

# ملخص سياسة SESRI

العدد 1 | يناير 2026

## ارتفاع تكاليف التجارة في قطر: موجز سياسات حول فجوات تيسير التجارة

د. كنان باكجي، نور خالد آل ثاني

تستهدف استراتيجية التنمية الوطنية الثالثة لدولة قطر 2023-2024 (NDS3) قطاع الخدمات اللوجستية بوصفه محزكاً استراتيجياً للنمو لدعم التنوع الاقتصادي. وعلى الرغم من الإصلاحات الموجهة والاستثمارات الكبيرة في البنية التحتية، لا تزال قطر تواجه تحديات مستمرة في خفض تكاليف التجارة وتحسين أداء قطاع الخدمات اللوجستية. حيث يُظهر تحليل اتجاهات تكاليف التجارة الثنائية والمؤشرات الدولية ارتفاع تكاليف التجارة لدى قطر مع شركاءها الرئيسيين، وركود أدائها اللوجستي مقارنةً بالدول الأفضل عالمياً والرائدة إقليمياً. ورغم إحراز قطر تقدماً في مجال تيسير التجارة، ويعزى ذلك أساساً إلى التحسينات في كفاءة الجمارك والبنية التحتية وكفاءة الخدمات اللوجستية، لا تزال هناك فجوات في مجالات الأتمتة، والتنسيق بين الجهات الحكومية، والحوكمة. ومن هذا المنطلق، يبرز موجز السياسات هذا الحاجة إلى إصلاحات أكثر جرأة وتكاملاً في مجال تيسير التجارة وتطوير الخدمات اللوجستية من أجل تحقيق أهداف استراتيجية التنمية الوطنية الثالثة، بما في ذلك رفع ترتيب دولة قطر في مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) إلى ضمن أفضل 15 دولة عالمياً.

### الخلفية العامة

وضمن استفادة أكثر من 80% من الشركات من ائتمان الصادرات، وتأمين نفاذ تفضيلي إلى أسواق تمثل اقتصاداتها 25% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. يُعدّ كل ما سبق أهدافاً طموحة للغاية تتطلب جهوداً جبارة لتحديد التحديات القائمة وتطوير حلول مبتكرة. وعليه، يهدف موجز السياسات هذا إلى تقديم بعض الرؤى حول التحديات الحالية المرتبطة بترويج التجارة وأداء الخدمات اللوجستية، والتأكيد على أهمية تبني مقاربات مبتكرة من أجل تحقيق أهداف التنمية الوطنية.

### تراجع تكاليف التجارة رغم بقائها مرتفعة

تُعدّ تكاليف التجارة محدداً حاسماً للأداء التجاري في أي دولة، وقدرتها التنافسية، واندماجها في سلاسل القيمة العالمية. وتشمل هذه التكاليف مجموعة واسعة من العوائق، بما في ذلك تكاليف النقل والخدمات اللوجستية، والتأخيرات على الحدود، والاختلافات التنظيمية التي تزيد من أسعار السلع المتداولة وتحدّ من الوصول إلى الأسواق. حيث يمكن أن يسهم خفض تكاليف التجارة بشكل كبير في تعزيز القدرة التنافسية للصادرات ودعم التنوع الاقتصادي. ولحساب متوسط تكاليف التجارة لقطر استناداً إلى قاعدة بيانات تكاليف التجارة للبنك الدولي-اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة (UNESCAP)، جرى احتساب المتوسط المرجح لتكاليف التجارة الثنائية مع نحو 30 من الشركاء التجاريين الرئيسيين خلال الفترة 2000-2022، والذين شكّلوا في المتوسط نحو 90% من إجمالي قيمة تجارة قطر. وكما هو مبين في الشكل (1)، أثبتت تكاليف التجارة المتوسطة اتجاهها تصاعدياً منذ عام 2007، وبلغت

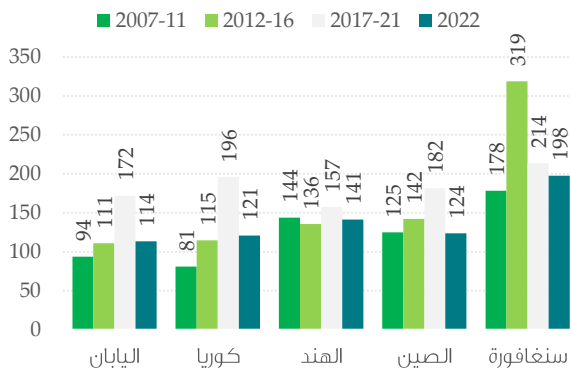
تحدّد استراتيجية التنمية الوطنية الثالثة لدولة قطر 2023-2024 قطاع الخدمات اللوجستية كأحد المحركات الاستراتيجية للنمو لدعم التنوع الاقتصادي، مستهدفةً تحقيق معدل نمو سنوي مركّب قدره 6.6% في الناتج المحلي الحقيقي للقطاع، ومعدل نمو سنوي مركّب قدره 2.4% في إنتاجية العمل. وتهدف قطر إلى ترسيخ مكانتها كمركز لوجستي عالمي من خلال توسيع النقل الجوي، وتطوير منصة منخصصة لتوزيع التجارة الإلكترونية، وتعزيز إعادة التصدير لتصل قيمته إلى 25 مليار ريال قطري، ولا سيما في مجالات الأدوية والسلع التي تتطلب سلسلة تبريد والسلع عالية القيمة. كما تسعى الاستراتيجية إلى تعزيز ترابط الشحن بين الدول، وتحسين كفاءة البنية التحتية اللوجستية، ووضع الدولة ضمن أفضل 15 دولة في مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي، وذلك بدعم من التحول الرقمي والأتمتة والإصلاحات التنظيمية الشاملة.

يُعدّ تعزيز منظومة التجارة ركيزة أساسية أخرى في استراتيجية التنمية الوطنية الثالثة لتعزيز القدرة التنافسية العالمية للدولة وقدراتها التصديرية. وتشمل مجالات الإصلاح الرئيسية تبسيط إجراءات التخليص الجمركي لتخفيف الوقت والتكاليف وأوجه القصور؛ وتوسيع مبادرات الترويج التجاري والأدوات المالية لدعم المصدّرين والحد من مخاطر المشتريين؛ بالإضافة إلى بناء روابط تجارية جديدة من خلال اتفاقيات التجارة الحرة ومعاهدات الاستثمار الثنائية وغيرها من آليات التعاون الاقتصادي. وبالتالي، تهدف قطر إلى تقليص زمن التصدير والاستيراد إلى ما بين 6 و20 ساعة،

# ملخص سياسة SESRI

بالنسبة لمعظم الشركاء، الأمر الذي يؤكد الحاجة إلى اتخاذ إجراءات فورية لتعزيز تيسير التجارة، لا سيما مع الشركاء التجاريين الرئيسيين على الأقل.

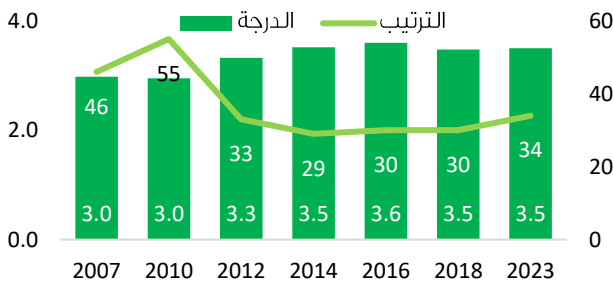
الشكل (2): تكاليف التجارة الثنائية بين قطر وشركائها التجاريين الرئيسيين



## ركود أداء الخدمات اللوجستية

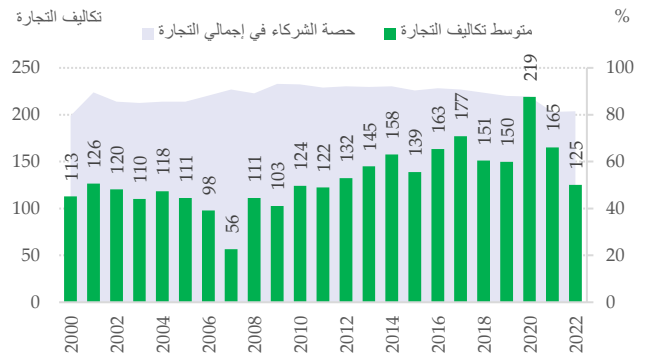
في حين تعكس تكاليف التجارة تحديات القدرة التنافسية الاقتصادية لقطر، فقد حظي تطوير قطاع الخدمات اللوجستية باهتمام خاص لتعزيز القدرة التنافسية للدولة، ومن المتوقع أن يعكس مؤشرات أكثر إيجابية. وعند التدقيق في أداء مجال الخدمات اللوجستية، يُلاحظ أن درجة قطر في مؤشر الأداء اللوجستي قد تحسّنت من 3.0 في عام 2010 إلى 3.6 في عام 2016، ويعزى ذلك أساساً إلى التحسينات في كفاءة الجمارك والبنية التحتية وكفاءة الخدمات اللوجستية. ومع ذلك، ظل الأداء الإجمالي في مؤشر الأداء اللوجستي مستقرّاً عند نحو 3.5 خلال العقد الماضي، وهو ما أدى إلى تراجع ترتيبها عالمياً إلى المرتبة 34 في عام 2023 بعد أن كانت قد بلغت المرتبة 29 في عام 2014 (الشكل 3).

الشكل 3: مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في قطر وترتيبها 2007-2023



ذروتها في عام 2020 عند مستوى 219.0، وهو ما يعكس بدرجة كبيرة الاضطرابات المرتبطة بجائحة كوفيد-19.

الشكل 1: متوسط تكاليف التجارة في قطر

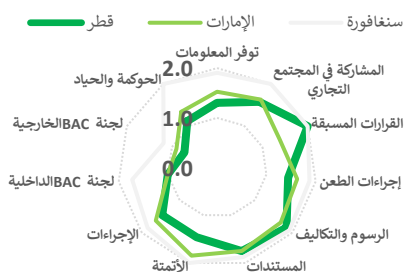


عقب عام 2020، انخفضت تكاليف التجارة بشكل ملحوظ لتصل إلى 125.3 في عام 2022، وعلى الرغم من أن هذا الاتجاه التنازلي منذ عام 2020 يعد مؤشراً واعداً، إلا أنه لا يزال أعلى من المتوسطات المسجلة قبل عام 2007، وقد يعكس قيمة مؤقتة شوهدت خلال فترة ما بعد الجائحة، في ظل الجهود الكبيرة التي بُذلت عالمياً لتخفيف القيود. لذلك، فإن ضعف تكاليف التجارة أمام الصدمات العالمية، وأهمية استدامة جهود السياسات لضمان خفضها على المدى الطويل، لا تزال من أبرز التحديات التي تواجه قطر. وبالنظر إلى تكاليف التجارة مع أكبر خمسة شركاء تجاريين محسوبة على فترات تمتد لخمس سنوات، يتبين أن متوسط تكاليف التجارة يميل إلى الارتفاع بشكل ملحوظ مع جميع الشركاء، وبشكل أكثر حدة مع اليابان وكوريا وسنغافورة، ما يشير إلى وجود عوائق أو أوجه قصور متنامية (الشكل 2). وقد شهدت التجارة مع سنغافورة ارتفاعاً حاداً خلال الفترة 2012-2016، قبل أن تنخفض إلى 214 خلال الفترة 2017-2021، ثم إلى 198 بحلول عام 2022. ونظراً لكون سنغافورة تحتل المرتبة الأولى عالمياً في مؤشر الأداء اللوجستي، يصبح من الضروري فحص أوجه القصور في تكاليف التجارة معها ومعالجتها. وبحلول عام 2022، انخفضت تكاليف التجارة مع جميع الشركاء الخمسة مقارنة بمتوسط الفترة 2017-2021، وهو ما يمكن تفسيره بالتعديلات التي أعقبت الجائحة، والتحسينات المحتملة في الخدمات اللوجستية أو الإجراءات الجمركية أو تدابير تيسير التجارة. وعلى الرغم من هذه التحسينات، فإن تكاليف التجارة في عام 2022 لا تزال أعلى من مستوياتها خلال الفترة 2007-2011

# ملخص سياسة SESRI

على مستوى المكونات الفرعية لمؤشر تيسير التجارة (TFI)، يحقق أداء دولة قطر نتائج جيدة في مجالي القرارات المسبقة (2.0) والرسوم والتكاليف (1.8)، كما أنه يعادل أداء دولة الإمارات في مجالي مشاركة المجتمع التجاري (1.6) والوثائق (1.8). ومع ذلك، يتخلف الأداء في العوامل التمكينية الأساسية للكفاءة والشفافية، مثل الأتمتة (1.5) مقارنة بـ 1.8 للإمارات و2.0 لسنغافورة)، وتوافر المعلومات (1.3) مقابل 1.5 للإمارات و1.9 لسنغافورة)، والحوكمة والنزاهة (1.1) مقابل 1.3 للإمارات و2.0 لسنغافورة). وتسجل أدنى الدرجات في قطر في مجالي التعاون مع وكالات الحدود الخارجية (BAC) (0.7) والتعاون الداخلي بين الوكالات (1.0)، وهما مجالان حاسمان لتيسير التجارة المنسق والقابل للتنبؤ (الشكل 5).

الشكل (5): المكونات الفرعية لتيسير التجارة 2022



## الحاجة إلى إجراءات أكثر جرأة

على الرغم من التحولات الإيجابية التي أحرزتها دولة قطر في مجال تيسير التجارة وإصلاح قطاع الخدمات اللوجستية، إلا أن هذا التقدم لا يزال متفاوتاً وغير كافٍ لتحقيق أهداف التنمية الوطنية الطموحة للدولة. وتشير أوجه القصور المستمرة في تكاليف التجارة، ولا سيما مع الشركاء الرئيسيين، إلى جانب حالة الركود في أداء الخدمات اللوجستية، إلى الحاجة لاتخاذ تدخلات أكثر جرأة واستهدافاً. ولسد الفجوة مع الدول الرائدة عالمياً في مجال الخدمات اللوجستية وخفض تكاليف التجارة بشكل مستدام، يتعين على قطر إعطاء الأولوية لإصلاحات أعمق في مجالات الأتمتة، والتنسيق بين الجهات الحكومية، وتبسيط الأطر التنظيمية، والمواءمة مع المعايير الدولية. تقدم توصيات السياسات الواردة أدناه خطوات عملية للنهوض بهذه الأهداف. وتبرز الحاجة إلى مزيد من البحث لفهم الأسباب الجذرية لارتفاع تكاليف التجارة والمستوى الحالي لقطاع الخدمات اللوجستية.

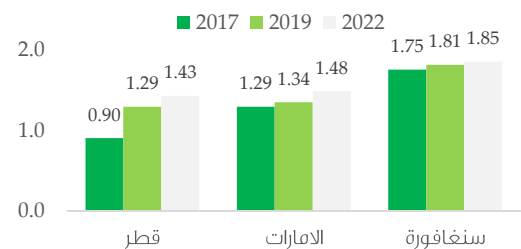
بالمقارنة مع دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى في عام 2023، تصدرت دولة الإمارات العربية المتحدة، التي تمتلك بنية تحتية لوجستية أكثر تطوراً وتتمتع بمركز عالمي كمحور للتجارة، القائمة بدرجة 4.0 وترتيب عالمي 7. وتشاركت قطر والبحرين في درجة 3.5، متقدمتين على المملكة العربية السعودية وسلطنة عمان والكويت. وعلى الرغم من أن قطر تحقق أداءً جيداً على المستوى الإقليمي، هناك حاجة إلى إصلاحات أكثر تكثيفاً في مجالات الرقمنة، والتكامل، وتيسير التجارة لتقليص الفجوة الواسعة مع دولة الإمارات. وبالمقارنة مع سنغافورة، التي تحتل المرتبة الأولى عالمياً، تظهر الحاجة لاتخاذ مبادرات أكثر ابتكاراً وجذرية لارتفاع الترتيب وتحقيق هدف قطر بالوصول إلى أفضل 15 دولة عالمياً.

إلا أن أداء قطر اللوجستي لم يترجم بعد إلى انخفاض متناسب في تكاليف التجارة، كما يظهر في ارتفاع تكاليف التجارة الثنائية مع الشركاء الآسيويين الرئيسيين. وقد تؤثر عوامل خارجية أوسع مثل الاختلافات التنظيمية، أو أوجه القصور لدى دول الشركاء، أو الاضطرابات في التجارة العالمية على تكاليف التجارة أيضاً. ومع ذلك، من الضروري ألا تعمل قطر على تحسين أداء الخدمات اللوجستية فحسب، بل ومعالجة أوجه القصور المستمرة في تكاليف التجارة، لا سيما مع الشركاء الرئيسيين. ولا بد أن يتم ذلك عن طريق إيلاء اهتمام أكبر لطرق تيسير التجارة.

## تسهيلات التجارة تتقدم على أكثر من صعيد

تشهد قطر تقدماً ملحوظاً في تحسين أنظمة تيسير التجارة لديها. ونتيجة لذلك، تحسّن متوسط أداء تيسير التجارة تدريجياً من 0.9 في عام 2017 إلى 1.4 في عام 2022، مع تحقيق تحسينات كبيرة في مجالات القرارات المسبقة، والأتمتة، وتسهيل الإجراءات الحدودية. ومع ذلك، لا يزال أداؤها متأخراً مقارنةً بدولة الإمارات العربية المتحدة الرائدة إقليمياً، ويظل أقل بشكل ملحوظ من أفضل الممارسات العالمية كما تمثلها سنغافورة (الشكل 4).

الشكل (4): الأداء المقارن لقطر في متوسط مؤشر تيسير التجارة 2022 - 2017



# ملخص سياسة SESRI

## المصادر

1. IMF International Trade in Goods (ITG) Database.  
<https://data.imf.org/Datasets/IMTS>.
2. OECD Trade Facilitation Index (TFI) Database.  
<https://www.oecd.org/en/topics/trade-facilitation.html>.
3. UNESCAP – World Bank Trade Cost Database.  
<https://www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database>.
4. World Bank Logistics Performance Index (LPI) Database.  
<https://lpi.worldbank.org/>

ومع ذلك، فإن الأدلة المعروضة في هذا الموجز تشير بالفعل إلى مجالات واضحة تستدعي اتخاذ الإجراءات اللازمة. ويُعدّ المضي قدماً في هذه الإصلاحات أمراً حاسماً لتمكين قطر من سد فجوة الأداء مع أبرز المراكز اللوجستية العالمية، وخفض تكاليفها التجارية بشكل مستدام، وتحقيق هدفها الاستراتيجي المتمثل في الانضمام إلى أفضل 15 دولة في مؤشر الأداء اللوجستي.

## التوصيات

1. أتمتة الإجراءات الجمركية والحدودية بالكامل لتمكين التجارة غير الورقية الشاملة.
2. إعطاء الأولوية لاتفاقيات التجارة الحرة واتفاقيات الاعتراف المتبادل مع الشركاء الرئيسيين لتقليل الحواجز غير الجمركية وتبسيط إجراءات التجارة عبر الحدود.
3. تحسين التعاون بين الوكالات الحدودية داخلياً وخارجياً من خلال منصات مشتركة وتبادل البيانات عبر الحدود مع الشركاء التجاريين الرئيسيين.
4. إدخال حلول الذكاء الاصطناعي وسلاسل الكتل لتتبع الشحنات وإدارة المخاطر والوثائق التجارية، بالاستفادة من الاستراتيجيات المُجربة في سنغافورة.
5. توسيع وتحديث البنية التحتية لسلاسل التبريد لخفض التكاليف للصادرات عالية القيمة والحساسة للوقت مثل الأدوية.
6. تقديم حوافز لاستثمار القطاع الخاص في البنية التحتية والخدمات اللوجستية الذكية.
7. إجراء تقييمات دورية للأثر التنظيمي للتدابير التجارية الجديدة.
8. تطوير الأنظمة ومواءمة الإجراءات لتسهيل تسليم السلع الاستراتيجية قبل المواعيد المحددة.
9. دعم أنظمة وممرات النقل متعدد الوسائط لتحقيق قدر أكبر من المرونة التشغيلية.
10. إصلاح آليات تسوية النزاعات المرتبطة بالتجارة لضمان إجراءات استئناف شفافة.
11. الاستثمار في برامج التدريب والشهادات لموظفي الجمارك ووكلاء الشحن ومدراء الخدمات اللوجستية لتحسين رأس المال البشري، إلى جانب وضع استراتيجيات للاحتفاظ بالقوى العاملة الماهرة.