الدول. (Wangwe Samuel,

١٩٩٣). كما قدم Porter, ١٩٩٠ عناصر إضافية أخرى مرتبطة بالطلب والروابط الأمامية والخلفية والهيكل المؤسسي والتنظيمي، وهو ما يعد تطور للميزة النسبية لتتحول إلى الميزة التنافسية.

فعلى سبيل المثال، قدمت دراسة Funkes & Holly ١٩٩٢ تحليل لمحددات الصادرات لدولة ألمانيا الغربية آنذاك، باستخدام بيانات ربع سنوية خلال الفترة الزمنية ١٩٦١ - ١٩٨٧، وقد توصلت إلى أن عوامل جانب العرض (نفقة الإنتاج) هي الأكثر تأثيراً على الصادرات مقارنة بعوامل جانب الطلب (الدخل وأذواق المستهلك). وهناك محددات أخرى للصادرات تتمثل في حزمة الحوافز التصديرية من إعفاءات جمركية وضريبية للقطاعات التصديرية، فعلى سبيل المثال قدمت دراسة Togan, ١٩٩٣ تحليل لحوافز الصادرات المتمثلة في أدوات رد الرسوم الجمركية والإعفاءات الضريبية والجمركية على الواردات من المواد الخام والمنتجات الوسيطة اللازمة للإنتاج التصديري، وقد توصلت إلى تحقيق نتائج إيجابية على الصناعات التركيبية ذات التوجه التصديري.

ومع بداية القرن الحادي والعشرين، إتجه جانب من الباحثين للتركيز على محددات الصادرات من المنظور الجزئي، من خلال طبيعة المنشآت الإنتاجية. فعلى سبيل المثال، قدم Melitz, ٢٠٠٣ تحليل للربط بين الصادرات والإنتاجية، وذلك من خلال إفتراض وجود نفقة ثابتة للتصدير لابد من دفعها من جانب المنشآت الإنتاجية في حالي الرغبة في النفاذ للأسواق الخارجية، وبالتالي تستهدف تلك المنشآت مستوى معين من الإنتاجية، ويتم تقييم مدى ربحيته، وذلك كشرط رئيس للتصدير والبقاء في الأسواق الخارجية. ومن ثم يخلص من ذلك الأمر أن المنشآت ذات الإنتاجية المرتفعة هي الوحيدة القادرة على التصدير، وبالتالي يتم التركيز على إنتاجية المنشآت كمحدد للتصدير.

وقدمت دراسات أخرى تجميع لأكثر من محدد للصادرات في نموذج كمي واحد قابل للقياس. فعلى سبيل المثال دراسة Majeed & Ahmed ٢٠٠٦، والتي بحث في محددات الصادرات لحوالي ٧٥ دولة نامية خلال الفترة الزمنية ١٩٧٠-٢٠٠٤، وقد توصلت إلى أن أكثر المحددات للصادرات في الدول النامية تتمثل في كل من النمو الاقتصادي، ومعدل الصرف الحقيقي، والبنية الأساسية للمعلومات والاتصالات، والدعم الحكومي، والإدخار، والتوجه الصناعي.

ويأتى دور النفقات اللوجستية كمحدد للصادرات من خلال تعديل أحد إفتراضات النظرية التقليدية في التجارة الدولية، والمتعلق بعدم وجود نفقات للنقل بين الدول محل التبادل الدولي. وبصفة عامة يتسم مفهوم لوجستيات التجارة الدولية بالتعقيد. حيث يتضمن النظام اللوجستي مجموعة متنوعة من المكونات مثل خدمات البنية الأساسية والنقل، وذلك إلى جانب الممارسات من جانب قطاع الأعمال، وأيضاً الإجراءات ذات الصلة بقضية تسهيلات التجارة، وكل هذه الأنشطة مسؤولة عن تدفق التجارة الدولية المنظورة. وقد نتج عن ذلك الأمر، عدم وجود مفهوم واضح ومحدد لمصطلح النفقات اللوجستية. وربما يُعزى ذلك إلى التباين الجوهرى حول طبيعة

الخدمات التي يجب إدارتها ضمن مفهوم النفقات اللوجستية، حيث هناك إتجاه من الباحثين يحدد مفهوم النفقات اللوجستية على أنها تتمثل في نفقة المعاملات التجارية فقط، والتي تتمثل في خدمات النقل والشحن والمناولة والنفقات المرتبطة بإصدار التصاريح إلى جانب كل من الإستراتيجيات والمعايير والتعريفات الجمركية. بينما يرى جانب آخر من الباحثين ضرورة إضافة النفقات المالية مثل نفقات التخزين والرقابة، وكذلك النفقات الأخرى مثل نفقة التأمين (Gonzalez, Julio A. et al, 2008, PP.6-8). ويتوسع جانب من الباحثين لإضافة محددات جديدة للنفقات التجارية مثل نفقات الإتصال والحدود القومية وإتحادات العملة (Jacks David S., Christopher M. Meissner, Dennis Novy, 2006, P.16).

وهناك إتجاه لتفسير النفقات اللوجستية على أنها النفقات الإجمالية للتجارة الدولية. وفي هذا الشأن، يمكن تعريف النفقات اللوجستية على أنها كافة النفقات المرتبطة بتقديم السلعة للمستخدم النهائي، بخلاف النفقات الإنتاجية. والتي تتضمن كل من نفقات النقل (معبراً عنها بنفقة الشحن والوقت)، إلى جانب قيود السياسة التجارية (معبراً عنها بالقيود التعريفية وغير التعريفية)، وكذلك كل من نفقة المعلومات، ونفقة إبرام العقود التجارية، ونفقة تغير معدلات الصرف بين العملات المختلفة، والنفقات التنظيمية ونفقات التوزيع. وبالتالي يمكن إعتبار النفقات اللوجستية على أنها تعادل ضريبة قيمية بنسبة ١٧٠% في المتوسط من نفقة الإنتاج (Anderson, James E. and Eric van Wincoop, 2004, P.693).

وبتحليل مكونات النفقات اللوجستية عالمياً يتبين حدوث تطور لنفقات النقل الدولي خلال الفترة الزمنية ٢٠٠٠ - ٢٠١٥. حيث سجلت نفقة النقل الدولي عام ٢٠٠٠ حوالي ٣٣٢ مليار دولار أمريكي، ووصلت في عام ٢٠١٥ إلى حوالي ٨٤٩ مليار دولار أمريكي (ITC, 2016). وقد أوضح Kurmanalieva أن المقصود بـنفقات النقل الدولي هو كافة نفقات الشحن للمنتجات محل التجارة الدولية من نقطة القيام حتى نقطة الوصول. يضاف إلى ذلك معنوية تأثير نفقات النقل الدولي على العمليات الإنتاجية، ومدى إتخاذ القرار بتوطن الصناعات. كما أن هناك عناصر عدة تؤثر في نفقات النقل الدولي منها البنية الأساسية للنقل والموقع الجغرافي (Kurmanalieva, Elvira, 2006, P.2). وبصفة عامة تفسر البنية الأساسية لخدمات النقل الدولي حوالي ٤٠% من نفقات النقل الدولي في الدول الساحلية، مقابل ٦٠% من نفقات النقل الدولي في الدول الحبيسة (Limdo and Venables, 1999, P.16).

ويدعم من أهمية تأثير النفقات اللوجستية على أداء التجارة البينية مجموعة أخرى من المؤشرات والنتائج، والتي تتمثل فيما يلي (Behar Alberto, Phil Manners and Benjamin Nelson, 2011, P.7):

- تأخير خدمات النقل العابر (الترانزيت) لمدة يوم واحد يؤدي إلى تخفيض حجم التجارة البينية بنسبة ١%، وهو ما يعادل إضافة للمسافة الجغرافية بين طرفي التجارة الدولية بما يعادل ٧٠ كم.
- تحسين كفاءة عمليات التخليص الجمركي بما يؤدي إلى تخفيض زمن الإنتظار لمدة يوم واحد، سيؤدي إلى تحقيق مكاسب تعادل تخفيض التعريفات الجمركية بنسبة ٠,٨%.

وتساعد النفقات اللوجستية في بروز ظاهرة التحيز التجاري للداخل Trade home bias. ومفاد تلك الظاهرة هو فعالية تأثير نفقات التجارة الدولية بصفة عامة في تحول تفضيلات المستهلك لطلب المنتجات المحلية، وذلك كبديل للمنتجات المستوردة، والسبب في ذلك قد يرجع إلى زيادة ثمن البيع النهائي للمنتج المستورد. والسبب في تلك الزيادة يرجع في هذه الحالة لإضافة مزيد من النفقات التجارية اللازمة لنفاذ المنتج المستورد إلى السوق المحلي. ويعد كل من **Obstfeld & Rogoff, 2001** أو من تناول تلك الظاهرة، وقد أطلق عليها لغز أو أثر الحدود، حيث أوضح أن نفقات التجارة الدولية سوف تزيد من الإستهلاك المحلي بسبب إرتفاع ثمن المنتجات المستوردة (**Obstfeld, M. and K. Rogoff, 2001, PP.341-347**). وتطرقت بعض الدراسات لتقدير قيمة أثر الحدود، منها على سبيل المثال، دراسة **San Roman, etal 2012** والتي قدرت قيمة أثر الحدود للتجارة البينية لدول الإتحاد الأوربي بنسبة تتراوح بين ٢٠% - ٢٢%.

والجدير بالذكر أن الدراسات التطبيقية لم تقتصر على قياس النفقات اللوجستية في مجال السلع فحسب. بل، إمتد إلى تحليل النفقات اللوجستية على التجارة البينية في الخدمات. فعلى سبيل المثال، قدمت دراسة **Miroudot Sébastien and Shepherd Ben, 2014** تحليلاً لأثر الإتفاقات التجارية الإقليمية على نفقة التجارة في الخدمات لعدد ٥٥ دولة خلال الفترة ١٩٩٩-٢٠٠٩، وقد توصلت الدراسة إلى وجود أثر محدود للإتفاقات التجارية الإقليمية على نفقات التجارة في مجال الخدمات، والذي قد يرجع إلى العوامل التنظيمية الخاصة بقطاع الخدمات.

ويشير الواقع العملي إلى إرتفاع النفقات اللوجستية في القارة الإفريقية مقارنة بالعالم ككل. فعلى سبيل المثال، تبلغ نفقة الشحن لسيارة من طوكيو إلى أبيدجان حوالي ١٥٠٠ دولار أمريكي - متضمنة نفقة التأمين، بينما تبلغ نفقة الشحن لنفس السيارة من أديس أبابا إلى أبيدجان حوالي ٥٠٠٠ دولار أمريكي بدون نفقة التأمين. وقد يرجع إرتفاع النفقات اللوجستية للتجارة في القارة الإفريقية إلى عديد من العوامل يذكر منها ما يلي **(Hartzenberg Trudi, 2011, PP.3-4):**

- قصور البنية الأساسية لكل من النقل البري والسكك الحديدية، وذلك لأنها صممت في الأساس لنقل المواد الخام والمنتجات غير تامة الصنع منذ أن كانت تلك الدول الإفريقية مستعمرات لدول كبرى في الماضي.
- عدم الإتصال بين شبكات الطرق والسكك الحديدية والمسارات الجوية داخل معظم القارة الإفريقية، وذلك إما لإسباب طبيعية أو غير طبيعية.
- عدم الكفاءة في نفقات التشغيل وغياب المنافسة خاصة في مجال النقل الجوي، وذلك بسبب سياسات تنظيم السوق، وقد إنعكس ذلك الأمر على إرتفاع ثمن تقديم خدمات النقل.

- عدم كفاية رأس المال المادى والبشرى اللازم لتشغيل نظم إتصال حديثة تفى بمتطلبات قطاع الأعمال.

٣. مؤشرات قياس النفقات اللوجستية

تتعدد مؤشرات قياس النفقات اللوجستية، فمنها مؤشرات تركز على بعض المؤشرات الفرعية التي تعكس النفقات اللوجستية للتجارة الدولية مثل عدد الأيام اللازمة لكل من التصدير والإستيراد، بالإضافة إلى تكلفة الحاوية الواحدة لكل من الصادرات والواردات. وهناك مؤشرات أخرى تعكس النفقات اللوجستية مثل نسبة النفقات التجارية من قيمة الصفقة لطرفي التجارة، بالإضافة إلى مؤشرات قياس الأداء اللوجستى والتي تعكس النفقات اللوجستية. ويتم تناول تلك المؤشرات بالتطبيق على دول حوض النيل على النحو التالى.

ويوضح الجدول رقم (١) بالملحق بعض مؤشرات قياس النفقات اللوجستية لدول حوض النيل بين عامى ٢٠٠٥ و٢٠١٤، حيث يمكن من خلاله تسجيل الملاحظات التالية:

- بالنسبة لعدد أيام التصدير، فى عام ٢٠٠٥ كان أكبر عدد فى رواندا ويقدر بقيمة ٦٠ يوم، وذلك مقابل أقل عدد كان فى مصر ويقدر بقيمة ٢٧ يوم، وبصفة عامة بلغ متوسط عدد أيام التصدير لدول حوض النيل حوالى ٤٥,٥ يوم، وكان ذلك أعلى من المتوسط العالمى والذى يقدر بحوالى ٢٧,٦ يوم. أما فى عام ٢٠١٤، فقد حدث تحسن جوهري فى ذلك المؤشر حيث إنخفض متوسط عدد الأيام للتصدير فى دول حوض النيل إلى ٣١,٢ يوم، ولكنه لا زال أعلى من المتوسط العالمى والذى يبلغ ٢١,٥ يوم، كما أن أكبر عدد جاء فى إريتريا بقيمة ٥٠ يوم ولازالت مصر تحتفظ بأقل عدد وهو ١٢ يوم.
- بالنسبة لعدد أيام الإستيراد، فى عام ٢٠٠٥ كان أكبر عدد فى رواندا أيضاً ويقدر بقيمة ٩٥ يوم، وذلك مقابل أقل عدد كان فى مصر أيضاً ويقدر بقيمة ٣٢ يوم، وبصفة عامة بلغ متوسط عدد أيام الإستيراد لدول حوض النيل حوالى ٦٣,٤ يوم، وكان ذلك أعلى أيضاً من المتوسط العالمى والذى يقدر بحوالى ٣٢ يوم. أما فى عام ٢٠١٤، فقد حدث تحسن جوهري فى ذلك المؤشر حيث إنخفض متوسط عدد الأيام للإستيراد فى دول حوض النيل إلى ٣٨ يوم، ولكنه لا زال أيضاً أعلى من المتوسط العالمى والذى يبلغ ٢٤,٥ يوم، كما أن أكبر عدد جاء فى جمهورية الكونغو الديمقراطية بقيمة ٦٣ يوم ولازالت مصر أيضاً تحتفظ بأقل عدد وهو ١٥ يوم.
- بالنسبة لنفقة التصدير، فى عام ٢٠٠٥ كانت أعلى نفقة للتصدير فى رواندا بقيمة ٣٨٤٠ دولار أمريكى/حاوية، وذلك مقابل أقل نفقة للتصدير فى تنزانيا بقيمة ٨٢٢ دولار أمريكى/حاوية، وبصفة عامة بلغ متوسط دول حوض النيل حوالى ١٩٢١,٨ دولار أمريكى/حاوية وهو مستوى أعلى مقارنة بنظيره على المستوى العالمى والذى يصل إلى ١٢٣١,٦ دولار أمريكى لكل حاوية. بينما فى عام ٢٠١٤ فقد شهدت إرتفاعات فى نفقات التصدير فى كل دول حوض النيل بإستثناء رواندا ومصر، حيث كانت أعلى نفقة للتصدير فى جمهورية الكونغو الديمقراطية بقيمة ٣٣٦٥ دولار أمريكى/حاوية، وأقل نفقة للتصدير فى مصر بحوالى ٦٤٥ دولار أمريكى/حاوية، ولكن بصفة عامة جاء متوسط نفقة التصدير فى دول حوض النيل بقيمة ٢٣١٦,٥ دولار أمريكى/حاوية أعلى من نظيره على مستوى العالم، والذى يقدر بحوالى ١٥٥٩,٩ دولار أمريكى/حاوية.

- بالنسبة لنفقة الإستيراد، في عام ٢٠٠٥ كانت أعلى نفقة للإستيراد في بروندي بقيمة ٤٠٣٥ دولار أمريكي/حاوية، وذلك مقابل أقل نفقة للإستيراد في تنزانيا بقيمة ٩١٧ دولار أمريكي/حاوية، وبصفة عامة بلغ متوسط دول حوض النيل حوالي ٢٤٧٥,٧ دولار أمريكي/حاوية وهو مستوى أعلى مقارنة بنظيره على المستوى العالمي والذي يصل إلى ١٤٥٥,٩ دولار أمريكي لكل حاوية. بينما في عام ٢٠١٤ فقد شهدت إرتفاعات في نفقات الإستيراد في كل دول حوض النيل بإستثناء مصر، حيث كانت أعلى نفقة للإستيراد في رواندا بقيمة ٤٩٩٠ دولار أمريكي/حاوية، وأقل نفقة للإستيراد في مصر بحوالي ٧٩٠ دولار أمريكي/حاوية، ولكن بصفة عامة جاء متوسط نفقة الإستيراد في دول حوض النيل بقيمة ٣٠١٩ دولار أمريكي/حاوية أعلى من نظيره على مستوى العالم، والذي يقدر بحوالي ١٨٧٧,٢ دولار أمريكي/حاوية.

بينما يوضح الجدول رقم (٢) بالملحق مصفوفة النفقات التجارية البينية لدول حوض النيل، وذلك من خلال تقدير لنسبة النفقات التجارية من قيمة الصفقة بين طرفي التجارة الدولية، ويرجع الفضل في ذلك المؤشر إلى التعاون المثمر بين البنك الدولي والأمم المتحدة. وبصفة عامة يمكن تسجيل مجموعة من الملاحظات فيما يتعلق بذلك المؤشر في دول حوض النيل كما يلي:

- أعلى معدل للنفقات التجارية -كمؤشر تقريبي للنفقات اللوجستية- كان بين إثيوبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية بمتوسط ٦,٣٨% من قيمة الصفقة، يلها مباشرة المعدل بين إثيوبيا وبورندي والذي بلغ في المتوسط ٥,١٨% من قيمة الصفقة. وبالتالي تعد إثيوبيا القاسم المشترك لإرتفاع النفقات التجارية كمؤشر تقريبي للنفقات اللوجستية.
- أقل معدل للنفقات التجارية -كمؤشر تقريبي للنفقات اللوجستية- كان بين رواندا وأوغندا بمتوسط ٠,٩٤% من قيمة الصفقة، يلها مباشرة المعدل بين رواندا وجمهورية الكونغو الديمقراطية والذي بلغ في المتوسط ١,٤١% من قيمة الصفقة. وبالتالي تعد رواندا القاسم المشترك لإنخفاض النفقات التجارية كمؤشر تقريبي للنفقات اللوجستية.

ويمكن أن يتم قياس النفقات اللوجستية من خلال الأداء. حيث يقدم البنك الدولي مؤشر الأداء اللوجستي Logistics Performance index، ويتضمن ذلك المؤشر الإجمالي ستة مؤشرات فرعية تتمثل في كفاءة التخليص الجمركي، وجودة البنية الأساسية للتجارة والنقل، وسهولة الشحن بأسعار تنافسية، وكفاءة وجودة اللوجستيات، والتتبع للشحنات، والتوقيت المحدد للوصول. ويوضح الجدول رقم (٣) بالملحق تطور مؤشر الأداء اللوجستي لدول حوض النيل خلال الفترة ٢٠٠٧ - ٢٠١٦، ويمكن من خلاله تسجيل الملاحظات التالية:

- إختلف المركز الأول في الأداء اللوجستي لدول حوض النيل عبر الزمن. حيث جاءت السودان كأفضل دولة عام ٢٠٠٧، بينما جاءت أوغندا الأفضل عام ٢٠١٠، وسيطرت مصر على المركز الأول في عامي

٢٠١٢ و٢٠١٤، وفي عام ٢٠١٦ جاءت كينيا. ويعبر ذلك عن التنافس بين دول حوض النيل لتحسين الأداء اللوجستي.

● وإختلف أيضاً المركز الأخير في الأداء اللوجستي لدول حوض النيل عبر الزمن. حيث في عام ٢٠٠٧ كانت الأسوأ في الأداء اللوجستي رواندا، وفي عام ٢٠١٠ جاءت إريتريا، وفي عام ٢٠١٢ جاءت بوروندي، وفي عام ٢٠١٤ جاءت جمهورية الكونغو الديمقراطية، وفي عام ٢٠١٦ عادت إريتريا مرة أخرى للمركز الأخير. ويثبت ذلك الأمر أيضاً شدة التنافس بين دول حوض النيل لتحسين الأداء اللوجستي.

● ويعد عام ٢٠١٦ بمثابة الطفرة اللوجستية لدول حوض النيل. حيث يلاحظ أنه بتتبع متوسط الأداء اللوجستي لدول حوض النيل خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٦، فيتبين أنه أقل من متوسط العالم في الأداء اللوجستي، إلا أن عام ٢٠١٦ كانت أقل فجوة. حيث كان متوسط الأداء اللوجستي لدول حوض النيل ٢,٧٥ مقارنة بمتوسط العالم والذي بلغ ٢,٨٨، مع العلم أن هناك خمسة دول من حوض النيل قد تجاوزت ذلك المتوسط العالمي عام ٢٠١٦.

وقد ترجع هذه الطفرة في مجال الأداء اللوجستي لدول حوض النيل إلى بعض الإجراءات الإصلاحية التي طبقتها دول حوض النيل، وذلك إما طواعية أو كمتطلب رئيس للحصول على المساعدات والإعانات الاقتصادية من المنظمات الدولية ذات الصلة. ويمكن بصفة عامة عرض مجموعة من الأسباب المفسرة لذلك كما يلي (OECD/WTO, 2015, PP.,89-117):

- تطبيق فكرة الشباك الواحد في كل من كينيا وتنزانيا.
- تطبيق نظام التتبع الإلكتروني للشحنات في كل من أوغندا وتنزانيا.
- التحديث المستمر لنظام التخليص الجمركي في كل من أوغندا ورواندا.
- تدفق المساعدات من أجل التجارة إلى دول حوض النيل، حيث يلاحظ أنه خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠١٦ جاءت مصر في المركز السادس عالمياً في الحصول على تلك المساعدات بقيمة إجمالية حوالي ٦,٩٧ مليار دولار أمريكي، أما إثيوبيا فقد جاءت في المركز التاسع بقيمة إجمالية ٥,١٩ مليار دولار أمريكي، وأخيراً تنزانيا في المركز العاشر بقيمة إجمالية ٥,٠٢ مليار دولار أمريكي.
- تخصيص مبالغ من المساعدات الاقتصادية لتطوير البنية الأساسية للتجارة والنقل. فعلى سبيل المثال، وجهت تنزانيا حوالي ٣٨٦ مليون دولار أمريكي عام ٢٠١٥ لتطوير الطرق والمطارات وغيرها من البنية الأساسية للنقل.

وفيما يتعلق بالمؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي أيضاً خلال الفترة ٢٠٠٧ - ٢٠١٦ فيمكن عرض نتائج تحليل تلك المؤشرات بالنسبة لدول حوض النيل كما يلي:

● بالنسبة لمؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي، فهو يمثل التقييم الكمي لمدى كفاءة الإدارة الجمركية في كل دولة، وذلك من حيث ضرورة المواثمة بين ضمان سرعة إجراءات التخليص للشحنات، وفي نفس الوقت ضمان إحكام الرقابة والتفتيش على سلامة تلك الشحنات والمستندات المرفقة. ويوضح الجدول رقم (٤) بالملاحق مؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي في دول حوض النيل خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٦، حيث ظلت كفاءة عملية التخليص الجمركي في دول حوض النيل أقل من مستواها على العالم قبل عام ٢٠١٦، إلا أنها تجاوزت ذلك المستوى العالمي في عام ٢٠١٦ بمتوسط ٢,٨٥ مقابل متوسط للعالم يقدر بحوالي ٢,٧١، كما أن أفضل دول حوض النيل من حيث كفاءة عملية التخليص الجمركي عام ٢٠١٦ هي كل من كينيا وأوغندا على الترتيب، وفي المقابل إريتريا المركز الأخير بين دول حوض النيل في نفس العام.

● بالنسبة لمؤشر جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل، فهو يمثل التقييم الكمي لمدى جاهزية الأدوات والتجهيزات اللوجستية في الموانئ المتنوعة بكل دولة. ويوضح الجدول رقم (٥) بالملاحق جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل في دول حوض النيل خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٦، حيث ظلت جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل في دول حوض النيل أقل من مستواها على العالم طوال الفترة، وقد يرجع ذلك إلى عدم كفاية المتطلبات المالية والفنية والبشرية اللازمة لخلق بنية أساسية تتسم بالكفاءة لخدمة التجارة والنقل. وتتفق هذه النتيجة مع مؤشر تطور البنية الأساسية في إفريقيا AIDI والصادر عن بنك التنمية الإفريقي، ويوضح ذلك المؤشر في عام ٢٠١٦ تراجع أداء البنية الأساسية في دول حوض النيل بإستثناء مصر وكينيا (African Development Bank, 2016). وبصفة عامة يظل عام ٢٠١٦ أقل فجوة في كفاءة البنية الأساسية للتجارة والنقل بين دول حوض النيل والمتوسط العالمي، وجاءت كل من كينيا ومصر كأفضل دول حوض النيل في كفاءة البنية الأساسية للتجارة والنقل، أما بوروندي فكانت الأسوأ وفقاً لذلك المؤشر عام ٢٠١٦.

● بالنسبة لمؤشر سهولة الشحن بأسعار تنافسية، فهو يمثل التقييم الكمي لمدى الإستغلال الأمثل للموارد والتسهيلات المتاحة بالموانئ للقيام بعملية شحن البضائع بأقل نفقات ممكنة بكل دولة، ويوضح الجدول رقم (٦) بالملاحق ذلك المؤشر في دول حوض النيل خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٦، حيث ظلت سهولة عمليات الشحن وبأسعار تنافسية في دول حوض النيل أقل من مستواها على العالم طوال تلك الفترة، وبصفة عامة يظل أيضاً عام ٢٠١٦ أقل فجوة في سهولة الشحن بأسعار تنافسية بين دول حوض النيل والمتوسط العالمي، وجاءت كل من مصر وكينيا على الترتيب كأفضل دول حوض النيل وفقاً لذلك المؤشر، أما إريتريا فكانت الأسوأ وفقاً لذلك المؤشر عام ٢٠١٦.

● بالنسبة لمؤشر جودة اللوجستيات، فهو يمثل التقييم الكمي لكفاءة الخدمات اللوجستية المقدمة في الموانئ بداية من دخول الشحنات حتى خروجها لميناء المقصد، ويوضح الجدول رقم (٧) بالملحق ذلك المؤشر في دول حوض النيل خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٦، حيث ظلت أيضاً درجة جودة الخدمات اللوجستية في دول حوض النيل أقل من مستواها على العالم طوال تلك الفترة، وبصفة عامة يظل أيضاً عام ٢٠١٦ أقل فجوة في جودة الخدمات اللوجستية بين دول حوض النيل والمتوسط العالمي، وجاءت كل من كينيا ومصر على الترتيب كأفضل دول حوض النيل وفقاً لذلك المؤشر، أما إريتريا فكانت الأسوأ وفقاً لذلك المؤشر عام ٢٠١٦.

● بالنسبة لمؤشر التتبع والتعقب للشحنات، فهو يمثل التقييم الكمي للرقابة والمتابعة للشحنات حتى وصولها لميناء المقصد، ويوضح الجدول رقم (٨) بالملحق ذلك المؤشر في دول حوض النيل خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٦، حيث ظلت أيضاً درجة التتبع والتعقب للشحنات في دول حوض النيل أقل من مستواها على العالم طوال تلك الفترة، وبصفة عامة لا يزال عام ٢٠١٦ أقل فجوة في خدمات التتبع والتعقب بين دول حوض النيل والمتوسط العالمي، وجاءت كل من كينيا ومصر على الترتيب كأفضل دول حوض النيل وفقاً لذلك المؤشر، أما إريتريا فكانت الأسوأ وفقاً لذلك المؤشر عام ٢٠١٦.

● بالنسبة لمؤشر التوقيت، فهو يمثل التقييم الكمي لمدى وصول الشحنات في المواعيد المحددة وفقاً لما هو مخطط في ميناء المقصد، ويوضح الجدول رقم (٩) بالملحق ذلك المؤشر في دول حوض النيل خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٦، حيث ظلت أيضاً درجة وصول الشحنات في الوقت المحدد والمخطط له في دول حوض النيل أقل من مستواها على العالم طوال تلك الفترة، وبصفة عامة لا يزال عام ٢٠١٦ أقل فجوة في ذلك المؤشر بين دول حوض النيل والمتوسط العالمي، وجاءت كل من كينيا وأوغندا مقتسمين المركز الأول كأفضل دول حوض النيل وفقاً لذلك المؤشر، أما إثيوبيا فكانت الأسوأ وفقاً لذلك المؤشر عام ٢٠١٦.

وبعد إستعراض كافة المؤشرات المعبرة عن النفقات اللوجستية فيمكن القول بأن إصدار البنك الدولي لمؤشر إجمالي يعبر عن قيمة النفقات اللوجستية كنسبة من قيمة الصفقة وفقاً لقواعد البيانات البنك الدولي والمعروفة اختصاراً ESCAP World Bank. وقد يرجع السبب في ذلك الأمر إلى تقسيم النفقات اللوجستية إلى ثلاثة أقسام رئيسية، يتعلق القسم الأول بإجمالي التجارة، بينما القسم الثاني بالتجارة في المنتجات الزراعية، والقسم الثالث التجارة في المنتجات الصناعية. وبالتالي يعطى مؤشرات وفقاً لنوع التجارة بعكس المؤشرات الأخرى والتي لم تفرق بين نوع السلع محل التجارة الدولية. يضاف إلى ذلك أنه تم قياس معامل الإرتباط بين مؤشر البنك الدولي لقياس النفقات اللوجستية من جانب، وباقي المؤشرات وتم الحصول على درجة إرتباط موجبة قوية تتراوح ما بين ٧٢% - ٨٠%.

٤. تحليل التجارة البينية لدول حوض النيل

لم تحظى التجارة البينية لدول حوض النيل بالقدر الكافي من التحليل من جانب الدراسات التطبيقية. فقد إنصب الإهتمام الأكاديمي والتطبيقي على بعض القضايا مثل قضية المياه، أما مجال تحليل التجارة البينية لدول حوض النيل فقد إقتصر على القطاع الزراعي فحسب. فعلى سبيل المثال لا الحصر، قدمت دراسة Barghash & Othman, 2016 دراسة تحليلية للوضع الراهن والطموحات بالنسبة لمستوى للتجارة البينية في السلع الزراعية لدول حوض النيل، وأيضاً أوضحت دراسة Balikuddembe, etal, 2009 الخيارات المستقبلية للطلب على منتجات القطاع الزراعي في دول حوض النيل حتى عام ٢٠٣٠. لذا فسوف يتناول الجزء التالي تحليل للتجارة البينية لدول حوض النيل من حيث تحليل التجارة الإجمالية لدول حوض النيل ومعدلات نموها، وكذلك تحليل التجارة البينية لدول حوض النيل وفقاً للدول والأقسام السلعية وأهم الشركاء التجاريين على النحو التالي.

ويوضح الجدول رقم (١٠) بالملاحق تطور التجارة الإجمالية للعالم ولدول حوض النيل خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠١٥، ويلاحظ تضائل نسبة مشاركة دول حوض النيل في التجارة الإجمالية للعالم حيث أنها تراوحت بين ٣,٠% - ٦,٠%. وفيما يتعلق بمعدلات النمو في التجارة الإجمالية لدول حوض النيل فيلاحظ أنها تزامنت مع التجارة الإجمالية للعالم من حيث الإتجاه، إلا أنها إختلفت من حيث درجة الإستقرار، حيث يوضح الشكل رقم (٣) بالملاحق أن التجارة الإجمالية لدول حوض النيل أقل إستقراراً صعوداً وهبوطاً مقارنة بالعالم.

وفيما يتعلق بتحليل التجارة البينية لدول حوض النيل فيمكن تحليلها من زوايا عدة. وتتمثل أهمها فيما

يلي:

- بالنسبة لدرجة كثافة التجارة البينية لدول حوض النيل، فيوضحها الجدول رقم (١١) بالملاحق، والذي يعكس إرتباط الصادرات والواردات البينية لمعظم دول حوض النيل، كما يعكس أيضاً مشاركة كافة دول حوض النيل بإستثناء إريتريا.
- بالنسبة لمدى أهمية التجارة البينية من إجمالي التجارة لدول حوض النيل، فيلاحظ أن نسبة التجارة البينية لدول حوض النيل عام ٢٠١٥ حوالي ١٤,٦% من إجمالي التجارة وفقاً لما هو موضح بالجدول رقم (١١) بالملاحق. وهي تقترب من نسبة التجارة البينية في إفريقيا والتي تصل إلى ١٨%، إلا أنها ضئيلة للغاية بالمقارنة مع بعض المناطق الجغرافية الأخرى، فعلى سبيل المثال نسبة التجارة البينية في أوروبا تصل إلى ٧٠% وفي آسيا تصل إلى ٥٢% وفي أمريكا الشمالية تصل إلى ٥٠%، ولكنها أفضل مقارنة بالتجارة البينية في دول الشرق الأوسط والتي تصل إلى ٩% (WTO, 2015, P.27).
- بالنسبة لأهم الشركاء التجاريين لدول حوض النيل، فيلاحظ من خلال الجدول رقم (١٣) بالملاحق أن حوالي ٤٩% من منتجات دول حوض النيل تتجه إلى ١٠ أسواق خارجية فقط أهمها الصين والسعودية والهند على الترتيب. بينما هناك حوالي ٥٦% من واردات دول حوض النيل تأتي من ١٠ أسواق فقط أهمها كل من الصين والهند والسعودية.

- بالنسبة لتحليل التجارة البينية وفقاً لأقسام النظام المنسق Harmonized System، فيلاحظ من خلال الجدول رقم (١٤) بالملحق زيادة الأهمية النسبية للتجارة البينية في منتجات القسم الثانى والمتعلق بمنتجات الممكلة النباتية، والتي تشكل حوالى ٢٢% من إجمالى التجارة البينية. وكذلك زيادة الأهمية النسبية للتجارة الإجمالية في منتجات القسم الخامس المتعلق بالمنتجات المعدنية، والتي تشكل حوالى ١٩% من إجمالى التجارة لدول حوض النيل. أما عن أكثر الأقسام السلعية محل التجارة البينية لدول حوض النيل فكانت على الترتيب القسم الرابع المتعلق بصناعة الأغذية والمشروبات والتبغ بنسبة ١٥% من التجارة البينية، يليه كل من القسم الثانى والقسم الثالث عشر والمتعلق بالمصنوعات من الأحجار والخزف والزجاج، ولكل منهم ١١% من التجارة البينية.

٥. تحليل السياسة التجارية لدول حوض النيل

تعد السياسة التجارية أحد أهم السياسات الاقتصادية الكلية، والتي يمكن إستخدام أدواتها للتأثير على عديد من المتغيرات الاقتصادية الكلية. فعلى سبيل المثال، أرجع البنك الدولى التجارب الرائدة فى النمو الاقتصادى لدول شرق وجنوب آسيا فى أواخر القرن العشرين إلى التوظيف الأمثل لأدوات السياسة التجارية مما ساهم فى تحسين مستوى المعيشة والحد من مشكلة الفقر (Hoekman, etal, 2002, P.37). وبتحليل السياسة التجارية لدول حوض النيل أمكن تسجيل عدد من الملاحظات التالية:

- تتباين معدلات التعريفات الجمركية المطبقة على الواردات من خارج دول حوض النيل. حيث يوضح الجدول رقم (١٥) بالملحق أن أقل دول حوض النيل من حيث نسبة التعريفات على الواردات هى إريتريا بنسبة ٩,٥٩% يليها إثيوبيا بنسبة ١٨,٤١%. بينما أعلى دول حوض النيل كانت كل من تنزانيا بنسبة ١٢٠% يليها جمهورية الكونغو الديمقراطية بنسبة ٩٦,٢٦%. وبصفة عامة يبلغ متوسط التعريفات الجمركية المطبقة فى دول حوض النيل حوالى ٥٩,٥٨%. وتثير تلك النقطة إشكالية من حيث مدى التنسيق فى السياسات التجارية لدول حوض النيل تجاه الدول الأخرى فى المستقبل، حيث يفرض إقامة إتحاد جمركى لدول حوض النيل. فإن إختيار التعريفات الموحدة قد يثير مشكلات بسبب ذلك التباين، فمع الأخذ فى الإعتبار متوسط التعريفات الجمركية الحالية كأساس للتعريفات المشتركة، فإن هناك أربعة دول تتخذ مستوى أعلى من ذلك المستوى التعريفى وهى كل من تنزانيا ورواندا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكينيا، وبالتالي لابد من تخفيض مستوى الحماية التعريفية لديها، وقد يثير ذلك الأمر مشاكل مرتبطة بمدى إعتداد تلك الدول على الإيرادات التعريفية كمصدر للإيرادات العامة.
- أما فيما يتعلق بتحليل القيود التعريفية وفقاً للأقسام السلعية، فيوضح الجدول رقم (١٦) بالملحق أن أكثر الأقسام السلعية تعرضاً للقيود التعريفية هو القسم الرابع بنسبة ٨٩,٩% وتشكل واردات ذلك القسم حوالى ٤% من إجمالى الواردات الخارجية. أما عن أقل الأقسام السلعية تعرضاً للقيود الجمركية

فكان القسم العاشر والمرتبط بالعجائن والورق ومصنوعاته وذلك بنسبة ٣٣,١٥%، وتشكل واردات ذلك القسم حوالي ١,٩% من إجمالي الواردات الخارجية.

- أما فيما يتعلق بتحليل القيود غير التعريفية NTBs لدول حوض النيل، فيوضح الجدول رقم (١٧) بالملحق مؤشر حرية التجارة وهو مؤشر مركب يتضمن كل من القيود التعريفية وغير التعريفية معاً. حيث يتضح أن أكثر دول حوض النيل حرية للتجارة هي رواندا يليها كينيا، بينما أعلى دول حوض النيل تقييداً للتجارة كل من تانزانيا ثم جمهورية الكونغو الديمقراطية على الترتيب. وبصفة عامة تعد دول حوض النيل أقل حرية للتجارة مقارنة بالعالم، حيث يبلغ متوسط حرية التجارة في دول حوض النيل ٦٩,٥ مقارنة بـ ٧٥,٦٤ للعالم ككل.

٦. التجارة البينية لمصر مع دول حوض النيل

يتم في هذا الجزء عرض لأهم صادرات مصر لدول حوض النيل وفقاً لكل من المنتج والشريك التجاري، ونفس الأمر فيما يتعلق بواردات مصر. إلى جانب عرض أهم القيود التعريفية التي تواجه أكثر المنتجات المصرية تصديراً لأسواق دول حوض النيل. وذلك على النحو التالي

١,٦ صادرات مصر إلى دول حوض النيل

يُعد منتج سكر قصب أو سكر البنجر وسكروز نقي كيماويا بحالته الصلبة (بند جمركي ١٧٠١٩٩) أكثر المنتجات المصرية تصديراً لأسواق حوض النيل. حيث يوضح الجدول رقم (١٨) بالملحق قائمة أكثر ١٠ منتجات مصرية مصدرة لأسواق دول حوض النيل بالقيمة بين عامي ٢٠١٣ و٢٠١٥. حيث يتضح أنه على الرغم من تضاؤل نمو الصادرات المصرية لدول حوض النيل بمعدل ٢% بين عامي ٢٠١٣ و٢٠١٥، إلا أن تلك القائمة ظلت ثابتة وتشكل حوالي ٣٠% من قيمة الصادرات المصرية الإجمالية لدول حوض النيل. ويلاحظ أيضاً تنوع الصادرات المصرية مع انخفاض درجة تركيزها مع دول حوض النيل. ومن أمثلة الصادرات المصرية لدول حوض النيل أيضاً كما يوضحها الجدول رقم (١٨) بالملحق كل من منتجات الأدوية ومستحضرات الغسيل والمواد العطرية والمواد الطبية والصيدلانية.

ويوضح الجدول رقم (١٩) بالملحق أن الصادرات المصرية لدول حوض النيل قد تضاغت حوالي ١٧ مرة بين عامي ٢٠٠١ و٢٠١٥، مقارنة بتضاعف إجمالي الصادرات المصرية للعالم بحوالي ٤ مرات فقط خلال نفس الفترة. وكذلك زادت الأهمية النسبية لصادرات مصر لدول حوض النيل من ٢% عام ٢٠٠١ إلى ٥% عام ٢٠١٥، كما أن أكثر الشركاء التجاريين لمصر من حيث الصادرات كانت السودان وتستحوذ على حوالي ٥٢% من إجمالي الصادرات المصرية المتجهة إلى أسواق دول حوض النيل عام ٢٠١٥، كما أن أقل الدول في هذا الأمر هي بوروندي

بنسبة ١%. ويلاحظ أن صادرات مصر إلى روندا قد نمت بين عامي ٢٠٠١ و٢٠١٥ بحوالى ٣٦٦ مرة وهو أكبر معدل لنمو الصادرات بين مصر ودول حوض النيل ككل. وقد تساهم النفقات اللوجستية متضمنة المسافة الجغرافية في تفسير كلا الحالتين.

وفيما يتعلق بالقيود التعريفية على نفاذ أهم الصادرات المصرية لأسواق دول حوض النيل، فيتضح أن هناك خمس دول لا تفرض قيود تعريفية على الصادرات المصرية، وهي كل من السودان وكينيا وبوروندى ورواندا وأوغندا، وذلك لأنهم أعضاء في كتل السوق المشتركة للشرق والجنوب الأفريقي COMESA، وأعضاء بمنطقة التجارة الحرة. أما عن باقي دول حوض النيل فيوضح الجدول رقم (٢٠) بالملحق أن هناك تباين في درجة التعريفات الجمركية المطبقة على أهم الصادرات المصرية لأسواق دول حوض النيل، فعلى سبيل المثال، تفرض تنزانيا تعريفات جمركية بنسبة ١٠٠% على المنتج المتعلق بسكر قصب أو سكر البنجر وسكروز نقي كيماويا بحالته الصلبة -بند جمركي ١٧٠١٩٩-، يليها جمهورية الكونغو الديمقراطية بنسبة ٢٠% على نفس المنتج. وذلك رغم أن كل من جمهورية الكونغو الديمقراطية وإثيوبيا وإريتريا أعضاء في كتل السوق المشتركة للشرق والجنوب الأفريقي COMESA، ولكن أعضاء بمنطقة التفضيل الجزئي. (Khandelwal Padamja, 2004, P.8).

٢,٦ واردات مصر من دول حوض النيل

وعلى العكس من الصادرات، يلاحظ أن الواردات المصرية من دول حوض النيل تتسم بالتركز الشديد. حيث يتضح من الجدول رقم (٢١) بالملحق أن منتج الشاي المخمر -بند جمركي ٠٩٠٢٤٠- يستحوذ وحده على حوالى ٧١% من إجمالي الواردات المصرية من دول حوض النيل عام ٢٠١٥. وقد يفسر ذلك الأمر وفقاً لما قدمته دراسة ٢٠١٣، Alboghdady & Allokka، والتي أوضحت أن مصر خامس أكبر دولة مستوردة للشاي في العالم، وتعد كينيا أحد أهم الموردين للشاي إلى مصر، كما أن طلب المستهلك المصري على الشاي المستورد من كينيا يتسم بإنخفاض درجة المرونة السعرية، كما يعد أيضاً من السلع الضرورية. ويأتى دور النفقات اللوجستية في تفسير ذلك الأمر، عند المقارنة بإنخفاض النفقة مقارنة بباقي الموردين لمنتج الشاي إلى مصر، سواء من الصين والهند وإندونيسيا وسريلانكا والمملكة المتحدة. وبصفة عامة تراجعت قيمة الواردات المصرية في عام ٢٠١٥ بحوالى ٦,٥% مقارنة بعام ٢٠١٣، أيضاً تشكل قائمة أكبر ١٠ منتجات مستوردة لمصر من دول حوض النيل حوالى ٩٥% عام ٢٠١٥. ومن أمثلة المنتجات المستوردة من دول حوض النيل لمصر كل من معدن النحاس والحيوانات الحية والتبغ.

والجدير بالذكر أن مصر تطبق سياسة رد الفعل والمعاملة بالمثل في السياسة التجارية المطبقة تجاه دول حوض النيل. حيث يوضح الجدول رقم (٢٢) بالملحق أن المتوسط العام للتعريفات الجمركية المصرية تجاه دول

حوض النيل يتسم بالإنخفاض في حالة كل من إثيوبيا وإريتريا، وذلك مقارنة بمستواه في حالة كل من تنزانيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية.

ويوضح الجدول رقم (٢٣) بالملحق أن الواردات المصرية من دول حوض النيل قد تضاعفت بمعدل ١١٢% بين عامي ٢٠٠١ و ٢٠١٥، مقارنة بتضاعف إجمالي الواردات المصرية للعالم بحوالي ٤٨٤% خلال نفس الفترة. ويلاحظ انخفاض درجة اعتماد مصر على الواردات من دول حوض النيل، حيث تراجعت الأهمية النسبية لواردات مصر من دول حوض النيل من ١,٣% عام ٢٠٠١ إلى ٠,٤% عام ٢٠١٥، كما أن أكثر الشركاء التجاريين لمصر من حيث الواردات كانت كينيا وتشكل حوالي ٧٦,٥% من إجمالي الواردات المصرية القادمة من أسواق دول حوض النيل عام ٢٠١٥، كما أن أقل الدول في هذا الأمر هي رواندا بنسبة لا تتجاوز ٠,٢%، ويلاحظ أن واردات مصر من إثيوبيا قد نمت بين عامي ٢٠٠١ و ٢٠١٥ بحوالي ٧٨٦% وهو أكبر معدل لنمو الواردات المصرية من دول حوض النيل.

٧. أثر التكامل الاقتصادي على النفقات اللوجستية لدول حوض النيل

يعد الهدف الرئيس من عرض ذلك الجزء هو التعرف على مدى أثر التكامل الاقتصادي الاقليمي في خفض النفقات اللوجستية لدول حوض النيل. حيث كما سبق إيضاحه في البداية وفقاً لدراسة OECD أن تحقيق مراحل متقدمة من التكامل الاقتصادي قد يصاحب بتخفيض في النفقات اللوجستية للتجارة البينية للدول الأعضاء، ويأتي ذلك الأمر من خلال دور التكامل الاقتصادي الاقليمي في الحد من بعض مكونات النفقات اللوجستية كالقيود التعريفية وغير التعريفية على الأقل المفروضة على التجارة البينية.

وبصفة عامة تعتبر منطقة التجارة الحرة الثلاثية^{III} TFTA بمثابة أحد أهم ركائز خارطة الطريق صوب التكامل الاقتصادي الإفريقي. وتضم تلك الإتفاقية حوالي ٢٦ دولة من بينهم كافة دول حوض النيل، وبالتالي من المتوقع أن تنمو التجارة البينية بين الدول الأعضاء لتصل إلى حوالي ٢٩%، بالإضافة إلى زيادة في مستوى الرفاهية الكلية تصل إلى حوالي ٢,٤ مليار دولار أمريكي. والسبب في ذلك هو المزيد من التحرير للقيود التعريفية وغير التعريفية، بما قد يحفز من الاستثمار والتجارة داخل المنطقة التكاملية ككل، وكذلك خطورة رئيسة للإنتقال إلى التكامل الاقتصادي الموجب (Mold Andrew & Rodgers Mukwaya, 2015, PP. 27-28).

^{III} تتكون تلك الإتفاقية من الدول الاعضاء في كل من السوق المشتركة للشرق والجنوب الإفريقي COMESA، الدول الشركاء في مجموعة شرق افريقيا EAC ومجموعة تنمية الجنوب الافريقي SADC، وذلك وفقاً لإعلان جوهانسبرج عام ٢٠١١ والذي يمثل بداية التفاوض حتى إعلان الإتفاق في قمة شرم الشيخ يونيو ٢٠١٥. المصدر: البيان الختامي لمؤتمر شرم الشيخ يونيو ٢٠١٥.

ويتم تقييم درجة التكامل الإقليمي لدول حوض النيل وفقاً للتقسيمات الجغرافية داخل القارة الإفريقية من خلال مؤشر التكامل الإقليمي African Regional Integration Index. والذي يتضمن خمسة أبعاد رئيسية، وتحوى بين طياتها ستة عشر مؤشر فرعى. ومن الملاحظ أن عملية التقييم بالنسبة لدول حوض النيل يقع جميعها في نطاق منطقة الجنوب الشرقي للقارة الإفريقية، وذلك بإستثناء تنزانيا والتي تم تقييمها من خلال منطقة الجنوب الإفريقي فقط. وبصفة عامة يتم بيان الأبعاد الرئيسية للمؤشر على النحو التالي (African Union, 2016):

- البنية الأساسية الإقليمية، وتضم مجموعة من المؤشرات الفرعية مثل تطور البنية الأساسية للنقل والكهرباء وتكنولوجيا المعلومات والمياه والصرف الصحي.
- التكامل المالى والاقتصادى الكلى، ويضم مجموعة من المؤشرات الفرعية مثل التضخم ومعدلات الصرف.
- حرية إنتقال الأفراد، وتضم مجموعة من المؤشرات الفرعية مثل عدد تصاريح الدخول لغير مواطنى الدولة من القارة الإفريقية.
- التكامل الإنتاجى، ويضم مجموعة من المؤشرات الفرعية مثل الصادرات والواردات البيئية فى مجال السلع الوسيطة.
- التكامل التجارى، ويضم مجموعة من المؤشرات الفرعية مثل مستوى القيود التعريفية على الواردات، ونسبة التجارة البيئية لإجمالى التجارة.

ويوضح الجدول رقم (٢٤) بالملحق مؤشرات التكامل الإقليمي لدول حوض النيل، والذي يمكن من خلاله القول بأن هناك تفوق لدول حوض النيل مقارنة بالقارة الإفريقية ككل، وذلك فيما يتعلق بالتكامل فى كل من الإنتاج والتجارة. وعلى النقيض، هناك تراجع فى دول حوض النيل مقارنة بالقارة الإفريقية ككل، وذلك فيما يتعلق بالتكامل فى البنية الأساسية وحرية إنتقال الأفراد والتكامل المالى والاقتصادى. وقد يبدو ذلك الأمر منطقياً، وقد يرجع السبب فى ذلك إلى إستمرار بقاء دول حوض النيل -كغالبية القارة الإفريقية- فى مرحلة التكامل الاقتصادى السالب دون الإنتقال إلى مرحلة التكامل الاقتصادى الموجب. ويدعم من تلك النتيجة تحليل موقف التكامل الإقليمى لمصر على سبيل المثال، حيث سجلت مصر أداء مرتفع فى كافة أبعاد التكامل الإقليمى بإستثناء أداء متوسط فى البعد الخاص بالتكامل المالى والاقتصادى الكلى، وأيضاً أداء منخفض فيما يتعلق بحرية إنتقال الأفراد.

وهناك عديد من العقبات والتحديات غير الاقتصادية التى تحول دون تحقيق المستوى المرغوب من التكامل الاقتصادى بين دول حوض النيل. لعل أهمها المشكلات السياسية المرتبطة بقضية المياه وتوزيع الحصص بين الدول الأعضاء وظهور اللعبة الصفرية بين دول حوض النيل. فعلى سبيل المثال، أوضحت دراسة **El-Agroudy, ٢٠١٦** أن هناك تأثيرات سلبية عدة لسد النهضة الإثيوبى على مصر، منها إنخفاض نصيب مصر من المياه بنسبة ٣٤% خلال ٥ سنوات، تراجع الإنتاج الزراعى لمصر وزيادة فجوة الغذاء بنسبة ١٢%، تضرر حوالى ٢ مليون

أسرة في المناطق المعتمدة بشكل جوهري على الزراعة كمصدر للدخل. وبالتالي يصبح مدخل التكامل الاقتصادى بين دول حوض النيل ذات أهمية قصوى للحد من تلك التأثيرات السلبية وتحقيق مبدأ المكاسب المشتركة، وبالتالي يأتي دور النفقات اللوجستية كأحد العناصر المترتبة على نجاح خطة التكامل الاقتصادى لدول حوض النيل.

٨. الدراسة التطبيقية

قبل عرض الدراسة التطبيقية ينبغى الإشارة إلى إنخفاض الدراسات التى تناولت العلاقة بين النفقات اللوجستية من جانب والتجارة البينية من جانب آخر داخل القارة الإفريقية. فعلى سبيل المثال، قدمت دراسة Ackah, et al, ٢٠١٣ تقدير للنفقات التجارية فى دول الجماعة الاقتصادية لغرب إفريقيا، والمعروفة إختصاراً ECOWAS. وذلك خلال الفترة ١٩٨٠-٢٠٠٣، ومدى تأثيرها على التجارة البينية للدول الأعضاء فى التكتل. وقد توصلت الدراسة إلى أن العلاقة بين النفقات التجارية والتجارة البينية هى علاقة ذات إتجاهين، بمعنى أن تزايد النفقات التجارية قد أثر بشكل عكسى ومعنوى على التجارة البينية للدول الأعضاء قبل عام ٢٠٠٠. إلا أن جهود التكامل للدول الأعضاء فى تكتل ECOWAS قد ساهم فى تزايد التجارة البينية للدول الأعضاء مما أدى إلى تراجع النفقات التجارية.

وعلى الجانب الأخر، تناولت دراسة Greenway et al, ٢٠٠٩ تحليل لأثر النفقات اللوجستية على الميزة النسبية، ومدى إعتبارها محدد للصادرات لحوالى ٧١ دولة (منهم ٣ دول من حوض النيل: مصر، إثيوبيا، تنزانيا) فى ما يقرب من ١٥٨ صناعة خلال الفترة الزمنية ١٩٧٢-١٩٩٢. وقد إستخدمت الدراسة المتغيرات المستقلة المتمثلة فى المسافة الجغرافية والوفرة النسبية لخدمات عنصر العمل ورأس المال المادى والبشرى، وقد توصلت الدراسة إلى أن النفقات اللوجستية تؤثر بشكل جوهري على الميزة النسبية للدول، وهى تعد محدد رئيس للصادرات إلى جانب خدمات عناصر الإنتاج.

وفى نفس السياق، قدمت دراسة Behar et al ٢٠١١ تحليل لأثر اللوجستيات على الصادرات لعدد ٨٨ دولة من ذوى المنخفض والمتوسط (منهم ٨ دول من حوض النيل: رواندا، تنزانيا، بوروندى، مصر، إثيوبيا، أوغندا، كينيا، السودان)، وصادراتهم البينية مع حوالى ١١٦ شريك تجارى فى عام ٢٠٠٥. وقد إستخدمت الدراسة نموذج الجاذبية للتجارة الدولية، وكانت المتغيرات المستقلة متمثلة فى كل من الناتج المحلى الإجمالى، والمسافة الجغرافية، والأداء اللوجستى، والدخل. وذلك إلى جانب المتغيرات الصورية التالية: الديانة والحدود واللغة والإنفلاق الجغرافى. وقد توصلت الدراسة إلى أن تخفيض النفقات اللوجستية بما يعادل ١٤% من المسافة الجغرافية بين الشركاء التجاريين، قد يؤدي إلى تحسن فى الصادرات بقيمة تتراوح ما بين ٨% إلى ٣٢%، وذلك وفقاً للحجم الاقتصادى للدولة محل الدراسة.

أما فيما يتعلق بدراسة Novy, ٢٠١٣ فقد تناولت تحليل أثر النفقات اللوجستية بمقاييس عدة على التجارة البينية لعدد ١٣ دولة من منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD، وذلك خلال الفترة الزمنية ١٩٧٠-٢٠٠٠. وقد تم التعبير عن النفقات اللوجستية من خلال مؤشرين رئيسيين وهما: مؤشر جغرافي، ويتضمن كل من المسافة الجغرافية والحدود المشتركة والإنتفاخ الجغرافي، بينما هناك مؤشر مؤسسي، ويتضمن كل من اللغة المشتركة والقيود التعريفية والإتفاقات الإقليمية وإتحادات العملة. وقد توصلت الدراسة إلى معنوية الأثر الإحصائي لكل من المسافة الجغرافية والإنتفاخ الجغرافي وإتحادات العملة في التأثير على التجارة البينية.

وفي المقابل، قدمت دراسة Xu and Liang, ٢٠١٧ تحليل لأثر النفقات اللوجستية على الصادرات لدولة الصين مقسمة لحوالي ١٧ قطاع صناعي، مع ٨٦ شريك تجاري (منهم أربعة دول من حوض النيل: مصر، إثيوبيا، تنزانيا، أوغندا) خلال الفترة الزمنية ٢٠٠٠-٢٠١٣. وقد استخدمت الدراسة متغيرين مستقلين يتمثلان في النفقات اللوجستية والأهمية النسبية للقطاع الصناعي، وتوصلت الدراسة إلى أن أكثر القطاعات الصناعية إستجابة للنفقات اللوجستية هو قطاع تصنيع الآلات والمعدات والأدوات المكتبية، يليه قطاع الأجهزة المنزلية والإلكترونيات. بينما أقل القطاعات إستجابة للنفقات اللوجستية هو قطاع الأغذية والمشروبات.

وبصفة عامة يتمثل الهدف من الدراسة الحالية في قياس مدى معنوية الأثر المحتمل للنفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل. ويتم الوصول إلى ذلك المقصد من خلال مجموعة من الخطوات المنطقية كما يلي

١,٨ طبيعة البيانات والمتغيرات

تستخدم الدراسة بيانات سلاسل زمنية مقطعية – يطلق عليها أيضاً بيانات طولية – Panel data لعدد ٦ دول^{١٧} من حوض النيل بمثابة الشركاء التجاريين لمصر، وذلك خلال الفترة الزمنية ٢٠٠١-٢٠١٤.

وتنقسم متغيرات الدراسة إلى متغير مستقل متمثلاً في صادرات مصر السلعية البينية مع كل دولة من حوض النيل في العينة على حده ويرمز له بالرمز X_1 ، ومصدر البيانات لذلك المتغير هو مركز التجارة العالمي International Trade Center. وفيما يتعلق بالمتغيرات المستقلة فتتمثل في النفقات اللوجستية معبراً عنها بنفقات التجارة كنسبة من قيمة الصفقة، ويرمز له بالرمز X_2 ، ويمثل هذا المتغير جانب العرض في التحليل، ومصدره UNESCAP-World Bank, trade costs database، أما عن المتغير المستقل الثاني فيتمثل في معدل الصرف للعملة المحلية مقابل الدولار الأمريكي، ويرمز له بالرمز X_3 ، والمتغير الثالث يتمثل في مستوى الأسعار المحلية في مصر بإستخدام مؤشر أسعار المستهلك، ويرمز له بالرمز X_4 ، والمتغير الرابع يتمثل في متوسط نصيب الفرد من الدخل

^{١٧} تم إستبعاد كل من جمهورية الكونغو الديمقراطية، وليبيريا، وإثيوبيا من التحليل لعدم توافر بعض البيانات خلال الفترة الزمنية محل الدراسة.

القومى بالأسعار الثابتة للشريك التجارى لمصر من دول حوض النيل، ويرمز له بالرمز X_4 ، ويمثل جانب الطلب فى التحليل، ومصدر كافة تلك المتغيرات المستقلة من X_2 حتى X_4 هو قاعدة بيانات البنك الدولى World bank, world development indicators database.

والجدير بالذكر أن الدراسات التطبيقية التى أدخلت النفقات اللوجستية فى تحليل التجارة البينية، قد إستخدمت مؤشر المسافة الجغرافية بين طرفى التجارة كمؤشر تقريبي، وهو مكون رئيس فى نماذج الجاذبية فى التجارة الدولية. فعلى سبيل المثال، دراسة Roberts, ٢٠٠٤، التى قدمت تحليل لمنطقة التجارة الحرة بين الصين ورابطة دول جنوب شرق آسيا. إلى جانب دراسة Sohn, ٢٠٠٥، التى قدمت تحليل للتجارة البينية لكوريا الجنوبية وحوالى ٣٠ شريك تجارى لها. بالإضافة إلى دراسة Kucera and Sarna, ٢٠٠٦، التى قدمت تحليل لحقوق الإتحادات التجارية والديمقراطية من جانب والتأثيرا على الصادرات من جانب آخر بالتطبيق على ١٦٢ دولة. أما باق المتغيرات المستقلة فقد تم إستخدامها من جانب عديد من الدراسات. منها على سبيل المثال لا الحصر، دراسة Lee et al, ١٩٩٧، و Gylfason, ١٩٩٨، و Kuijs, ١٩٩٨، و Almeu, ٢٠٠٩، و WTO, ٢٠١١، و Ebadi & Azadeh, ٢٠١٥، و Lee et al, ٢٠١٦.

٢,٨ إختبار جذر الوحدة الطولى والتكامل المشترك

تتمثل الخطوة الأولى فى إجراء إختبار جذر الوحدة الطولى للمتغيرات محل الدراسة للتعرف على مدى سكون البيانات، وإمكانية وجود تكامل مشترك من عدمه.

ويوضح الجدول رقم (٢٥) بالملحق نتائج إختبار جذر الوحدة للمتغيرات محل الدراسة، وبالتالى وفقاً لتلك النتائج يمكن القول بأن المتغير المستقل (٧) وثلاثة متغيرات مستقلة فقط (X_1, X_2, X_3) تتسم بعدم السكون (لها جذر وحدة) عند المستوى، وذلك لأن قيم الإحتمال أكبر من مستوى المعنوية ٥%، وفى نفس الوقت تحولت إلى السكون عند الفرق الأول، وذلك لأن قيم الإحتمال أقل من مستوى المعنوية ٥%. ومن ثم يمكن إجراء إختبار التكامل المشترك بين تلك المتغيرات.

وقد تم إجراء إختبار Kao للتكامل المشترك بين المتغيرات محل الدراسة كما موضحاً بالملحق، ويتم التعقيب على النتائج كما يلى:

- فرض العدم H_0 : لا يوجد تكامل مشترك بين المتغيرات.
- الفرض البديل H_1 : يوجد تكامل مشترك بين المتغيرات.

- إتخاذ القرار: نظراً لأن قيمة الإحتمال تساوى ٠,٠٧٦ ، وهى نسبة تزيد عن ٠,٠٥ . إذن يتم قبول فرض العدم والذي يتضمن عدم وجود علاقة توازنية في الأجل الطويل بين المتغيرات، أى لا يوجد علاقة تكامل مشترك.

٣,٨ نموذج الإنحدار

تتمثل نتائج الإنحدار في المفاضلة بين ثلاثة نماذج رئيسة خاصة بتحليل بيانات السلاسل الزمنية المقطعية (البيانات الطولية) Panel Data، وذلك على النحو التالى (Wooldridge, 2016, PP., 441-455):

- نموذج Pooled Regression، ويتم في هذا النموذج عدم الأخذ في الإعتبار الإتجاه الزمنى ودرجة التباين بين المقاطع (الشركاء التجاريون لمصر من دول حوض النيل). وبالتالي تكمن المشكلة في هذا النموذج في افتراضه تجانس تباين حد الخطأ العشوائى بين المقاطع.
- نموذج Fixed Effects، يتم في هذا النموذج الأخذ في الإعتبار تباين حد الخطأ العشوائى بين المقاطع، وذلك من خلال قيم ثوابت الإنحدار Intercepts لكل مقطع. ولكن قد يعاب على ذلك النموذج إفتراض ثبات ثوابت الإنحدار لكل مقطع عبر الزمن.
- نموذج Random Effects، يتم في هذا النموذج الأخذ في الإعتبار تباين حد الخطأ العشوائى بين المقاطع، وذلك من خلال قيم ثوابت الإنحدار Intercepts لكل مقطع. مع إفتراض تباين ثوابت الإنحدار لكل مقطع عبر الزمن.

وتندرج تلك النماذج تحت مسمى النماذج المختلطة Mixed Models. بإعتبارها أحد الطرق التى يتم من خلالها قياس أثر النفقات اللوجستية على التجارة البينية، أو تقدير تلك النفقات اللوجستية بإستخدام عديد من النماذج أشهرها نموذج الجاذبية في التجارة. ومن أمثلة الدراسات التى تناولت تلك النماذج المختلطة لتقدير النفقات اللوجستية دراسة Dogan, 2016.

وبصفة عامة يوضح الجدول رقم (٢٦) نتائج التقدير وفقاً للثلاثة نماذج السابقة، موضحاً فيها قيم المعلمات والمعنوية لكل متغير مستقل على حدة. وتتمثل الخطوة التالية في إختيار النموذج الأنسب وفقاً للمعايير القياسية المتعارف عليها. حيث يتم الإختيار ما بين Fixed Effects model و Random Effects model ، ولحسم ذلك الأمر تم الإستعانة بإختبار Hausman كما هو موضحاً بالملحق، وقد جاءت النتائج لذلك الإختيار تدعم إختيار نموذج التأثيرات الساكنة Fixed Effects model، وذلك لأن قيمة الإحتمال أقل من مستوى المعنوية ٥%.

جدول رقم (٢٦) نتائج القياس للثلاثة نماذج في تحليل بيانات السلاسل الزمنية المقطعية Panel Data				
Independent variables		Pooled Regression model	Fixed Effects model	Random Effects model
Intercept	Coefficient	٦,٤٥.٥٩٢	٢٦,١٣٦.٧	٦,٤٥.٥٩٢
	T-statistics	٢,٩٤٧٦.٧	٢,٨٩٥٣٧٩	٣,٢٧٤٢٦٩
X١	Coefficient	-٠,٠٧٥٧٧	-٠,٠١١٦٠٠	-٠,٠٧٥٧٧
	T-statistics	-٦,٩٨٨١٥٦	-٤,٣٤١٣١٦	-٧,٧٦٢٦.١
X٢	Coefficient	-٠,٠٠٤٢٦	٠,٠٠١٥٦٢	-٠,٠٠٤٢٦
	T-statistics	-٢,٥٧٢١٨١	٢,٢٧٩٦٥٣	-٢,٨٥٧٢٣٧
X٣	Coefficient	٠,٠٣٣٤٤٩	٠,٠٣٥٦٢٣	٠,٠٣٣٤٤٩
	T-statistics	٩,٤٤١٣١٢	٥,٣٥٣٢.٢	١٠,٤٨٧٦٢
X٤	Coefficient	١,٥١٩١٨٢	-١,٦٩٤٩٥٩	١,٥١٩١٨٢
	T-statistics	٤,٩١٥٤٤٦	-١,١٩٤١٩٧	٥,٤٦.١٨٩
Adj. R ^٢		٠,٨٦	٠,٨٨	٨٦
Jarque-Bera (probabilty)		٠,٤٧	٠,٤٦	٠,٤٧
Probability of Hausman test				٠,٠٠٠١

٣,٨ النتائج والتوصيات

أوضحت الخطوة السابقة أن نموذج التأثيرات الساكنة هو النموذج الأنسب لتقدير أثر النفقات اللوجستية على الصادرات المصرية لدول حوض النيل خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠١٤. وبالتالي تم التوصل إلى النتائج التي تتفق مع النظرية الاقتصادية كما يلي:

- معنوية التأثير العكسي للنفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية لأسواق دول حوض النيل في كافة النماذج القياسية المقدره. وبالتالي يصبح إرتفاع النفقات اللوجستية أحد أهم القيود التي تحول دون تدفق الصادرات المصرية لدول حوض النيل.
- معنوية التأثير العكسي لمعدل الصرف المعبر عنه بعدد الوحدات من العملة المحلية مقابل الدولار الأمريكي على نفاذ الصادرات المصرية لأسواق دول حوض النيل في كافة النماذج القياسية المقدره. وبالتالي كل إرتفاع في معدل الصرف الأجنبي في دول حوض النيل لن يكون في صالح الصادرات المصرية، وذلك لأن الصادرات المصرية سوف تصبح أغلى نسبياً في تلك الحالة.
- معنوية التأثير الطردى لمستوى الأسعار في مصر على تدفق الصادرات المصرية لدول حوض النيل. حيث في تلك الحالة كل إرتفاع في المستوى العام للأسعار داخل مصر قد يترتب عليه تراجع قيمة الإستهلاك المحلي ويزداد الفائض الموجه للتصدير.

- عدم معنوية التأثير لمتوسط نصيب الفرد من الدخل في الشركاء التجاريين لدول حوض النيل على نفاذ الصادرات المصرية في نموذج الأثار الساكنة فقط، مع تحولها إلى المعنوية الإحصائية في النماذج الأخرى. وبالتالي قد يرجع ذلك الأمر إلى طبيعة الصادرات المصرية لدول حوض النيل والتي تتسم بالتنوع وإنخفاض درجة التركيز.

أما فيما يتعلق بأهم التوصيات فتدور جميعها حول كيفية تخفيض النفقات اللوجستية كمدخل لتحسين نفاذ الصادرات المصرية لدول حوض النيل، ومن ضمن تلك المقترحات ما يلي :

- تقديم حزمة من الحوافز المالية وغير المالية للمصدرين إلى أسواق دول حوض النيل.
- تقديم حوافز للقطاع الخاص للتشجيع في الإستثمار في مجال البنية الأساسية للنقل للربط البرى والنهرى بين دول حوض النيل.
- التوسع في إنشاء الموانئ الجافة والمراكز اللوجستية وتوزيعها جغرافياً بشكل مناسب بين دول حوض النيل.
- حصر كافة القيود غير التعريفية للتجارة بين دول حوض النيل وتخفيضها وفقاً لإطار زمنى.

References

- Ackah Charles, Festus Ebo Turkson and Kwadwo Opoku (2013), “Measuring Trade Costs in Economic Community of West African States (ECOWAS)”, *Modern Economy Journal*, Vol.4.
- African Development Bank (2016), the Africa Infrastructure Development Index, ADB. <http://www.afdb.org/>
- African Union (2016), *Africa Regional Integration Index Report*, African Union Commission (AUC), the African Development Bank (AfDB) and the Economic Commission for Africa (ECA).
- Ebadi Ashkam and Azadeh Ebadi (2015), “How the Export Volume Is Affected by Determinant Factors in a Developing Country?”, *Research in World Economy*, Vol.6, No.1
- El-Agroudy Nagwa M., Enaam Abd El Fattah mohamed, Soheir Mokhtar and Haitham Bauomy Ali Hasan (2016), “The Water Crisis with Nile Basin Countries and its Impact on the Water Security of Egypt”, *International Journal of ChemTech Research*, Vol.9, No.5.
- Alboghdady, M. A. A. and M. R. Allokka (2013), “Egypt Import Demand for Source-Differentiated Tea”, *Mansoura Journal of Agricultural Economics and Social Sciences*, Vol. 4, No.1. Mansoura university, Egypt.
- Anderson James E. and Eric van Wincoop (2004), “Trade Costs”, *Journal of Economic Literature*, Vol. 42, No. 3.
- Balikuddembe William Odinga, Simon Thuo and Peter Schütte (2009), “Demand Scenarios for Agricultural Produce in the Nile Basin for 2030”, *Food and Agriculture Organization (FAO)*.
- Barghash Rania Mohamed, Othman Afaf Zaki (2016), “Egyptian Foreign Agricultural Trade with the Nile Basin Countries: Between Reality and Hope”, *International Journal of ChemTech Research*, Vol.9, No.4.
- Behar Alberto, Phil Manners and Benjamin Nelson (2011), “Exports and International Logistics”, *Policy Research Working Paper*, World Bank, No. 5691.
- Deardorff Alan V (2004), “Local Comparative Advantage: Trade Costs and the Pattern of Trade”, *Research seminar in international economics*, Gerald R. Ford School of Public Policy, The University of Michigan, Paper No.500.
- Dogan Eyup (2016), “Estimates of Trade Costs using Gravity Equation in Mixed Effects Model”, *Applied Economics and Finance Journal*, Vol.3, No.2.

- Funke, M. and S. Holly (1992), “The Determinants of West German Exports of Manufactures: An Integrated Demand and Supply Approach”, *Review of World Economics*, Vol.128, No.3.
- Greenaway D, McGowan D, Milner, C (2009), “Trade costs and trade composition: multi-country and product evidence on sources of comparative advantage”, *Paper presented at the GEP Conference on ‘Trade Costs’*, the University of Nottingham.
- Gonzalez, Julio A., Jose Luis Guasch and Tomas Serebrisky (2008), “Improving Logistics Costs for Transportation and Trade Facilitation”, *Policy Research Working Paper*, World Bank, No. 4880.
- Gylfason Thorvaldur (1997), “Exports, Inflation, and Growth”, *IMF*, Working paper No.119
- Hartzenberg Trudi (2011), “Regional Integration in Africa”, *Economic Research and Statistics Division-WTO*, Staff Working Paper No.14.
- Hoekman Bernard, Constantine Michalopoulos, Maurice Schiff, and David Tarr (2002), “Trade Policy”, *Macroeconomic and Sectoral Approaches*, volume 2, in A Sourcebook for Poverty Reduction Strategies, edited by Jeni Klugman, World Bank.
- Jacks David S. , Christopher M. Meissner, Dennis Novy (2006), “Trade Costs in the First Wave of Globalization”, *NBER Working Paper*, No. 12602.
- Khandelwal Padamja (2004), “COMESA and SADC: Prospects and Challenges for Regional Trade Integration”, *IMF*, Working Paper No. 227.
- Kucera D, Sarna R. (2006). "Trade union rights, democracy, and exports: a gravity model approach", *Review of International Economics*, Vol. 14, No.5.
- Kuijs Louis (1998), “Determinates of inflation, exchange rate and output in Nigeria”, *IMF*, Working Paper No. 160.
- Krugman Paul R., Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz (2012), *International economics : theory & policy*, 9th edition, addison Wesley, USA.
- Kurmanalieva Elvira, (2006), “Transport Costs in International Trade”, *National Graduate Institute of Policy Studies (GRIPS)*, Tokyo.
- Limao Nuno and Venables., Anthony J. (1999) : "Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs", *Policy Research Working Paper*, World Bank, No. 2257.
- Majeed M. T. and Ahmed E. (2006), “Determinants of Exports in Developing Countries”, *The Pakistan Development Review*, Vol.45, No.4.

- Melitz, M. J. (2003). "The Impact of Trade on Intra-Industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity". *Econometrica*, Vol.71. No.6.
- Michael Seitz, Alexander Tarasov and Roman Zakharenko (2015), "Trade Costs, Conicts, and Defense Spending", *Journal of International Economics*, Vol. 95, No.2.
- Miroudot Sébastien and Shepherd Ben (2014), "The paradox of preferences": regional trade agreements and trade costs in services", *The World Economy*, Vol.37. No.12.
- Mold Andrew & Rodgers Mukwaya (205), "The Effects of the Tripartite Free Trade Area: Towards a New Economic Geography in Southern, Eastern and Northern Africa?", *Centre for Research in Economic Development and International Trade (CREDIT)*, working paper No. 04, University of Nottingham.
- Novy D (2013) ,"Gravity redux: measuring international trade costs with panel data", *Economic Inquiry*, Vol.51. Issue1.
- Obstfeld, M. and K. Rogoff (2001), "The Six Major Puzzles in International Macroeconomics: Is there a Common Cause?", *NBER Macroeconomics Annual 2000*.
- OECD (2015), "How are trade costs evolving and why?", in *Aid for Trade at a Glance 2015: Reducing Trade Costs for Inclusive, Sustainable Growth*, WTO, Geneva/OECD Publishing, Paris.
- Porter Michael, E. (1990), "The competitive advantage of nations", *Harvard Business Review*, UK.
- Roberts BA (2004)."A gravity study of the proposed China-Asean free trade area", *International Trade Journal*, Vol.18, No. 4.
- Samuelson Paul A. (1954), "The Transfer Problem and Transport Costs: Analysis of Effects of Trade Impediments", *The Economic Journal*, Vol. 64, No. 254.
- San Roman Valeriano Martinez., Marta Bengoa Calvo and Blanca Sanchez Robles Rute (2012), "European Union and Trade Integration: Does the Home Bias Puzzle Matter?", *The World Economy Journal*, Vol.32.
- Sohn C-H (2005). "Does the gravity model explain South Korea's trade flows?", *Japanese Economic Review*, vol. 56, No. 4.
- Subramanian Ashok and Granit Jakob (2004), "The Bank and the Nile Basin Initiative", *World Bank*, Water week.
- The Heritage Foundation (2016), *Index of Economic Freedom*.
- Togan, S. (1993) How to Assess the Significance of Export Incentives: An Application to Turkey, *Review of World Economics*, Vol.129, No.4.

- Wangwe Samuel (1993), “New trade theories and developing countries: policy and technological implications”, *United Nations University*, Institute for New Technologies, Maastricht.
- Wooldridge, Jeffrey M. (2016), *Introductory Econometrics: A Modern Approach*, 6th Edition, CENGAGE learning, USA.
- World Bank (2016), *World Development Indicators Database*.
- WTO (2011), “The relationship between exchange rates and international trade: a review of economic literature”, *Staff Working Paper ERSD*, World Trade Organization.
- WTO (2015), *International Trade Statistics*.
- XU Tongsheng and Xiao Liang (2017), “Measuring aggregate trade costs and its empirical effects on manufacturing export composition in China”, *China Finance and Economic Review*, Vol.5, No.6.
- Yee Lee Sin, Har WaiMun, Tee Zhengyi, Lee Jie Ying, & Khoo Kai Xin (2016), “Determinants of Export: Empirical Study in Malaysia”, *Journal of International Business and Economics*, Vol.4, No.1.