

أثر تيسير التجارة على التجارة البينية عبر الممرات الجديدة للتجارة الدولية؛ حالة الممر الاقتصادي الهند- الشرق الأوسط- أوروبا

The impact of trade facilitations on bilateral trade across new
corridors of international trade: The case of India-Middle east-
Europe Economic Corridor

صابر عدلى شاكر

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

saberadly@commerce.helwan.edu.eg

مستخلص

يناقش البحث مدى تأثير تيسير التجارة على التجارة البينية بالتطبيق على الممر الاقتصادي: الهند- الشرق الأوسط- أوروبا والمعروف اختصاراً IMEC. وباستخدام بيانات مقطعية لعام ٢٠٢٢ وبطريقة المربعات الصغرى تم التوصل إلى نتيجة مفادها أن التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي: الهند- الشرق الأوسط- أوروبا ترتبط طردياً وبشكل معنوي مع كل: من الحدود المشتركة، وحجم الموارد المتاحة في الدولة المصدرة، وحجم السوق في الدولة المستوردة. وعلى الجانب الآخر، فإن التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي: الهند- الشرق الأوسط- أوروبا ترتبط عكسياً بشكل معنوي مع مدى التباين في تيسير التجارة بين طرفي التجارة البينية. وبالتالي تزداد كثافة التجارة البينية كلما زادت درجة التقارب والتشابه في أداء تيسير التجارة بين الدول المشاركة في الممر الاقتصادي: الهند- الشرق الأوسط- أوروبا.

كلمات البحث:

تيسير التجارة – الممرات التجارية – الممرات الاقتصادية – IMEC

Abstract:

The research aims to examine the extent to which trade facilitation impacts bilateral trade in the India - Middle East - Europe economic corridor. By utilizing cross-sectional data from the year 2022 and applying the ordinary least squares method, the study establishes a significant positive relationship between the bilateral trade in the India - Middle East - Europe Economic Corridor and the following independent variables: common borders, resource endowment in the exporting country, and market size in the importing country. Conversely, there is a significant inverse relationship between bilateral trade in the India - Middle East - Europe Economic Corridor and the variability in trade facilitation between the two participating parties. Accordingly, the intensity of bilateral trade increases as there is a greater degree of convergence and similarity in trade facilitation performance among the countries involved in the India - Middle East - Europe economic corridor.

Keywords:

Trade facilitation, Trade corridors, Economic corridors, IMEC

1/ مقدمة

اهتمت نظريات ونماذج التجارة الدولية بالبحث عن أسباب قيام التجارة بين الدول، وذلك اعتماداً على مجموعة من الفروض من بينها فرض التجارة الحرة. وبمقتضى ذلك الفرض، فلا توجد أي نفقات للتجارة سواء في قيود جمركية أو غير جمركية، وكذلك عدم وجود نفقات للنقل أو أنها ضئيلة للغاية بما لا يؤثر على نمط واتجاه وشروط التجارة الدولية (صابر عدلى شاعر، 2017).

ولا شك أن الواقع العملي يشير إلى صعوبة قبول ذلك الفرض دون تشكيك في صحته. فهناك قناعة بأن تلك الفروض كانت الغاية منها مجرد التبسيط. وبصفة عامة، تتسم نفقات التجارة الخارجية بأنها متعددة، وتتضمن كل من: نفقات التعريفية الجمركية، ونفقات القيود غير الجمركية، ونفقات ذات الصلة بالبيئة التنظيمية والإجرائية، إلى جانب النفقات الخاصة بالنقل والبنية الأساسية ذات الصلة بالتجارة الخارجية. وبالتالي في حالة زيادة تلك النفقات عن المعدل الطبيعي فيترتب عليها بيروقراطية الشريط الأحمر tap، وتؤدي في جميع الأحوال إلى ما يعرف بعدم الكفاءة عبر الحدود. وقد اتفقت الأدبيات على أن أحد أهم الحلول للحد من ذلك الأمر هو التطبيق الكامل لتيسير التجارة (Moisé, E. and F. Le Bris, 2013).

ومن المعروف أن تدفق التجارة الدولية يتأثر بالبيئة التنظيمية في كل دولة، والتي تتمثل في كل من القوانين والإجراءات والقواعد والمستندات ذات الصلة بالتجارة الدولية. ومن المعروف أن الدول تستخدم تلك البيئة التنظيمية لتحقيق بعض الأهداف الاقتصادية وغير الاقتصادية مثل: ضمان إحكام الرقابة على تدفقات السلع والخدمات عبر الحدود؛ وذلك للحد من عمليات التهريب ومنع دخول المنتجات الضارة بالأمن القومي، بالإضافة إلى الحصول على موارد مالية من القيود التعريفية لتمويل النفقات العامة.

وقد تخلق تلك البيئة التنظيمية معوقات أمام تدفق التجارة الدولية عن طريق زيادة تكاليف تلك التجارة معبراً عنها في شكل قيود جمركية أو غير جمركية. فعلى سبيل المثال، وفقاً لبيانات (MACMAP, 2023)، يخضع تصدير منتج الأرز (بند جمركي

100610) من الصين إلى الهند لتعريف جمركية على الواردات في الهند بحوالي 80%، بالإضافة إلى عدد 67 من الإجراءات والمستندات كمؤشر تقريبي للقيود غير الجمركية على ذلك المنتج فقط. وفي المقابل، يخضع تصدير نفس المنتج من الصين إلى اليابان لتعريف جمركية على الواردات في اليابان بحوالي 357.98% بالإضافة إلى عدد 12 من الإجراءات والمستندات. وبالتالي يخضع ذلك المنتج لقيود جمركية كثيفة في اليابان مقارنة بالهند. وعلى الجانب الآخر، يخضع نفس المنتج لقيود غير جمركية كثيفة في الهند مقارنة باليابان.

أما فيما يتعلق بالممرات الجديدة للتجارة الدولية، فقد برزت أهميتها منذ مبادرة حزام وطريق من جانب الصين في عام 2013 والمعروف اختصاراً OBOR وأيضاً BRI، حيث يتم الاعتماد على ستة ممرات اقتصادية. ويعد الممر الاقتصادي: الهند- الشرق الأوسط- أوروبا والمعروف اختصاراً IMEC أحد أحدث الممرات الاقتصادية التي تم الإعلان عنها في إطار قمة مجموعة العشرين في أواخر 2023.

وبناء على ما سبق، يمكن صياغة مشكلة البحث في صورة التساؤل التالي: "إلى أي مدى تيسير التجارة على التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي: الهند- الشرق الأوسط- أوروبا؟". أما فيما يتعلق فرضية البحث فتتمثل فيما يلي " هناك علاقة عكسية بين التباين في تيسير التجارة بين طرفي التجارة البينية من جانب، وقيمة التجارة البينية للطرفين من جانب آخر". وتنقسم أهمية البحث على المستوى العملي في التحليل الاقتصادي لممر IMEC لما قد يكون له تأثير على الاقتصاد المصري، حيث يعتبره بعض المتخصصين أنه بديل لقناة السويس. بينما على المستوى العلمي من خلال تحليل أحد الظواهر الجديدة في الاقتصاد الدولي والمتمثلة في الممرات التجارية والاقتصادية. بالإضافة إلى تقديم مؤشر جديد يقيس مدى التباين في أداء تيسير التجارة بين دولتين. ويتمثل الهدف الرئيس للبحث في التقييم الكمي لأثر تيسير التجارة على التجارة البينية.

أما بالنسبة لمنهجية البحث، فهي بمثابة الخطوات العملية والإجرائية التي سيتم استخدامها في تنفيذ البحث، حيث تتمثل في الخطوات الفرعية التالية:

- **منهج البحث**، يعتمد البحث على المنهج الاستنباطي، من خلال تحليل التجارة البينية للدول كافة في ممر IMEC.

- عينة البحث، سيتم التطبيق على إجمالي 9 دول التي يمر بها الممر الاقتصادي IMEC.

- طبيعة التحليل، يعتمد البحث على التحليل الساكن.

- نوع البيانات وطريقة الانحدار، يعتمد الإطار التطبيقي على بيانات مقطعية وفقاً لأحدث البيانات عام 2022، وباستخدام طريقة المربعات الصغرى OLS

وتتمثل خطة البحث في تحليل الجزء الأول من موضوع البحث وهو تيسير التجارة من خلال عرض المفاهيم والأبعاد ذات الصلة بتيسير التجارة، وتقييم المنافع والنفقات المترتبة على تطبيق تيسير التجارة. ثم يتم تحليل الجزء الثاني من موضوع البحث، والمتعلق بالمرات التجارية. وذلك من خلال عرض مفهوم وأنواع الممرات التجارية والفرق بينها وبين الممرات الاقتصادية، أيضاً تحليل الممر الاقتصادي IMEC من حيث النشأة والمسار والأهداف وتحليل التجارة البينية وكذلك مؤشرات تيسير التجارة، ثم يتم التطرق لأهم الأدبيات ذات الصلة، ويختتم البحث بالنموذج التطبيقي وأهم التوصيات.

2/ مفهوم وأبعاد تيسير التجارة

يعد الهدف الرئيس لتيسير التجارة في كيفية تبسيط البيئة التنظيمية للتجارة الدولية، وذلك مع خفض تكلفة المعاملات إلى أدنى حد ممكن. وفي نفس الوقت، ضمان وجود رقابة حكومية فعالة. وفي ضوء ذلك، يمكن التفرقة بين منظورين لتيسير التجارة، المنظور الأول: هو المنظور الضيق، والذي يقتصر فقط على ترشيد الإجراءات والمستندات الجمركية بطريقة ممنهجة. بينما المنظور الثاني: وهو المنظور الواسع، والذي

يتمثل في جميع الإجراءات والتدابير ذات الصلة برحلة انتقال السلعة عبر سلسلة التوريد من المنتج إلى المستهلك عبر الحدود الدولية (ESCAP, 2013).

وفى الواقع، لا يوجد تعريف موحد متفق عليه لمصطلح تيسير التجارة. حيث تعددت تلك التعريفات وتختلف باختلاف المؤسسات وبمرور الزمن. ويذكر من تلك التعريفات على سبيل المثال لا الحصر تعريف منظمة التجارة العالمية WTO، والذي ركز على المفهوم العام لتيسير التجارة، حيث عرفت تيسير التجارة على أنها عملية تبسيط وتحديث وتنسيق إجراءات الاستيراد والتصدير. ومن ثم فقد ركز ذلك التعريف على تيسير التجارة أثناء عبور السلع محل التجارة الدولية (WTO, 2023).

وفى المقابل، ركزت بعض التعريفات على أهمية استخدام التكنولوجيا لتحقيق تيسير التجارة. ومن بين تلك التعريفات ما قدمته منظمة الجمارك العالمية WCO، والتي أوضحت أن تيسير التجارة عبارة عن تجنب القيود التجارية غير الضرورية عن طريق استخدام التكنولوجيا الحديثة المتطورة، والتي تساعد على إحكام عمليات الرقابة من خلال التنسيق الدولي (WCO, 2023).

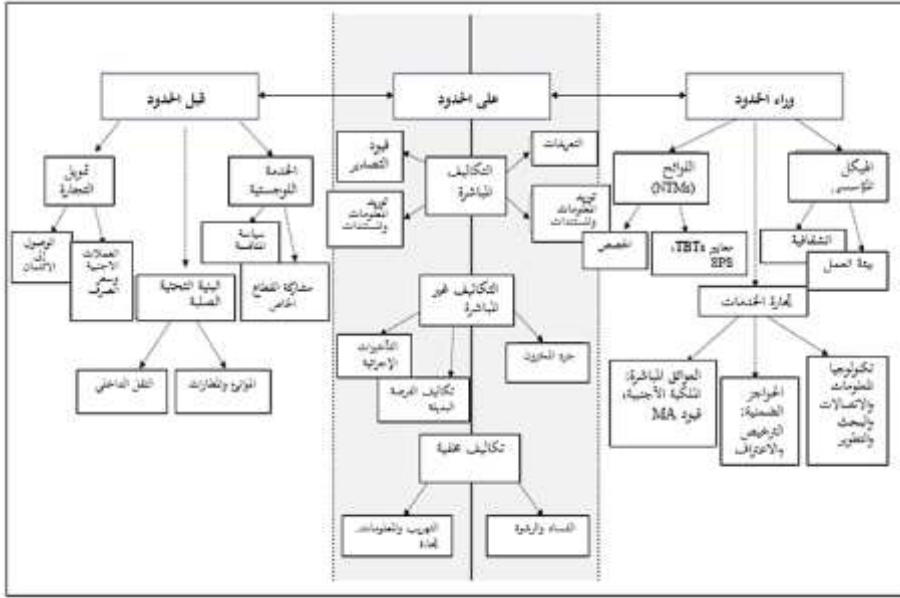
وهناك تعريفات تضمنت تفاصيل لعملية تيسير التجارة عبر الحدود. ومنها تعريف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية OECD، والذي عرفت تيسير التجارة على أنه عن مجموعة كاملة من الإجراءات الحدودية، بداية من التبادل الإلكتروني للبيانات ذات الصلة بالشحنة، مروراً بتبسيط ومواءمة المستندات التجارية، وصولاً إلى إمكانية الطعن في القرارات الإدارية التي تصدر عن السلطات الإدارية والجمركية ذات الاختصاص. ومن ثم تم تضمين تيسير التجارة نطاق أوسع مما قدمته منظمة التجارة العالمية (OECD, 2023).

وقد أبرزت بعض التعريفات دور الشراكات في عملية تيسير التجارة. ومنها تعريف مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، الذي أوضح أن تيسير التجارة عبارة عن مجموعة كبيرة ومتنوعة من الوكلاء من القطاعية العام والخاص، الذين يسعون إلى إنشاء بيئة شفافة ومتسقة، قابلة للتنبؤ للمعاملات عبر الحدود من خلال إجراءات وممارسات جمركية بسيطة وموحدة (UNCTAD, 2023).

يضاف لما سبق، فقد جمعت تعريفات أخرى بين العمليات والإجراءات الحدودية لعبور السلع محل التجارة الدولية من جانب، والبنية الأساسية من جانب آخر. فعلى سبيل المثال قدمت دراسة (ortugal-Perez, Alberto & Wilson, John S., 2012) تعريفاً لتيسير التجارة على أنها تتضمن عنصرين معاً، حيث يتمثل العنصر الأول في تيسير التجارة الخاصة بالبنية الأساسية ذات الصلة بانتقال السلع محل التجارة الدولية مثل الطرق والموانئ والاتصالات، ويطلق عليه العنصر الصلب لتيسير التجارة. أما بالنسبة للعنصر الثاني، فيطلق عليه العنصر الناعم لتيسير التجارة، ويتضمن بالممارسات والإجراءات الجمركية والشفافية ذات الصلة بالإدارة الجمركية والمؤسسات ذات الصلة. وبشكل أكثر تفصيلاً، فقد قدم مركز الأمم المتحدة لتيسير التجارة والأعمال الإلكترونية تعريفاً لتيسير التجارة تضمن تبسيط وتوحيد وتنسيق الإجراءات مع ضمان تدفق المعلومات خلال انتقال السلعة محل التجارة الدولية من المنتج إلى المستهلك، وكذلك إتمام عملية الدفع. وقد تم التعبير عن ذلك المفهوم باستخدام نموذج "BSP شراء- شحن-دفع". حيث تضمن ذلك النموذج ثلاث خطوات رئيسة وهي الشراء والشحن والدفع، تضمنت خمس خطوات فرعية وهي تجهيز الصادرات، ثم عملية التصدير، ثم عملية النقل عبر الحدود، ثم تجهيز الواردات، وأخيراً، عملية الاستيراد وسداد قيمة الشحنة. وقد تم تقسيم الإجراءات في ذلك النموذج إلى إجراءات تجارية مثل العقود، وأعمال التعبئة والتغليف وغيرها. وإجراءات خاصة بعملية الشحن والنقل، وإجراءات تنظيمية خاصة بعملية التخليص الجمركي والتصاريح، وإجراءات مالية مثل السداد والتأمين وغيرها (UN/CEFACT, 2019).

وبصفة عامة، يلخص الشكل رقم (1) أبعاد تيسير التجارة عبر ثلاث مراحل رئيسة، حيث تؤثر كل مرحلة في نفقات التجارة الدولية. وبصفة عامة، تتمثل هذه الأبعاد في مرحلة ما قبل عبور السلع للحدود الدولية. ثم المرحلة الثانية، والتي تتمثل في العمليات الجمركية المختلفة أثناء عبور السلع للحدود الدولية بين الدولتين المصدرة والمستوردة. وأخيراً، مرحلة ما وراء الحدود، وهي تلك المرحلة التي تتعلق بطبيعة المؤسسات وأنظمة العمل وغيرها.

شكل رقم (1)
أبعاد تيسير التجارة



المصدر: (عقبة عبدالواو، خليفة خالدي، 2022)

أما فيما يتعلق بالإطار التنظيمي لتيسير التجارة في النظام التجاري متعدد الأطراف. فقد بدأت الدول الأعضاء في WTO التفاوض بشأن اتفاقية تيسير التجارة منذ عام 2004. وفي عام 2013 عبر المؤتمر الوزاري التاسع للمنظمة، والذي انعقد في بالي بإندونيسيا، توصلت الدول الأعضاء لاتفاقية تيسير التجارة، والتي دخلت حيز التنفيذ في عام 2017. وتنقسم التزامات الدولة العضو إلى ثلاث فئات هي: الفئة (A) وتشمل إخطار WTO من جانب الدولة العضو بالالتزامات التي ستفرضاها الدولة مباشرة بعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ. ثم الفئة (B)، والتي تتضمن قائمة الالتزامات التي تقرر الدولة العضو تنفيذها بعد مرور فترة انتقالية معينة، على أن يتم إخطار WTO من جانب الدولة بتفاصيل تلك القائمة. وأخيراً، الفئة (C)، والتي تتضمن قائمة الالتزامات التي تقرر الدولة العضو تنفيذها بعد مرور فترة انتقالية معينة بعد الحصول على الدعم الفني اللازم وبناء القدرات، على أن يتم إخطار WTO من جانب الدولة بتفاصيل تلك

القائمة. وقد تضمنت تلك الاتفاقية عدد 24 مادة مقسمة على النحو التالي (مجلس التعاون الخليجي، 2017):

- المواد من (1) إلى (12)، وتضم مجموعة الالتزامات المتعلقة بتيسير التجارة من خلال ضبط القواعد والإجراءات التي تحكم نطاق عمل الإدارات الجمركية للدول الأعضاء. ومن أمثلة تلك القواعد والإجراءات متطلبات نشر المعلومات، والأحكام المسبقة، وإجراءات الطعن والمراجعة، والتخليص الجمركي وغيرها.
- المواد من (13) إلى (24)، وتضم مجموعة من التدابير التي تضعها الدولة العضو، وتتيح مرونة كبيرة في تنفيذ الالتزامات الواردة بالاتفاقية وتقديم الدعم الفني مثل إنشاء لجنة وطنية لتيسير التجارة تتكون من الجهات المعنية داخل الدول العضو.

3/ تقييم المنافع والنفقات المترتبة على تيسير التجارة

بالنسبة للمنافع المترتبة على تيسير التجارة، فيمكن تقييمها من خلال التأثير على نفقة المعاملات التجارية. وفي هذا الشأن، يمكن التفريق بين نوعين من النفقات التجارية على المستوى الدولي. النوع الأول: نفقات مباشرة، وتتضمن نفقة إعداد المستندات ونفقات النقل والشحن والمناولة والتخزين والتأمين وغيرها من النفقات اللوجستية. أما النوع الثاني: نفقات غير مباشرة، وتتمثل في نفقة الفرصة البديلة المترتبة على وقت التأخير في انتقال السلعة من المصدر إلى المستورد. وبصفة عامة، قد يصل الوزن النسبي للنفقات غير المباشرة إلى حوالي 80% من إجمالي نفقات المعاملات التجارية الدولية. ومن ثم فإن تيسير التجارة من المتوقع أن يؤدي إلى مجموعة من المنافع مقسمة حسب الأجل الزمني كما يلي (Asian Development Bank and the United Nations, 2013):

- في الأجل القصير، على سبيل المثال لا الحصر: تخفيض نفقات المعاملات التجارية بنسبة قد تصل في المتوسط إلى حوالي 15% من قيمة الصفقة. زيادة

فعالية الرقابة الحكومية عبر الحدود الجمركية، الاستخدام الأمثل للموارد وتعظيم الإيرادات الجمركية.

- **في الأجل الطويل، على سبيل المثال لا الحصر:** تحسين مستوى التنافسية للدولة في الأسواق العالمية، تحفيز الاستثمارات الأجنبية المباشرة للداخل، زيادة مشاركة المشروعات متوسطة وصغيرة الحجم في التجارة الدولية، تحسين مستوى النمو الاقتصادي.

وقد قدرت WTO إن تطبيق اتفاقية تيسير التجارة بحلول عام 2030 قد يضيف منافع أكبر للاقتصادات النامية متمثلة في نمو سنوي في الصادرات في المتوسط بحوالي 3.5%، نمو في GDP لا يقل عن 0.9% سنوياً، إلى جانب تخفيض في نفقات التجارة الدولية والمقدرة حالياً كمكافئ لتعريف جمركية بنسبة 219%، وذلك بالإضافة إلى تنوع هيكل الصادرات لتلك الدول، ومن ثم استقرار حصيلة التصدير (WTO OMC, 2020). وعلى الجانب الآخر، هناك مجموعة من النفقات التي تترتب على تطبيق تيسير التجارة. وقد تتمثل أغلبها في النفقات التنظيمية، والتي تنشأ لتحديث الأنظمة الإدارية للتوافق مع متطلبات تطبيق تيسير التجارة. ومن أمثلة ذلك نفقة إعداد التشريعات والقوانين والإجراءات الجديدة، ونفقة تدريب وتأهيل الكوادر البشرية اللازمة، بالإضافة إلى البنية الأساسية والمعلوماتية والتجهيزات اللازمة للتطبيق (عقبة عبداللوى، خليفة خالدي، 2022).

4/ قياس تيسير التجارة

انعكس تعدد التعريفات لمفهوم تيسير التجارة على كيفية قياسها. حيث يوجد أكثر من متغير يمكن استخدامه كمؤشر تقريبي لتيسير التجارة. وأغلب تلك المؤشرات تقيس تيسير التجارة بشكل غير مباشر. فعلى سبيل المثال، مؤشر الحوكمة العالمية ويضم عدد من المؤشرات الفرعية، أقربها لتيسير التجارة هو مؤشر رقابة الفساد. كما أن هناك تقرير الكتاب السنوي للتنافسية الصادر عن المعهد الدولي لتطوير الإدارة، والذي يعرض مجموعة من المؤشرات تزيد عن 300 مؤشر، ويذكر من تلك المؤشرات بعض العناصر

ذات الصلة بتيسير التجارة مثل الحماية التعريفية وتيسير النقل العابر والشفافية في المعاملات الحكومية وغيرها. يضاف إلى ذلك مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي، والذي يتم إعداده بناء على نتائج استقصاء مقدمي خدمات الشحن والنقل والتخليص الجمركي، ويركز على كفاءة عملية التخليص الجمركي، وجودة البنية الأساسية المرتبطة بالتجارة والنقل، ومدى تقديم أسعار شحن تنافسية، وجودة الخدمات اللوجستية، ومدى القدرة على تتبع الشحنات، والوقت المستغرق في عملية الشحن. وهناك تقرير التنافسية العالمي الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي، والذي يصدر مؤشرات عن تمكين التجارة الدولية، حيث تضم تلك المؤشرات حوالي 12 معيار، ويمكن استخلاص مجموعة من المؤشرات الفرعية ذات الصلة بتيسير التجارة مثل مؤشر النفاذ للأسواق، مؤشر الإدارة عبر الحدود، مؤشر البنية الأساسية للنقل والاتصالات، ومؤشر بيئة الأعمال (Thomas Orliac, 2022).

ويعد مؤشر تيسير التجارة الصادر عن OECD هو أفضل المؤشرات التي تقيس تيسير التجارة بشكل مباشر. حيث يضم ذلك المؤشر عدد 11 مؤشر فرعي تم بنائهم من خلال استقصاء يضم 133 سؤال، وقد تم استخلاص تلك الأسئلة من واقع اتفاقية تيسير التجارة الصادرة عن WTO، ومن ثم يعد ذلك المؤشر بمثابة مرآة لاتفاقية تيسير التجارة الصادرة عن WTO. وبصفة عامة، يتم إصدار مؤشر تيسير التجارة لعدد 163 دولة موزعة جغرافية على الأقاليم كافة بالعالم، ومقسمة حسب مستوى الدخل إلى عدد 28 دولة منخفضة الدخل، وعدد 42 دولة ذات دخل متوسط منخفض، وعدد 40 دولة ذات دخل متوسط مرتفع، وعدد 19 دولة مرتفعة الدخل، بالإضافة إلى 34 دولة أعضاء في OECD. كما تتراوح قيمة المؤشر من الصفر كأدنى مستوى للأداء، إلى 2 كأفضل مستوى للأداء (OECD, 2023).

ويوضح الجدول رقم (1) تفاصيل المؤشرات الفرعية المكونة لمؤشر تيسير التجارة الصادر عن OECD. وبصفة عامة، تضمنت اتفاقية تيسير التجارة الصادرة عن WTO كافة المؤشرات الفرعية باستثناء مؤشر الحوكمة والنزاهة. حيث يتضح من الجدول أن

الوزن النسبي الأعلى كان لمكون الشكليات بالنسبة للإجراءات يليه مكون إتاحة المعلومات.

جدول رقم (1)

مكونات مؤشر تيسير التجارة الصادر عن OECD

النسبة*	عدد الأسئلة بالاستقصاء	وصف مختصر	المكون الفرعي
13.5%	18	مدى توافر نقاط الاستفسار ونشر المعلومات ذات الصلة على الإنترنت	إتاحة المعلومات
5.3%	7	مدى هيكله الاستشارات والأدلة وإطار العمل والمشاورات مع مجتمع التجارة	تضمنين مجتمع التجارة (استشارات)
7.5%	10	مدى توافر بيانات سابقة من جانب السلطة المختصة عن التصنيف والمنشأ وقواعد التقييم الجمركي وغيرها.	الأحكام المسبقة
5.3%	7	وضوح إجراءات وطرق الشكاوى ضد القرارات الإدارية الصادرة عن السلطة المختصة.	إجراءات الشكاوى
10.5%	14	مدى وضوح الضوابط المتعلقة بالرسوم والمصاريف على الواردات والصادرات والعقوبات وغيرها	الرسوم والمصاريف
5.3%	7	مدى تبسيط المستندات التجارية وقبول النسخ وفقاً للمعايير الدولية.	الشكليات بالنسبة للوثائق
9.8%	13	مدى استخدام نظام التبادل الإلكتروني للبيانات وإدارة المخاطر والإجراءات الإلكترونية عبر الحدود	الشكليات بالنسبة للأتمتة
19.5%	26	مدى تبسيط ضوابط الحدود ومدى استخدام النافذة الواحدة وعمليات الفحص والمراجعة بعد التخليص وغيره.	الشكليات بالنسبة للإجراءات
8.3%	11	مدى تفويض السلطات الجمركية ومدى التنسيق بين المؤسسات الجمركية داخل الدولة عبر المنافذ كافة.	التعاون الداخلي

النسبة*	عدد الأسئلة بالاستقصاء	وصف مختصر	المكون الفرعي
8.3%	11	مدى التعاون مع الدول المجاورة (التعاون الإقليمي) إلى جانب الدول الأخرى غير المجاورة.	التعاون الخارجي
6.8%	9	مدى وضوح هيكل الإدارة الجمركية ووظائفها والمساءلة وأخلاقيات المهنة.	الحوكمة والنزاهة

* تم احتسابها بواسطة الباحث.

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

5/ ماهية وأنواع الممرات التجارية

يمكن توضيح مفهوم الممر التجاري Trade corridor بصفة عامة من خلال

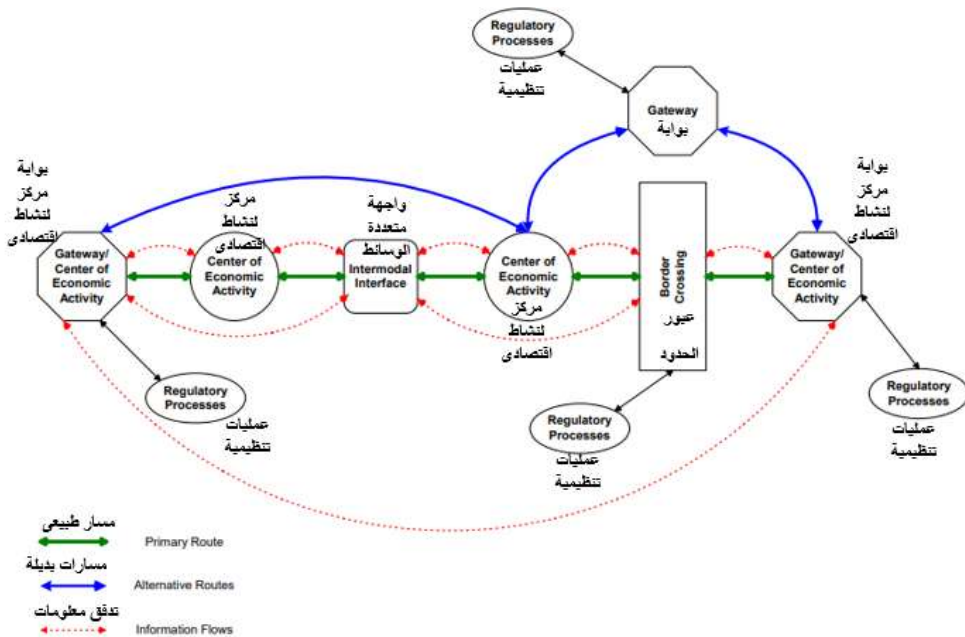
بُعدين وذلك على النحو التالي (John Arnold , 2006) :

- **البُعد المادي**، وهو عبارة عن مسار أو أكثر لربط مجموعة من المراكز الاقتصادية داخل الدولة أو عبر مجموعة من الدول. وعلى الرغم من أن تلك المسارات لها محاذاة مختلفة، لكنها تتضمن نقاط تحول مشتركة متصلة بنفس نقاط النهاية. كما تشتمل تلك المسارات على روابط تقدم من خلالها خدمات النقل ونقاط الالتقاء، بحيث تكون وظيفة نقاط النهاية كبوابات تسمح بالمرور داخل وخارج الممر. ومن ثم يتضمن تصميم الممر التجاري الدولي على كل من مسار أولى ومسارات بديلة وتدفق للمعلومات بناء على عدد المراكز الاقتصادية والدول الأعضاء في ذلك الممر.
- **البُعد الوظيفي**، وهو عبارة عن مسار أو أكثر لربط مجموعة من المراكز الاقتصادية داخل الدولة أو عبر مجموعة من الدول. حيث تعد الوظيفة الرئيسة للممر هي الربط التجاري لدولة واحدة أو أكثر من الدول المجاورة، وكذلك يربط الممر بين الدول التي يكون بينها دولة عبور واحدة أو أكثر، كما أن يتيح

للدول الحبيسة إمكانية الوصول إلى البحر، ومن الأمثلة على ذلك الممرات التي تربط دولة بوليفيا بالمحيط الهادي عبر دولتي شيلي وبيرو. وبالتالي يتضح أن الوظيفة الاقتصادية الأساسية للممر التجاري هي تحفيز التجارة الداخلية والخارجية لدولة واحدة أو أكثر ذات الصلة بالممر التجاري. وتتحقق تلك الوظيفة الاقتصادية من خلال تقديم خدمات تتسم بالكفاءة والفعالية فيما يتعلق بقطاع النقل والخدمات اللوجستية. ومن ثم ينعكس ذلك الأمر على كل من تصميم المسارات التجارية للممر، وذلك إلى جانب جودة الخدمات اللوجستية المقدمة عبر النقاط المختلفة لذلك الممر. وبصفة عامة، يتم قياس جودة الخدمات اللوجستية عبر الممر بمجموعة من المؤشرات مثل زمن العبور وتكلفة الشحن والاعتمادية في مستوى الخدمات المقدمة وغيرها. ويشير الشكل رقم (2) إلى النموذج البسيط للممر التجاري، والذي يتضمن مسارين أحدهم طبيعي والآخر بديل، وذلك إلى جانب تدفق المعلومات.

شكل رقم (2)

نموذج بسيط للممر التجاري



Source: (John Arnold , 2006)

وفيما يتعلق بتصنيفات الممرات التجارية، فيمكن تقسيم الممرات التجارية إلى عدة تقسيمات وذلك كما يلي (John Arnold , 2006) :

- **ممرات تجارية قومية**، وتتمثل في مسار محدد داخل شبكة النقل المحلية لدولة ما لنقل المنتجات عبر المعابر الدولية. وترتبط تلك الممرات بين المراكز الرئيسية للإنتاج والاستهلاك داخل الحدود لدولة ما، بهدف تشجيع التدفقات التجارية على طول الممر. وغالباً ما يتم تصميم تلك الممرات للربط بين عاصمة دولة ما من أحد المناطق أو المدن الصناعية من جانب، وأحد الموانئ الكبرى في تلك الدولة. والمثال على ذلك، الممر التجاري القومي في الهند، والذي يربط بين العاصمة دلهي بمدينة مومباي.

- **ممرات تجارية ثنائية**، وهي تلك الممرات التي تربط بين دولتين، بحيث يتم استخدام المنافذ الحدودية لكل دولة للنفوذ إلى الأسواق الخارجية، والمثال على ذلك ممر بوليفيا-شيلي.

- **الممرات التجارية متعددة الأطراف**، وهي تلك الممرات التي تربط بين 3 دول أو أكثر. وغالباً ما تكون تلك الممرات نتيجة لإقامة التكتلات الاقتصادية. على سبيل المثال، الممر التجاري الذي يربط دول ECOWAS في غرب إفريقيا.

يضاف لما سبق، تقسيم الممرات التجارية بناء على نوع وسيط النقل المستخدم. حيث توجد ممرات أحادية الوسيط، وفيها يتم الاعتماد على وسيط نقل واحد سواء كان برى أو بحري أو نهري أو بالسكك الحديدية. وعلى الجانب الآخر، هناك ممرات تجارية متعددة الوسائط، وفيها يتم استخدام أكثر من وسيط نقل بالممر التجاري، ويتسم هذا النوع الأخير بصعوبة الإدارة مقارنة بالنوع الأول. حيث تحتاج إدارة الممرات التجارية متعددة الوسائط إلى مراكز لوجستية متعددة الوسائط أيضاً، وذلك على جانب التنسيق بين سياسات النقل على المستويين المحلى والإقليمي. والمثال على ذلك، مخطط عام 2025 لتحقيق الربط والاتصال بين دول رابطة ASEAN (ESCAP, 2020) .

وهناك ممرات تجارية تتسم بأنها متعددة الأطراف ومتعددة الوسائط في نفس الوقت. والمثال على ذلك، مخطط الممر الأوسط The Middle Corridor. وهو عبارة عن ممر نقل متعدد الوسائط يربط الصين بأوروبا، وقد حظي باهتمام متزايد في أعقاب الأزمة الروسية الأوكرانية. ويربط الممر الأوسط الصين وكازاخستان بالسكك الحديدية، ويعبر كازاخستان بالسكك الحديدية إلى أوروبا من خلال ميناء Aktau، حيث يعبر بحر قزوين إلى ميناء Baku، ثم الوصول إلى أذربيجان وجورجيا عن طريق السكك الحديدية، ثم الوصول إلى أوروبا إما عن طريق السكك الحديدية عبر تركيا أو عن طريق البحر الأسود (World Bank, 2023).

وقد ظهر أيضاً مصطلح الممرات الخضراء Green Corridors، وذلك كرد فعل للاتجاهات العالمية للحد من التلوث البيئي. فعلى سبيل المثال، تشير إحصاءات عام 2022 إلى أن قطاع الشحن الدولي مسؤول عن حوالي 2% من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المرتبطة بالطاقة (International Energy Agency, 2024)، ويقصد بالممرات الخضراء تلك المسارات التجارية بين الموانئ الرئيسية والتي تكون مؤهلة لتطبيق الحلول الخاصة بالانبعاثات الصفراء. وبالتالي توفر تلك الممرات الخضراء فرصة لصانع القرار لبناء نظم بيئية فعالة تتضمن تدابير تنظيمية وحوافز مالية وقواعد السلامة والأمان، وهو ما يحفز من الطلب على الشحن الأخضر، والذي يساعد على الحد من الانبعاثات الناتجة عن الشحن البحري (Global Maritime Forum, 2021).

ويلاحظ وجود اختلاف بين الممر التجاري Trade corridor والممر الاقتصادي Economic corridor. حيث عرف بنك التنمية الآسيوي مصطلح الممر الاقتصادي على أنه إطار شامل للتنمية الاقتصادية في منطقة جغرافية محددة، والذي يعتمد بشكل رئيس على تطوير البنية التحتية المرتبطة بالتجارة، وذلك إلى جانب التطرق لقضايا أخرى أكثر عمقاً مثل السياسات العامة والقواعد وممارسات التشغيل اللازمة لتحفيز النمو والتنمية داخل تلك المنطقة المخصصة للممر الاقتصادي (ADB, 2017).

ومن ثم يمكن القول بأن عملية التحول من مجرد ممر للتجارة والنقل إلى مرحلة الممر الاقتصادي تتم من خلال ما يلي (Srivastava, 2011) :

- مرحلة ممر النقل كمسار تقليدي للتجارة الدولية، حيث يتم التركيز فقط على النقل الدولي للمنتجات.
- مرحلة ممر النقل وتيسير التجارة، حيث يتم تطوير خدمات النقل مع تطبيق أبعاد تيسير التجارة للدول المشاركة في الممر.
- مرحلة الممر اللوجستي، ويتم في تلك المرحلة تطوير الخدمات اللوجستية ذات الداعمة للتجارة الدولية.
- مرحلة ممر التنمية الحضرية، حيث يحقق الممر أثار خارجية موجبة لتحفيز النمو والتنمية داخل منطقة الممر.
- مرحلة الممر الاقتصادي، وهي المرحلة الأخيرة والتي تتضمن إطار شامل للتنمية وتنسيق وتكامل بين الدول أطراف الممر.

ويشير الواقع العملي إلى أنه تم استخدام مصطلح الممر الاقتصادي للمرة الأولى من خلال مبادرة حزام وطريق، والتي تم تقديمها من خلال الصين عام 2013. حيث تضمنت تلك المبادرة ستة ممرات اقتصادية كما يلي (Alex He, 2020) :

- الممر الاقتصادي الجديد لجسر أوراسيا البري New Eurasia Land Bridge، والذي يربط بين الصين وأوروبا. ويتمثل العمود الفقري لهذا الممر في خط السكة الحديدية الدولي من المقاطعة الصينية Jiangsu إلى Rotterdam في هولندا. حيث يمر خط السكة الحديد عبر كازاخستان وروسيا وبيلاروسيا وبولندا، ومن ثم فهو ينضم إلى شبكة السكك الحديدية الأوروبية.
- الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا، ويتم في هذا المحو الاعتماد على النقل البري.

- الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، وهو يربط شبكة السكك الحديدية بين كل من الصين، وكازاخستان، وكيرجستان، وأوزبكستان، وطاجيكستان، وتركمانستان، وإيران، وتركيا.
- الممر الاقتصادي لشبه الجزيرة الهندية الصينية China-Indochina Peninsula، حيث يربط الصين بالدول الخمس في شبه الجزيرة الهندية الصينية، والتي تتمثل في كل من: كمبوديا، لاوس، ميانمار، تايلاند، فيتنام. ثم يمتد إلى ماليزيا وسنغافورة وإندونيسيا.
- الممر الاقتصادي الصين - باكستان.
- الممر الاقتصادي بين بنجلاديش والصين والهند وميانمار، حيث يتم التعاون بين هذه الدول الأربع المشتركة في الحدود.

وفيما يتعلق بالقارة الإفريقية، فيلاحظ أنها لم تكن بعيدة عن تلك الممرات الاقتصادية. فعلى سبيل المثال، يوجد الممر الاقتصادي الإقليمي، والذي يربط بين جيبوتي وإثيوبيا. ويعرف بممر Addis-Djibouti، حيث يأتي ذلك الممر ضمن مبادرة تنمية دول القرن الإفريقي، والتي تضم كل من إثيوبيا، وجيبوتي، وكينيا، والصومال. وتستفيد إثيوبيا من ذلك الممر لتحسين الربط الإقليمي واللوجستي لإثيوبيا. ويتم تمويل ذلك الممر عن طريق اقتراض الحكومة الإثيوبية لقرض من البنك الدولي بتكلفة إجمالية تقدر بحوالي 760 مليون دولار أمريكي (World Bank , 2024).

6/ الممر الاقتصادي: الهند - الشرق الأوسط - أوروبا IMEC

قدمت الهند في قمة العشرين عام 2023 مبادرة الممر الاقتصادي الهند- الشرق الأوسط- أوروبا، والذي يعرف اختصاراً IMEC. ويعد الهدف الرئيس لتلك المبادرة هو تحفيز التواصل والتكامل الاقتصادي بين الدول الأعضاء عن طريق تحقيق مجموعتين من الأهداف كما يلي (Azizahmad Fazli, 2024) :

- أولاً: أهداف اقتصادية، وتتمثل في كل من: تحقيق التنمية والاستقرار الاقتصادي بالدول محل الممر الاقتصادي، دعم تيسير التجارة، تطوير الصناعات والبنية

الأساسية، تنمية خدمات السياحة، تنمية الموارد الطبيعية، تنمية المعاملات المالية، تنمية خدمات النقل البحري، نقل التكنولوجيا، إنشاء سلاسل إمداد عالمية مع ربط الأسواق حول العالم، تعزيز التعاون الإقليمي بين دول المبادرة، تقليل الاعتماد على النقل العابر عبر مسارات أخرى، توفير السلع والمنتجات النهائية والوسيلة ومدخلات الإنتاج بتكلفة معقولة تساهم في خفض الأسعار العالمية.

- **ثانياً: أهداف غير اقتصادية،** وتتمثل في أهداف متعلقة بالأمن والاستقرار العالمي، من خلال توفير ممر أمن لنقل مصادر الطاقة عبر الممر. وكذلك هناك أهداف بيئية من خلال تحقيق الاستدامة وخفض الانبعاثات الكربونية والتوسع في إنشاء الصناعات الخضراء في دول الممر. وهناك أهداف ثقافية من خلال تبادل الثقافات وتوفير فرص التعليم والبحث العلمي عبر دول الممر. بالإضافة إلى مجموعة من الأهداف السياسية مثل تعزيز النفوذ الأمريكي في منطقة الشرق الأوسط، ودمج إسرائيل في المنطقة وتطبيع علاقاتها مع دول الجوار، ومنافسة الصين من خلال مبادراتها حزام وطريق.

وفيما يتعلق بمسار مبادرة IMEC، فيلاحظ أنه يعكس المزايا الجغرافية والتنافسية عبر الدول الأعضاء بالمبادرة. وبصفة عامة، تنقسم تلك المبادرة إلى محورين رئيسيين، حيث يمثل المحور الأول في المحور الاقتصادي الشرقي، والذي يربط بين الهند والشرق الأوسط. أما المحور الثاني، فهو المحور الاقتصادي الشمالي، والذي يربط بين الشرق الأوسط وأوروبا. ويتضح من تتبع مسار تلك المبادرة أنها تركز على التجارة الدولية في النفط والصناعات البتروكيمياوية من مراكز إنتاجها الرئيسية في الشرق الأوسط إلى آسيا وأوروبا في الاتجاهين. حيث يتمثل مسار تلك المبادرة على النحو التالي

:(Asian Research Unit, 2023)

- **بالنسبة للهند،** تأتي مدينة Mundra والتي يقع فيها أكبر ميناء بحري خاص في الهند، ومدينة Mumbai وهي أكبر مدينة وفقاً لعدد السكان بالهند، كذلك تعد بمثابة العاصمة المالية للهند.

- بالنسبة للإمارات، فتشارك بالمبادرة بعدد 4 مراكز رئيسية هي، أولاً: مدينة الفجيرة، وهي معروفة بأنها مركز تجارى وصناعي ولها نفاذ مباشر على المحيط الهندي، كما يوجد بها منطقة الفجيرة الحرة وميناء الفجيرة، ومنطقة الفجيرة للصناعات البترولية. ثانياً: مدينة جبل على، ويتواجد بها ميناء جبل على ومطار المكتوم الدولي. ثالثاً: مدينة أبو ظبي، العاصمة وهي أكبر منطقة حضرية في الإمارات. رابعاً: مدينة الغويقات، وهي مدينة صغيرة تأتي أهميتها كمنطقة للنقل العابر على الحدود مع قطر والسعودية.
- بالنسبة للسعودية، فتشارك في تلك المبادرة عبر 3 مراكز رئيسية هي، أولاً: مدينة الدمام، عاصمة المنطقة الشرقية، وهي المركز الإداري الرئيس لصناعة النفط السعودي، ويوجد بها أهم ميناء بحري وتجارى بالمنطقة الشرقية. ثانياً: مدينة رأس الخير (رأس الزور)، وهي لازالت في مراحل أولية من التنمية، وتبعد حوالي 60 كم عن منطقة الجبيل كأحد أكبر مراكز صناعة البتروكيماويات في العالم، ثالثاً: مدينة الحرض، وهي مدينة صناعية كبيرة.
- ثم يمر الطريق بالأردن، ثم إسرائيل عبر ميناء حيفا كأحد أكبر الموانئ البحرية في إسرائيل والذي يستقبل حوالي 30 مليون طن البضائع في المتوسط سنوياً، ويعتبر البوابة الحيوية للتنمية الاقتصادية في إسرائيل.
- بالنسبة ليونان، ميناء Piraeus جنوب اليونان كأكبر ميناء ركاب في أوروبا، ونافذة بحرية مهمة على البحر المتوسط.
- بالنسبة لفرنسا، مدينة مارسيليا في الجنوب، ويوجد بها أكبر ميناء تجارى في فرنسا، وتعد مركز رئيس في للتجارة والشحن والسفن السياحية.
- بالنسبة لإيطاليا، مدينة Messina وهي مدينة تجارية مهمة في إيطاليا ثم يصل إلى ألمانيا.

وتشير التوقعات إلى أن ذلك المحور الاقتصادي IMEC سوف يخفض الوقت المستغرق لنقل التجارة من الهند إلى أوروبا عبر المسارات الحالية (قناة السويس) بنسبة

40%، ويخفض التكلفة بنسبة 30% (Steve L. Monroe, 2023). وعلى الرغم من تلك المؤشرات الإيجابية لتسويق المحور الهندي، إلا أن المتخصصين في مجال النقل والشحن الدولي قد أبدوا تحفظهم على تلك المؤشرات. فعلى سبيل المثال، لم يتم الإعلان الرسمي حتى تاريخه عن التكلفة المقدرة لذلك الممر. وبصفة عامة، لا يوجد تقديرات رسمية عن التقديرات المتوقعة لتكلفة الممر، إلا أن هناك تقديرات غير رسمية تشير إلى تكلفة من (3-8) مليار دولار أمريكي، وهناك تقديرات أخرى تشير أنها ستتجاوز 20 مليار دولار أمريكي (Rajeswari Pillai Rajagopalan, 2023)، وهو ما يمكن أن يطلق عليه لغز IMEC، وأنه غير قابل للتطبيق كمسار بديل كلياً لقناة السويس على الأقل في الأجل القصير.

7/ تحليل التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي: الهند - الشرق الأوسط - أوروبا

يمثل تحليل التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي IMEC أمر بالغ الأهمية. وذلك لإمكانية وضع تصور عام لحجم التجارة البينية التي يمكن ان يتم نقلها عبر ذلك المحور من خلال الدول الأعضاء. وبالتالي سوف يتم تحليل التجارة البينية الإجمالية وبيان الوزن النسبي لكل دولة. بالإضافة إلى التطرق لقيمة وهيكل التجارة البينية التي تتم بين الممر الاقتصادي الشرقي من جانب، والذي يقتصر على كل من الهند والإمارات والأردن والسعودية، والقارة الأوروبية من جانب آخر.

بالنسبة لحجم التجارة البينية الإجمالية، يلاحظ أنه في عام 2022، بلغت قيمة الواردات البينية لدول IMEC حوالي 825.9 مليار دولار أمريكي (من إجمالي واردات من العالم بحوالي 4646 مليار دولار أمريكي)، والصادرات البينية حوالي 861.4 مليار دولار أمريكي (من إجمالي صادرات إلى العالم بحوالي 4323 مليار دولار أمريكي). أي أن قيمة التجارة البينية حوالي 1687.3 مليار دولار أمريكي وهو ما يمثل نسبة 18.8% من إجمالي التجارة مع العالم والتي تبلغ حوالي 8969 مليار دولار أمريكي. وهذه النسبة

تعد ضعيفة مقارنة بنسبة التجارة البينية لدول المحور الصيني حزام وطريق، والتي تصل إلى حوالي 51.7% (Trademaps, 2024).

ويوضح الجدول رقم (2) قيمة التجارة البينية لدول الممر IMEC عام 2022. حيث يلاحظ أن قواعد اللعبة في مدى نجاح ذلك الممر من عدمه تتوافر لدى الدول الأوروبية وليست الهند. وذلك لأن كل من ألمانيا وفرنسا وإيطاليا تستحوذ على حوالي 68% من قيمة التجارة البينية. وفي المقابل، تستحوذ الهند على حوالي 12.3% من قيم التجارة البينية لدول الممر IMEC.

جدول رقم (2)

قيمة التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي IMEC عام 2022

القيمة بالآلاف دولار أمريكي

الدولة	قيمة الصادرات البينية	قيمة الواردات البينية	إجمالي*	النسبة %*
ألمانيا	260114318	175309687	435424005	25.8
إيطاليا	185696393	186163686	371860079	22
فرنسا	163066351	182572727	345639078	20.5
الهند	78742349	129505572	208247921	12.3
الإمارات	64917118	62517075	127434193	7.6
السعودية	82119766	43509620	125629386	7.4
اليونان	13504604	22314667	35819271	2.1
إسرائيل	10671577	16810469	27482046	1.6
الأردن	2592757	7244200	9836957	0.6
إجمالي	861425233	825947703	1687372936	

* تم احتسابها بواسطة الباحث.

Source: ITC (2024), Trade maps.

وعلى الجانب الآخر، يوضح الجدول رقم (3) قيمة التجارة البينية لدول الممر الشرقي من IMEC مع القارة الأوروبية. حيث بلغت قيمة تلك التجارة عام 2013 حوالي

308.5 مليار دولار أمريكي، ووصلت في عام 2022 إلى حوالي 414.2 مليار دولار أمريكي. أي أن معدل النمو السنوي المركب خلال تلك الفترة هو 2.9%. وبناء عليه يمكن التوقع بقيمة التجارة البينية لدول الممر الشرقي من IMEC مع القارة الأوروبية بحلول عام 2030 لتصل على حوالي 524.4 مليار دولار أمريكي. كما يتضح من الجدول رقم (3) أيضاً أن الهند قد سجلت أعلى معدل نمو سنوي مركب بقيمة 4.17%، يليها الإمارات بقيمة 3.49%. بينما سجلت الأردن تراجع بقيمة 2.82%.

جدول رقم (3)

قيمة التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي الشرقي من IMEC مع أوروبا بين عامي 2013 و2022

القيمة بالآلاف دولار أمريكي

الدولة	2013	2022	معدل النمو السنوي المركب %*
الهند	142409060	214286467	4.17
السعودية	92233488	99859459	0.8
الإمارات	67739365	95495915	3.49
الأردن	6142692	4614905	(2.82)
إجمالي*	308524605	414256746	2.9

ما بين الأقواس () إشارة سالبة
* تم احتسابها بواسطة الباحث.

Source: ITC (2024), Trade maps.

وفيما يتعلق بهيكل التجارة البينية لدول الممر الشرقي من IMEC مع القارة الأوروبية عام 2022. فيوضح الجدول رقم (4) أن هناك تركيز في هيكل التجارة البينية، حيث سيطرت خمسة فصول سلعية على حوالي 62% و57% من هيكل الصادرات والواردات على التوالي لدول الممر الشرقي من IMEC مع القارة الأوروبية. كما يلاحظ أيضاً زيادة الوزن النسبي للفصل السلعي رقم 27 والخاص بالوقود المعدني على هيكل تلك التجارة البينية بنسبة حوالي 50% صادرات وواردات. يليه الفصل السلعي رقم 71

والخاص بالؤلؤ الطبيعي بنسبة حوالي 31% صادرات وواردات. ومن ثم يعكس ذلك الهيكل التجاري أنماط وسائل النقل التي سيتم الاعتماد عليها بكثافة في الممر الاقتصادي IMEC.

جدول رقم (4)

هيكل التجارة البينية لدول الممر الاقتصادي الشرقي من IMEC مع أوروبا عام 2022

القيمة بالآلاف دولار أمريكي

أكبر 5 فصول سلعية كواردات من أوروبا				أكبر 5 فصول سلعية كصادرات إلى أوروبا			
% للإجمالي*	القيمة	وصف مختصر	الفصل السلعي	% للإجمالي*	القيمة	وصف مختصر	الفصل السلعي
19	44921684	ؤلؤ طبيعي	71	32	55921142	وقود معدني	27
18	43138051	وقود معدني	27	12	20727468	ؤلؤ طبيعي	71
11	27203299	مفاعلات نووية	84	7	12933669	آلات وأجهزة	85
5	12968113	آلات وأجهزة	85	6	10050955	منتجات كيميائية	29
4	10893841	منتجات الصيدلة	30	5	9535531	مفاعلات نووية	84
57%		إجمالي*		62%		إجمالي*	

*تم احتسابها بواسطة الباحث.

Source: ITC (2024), Trade maps.

8/ مؤشرات تيسير التجارة لدول الممر الاقتصادي: الهند - الشرق الأوسط - أوروبا

لا شك أن أداء تيسير التجارة لمجموعة معينة من الدول قد يكون أحد أهم متطلبات النجاح الحرجة لنجاح التكامل الاقتصادي والتجاري فيما بينها. لذلك يعد تحليل

مؤشرات تيسير التجارة في دول IMEC أمر ضروري لتقييم المقومات اللوجستية اللازمة لنجاح ذلك الممر.

ويوضح الجدول رقم (5) تطور مؤشرات تيسير التجارة في دول IMEC بين عامي 2017 و2022. حيث يلاحظ أن متوسط الأداء الإجمالي لتيسير التجارة قد شهد تحسناً يقدر بحوالي 12.3%. إلا أنه يلاحظ وجود تباين على مستوى المؤشرات الفرعية بين الدول الأوروبية وباقي الدول في الممر. حيث تصدرت الدول الأوروبية المشهد كأفضل أداء في المكونات الفرعية كافة باستثناء المؤشر الفرعي الخاص بالتعاون الداخلي، والتي تصدرته الهند. بينما جاء أقل أداء بالنسبة للمكونات الفرعية في الأردن بعدد 7 مكونات فرعية. يليها الهند، والتي جاءت كأقل أداء في عدد 3 مؤشرات فرعية. ثم إسرائيل والتي جاءت كأقل أداء في المؤشر الخاص بالتعاون الخارجي.

جدول رقم (5)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في دول IMEC بين عامي 2017 و2022

عام 2022		المتوسط*		المؤشر
أقل أداء	أفضل أداء	عام 2022	عام 2017	
الأردن	فرنسا	1.554667	1.384111	تيسير التجارة الإجمالي
المكونات الفرعية للمؤشر الإجمالي				
الأردن	ألمانيا	1.617111	1.460333	إتاحة المعلومات
الأردن	المانيا	1.587333	1.474222	تضمين مجتمع التجارة (استشارات)
الهند	إيطاليا وفرنسا	1.597778	1.358556	الأحكام المسبقة
الهند	فرنسا	1.524444	1.439889	إجراءات الشكاوى
الأردن	إيطاليا وفرنسا	1.73	1.621889	الرسوم والمصاريف

عام 2022		المتوسط*		المؤشر
أقل أداء	أفضل أداء	عام 2022	عام 2017	
الأردن	إيطاليا	1.639	1.475333	الشكايات بالنسبة للوثائق
الأردن	إسرائيل	1.606667	1.433444	الشكايات بالنسبة للأتمتة
الهند	اليونان	1.652556	1.405667	الشكايات بالنسبة للإجراءات
الأردن	الهند	1.343333	1.018333	التعاون الداخلي
إسرائيل	فرنسا	1.210889	1.033111	التعاون الخارجي
الأردن	إيطاليا وفرنسا وألمانيا	1.592556	1.503111	الحوكمة والنزاهة

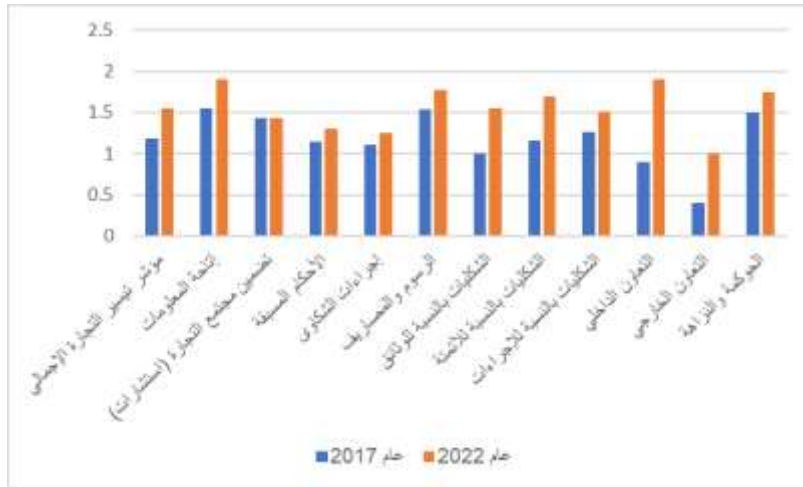
* تم احتسابها بواسطة الباحث.

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

أما بالنسبة لتقييم مؤشرات تيسير التجارة على لكل دولة على حدة، فتوضح الأشكال البيانية من رقم (3) إلى رقم (11) تطور تلك المؤشرات لكل دولة بين عامي 2017 و2022. حيث يلاحظ تحسن المؤشر الإجمالي لتيسير التجارة لدول ممر IMEC كافة. أما فيما يتعلق بالمكونات الفرعية لمؤشر تيسير التجارة، فيلاحظ أنها قد شهدت تحسناً في معظمها لدول ممر IMEC كافة باستثناء التراجع في المكون الفرعي الخاص بالرسوم والمصاريف في إسرائيل، والتراجع في المكون الفرعي الخاص بإجراءات الشكاوى في إيطاليا، والتراجع في المكون الفرعي الخاص بالأتمتة في فرنسا.

شكل رقم (3)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في الهند بين عامي 2017 و 2022

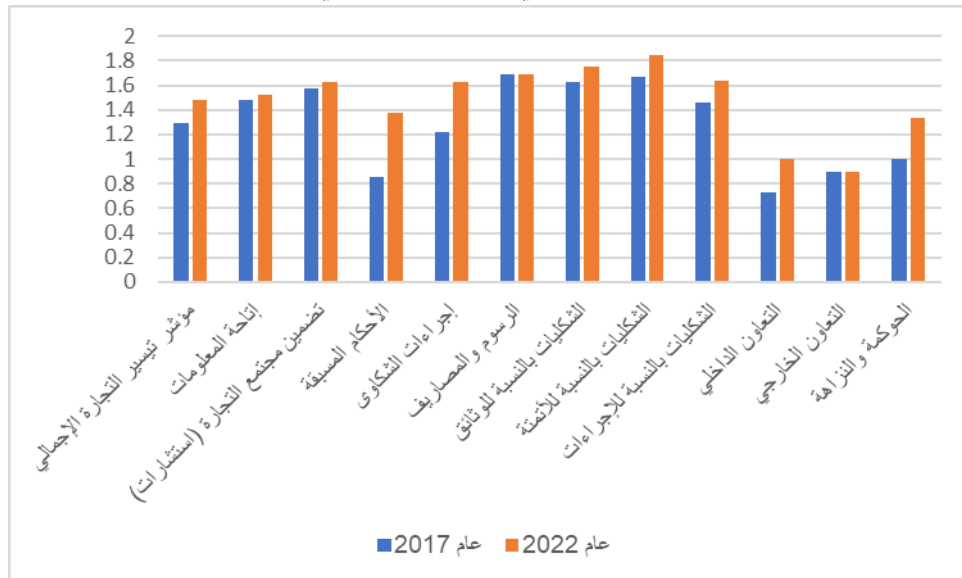


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (4)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في الإمارات بين عامي 2017 و 2022

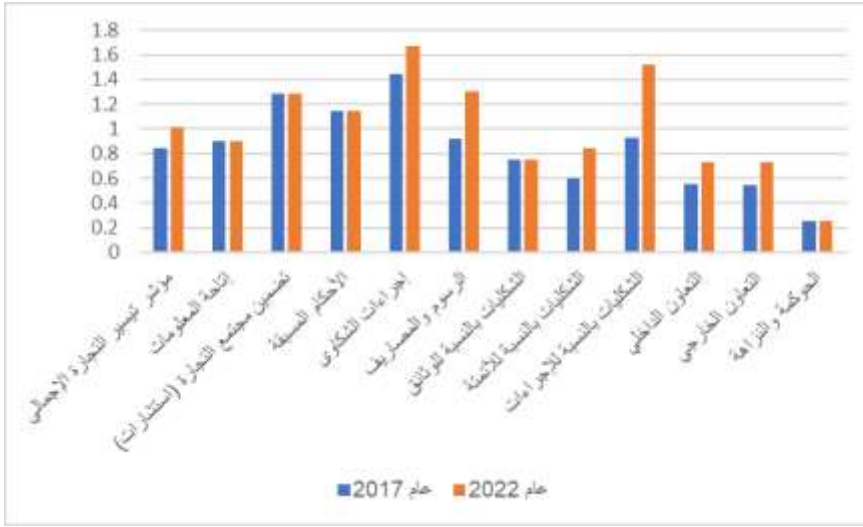


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (5)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في الأردن بين عامي 2017 و 2022

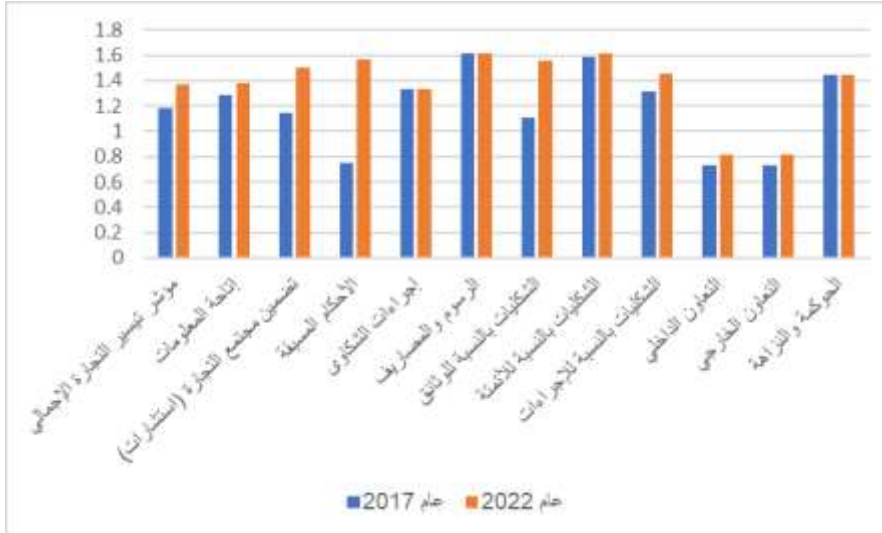


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (6)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في السعودية بين عامي 2017 و 2022

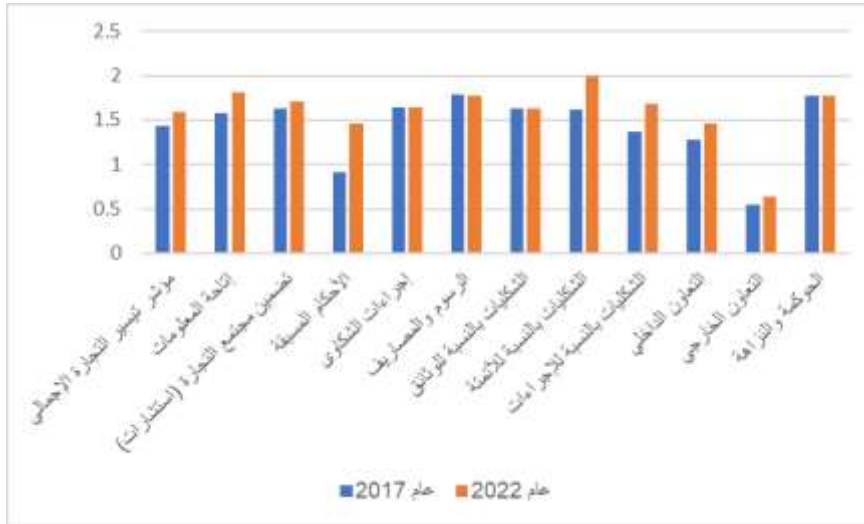


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (7)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في إسرائيل بين عامي 2017 و 2022

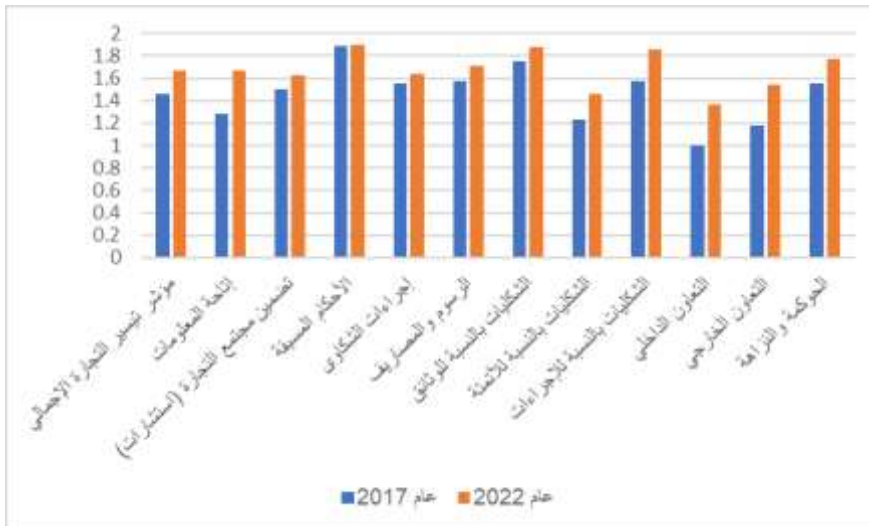


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (8)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في اليونان بين عامي 2017 و 2022

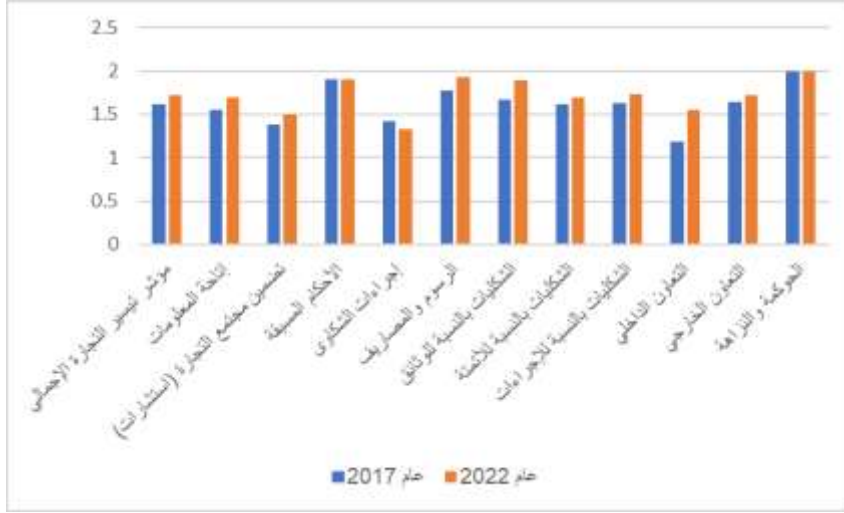


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (9)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في إيطاليا بين عامي 2017 و2022

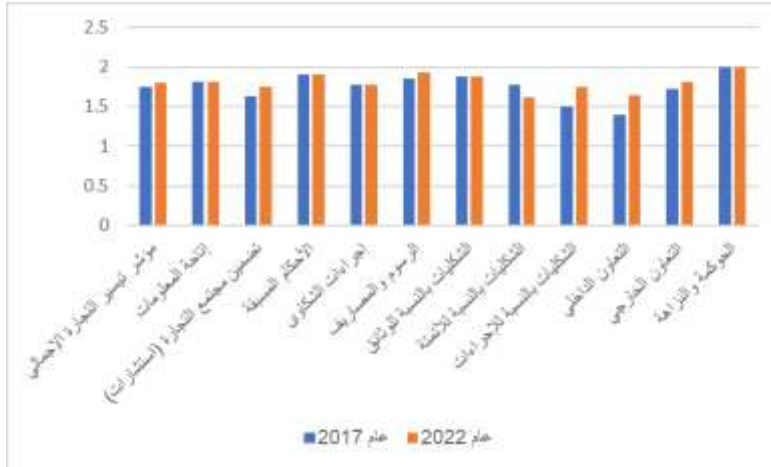


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (10)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في فرنسا بين عامي 2017 و2022

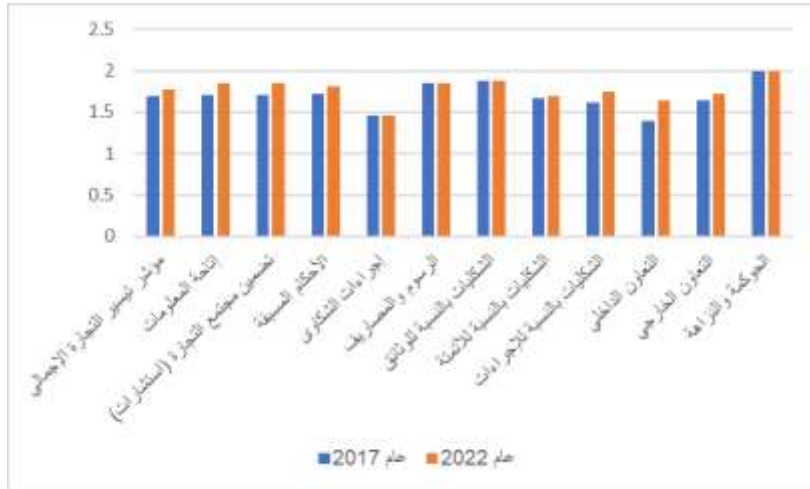


تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

شكل رقم (11)

تطور مؤشرات تيسير التجارة في ألمانيا بين عامي 2017 و 2022



تصميم الباحث

Source: OECD (2023), INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS.

9/ مراجعة الأدبيات

ترتب على الحداثة النسبية لموضوع البحث الخاص بالممرات الاقتصادية وجود ندرة نسبية في البحوث التطبيقية ذات الصلة بالموضوع من منظور الاقتصاد والتجارة الدولية. فعلى سبيل المثال، اهتمت بعض الدراسات بتحليل الممرات التجارية البرمائية، ومنها دراسة (Yonglei Jiang, Guanying Qiao, Jing Lu, 2020)، والتي تناولت تأثير الممر التجاري متعدد الوسائط بين الصين ودول رابطة ASEAN على هيكل سوق النقل والشحن في كل من الصين وأوروبا وASEAN. حيث سيتم ربط المقاطعات الغربية للصين بدول ASEAN. ومن ثم تحسين التجارة الدولية بين تلك الأطراف في بعض المنتجات الزراعية. وقدمت دراسة (Hui Zhao, Nan Yu, Siying Zhu, 2023)، تحليل لتلك الممرات التجارية البرمائية، ووجدت أنها تؤثر بشكل معنوي على التجارة الدولية في المنتجات الزراعية.

وفي المقابل، قدمت دراسة (Islamic Development Bank, 2011)، تقييم للممرات التجارية المقترحة للربط بين دول منظمة التعاون الإسلامي OIC وعددها 57 دولة. وقد تم التوصل على أن تيسير التجارة والنقل من أهم العوامل التي تؤدي إلى تنمية التجارة البينية للدول الأعضاء، وإزالة الكثير من القيود أمام تلك التجارة.

ولكن تعد دراسة (Bala Ramasamy, Matthew Yeung, Chorthip, 2017) (Utoktham and Yann Duval, 2017)، هي من أهم الدراسات التي ربطت بين تيسير التجارة والممرات التجارية بالتطبيق على الممرات الاقتصادية بالمبادرة الصينية حزام وطريق. وقد توصلت الدراسة إلى أن تأثير كل من تيسير التجارة والبنية الأساسية الناعمة على تنمية التجارة الدولية عبر الممرات الاقتصادية. كما توصلت أيضاً إلى أن مكاسب التجارة تختلف من ممر اقتصادي لآخر ومن دولة لأخرى اعتماداً على مدى تطوير وتنمية القطاعات الاقتصادية داخل كل ممر.

وقد تم تحليل مدى تأثير كل من تيسير التجارة والبنية الأساسية المادية على الصادرات من خلال دراسة (Bala Ramasamy & Matthew C. H. Yeung, 2019)، وقد تم التوصل إلى حقيقة مفادها أن الإجراءات والممارسات ذات الصلة بإدارة الحدود لها تأثير جوهري لا يقل أهمية عن تطوير البنية الأساسية المادية للتجارة عبر دول الممرات الاقتصادية الستة في المبادرة الصينية حزام وطريق.

10 / النموذج

1/10 منهج البحث وطبيعة البيانات ونوع التحليل

لكي يتم اختبار فرضية البحث تم الاعتماد على المنهج الكمي. وقد ظهر تحدي رئيس أمام عملية الاختبار الكمي لفرضية البحث، متمثلة في عدم وجود بيانات منتظمة لمؤشر تيسير التجارة الصادر عن OECD، حيث لم يصدر سوى 3 سنوات وهي 2017 و2019 و2022. ومن ثم تم اختيار أحدث نقطة زمنية وهي عام 2022، ومن ثم اعتمد البحث على بيانات مقطعية Cross sectional data، وتدرج تلك البيانات ضمن نطاق التحليل الساكن Static analysis.

2/10 شكل النموذج وتوصيف المتغيرات ومصدر البيانات

يتمثل نموذج البحث المقترح للاختبار الفرضية فيما يلي:

$$\log_ex = \alpha + \beta_1 \text{border} + \beta_2 \log_GDP_1 + \beta_3 \log_GDP_2 + \beta_4 \text{TFV} + \varepsilon$$

حيث:

- **log_ex** عبارة عن المتغير التابع، والذي مؤشر معبر عن التجارة البينية بين دول IMEC من خلال اللوغاريتم الطبيعي لقيمة الصادرات من دول لأخرى من دول IMEC. ومصدر البيانات لذلك المتغير هو خرائط التجارة الصادر عن مركز التجارة العالمي.
- **border** عبارة عن متغير مستقل وهو الحدود المشتركة بين طرفي التجارة، ويتم قياسه كمتغير وهمي، حيث يأخذ قيمة صفر في حالة عدم وجود حدود مشتركة بين الدولتين، بينما يأخذ الواحد الصحيح في حالة وجود حدود مشتركة بين الدولتين. ومصدر البيانات لذلك المتغير هو Google maps. ويتوقع وفقاً لنظريات ونماذج الاقتصاد الدولي أن تكون إشارة معلمة ذلك المتغير موجبة، حيث إنه تزداد كثافة التجارة البينية بين دول الجوار.
- **log_GDP₁** عبارة عن اللوغاريتم الطبيعي لقيمة الناتج المحلي الإجمالي للدولة المصدرة كمتغير مستقل. ويستخدم ذلك المتغير كمؤشر تقريبي عن مدى الوفرة النسبية للموارد الاقتصادية المتاحة في الدولة المصدرة. ومصدر بيانات ذلك المتغير هو قاعدة بيانات مؤشرات التنمية في العالم، الصادرة عن البنك الدولي World development indicators database. ويتوقع وفقاً لنظريات ونماذج الاقتصاد الدولي أن تكون إشارة معلمة ذلك المتغير موجبة، حيث إنه تزداد الصادرات اعتماداً على الوفرة النسبية للموارد الاقتصادية المتاحة في الدولة المصدرة.
- **log_GDP₂** عبارة عن اللوغاريتم الطبيعي لقيمة الناتج المحلي الإجمالي للدولة المستوردة كمتغير مستقل. ويستخدم ذلك المتغير كمؤشر تقريبي عن حجم

السوق في الدولة المستوردة. ومصدر بيانات ذلك المتغير هو قاعدة بيانات مؤشرات التنمية في العالم، الصادرة عن البنك الدولي World development indicators database. ويتوقع وفقاً لنظريات ونماذج الاقتصاد الدولي أن تكون إشارة معلمة ذلك المتغير موجبة، حيث إنه يزداد الطلب على المنتجات من الخارج مع زيادة حجم السوق الداخلي.

• **TFV** عبارة عن المؤشر الخاص بموضوع البحث، وقد تم بناؤه بواسطة الباحث لكي يتم من خلاله قياس مدى التباين في تيسير التجارة بين طرفي التجارة البينية. حيث تتمثل خطوات وتفسير ذلك المؤشر فيما يلي:

1. حساب القيمة المطلقة لدرجة تيسير التجارة بين طرفي التجارة البينية.
 2. يتم قسمة القيمة المطلقة من الخطوة السابقة على مجموع درجة تيسير التجارة لكلا الدولتين للحصول على نسبة مئوية.
 3. كلما زادت النسبة المئوية لذلك المؤشر فإنه يعبر عن زيادة التباين والفجوة في أداء تيسير التجارة بين طرفي التجارة البينية. وقد سجل ذلك المؤشر أعلى قيمة، وفقاً لبيانات البحث في حالة المؤشر بين الأردن وألمانيا، والتي وصلت إلى حوالي 27.4%. وعلى الجانب الآخر، كلما انخفضت النسبة المئوية لذلك المؤشر فإنه يعبر عن انخفاض التباين والفجوة في أداء تيسير التجارة بين طرفي التجارة البينية. وقد حدث ذلك وفقاً لبيانات البحث في حالة المؤشر بين فرنسا وألمانيا والتي وصلت إلى حوالي 0.8%.
- ε عبارة عن حد الخطأ العشوائي.

3/10 النطاق الزمني والجغرافي

سوف يتم اختبار النموذج السابق على الصادرات البينية لدول IMEC. أما عن النقطة الزمنية محل التحليل، فقد تم اختيار عام 2022 كأحدث عام في ضوء قيود البحث السابق عرضها.

4/10 تحليل نتائج الانحدار

طبق البحث طريقة المربعات الصغرى OLS، وقد تم استخدام برمجية EViews 12، وكانت نتائج الانحدار كما يوضحه الجدول رقم (6).

جدول رقم (6) نتائج الانحدار

المتغير التابع: log_ex		
الثابت		-7.984486
المتغير المستقل	الميل	إحصاءه T
Border	0.665831	5.212520
log_GDP ₁	0.849732	9.257433
log_GDP ₂	0.374507	4.080073
TFV	-3.369240	-4.529942
R ² = 0.806		Adj R2 = 0.794
Dw = 1.70		

ومن خلال الجدول رقم (6) يمكن تسجيل الملاحظات التالية:

- ترتبط الصادرات البينية لدول IMEC طردياً بشكل جوهري مع كل من الحدود المشتركة (مؤشر تقريبي لانخفاض تكلفة التجارة)، وحجم الموارد المتاحة في الدولة المصدرة، وكذلك حجم السوق في الدولة المستوردة. وقد جاءت نتائج النموذج المقدر متوافقة مع نظريات ونماذج الاقتصاد الدولي.
- ترتبط الصادرات البينية لدول IMEC عكسياً بشكل جوهري مع درجة التباين في درجة تيسير التجارة بين طرفي التجارة البينية. وبالتالي تزداد كثافة التجارة البينية لدول IMEC كلما زادت درجة التقارب والتشابه في أداء تيسير التجارة بين الدول المشاركة في الممر الاقتصادي IMEC.
- يتسم النموذج بارتفاع القدرة التفسيرية بسبب زيادة درجة المعنوية الكلية. حيث وصلت قيمة R² إلى حوالي 80.6%، وبالتالي فإن المتغيرات المستقلة تفسر حوالي 80.6% من المتغير التابع.

- المحدودية النسبية لمشكلة الارتباط الخطى للمتغيرات المستقلة عبر الزمن في النموذج المقدر، ويظهر ذلك من خلال قيمة DW، والتي وصلت إلى 1.7. وفيما يتعلق بالاختبارات اللازمة للتأكد من جودة النتائج في النموذج المقدر. فقد تم إجراء مجموعة من الاختبارات موضحة بالمحلق للتأكد من محدودية أهم مشكلات الاقتصاد القياسي المتعارف عليها بالنسبة للبيانات المقطعية وهي كما يلي:
 - بالنسبة لمشكلة عدم ثبات تباين حد الخطأ العشوائي Heteroskedasticity، فقد تم إجراء اختبار Breusch Pagan Godfrey test، وتبين وجود تجانس تباين حد الخطأ العشوائي في النموذج المقدر، حيث إن قيمة prob. Chi-square أكبر من 5%.
 - بالنسبة لمشكلة الازدواج الخطى بين المتغيرات المستقلة Multicollinearity فقد إجراء اختبار معامل تضخم التباين Variance Inflation Factor، وتبين أن قيمتها المركزية للمتغيرات المستقلة الثلاثة تراوحت بين 1.01 - 1.61 بالنسبة للنموذج المقدر. أي أنها تقترب حول قيمة الواحد الصحيح، وهي أفضل نسبة مقبولة لهذا الاختبار. كما تم استخراج مصفوفة الارتباط بين المتغيرات المستقلة وتبين أن أقصى درجة ارتباط وصلت إلى 40.5% في النموذج المقدر، وهو مؤشر آخر يعبر عن محدودية مشكلة الازدواج الخطى بين المتغيرات المستقلة في كلا النموذجين.
 - وفيما يتعلق بدرجة استقرار المعلمات المقدرة فيوضحها اختبار المجموع التراكمي للبواقي CUSUM، وقد تبين أنها مستقرة بين الحدين الأقصى والأدنى $\pm 5\%$ في كلا النموذجين.

11/ توصيات البحث

تبين من الإطار النظري والتطبيقي لموضوع البحث أهمية تيسير التجارة في تحفيز التجارة البينية. لذا، يتم تقديم مجموعة من التوصيات ذات الصلة بموضوع البحث تساعد متخذ القرار في أي دولة نامية في العالم ومنها مصر لتحسين الأداء في تيسير التجارة وذلك على النحو التالي:

1. إنشاء لجنة فنية لتقييم تيسير التجارة عبر جميع المنافذ الجمركية للوقوف على الوضع الحالي، مع وضع مستهدفات مرتبطة بتوقيات زمنية.
2. الإتاحة الرقمية للمزيد من المعلومات والبيانات المحدثة التي يستخدمها المتعاملين مع الإدارات الجمركية.
3. التعاون الفعال مع المستفيدين وأصحاب المصالح ذات الصلة بالعمل الجمركي.
4. تخفيض عدد المستندات والإجراءات ذات الصلة بالتخليص الجمركي على أدنى حد ممكن بما يتوافق مع المعايير العالمية.

الملحق

1/ نتائج الانحدار

Dependent Variable: LOG_EX
Method: Least Squares
Date: 03/23/24 Time: 16:30
Sample: 1 70
Included observations: 70

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-7.984486	1.842928	-4.332501	0.0001
BORDER	0.665831	0.127737	5.212520	0.0000
LOG_GDP1	0.849732	0.091789	9.257433	0.0000
LOG_GDP2	0.374507	0.091789	4.080073	0.0001
TFV	-3.369240	0.743771	-4.529942	0.0000

R-squared	0.806267	Mean dependent var	6.417659
Adjusted R-squared	0.794345	S.D. dependent var	0.882839
S.E. of regression	0.400361	Akaike info criterion	1.075847
Sum squared resid	10.41876	Schwarz criterion	1.236453
Log likelihood	-32.65463	Hannan-Quinn criter.	1.139642
F-statistic	67.62826	Durbin-Watson stat	1.703683
Prob(F-statistic)	0.000000		

2/ الكشف عن مشكلة عدم ثبات تباين حد الخطأ العشوائي

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey
Null hypothesis: Homoskedasticity

F-statistic	1.608901	Prob. F(4,65)	0.1826
Obs*R-squared	6.306271	Prob. Chi-Square(4)	0.1774
Scaled explained SS	9.993706	Prob. Chi-Square(4)	0.0405

Test Equation:
Dependent Variable: RESID*2
Method: Least Squares
Date: 03/23/24 Time: 16:31
Sample: 1 70
Included observations: 70

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2.722604	1.300299	2.093830	0.0402
BORDER	-0.066130	0.090126	-0.733750	0.4657
LOG_GDP1	-0.132408	0.064763	-2.044507	0.0450
LOG_GDP2	-0.080908	0.064763	-1.249298	0.2160
TFV	-0.174252	0.524776	-0.332050	0.7409

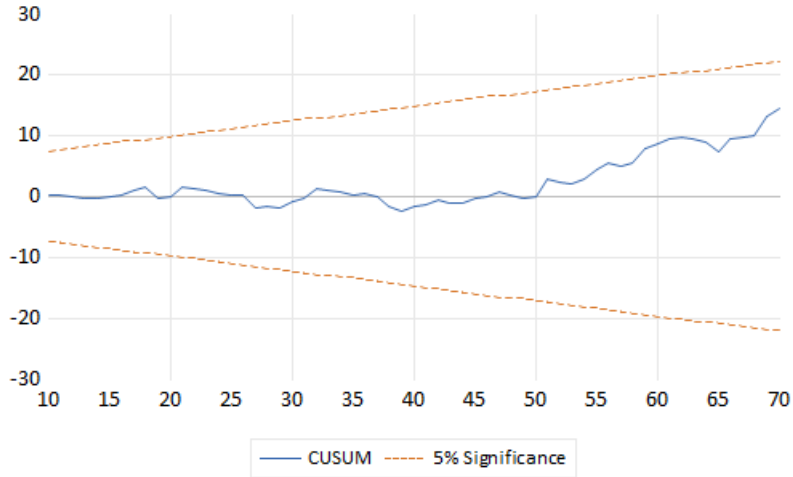
R-squared	0.090090	Mean dependent var	0.148839
Adjusted R-squared	0.034095	S.D. dependent var	0.287421
S.E. of regression	0.282479	Akaike info criterion	0.378324
Sum squared resid	5.186634	Schwarz criterion	0.538931
Log likelihood	-8.241339	Hannan-Quinn criter.	0.442119
F-statistic	1.608901	Durbin-Watson stat	2.198704
Prob(F-statistic)	0.182649		

3/ اختبار تضخم معامل التباين

Variance Inflation Factors
Date: 03/23/24 Time: 16:30
Sample: 1 70
Included observations: 70

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	3.396382	1483.242	NA
BORDER	0.016317	1.221551	1.012142
LOG_GDP1	0.008425	525.4004	1.359891
LOG_GDP2	0.008425	525.4004	1.359891
TFV	0.553195	3.829889	1.619139

4/ اختبار الاستقرار



5/ مصفوفة الارتباط بين المتغيرات المستقلة

Correlation				
	BORDER	LOG_GDP1	LOG_GDP2	TFV
BORDER	1.000000	0.025666	0.025666	-0.104698
LOG_GDP1	0.025666	1.000000	-0.123445	-0.405854
LOG_GDP2	0.025666	-0.123445	1.000000	-0.405854
TFV	-0.104698	-0.405854	-0.405854	1.000000

قائمة المراجع النهائية

أولاً: المراجع باللغة العربية

- صابر عدلى شاکر. (2017). أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل. *مجلة التنمية والسياسات الاقتصادية*، 19(2)، الصفحات 89-138.
- عقبة عبداللاوى، خليفة خالدی. (2022). تيسير التجارة: المفهوم، المكاسب، التكاليف، ومؤشرات القياس. *جسر التنمية*، 158، 1-26.
- مجلس التعاون الخليجي. (2017). *دليل تيسير التجارة*. مجلس التعاون الخليجي.

ثانياً: المراجع باللغة الأجنبية

- ADB. (2017). *Economic Corridors and Regional Development: The Malaysian Experience*. Asian Development Bank.
- Alex He. (2020). The Belt and Road Initiative: Motivations, financing, expansion and challenges of Xi's ever-expanding strategy. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 4(1), 139-169. doi:10.24294/jipd.1180
- Asian Development Bank and the United Nations. (2013). *DESIGNING AND IMPLEMENTING TRADE FACILITATION IN ASIA AND THE PACIFIC*. Philippines: Asian Development Bank and United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.
- Asian Research Unit. (2023). *IMEC and BRI: Beyond Complementary Competition*. Emirates Policy Center.
- Azizahmad Fazli. (2024). India, Middle East and Europe Economic Corridor. *International Journal Of Advance Research And Innovative Ideas In Education*, 10(1), 430-437.
- Bala Ramasamy & Matthew C. H. Yeung. (2019). China's one belt one road initiative: The impact of trade facilitation versus physical infrastructure on exports. *The World Economy, Wiley Blackwell*, 42(6), 1673-1694.
- Bala Ramasamy, Matthew Yeung, Chorthip Utoktham and Yann Duval . (2017). "Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors. *ASIA-PACIFIC RESEARCH AND TRAINING NETWORK ON TRADE, Working Paper Series, No. 172, ESCAP UN*, 1-52.
- Center, I. T. (2023, January 31). *MACMAP*. Retrieved from MACMAP: <https://www.macmap.org/en//query/results?reporter=392&partner=156&product=100610&level=6>
- ESCAP. (2013). *Designing and implementing trade facilitation in Asia and the Pacific*. ESCAP, United Nations.

- ESCAP. (2020). *Learning Materials on Transport Corridors*. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific UN.
- Global Maritime Forum. (2021). *The Next Wave: Green Corridors – A special report for the Getting to Zero Coalition*. Global Maritime Forum.
- Hui Zhao, Nan Yu, Siying Zhu. (2023). International land-sea trade corridor for sustainable transportation: A review of recent literature. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, 6, 1-11.
- International Energy Agency. (2024, 3 10). Retrieved from International Energy Agency: <https://www.iea.org/energy-system/transport/international-shipping>
- Islamic Development Bank. (2011). *a Study of International Transport Corridors in OIC Member Countries*. Islamic Development Bank.
- John Arnold . (2006). *Best Practices in Management of International Trade Corridors*. Washington, DC: World bank.
- Moïsé, E. and F. Le Bris. (2013). *Trade Costs - What Have We Learned?: A Synthesis Report*. Paris: OECD Trade Policy Papers, No. 150, OECD Publishing.
- OECD. (2023). Retrieved from OECD: <https://www.oecd.org/trade/topics/trade-facilitation/#:~:text=Trade%20facilitation%20covers%20the%20full,administrative%20decisions%20by%20border%20agencies.>
- OECD. (2023). *INTRODUCING THE OECD TRADE FACILITATION INDICATORS*. OECD .
- ortugal-Perez, Alberto & Wilson, John S. (2012). Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure. *World Development*, 40(7), 1295-1307.
- Rajeswari Pillai Rajagopalan. (2023, September 13). *THE DIPLOMAT*. Retrieved from THE DIPLOMAT: <https://thediplomat.com/2023/09/the-geopolitics-of-the-new-india-middle-east-europe-corridor/>
- Srivastava, P. (2011). *Regional Corridors Development in Regional Cooperation* . Asian Development Bank Economics Working Paper.
- Steve L. Monroe. (2023, October 31). *The EFR policy forum*. Retrieved from Economic Research Forum : <https://theforum.erf.org.eg/2023/10/30/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-an-early-assessment/>
- Thomas Orliac. (2022). The economics of trade facilitation. *PhD, Economics and Finance, Institut d'études politiques de Paris- Sciences*, 33-47.
- Trademaps. (2024, 3 13). Retrieved from Trademaps: <http://www.trademaps.org>

- UN/CEFACT. (2019). *BUY – SHIP – PAY Reference Data Model*. UNITED NATIONS CENTRE FOR TRADE FACILITATION AND ELECTRONIC BUSINESS (UN/CEFACT) .
- UNCTAD. (2023). Retrieved from UNCTAD: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation/empowerment-programme/types#:~:text=Trade%20facilitation%20involves%20a%20wide,standardised%20Customs%20procedures%20and%20practices.>
- WCO. (2023). Retrieved from WCO: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/overview/customs-procedures-and-facilitation.aspx#:~:text=Trade%20facilitation%2C%20in%20the%20WCO,avoidance%20of%20unnecessary%20trade%20restrictiveness.>
- World Bank . (2024, March 14). Retrieved from World Bank Projects: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P174485>
- World Bank. (2023). *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*. Washington, DC: World Bank.
- WTO. (2023, March). Retrieved from WTO: https://www.wto.org/english/tratop_e/dtt_e/dtt-tradfa_e.htm#:~:text=Trade%20facilitation%20%E2%80%94%20the%20simplification%2C%20modernization,for%20the%20world%20trading%20system.
- WTO OMC. (2020). *HOW DOES THE TFA CUT RED TAPE AT THE BORDER FOR EASIER TRADE?* WTO.
- Yonglei Jiang, Guanying Qiao, Jing Lu. (2020). Impacts of the New International Land–Sea Trade Corridor on the Freight Transport Structure in China, Central Asia, the ASEAN countries and the EU. *Research in Transportation Business & Management*, 35, 1-8.