



مركز الاستشارات والبحوث والتطوير
بأكاديمية السادات للعلوم الإدارية

مجلة البحوث الإدارية

Journal of Management Research

علمية - متخصصة - مُكمّمة - دورية ربع سنوية

للسنة
الحادية والأربعون

Vol. 41, No.3; Jul. 2023

عدد يوليو 2023



www.sams.edu.eg/crdc

رئيس مجلس الإدارة
أ.د. محمد حسن عبد العظيم
رئيس أكاديمية السادات للعلوم الإدارية

رئيس التحرير
أ.د. أنور محمود النقيب
مدير مركز الاستشارات والبحوث والتطوير

ISSN : 1110-225X

أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية

The Impact of Logistics Services on Trade Openness in The Arab Countries

اعداد الباحث:

محمود مجدي بربري محمد

مدرس بقسم الاقتصاد - كلية التجارة - جامعة حلوان

ملخص:

تلعب الخدمات اللوجستية دوراً هاماً في اقتصادات جميع الدول والتي تسعى إلى تحسين أدائها الاقتصادي من خلال جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وزيادة صادراتها وتوفير فرص العمل لمواطنيها، حيث تؤثر الخدمات اللوجستية على النقل والتخزين والاتصالات والتعبئة والتغليف وسلاسل الإمداد، كما أصبحت اللوجستيات عنصراً مؤثراً على التجارة الدولية بحيث تسهم في تطويرها وتوسعها بشكل مستمر.

وتهدف الدراسة إلى تقدير أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في عدد من الدول العربية للوصول إلى تأثير الخدمات اللوجستية على التجارة الخارجية للدول محل الدراسة حيث توصلت الدراسة إلى أن الخدمات اللوجستية تؤثر بشكل إيجابي على الانفتاح التجاري المتمثل في نسبة مجموع الصادرات والواردات من الناتج المحلي الإجمالي.

الكلمات الرئيسية: الخدمات اللوجستية، مؤشر الأداء اللوجستي، الانفتاح التجاري، الدول العربية.

Abstract:

Logistics services play an important role in the economies of all countries, which seek to enhance their economic performance by attracting FDI, increasing their exports, and providing job opportunities for their citizens.

Logistics services affect transportation, shipping, warehousing, storage, communications, packaging, and supply chains. Logistics has also become an influencing element on international trade, contributing to its continuous development and expansion. The study aims to assess the impact of logistics services on trade openness in a few Arab countries to estimate the impact of logistics services on the foreign trade of the countries under study.

Keywords: logistics services, logistics performance index (LPI), trade openness, Arab countries.

مقدمة:

تعرف اللوجستيات بأنها القدرة على نقل السلع والخدمات بسرعة وكفاءة وموثوقية وبتكلفة منخفضة بشكل يعمل على التخلص من المشكلات التي تنشأ خلال عملية النقل والتخزين، بما يسهم في النهاية في زيادة القدرات التنافسية للشركات وللدول على حد سواء (Hollweg. & Wong, 2009).

حيث يؤدي الاهتمام بالخدمات اللوجستية في الدول النامية إلى تقدم هذه الدول عبر سلاسل القيمة العالمية وتحولها من مجرد القيام بالعمليات البسيطة المرتبطة بالتجميع والتعبئة والتغليف إلى عمليات التصنيع للاستفادة من المزايا المرتبطة بالعمل في الدول النامية من انخفاض معدلات الأجور وتوافر المواد الخام والإعفاءات الممنوحة لتلك الدول في اتفاقيات التجارة المختلفة، وذلك لارتباط الخدمات اللوجستية بشبكات النقل والتوزيع، وأنظمة التخزين، وأجهزة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، وخدمات التعبئة والتغليف، وإدارة سلاسل الإمداد والتوريد (Hayaloglu, 2015).

وتتمثل مشكلة الدراسة في عدم وجود مفهوم شامل للوجستيات يلقي القبول العام سواء على المستوى المحلي أو الإقليمي أو الدولي، الأمر الذي أدى إلى ندرة الدراسات التطبيقية التي تقيم أثر قطاع اللوجستيات على التجارة الدولية بشكل كمي، حيث اهتم عدد كبير من الدراسات السابقة بتحليل جوانب معينة فقط من سلاسل الإمداد والتوريد وأثرها على التجارة الدولية، دون أن يكون هذا التحليل شامل لقطاع اللوجستيات بأكمله كوحدة واحدة. (Bensassi, Et al. 2015).

ويتمثل الهدف الأساسي لهذه الدراسة في دراسة أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية محل الدراسة وتحديد الوزن النسبي لهذا المتغير في الانفتاح التجاري جنباً إلى جنب مع عدد من المؤشرات الاقتصادية الأخرى التي تؤثر بشكل مباشر في الانفتاح التجاري، بالشكل الذي يسمح بتحديد المتغيرات الأساسية المحددة للأداء اللوجستي، ومن ثم الوصول لمدى تأثير الأداء اللوجستي على الانفتاح التجاري من عدمه، في الوقت الذي تولي فيه العديد من الدول أهمية متزايدة للخدمات اللوجستية سعياً لتحسين أداءها التجاري.

وبناءً على ما تقدم سيتم تقسيم الدراسة إلى عدة أجزاء، يتضمن الجزء الأول تحليل للإطار النظري الخاص بالمتغيرين الأساسيين محل الدراسة وهما الخدمات اللوجستية والانفتاح التجاري، بينما يشتمل الجزء الثاني على تحليل الأداء اللوجستي للدول محل الدراسة مع تحليل مؤشرات التجارة الخاصة

بتلك الدول، بينما يتضمن الجزء الثالث الدراسة التطبيقية التي تهدف لقياس أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية محل الدراسة.

أولاً: الإطار النظري للخدمات اللوجستية والانفتاح التجاري:

يعتبر مؤشر الأداء اللوجستي أحد أهم المؤشرات الاقتصادية إن لم يكن الأهم على الإطلاق في تحليل القدرات اللوجستية للدول، بحيث يلعب هذا المؤشر دوراً هاماً في النمو الاقتصادي والقدرات التنافسية لجميع الدول إضافة لما له من أثر على حركة التجارة من وإلى الدولة، بحيث أصبح قطاع الخدمات اللوجستية أحد القطاعات الرئيسية في التنمية الاقتصادية لأي دولة. (Arvis, Et al. 2016)

حيث إن مؤشر الأداء اللوجستي الذي طوره البنك الدولي في عام ٢٠٠٧ يعد المؤشر الأكثر شمولاً وموثوقية في قياس ومقارنة أداء الخدمات اللوجستية للدول، بشكل يؤدي إلى استغلال نتائج هذا المؤشر في تحديد احتياجات وأولويات الدول فيما يخص تطوير تلك الخدمات، كما يقدم المؤشر معلومات قيمة حول الوضع الاقتصادي للدول وذلك للشركات والمستثمرين الراغبين في العمل في تلك الدول. (Mustra, 2011)

ويتكون مؤشر الأداء اللوجستي من ستة محاور رئيسية تتمثل في: كفاءة عملية التخليص الجمركي، جودة البنية الأساسية المرتبطة بالتجارة، سهولة وتنظيم الشحنات، جودة الخدمات اللوجستية، وتتبع ومتابعة الشحنات والتزام الشحنات بمسارها الزمني. (World Bank, 2020)

وتتمثل الست مؤشرات السابقة المكون الرئيسي لمؤشر الأداء اللوجستي، بما يتضمنه من مؤشرات فرعية أخرى يتم جمعها من أكثر من ١٧٠ دولة على مستوى العالم، ومنذ إصدار هذا المؤشر في عام ٢٠٠٧ ازدادت الفجوة بشكل كبير بين الدول ذات الأداء اللوجستي المتطور والدول ذات الأداء اللوجستي المحدود خصوصاً في أوروبا وشرق آسيا، حيث أصبحت الخدمات اللوجستية قطاعاً هاماً تزداد أهميته يوماً بعد يوم، فبينما كان التركيز الأساسي منصباً على تيسير التجارة وتخفيض القيود الحدودية في ٢٠٠٧، إلا أنه عند إعداد مؤشر الأداء اللوجستي في ٢٠١٨ أصبح من الصعب فصل تلك القضايا المرتبطة بالتجارة الدولية عن مثيلاتها المرتبطة بالأداء الاقتصادي المحلي، كما أصبح صانعو السياسة ورجال الأعمال مرتبطين أكثر بالخدمات اللوجستية من حيث تطورها واستدامتها، كما اشتملت السياسات التنموية على قضايا حديثة نوعاً ما كسلاسل الإمداد الخضراء ومرونة سلاسل الإمداد للتعامل مع

الكوارث والأزمات سواء كانت مادية أو رقمية، كما حظيت قضايا مثل مهارات العاملين بقطاع الخدمات اللوجستية ومستوى تأهيلهم بمزيد من الاهتمام. (World Bank, 2018)

كما أدى التطور المستمر في نطاق الخدمات اللوجستية ومساهمتها في النمو الاقتصادي لمختلف الدول إلى تبني هذا القطاع كقطاع اقتصادي قائم بذاته في عدد من الدول، حيث وضعت عدة دول استراتيجيات وطنية أو دشنت منظمات وهيئات مستقلة لإدارة قطاع الخدمات اللوجستية مثل كندا، فرنسا، الصين، إندونيسيا، المغرب، الهند وعمان.

وقد تم اختيار المؤشرات الست الفرعية بناءً على دراسات نظرية وتطبيقية وبناءً على خبرات متراكمة لدى محترفي الخدمات اللوجستية حيث تم تقسيم الست مؤشرات إلى فئتين، تختص الأولى بالسياسات الحكومية والتشريعات المنظمة للخدمات اللوجستية وتمثل مدخلات لسلاسل الإمداد وهذه المؤشرات هي (التخليص الجمركي، البنية الأساسية، الخدمات اللوجستية)، بينما تختص الفئة الثانية بأداء مخرجات سلاسل الإمداد وهذه المؤشرات هي (سهولة وتنظيم الشحنات، وتتبع ومتابعة الشحنات، والتزام الشحنات بمسارها الزمني)، حيث يتم تجميع نتائج الدول في الست مؤشرات للوصول لمؤشر الأداء اللوجستي العام والذي يمكن من خلاله مقارنة التقدم الذي تحده الدول مع مرور الزمن أو مقارنة أداء الدول ببعضها البعض، ويتم جمع البيانات الخاصة بالمؤشرات الفرعية من خلال الشركات العاملة في الدول المختلفة في المجالات المرتبطة بشركات الشحن الدولي، والموردين، والدول المصدرة، والمستوردة لكل دولة، كما تختلف منهجية جمع البيانات بين الدول مرتفعة الدخل والدول منخفضة الدخل والدول متوسطة الدخل، كما تختلف المنهجية أيضاً بين الدول الساحلية والدول الحبيسة بالشكل الذي يضمن الحصول على أفضل عينة من النتائج التي تتسم بالاعتمادية والموثوقية من الدول وقطاع الأعمال. (World Bank, 2018)

ورغم أن مؤشر الأداء اللوجستي يعد المؤشر الأهم بين جميع المؤشرات التي تولي اهتماماً بالخدمات اللوجستية والقطاعات المرتبطة بها، إلا أنه تلقى عدد من الانتقادات بسبب منهجية إعداد المؤشر القائمة على جمع الإجابات من خلال الاستبيانات من مشغلي ومتعهدي الخدمات اللوجستية، حيث أن هذه الإجابات ربما تتسم بالانحراف والتحيز وعدم منح الدول الترتيب أو القيمة التي تستحقها برغم امتلاكها نظام لوجستي أفضل من الناحية الكمية أو الإحصائية (Beysenbaev & Dus,)

(2020)، كما أظهرت بعض الدراسات الأخرى أن مؤشر الأداء اللوجستي يتأثر بالعوامل الاجتماعية بشكل أكبر من العوامل الاقتصادية (Guner & Coskun, 2012).

أما بالنسبة لتصنيف الدول وفقاً لأدائها اللوجستي ففي عام ٢٠١٨ وهو آخر إصدار للمؤشر تصدرت ألمانيا التصنيف الدولي في مؤشر الأداء اللوجستي، تلتها السويد، ثم بلجيكا، ثم النمسا، وتحتل أوروبا المقدمة في أول ٢٠ دولة في التصنيف حيث تستحوذ على ١٢ مركز، ولا يتواجد من الدول العربية سوى دولة الإمارات فقط حيث احتلت المركز الحادي عشر في التصنيف. (World Bank, 2018)

أما بالنسبة للانفتاح التجاري فيقيس البنك الدولي الانفتاح التجاري من خلال نسبة مجموع كل من الصادرات والواردات إلى الناتج المحلي الإجمالي للدولة (Edwards, 1993)، وقد ازدادت أهمية التجارة الدولية في العقود التي تلت الحرب العالمية الثانية نتيجة فوائض الإنتاج في الدول المتقدمة، وتواجد المواد الخام والمعادن في الدول النامية التي لا تمتلك هياكل إنتاجية أو صناعية تمكنها من استغلال تلك الموارد، حيث تبادل الطرفان ما يمتلكاه، كما تسهم التجارة الدولية الحرة في تحقيق عدد من المزايا والمكاسب لجميع الأطراف المشاركة، أقله على المستوى التنظيري فمن ناحية تؤثر التجارة الحرة على ازدياد حدة المنافسة وبالتالي تحسن جودة المنتجات محل التبادل، ومن ناحية أخرى تسهم التجارة الحرة في تحسين الأداء التصديري لمعظم الدول، بالإضافة إلى الآثار الخارجية الإيجابية للتجارة الحرة المتمثلة في التخصيص الأمثل للموارد المتاحة وتحسين الهياكل الإنتاجية والاستفادة من المزايا المرتبطة باقتصاديات الحجم، إضافة لتأثيرها على احتياطات الدول المصدرة من العملات الأجنبية وتراكم رأس المال (Madkour, Mohamed & Dabees, 2020).

وترتبط الخدمات اللوجستية بالأداء التجاري للدولة من عدة أوجه، أولها تأثير تلك الخدمات على حجم التجارة حيث توصلت بعض الدراسات التطبيقية إلى وجود ارتباط بين مستوى الخدمات اللوجستية والانفتاح التجاري في عدة دول (Arvis, Et al. 2007)، بينما ربط البعض بين مؤشر الأداء اللوجستي والأداء التجاري للدول من خلال دمجها في نماذج الجاذبية الخاصة بالتجارة، حيث أظهرت الدراسات وجود علاقة بين الأداء اللوجستي للدول وحجم تجارتها (Hoekman & Nicita, 2010)، بالإضافة إلى ذلك فقد تناولت دراسات أخرى أثر الخدمات اللوجستية على القطاعات المختلفة وليس على التدفق الإجمالي للتجارة حيث وجدت تلك الدراسات أن التجارة في المكونات والأجزاء ومدخلات الإنتاج أكثر

حساسية بنسبة ٥٠٪ للتغيرات في مستوى الخدمات اللوجستية من التجارة في السلع النهائية تامة الصنع (Shepherd & Saslavsky, 2010).

ثانياً: تحليل الأداء اللوجستي للدول محل الدراسة مع تحليل مؤشرات التجارة الخاصة بتلك الدول:

بالنسبة لأداء الدول العربية في مؤشر الأداء اللوجستي فيمكن ملاحظته من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (١): متوسط الأداء اللوجستي لدول عربية مختارة في الفترة (٢٠١٢-٢٠١٨):

الدولة	الإجمالي		المؤشر		الجمركي		التخليص		البنية الأساسية		تنظيم الشحنات الدولية		جودة الخدمات اللوجستية		الشحنات تتبع وتعقب		الالتزام بالمسار الزمني		
	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	النقاط	الترتيب	
الإمارات	14	3.8	9	3.8	17	3.6	6	3.9	13	8	7	3.7	6	16	3	3.8	16	10	4.2
قطر	30	3.5	35	3.1	8	3.1	27	3.4	3	13	2	3.6	31	6	3.4	31	3	34	3.7
عمان	46	3.1	52	2.8	2	3.1	37	3.1	8	34	9	3.2	50	9	3.0	60	6	44	3.6
السعودية	52	3.0	60	2.7	38	3.1	8	3.1	38	52	5	3.0	57	5	2.9	47	9	56	3.4
البحرين	54	3.0	50	2.8	8	2.8	57	2.8	9	49	9	3.0	51	9	3.0	50	6	66	3.3
الكويت	59	2.9	57	2.7	5	2.9	50	2.9	3	62	1	2.9	63	1	2.8	66	8	59	3.3
مصر	60	2.9	65	2.6	7	2.9	55	2.9	1	59	4	2.9	55	5	2.9	64	1	67	3.3

الأردن	2.7	87	1	65	2.7	86	4	83	7	79	9	70	4	3.2
المغرب	2.6	114	6	80	2.5	75	2.8	92	9	104	7	93	9	3.0
تونس	2.5	130	7	117	2.2	115	3	113	5	80	8	76	3.2	3.2

Source: Logistics Performance Index. World Bank 2018.

يتضح من الجدول السابق والذي يمثل مؤشر مجمع لمتوسط الفترة بين ٢٠١٢ و ٢٠١٨ بحيث يتضمن الأداء اللوجستي لتلك الدول في تقرير الأداء اللوجستي لأعوام ٢٠١٢ و ٢٠١٤ و ٢٠١٦ و ٢٠١٨، حيث تم إعطاء كل سنة وزناً مختلفاً عن الأخرى بحيث تم إعطاء مؤشرات ٢٠١٢ وزناً نسبياً يساوي ٦,٧٪، بينما مؤشرات ٢٠١٤ جاء وزنها النسبي ١٣,٣٪، أما مؤشرات ٢٠١٦ فجاء وزنها النسبي ٢٦,٧٪، ومؤشرات ٢٠١٨ جاء وزنها النسبي ٥٣,٣٪، حيث إنه وفقاً لهذه الطريقة تحمل أحدث البيانات الوزن الأكبر في المؤشر المجمع بحيث تعكس آخر المستجدات في تطوير الأداء اللوجستي للدول.

ومن خلال البيانات الواردة بالجدول يتضح تفوق دولة الإمارات في جميع المؤشرات على جميع الدول العربية الأخرى، حيث جاءت في الترتيب ١٤ عالمياً، في حين أن أقرب منافسيها دولة قطر جاءت في الترتيب ٣٠ عالمياً، بحيث تفوقت هي الأخرى على باقي الدول في جميع المؤشرات، كما يتضح من الجدول أن ترتيب الدولة في المؤشر العام ينعكس على أداءها بالنسبة للمؤشرات الفرعية الستة، فنجد دولة تونس تتذيل قائمة الدول محل الدراسة في الترتيب بالنسبة للمؤشر العام كما تتذيل الترتيب في أربعة مؤشرات فرعية ولا تتفوق سوى على المغرب في متغيرين فقط هما تتبع وتعقب الشحنات ومدى التزام الشحنات بمسارها الزمني.

أما فيما يخص الأداء التجاري للدول محل الدراسة فتتسم الدول العربية بطبيعة خاصة نتيجة اعتماد بعض منها على الصادرات البترولية كمصدر أساسي للصادرات، حيث تمثل الصادرات البترولية ما يقرب من ٥٥٪ من إجمالي الصادرات في الدول محل الدراسة (Trade map, 2020)، إضافة إلى أن الدول محل الدراسة تعتبر في مجملها دول نامية وبالتالي فإن صادراتها الصناعية لا تمثل نسبة كبيرة من إجمالي الصادرات، كما أن واردات تلك الدول متنوعة ومتعددة وتتضمن عدد كبير من المنتجات

والتصنيفات والبنود الجمركية، ويمكن ملاحظة المؤشرات المرتبطة بالتجارة والخاصة بالدول محل الدراسة من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (٢): مؤشرات التجارة الدولية للدول محل الدراسة (متوسط الفترة من ٢٠٠٧-٢٠١٨):

الدولة	حجم التجارة (% من GDP)	الصادرات بالمليون دولار الأمريكي	الواردات بالمليون دولار الأمريكي	GDP بالأرقام الجارية (مليون \$)	متوسط التعريف الجمركية %	سعر صرف العملة المحلية مقابل الدولار
الإمارات	92.54	295677	25001	346519	4.19	3.67
قطر	94.72	88941	27237	152948	4.10	3.64
عمان	96.95	39267	24692	74176	3.55	3.85
السعودية	77.94	280326	130698	633971	4.05	3.75
البحرين	106.93	15446	16465	29842	4.06	0.376
الكويت	98.18	77135	27847	135935	4.08	0.289
مصر	44.86	25831	61806	246481	10.15	8.69
الأردن	110.87	7464	18618	32226	8.48	0.71
المغرب	81.57	21298	41522	100540	7.98	8.80
تونس	98.70	15950	22129	45234	14.46	1.79

Source: World Development Indicators. World Bank 2018

يتضح من الجدول السابق أن دول الخليج العربي المصدرة للبتترول حققت فائضاً في الميزان التجاري الخاص بها نتيجة زيادة صادرات البترول الخاصة بها بينما حققت الدول العربية الأفريقية والأردن عجزاً في الميزان التجاري في نفس الفترة، كما أن معظم دول الخليج العربي تربط عملتها المحلية بالدولار الأمريكي وفق سعر صرف ثابت بينما تترك مصر سعر الصرف متغيراً حسب العرض والطلب

على الدولار وإن لم يكن سعر الصرف محرراً بشكل كامل، بالإضافة إلى ذلك فهناك تباين كبير بين الدول محل الدراسة فيما يخص حجم التجارة في كل دولة ونسبته إلى الناتج المحلي الإجمالي، إلا أن أقل دولة في هذه النسبة كما يتضح من الجدول هي مصر حيث تصل نسبة التجارة من الناتج المحلي الإجمالي إلى ٤٤,٨٦٪ من الناتج المحلي الإجمالي، رغم المزايا المتعلقة بالموقع الجغرافي لمصر والاتفاقيات التجارية المتعددة التي تدخل مصر طرفاً فيها، ولا يعود هذا الأمر إلى انخفاض الأرقام الخاصة بالتجارة فقط وإنما يرجع أيضاً لارتفاع قيمة الناتج المحلي الإجمالي مقارنة بالدول الأخرى محل الدراسة عدا السعودية والإمارات، إلا أن هذا الارتفاع في حجم الناتج المحلي الإجمالي غير مقترن بارتفاع نصيب الفرد من الناتج لزيادة عدد السكان في مصر عن باقي الدول، أما بالنسبة للواردات فمعظم الدول التي حققت فائضاً في الميزان التجاري تتميز بمتوسط تعريفية جمركية أقل مقارنة بمصر والأردن والمغرب وتونس، ورغم هذا الأمر فقد حققت تلك الدول عجزاً في ميزانها التجاري ولم تؤثر التعريفية الجمركية المرتفعة نوعياً في تخفيض هذا العجز، وبالنسبة للبحرين فيزيد إجمالي حجم التجارة عن الناتج المحلي الإجمالي لها نتيجة زيادة وارداتها عن صادراتها واعتمادها على الواردات الغذائية والأجهزة الكهربائية والأدوات ومعدات الإنتاج المستوردة إضافة لاستيرادها كميات كبيرة من البترول الخام من المملكة العربية السعودية، بينما تتمثل صادراتها في المنتجات البترولية والأمونيوم.

ثالثاً: الدراسة التطبيقية لتقدير أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية:

في ضوء الدراسات التطبيقية والأطر النظرية التي تناولت تأثير الخدمات اللوجستية والأداء اللوجستي للدول والأقاليم المختلفة على الانفتاح التجاري فسيتم تقسيم الدراسة التطبيقية إلى ثلاثة نماذج مختلفة أولها يقيس أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول محل الدراسة، وحيث أن درجة الانفتاح التجاري تتأثر بكل من حجم الصادرات وحجم الواردات ونسبتهما من الناتج المحلي الإجمالي، ولما كان وضع الدول العربية من حيث حجم الصادرات والواردات مختلفاً حيث تتواجد الدول البترولية التي تتجاوز قيمة صادراتها قيمة وارداتها، كما هناك بعض الدول الأخرى التي تفوق وارداتها صادراتها بشكل قد يجعل مؤشر الانفتاح التجاري وحده غير كافي في التحليل، وبالتالي فسيتم قياس أثر الخدمات اللوجستية على صادرات الدول محل الدراسة في النموذج الثاني، كما سيتم قياس أثر الخدمات اللوجستية على واردات الدول محل الدراسة في النموذج الثالث، وذلك باستخدام برنامج Eviews 12.

وقد اعتمدت الدراسة على سلسلة بيانات مقطعية لعدد ١٠ دول هي: (الإمارات، السعودية، البحرين، الكويت، قطر، عمان، الأردن، مصر، المغرب، تونس) في الفترة بين ما بين ٢٠٠٧ و٢٠١٨، كما تم استخلاص البيانات من قاعدة بيانات البنك الدولي، وقد تم اختيار تلك الدول دون غيرها لعدة أسباب منها أن دول مثل مصر والسعودية والإمارات وعمان والمغرب تتسم بكونها تمثل نقاط تجارية هامة في الشرق الأوسط، كما تتسم دول مثل الكويت وقطر والسعودية والإمارات بكونها نقاط هامة فيما يخص صناعة البترول والغاز الطبيعي بما يمثل أهمية عالمية لتلك الدول، بالإضافة لتنافس عدة دول مثل مصر وتونس والمغرب والأردن على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة الموجهة لأوروبا للاستفادة من مزايا انخفاض الأجور في تلك الدول ولتوافر الأيدي العاملة بكثافة.

وقبل البدء في تقدير النماذج الثلاث، تم إخضاع البيانات لاختبارات جذر الوحدة Unit root للتأكد من سكونها وجاءت نتيجة الاختبارات لتؤكد سكون البيانات واستقرارها، كما تم التأكد من أن البواقي في النماذج الثلاث تتبع التوزيع الطبيعي من خلال اختبار Normality من خلال اختبار Jarque-Bera test وجاءت النتائج كما يلي:

جدول رقم (٣): Jarque-Bera tests

Models	Statistic	Sig.
Model 1	.537	.764
Model 2	0.1598	0.923
Model 3	2.628	0.269

وقد أظهرت النتائج أن قيمة (sig) P-value أكبر من ٠,٠٥، للنماذج الثلاث وبالتالي فإن البواقي تتبع التوزيع الطبيعي.

كما تم التأكد من عدم وجود المشكلات القياسية مثل الارتباط الخطي المتعدد Multicollinearity وبحساب معامل تضخم التباين بين المتغيرات المستقلة اتضح عدم تخطي أي منهم قيمة ١٠ بما يعني أن البيانات الخاصة بالمتغيرات المستقلة لا تعاني من مشكلة الارتباط الخطي المتعدد

جدول رقم (٤): Variance Inflation Factor

independent variables	VIF
LPI	1.537438
AVERAGE_TARIFF_RATE	1.533725
GDP	1.970117
FDI_NET_INFLOWS_CURRENTUSD	1.672768
POPULATION_GROWTH	1.233315
EXCHANGE_RATE	1.230160

كما تم التأكد من خلو النماذج من مشكلة الارتباط الذاتي أو Autocorrelation من خلال اختبار Durbin-Watson test حيث جاءت النتائج كما يلي:

جدول رقم (٥): Durbin-Watson Test

Models	Durbin-Watson
Model 1	1.840701
Model 2	1.832695
Model 3	1.819520

ويتضح من النتائج السابقة وقوع قيمة اختبار Durbin-Watson بين ١,٧ و ٢,٣ أي أن النماذج الثلاث لا تعاني من مشكلة الارتباط الذاتي.

وقد تم تحديد النماذج القياسية الثلاث بناءً على الدراسات التطبيقية السابقة بالإضافة لأطر النظرية التي تناولت محددات الانفتاح التجاري وذلك للوصول لأنسب نموذج يتضمن أعلى قوة تفسيرية ممكنة.

بالنسبة للنموذج الأول فسيتم استخدام النموذج القياسي التالي في عملية التقدير على الدول محل الدراسة لتقدير أثر الأداء اللوجستي على الانفتاح التجاري:

$$\text{TRADE_OPENESS} = C_1 + C_2 \text{LPI} + C_3 \text{AVERAGE_TARIFF_RATE} + C_4 \text{GDP} \\ + C_5 \text{FDI_NET_INFLOWS_CURRENTUSD} + C_6 \text{POPULATION_GROWTH} + \\ C_7 \text{EXCHANGE_RATE} + e$$

حيث:

- **TRADE_OPENESS**: يمثل المتغير التابع وهو الانفتاح التجاري في الدول محل الدراسة وتم حسابه من خلال مجموع الصادرات والواردات ونسبتهما من الناتج المحلي الإجمالي.
- **LPI**: يمثل متغير مستقل يعبر عن مؤشر الأداء اللوجستي في الدول محل الدراسة ومن المتوقع أن يكون معامل هذا المتغير موجباً ليعكس الأثر الإيجابي لتطور مستوى الخدمات اللوجستية على تشجيع التجارة متمثلة في الصادرات والواردات وبالتالي تحسن مؤشر الانفتاح التجاري.
- **GDP**: يمثل متغير مستقل يعبر عن الناتج المحلي الإجمالي بالدولار الأمريكي ومقوماً بالأسعار الجارية ولا يمكن الجزم بطبيعة إشارة هذا المتغير حيث يتوقف أثره على الانفتاح التجاري على حجم التجارة من ناحية ونمو الناتج المحلي الإجمالي من ناحية أخرى.
- **FDI_NET_INFLOWS_CURRENTUSD**: يمثل متغير مستقل يعبر عن صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بالدولار الأمريكي وبالأسعار الجارية من ميزان المدفوعات.
- **POPULATION_GROWTH**: متغير مستقل يعبر عن معدل نمو السكان السنوي.
- **EXCHANGE_RATE**: متغير مستقل يعبر عن متوسط سعر الصرف السنوي للعملة المحلية أمام الدولار الأمريكي.
- **e**: حد الخطأ العشوائي.
- كل من C_1 ، C_2 ، C_3 ، C_4 ، C_5 ، C_6 ، C_7 معاملات يتم تقديرها من خلال النموذج. وبعد تقدير النموذج جاءت النتائج كالتالي:

Independent Variable	Coefficien	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	21.20423	50.17586	-0.422598	0.6743

LPI	50.08973	16.71933	2.995918	0.0042
	-			
AVERAGE_TARIFF_RATE	0.401110	1.059740	-0.378498	0.7066
	-7.94E-			
GDP	11	2.23E-11	-3.559093	0.0008
FDI_NET_INFLOWS_CURRE				
NTUSD	1.25E-09	9.56E-10	1.311318	0.1954
	-			
POPULATION_GROWTH	1.553444	1.218668	-1.274706	0.2080
	-			
EXCHANGE_RATE	3.833160	0.967043	-3.963795	0.0002

R-squared 0.502081

Adjusted R-squared 0.445712

Prob(F-statistic) 0.000001

Prob (Wald F-statistic) 0.000046

بتحليل نتائج التقدير السابقة يتضح أن:

- إشارة المعلمة C_2 جاءت موجبة لتعكس الأثر الإيجابي والعلاقة الطردية بين تحسين مؤشر الأداء اللوجستي والانفتاح التجاري في الدول محل الدراسة، كما جاءت قيمة t المحسوبة لتؤكد معنوية متغير الأداء اللوجستي في النموذج.

أما بالنسبة للنموذج الثاني فسيتم استخدام النموذج القياسي التالي في عملية التقدير على الدول محل الدراسة لتقدير أثر الأداء اللوجستي على نسبة الواردات من الناتج المحلي الإجمالي:

$$\begin{aligned} \text{EXPORTS_PERCEANTAGE_GDP} &= C_1 + C_2 \text{ LPI} + C_3 \\ \text{AVERAGE_TARIFF_RATE} &+ C_4 \text{ GDP} + C_5 \\ \text{FDI_NET_INFLOWS_CURRENTUSD} &+ C_6 \text{ POPULATION_GROWTH} + C_7 \\ &e + \text{EXCHANGE_RATE} \end{aligned}$$

حيث:

EXPORTS_PERCEANTAGE_GDP: متغير تابع يمثل نسبة الصادرات من الناتج المحلي الإجمالي، وباقي المتغيرات كما هي في النموذج الأول.

وبعد تقدير النموذج جاءت النتائج كالتالي:

Variable	Coefficien			
	t	Std. Error	t-Statistic	Prob.
	-			
C	27.33663	22.80927	-1.198488	0.2361
LPI	32.34952	6.934676	4.664893	0.0000
	-			
AVERAGE_TARIFF_RATE	0.820168	0.594420	-1.379777	0.1734
	-2.92E-			
GDP	11	1.47E-11	-1.986658	0.0521
FDI_NET_INFLOWS_CURRE				
NTUSD	6.05E-10	4.70E-10	1.287550	0.2035
	-			
POPULATION_GROWTH	0.147301	0.690447	-0.213341	0.8319

EXCHANGE_RATE 2.485980 0.659707 -3.768310 0.0004

R-squared 0.566864

Adjusted R-squared 0.517830

F-statistic 11.56058

Prob(F-statistic) 0.000000

وبتحليل نتائج التقدير السابقة يتضح أن:

- إشارة المعلمة C_2 جاءت موجبة لتعكس الأثر الإيجابي والعلاقة الطردية بين تحسين مؤشر الأداء اللوجستي وصادرات الدول محل الدراسة، كما جاءت قيمة t المحسوبة لتؤكد معنوية متغير الأداء اللوجستي في النموذج.

أما بالنسبة للنموذج الثالث فسيتم استخدام النموذج القياسي التالي في عملية التقدير على الدول محل الدراسة لتقدير أثر الأداء اللوجستي على نسبة الواردات من الناتج المحلي الإجمالي:

$$\text{IMPORTS_PERCENTAGE_GDP} = C_1 + C_2 \text{LPI} + C_3 \text{AVERAGE_TARIFF_RATE} + C_4 \text{GDP} + C_5 \text{FDI_NET_INFLOWS_CURRENTUSD} + C_6 \text{POPULATION_GROWTH} + C_7 \text{EXCHANGE_RATE} + e$$

حيث:

IMPORTS_PERCENTAGE_GDP: متغير تابع يمثل نسبة الصادرات من الناتج المحلي الإجمالي، وباقي المتغيرات كما هي في النموذج الأول.

وبعد تقدير النموذج جاءت النتائج كالتالي:

Included observations: 60

Variable	Coefficien		t-Statistic	Prob.
	t	Std. Error		
C	6.132382	21.13934	0.290093	0.7729
LPI	17.74021	6.426970	2.760275	0.0079
AVERAGE_TARIFF_RATE	0.419059	0.550901	0.760678	0.4502
GDP	-5.01E-	11	1.36E-11	-3.6741590.0006
FDI_NET_INFLOWS_CURRE NTUSD	6.48E-10	4.35E-10	1.490107	0.1421
POPULATION_GROWTH	-	1.406143	0.639898	-2.1974490.0324
EXCHANGE_RATE	-	1.347180	0.611408	-2.2034070.0319

R-squared0.357428

Adjusted R-squared0.284684

F-statistic4.913509

Prob(F-statistic)0.000463

وبتحليل نتائج التقدير السابقة يتضح أن:

- إشارة المعلمة C_2 جاءت موجبة لتعكس الأثر الإيجابي والعلاقة الطردية بين تحسين مؤشر الأداء اللوجستي وواردات الدول محل الدراسة، كما جاءت قيمة t المحسوبة لتؤكد معنوية متغير الأداء اللوجستي في النموذج.

ملخص ونتائج الدراسة والتوصيات:

من خلال الطرح السابق يمكن الوصول إلى أن مستوى الخدمات اللوجستية معبراً عنه بمؤشر الأداء اللوجستي له تأثير إيجابي معنوي على الانفتاح التجاري في الدول محل الدراسة، فرغم اختلاف الهياكل الاقتصادية للدول محل الدراسة إلا أنها تتوافق فيما بينها في بعض المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، كما تتنافس تلك الدول فيما بينها وبين بعضها على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتمثل كل منها وجهة للاستثمارات في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا كما تقع معظمها في الإقليم الجغرافي ذاته، ونظراً لطبيعة تقدير وحساب مؤشر الانفتاح التجاري القائمة على نسبة مجموع الصادرات والواردات من الناتج المحلي الإجمالي فقد تكون قيمة المؤشر مرتفعة لأكثر من سبب، أولهما زيادة كبيرة في واردات الدولة، أو زيادة كبيرة في صادرات الدولة خصوصاً الدول البترولية، أو ربما يكون المؤشر ذي قيمة مرتفعة لارتفاع قيمة كل من الصادرات والواردات آنياً، وهي حالات تتوافر جميعها في الدول محل الدراسة حيث أن الدول العربية المصدرة للبترول مثل السعودية وقطر والإمارات والكويت وعمان تمتلك فائضاً تجارياً ضخماً نتيجة زيادة صادراتها عن وارداتها، بينما تمتلك مصر والمغرب والأردن وتونس عجزاً تجارياً نتيجة زيادة وارداتها عن صادراتها، ولا يوجد سوى البحرين التي تمتلك قيمتين للصادرات والواردات مقاربتين لبعضهما، وبالتالي تم تقدير أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري بشكل عام في الدول محل الدراسة، كما تم تقدير أثر الخدمات اللوجستية مرة أخرى على كل من نسبة الصادرات ونسبة الواردات من الناتج المحلي الإجمالي في الدول محل الدراسة.

وتوصلت الدراسة إلى أن تأثير الخدمات اللوجستية إيجابياً على كافة المستويات من حيث الانفتاح التجاري بشكل عام والصادرات والواردات بشكل منفصل لكل منهما، وهو ما يظهر الأهمية الكبرى للقطاع اللوجستي في حركة التجارة العالمية بالإضافة لأهميته الخاصة بالدول محل الدراسة التي

تقع في موقع متوسط بين أوروبا وآسيا وأفريقيا وامتلاك معظم هذه الدول لاحتياطات بترولية وغاز طبيعي بكميات ضخمة تمثل أهمية كبيرة في التجارة الدولية.

إضافة إلى ذلك فقد مثلت الطفرة الحديثة في الخدمات اللوجستية وتطور قطاع النقل والشحن أهمية متزايدة نتيجة تخفيض تكلفة الشحن بشكل عالمي نتيجة الشحن النمطي في خطوط منتظمة وبكميات كبيرة، كما أن تطور سلاسل القيمة العالمية واشتراك جميع دول العالم فيها أسهم بشكل كبير في زيادة معدلات التجارة العالمية وزيادة معدل الصادرات، وهو ما يترتب عليه مزيد من الحاجة إلى قطاع لوجستي قوي يمتلك موانئ مجهزة، وانتظام زمني وفني في خطوط الشحن، وسرعة في عملية إنهاء الإجراءات الخاصة بالموانئ، سواء في ميناء الشحن أو ميناء الوصول، إضافة إلى سرعة إنهاء إجراءات التخليص الجمركي.

وفي ضوء ما سبق توصي الدراسة بتطبيق الإجراءات التالية التي تعمل على تحسين الأداء اللوجستي في الدول محل الدراسة:

١- الالتزام بالتطبيق الفعلي لتخفيض القيود غير التعريفية (measures Non-tariff) لأدنى درجة ممكنة وتخفيض التدخل البشري قدر الإمكان في العمليات الخاصة بالتخليص الجمركي، وهو ما تنص عليه مبادئ ومواثيق منظمة التجارة العالمية، ووضع آليات سريعة لفض النزاع الذي قد ينشأ نتيجة الخلاف على القيمة الجمركية للصفقات التجارية، بالإضافة إلى تسريع إجراءات التخليص الجمركي والتحول لميكنة معظم المعاملات الخاصة بالتخليص الجمركي الذي يعتبر ضمن محددات الأداء اللوجستي للدول.

٢- التركيز على إنشاء مناطق لوجستية بعدد من الحوافز الاستثمارية بالقرب من الموانئ الرئيسية لتسهيل العمليات الخاصة بإعادة التصدير والخدمات الخاصة بالتعبئة والتغليف والتوزيع والتخزين وذلك لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

٣- أظهرت التجارب الدولية أن عدد الموانئ البحرية في حد ذاته يعتبر غير مؤثر على حركة التجارة وقوامها الأساسي وإنما التجهيزات والأرصفت التي يمتلكها الميناء هي العنصر الأهم في منظومة الموانئ، حيث أن الموانئ الرئيسية في أوروبا هي هامبورج بألمانيا وروتردام بهولندا ومع ذلك يقومان بخدمة التجارة الأوروبية بأكملها في الوقت الذي تمتلك فيه المنطقة الاقتصادية الخاصة بمحور قناة السويس وحدها ستة موانئ، بشكل يؤكد أن العبرة ليست بعدد الموانئ وإنما بمستوى تجهيزات وخدمات الميناء وقدراته الاستيعابية وحجم أرصفته وعمق غاطسها وقبل كل

ذلك حجم التجارة في الميناء وفي المدن المتاخمة له، وهو ما يجب التركيز عليه في تطوير الخدمات اللوجستية في الدول محل الدراسة حيث يتم اختيار ميناء واحد أو اثنين بحد أقصى في كل دولة لتطويرهم وتحسين مستوى خدماتهم، والعمل على تسريع إنهاء الإجراءات الخاصة بانتظار السفن في الموانئ والأرصفة.

٤- العمل على جذب استثمارات أجنبية تمتلك قيمة مضافة محلية كبيرة، حيث أن الخدمات اللوجستية المتطورة قد تؤدي إلى زيادة مؤشر الانفتاح التجاري من خلال جذب استثمارات صناعية ولكن أنشطتها تمتلك قيمة مضافة منخفضة للغاية وتركز على العمليات البسيطة المرتبطة بالتجميع والنقل والتعبئة والتغليف وبالتالي تزيد صادرات الدولة وتزيد وارداتها أيضاً نتيجة أن هذه الصادرات تعتمد على مدخلات مستوردة بالكامل وبالتالي يزيد مؤشر الانفتاح التجاري ولكن بتأثير منخفض للغاية على ميزان التجارة، ولا يعني هذا أن تلك الاستثمارات تؤثر سلباً على الأداء الاقتصادي للدولة وإنما يعني تنويع الاستثمارات وتوطين التكنولوجيا داخل الدولة والعمل على جذب صناعات تمتلك مكون محلي أكبر نسبياً.

هوامش الدراسة:

- 1- Hollweg, C. and Wong, M. (2009). "Measuring regulatory restrictions in logistics services." ERIA Discussion Paper Series 14, 2009. P3.
- 2- Hayaloglu, P. (2015). The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 5(2), 523-530.
- 3- Bensassi, S., Marques-Ramos, L., Martinez-Zarzoso, I. & Suarez, S. (2015). Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation Research, Part A: Policy and practice*, 72, PP47-61.
- 4- Arvis, J.F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., Raj, A. and Naula, T. (2016). *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, The World Bank, 76 p.
- 5- Mustra, M. A. (2011) "Logistics Performance Index, connecting to compete 2010." In UNESCAP Regional Forum and Chief Executives Meeting, site-resources. worl-dbank.org.
- 6- *International LPI | Logistics Performance Index". World Bank*. Retrieved 2020-12-20.
- 7- World Bank. (2018). *Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators*. 2018 The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, p7.
- 8- Ibid, p59.
- 9- Beysenbaev, R.; Dus, Y. (2020), "Proposals for improving the Logistics Performance Index", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 36 (1): 34–42, doi:10.1016/j.ajsl.2019.10.001.
- 10-Guner, S.; Coskun, E. (2012), "Comparison of impacts of economic and social factors on countries' logistics performances: a study with 26 OECD countries" (PDF), *Research in Logistics and Production*, 2 (4): 329–343.
- 11-*International LPI | Logistics Performance Index". World Bank*. (2018).
- 12-Edwards, Sebastian. (1993). "Openness, trade liberalization, and growth in developing countries." *Journal of Economic Literature* 31, no. 3, pp.1358-1393.
- 13-Madkour, T., Mohamed, S., Dabees, A. (2020). The impact of logistics performance index on trade openness in Africa. *International Journal of Management and Applied Science*, ISSN: 2394-7926. Volume-6, Issue-7, Jul-2020, <http://iraj.in>.
- 14-Arvis, J. F., M. Mustra, J. Panzer, L. Ojala, and T. Naula.(2007). *Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, D.C.: The World Bank.

-
- 15-Hoekman, B., and A. Nicita. (2010). "Assessing the Doha Round: Market Access, Transactions Costs, and Aid for Trade Facilitation." *Journal of International Trade and Economic Development* 19(1): 65-79.
- 16-Saslavsky, D., and B. Shepherd. (2010) Forthcoming. "Facilitating International Production Networks: The Role of Trade Logistics."
- 17-Burange, L. G., Rucha R. Ranadive, and Neha N. Karnik. "Trade Openness and Economic Growth Nexus: A Case Study of BRICS." *Foreign Trade Review* 54, no. 1, pp.1-15, 2019.
- 18-Trade map calculations, www.trademap.org, 2022.