



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

الاداء اللوجيستي وتنمية الصادرات في الدول العربية

دراسة قياسية للفترة 2007-2018م

تحت إشراف الأستاذ:

د. عبيدي عبد القادر

إعداد الطلبة:

- قافي نجاة

- قمولة البشير

- كنيوة نريمان

لجنة المناقشة:

رئيسا

أستاذ محاضر "أ" جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

د. غانية نذير

مشرفا ومقررا

أستاذ محاضر "أ" جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

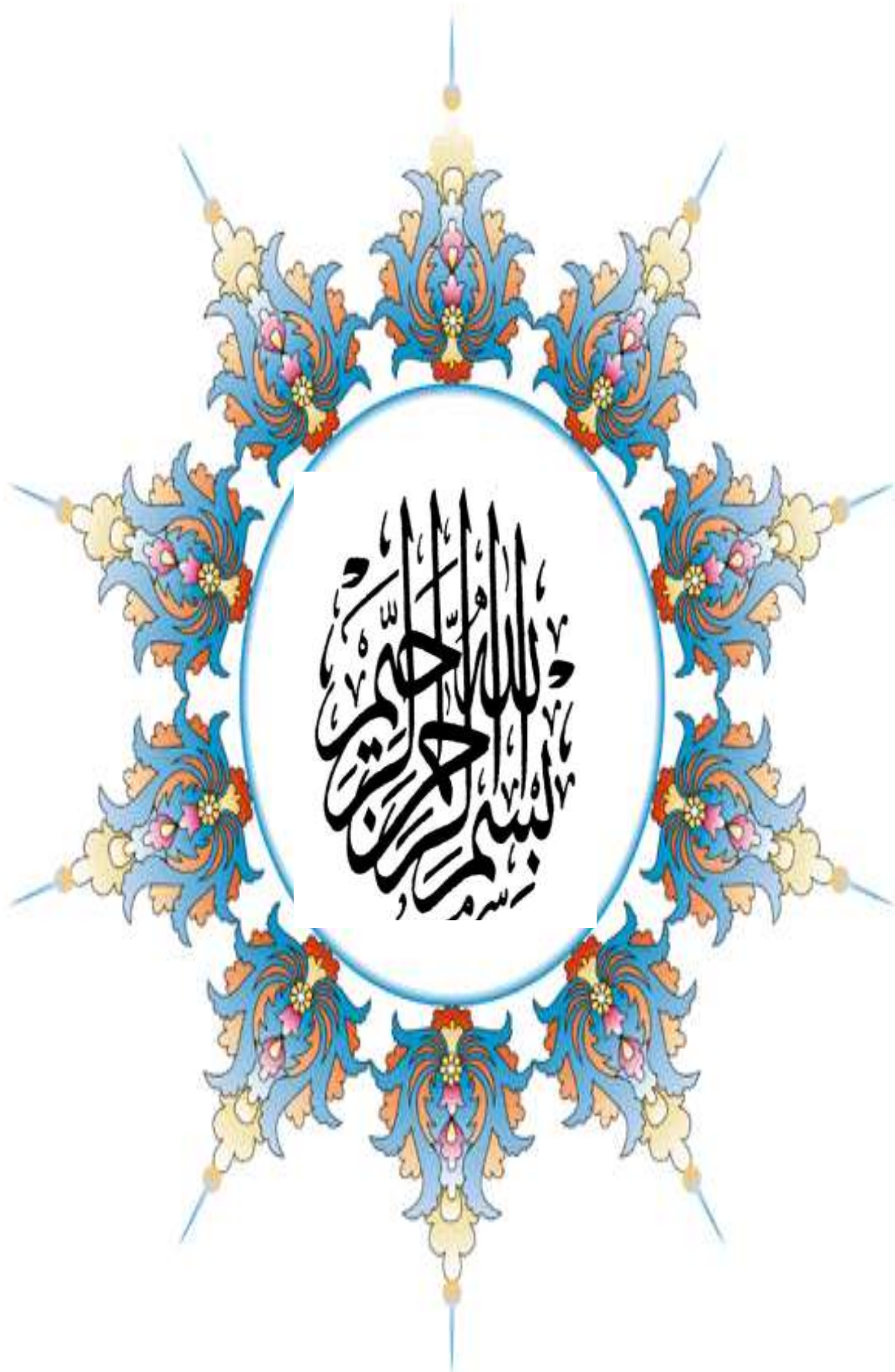
د. عبيدي عبد القادر

مناقشا

أستاذ محاضر "أ" جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

د. محلوس زكية

السنة الجامعية: 2021/2020



شكر وتقدير

إن الشكر والحمد لله كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم
سلطانه، نشكره ونحمده حمدا كثيرا مباركا فيه على
جزيل عطائه وعلى كل ما أنعم به وفضله علينا أن
وفقنا لإتمام هذا البحث، ونسأله تعالى أن ينفع به،
راجين منه عز وجل التوفيق والسداد في باقي
مشوارنا البحثي.

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد
على الله عليه وسلم تسليما كثيرا.

إن من حسن أدب المرء الاعتراف لأهل الفضل
بفضلهم، وعليه نتوجه

بجزيل الشكر والامتنان إلى الأستاذ المؤطر
الفاضل الدكتور عبيدلي عبد القادر من جامعة
الوادي والأستاذ الفاضل شعوبي محمد فوزي
والبروفيسور بختي إبراهيم من جامعة ورقلة الذين
ساعدونا في إنجاز هذا العمل، وإلى جميع
الأساتذة الذين درسونا.

الإهداء

بسم الله والحمد والشكر لله رب العالمين الذي بنعمته تتم
الصالحات الحمد لله الذي بتوفيق وتسهيل منه جل وعلاه
أكملت مسيرتي الدراسية
أهدي ثمرة جهدي إلى تاج عزي وزاد دينتي إلى أعلى ما لدي
في الدنيا أي الغالية أطال الله في عمرها وألبسها تاج الصحة
والعافية وإلى روح أبي الطاهرة رحمه الله وجعل مثواه الجنة
ياارب
إلى سند ظهري ومصباح حياتي أخوتي الأعزاء مسعود وعماد
وسفيان
والي رفيق دربي زوجي عبد السلام
الي من تحلو بالاخاء وتميزوا بالوفاء والعطاء الي ينابيع الصدق
الصافي الي من معهم سعدت صديقات العمر خنساء و هناء
وأسماء وتبر ورائيا
ولا أنسى الصديقة والأخت التي بفضلها أتممت هذي الدراسة
القيمة نجاة قاتي
وكذا زميلي بشير قمولة
وإلى كل زملاء وزميلات الدفعة الدراسية

كنية نريمال

الإهداء

إلى من قال فيها تعالى: "و قضي ربك ألا تعبدوا إلا إياه
و بالوالدين إحسانا"
لله سبحانه نعمة الخلق والإيجاد وللوالدين بإذنه نعمة التربية
و الإيلاء و بهذا
أهدي ثمرة هذا العمل إلى منبع الحنان والحب والنفس
الرحيمة والحنونة أعز ما أملك في هذا الوجود والتي أكرمني
الله من أجلها خيرا و بركة أمي العزيزة أطال الله في عمرها
دون أن ننسى الوالد رحمه الله و إلى جميع إخوتي منيرة،
رشيد، نعيمة ، سلوى ، حورية، عزوز.
أهدي ثمرة هذا العمل إلى زوجي الكريم بوخريص عبد
القادر و إلى الكنكوتة "جنى" أطال الله في عمرها
إلى جميع الزملاء في الجامعة تخصص مالية و تجارة دولية
2021/2020
وكل الزملاء في المهنة بالمفتشية العامة للمالية على الخصوص
المفتش الجهوي طالب محمد، زميلتي بلمعدي إبتسام
وإلى كل من عاشرتهم بإخلاص ومحبة
و شكر

قاضي نجاة

الإهداء

أولاً وقبل ذكر فضل الآخرين نشكر المولى عز وجل الذي وفقنا لإتمام هذا العمل، يسعدنا أن نقدم أيضاً ثمرة جهدنا إلى الوالدين الكريمين على جهودهم معنا طيلة سنين دراستنا أثابهم الله عنا خير الثواب ورزقهم جنات النعيم، وإلى كل عائلتنا الكبيرة أو الصغيرة .
ويسرنا أن نتقدم بجزيل الشكر للأستاذ المشرف "عبيدلي محمد القادر" على مجهوداته المبذولة.

ونتقدم بالشكر إلى جميع الزملاء والمدرسين الذين تشاركنا معهم سنوات الدراسة بجلوها ومرها، وإلى كل من عاشرتهم بإخلاص ومحبة وشكر.
والسلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته .

البشير قمولة



المُلخَص



المخلص

تهدف الدراسة إلى تحديد أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول العربية خلال الفترة الممتدة من 2007 إلى 2018، بالتطبيق على مجتمع مكون من واحد وعشرون دولة عربية مصنفة إلى دول نفطية ودول غير نفطية، ولتحقيق هدف الدراسة تم تحليل بيانات الفترة إحصائياً باستخدام برنامج SPSS، وقد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة طردية بين الأداء اللوجستي والصادرات في الدول العربية، وهو ما يؤكد على أن الاتجاه للاعتماد على تطوير الخدمات اللوجستية لدعم قطاعات التصدير للدول العربية سيكون له مردود إيجابي مستقبلاً، من خلال تعزيز استخدام التكنولوجيا ووسائل الرقمنة الحديثة في تطوير اللوجيستيات.

الكلمات المفتاحية: مؤشر الأداء اللوجستي، الصادرات، الدول العربية، النفطية، غير النفطية.

Abstract:

The study aims to determine the impact of logistical performance on export development in Arab countries from 2007 to 2018, applying to a community of twenty-one Arab countries classified as oil and non-oil countries, and to achieve the objective of the study period data was statistically analyzed using SPSS, the study found a direct relationship between logistical performance and exports in Arab countries, which confirms that the trend to rely on the development of logistics services to support the export sectors of Arab countries will have a positive impact in the future, by enhancing the use of technology and modern digitization methods in the development of logistics.

Key words: logistics performance index, exports, Arab countries, oil, non-oil.

الفهارس والمختصرات



الصفحة	فهرس المحتويات
-	البسمة
I	الشكر
II- IV	الإهداء
V	الملخص
VI-VII	الفهرس
VIII	فهرس الجداول والأشكال
IX	قائمة الملاحق
X	قائمة الرموز والاختصارات
أ- و	المقدمة
1	الفصل الأول الإطار المفاهيمي للأداء اللوجستي وتنمية الصادرات
2	تمهيد الفصل الأول
3	المبحث الأول: مفاهيم نظرية حول الأداء اللوجستي وتنمية الصادرات
3	أولاً: الخدمات اللوجستية ومؤشر الأداء اللوجستي
3	1- الخدمات اللوجستية
5	2- مؤشر الأداء اللوجستي
6	3- مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية مكوناته، منهجية إعداده ومستوياته
6	3-1- مكونات مؤشر الأداء اللوجستي
7	3-2- منهجية وكيفية حساب مؤشر الأداء اللوجستي
9	ثانياً: تنمية الصادرات، المحددات والتحديات الصادرات
9	1- المحددات التي تؤثر على الصادرات
9	1-1- المحددات التي تؤثر على الصادرات في جانب العرض
10	1-2- المحددات التي تؤثر على الصادرات في جانب الطلب
11	2- تحديات الصادرات
11	2-1- سياسة تحفيز وتشجيع الصادرات العربية
11	2-2- مستقبل الصادرات العربية
12	ثالثاً: العلاقة بين الأداء اللوجستي والصادرات
12	1- الجمارك وتنمية الصادرات
13	2- الوقت والصادرات
13	المبحث الثاني: الدراسات السابقة
13	أولاً: الدراسات السابقة
20	ثانياً: تقاطعات الدراسة الحالية مع الدراسات التطبيقية السابقة
22	خلاصة الفصل الأول
23	الفصل الثاني «الدراسة الميدانية»: أثر الأداء اللوجستي على الصادرات في الدول العربية خلال الفترة 2007-2018

24	تمهيد الفصل الثاني
25	المبحث الأول: وصف عينة الدراسة
25	أولاً: تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الدول العربية خلال الفترة 2007-2018
27	1- الدول النفطية
28	2- الدول غير النفطية
30	ثانياً: تطور الصادرات في الدول العربية خلال الفترة 2007-2018
31	1- الدول النفطية
33	2- الدول غير النفطية
35	المبحث الثاني: تقدير أثر الأداء اللوجستي على الصادرات في الدول العربية
35	أولاً: تحديد متغيرات النموذج
35	1- تحديد متغيرات النموذج والمعطيات المجمعة
36	2- الاختبارات والأدوات الإحصائية والبرامج المستخدمة في معالجة المعطيات
40	ثانياً: بناء النموذج وتقدير النماذج
40	1- الاختبارات الإحصائية والقياسية
45	2- نتائج تقدير النماذج
50	ثالثاً: تفسير نتائج التحليل
52	خلاصة الفصل الثاني
54	الخاتمة
59	قائمة المراجع
62	قائمة الملاحق

فهرس الجداول

8	منهجية اختيار مجموعة البلدان للمجيبين على المسح	الجدول 1
26	تطور الأداء اللوجستي في الدول العربية النفطية وغير النفطية في الفترة الممتدة ما بين 2007-2018	الجدول 2
31	تطور نسبة الصادرات إلى اجمالي الناتج المحلي في الفترة 2007-2018	الجدول 3
36	متغيرات الدراسة ومصادر البيانات	الجدول 4
38	الإحصاء الوصفي لبيانات الدول النفطية وغير النفطية	الجدول 5
41	معامل الارتباط بالدول النفطية Correlations	الجدول 6
42	معامل الارتباط بالدول غير النفطية Correlations	الجدول 7
43	اختبار تجانس المتغيرات (Test of Homogeneity of Variances (Oneway)	الجدول 8
44	تحليل المتغيرات ANOVA	الجدول 9

الصفحة	فهرس الأشكال	
7	أبعاد مؤشرات الأداء اللوجستي	الشكل 1
27	تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الدول العربية النفطية في الفترة الممتدة ما بين 2007-2018	الشكل 2
29	تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الدول غير النفطية خلال الفترة 2007-2018	الشكل 3
32	تطور نسبة الصادرات الى اجمالي الناتج المحلي في الدول العربية النفطية للفترة 2007-2018	الشكل 4
34	تطور نسبة الصادرات الى اجمالي الناتج المحلي في الدول العربية غير النفطية للفترة 2007-2018	الشكل 5

قائمة الملاحق

مقارنة الأداء الأعلى لـ LPI لمناطق البنك الدولي مع مناطق العالم	الملحق 01
مؤشر الأداء اللوجستي المجمع للدول العربية للفترة ما بين 2007 – 2018	الملحق 02
مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2007	الملحق 03
مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2010	الملحق 04
مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2012	الملحق 05
مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2014	الملحق 06
مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2016	الملحق 07
مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2018	الملحق 08

قائمة الرموز والاختصارات

LPI	Logistics Performance Index	مؤشر الأداء اللوجستي
EAEU	Eurasian Economic Union	دول الاتحاد الاقتصادي الأوروبي الآسيوي
ESCWA	Economic and Social Commission for Western Asia	الأمم المتحدة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا
EXP	Export	الصادرات
CUS	Customs	الجمارك
INF	Infrastructure	البنية التحتية
INTSH	International Shipments	الشحنات الدولية
LOQA	Logistics Quality and Competence	وجودة الخدمات اللوجيستية
TKTC	Tracking and Tracing	التتبع والتعقب
TIM	Timeliness	لتوقيت

المقدمة



المقدّمة

في المرحلة الحالية من التنمية العالمية، تعتبر السوق الدولية نظاماً عالمياً لتبادل السلع والخدمات بين البلدان من خلال عمليات التصدير والاستيراد. كما هو الحال في أي سوق لكن على نطاق عالمي، حيث تتواجد تنافسية بين المشاركين في السوق، في هذه الحالة، تحتاج البلدان العربية لرفع القدرة التنافسية الاقتصادية العالمية من أجل الولوج في هذه السوق التنافسية لهذا كان لابد من وضع تقييمات عالمية لقياس أداء الخدمات اللوجستية على مستوى الدول ومدى فعالية الأنظمة الداعمة لها من بينها مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، من إنتاج البنك الدولي، أجيليتي للأسواق الناشئة مؤشر النقل والإمداد (AEMLI)، استخبارات النقل (2018)، تم إنتاجه من قبل شركة أجيليتي اللوجستية، والقدرة التنافسية العالمية مؤشر "ركيزة البنية التحتية" (GCII) صادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي شواب وسالا إي مارتن (2017).

كما تتأثر الخدمات اللوجستية الحديثة بشكل كبير بعمليات العولمة والتدويل باعتبارها جزءاً محورياً في الاقتصاد، بينما تشكل الصادرات المقياس الدال على تنافسية التجارة العالمية بين الدول، إذ تمثل قضية التصدير محورياً أساسياً في رسم السياسات الاقتصادية لكونها مصدر هام لتدفقات النقد الأجنبي مما شكل الحاحاً للفت انتباه الدول لضرورة خلق أنظمة لوجستيات دولية وسلاسل توريد عالمية على السوق الدولي من أجل تنمية اقتصاداتها وعولمة الأعمال عبر هذه الأنشطة اللوجيستية.

المشكلة الرئيسية:

وبناء على ما سبق نطرح الإشكالية التالية:

ما هي انعكاسات الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول العربية؟

الأسئلة الفرعية:

من التساؤل الرئيسي السابق يمكننا أن نُثير مجموعة من الأسئلة الجزئية تسهيلاً للإجابة عن المشكلة

الرئيسية:

1 ما مدى مساهمة مؤشر الأداء اللوجستي في زيادة مستوى الصادرات في الدول العربية.

② ما مدى مساهمة مؤشر الأداء اللوجستي في زيادة مستوى الصادرات في الدول العربية غير النفطية؟

③ ما مدى مساهمة مؤشر الأداء اللوجستي في زيادة مستوى الصادرات في الدول العربية النفطية؟

فرضيات الدراسة:

وكإجابة مؤقتة على التساؤلات السابقة نعتد الفرضيات الآتية:

- ① العلاقة بين مؤشر الأداء اللوجستي والصادرات في الدول العربية علاقة طردية.
- ② يرتبط مؤشر الأداء اللوجستي بزيادة مستوى الصادرات في الدول العربية غير النفطية.
- ③ يرتبط مؤشر الأداء اللوجستي بزيادة مستوى الصادرات في الدول العربية النفطية.

مبّررات اختيار الموضوع:

- ارتباط الموضوع بالتخصّص والرغبة في دراسة موضوع حديث كموضوع الخدمات اللوجستية.
- الرغبة في محاولة الإسهام في إثراء رصيد الجامعة بدراسة مختلفة حول موضوع الأداء اللوجستي.

أهداف الدراسة وأهميتها:

1. أهداف الدراسة: نسعى إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- ◆ محاولة الإلمام بأهم المفاهيم النظرية الخاصة بالأداء اللوجستي وعلاقته بترقية الصادرات في الدول العربية.
- ◆ يهدف البحث الى معرفة ما إذا كان هناك علاقة بين الاداء اللوجستي وحجم الصادرات في الدول العربية، خاصة التي شهد مؤشر ادائها اللوجستي تطورا، كالإمارات العربية المتحدة وقطر.

♦ محاولة التمييز بين الدول النفطية وغير النفطية من خلال اعتبار الصادرات غير النفطية في التحليل في الدول العربية النفطية، وبالتالي الاجابة على الاشكالية الرئيسية للموضوع:

2. أهمية الدراسة: تم تناول موضوع مؤشر الأداء اللوجستي وأثره على تنمية الصادرات

بالدول العربية نظرا للاعتبارات الآتية:

- حاجة الدول العربية لتنويع الصادرات وبناء بنية تحتية ملائمة لتحقيق الجودة والتنافسية في مجال الخدمات اللوجستية.
- المكانة والأهمية التي تحتلها الخدمات اللوجستية في التجارة الدولية.
- الحياة الاقتصادية وما تتطلبه من تقنيات حديثة في مجال اللوجستيات من أجل دفع عجلة النمو الاقتصادي.
- سعي الدول العربية لتقليص الفجوة بينها وبين الدول المتقدمة في شتى المجالات لا سيما في مجال اللوجستيات.

الإطار الزمني والمكاني:

إن الدراسة الميدانية أو ما يسمى بدراسة الحالة، تفرض علينا تحديد الإطار الزمني التي سُدرس خلاله متغيرات البحث، والإحصائيات والمعطيات اللازمة؛ مع تحديد المناطق التي ستشملها الدراسة ومن ثمّ فإنه:

- ♦ **زمنياً:** تشمل الدراسة الميدانية الفترة الممتدة من العام: 2007 إلى العام: 2018، نظرا لتوفر البيانات والإحصاءات خلال الفترة الممتدة ما بين 2007 و2018.
- ♦ **مكانياً:** فقد وقع اختيارنا على 21 دولة عربية. وكان اختيارنا تقيدا بعنوان الدراسة المنوط بنا.

المنهج والأدوات المستخدمة:

تحددت المناهج البحثية التي سنعتمدها في بحثنا بناء على طبيعة وطريقة معالجة الإشكالية الرئيسية؛ وقد اعتمدنا على منهجية IMRAD للإجابة عن إشكالية الدراسة الرئيسية والإشكاليات الفرعية ومن ثم فرضيات الدراسة. وتبعاً لذلك اعتمدنا مجموعة من عدة مناهج بحثية، أهمها:

① **المنهج الوصفي:** يعتمد هذا المنهج على وصف الظاهرة، حيث حاولنا وصف الأجزاء النظرية المتعلقة بموضوعات الخدمات اللوجستية، مؤشرات الأداء اللوجستي والصادرات في الدول العربية وأليات تنميتها، كما سهل لنا هذا المنهج ضبط متغيرات الدراسة استعانة بالأدبيات النظرية والدراسات السابقة في الموضوع.

② **المنهج التاريخي:** يتعلق تطبيق هذا المنهج بتتبع ظاهرة معينة وفقا لتطور تاريخي عادة ما يركز على الإطار الزمني للدراسة؛ حيث ركزنا على الإسهامات التاريخية في بناء النظريات والدراسات في موضوع الخدمات اللوجستية، هذا من جهة الشق النظري؛ أما من شق دراسة الحالة فقد تتبعنا تطور متغيرات الدراسة تاريخيا بدءا بسنة 2007 إلى غاية 2018.

③ **المنهج التقويمي:** حيث استخدمنا منهج التقويم لتحديد وتثمين أهم الجوانب الإيجابية الناتجة عن استخدام مؤشر الأداء اللوجستي في قياس أداء الدول العربية النفطية وغير النفطية في مجال الأنشطة اللوجستية ومدى دقة هذا المؤشر في القياس.

④ **المنهج التحليلي:** استعانة بأسلوب دراسة الحالة؛ استخدمنا المنهج التحليلي بهدف قياس العلاقة بين مؤشر الأداء اللوجستي وتنمية الصادرات؛ واستعملنا في ذات المنهج أدوات التحليل الإحصائي والقياس الاقتصادي وتطبيقها على الدول محل الدراسة.

صعوبات الدراسة:

إن عملية الإنشاء - لا سيما البحثية منها- تكتنفها مصاعب عدة بدءا بطبيعة الموضوع وتشعباته وصولا لتشابك الأهداف المراد تحقيقها من وراء ذلك. وما أضاف علينا ضغطاً في إنجاز بحثنا هو التشعب الكبير لموضوع اللوجستيات وإلزامية الحصول على معلومات دقيقة من أجل الاحاطة بالموضوع محل الدراسة، ضيق الوقت، شح المراجع والمعلومات باللغة العربية، وعدم كفاية الموارد والإمكانات، لا سيما عدم التمكن في مجال استخدام برامج القياس المعتمدة كبرامج SPSS وEViews.

محتوى الدراسة:

قسمنا المذكرة إلى فصلين، وُسِمَ الأوّل بالإطار المفاهيمي للأداء اللوجستي الصادرات في الدول العربية، ويندرج تحته مبحثين، المبحث الأول تضمن المفاهيم النظرية حول الأداء اللوجستي وتنمية الصادرات، أما المبحث الثاني فتضمن الدراسات السابقة.

وخصصنا الفصل الثاني للدراسة التحليلية الذي عالجنا فيها أثر الأداء اللوجستي على صادرات الدول العربية، وقد وصفنا في المبحث الأول متغيرات الدراسة وتطوراتها حيث عنوناه بالأداء اللوجستي والصادرات في الدول العربية مع مراعاة التمييز بين الدول العربية النفطية وغير النفطية أما المبحث الثاني فقد خصصناه للدراسة الإحصائية وتحديد الطريقة والأدوات، ومجتمع الدراسة وضبطنا فيه المتغيرات والمعطيات المجمّعة والاختبارات والأدوات الإحصائية والبرامج المستخدمة في معالجة المعطيات؛ كما حاولنا فيه تقدير النماذج ومناقشة وتحليل النتائج.

أمّا خاتمة بحثنا فقد ضمناها ما توصلت إليه الدراسة من نتائج مدعمين إيّاها باقتراحات نظرية وأخرى عملية علّها تكون إضافة علمية وعملية في هذا المجال.

وما التوفيق والسداد إلا من عند الله وحده.



الفصل الأول

الإطار المفاهيمي للأداء اللوجستي



والصادرات في الدول العربية

تمهيد

من خلال هذا الفصل سيتم التطرق إلى الأدبيات النظرية المتعلقة بالخدمات اللوجيستية وتنمية الصادرات وابرار أهميتها، وتوضيح العلاقة بينهما وكذلك عرض بعض الدراسات التطبيقية السابقة التي تتقاطع مع الدراسة الحالية.

ويتضمن هذا الفصل مبحثين:

- ✓ المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للأداء اللوجستي وتنمية الصادرات
- ✓ المبحث الثاني: الأداء اللوجستي وتنمية الصادرات - الدراسات التطبيقية

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي للأداء اللوجستي وتنمية الصادرات

يشير مصطلح لوجستيات التجارة إلى الأنشطة الضرورية لنقل البضائع من المنتجين إلى المستهلكين مثل النقل والتخزين، والتخليص الجمركي، وأنظمة التمويل والمدفوعات، وتعتبر لوجستيات التجارة بمثابة شريان الاقتصاد لأي دولة حيث يساهم تحسين الأداء اللوجستي في زيادة حجم التجارة وتحقيق تنوع في الصادرات وزيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر وبالتالي زيادة مستويات النمو الاقتصادي المحقق.

أولاً: الخدمات اللوجستية ومؤشر الأداء اللوجستي.

1. الخدمات اللوجستية

1.1 مفهوم الخدمات اللوجستية

تعرف اللوجستية بالعربية فَنُ السَّوْقِيَّات، هو فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق، فمن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد وتصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي.¹

وتتضمن اللوجستيات: تجميع المعلومات، النقل، الجرد، التخزين، المعالجة المادية والتغليف (الصندقة). في عام ١٩٩١ عرّف مجلس إدارة السَّوْقِيَّات - وهي منظمة تجارية أسست في الولايات المتحدة الأمريكية - بأنها "عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين الضروري المؤثر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الإستهلاك من أجل إرضاء متطلبات المستهلك" وبذلك حصرت هذه المنظمة تعريف السَّوْقِيَّات أو (اللوجستية) بمجال الأعمال،

بينما عرفها معجم أوكسفورد للغة الإنكليزية بأنها: "فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائط.

¹ مركز المعلومات العرفية الشرقية، كتاب الخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط، 2008، ص 3-4.

أن تطبق اللوجيستيات في مجال الأعمال كمفهوم يقوم على: إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفعالية من مرحلة المادة الخام الى مرحلة الإستهلاك النهائية وبما يحقق رضا العميل وزيادة ربحية المنتج.

قد سهل تطبيقها في عمليات التفكك الرأسي على مستوى الصناعة والتكامل الأفقي والرأسي على النطاق العالمي أي أنها ساهمت في إرساء دعائم عولمة الإنتاج والتجارة بل وفي صياغة النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل.

أخيراً فأن المنظومة اللوجستية تشمل على العديد من الأنشطة: مثل الشراء والتخزين والنقل والمناولة والتعبئة والتغليف وخدمة العملاء وجدولة طلبات المنتجات.

ولعل أهم ما يميز إدارة هذه الأنشطة في الإطار اللوجستي هي ضرورة التنسيق والتكامل بين هذه الأنشطة، ذلك بهدف توفير المنتجات وخدمات العملاء في الوقت والمكان المناسبين وبالحالة وبالشكل المرغوب فيه بما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمنظمة وزيادة أرباحها.

يعتبر الشراء والتخزين من الأنشطة الرئيسية في النظام اللوجستي، ذلك لأن الشراء يوفر احتياجات المنظمة من المواد الخام والمعدات ومستلزمات الإنتاج، وأن الخبراء يقدرون أن نحو ٥٠% من مشكلات الجودة التي تتعرض لها الشركات سببها ضعف إدارة الشراء. كما أن تكلفة التخزين تؤثر بدرجة كبيرة على هيكل التكاليف الكلية وبالتالي على الربحية ولا يقتصر دور المخازن على مجرد حفظ وحماية المواد والمنتجات بل يمتد إلى رفع كفاءة الأموال المستثمرة في المخزون وضمان تدفق المنتجات إلى السوق لتحقيق أكبر حجم مبيعات ودعم المركز التنافسي للمنظمة.

2.1 أهمية الخدمات اللوجستية:

أصبحت الخدمات اللوجستية جزءاً مهماً وحيوياً في سلسلة التوريد، كما أنها هامة ومفيدة للشركات المصنّعة والعملاء، فإذا اعتمدت على الخدمات اللوجستية في عملك ستوفر المال والوقت وستقدّم خدمة وبضائع أفضل للعملاء، وتتلخّص أهمية الخدمات اللوجستية فيما يلي: خدمات أفضل: إذا كنت صاحب شركة ستساعدك الخدمات اللوجستية على تقديم خدمات أفضل لعملائك، فهذه الخدمات تجعل الشركات تسعى جاهدة لتحسين أوقات التسليم وزيادة كفاءة المنتجات، كما تمنحك التعامل المباشر مع عملائك مما يجعلك شركة منافسة قوية، ولتقدّم خدمة أفضل للعملاء يجب أن تحصل على مستلزمات المنتجات في الوقت المحدد وتشحنها إلى عملائك في أسرع وقت ممكن. زيادة الشفافية في سلسلة التوريد: تتيح لك شركات الخدمات اللوجستية تواصلًا فعليًا مع سلسلة التوريد لتعرف ما يحدث في كل مرحلة من مراحل عملها وتعرف البيانات التاريخية وتحلّل

الأحداث وتلقي نظرة على كيفية تحسين المنتجات وتجنب المشاكل وحلّها، هذه الميزة تمكنك من تقديم خدمات أفضل للعملاء والشركاء التجاريين. تحسين الكفاءة وتقليل التكاليف: إذا حصلت على إدارة لوجستية جيدة ستقلل من تكاليفك وتزيد من كفاءة منتجاتك وخدماتك، فيمكنك توفير التكلفة والحفاظ على انخفاض النفقات بمراقبة كيفية إدارة كل شيء. تحقيق عائد أكبر: إذا حسّنت من الخدمات اللوجستية في شركتك فستحقق إيرادات أعلى، إذ يمكنك جذب المزيد من الأعمال، كما أن الاستعانة بشركات الخدمات اللوجستية يتيح لك مزيداً من الوقت لتعالج المشاكل في منتجاتك أو تحسّنها وبالتالي ستقدم منتجات ذات جودة أعلى للعملاء وستحصل على رضاهم.¹

2. مؤشر الأداء اللوجستي LPI:

مؤشر الأداء اللوجستي Logistics Performance Index هو أحد المؤشرات الدولية التي تستخدم لقياس التحسن في مستوى الأداء اللوجستي المحقق.

حيث ينعكس التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي على تنافسية الدولة، وبالتالي تحسن مستوى النمو الاقتصادي المحقق، ويهدف مؤشر الأداء اللوجستي إلى قياس قدرة الدولة على تحقيق:²

- خفض التكاليف: حيث ترتبط التكاليف اللوجستية ردياً مع المسافة، وبالتالي فإن تحسين الأداء اللوجستي يؤدي إلى خفض التكاليف وزيادة حجم التجارة وتحسين التنافسية.

- خفض الزمن: حيث يرتبط بتحسين الأداء اللوجستي حدوث خفض في الزمن اللازم للتخليص الجمركي وزيادة حجم التجارة نتيجة زيادة قدرة الشركات على دخول أسواق تصدير جديدة، وقد أشارت أحد الدراسات أن خفض زمن التخليص الجمركي بنسبة 70% يؤدي إلى حدوث زيادة في التجارة بنسبة تتراوح بين 2%-20%.

- زيادة الاعتمادية: وذلك من خلال زيادة القدرة على الاستمرارية في أداء الخدمة وزيادة درجة الموثوقية.

- زيادة المرونة: من خلال زيادة قدرة الشركات على الاستجابة للاحتياجات العملاء فيما يتعلق بالصادرات والواردات.

- زيادة السلامة: وذلك من خلال زيادة مستوى الأمن والسلامة لكافة عناصر المنظومة اللوجستية والمتمثلة في البضائع والموارد البشرية والبنية الأساسية.

1 - <https://www.amco-group.co.uk/why-is-logistics-management-important/>

2 - جمعية الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية مكوناته ومنهجية إعداداته ومستوياته، الدورة الثامنة عشر، البند 7، 20-21 ديسمبر، 2017، ص 4.

- زيادة الأرباح: حيث يؤدي تحسن الأداء اللوجستي إلى خفض التكاليف من خلال تحقيق الكفاءة وزيادة العوائد المالية المحققة من المنظومة اللوجستية.
- زيادة تنافسية الشركات: نتيجة تحسن الأداء اللوجستي خاصة وأن قصور المنظومة اللوجستية يشكل عقبة أمام الشركات.
- زيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر: حيث يؤدي تحسن الأداء اللوجستي إلى زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر.
- زيادة النمو الاقتصادي المحقق: نتيجة زيادة القيمة المضافة المحققة في القطاع اللوجستي، بالإضافة إلى زيادة حجم التوظيف والاستثمار في البنية الأساسية، وبالتالي زيادة حجم التجارة وهو ما يؤدي في النهاية إلى زيادة النمو الاقتصادي المحقق.

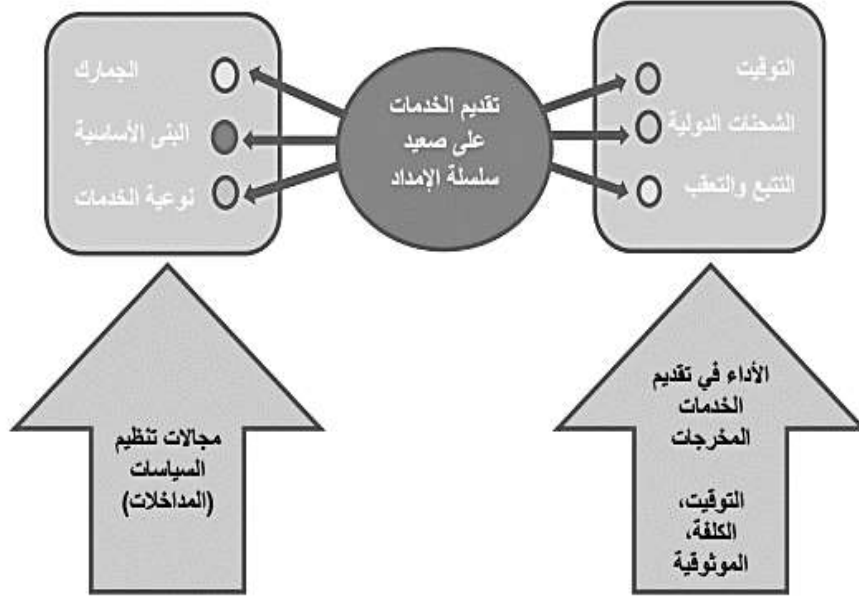
3. مؤشر الأداء اللوجستي مكوناته، منهجية إعداده ومستوياته

1.3. مكونات مؤشر الأداء اللوجستي:

- ويأخذ مؤشر الأداء اللوجستي قيمة تتراوح بين (درجة واحدة وخمسة درجات)، فكلما اقتربت قيمة المؤشر من القيمة واحد دل ذلك على انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي للدولة، أما إذا اقتربت قيمة المؤشر من القيمة 5 فيدل على التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي، ويتكون مؤشر الأداء اللوجستي من 6 مؤشرات فرعية هي:¹
- 1- مؤشر جمركي ويعكس الكفاءة في عمليات التخليص الجمركي عبر الحدود.
 - 2- مؤشر البنية الأساسية ويعكس جودة البنية الأساسية للتجارة وخدمات النقل.
 - 3- مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية ويعكس كفاءة مشغلي النقل والمخلصين الجمركيين وكفاءة عمليات الشحن.
 - 4- مؤشر سهولة ترتيب الشحنات ويعكس سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
 - 5- مؤشر التتبع والتعقب ويعكس القدرة على تتبع وتعقب الشحنات.
 - 6- مؤشر التوقيت ويعكس الكفاءة في توصيل الشحنات في الأوقات المحددة والمتوقعة.
- ويوضح الشكل رقم 01 أبعاد مؤشرات الأداء اللوجستي في شكل المدخلات الرئيسية لسلسلة الامداد والنتائج.

¹ - خالد هاشم عبد الحميد، لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، المجلد الحادي والعشرون، العدد الثاني، أبريل 2020

الشكل رقم 01: أبعاد مؤشرات الأداء اللوجستي



La source: Jean-François Arvis and others, Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators (Washington, D.C., The International bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2012), p.7

2.3. منهجية وكيفية حساب مؤشر أداء الخدمات اللوجستية:

يبدأ المسح بأسئلة عن عمل المجيب على المسح، وعن المستوى التنظيمي، وعدد الموظفين في الشركة، وما إلى ذلك (للأسئلة من 1 إلى 9). ويُحسب المؤشر الدولي في الجزء الأول من المسح الأسئلة من (10 إلى 15) ويرتب كل مجيب ثماني أسواق خارجية حسب العناصر الرئيسية الستة للأداء اللوجستي. ويستند اختيار البلدان الثمانية إلى أهم أسواق الصادرات والواردات في بلد المجيب وبشكل عشوائي. أما البلدان غير الساحلية، فيستند اختيارها إلى البلدان المجاورة لها، التي تشكل جزءاً من الجسر البري الذي يربط البلدان غير الساحلية بالأسواق الدولية¹

¹ جمعية الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق الذكر، ص 6

الجدول رقم 1: منهجية اختيار مجموعة البلدان للمجيبين على المسح

المجيبون من البلدان المرتفعة الدخل	المجيبون من البلدان المتوسطة الدخل	المجيبون من البلدان المنخفضة الدخل	
بلدان مختاران عشوائياً من قائمة بأسماء أهم خمسة بلدان شريكة في التصدير، وأهم خمسة بلدان شريكة في الاستيراد + أربعة بلدان مختارة عشوائياً، واحد من كل مجموعة:	أهم ثلاثة بلدان شريكة في التصدير + أهم بلد شريك في الاستيراد + أربعة بلدان مختارة عشوائياً، واحد من كل مجموعة:	أهم خمسة بلدان شريكة في التصدير + أهم ثلاثة بلدان شريكة	المجيبون من البلدان الساحلية
أ- أفريقيا	أ- أفريقيا ب- شرق وجنوب ووسط آسيا ت- أمريكا اللاتينية ث- أوروبا باستثناء وسط آسيا وبلدان ج- منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية		
أ- أفريقيا ب- شرق وجنوب ووسط آسيا ت- أمريكا اللاتينية ث- أوروبا باستثناء وسط آسيا وبلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية + بلدان مختاران عشوائياً من المجموعات:	أهم بلدان شريكة في التصدير + أهم بلد شريك في الاستيراد + عشوائياً، واحد من كل بلدان مختاران مجموعة:	أهم أربعة بلدان شريكة في التصدير + أهم بلدين شريكين في الاستيراد + بلدان يشكلان جسراً برياً	المجيبون من البلدان الغير ساحلية
أ)، (ب)، (ت)، (ث)	أ- أفريقيا، وشرق وجنوب ووسط آسيا، وأمريكا اللاتينية ب- أوروبا باستثناء وسط آسيا وبلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية		

المصدر: جمعية الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الدورة الثامنة عشر، 20-21 ديسمبر 2017.

تكون الإجابة على المسح عبر الإنترنت. ويستخدم محرك الشبكة طريقة العينة العشوائية للحصول على أكثر ما يمكن من الإجابات من البلدان الناقصة التمثيل. وصمم محرك مسح عام 2014 لتحديد مجموعة من البلدان

للمجيبين على المسح الخاضعين لقواعد محددة، بالاستناد إلى منهجية الاختيار المبينة في الجدول رقم 1.

يوجز أداء قطاع اللوجستيات. ويدمج البيانات عن ويشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الدولي مقياساً عناصر الأداء الرئيسية الستة في مقياس إجمالي واحد. ولا يقدم بعض المجيبين معلومات عن العناصر الستة جميعها، لذلك، تملأ القيم الناقصة بالاستقراء، فيستعاض عنها بمتوسط قيمة الاستجابة عن كل سؤال بعد تعديله بمتوسط الانحراف عن متوسط البلد في الأسئلة التي أجيب عليها.

- ولحساب المؤشر الدولي، يتم ضرب المجاميع المعدلة لكل عنصر من العناصر الستة بوزنه، (0.40 تقريباً) ثم تجمع، مع الإشارة إلى أن هذا الوزن قد أعطي لكل مؤشر أصلي عند حساب المؤشر الدولي. ونظراً لتشابه أوزان العناصر الستة، يصبح المؤشر الدولي أقرب إلى متوسط بسيط لهذه المؤشرات الستة.

ثانياً: تنمية الصادرات، المحددات والتحديات

1- المحددات التي تؤثر على الصادرات

تتمثل المحددات المؤثرة في صادرات الدول العربية فيما يلي: ¹

1-1- المحددات التي تؤثر على الصادرات في جانب العرض

من خلال التعرض لبعض الدراسات التي تناولت هذه النقطة أمكننا التوصل إلى أهم المحددات التي تؤثر في جانب العرض للصادرات وهي كالتالي - :

- سعر الصرف الحقيقي من المعروف أن انخفاض سعر الصرف للعملة المحلية لدولة ما يؤدي إلى انخفاض أسعار صادراتها في الأسواق الدولية مما يؤدي لزيادة الطلب عليها.

- الناتج القومي الإجمالي لقد أهتمت العديد من الدراسات بتوضيح العالقة بين الناتج والصادرات وجاءت أغلبها موضحة وجود أثر إيجابي للناتج على الصادرات. كما أكدت بعض الدراسات على أن العالقة تسير في الاتجاهين

- الاستثمار الأجنبي المباشر يعد الاستثمار محفز جيد لنمو الصناعات وبشكل كبير إذا كان يهدف إلى تطوير الميزة النسبية لصناعة معينة والتوجه بها للأسواق الخارجية ومن ثم تشجيع التصدير. وهو ما أكدته تجارب بعض الدول في جنوب شرق آسيا والتي تؤكد على أن الاستثمار يعد أداة قوية في تشجيع الصادرات

- القوة العاملة أن الإنتاج يعتمد بشكل مباشر على العمالة وبشكل خاص العمالة الماهرة إذا ما تعلق الأمر بالصناعات التصديرية التي ترتبط ببعض المعايير الدولية التي تصعب من المنافسة دولياً.

¹ هبة الله محمد أحمد اسماعيل، أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول النامية، المقالة 9، المجلد 35، عدد متخصص في العلوم الاقتصادية - العدد 1، الشتاء

-الادخار للادخار تأثير كبير علي الصادرات وإن لم يكن ذلك بشكل مباشر. حيث أن ارتفاع معدلات الادخار تساهم في انخفاض سعر الفائدة وبالتالي تعزيز فرص الاستثمار الذي يعد المعّدي الأكبر للصادرات والصناعات التصديرية.

-التصنيع إن الاعتماد علي المنتجات الزراعية قد أدى إلي تذبذب في المخرجات ذلك بسبب العوامل الطبيعية. على العكس من الإنتاج الصناعي الذي يتميز بالاستقرار إلي درجة كبيرة- .شبكات الاتصالات مع الحاجة إلي إنجاز العمليات التجارية في أقل وقت أصبحت الحاجة لمرافق الاتصالات وتوسيع مداها أمر هام جدا.

-شبكات الاتصالات مع الحاجة إلي إنجاز العمليات التجارية في أقل وقت أصبحت الحاجة لمرافق الاتصالات وتوسيع مداها أمر هام جدا

-تكاليف الإنتاج إن التكلفة هي العنصر الرئيسي المحدد لسعر السلعة وكذلك ربحية النشاط التجاري .وبشكل خاص أسعار الصادرات نظراً لحدة المنافسة الخارجية داخل الاسواق الدولية

1-2-المحددات التي تؤثر على الصادرات من جانب الطلب:

يتحدد الطلب على الصادرات في إطار النظرية الاقتصادية وفقاً للسعر والدخل. وتأخذ دالة الطلب على الصادرات الشكل التالي - :

$$X = f(y, P)$$

حيث تمثل

X : الطلب علي الصادرات

Y : الدخل في الدول المستوردة *الدخل العالمي*

P : الأسعار النسبية للصادرات

2- تحديات الصادرات:

1.2. سياسة تحفيز وتشجيع الصادرات:

- تتمثل الخطوة الأساسية لحفز وتشجيع الصادرات الصناعية في إيجاد قاعدة متطورة من الصناعات التحويلية التي تنتج لأجل التصدير.
- وتتمثل الخطوة التالية في ضرورة رسم السياسة التجارية الملائمة التي تكفل تنمية وتشجيع وحفز الصادرات الصناعية. وتتمثل أهم البنود تلك السياسة في:

✓ تخطيط الصادرات الصناعية.

✓ سياسة الدعم والإعانات.

✓. السياسة الجمركية.

✓. تمويل الصادرات.

✓ ضمان الصادرات.

2.2. مستقبل الصادرات:

- العقبان التي تواجه الصادرات الصناعية:

- على الصعيد العالمي: الحواجز الجمركية وغير الجمركية

الحل:

- المفاوضات (الاتفاقيات الثنائية ومتعددة الأطراف).

- البحث عن منافذ إضافية للتصدير: الأسواق العربية، البلدان النامية، ويتطلب ذلك استخدام النفوذ

الاقتصادي للتأثير على التبادل التجاري مع الدول النامية والآسيوية دول شرق أوروبا والاتحاد السوفيتي

سابقا وكذلك توجيه الصناعات التحويلية لإنتاج السلع الملائمة لهذه الأسواق.

- إن للتطبيق الكامل للاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات *GATT* وخلفها منظمة التجارة الدولية

WTO بعض الآثار الإيجابية وجملة من الآثار السلبية على الصادرات العربية :

الآثار الإيجابية: خفض الرسوم الجمركية وغير الجمركية على الصادرات الصناعية يتيح الفرصة لزيادة

الصادرات العربية وخاصة البتروكيماويات.

الآثار السلبية:

يتعين بموجب الاتفاقية خفض أنواع الدعم بنسبة 13 بالمائة خلال العشر سنوات 2000-2010.

وتتمثل أنواع الدعم في الدول العربية في الآتي:

- إعفاء الصادر من رسوم وضرائب التصدير.
- إعفاء مستوردات مستلزمات الإنتاج من الرسوم الجمركية.
- دعم أسعار الكهرباء، الماء والوقود وخاصة في قطاعي صناعة الاسمنت والحديد.
- الإعفاء من ضريبة الدخل في القطاع الصناعي.
- شراء المحاصيل بأسعار أعلى من أسعارها العالمية.
- الدعم المالي المباشر.

ثالثاً: العلاقة بين الأداء اللوجستي والصادرات:

يمكن توضيح العلاقة بين المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي والصادرات في النقاط التالية:¹

1- الجمارك وتنمية الصادرات:

تعد الجمارك هي المسؤولة عن معالجة كافة المعاملات والحركات المالية الناتجة عن حركات التجارة الدولية وإن أي تأخير يمكن أن يحدث فيما يتعلق بالتخليص الجمركي سوف يؤثر بالسلب على التجارة الدولية. ومع اهتمام العالم والمنظمات الدولية بالسعي نحو تيسير التجارة. كان من الأجدر أن يتم تطبيق هذا المصطلح بشكل مكثف علي تيسير المعاملات الخاصة بالإجراءات الحدودية والتخليص الجمركي. حيث تعد البيئة التجارية معقدة للغاية فقد تحتاج الشحنات إلي تخطي العديد من الإجراءات المختلفة خلال عملية التصدير. وغالبا ما تكون هذه الإجراءات مؤداه بواسطة سلطات الجمارك وتحت إشرافها. لذلك فإن خفض عدد هذه الإجراءات والقضاء على الازدواجية بها سوف يؤثر بشكل إيجابي على حركة التجارة وبشكل خاص عملية التصدير. ولا يؤثر تيسير التجارة على دعم الصادرات من حيث خفض الإجراءات الحدودية وتوفير الوقت فحسب وإنما أيضاً يؤدي إلى خفض التكاليف الخاصة بالتجارة .

2- الوقت والصادرات:

إن الاهتمام بعنصر الوقت قد ازداد مع مرور الزمن إلى أن أصبح من النقاط التنافسية التي تدعم شركات عن غيرها. وقد ازدادت أهمية عامل الوقت في الفترة الأخيرة بشكل كبير، مما جعل العديد من الشركات تلجأ إلي الاستعانة بمصادر خارجية من أجل تلبية توقعات عملائهم من حيث التسليم في الوقت المناسب وقد بدأت العديد من الشركات وبشكل خاص بالولايات المتحدة في اشتراط ثلاثة معايير للاستيراد من

¹ - هبة الله محمد أحمد اسماعيل، مرجع سابق الذكر، ص 228-229.

الدول النامية يأتي من بينها وقت التسليم. وفي دراسة لتوضيح أثر الوقت الذي يستغرقه نقل البضائع من المصنع إلي السفينة علي حجم الصادرات أكدت أن التأخر في الوقت لمدة يوم واحد إضافي يؤثر علي الصادرات بحد أدني 1 % أو أكثر وذلك ما يختلف عن أنواع سلع أخري أكثر حساسية للوقت يمكن أن تؤثر بنسبة 7 % في المتوسط.

المبحث الثاني

الأداء اللوجستي وتنمية الصادرات - الدراسات التطبيقية

توجد العديد من الدراسات التي حاولت تقدير العلاقة بين مؤشر الأداء اللوجستي أو الخدمات بصفة عامة على النمو الاقتصادي وكذا على ترقية الصادرات وهناك من الباحثين من حاول مقارنة أداء دولتين أو أكثر في مجال الخدمات اللوجستية، من خلال الاعتماد على بيانات سلاسل مقطعية، بيانات بانل وغيرها.

أولاً: الدراسات السابقة

هناك عدة دراسات سابقة اهتمت بموضوع الخدمات اللوجستية وعلاقتها بجوانب التجارة الدولية، سنحاول سرد أهمها كالآتي:

- دراسة (هبة الله محمد أحمد إسماعيل 2021) مقال بعنوان أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول النامية، وهدفت هذه الدراسة إلى الوقوف على أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات داخل الدول النامية وذلك من خلال تحسين الخدمات اللوجستية التي تقدمها هذه البلدان كتطوير البنية التحتية وتطوير وهيكل الأنظمة الجمركية بداخلها والاهتمام بعامل الوقت كعنصر هام للتجارة الدولية، وذلك انبعثاً من مشكلة الدراسة التي تنص على ضعف صادرات الدول النامية وتخصص أغلب الدول النامية في الصادرات الأولية التي تتمتع بعدم الثبات في حصيلتها، وذلك بالتطبيق على مجتمع مكون من ثلاثون دولة نامية خلال الفترة من 2007 إلى 2018 وقد افترضت الدراسة وجود أثر إيجابي للأداء اللوجستي على الصادرات بالدول النامية .

وقد أظهرت النتائج الخاصة بالتحليل الاحصائي للبيانات الخاصة بالدراسة معنوية الأثر الإيجابي للأداء اللوجستي على الصادرات في الدول النامية، ومن أهمية توصياتها أنها أظهرت النتائج معنوية التأثير الإيجابي

للأداء اللوجستي على الصادرات بالدول النامية محل الدراسة وأظهرت كذلك تأثير إيجابي للتشغيل في القطاع الصناعي على الصادرات بالدول النامية وأظهرت النتائج معنوية التأثير الإيجابي للنتائج القومي معبرا عنه بالنسبة النمو في الناتج المحلي الإجمالي على الصادرات ومن أهم التوصيات التي توصل إليها يجب أن تهتم البلدان النامية بتقديم أداء لوجستي جيد من خلال توفير بنية تحتية جيدة للنقل بكافة أنواعه إلى جانب الاهتمام بكفاءة عملية التخلص ومحاولة توفير نظام كفاءة لمراقبة وتتمتع الشحنات المنقولة دوليا، بالإضافة إلى الاهتمام بعامل الوقت الذي يرتبط بالتسليم في الوقت المحدد والذي يعد أحد أهداف الخدمات اللوجستية، وكذلك ضرورة العمل على توفير العمالة الماهرة والأقل تكلفة لدعم القطاع التصديري ويمكن أن يكون لتشجيع الادخار أثر بالغ على الصادرات من خلال التأثير في سعر الفائدة .

- دراسة (TAREK MADKOUR, SUMMER K. MOHAMED, AHMED DABEES)
 مقال بعنوان أثر مؤشر الأداء اللوجستي على الانفتاح التجاري في إفريقيا، وتهدف هذه الدراسة إلى وضع إطار لربط الأداء اللوجستي والانفتاح التجاري من خلال اعتماد دراسة تحليلية قياسية للبلدان الأفريقية، حيث يساعد الانفتاح التجاري على الإنتاج عبر الحدود، مما يؤدي إلى مكاسب في الإنتاجية ونمو اقتصادي متسارع، ودراسة تأثير مؤشر أداء اللوجستيات على الانفتاح التجاري باستخدام نموذج إحصائي، تظهر نتائجه أن مؤشر أداء اللوجستيات لا يؤثر على البلدان الأفريقية بعد تحليل جميع البيانات لجميع المتغيرات المذكورة في هذه الدراسة، بلغت القوة التفسيرية لهذه المتغيرات 30.5%. وهذا يعني أن هذه المتغيرات تتغير بنحو 31% من التغيرات في الانفتاح التجاري بسبب المتغيرات المستقلة المدرجة في المعادلة 1 للبلدان الأفريقية. أظهرت النتائج أن مؤشر الأداء اللوجستي الذي يعتبر المتغير المستقل في هذه الدراسة في قارة إفريقيا قادر على التأثير على تأثير الانفتاح التجاري وهو أمر طبيعي لضعفه في الأداء اللوجستي كما أظهره البنك الدولي في هذا المؤشر، مما يدل على أن الدول تتجه نحو التنمية والاستثمار في صناعة اللوجستيات كمفتاح أن تكون عنصرا أساسيا في التجارة.

دراسة (رياض الريمي، السعيد بشول 2020) مقال بعنوان دور الأداء اللوجستي في تأثير الصادرات على النمو الاقتصادي دراسة قياسية لدول المينا خلال الفترة (2010-2017)، تهدف هذه الدراسة إلى دور الأداء اللوجستي في تسهيل تأثير الصادرات على النمو الاقتصادي في 15 دولة شرق أوسطية وشمال افريقية باستخدام بيانات بانل من سنة 2010 إلى غاية 2017، لهذا الغرض تم تضمين النماذج المقدره حد تفاعلي بين مؤشر الأداء اللوجستي والصادرات. تظهر نتائج التقدير عبر اللجوء إلى مقدر الآثار العشوائية أن مؤشر الأداء اللوجستي يلعب دورا عكسيا في تعزيز مساهمة الصادرات في النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط

وشمال إفريقيا. هذه النتيجة الغير متوقعة والمفاجئة يمكن تفسيرها بالأثر الإيجابي كذلك لهذا المؤشر على واردات هذه الدول, وهذا يعني أن الزيادة في الصادرات نتيجة تحسن مؤشر الأداء اللوجستي كان يقابلها زيادة في الواردات وبوتيرة أكبر, مما أدى إلى تناقص مستمر للرصيد الخارجي للسلع والخدمات والذي بدوره انعكس سلبا على النمو الاقتصادي في الدول عينة الدراسة, وتهدف كذلك إلى معرفة مدى قدرة الصادرات المحفزة من تأثير أداء الخدمات اللوجستية في التأثير الإيجابي على النمو الاقتصادي .

- دراسة (خالد هاشم عبد الحميد 2020) مقال بعنوان **لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا**, وهدفت هذه الدراسة أن لوجستيات التجارة تلعب دور مهم في تحقيق النمو الاقتصادي لأي دولة, حيث يسهم تحسين الأداء اللوجستي في خفض تكاليف التجارة , وبالتالي زيادة حجم التجارة وتحقيق تنوع في الصادرات, هذا الى جانب زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر, ومن ثم زيادة مستويات النمو الاقتصادي المحقق, وقد تزايدت أهمية لوجستيات التجارة نتيجة النمو الكبير في شبكات الإنتاج واحتياجاتها المتزايدة للخدمات اللوجستية الفعالة, وتهدف كذلك إلى تناول اللوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي المحقق في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا, وذلك من خلال التطبيق على 17 دولة باستخدام بيانات سلسلة مقطعية خلال الفترة 2007-2018, وقد توصلت الدراسة الى أن التحسن في لوجستيات التجارة له أثر إيجابي على معدلات النمو الاقتصادي المحقق بدول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا , ومن أهم ما كان في ملخص الدراسة وتوصياتها تطبيق إجراءات منظمة التجارة العالمية فيما يتعلق بتسهيلات التجارة , خفض كافة القيود غير التعريفية على التجارة , تشجيع الاستثمار في البيئة الأساسية للنقل, من خلال تطبيق خطة لتطوير قطاع النقل البحري, التوسع في إنشاء المراكز اللوجستية في الدول الأعضاء, وتحسين الخدمات المقدمة بها.

- دراسة (بشول السعيد وجرمون سعاد ورياض الريمي 2019) بعنوان **أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري**, وهدفت هذه الدراسة الى أن التجارة العالمية تعتمد على الخدمات اللوجستية , وتحدد مدى كفاءة استيراد وتصدير البلدان للبضائع مدى نموها ومنافستها في الاقتصاد العالمي , أن قطاع الخدمات اللوجستية والنقل يمثل جزءا كبيرا في الاقتصاد العالمي, ويرجع الفرق الأساسي بين الدول المتقدمة والنامية في النقل البحري في الخدمات اللوجستية وبالتالي فان صناعة اللوجستيات تعد احد أهم عناصر التطور الاقتصادي هناك عوامل كثيرة محدد أداء الخدمات اللوجستية في كل بلد بما في ذلك البيئة التحتية واللوائح التنظيمية

والسياسات والجغرافيا والاقتصاد السياسي , يعد ميناء جبل علي مركز لوجستي عالمي , وتحمل الإمارات العربية المتحدة المرتبة 12 في الترتيب العالمي لعام 2016 وفقا لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية .

- دراسة (صابر عدلي شاكر 2018) مقال بعنوان أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية الي دول حوض النيل, وتهدف هذه الدراسة على الإجابة على السؤال الأساسي والمتمثل في "الى أي مدى تؤثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية الى أسواق دول حوض النيل؟" وتمثل الدراسة التطبيقية على بيانات كل من الصادرات والنفقات اللوجستية لمصر خلال الفترة 2005 الى 2014 بالإضافة الى متوسط نصيب الفرد من الدخل كمؤشر لجانب الطلب , وتمثل أهم النتائج في وجود علاقة معنوية عكسية بين النفقات اللوجستية والصادرات المصرية لدول حوض النيل , وذلك الى جانب العلاقة الطردية بين متوسط نصيب الفرد من الدخل في شركات التجارئين من جانب , والصادرات المصرية من جانب آخر الى دول حوض النيل , ومن ثم توصلت الى عدة نتائج من أهمها معنوية التأثير العكسي للنفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية لأسواق لدول حوض النيل في كافة النماذج القياسية المقدرة , وبالتالي يصبح ارتفاع النفقات اللوجستية أحد أهم القيود التي تحول دون تدفق الصادرات المصرية لدول حوض النيل , معنوية التأثير العكسي لمعدل الصرف المعبر عنه بعدد وحدات من العملة المحلية مقابل الدولار الأمريكي على نفاذ الصادرات المصرية لأسواق دول حوض النيل في كافة النماذج القياسية المقدرة , وبالتالي كل ارتفاع في معدل الصرف الأجنبي في دول حوض النيل لن يكون في صالح الصادرات المصرية , وذلك لأن الصادرات المصرية سوف تكون أعلى نسبيا في تلك الحالة , معنوية التأثير الطردية لمستوى الأسعار في مصر على تدفق الصادرات المصرية لدول حوض النيل حيث في تلك الحالة كل ارتفاع في المستوى العام لأسعار داخل مصر قد يترتب عليه تراجع من قيمة الاستهلاك المحلي ويزداد الفائض الموجه للتصدير , فيما يتعلق بالتوصيات أهمها تقديم حزمه من الحوافز المالية الغير المالية للمصدرين في دول حوض النيل , تقديم حوافز للقطاع الخاص للتشجيع في الاستثمار في مجال البنية الأساسية للنقل للربط بين البري والنهري بين دول حوض النيل , التوسع في إنشاء الموانئ الجافة المراكز اللوجستية وتوزيعها جغرافيا بشكل مناسب بين الدول حوض النيل , حصر كافة القيود غير تعرفيه للتجارة بين دول حوض النيل وتحفيظها وفقا إطار زمني .

- دراسة (عبد المجيد مأمون وعبد الكريم جديد وعبد الكامل معمرى 2018) بعنوان فعالية الإدارة اللوجستية ودورها في تحقيق جودة التصدير في المؤسسات الصغيرة والمتوسطة , حيث تركز هذه الدراسة على موضوع مهم للغاية ألا وهو موضوع الإدارة اللوجستية , ودورها في تحقيق جودة التصدير في المؤسسات الصغيرة

والمتوسطة, على اعتبار أن الإدارة اللوجستية للمؤسسة أصبح يمثل الآن العنصر الأساسي في تحقيق تنافسية وجودة التصدير لديها, ولكي نحيط بجوانب هذا الموضوع تطرقنا في المحور الأول منه إلي الإطار المفاهيمي للإدارة اللوجستية وأداء سلاسل أداء سلاسل الإمداد, وفي المحو الثاني إلي متطلبات وجودة التصدير في المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وأنظمة الجودة الشاملة, وخصصنا المحور الثالث لتحليل دور الإدارة اللوجستية في فعالية التصدير لدى هذه المؤسسات من خلال دراسة شركة الورد كمؤسسة صغيرة ومتوسطة محلية ومصدرة, ومع الاستفادة من النموذج العالمي لشركة تقدم خدماتها للمؤسسات التصديرية الصغيرة والمتوسطة, والتحديات التي تواجهها في ذلك وتبين من خلال النتائج المستخلصة, أنه كلما زاد اهتمام المؤسسة الصغيرة والمتوسطة بالإدارة اللوجستية وسلاسل الإمداد, كلما زادت فعالية التصدير لديها .

_____ دراسة (زبشي نوال حسن ويوسفي رشيد 2018) بعنوان **مقارنه الواقع الأداء اللوجستي بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة**, وهدفت هذه الدراسة الى إظهار أهمية اللوجستيك, وتعرف على العناصر الأساسية المعتمدة في مؤشر الأداء اللوجستي, الذي يساعد البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية, وتحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أدائها في هذا المجال, وقد توصلت الدراسة إلى أن الإمارات تحتل المراكز الأولى عربيا في أداء الخدمات اللوجستية, أما الجزائر فمازالت ضعيفة الأداء, وعليه هناك مجموعة من التوصيات التي يجب على الحكومة الجزائرية أخذها بعين الاعتبار وتطبيقها وهي تطوير البنية التحتية بشكل يسهل عمليات النقل والتجارة, ومواكبة تطورات التكنولوجيا وإنشاء مراكز لوجستية بالقرب من الموانئ, الاعتماد على المعالجة الالكترونية لمختلف الإجراءات الإدارية لتتم جميع المعاملات بشكل دقيق وسريع, تحديد وتوسيع الموانئ وتوفير معدات المناولة والأجهزة المناسبة والحديثة, تحويل الموانئ خضراء صديقة للبيئة, ضرورة الاهتمام بالخدمات اللوجستية لما لها من دور كبير في دفع عجلة الاقتصاد الوطني .

- دراسة (Zhanarys S. Raimbekov, Bakyt U. Syzdykbayeva, Kamshat P. Mussina,) بعنوان "دراسة فعالية التنمية اللوجستية في دول الاتحاد الاقتصادي الأوراسي وإجراءات تحسينها" حيث تقييم المقالة كفاءة ومستوى تطوير الخدمات اللوجستية بناءً على تحليل التصنيفات الدولية في دول الاتحاد الاقتصادي الأوروبي الآسيوي (EAEU) التي لها علاقات تجارية وثيقة مع كازاخستان.

عمدت الدراسة إلى تحليل مؤشرات كفاءة وفعالية تطوير الخدمات اللوجستية، وكذلك مكوناتها. ثم الكشف عن الاختلافات والاتجاهات في التغييرات بناءً على التحليل المقارن لمؤشر كفاءة الخدمات اللوجستية في البلدان ذات أعلى المؤشرات وبلدان الاتحاد الاقتصادي الأوراسي.

وقد تم النظر في مشاكل تطوير الخدمات اللوجستية وتوجيهات زيادة كفاءة تطوير الخدمات اللوجستية في دول EAEU، بما في ذلك كازاخستان، لها ما يبررها. تم اقتراح توصيات لتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية مفادها يحث على من الضروري تحفيز تنمية التجارة لدول EAEU من خلال توسيع السوق والاندماج مع الدول الأجنبية، ويتطلب ذلك تحديث البنية التحتية الرقمية ووسائل النقل ومرافق الاتصالات، وتحسين بيئة التشغيل العامة. على الرغم من أن هذه الإجراءات طويلة الأجل وأكثر تعقيداً وتكلفة، إلا أنها تخلق إمكانات لتحقيق منافع اجتماعية واقتصادية ضخمة تتجاوز بكثير القدرة التنافسية للبلاد.

- دراسة (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا ESCWA 2017)) ورقة بحثية بعنوان **مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته**، تهدف هذه الدراسة إلى إبراز منهجية مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الموضوعية بالاستناد إلى تقارير البنك الدولي " إقامة روابط من أجل المنافسة ". وتتضمن عرضاً لنتائج الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) حسب مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، مفادها أن هذا المؤشر لا يخلو من شوائب عدم الموضوعية وعدم الدقة. وقد أخذ عليه أحياناً افتقاره إلى الأدلة عن الوضع الفعلي للوجستيات في أي بلد. لذلك من الضروري أن تولي البلدان الاهتمام للمنهجية المستخدمة في حساب المؤشر، وأن تدخل في مناقشات جديدة مع الوكالات المسؤولة والجهات الأخرى المشاركة في المسح، لتقييم النتائج والتحقق من دقتها وتقديم توصيات بشأن تحسين أداء اللوجستيات في المنطقة العربية ومنهجية القياس لذا على البلدان التعرف على منفذي التقييم والرد على استفساراته قدر المستطاع.

- دراسة (2017 NACHOUI Mustafa)، مقال بعنوان "الأداء اللوجستي في المغرب: فن أن نكون على حق دائماً"، حاول هذا المقال تحليل الوضع الحالي للأداء اللوجستي المغربي باتباع ثلاث رؤى: رؤية البنك الدولي؛ السلطات المغربية ورؤية الباحث. وإبراز جهود السلطات المغربية لإنشاء وتطوير قطاع لوجستي فعال، وبناء البنى التحتية اللازمة، وإنشاء هيئات إنفاذ ومراقبة وحكومة جيدة، وإبرام شراكات مع مختلف الفاعلين وأصحاب المصلحة. في مواجهة هذه الجهود، من خلال مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (LPI) الصادر عن البنك الدولي، بإعادة تصنيف المغرب باستمرار على نطاق عالمي منذ عام 2012، مع إعطاء مبرراته. بناءً على

هاتين الحقيقتين، حيث يعمل الباحث على المساهمة في تحديد أوجه القصور في السياسة اللوجستية المغربية، والتي هي مصدر تخفيضات المغرب على المستوى الدولي.

- دراسة (فهد إبراهيم جورج حواء 2013) رسالة ماجستير في إدارة الأعمال بعنوان أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن, وهدفت هذه الدراسة إلى التعرف على الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن لشركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن وذلك من خلال قياس أثر الإدارة اللوجستية من ناحية النقل، التخزين، التوريد، في رضا الزبائن لشركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن. وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج تمثلت في تبين أن مستوى إدارة النقل والتخزين والتوريد في شركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن من وجهة نظر عينية الدراسة كان مرتفعا. تبين ان مستوى جودة الخدمة المقدمة لشركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن من وجهة نظر عينة الدراسة كان مرتفعا. تبين أن مستوى تقليل وقت تقديم الخدمة في شركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن من وجه نظر عينة الدراسة كان متوسطا. وجود أثر ذي دلالة إحصائية للإدارة اللوجستية-النقل- على جودة الخدمة المقدمة لشركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن عند مستوى دلالة وتوصي الدراسة بضرورة الاهتمام بالإدارة اللوجستية لما لها من أثر كبير لتحقيق رضا الزبائن ودعم الميزة التنافسية للشركة. وكذا توصي الدراسة شركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن بزيادة الاهتمام في جودة الخدمة المقدمة والعناصر التي تؤثر عليها وإدخال التحسينات المستمرة على خدماتها. وتوصي دراسة الشركة باسيفيك انترناشيونال لاينز-الأردن بالعمل على إتباع إجراءات جديدة من شأنها تقليل وقت تقديم الخدمة.

— دراسة (جمال قاسم حسن ومحمد إسماعيل 2012) مقال بعنوان تنافسية الصادرات السلعية في الدول العربية, وهدفت هذه الدراسة الى تحليل الوضع التنافسي للدول العربية من خلال قياس عدد من المؤشرات الإحصائية للتنافسية التي تساعد على تقييم أثر السياسات و الإجراءات والتي انتهجتها الدول العربية لتطوير قدراتها التنافسية في التجارة الخارجية وبينت النتائج الى أن ضعف المستوى الإنتاجي للدول العربية نتيجة لانخفاض الجودة والمستوى التكنولوجي أدى الى انخفاض تنافسية المنتجات العربية في الأسواق الدولية, وكذلك اعتماد الصادرات العربية على السلع الأولية والنفط لا يحقق لهذه الدول التنمية المستدامة . وبما أن النفط يعتبر من الثروات القابلة للنضوب ولأنه يمثل ثروة قومية فينبغي الحرص عليه من اجل الأجيال القادمة, ومنه الانخفاض الواضح في الكوادر الفنية المؤهلة نتيجة للتراجع الكبير في أداء المنظومة التعليمية, وعدم توجيه السياسات التعليمية وفقا لخطط التنمية المتبعة في الدول العربية, أي معرفة الاحتياجات والخبرات المطلوب توفيرها, وإعداد الأنظمة والمناهج من اجل سد ثغرة العجز في توافر تلك الكوادر المؤهلة فنيا وعلميا, وقد

توصلت لعدة توصيات من أهمها دعوة الدول العربية للقيام بإنشاء المزيد من المراكز البحث العلمي والمناطق الصناعية الخاصة التي تتمتع بمزايا تشجيعية ومنها على سبيل المثال توفير البنية التحتية ذات مكون تكنولوجي تحتاجه الأسواق العالمية , والعمل على إيجاد وتوفير الأيدي العاملة الماهرة والمدربة على أحدث وسائل التكنولوجيا , وذلك من خلال إتباع السياسات والبرامج التعليمية وفقا لاحتياجات خطط التنمية في الدول العربية , ووجود الاستقرار السياسي والاقتصادي بالإضافة إلى العناصر السابقة سيؤدي إلى جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة , واللازمة لخطط التنمية المصحوبة بالتكنولوجيا المتقدمة التي ستؤدي الي وجود صناعات قوية تتمتع بقدرة عالمية على المنافسة في الأسواق العالمية , وكذلك دراسة الأسواق الدولية ومعرفة احتياجاتها من السلع المختلفة , وتحديد مدى إمكانية إنتاج تلك السلع محليا على مستوى الجودة المطلوبة للقيام بتصديرها الي تلك الأسواق فيما بعد , وتطبيق معايير الجودة العالمية من خلال رفع مستوى جودة المنتجات العربية وذلك عن طريق الالتزام بالمواصفات القياسية العالمية .

وفي ظل هذه الدراسات يتضح لنا أن الاستثمار في قطاع اللوجيستيات يؤدي إلى تعزيز القدرة اللوجيستية للدول، وبالتالي يؤدي إلى سهولة الاندماج في سلاسل القيمة العالمية مما ينجم عنه زيادة في القيمة المضافة، والمساهمة في تقليص الفجوة اللوجيستية بين الدول ذات الدخل المرتفع المرتبطة بأعلى أداء في مجال الخدمات اللوجيستية والدول ذات الأداء الأضعف خاصة الدول العربية.

ثانيا: تقاطعات الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة

لقد عمدت الدراسة الحالية إلى إدراج تطورات أداء الدول العربية في مجال اللوجيستيات مع محاولة المقارنة بين أداء الدول النفطية والدول غير النفطية ومعرفة مدى تأثير صادراتها بمؤشر الأداء اللوجيستي عل اختلاف مستوياته في الفترة الممتدة بين 2007 و 2018 على مستوى 21 دولة عربية.

وقد تم الاعتماد على برنامج Spss في معالجة البيانات كما تم المزج بين السلاسل الزمنية والبيانات المقطعية في نموذج قياسي مشترك من أجل تبيان العلاقة بين الأداء اللوجيستي والصادرات في الدول العربية وفق ما هو متاح من البيانات، ومعالجتها ببرنامج Excel من أجل إعداد الرسوم البيانية وتم تقدير النماذج باستخدام برنامج Eviews من خلال طريقة المربعات الصغرى العادية OLS، بينما اعتمدت الدراسات التطبيقية السابقة على بيانات بانل ومنها من اعتمد على المقارنة بين أداء دولتين في مؤشر الأداء اللوجيستي إضافة إل اختلاف العينات المدروسة التي شملت في معظمها دول المينا، دول الإسكوا، الدول النامية و

والجدير بالذكر أن الدراسات التطبيقية لم تقتصر على تبيان أهمية اللوجيستيات وتحليل النفقات اللوجستية على التجارة البينية في الخدمات والنمو الاقتصادي فحسب، بل امتد إلى قياس النفقات اللوجستية في مجال السلع فعلى سبيل المثال، قدم **عدلي شاكر** دراسة 2018 تحليلًا لأثر معدل الصرف المعبر عنه بعدد وحدات من العملة المحلية مقابل الدولار الأمريكي على نفاذ الصادرات المصرية لأسواق دول حوض النيل، وقد توصلت الدراسة إلى وجود ارتفاع للنفقات اللوجستية أحد أهم القيود التي تحول دون تدفق الصادرات المصرية لدول حوض النيل و أن الارتفاع في معدل الصرف الأجنبي في دول حوض النيل لن يكون في صالح الصادرات المصرية، وذلك لأن الصادرات المصرية سوف تكون أعلى نسبيًا. وهناك اتجاه لتفسير النفقات اللوجستية على أنها النفقات الإجمالية للتجارة الدولية.

وقد تقاطعت الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة فيما تم التوصل إليه من نتائج متفقة مع النظرية الاقتصادية تثبت أن الاستثمار في البنية التحتية اللوجستية يؤدي إلى زيادة القدرة اللوجستية للدولة، وبالتالي زيادة كفاءة وفاعلية الخدمات اللوجستية المقدمة، ومن ثم زيادة القيمة ويترتب على ذلك حدوث تحسن في إنتاجية القطاع اللوجستي، وبالتالي ارتفاع حجم الصادرات ومن ثم حدوث تحسن في تنافسية الدولة، وبالتالي زيادة مستوى النمو الاقتصادي.

خلاصة

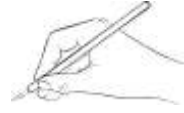
تعرف اللوجستية بالعربية فَنُ السَّوْفِيَّات، هو فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق وتطبق في مجال الأعمال كمفهوم يقوم على: إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام الى مرحلة الإستهلاك النهائية وبما يحقق رضا العميل وزيادة ربحية المنتج.

يوجز أداء قطاع اللوجستيات. ويدمج البيانات ويشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الدولي مقياساً عناصر الأداء الرئيسية الستة في مقياس إجمالي واحد، بحيث يأخذ مؤشر الأداء اللوجستي قيمة تتراوح بين (درجة واحدة وخمسة درجات)، فكلما اقتربت قيمة المؤشر من القيمة واحد دل ذلك على انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي للدولة، أما إذا اقتربت قيمة المؤشر من القيمة 5 فيدل على التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي.

توجد العديد من الدراسات التي حاولت تقدير العلاقة بين مؤشر الأداء اللوجستي أو الخدمات اللوجيستية بصفة عامة على النمو الاقتصادي وكذا على ترقية الصادرات وهناك من الباحثين من حاول مقارنة أداء دولتين أو

أكثر في مجال الخدمات اللوجستية، وقد تقاطعت الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة فيما تم التوصل إليه من نتائج متفقة مع النظرية الاقتصادية تثبت أن الاستثمار في البنية التحتية اللوجستية يؤدي إلى زيادة القدرة اللوجستية للدولة، وبالتالي زيادة كفاءة وفعالية الخدمات اللوجستية المقدمة وبالتالي ارتفاع حجم الصادرات ومن ثم حدوث تحسن في تنافسية الدولة، وبالتالي زيادة مستوى النمو الاقتصادي.

الفصل الثاني



أثر الأداء اللوجستي على الصادرات في الدول

العربية خلال الفترة 2007-2018

تمهيد

أدى تبني الدول في العالم تيسير التجارة بكل جوانبها إلى تطور لوجيستيات التجارة في مختلف أنشطتها كنقل البضائع من المنجيين إلى المستهلكين والتخزين والتخليص الجمركي وأنظمة التمويل والدفق مما أدى إلى تطور التقنيات المعتمدة في تحسين الأداء اللوجستي في مختلف الدول التي تسعى إلى التميز وإلى تحقيق مستويات نمو أعلى وبالتالي تعزيز قدراتها التنافسية وتسهيل الاندماج في الاقتصاد العالمي.

واعتمادا على تقارير البنك الدولي فيما يخص مؤشر الأداء اللوجستي سيتم عرض تطور أداء الأنشطة اللوجستية لبعض الدول العربية مع الحرص على التمييز بين الدول النفطية وغير النفطية من أجل إدراك أهمية الأداء اللوجستي وعلاقته بالصادرات وأثره في تنوعها مع تحليل بعض البيانات للمؤشرات الصادرة عن البنك الدولي.

..... من خلال مبحثين:

✓ المبحث الأول: وصف عينة الدراسة

✓ المبحث الثاني: تقدير أثر الأداء اللوجستي على الصادرات في الدول العربية.

المبحث الأول

وصف عينة الدراسة

من أجل دراسة أدق لتفاصيل تغيرات مؤشر الأداء اللوجستي حاولنا إيجاد العلاقة بين نوعية صادرات الدول العربية حسب اقتصادها المعتمد في حالة إذا كان اقتصادا ريعيا أي معتمدا على النفط أو كان اقتصادا معتمدا على التنوع، لذا ارتأينا التمييز بين الدول النفطية أي التي نعتبر عنها بالدول المشكلة لمنظمة الأوبك هذا من جهة، ومن جهة ثانية الدول غير النفطية أي التي لا تعتمد بصفة خاصة على النفط ويتسم اقتصادها بالتنوع بحيث تكون أغلب صادراتها خارج المحروقات.

وبهذا الصدد أعدنا جداول نبرز من خلالها أثر تداعيات الأزمات التي سببتها تقلبات أسعار النفط في الدول النفطية على مؤشر الأداء اللوجستي اعتمادا على أزمة سنتي 2014 و2016 التي تميّزت بسلسلة تحولات اقتصادية كبيرة حول العالم وعلى رأسها التراجع الكبير الذي سجلته أسعار النفط في الاسواق العالمية والتي فقدت حوالي 40% من قيمتها منذ مطلع شهر جوان نتيجة وفرة المعروض وضعف الطلب العالمي على النفط. 2014 وحوالي 70% مع بداية سنة 2016.

كما تشير الدراسات السابقة إلى أن أغلب الدول العربية تعاني من العديد من المشكلات أهمها:¹

- انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي، الذي يبلغ حوالي 3.96 من 5 كأقصى قيمة.
- انخفاض نسبة الصادرات من السلع والخدمات بالرغم من السياسات الداعمة لتنويع التصدير.

أولا: تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الدول العربية خلال الفترة 2007-2018

فيما يتعلق بمؤشر الأداء اللوجستي في الدول العربية يمكن ملاحظة انخفاضه من خلال مجموعة من المؤشرات وهي: مؤشر البنية الأساسية، مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، مؤشر كفاءة عمليات الشحن، مؤشر سهولة ترتيب الشحنات، مؤشر التتبع والتعقب ومؤشر التوقيت، ويوضح الجدول الموالي تطور الدول العربية

¹ - خالد هاشم عبد الحميد، مرجع سابق، ص 15.

من حيث الأداء اللوجستي منذ بداية إصداره من طرف مجموعة البنك الدولي إلى غاية آخر إصدار له سنة 2018.

جدول رقم 02: تطور الأداء اللوجستي في الدول العربية النفطية وغير النفطية في الفترة الممتدة ما بين 2007-2018

ن/غ	الدولة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2007	2018
الدول النفطية	الإمارات العربية المتحدة	3,73	3,63	3,78	3,54	3,94	3,96	20	11
	العراق	-	2,11	2,16	2,3	2,15	2,18	-	147
	الكويت	2,99	3,28	2,83	3,01	3,15	2,86	44	63
	ليبيا	-	2,33	2,28	2,5	2,26	2,11		154
	الجزائر	2,06	2,36	2,41	2,65	2,77	2,45	140	117
	المملكة العربية السعودية	3,02	3,22	3,18	3,15	3,16	3,01	41	55
	قطر	2,98	2,95	3,32	3,52	3,6	3,47	46	30
	الأردن	2,89	2,74	2,56	2,87	2,96	2,69	52	84
الدول غير النفطية	البحرين	3,15	3,37	3,05	3,08	3,31	2,93	36	59
	تونس	2,76	2,84	3,17	2,55	2,5	2,57	60	105
	الجمهورية العربية السورية	2,09	2,74	2,6	2,09	1,6	2,3	135	138
	السودان	2,71	2,21	2,1	2,16	2,53	2,43	34	121
	عمان	2,92	2,84	2,89	3	3,23	3,2	48	43
	لبنان	2,37	3,34	2,58	2,73	2,72	2,72	98	79
	مصر	2,37	2,61	2,98	2,97	3,18	2,82	97	67
	المغرب	2,38	-	3,03	-	2,67	2,54	94	109
	موريتانيا	2,63	-	2,4	2,23	1,87	2,33	67	153
	اليمن	2,29	2,58	2,89	2,18	-	2,27	112	140
	الصومال	2,16	1,34	-	1,77	1,75	2,21	127	144
	جيبوتي	1,94	2,39	1,8	2,15	2,32	2,63	145	90
جزر القمر	2,48	-	2,14	2,4	2,58	2,56	85	107	

المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على قاعدة بيانات البنك الدولي.

يتضح من خلال الجدول حدوث تحسن في مؤشر الأداء اللوجستي لكل من الإمارات وقطر وعمان ومصر ولبنان والجزائر وجيبوتي في عام 2018 مقارنة بعام 2007، ويتضح ذلك التحسن من ترتب هذه الدول على المستوى الدولي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي، بينما شهدت باقي دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا حدوث انخفاض في ترتبها من حيث مؤشر الأداء اللوجستي في عام 2018 مقارنة بعام 2007 (الملحق 01).

ففي عام 2014 حازت ثلاث دول عربية من بين الدول الخمسين الأولى عالميا بالترتيب للمؤشر، وفي عام 2018 إذن الامارات العربية المتحدة احتلت المرتبة (11) على المستوى العالمي بعد ان كانت بالمرتبة (20) عام 2007. وجاءت دولة قطر بالمرتبة (30)، وسلطنة عمان بالمرتبة (43)، والسعودية بالمرتبة (55)، ثم البحرين (59)، والكويت (63)، فمصر (67)، وبعدها لبنان (79) فالأردن بالمرتبة (84)، جيبوتي (90)، وأخيرا تونس وجزر القمر والمغرب والجزائر بالمراتب (105، 107، 109 و 117). وفي آخر القائمة العالمية

تأتي السودان وموريتانيا بالمرتبتين (121، 135)، وسوريا (138)، اليمن (140)، والصومال (144) والعراق (147) وليبيا (154).

وعليه يتضح أن دولة الإمارات قد حصلت على نسبة 81,3% لتأتي ضمن مجموعة الدول الأعلى أداءً في المجال اللوجستي، متقدمة على جميع بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا كما هو موضح في (الملحق 02) الذي يبين مؤشر الأداء اللوجستي المجمع للدول العربية للفترة ما بين 2007 – 2018.

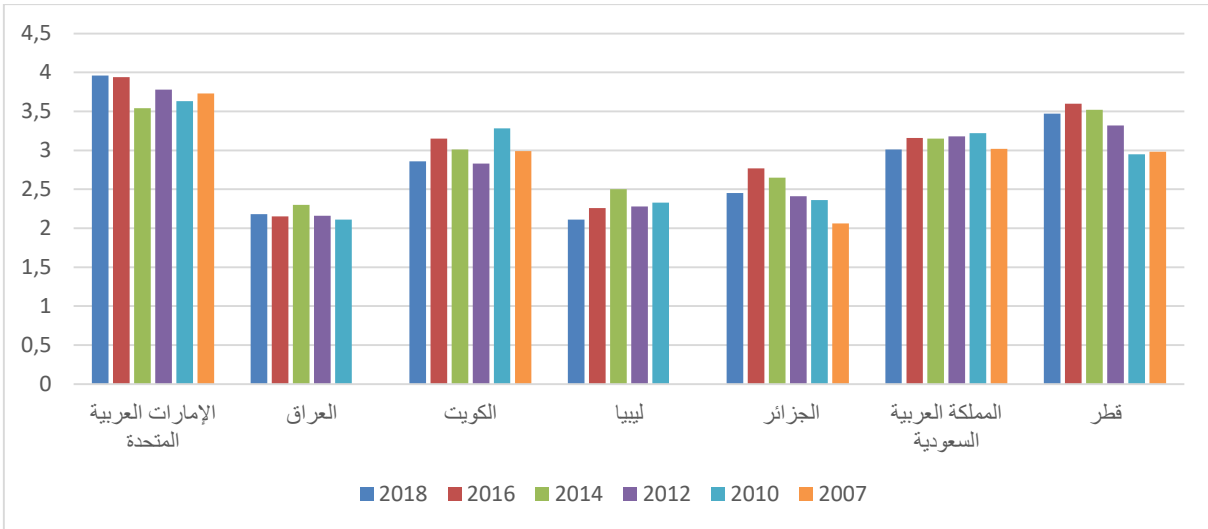
1- الدول العربية النفطية:

من خلال الرسم البياني يلاحظ ارتفاع مستويات مؤشر الأداء اللوجستي بالدول العربية النفطية إلا أنه يبقى منخفضاً مقارنة بالدول الغربية العظمى، وهو لا يتجاوز 3.96 نقطة من أصل 5 نقاط حيث جاءت أربع دول فقط هي الإمارات، قطر، السعودية والكويت ضمن الدول العربية النفطية الأعلى ترتيباً من حيث الأداء اللوجستي في سنة 2018، بينما تحظى كل من ليبيا، الجزائر والعراق بترتيب متدني منذ أول إصدار للمؤشر سنة 2007 (الملحق 03).

وفيما يلي سنرى أداء كل دولة على حدى:

الشكل رقم: 02

تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الدول العربية النفطية في الفترة الممتدة ما بين 2007 – 2018



المصدر: من إعداد الطلبة اعتماداً على قاعدة بيانات البنك الدولي.

الإمارات العربية المتحدة

أظهرت نتائج المؤشر، تراوح ترتيب دولة الإمارات في جميع المعايير التي يشملها المؤشر بين المرتبة 43 إلى المرتبة 20، فيما تراوح مستوى النقاط بين 3,54 نقطة كحد أدنى و 3,96 نقطة كحد أعلى. وكانت الدولة قد احتلت المرتبة 24 في تقرير البنك الدولي سنة 2010 (الملحق 04) ثم المرتبة 17 عالمياً

حسب تقرير البنك الدولي سنة 2012. وصولاً إلى المرتبة 11 عالمياً سنة 2018 بـ 3.96 نقطة كحد أعلى.

قطر، السعودية والكويت

احتلت قطر المرتبة الثانية عربياً والـ 29 عالمياً بتقويم 3,52 نقطة وبنسبة 80,6% سنة 2014، والرتبة 30 بمؤشر 3.47 سنة 2018، تلتها المملكة العربية السعودية في المرتبة الثالثة عربياً و49 عالمياً بنسبة 68,8% سنة 2014 ثم احتلت الرتبة 55 عالمياً والرابعة عربياً بمؤشر 3.01 سنة 2018، والكويت في المركز 56 عالمياً بنسبة 64,4% بمؤشر 3.01 سنة 2014، ثم جاءت في الرتبة 63 بمؤشر 2.86 سنة 2018.

الجزائر وليبيا

في مجال أداء الخدمات اللوجيستية، حلت لجزائر في الرتبة 96 سنة 2014 بمؤشر 2,65 بينما كان أفضل تصنيف لها في 2016 برتبة 75 سنة 2016 بمؤشر 2,77 نقطة، لكن تفهقرت إلى الرتبة 117 عالمياً، من بين 168 بلداً، بمؤشر 2,45 سنة 2018.

أما ليبيا في المؤشر السابق الذي صدر في سنة 2012 (الملحق 05) فقد احتلت المركز 137 بمؤشر 2.28 وفي سنة 2016 حصلت على المركز 137 عالمياً، بمؤشر 2.26، كما حصلت ليبيا 2.11 نقطة من أصل خمس نقاط سنة 2018، لكن تفهقرت بتراجع قياسي لتحتل بذلك المركز 154 عالمياً من أصل 167 دولة.

2- الدول العربية غير النفطية:

يلاحظ تحسّن مجموع مؤشر الأداء اللوجستي في الجمهورية العربية السورية بنسبة 43 في المائة منذ عام 2016، وارتقى البلد 22 مرتبة من المرتبة 160 في عام 2016 إلى المرتبة 138 في سنة 2018. كما تحسنت النتائج منذ سنة 2016 بنسبة 26 في المائة في الصومال، و13 في المائة في جيبوتي، و24 في المائة في موريتانيا. في حين تراجع أداء كل من البحرين ومصر بنسبة 11 في المائة.

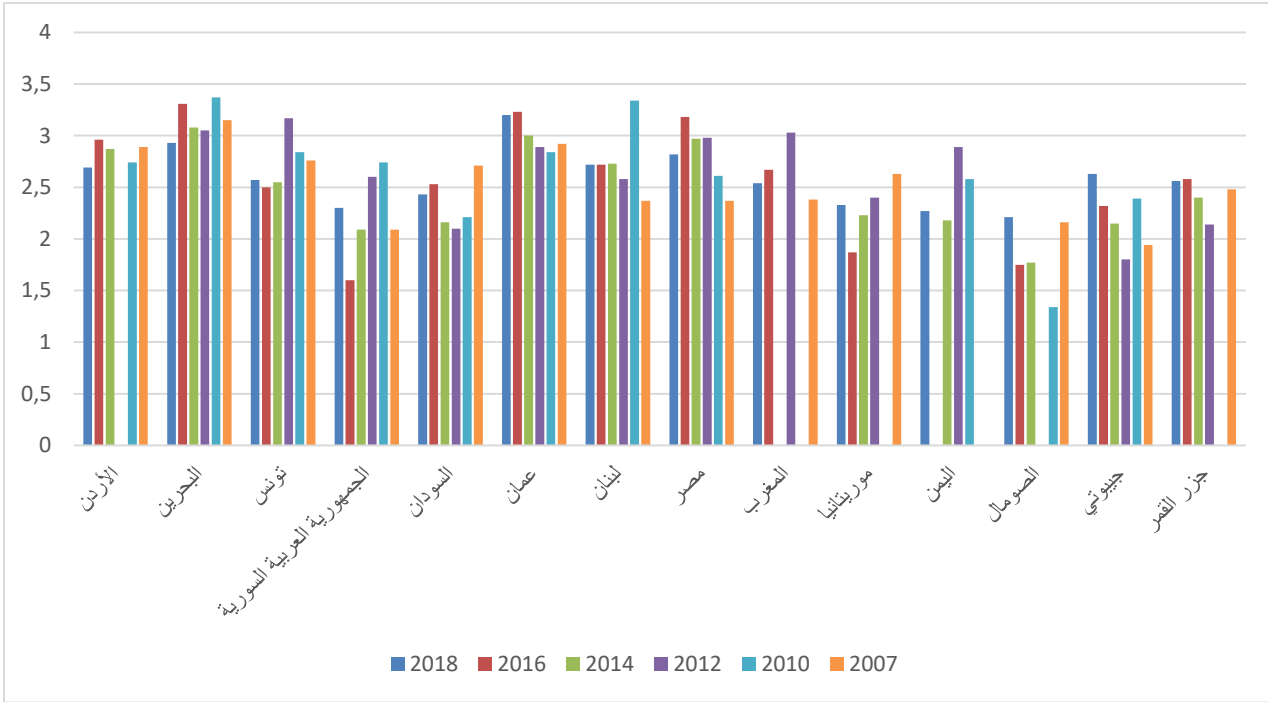
في مجموعة بلدان المشرق سجلت؛ لبنان والأردن ومصر أفضل أداء، في حين لم يكن أداء العراق والجمهورية العربية السورية جيداً وبقي دون متوسط مجموعة الدخل المنخفض. وفي مجموعة أقل البلدان نمواً،

سجلت جيبوتي وجزر القمر والسودان أفضل النتائج سنة 2018، وتجاوزت في أدائها متوسط مجموعة الدخل المنخفض؛ وسجل أسوأ أداء في موريتانيا والصومال واليمن لم يتجاوز متوسط مجموع الدخل المنخفض¹.

وفيما يلي تفصيل أكثر لتطور المؤشر في الدول غير النفطية:

الشكل رقم: 3

تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الدول غير النفطية خلال الفترة 2007-2018



المصدر: من إعداد الطلبة اعتماداً على قاعدة بيانات البنك الدولي.

عمان

جاءت سلطنة عمان في المرتبة 59 عالمياً بنسبة 63,9% سنة 2014 (الملحق 06)، بعدها حلت سلطنة عمان في المركز 43 عالمياً في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018 بمؤشر 3,20، وأحرزت السلطنة تقدماً لافتاً في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018، الصادر عن البنك الدولي؛ إذ حلت في المرتبة 43 عالمياً، لتتقدم بذلك 5 مراكز عن ترتيبها السابق عند 48 في عام 2016.

وقد وضعت عمان استراتيجية حتى العام 2040 تستهدف من خلالها التحول لمركز لوجستي دولي، والتي أشاد بها البنك الدولي في تقريره حيث ارتقت من المرتبة 48 عالمياً في 2007 إلى المرتبة 43 خلال 2018.²

¹ - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، أداء اللوجستيات في المنطقة العربية، لجنة النقل واللوجستيات، الدورة 9، البند 6، نوفمبر 2018، ص.6.

² - أداء اللوجستيات في المنطقة العربية، مرجع سابق، ص.17.

البحرين

أحرزت البحرين المرتبة 52 عالمياً بنسبة 66,7% سنة 2014 بمؤشر أداء 3.08 في مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية ثم احتلت المرتبة الـ5 عربيًا والـ54 عالمياً في الفترة من 2012، ثم ارتقت إلى المرتبة 44 بمؤشر 3.31 سنة 2016 (الملحق 07)، أما سنة 2018 فقد تراجعت إلى الرتبة 59 بقائمة تضم 167 دولة بمؤشر 2.93.

مصر والأردن

لقد جاءت مصر في المركز 62 عالمياً بنسبة كفاءة قدرها 63,0%. بتراجع 10 مراكز، حيث أظهر المؤشر تصنيف مصر بالمرتبة الـ60 على المؤشر نفسه، ولكن خلال الفترة الممتدة من 2012 حتى 2018، لتأتي في المرتبة الـ7 عربيًا بعد كل من الإمارات وقطر وعمان والسعودية والبحرين والكويت. ولاحظنا نزولاً لمصر على مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية بعشر مراكز منذ العام 2012 الذي احتلت فيه المرتبة الـ57 عالمياً حتى العام 2018 الذي استقرت خلاله عند المرتبة الـ67 عالمياً، فيما ارتقت الأردن أقرب المنافسين العرب من المرتبة 102 عالمياً إلى المرتبة 84 في آخر نسخة من المؤشر للعام 2018 (الملحق 08).

تونس والمغرب

احتلت تونس الرتبة 110 بمؤشر 2.50 سنة 2016، ثم ارتقت إلى المركز الـ10 في ترتيب الدول العربية سنة 2018 والرتبة 105 عالمياً بمؤشر 2.57 نقطة، بينما احتلت المغرب الرتبة 86 بمؤشر 2.67 سنة 2016 لتتقهقر إلى الرتبة 109 عالمياً بمؤشر 2.54 نقطة سنة 2018.

ثانياً: تطور الصادرات في الدول العربية خلال الفترة 2007-2018

إن التحليل الدقيق لتطور الصادرات العربية خلال العقد الأخير يوضح تطورها من حيث الكم والكيف، ومن حيث أهم العوامل المؤثرة على فرص تنميتها، كما أن التحديد الدقيق للمعوقات يقدم المداخل الفعالة التي يمكن من خلالها تقديم حزمة من السياسات والآليات المقترحة للتغلب على هذه المعوقات.¹

¹ - معاوري شلبي علي، وصفة شاملة لتنمية الصادرات العربية للأسواق الأفريقية، 2018/12/12، على الخط، اطلع عليه بتاريخ 2021/04/26 على الساعة 12:47

إن تحليل الوضع الراهن يؤكد على أن ضعف العلاقات التجارية بين الدول العربية وباقي دول العالم، وضعف نمو الصادرات العربية إلى هذه الأسواق هو نتاج لمزيج معقد من المعوقات والصعوبات، التي يرجع بعضها إلى الدول في كلا الطرفين، ويرجع بعضها إلى البيئة التجارية الدولية، وإلى التنافس الدولي على الأسواق الدولية، ويرجع بعضها الآخر إلى معوقات فنية كثيرة في مقدمها تلك المرتبطة بقواعد المنشأ، وتقلبات أسعار الصرف، وصعوبة الإجراءات وارتفاع تكاليف التجارة، ووجود فجوة في تمويل وضمان التجارة، وغيرها¹.

جدول 4: تطور نسبة الصادرات إلى إجمالي الناتج المحلي في الفترة 2007 - 2018

ن/غ	الدولة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
الدول النفطية	الإمارات العربية المتحدة	71,45	77,74	100,32	99,57	101	94,85
	العراق	45,54	39,42	44,51	38,94	28,11	43,31
	الكويت	63,41	65,97	73,82	68,28	47,66	60,13
	ليبيا	75,06	60,96	60,47	57,3	44,71	87,16
	الجزائر	46,92	37,58	35,96	29,74	20,46	25,54
	المملكة العربية السعودية	60	49,57	54,27	46,93	31,14	40,13
	قطر	60,28	62,19	76,47	68	47,77	53,6
الدول غير النفطية	الأردن	54,03	47,33	45,79	43,06	34,5	35,6
	البحرين	79,68	69,54	102,15	96,05	73,7	79,46
	تونس	51,19	50,08	49	45,07	40,23	48,48
	الجمهورية العربية السورية	38,78	32,42	---	---	---	---
	السودان	15,8	16,43	8,23	7,71	5,17	9,89
	سلطنة عمان	62,67	67,49	71,66	82,89	43,98	50,14
	لبنان	64,4	51,79	42,37	38,28	35,48	33,42
	مصر	33,59	22,75	17,58	15,67	12,44	20,67
	المملكة المغربية	30,3	29,05	32,91	32,87	33,24	36,59
	موريتانيا	34,65	40,4	44,28	33,05	21,05	21,55
	اليمن	30,32	30	29,26	28,38	3,79	---
	الصومال	---	---	---	51,3	56,49	59,19
	جيبوتي	36,15	33,84	28,83	160,95	103,22	156,06
جزر القمر	9,01	9,65	8,81	10,9	10,68	13,06	

المصدر: من إعداد الطلبة اعتماداً على قاعدة بيانات الأونكتاد.

كما أن المتغيرات والمستجدات الدولية، وبخاصة التوجهات في بيئة التجارة الدولية وتزايد السياسات التجارية الحمائية، تفرض على الدول العربية إعادة النظر في منظومة العلاقات التجارية بينها، والنظر إليها من

¹ - معاوري شلبي علي، مرجع سبق ذكره

منظور جماعي، وفي إطار رؤية شاملة، تطرح تلك المستجدات والمتغيرات عدداً من الحقائق التي يجب على راسمي السياسات التجارية في الدول العربية أخذها في الحسبان، وأهمها ضرورة تبني سياسة الانفتاح المنضبط على الأسواق العالمية، وأن تكون نظم التجارة والاستثمار أكثر شفافية، وضرورة تطوير ورفع كفاءة الإجراءات الجمركية، وتسهيل التجارة وتحقيق تنافسية الصادرات والواردات معاً، وعدم التعويل كثيراً على سياسة تخفيض قيمة العملة لتنمية الصادرات.¹

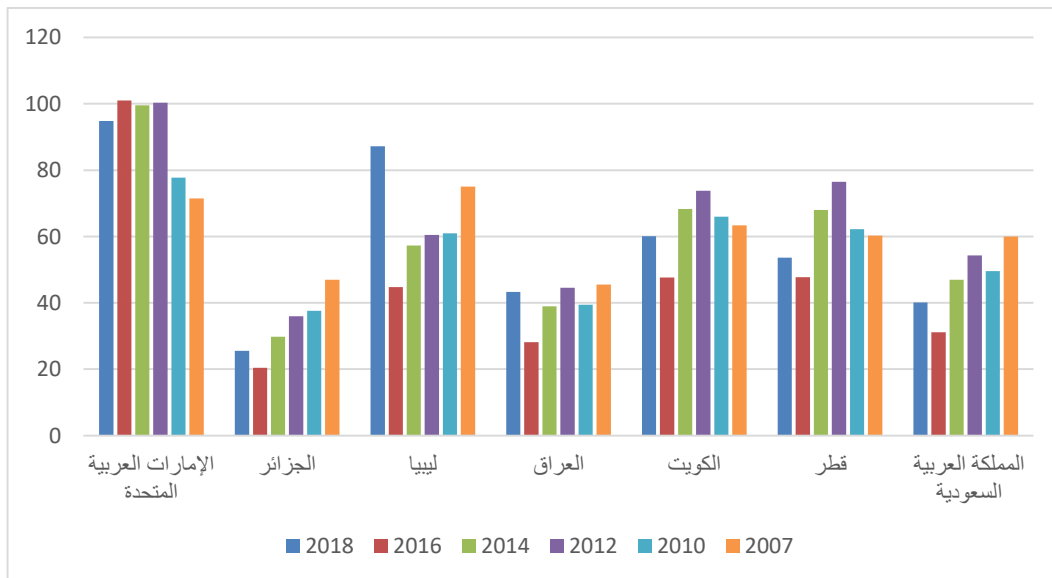
1- الدول النفطية:

من خلال الرسم البياني يتضح صدارة دولة الإمارات في المرتبة الأولى بأعلى نسبة صادرات لها بـ 101.68% سنة 2017 وأدنى نسبة بـ 71.45 سنة 2007، تليها دولة ليبيا بأعلى نسبة صادرات بـ 87.16% سنة 2018 وأدنى نسبة 44.71 سنة 2007، بينما حصدت قطر أعلى نسبة صادرات قدرت بـ 76.47% وأدنى نسبة 47.77 سنة 2016. بعدها دولة الكويت بأعلى نسبة صادرات لها بـ 73.82% سنة 2012 وأدنى نسبة بـ 47.66 سنة 2016، ثم المملكة العربية السعودية بأعلى نسبة صادرات لها بـ 60% سنة 2007 وأدنى نسبة بـ 31.14 سنة 2016، أما دولة الجزائر فقد حظيت بأعلى نسبة تصدير لها سنة 2007 بنسبة 46.92% وأدنى نسبة لها سنة 2016 بنسبة 20.46%. وأخيراً دولة العراق بأعلى نسبة صادرات لها بـ 45.54% سنة 2007 وأدنى نسبة بـ 28.11 سنة 2016.

الشكل رقم: 4

تطور نسبة الصادرات الى اجمالي الناتج المحلي في الدول العربية النفطية للفترة 2007-2018

(الوحدة: بالنسبة المئوية من اجمالي الناتج المحلي)



المصدر: من اعداد الطلبة اعتمادا على قاعدة بيانات البنك الدولي

¹ - مغاوري شلبي علي، مرجع سبق ذكره.

إذا يتضح أن اغلب الدول العربية سجلت أقل نسبة للصادرات لها سنة 2016، ويمكن تفسير ذلك بتوالي الأزمات على الاقتصاد العالمي عامة والاقتصاد الشرق أوسطي خاصة منذ بداية سنة 2016 حيث حل الشلل والجمود في بعض البلدان وعكست الأزمات السياسية وهن وضعف الهياكل الاقتصادية في تلك البلدان بعدما ألفت بظلالها على الاقتصاد.

فتراجعت صادراتها في عام 2016 بنسبة 12.5 في المائة نتيجة لاستمرار انخفاض أسعار النفط، الذي يشكل المورد الرئيسي للعائدات من الصادرات في المنطقة. إلا أن هذا الانخفاض أقل حدة من الانخفاض الذي حدث في عام 2015 والذي فاقت نسبته 29 في المائة.¹

كما تم تعويم للعملات المحلية وارتفاع في المديونية العامة وعجوزات في الميزان التجاري وفرض ضرائب وسياسات تقشفية وانخفاض في أسواق الأسهم ومشاكل مالية وسياسية مختلفة عانت منها الحكومات العربية خلال سنة 2016، وارتفاع الدولار مقابل العملات العالمية حيث أدى لخروج العملة الصعبة من الاقتصادات الناشئة إلى الولايات المتحدة بعد فوز ترامب في الرئاسة، والأمر الأهم بالنسبة لدراستنا هو انخفاض أسعار البترول العالمية إلى أقل من 27 دولار للبرميل بداية سنة 2016² ومن ثم ارتفاعها بعد الاتفاق التاريخي لمنظمة أوبك في خفض إنتاج النفط حيث رفع أسعار النفط إلى فوق 50 دولار للبرميل.³

ولا تزال البلدان الرئيسية المصدرة للنفط في منطقة الاسكوا⁴ لها النصيب الأكبر من التجارة الخارجية للمنطقة، حيث بلغت نسبة صادراتها إلى مجموع صادرات منطقة الاسكوا حوالي 88.3 في المائة، والأداء التجاري لهذه المجموعة من البلدان يعتمد مطلقاً على التجارة الدولية في النفط ومشتقاته، كما هي الحال في العراق الذي يشكل النفط الخام 99 في المائة من صادراته، مع وجود بعض الاستثناءات المتمثلة في الامارات العربية المتحدة وعمان، علاوة على الاعتماد المتزايد على تصنيع وتصدير المواد البتروكيمياوية ومنتجات متنوعة أخرى كما هي الحال في المملكة العربية السعودية وباقي بلدان مجلس التعاون الخليجي.⁵

وهناك بعض الدول لم تتمكن بعد من الانضمام لمنظمة التجارة العالمية مما يؤدي إلى تقليص حجم المبادلات التجارية بينما يتسم اقتصاد بعض الدول بالاعتماد على الموارد الطبيعية في صادراتها وتقليص الاهتمام بتطوير الصناعة.

2- الدول غير النفطية:

1 - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، نشرة التجارة الخارجية للمنطقة العربية، العدد 26، بيروت 2018، ص3.

2 - موقع 16 أزمات مالية هزت العالم | أخبار سكاي نيوز عربية (skynewsarabia.com)، أطلع عليه على الخط بتاريخ 2021/05/14، على الساعة 18:25.

3 - فريق التحرير، عام 2016 عام الأزمات الاقتصادية فكيف سيكون 2017؟ | نون بوست (noonpost.com)، أطلع عليه على الخط بتاريخ 2021/05/14، على الساعة 18:34.

4 - منطقة الإسكوا يقصد بها الإمارات العربية المتحدة والعراق وعمان وقطر والكويت وليبيا والمملكة العربية السعودية، البحرين.

5 - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مرجع سابق، ص4.

من خلال الرسم البياني يتضح لنا صدارة دولة الإمارات في المرتبة الأولى بأن أعلى نسبة للصادرات كانت لدولة جيبوتي بنسبة 160.95% سنة 2014 وأدنى نسبة بـ 28.38 سنة 2012 وهي تحظى بصادرات متنوعة، تليها دولة البحرين بأعلى نسبة صادرات بـ 102.15% سنة 2012 وأدنى نسبة 69.54 سنة 2010، بينما حصدت عمان أعلى نسبة صادرات قدرت بـ 82.89% سنة 2014 وأدنى نسبة 43.98 سنة 2016. بعدها دولة لبنان بأعلى نسبة صادرات لها بـ 64.4% سنة 2007 وأدنى نسبة بـ 33.42 سنة 2018، ثم الصومال بأعلى نسبة صادرات لها بـ 59.19% سنة 2018 وأدنى نسبة بـ 51.3 سنة 2014، أما مملكة الأردن فقد حظيت بأعلى نسبة تصدير لها سنة 2007 بنسبة 54.03% وأدنى نسبة لها سنة 2016 بنسبة 34.5%.

تليها دولة تونس بأعلى نسبة صادرات بـ 51.19% سنة 2007 وأدنى نسبة 40.23 سنة 2016، بينما حصدت موريتانيا أعلى نسبة صادرات قدرت بـ 44.28% سنة 2012 وأدنى نسبة 21.05 سنة 2016.

بعدها دولة سوريا بأعلى نسبة صادرات لها بـ 38.75% سنة 2007 وأدنى نسبة بـ 32.42 سنة 2010، حيث يجدر بنا الإشارة إلى عدم وجود بيانات نسبة التصدير في كل من السنوات 2012، 2014، 2016 و2018 يمكن تفسير ذلك بالأوضاع السياسية والحرب التي شهدتها سوريا في تلك الآونة، ثم المملكة المغربية بأعلى نسبة صادرات لها بـ 36.59% سنة 2018 وأدنى نسبة بـ 29.05 سنة 2010، أما دولة مصر فقد حظيت بأعلى نسبة تصدير لها سنة 2007 بنسبة 33.59% وأدنى نسبة لها سنة 2016 بنسبة 12.44%. بعدها دولة اليمن بأعلى نسبة صادرات لها بـ 30.32% سنة 2007 وأدنى نسبة بـ 3.79 سنة 2016، تليها دولة السودان بأعلى نسبة صادرات بـ 16.43% سنة 2010 وأدنى نسبة 5.17 سنة 2016. وأخيرا جزر القمر بأعلى نسبة صادرات لها بـ 13.06% سنة 2018 وأدنى نسبة بـ 8.81 سنة 2012.

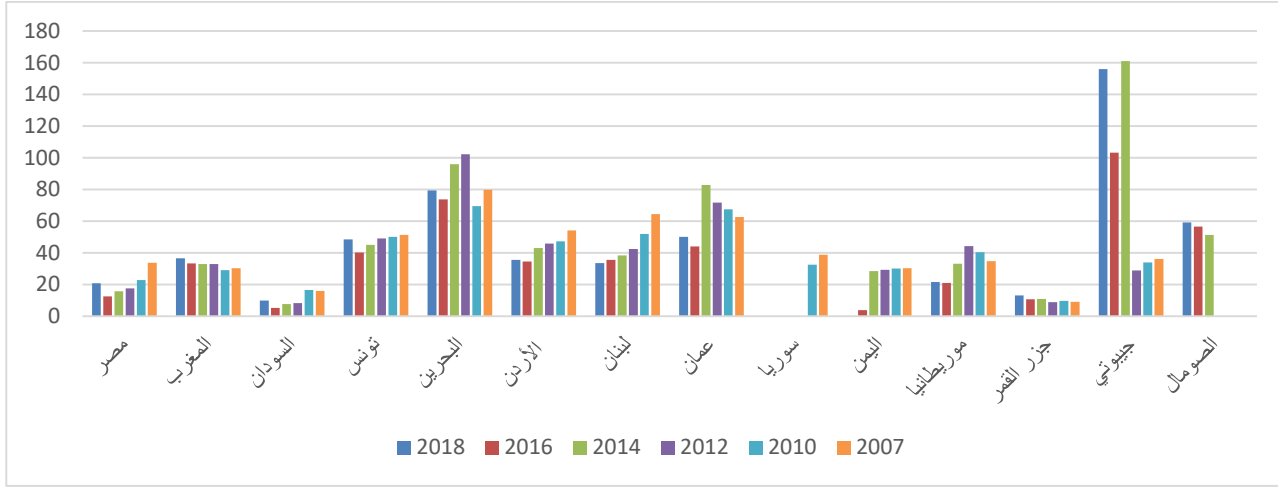
أما بالنسبة لمجموعة البلدان الأخرى ذات الاقتصادات المتنوعة في منطقة الاسكوا فقد شكلت صادراتها ما نسبته 11.7 في المائة من إجمالي صادرات منطقة الاسكوا، وتشهد مجموعة البلدان هذه عجزا تجاريا مزمنًا، باستثناء البحرين، والتي شهدت بدورها عجزا تجاريا في ذلك العام. وحدث في العام 2016 تحسن طفيف في مستويات العجز التجاري الإجمالي لمجموعة بلدان منطقة الاسكوا ذات الاقتصادات المتنوعة.¹

الشكل رقم: 5

¹ - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، نشرة التجارة الخارجية للمنطقة العربية، مرجع سابق، ص4.

تطور نسبة الصادرات الى اجمالي الناتج المحلي في الدول العربية غير النفطية للفترة 2007-2018

(الوحدة: بالنسبة المئوية من اجمالي الناتج المحلي)



المصدر: من اعداد الطلبة اعتمادا على قاعدة بيانات البنك الدولي

المبحث الثاني

تقدير أثر الأداء اللوجستي على الصادرات في الدول العربية

تتناول هذه الدراسة انعكاس مؤشر الأداء اللوجستي في الدول العربية على الصادرات بالاعتماد على بيانات سلسلة مقطعية خلال الفترة 2007-2018 لـ 21 دولة عربية، مع مراعاة التمييز بين الدول العربية النفطية المشكلة لمنظمة الأوبك و الدول العربية غير النفطية و قد قامت الدراسة باختبار ثلاث فرضيات، الفرضية الأولى هو أن التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي يؤدي إلى الزيادة في مستوى الصادرات في الدول العربية، أما الفرضية الثانية فهي أن التحسن في مستوى الأداء اللوجستي في الدول غير النفطية يؤدي إلى الزيادة في صادرات الدول غير النفطية، أما الفرضية الثالثة فتتمثل في أن التحسن في مستوى الأداء اللوجستي في الدول النفطية يؤدي إلى الزيادة في صادرات الدول النفطية.

أولاً: تحديد متغيرات النموذج

حاولنا في هذه الدراسة إيجاد وتحليل العلاقة بين مؤشر الأداء اللوجستي والصادرات باستخدام سلاسل مختلطة زمنية وبيانات مقطعية، وقد أخذت معادلة التقدير الشكل التالي:

$$Y_1 = C_{(1)} + C_{(2)} * X_{11} (CUS) + C_{(3)} * X_{12} (INF) + C_{(4)} * X_{13} (INTSH) + C_{(5)} * X_{14} (LOQA) + C_{(6)} * X_{15} (TKTC) + C_{(7)} * X_{16} (TIM) + e$$

1- تحديد متغيرات النموذج والمعطيات المجمعة:

وعليه فقد شملت الدراسة المؤشرات الآتية:

① المتغير التابع: Y

♦ الصادرات (EXP). Export. نسبة الصادرات إلى إجمالي الناتج المحلي

② المتغيرات المستقلة:

مؤشرات الأداء اللوجستي (Logistics Performance Index (LPI): يشير إلى مؤشر الأداء

اللوجستي في الدول محل الدراسة حيث حاولنا أن تشمل 6 مؤشرات فرعية وهي كالتالي:

♦ Customs (CUS) مؤشر الجمارك.

♦ Infrastructure (INF) مؤشر البنية التحتية.

♦ International shipments (INTSH) مؤشر سهولة ترتيب الشحنات الدولية.

♦ Logistics quality and competence (LOQA) مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية.

♦ Tracking and tracing (TKTC) مؤشر التتبع والتعقب.

♦ Timeliness (TIM) مؤشر التوقيت.

♦ C₁, C₂, C₃, C₄, C₅, C₆, C₇ معلمات يتم تقديرها من خلال النموذج المستخدم.

♦ C₁ الحد الثابت.

♦ e حد الخطأ.

وقد تم الاعتماد في جمع المعطيات على قاعدة بيانات البنك الدولي، ومنظمة الأمم المتحدة للتجارة

والتنمية الأونكتاد.

جدول 4: متغيرات الدراسة ومصادر البيانات

المتغير	المعلما	التعريف	المصدر
EXP	---	الصادرات: تمثل صادرات السلع والخدمات قيمة كافة السلع وخدمات السوق الأخرى الصادرة من الدول العربية إلى بقية بلدان العالم. والبيانات معبر عنها بالنسبة المئوية إلى إجمالي الناتج المحلي.	http://unctad.org/en/Pages/statistics
LPI	---	مؤشر الأداء اللوجستي محل الدراسة: هو عبارة عن مجموع 6 مؤشرات فرعية، تتراوح قيمته بين (1-5) حيث يعتبر العدد 5 عن الحد الأقصى معبر عنه بنقطة من أصل 5 نقاط.	http://lpi.worldbank.org/
CUS	C ₂	هو مؤشر فرعي يعكس كفاءة إدارة الجمارك والحدود في سرعة عمليات التخليص الجمركي.	http://lpi.worldbank.org/
INF	C ₃	هو مؤشر فرعي يعكس جودة البنية الأساسية للتجارة وخدمات النقل.	http://lpi.worldbank.org/
INTSH	C ₄	هو مؤشر فرعي يعكس كفاءة مشغلي النقل والمخلصين الجمركيين وكفاءة عملية الشحن.	http://lpi.worldbank.org

http://lpi.worldbank.org/	هو مؤشر فرعي يعكس سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.	C ₅	LOQA
http://lpi.worldbank.org/	هو مؤشر فرعي يعكس القدرة على تتبع وتعقب الشحنات.	C ₆	TKTC
http://lpi.worldbank.org/	هو مؤشر فرعي يعكس الكفاءة في توصيل الشحنات في الأوقات المحددة والمتوقعة إلى المواقع المقررة.	C ₇	TIM

المصدر: من اعداد الطلبة

2. الاختبارات والأدوات الإحصائية والبرامج المستخدمة في معالجة المعطيات:

1-2. البرامج الإحصائية: تم الاعتماد على برنامج Eviews، ولتقدير النماذج عن طريق استخدام سلاسل مختلطة زمنية وبيانات مقطعية وكذلك طريقة المربعات الصغرى العادية، وبرنامج SPSS من أجل اجراء تحليل احصائي أولي لمتغيرات الدراسة بصفة عامة كما اعتمدنا على برنامج EXEL في اعداد الجداول والأشكال البيانية من أجل تحليل أفضل لتطورات المتغيرات.

2-2. الاختبارات والأدوات الإحصائية والطرق:

نموذج سلاسل زمنية وبيانات مقطعية:

بعد جمع البيانات حاولنا معالجتها عن طريق نموذج سلاسل بانل لكن اعترضتنا مشكلة متعلقة بالبيانات يمكن توضيحها فيما يلي:

- عدم الانتظام في السنوات: صدر اول مؤشر للأداء اللوجستي سنة 2007، بعد 3 سنوات يليه الإصدار الثاني سنة 2010 لكن بعدها يصدر المؤشر كل سنتين، 2012، 2014، 2016، 2018 وهذا لا يتفق مع تساوي السلاسل الزمنية.
- البيانات المتاحة بخصوص مؤشر الأداء اللوجستي والصادرات تتضمن قيم مفقودة كثيرة، بوعليه قمنا بتعويض البعض منها عن طريق احتساب المتوسط الحسابي.
- في حالة حذف الدول التي لا تتوفر على بيانات كاملة نكون قد فقدنا معطيات هامة لا يمكن التغاضي عن فقدانها.
- بسبب صغر حجم العينة قد يكون أسلوب المعاينة غير فعال وبالتالي الوصول إلى تقدير غير كاف لتغطية جوانب الدراسة بأكمل وجه.

2-1.2 الإحصاء الوصفي: Descriptive Statistics

من أجل وضع البيانات في صورة يسهل تفسيرها وعرضها في صورة مبسطة، قمنا بجمع البيانات وتلخيصها ثم ترتيبها بشكل واضح للخروج بنتائج دقيقة للدراسة.

وقد تم تقسيم عينة الدراسة إلى عيّنتين، الدول النفطية والدول غير النفطية وبإجراء الوصف الاحصائي الأولي (الجدول رقم 5) تبين وجود تجانس في بيانات كلي العيّنتين، إلا أنه بمقارنة المتوسطات اتضح وجود تجانس أكثر في بيانات الدول النفطية منها في الدول غير النفطية.

جدول رقم 5: الإحصاء الوصفي لبيانات الدول النفطية وغير النفطية

ID-NP=الدول غير نفطية

Descriptive Statistics^a

	N	Range	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
EXPORT	76	157,160	3,790	160,950	42,19039	29,833613
CUSTOMS	77	2,290	1,110	3,400	2,37377	,451879
INFRASTRUCTURE	77	2,200	1,240	3,440	2,42688	,492991
INTERNATIONAL SHIPMENTS	77	2,080	1,330	3,410	2,57442	,475781
LOGISTICS COMPETENCE	77	2,400	1,330	3,730	2,48390	,450059
TRACKING AND TRACING	77	2,460	1,170	3,630	2,53727	,488733
TIMELINESS	77	2,620	1,380	4,000	2,98468	,502896
Valid N (listwise)	70					

a. ID-P = غير نفطية.

Descriptive Statistics^a =ID-P الدول نفطية

	N	Range	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
EXP	42	80,540	20,460	101,000	57,05333	20,621219
CUSTOM	40	2,240	1,600	3,840	2,63450	,595117

INFRASTRUCTURE	40	2,340	1,730	4,070	2,82825	,693586
INTERNSHIPMENTS	40	1,900	1,990	3,890	2,87475	,529480
LOGISTIC COMPETENCE	40	2,010	1,910	3,920	2,82100	,586287
TRACKING AND TRACING	40	2,320	1,640	3,960	2,91675	,634610
TIMELINESS	40	1,890	2,490	4,380	3,37350	,538157
Valid N (listwise)	40					

a.ID-P=نقطية.

المصدر: من اعداد الطلبة

2-2 اختبارات الارتباط لمتغيرات نموذج الدراسة:

قبل تقدير المتغيرات كان لابد من اجراء اختبارات على البيانات من اجل تجنب الحصول على انحدار زائف وذلك باستخدام معامل الارتباط بيرسون؛ Person Correlation للتحقق من وجود ارتباط خطي بين متغيرات الدراسة وفحص التشنت لهذه المتغيرات. (الجدول رقم 6 و 7)

بحيث أن الارتباطات Correlations لا تقل أبدا عن -1 ويشير معامل الارتباط -1 إلى أن المتغيرات ترتبط سلبيا خطيا. ويعني معامل الارتباط 0 أن المتغيرات ليس لها علاقة خطية على الاطلاق، أما معامل الارتباط +1 فيعني أن المتغيرات ترتبط إيجابيا خطيا.

2-3 اختبارات التجانس والتباين لمتغيرات نموذج الدراسة:

أ- اختبار ليفين لتجانس التباين: Test of Homogeneity of Variences/ LEVENE Test

هو اختبار تجانس تباين المتغير التابع Y_1 أي أنه يؤثر على كل العينات بنفس الطريقة وهذا لن يؤدي إلى تغيير التباين داخل العينات المدروسة وبالتالي يتم التحقق من هذا الافتراض. (الجدول رقم 6) فرضيات الاختبار كما يلي:

- الفرضية الصفرية: لا يوجد فروق بين متوسطات المجموعات.
- الفرضية البديلة: يوجد متوسط واحد على الأقل يختلف عن متوسطات باقي المجموعات.

ب- اختبار تحليل التباين الأحادي: One way ANOVA وهو مقياس التشنت والاختلاف، فالاختبار يقيس التباين داخل كل مجموعة (عينة) with variance ويقيس التباين بين المجموعات Between

Variance، لاختبار الفروق بين متوسطات ثلاث عينات على الأقل، ويشترط لاستخدامه أن تكون البيانات ذات توزيع طبيعي (الجدول رقم 7)، أي يستخدم في حالة وجود متغير تابع وله متغير مستقل بمستويات متعددة. كذلك نفس التحليل بالنسبة لباقي المتغيرات لأن مستوى الدلالات كانت أصغر من 0.05 وبالتالي نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديلة القائلة بأن الفروق بين المتوسطات ذات دلالة إحصائية.

ثانيا: بناء النموذج وتقدير النماذج

سيتم من خلال هذا الجزء من الدراسة تحليل وتفسير نتائج الاختبارات السابقة:

1- الاختبارات الإحصائية والقياسية:

1-1- تحليل وتفسير النتائج الخاصة بالارتباط:

- من خلال الجدولين (الجدول رقم 6 و 7)، نجد أنه يوجد اختلاف حقيقي بين متوسطات المؤشرات لأن المتوسطات غير متساوية، حيث أن معامل الارتباط $p=0.617$ بين التخليص الجمركي والصادرات في الدول النفطية عند (المستوى $\alpha=0.01$ أصغر من 0.05) أفضل وذو دلالة أكبر من معامل الارتباط $p=0.271$ بين التخليص الجمركي والصادرات في الدول غير النفطية عند (المستوى $\alpha=0.05$). نفس الشيء بالنسبة للبنى التحتية، الجودة اللوجيستية، الشحنات الدولية ومؤشر التوقيت. وبالتالي نقول أن الدول النفطية تعمل على تحسين أدائها على مستوى مؤشرات الأداء اللوجستي بوتيرة أسرع منها في الدول غير النفطية وبالتالي يكون التأثير على صادراتها أفضل وإيجابيا.

الجدول رقم 6: معامل الارتباط بالدول النفطية Correlations

ID-P = الدول النفطية

		Correlations ^a						
		EXPORT	CUSTOMS	INFRA STRUCTURE	INTERNA TIONAL SHIPMENTS	LOGISTIC COMPETENCE	TRACKING AND TRACING	TIMELINESS
EXPORT	Pearson	1	,617**	,605**	,456**	,583**	,529**	,617**
	Correlation							
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,003	,000	,000	,000
	N	42	40	40	40	40	40	40
CUSTOMS	Pearson	,617**	1	,953**	,879**	,945**	,906**	,862**
	Correlation							
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000	,000	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40
INFRA STRUCTURE	Pearson	,605**	,953**	1	,868**	,959**	,927**	,921**
	Correlation							
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000	,000	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40
INTERNATIONAL SHIPMENTS	Pearson	,456**	,879**	,868**	1	,892**	,873**	,834**
	Correlation							
	Sig. (2-tailed)	,003	,000	,000		,000	,000	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40
LOGISTIC COMPETENCE	Pearson	,583**	,945**	,959**	,892**	1	,926**	,913**
	Correlation							
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000		,000	,000
	N	40	40	40	40	40	40	40

TRACKING AND TRACING	Pearson Correlation	,529**	,906**	,927**	,873**	,926**	1	,914**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000		,000
	N	40	40	40	40	40	40	40
TIMELINESS	Pearson Correlation	,617**	,862**	,921**	,834**	,913**	,914**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	40	40	40	40	40	40	40

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

a. نفطية= ID-P

المصدر: من اعداد الطلبة

الجدول رقم 7: معامل الارتباط بالدول غير النفطية Correlations

ID-NP = الدول غير نفطية

Correlations^a

		EXPORT	CUSTOMS	INFRASTRUCTURE	INTERNATIONAL SHIPMENTS	LOGISTIC COMPETENCE	TRACKING AND TRACING	TIMELINESS
EXPORT	Pearson Correlation	1	,271*	,273*	,121	,083	,144	,166
	Sig. (2-tailed)		,023	,022	,319	,493	,235	,169
	N	76	70	70	70	70	70	70
CUSTOMS	Pearson Correlation	,271*	1	,830**	,689**	,750**	,691**	,672**
	Sig. (2-tailed)	,023		,000	,000	,000	,000	,000
	N	70	77	77	77	77	77	77
INFRASTRUCTURE	Pearson Correlation	,273*	,830**	1	,828**	,822**	,808**	,751**
	Sig. (2-tailed)	,022	,000		,000	,000	,000	,000
	N	70	77	77	77	77	77	77
INTERNATIONAL SHIPMENTS	Pearson Correlation	,121	,689**	,828**	1	,791**	,767**	,696**
	Sig. (2-tailed)	,319	,000	,000		,000	,000	,000
	N	70	77	77	77	77	77	77
LOGISTIC COMPETENCE	Pearson Correlation	,083	,750**	,822**	,791**	1	,854**	,760**
	Sig. (2-tailed)	,493	,000	,000	,000		,000	,000
	N	70	77	77	77	77	77	77
TRACKING AND TRACING	Pearson Correlation	,144	,691**	,808**	,767**	,854**	1	,701**
	Sig. (2-tailed)	,235	,000	,000	,000	,000		,000
	N	70	77	77	77	77	77	77

TIMELINESS	Pearson Correlation	,166	,672**	,751**	,696**	,760**	,701**	1
	Sig. (2-tailed)	,169	,000	,000	,000	,000	,000	
	N	70	77	77	77	77	77	77

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

a. غير نقطية ID-NP

المصدر: من اعداد الطلبة

1-2- تحليل وتفسير النتائج الخاصة بالتجانس:

من خلال (الجدول رقم 8) قيمة اختبار LEVNE = 1.572 ومستوى الدلالة Sig = 0.212 بالنسبة للصادرات وهي أكبر من 0.05، لذلك نقبل فرضية العدم القائلة بوجود تجانس للمتغيرات ونفس الفرضية مقبولة بالنسبة لمتغيرات كفاءة التخليص الجمركي، الجودة اللوجستية، التتبع والتعقب والتوقيت.

جدول رقم 8: اختبار تجانس المتغيرات (Test of Homogeneity of Variances (Oneway))

		Levene Statistic	df1	df2	Sig.
EXPORT	Based on Mean	1,572	1	116	,212
	Based on Median	,935	1	116	,335
	Based on Median and with adjusted df	,935	1	95,848	,336
	Based on trimmed mean	1,176	1	116	,280
CUSTOMS	Based on Mean	6,388	1	115	,013
	Based on Median	5,926	1	115	,016
	Based on Median and with adjusted df	5,926	1	113,351	,016
	Based on trimmed mean	6,447	1	115	,012
INFRASTRUCTURE	Based on Mean	10,793	1	115	,001
	Based on Median	10,699	1	115	,001
	Based on Median and with adjusted df	10,699	1	111,890	,001
	Based on trimmed mean	10,845	1	115	,001
INTERNATIONAL SHIPMENTS	Based on Mean	1,011	1	115	,317
	Based on Median	,853	1	115	,358
	Based on Median and with adjusted df	,853	1	114,356	,358
	Based on trimmed mean	,984	1	115	,323
LOGISTICS COMPETENCE	Based on Mean	6,176	1	115	,014
	Based on Median	5,870	1	115	,017
	Based on Median and with adjusted df	5,870	1	113,784	,017
	Based on trimmed mean	6,224	1	115	,014
TRACKING AND TRACING	Based on Mean	6,717	1	115	,011
	Based on Median	4,331	1	115	,040
	Based on Median and with adjusted df	4,331	1	104,107	,040
	Based on trimmed mean	6,582	1	115	,012
TIMELINESS	Based on Mean	1,858	1	115	,176
	Based on Median	1,788	1	115	,184
	Based on Median and with adjusted df	1,788	1	112,357	,184
	Based on trimmed mean	1,874	1	115	,174

المصدر: من اعداد الطلبة

أما بالنسبة لمتغير البنية التحتية فإن قيمة اختبار $LEVNE = 10.793$ ومستوى الدلالة $Sig = 0.001$ وهي أصغر من 0.05 ، لذلك نقبل الفرضية البديلة القائلة بعدم وجود تجانس للتباين بين العينات.

ويمكن تفسير ذلك بعدم جود تشابه وتساوي في السلوك بين الدول النفطية والدول غير النفطية تجاه الظاهرة غير أن مؤشر الأداء اللوجستي يؤثر على صادرات الدول النفطية بنفس النسق على صادرات الدول غير النفطية.

1-3- تحليل وتفسير النتائج الخاصة بالتباين:

- من خلال (الجدول رقم 09) قيمة اختبار تحليل التباين للصادرات $F = 8.234$ ومستوى الدلالة $Sig = 0.005$ وهي أصغر من 0.05 إذن نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديلة القائلة بأن الفروق بين المتوسطات ذات دلالة إحصائية.

وبالتالي يمكن تفسير ذلك بأن الدول العربية النفطية تحظى بميزة تنافسية في الصادرات النفطية ولديها أفضل أداء في استغلال الموارد المتاحة في هذه الميزة.

الجدول رقم 9: تحليل المتغيرات ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
EXPORT	Between Groups	5975,720	1	5975,720	8,234	,005
	Within Groups	84187,956	116	725,758		
	Total	90163,676	117			
CUSTOMS	Between Groups	1,790	1	1,790	7,017	,009
	Within Groups	29,331	115	,255		
	Total	31,121	116			
INFRASTRUCTURE	Between Groups	4,241	1	4,241	13,099	,000
	Within Groups	37,232	115	,324		
	Total	41,473	116			
INTERNATIONAL SHIPMENTS	Between Groups	2,375	1	2,375	9,705	,002
	Within Groups	28,137	115	,245		
	Total	30,512	116			
	Between Groups	2,992	1	2,992	11,945	,001

LOGISTIC COMPETENCE	Within Groups	28,800	115	,250		
	Total	31,791	116			
	Between Groups	3,791	1	3,791	12,875	,000
TRACKING AND TRACING	Within Groups	33,860	115	,294		
	Total	37,651	116			
	Between Groups	3,980	1	3,980	14,999	,000
TIMELINESS	Within Groups	30,516	115	,265		
	Total	34,496	116			
	Between Groups	3,980	1	3,980	14,999	,000

المصدر: من اعداد الطلبة

2- نتائج تقدير النماذج:

بعد أن تم الاعتماد على نموذج مزيج بين سلاسل مقطعية وسلاسل زمنية حسب ما هو متاح من البيانات، لتقدير أثر الأداء اللوجستي على الصادرات في الدول العربية خلال السنوات 2007، 2010، 2012، 2014، 2016 و2018. تم التوصل إلى مجموعة من النتائج والتي جاءت متفقة مع النظرية الاقتصادية وهي كالآتي:

2-1- تقدير نموذج الدول النفطية:

بالنسبة للدول النفطية جاءت معادلة النموذج كالآتي:

$$Y_1 = -20.39511 + 34.201508 \text{ CUS} - 4.149375 \text{ INF} - 17.41913 \text{ INTSH} - 3.326556 \text{ LOQU} - 16.25740 \text{ TKTR} + 31.35040 \text{ TIM}$$

R-squared=0.499505

Adjusted R-squared=0.408506

Prob (F-statistic)=0.000496

Dependent Variable: Y1

Method: Least Squares

Date: 05/07/21 Time: 21:21

Sample: 1 42

Included observations: 40

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-20.39511	21.95414	-0.928987	0.3596
X11	34.21508	16.54027	2.068592	0.0465
X12	-4.149375	17.21828	-0.240987	0.8111

X13	-17.41913	11.43932	-1.522741	0.1373
X14	-3.326556	18.48093	-0.179999	0.8583
X15	-16.25740	12.79010	-1.271092	0.2126
X16	31.35040	14.33287	2.187307	0.0359

R-squared	0.499505	Mean dependent var	56.89100
Adjusted R-squared	0.408506	S.D. dependent var	20.86389
S.E. of regression	16.04613	Akaike info criterion	8.546441
Sum squared resid	8496.786	Schwarz criterion	8.841995
Log likelihood	-163.9288	Hannan-Quinn criter.	8.653304
F-statistic	5.489124	Durbin-Watson stat	2.728148
Prob(F-statistic)	0.000496		

Estimation Command:

LS Y1 C X11 X12 X13 X14 X15 X16

Estimation Equation:

$$Y1 = C(1) + C(2)*X11 + C(3)*X12 + C(4)*X13 + C(5)*X14 + C(6)*X15 + C(7)*X16$$

Substituted Coefficients:

$$Y1 = -20.39511 + 34.21508*X11 - 4.149375*X12 - 17.41913*X13 - 3.326556*X14 - 16.25740*X15 + 31.35040*X16$$

- يتضح من النتائج معنوية التأثير الإيجابي للكفاءة في عمليات التخليص الجمركي على الصادرات بالدول العربية النفطية.
- أظهرت النتائج معنوية التأثير الإيجابي للكفاءة في توصيل الشحنات في الأوقات المحددة على الصادرات بالدول العربية النفطية.
- انخفاض القوة التفسيرية للمتغيرات المستقلة حيث أن 40% من التغير في المتغير التابع يرجع إلى التغير في المتغيرات المستقلة أما النسبة المتبقية 60% هي لمتغيرات أخرى لم يتم إدراجها في النموذج، كذلك تشير قيمة اختبار F إلى معنوية وجودة النموذج المقدر من الناحية الإحصائية.
- اتفاق نتائج القياس مع النظرية الاقتصادية حيث جاءت قيمة وإشارة المعلمات C₁ و C₆ موجبة، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة طردية بين التحسن في كفاءة التخليص الجمركي والتوقيت اللازم في إتمام العمليات اللوجستية وتحقيق نمو في حجم الصادرات.

2-2- تقدير نموذج الدول غير النفطية:

Dependent Variable: Y1
 Method: Least Squares
 Date: 05/07/21 Time: 21:42
 Sample: 1 84
 Included observations: 70

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	19.19825	26.97015	0.711833	0.4792
X11	11.66103	15.55869	0.749487	0.4564
X12	32.89672	20.00452	1.644464	0.1051
X13	-10.41387	14.13221	-0.736889	0.4639
X14	-27.82022	18.32413	-1.518229	0.1340
X15	2.934144	15.78757	0.185852	0.8532
X16	1.722285	12.15160	0.141733	0.8877
R-squared	0.143377	Mean dependent var	43.71986	
Adjusted R-squared	0.061794	S.D. dependent var	30.37268	
S.E. of regression	29.41929	Akaike info criterion	9.695817	
Sum squared resid	54526.15	Schwarz criterion	9.920667	
Log likelihood	-332.3536	Hannan-Quinn criter.	9.785130	
F-statistic	1.757439	Durbin-Watson stat	2.107097	
Prob(F-statistic)	0.122476			

Estimation Command:

LS Y1 C X11 X12 X13 X14 X15 X16

Estimation Equation:

$$Y1 = C(1) + C(2)*X11 + C(3)*X12 + C(4)*X13 + C(5)*X14 + C(6)*X15 + C(7)*X16$$

Substituted Coefficients:

$$Y1 = 19.19825 + 11.66103*X11 + 32.89672*X12 - 10.41387*X13 - 27.82022*X14 + 2.934144*X15 + 1.722285*X16$$

جاءت معادلة النموذج كالتالي:

$$Y_1 = 19.19825 + 11.66103 \text{ CUS} + 32.89672 \text{ INF} - 10.41387 \text{ INTSH} - 27.82022 \text{ LOQU} + 2.934144 \text{ TKTR} + 1.722285 \text{ TIM}$$

R-squared= 0.143377 Adjusted R-squared=0.061794
 Prob (F-statistic)= 0.122476

- انخفاض القوة التفسيرية للمتغيرات المستقلة حيث أن 06% من التغير في المتغير التابع يرجع إلى التغير في المتغيرات المستقلة أما النسبة المتبقية 94% هي لمتغيرات أخرى لم يتم إدراجها في النموذج، كذلك تشير قيمة اختبار F إلى معنوية وجودة النموذج المقدر من الناحية الإحصائية.
- تشير قيمة اختبار F التي تقدر بـ 0.122476 وهي أكبر من 0.05 إلا أن النموذج ككل غير معنوي من الناحية الإحصائية. وهو نموذج مرفوض.

2-3 - تقدير نموذج الدول العربية مجتمعة:

جاءت معادلة النموذج كالتالي:

$$Y_1 = 6.099917 + 6.099917 \text{ CUS} + 28.31858 \text{ INF} - 11.22415 \text{ INTSH} - 20.97179 \text{ LOQU} - 0.960518 \text{ TKTR} + 7.218683 \text{ TIM}$$

R-squared= 0.220489 Adjusted R-squared=0.175081
 Prob (F-statistic)= **0.000210**

Dependent Variable: Y1

Method: Least Squares

Date: 05/07/21 Time: 21:50

Sample: 1 126

Included observations: 110

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	6.099917	17.75206	0.343617	0.7318
X11	13.76646	11.50138	1.196940	0.2341
X12	28.31858	13.89408	2.038176	0.0441
X13	-11.22415	9.793579	-1.146073	0.2544
X14	-20.97179	13.36700	-1.568923	0.1197
X15	-0.960518	10.96815	-0.087573	0.9304

X16 7.218683 9.266532 0.779006 0.4378

R-squared	0.220489	Mean dependent var	48.50936
Adjusted R-squared	0.175081	S.D. dependent var	27.93260
S.E. of regression	25.36979	Akaike info criterion	9.366517
Sum squared resid	66293.52	Schwarz criterion	9.538366
Log likelihood	-508.1584	Hannan-Quinn criter.	9.436220
F-statistic	4.855700	Durbin-Watson stat	1.861384
Prob(F-statistic)	0.000210		

Estimation Command:

LS Y1 C X11 X12 X13 X14 X15 X16

Estimation Equation:

$$Y1 = C(1) + C(2)*X11 + C(3)*X12 + C(4)*X13 + C(5)*X14 + C(6)*X15 + C(7)*X16$$

Substituted Coefficients:

$$Y1 = 6.099917 + 13.76646*X11 + 28.31858*X12 - 11.22415*X13 - 20.97179*X14 - 0.960518*X15 + 7.218683*X16$$

- أظهرت النتائج معنوية التأثير الإيجابي للكفاءة في توصيل الشحنات في الأوقات المحددة على الصادرات بالدول العربية.
- أظهرت النتائج معنوية التأثير الإيجابي للكفاءة في عمليات التخليص الجمركي والشحن على الصادرات بالدول العربية.
- يتضح من النتائج معنوية التأثير الإيجابي لجودة البنية التحتية للتجارة وخدمات النقل على الصادرات بالدول العربية.
- انخفاض القوة التفسيرية للمتغيرات المستقلة حيث أن 17% من التغير في المتغير التابع يرجع إلى التغير في المتغيرات المستقلة أما النسبة المتبقية 83% هي لمتغيرات أخرى لم يتم إدراجها في النموذج، كذلك تشير قيمة اختبار F إلى معنوية وجودة النموذج المقدر من الناحية الإحصائية.

ثالثاً: تفسير نتائج التحليل

يساهم التحسن في الأداء اللوجستي في تقليص الزمن اللازم للتخليص الجمركي وبالتالي تخفيض التكاليف اللوجيستية وتحسين تنافسية الدول ومن ثم ارتفاع نسب الصادرات بها.

وقد انعكس انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي على نسبة صادرات هذه الدول من إجمالي الناتج المحلي، حيث شهدت الفترة ما بين 2012 و2014 صعوداً لمؤشرات الأداء اللوجستي يصاحبه تذبذب طفيف لنسبة الصادرات في الدول النفطية بالرغم من أنه في سنة 2012 فرضت الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي حظراً على تصدير النفط الإيراني تسبب في خروج نحو مليون برميل يومياً من نفطها من السوق، وهو ما أبقى أسعار النفط عالية. غير أننا لم نشهد تغير على مستوى الصادرات أو تأثيراً مباشراً على مستوى مؤشر الأداء اللوجستي في تلك الفترة الحساسة، إلى غاية سنة 2016 لاحظنا انخفاض كبير في نسبة الصادرات خاصة بالدول النفطية ويعزى هذا إلى الانخفاض الحاد في أسعار النفط حيث بلغ سعر البرميل 27 دولار آنذاك.

كما اتضح بأن الاستثمار في البنية التحتية اللوجيستية يؤدي إلى زيادة القدرة اللوجيستية للدولة، وبالتالي زيادة فعالية وكفاءة الخدمات اللوجيستية المقدمة، ومن ثم خلق ظروف ملائمة لممارسة الأعمال التجارية والرفع من نسب الصادرات، حيث شاهدنا تقدماً كبيراً في معظم المؤشرات في العديد من الدول مما يستدعي المزيد من المثابرة من أجل تحسين السياسات العامة وتطبيق تدابير تيسير التجارة كالتخليص الجمركي الذي يتسم بالضعف والقصور في معظم الدول العربية في حين يلزم بلدان أخرى الاستثمار في البنية التحتية.

وتعتمد السلسلة اللوجيستية على عمليات النقل الدولي في إطار لوجيستيات التجارة الدولية، أي إن لم تسير أنشطة النقل بشكل جيد يكن لها تأثير سلبي كبير على إجمالي التكلفة اللوجيستية وكذلك خدمة العملاء.¹ يوجد ارتباط وثيق بين حركة التجارة الدولية والعمليات اللوجيستية والنقل، حيث ارتبطت صناعة اللوجيستيات في مختلف مراحلها بالتطورات الحاصلة في التجارة الدولية في شتى مراحلها.²

كما أن الخدمات اللوجيستية المتكاملة تساهم في تخفيض تكاليف النقل وإدارة المخزون، المناولة، التعبئة، التغليف والتوزيع الشامل لغاية وصول المنتج إلى المستهلك. مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات.³

وتعتبر السياسات الحكومية والاجراءات التجارية عاملاً جوهرياً في تعزيز ونجاح الأداء اللوجستي للتجارة خاصة فيما يتعلق بالبنية التحتية والخدمات المرتبطة بالتجارة وتسهيل عبورها للحدود.⁴ وعليه يمكن القول أن التركيز السلعي العالي في الصادرات على منتج واحد، ونقص التنوع الاقتصادي، بالإضافة إلى القيم المنخفضة والمراتب المتأخرة عالمياً في البنية التحتية، والاتصال بتكنولوجيا المعلومات، وضعف

1 - همال فريدة، دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي، عدد خاص، جامعة ال جزائر3، 2008، ص300.

2 - أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 387.

3 - همال فريدة، مرجع سابق، ص301.

4 - همال فريدة، مرجع سابق ص 299.

مستوى أداء الجمارك ، وبالتالي الضعف العام في مستوى الأداء اللوجستي؛ تؤثر على قيمة ووزن الصادرات، سواء في التجارة العالمية أو التجارة البينية العربية، والتي تظل دائمًا مرتبطة بشدة بأسعار المواد الخام في المقام الأول وبالتالي عرضة لأية أزمات في الأسواق الدولية، على الرغم من الجهود التي تبذلها حكومات الدول لتحسين وتنويع حجم صادراتها، الأمر الذي سمح بزيادة قيمة الصادرات على مر السنين لكنه ظل متخلفًا مقارنة ببقية دول العالم.¹

إن التحكم في قياس الأداء اللوجستي يعزز الصادرات، مما يعني أن الدول التي تتحكم أكثر في أدائها اللوجستي تحقق القدرة التنافسية من خلال الصادرات. كما أن زيادة الاستثمار في قطاع الخدمات اللوجستية من شأنه تحسين القدرة التنافسية للدول.² وبالتالي زيادة النمو الاقتصادي. وعلى هذا الأساس يتضح أن مؤشر الأداء اللوجستي أداة فعالة في قياس جودة وكمية الخدمات اللوجيستية المقدمة من الدول، وأشار يونغ تاي كيم، الأمين العام لمنتدى النقل الدولي التابع لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، إلى أن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للبنك الدولي أداة مرجعية فريدة من نوعها، توفر نفس المقياس لأكثر من 160 بلداً، وأن المنتدى نفسه يستخدم هذا المؤشر كنقطة انطلاق أهم للحوار مع أعضائه بشأن أساسيات الأداء اللوجستي.³

¹ - عمر فرحاتي، عزة الأزهر، السعيد بوشول، غانية ندير، "المؤسسات التصديرية لاقتصاديات الدول العربية الواقع والتحديات"، منشورات كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، نوفمبر 2020.

² - Mahmoud Barakat, Gamal Haikal, Ahmed Ali, & Ahmed Eid, nhancing Exports through Managing Logistics Performance: Evidence from Middle East and African Countries, Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport, Alexandria, EG., University of Huddersfield Business School., Huddersfield, UK. Universitat Duisburg-Essen Fakultat fur Ingenieurwissenschaften, Duisburg, Nordrhein-Westfalen SCITECH RESEARCH ORGANISATION, Journal of Research in Business, Economics and Management, Volume 11, Issue 2, August 4, 2018, page 2139.

³ - Tarek Madkour, Summer K. Mohamed, Ahmed Dabees, The Impact of Logistics Performance Index on Trade Openness in Africa College of International Transport and Logistics, Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport, July 2020, page 01.

خلاصة

بعدها تم عرض نتائج تصنيف الدول العربية في مؤشر الأداء اللوجستي بمختلف اطواره بدءا من سنة أول إصدار له سنة 2007 إلى غاية آخر إصدار له سنة 2018، خلصت الدراسة إلى أنه بالنسبة للدول العربية عامة، يظهر عدم التجانس بمؤشر الخدمات اللوجستية فيما بينها، وأن دولة واحدة من هذه الدول جاءت ضمن أفضل 50 دولة عربية على المستوى الدولي من حيث كفاءة الأداء اللوجستي وهي الإمارات العربية المتحدة، حيث احتلت الامارات المرتبة الحادية عشر عالميا، بينما جاءت باقي الدول في ترتيب متأخر، وهو ما يوضح انخفاض كفاءة الأداء اللوجستي بالدول العربية الأخرى.

وأوضح تقرير البنك الدولي كفاءة الخدمات اللوجستية التجارية في الإمارات خلال الأعوام الماضية في مجال اللوجيستيات وكذلك في الاستحواذ على أعلى نسب الصادرات لتكون أول دولة عربية ذات مكانة تنافسية في الأسواق الدولية.

كما اتضح أن توافر الخدمات اللوجستية يؤدي إلى تحسين تنافسية صادرات الدولة سواء كانت نفطية أو غير نفطية، إلا أن الدول النفطية أكثر عرضة للأزمات بسبب التذبذب المستمر في أسعار النفط، مما يستدعي الحاجة إلى تنوع صادراتها، وتتمتع الدول النفطية بأداء لوجيستي أفضل يتميز بالكفاءة الجيدة من ناحية

التخليص الجمركي والالتزام بالتوقيت اللازم في أداء الخدمات اللوجيستية، مما يؤكد على أن توافر نظام لوجستي جيد يسهم في زيادة حجم الصادرات وبالتالي تحقيق النمو الاقتصادي، أما في حالة عدم كفاءة النظام اللوجستي فيؤدي ذلك إلى ارتفاع تكاليف التجارة وطول الزمن اللازم للتخليص الجمركي، وبالتالي التأثير السلبي على حجم الصادرات.

الخاتمة



الخاتمة

أصبحت الخدمات اللوجيستية نواة للاقتصاد العالمي الحديث، بحيث يحتاج المحلل التجاري وواضع السياسات وصانع القرار والعاملون في قطاع التجارة إلى أدوات لقياس كفاءة الخدمات اللوجيستية داخل الدول وفيما بينها، ويعتبر مؤشر الأداء اللوجيستي من المؤشرات المستخدمة على نطاق واسع، من قبل القطاع الخاص والحكومات والكيانات الدولية من أجل تحديد كفاءة الدول في مجال اللوجيستيات و هو ما يسهم بشكل فعال في تحفيز أنشطة تيسير التجارة الدولية وتنويع التصدير وله تأثير بالغ على حجم الصادرات من خلال تحقيق المزايا التنافسية والتنبؤ بكل المستجدات لتفادي أي تقلب مفاجئ قد يضر بأهداف الدول في تحقيق التميز والنمو لاقتصاداتها.

وقد تزايدت أهمية الخدمات اللوجيستية كثيرا في السنوات الأخيرة، بفعل اشتداد المنافسة وتزايد الطلب على خدمات أسرع وأفضل تلبي احتياجات الأسواق العالمية. فالبلدان المتقدمة تستثمر كثيرا في تحسين الخدمات اللوجيستية، والمنطقة العربية لا تختلف عنها. وعلى مر السنين، حسنت بلدان عربية عدة من أدائها اللوجستي وفي مجالات أخرى ذات صلة، مثل الربط بالشبكات البحرية العالمية، ولكن لا يزال أمام العديد منها طريق طويلة لمواجهة ما في أسواق اليوم من تحديات في تجارة الأجزاء والمكونات كما السلع النهائية. وفي مختلف أنحاء المنطقة استثمارات متنوعة في البنى الأساسية المادية وغير المادية من أجل تحسين القدرات في المستقبل.

وإننا من خلال هذه الدراسة حاولنا إبراز أثر الأداء اللوجيستي على الصادرات في الدول العربية وفيما يلي سنستعرض أهم نتائج البحث والتوصيات المقترحة ونختتمها بعرض آفاق الدراسة.

أولا. اختبار الفرضيات:

يمكن أن نلخص أهم النتائج المتوصل إليها كما يلي:

الفرضية الأولى:

إن التحسن في الأداء اللوجيستي يساهم في تقليص الزمن اللازم للتخليص الجمركي وبالتالي تخفيض التكاليف اللوجيستية وتحسين تنافسية الدول ومن ثم ارتفاع نسب الصادرات بها. وهو ما يُثبت صحة الفرضية الأولى، القائلة بأن العلاقة بين مؤشر الأداء اللوجيستي والصادرات في الدول العربية علاقة طردية.

الفرضية الثانية:

إن التركيز السلعي العالي في الصادرات على منتج واحد، ونقص التنوع الاقتصادي، بالإضافة إلى القيم المنخفضة والمراتب المتأخرة عالمياً في البنية التحتية، وضعف مستوى أداء الجمارك، وبالتالي الضعف العام في مستوى الأداء اللوجستي؛ تؤثر على قيمة ووزن الصادرات وهو ما يُثبت صحة الفرضية الثانية التي تنص على ارتباط مؤشر الأداء اللوجستي بزيادة مستوى الصادرات في الدول العربية غير النفطية.

الفرضية الثالثة:

لقد انعكس انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي على نسبة صادرات هذه الدول من إجمالي الناتج المحلي، حيث شهدت الفترة ما بين 2012 و2014 صعوداً لمؤشرات الاداء اللوجستي يصاحبه تذبذب طفيف لنسبة الصادرات في الدول النفطية، وهو ما يُثبت صحة الفرضية الثالثة التي تنص على ارتباط مؤشر الأداء اللوجستي بزيادة مستوى الصادرات في الدول العربية النفطية.

ثانياً. نتائج الدراسة:

1. النتائج النظرية: تتلخص النتائج النظرية التي توصلنا لها من خلال الأدبيات النظرية في النقاط التالية:

- اعتماداً على بيانات مؤشر الأداء اللوجستي الصادرة عن البنك الدولي استنتجنا أنه نظراً للطبيعة المتعددة لمتغيرات الأداء اللوجستي فإن قياس وعرض كفاءته في مختلف البلدان أمر صعب. خاصة مع مراعاة الوقت والتكاليف المرتبطة بالعمليات اللوجستية (التخليص الجمركي، النقل، إلخ) وفي معظم الحالات، تكون المعلومات متاحة بالفعل، ولكن بالرغم من ذلك يصعب تجميعها في مجموعة بيانات واحدة، بسبب الاختلافات الهيكلية في سلاسل التوريد في الدول.
- والأهم من ذلك، أن العديد من العناصر الهامة لنظام لوجستي جيد، مثل شفافية المعاملات بحيث لا يمكن التحقيق في مستوى الخدمة والموثوقية والقدرة على التنبؤ باستخدام المعلومات الإحصائية فقط، الأمر الذي يستلزم إدراج الدراسات الاستقصائية.
- يعتمد مؤشر الأداء اللوجستي على انطباعات المستخدمين من خارج البلد كأداة للتنبؤ بواقع الاستثمار الا انه يمكن أن يغفل عن العديد من التطورات على أرض الواقع، كما يهمل انطباعات المستثمرين المحليين.
- عدم وجود مجال لمناقشة نتائج تقويم مؤشر الأداء مع الدول قبل نشرها، وهذا لا يعطي فرصة لهذه الدول للتعليق على هاته النتائج أو تصويبها.

○ تذبذب أداء الدول من حيث مؤشر الخدمات اللوجيستية وهذا بدوره يؤثر على نشاطاتها التجارية وقد يرجع ذلك إلى حالة عدم الاستقرار والأزمات التي تعصف بالدول من حين لآخر كما أن التغير في أولويات الحكومات كذلك له تأثير واضح على مؤشر الأداء اللوجيستي.

2. النتائج التطبيقية:

نذكر النتائج التي توصلنا إليها تبعاً بحسب النماذج التي قُدرت في الدراسة الميدانية:

- 1- أظهرت النتائج معنوية التأثير الإيجابي للكفاءة في عمليات التخليص الجمركي والشحن على الصادرات بالدول العربية.
- 2- يتضح من النتائج معنوية التأثير الإيجابي لجودة البنية التحتية للتجارة وخدمات النقل على الصادرات بالدول العربية.
- 3- انخفاض القوة التفسيرية للمتغيرات المستقلة حيث أن 40% من التغير في المتغير التابع يرجع إلى التغير في المتغيرات المستقلة أما النسبة المتبقية 60% هي لمتغيرات أخرى لم يتم إدراجها في النموذج بالنسبة للدول النفطية، كذلك تشير قيمة اختبار F إلى معنوية وجودة النموذج المقدر من الناحية الإحصائية.
- 4- اتفاق نتائج القياس مع النظرية الاقتصادية حيث جاءت قيمة وإشارة المعلمات C_1 و C_6 موجبة، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة طردية بين التحسن في كفاءة التخليص الجمركي والتوقيت اللازم في إتمام العمليات اللوجيستية وتحقيق نمو في حجم الصادرات.

ثالثاً. التوصيات:

في نهاية بحثنا، وعلى ضوء النتائج السابقة تبين لنا أن الإمارات تحتل المراكز الأولى عربياً في أداء الخدمات اللوجيستية وكذا في تحقيق نسب عالية في حجم الصادرات فالإمارات دولة دائمة التطور والتميز حيث تسعى من خلال استراتيجية محكمة لتكون أول دولة عربية في مجال الرقمنة والذكاء الصناعي من خلال رؤيتها لسنة 2021 وبالتالي نلاحظ أنها تسعى دوماً لاقتناص فرص المنافسة العالمية، وتكثيف الاستثمار في البنى التحتية في شتى المجالات. وعليه لتحسين مستوى الدول الضعيفة في مجال اللوجيستيات يمكن اقتراح ما يلي:

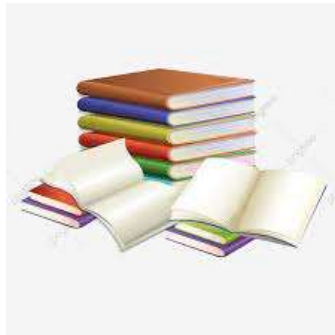
- ◆ تعزيز استخدام التكنولوجيا ووسائل الرقمنة الحديثة في تطوير اللوجيستيات في أغلب المجالات.
- ◆ تطوير البنى التحتية بشكل يسهل انسياب السلع والخدمات في مجال التصدير.
- ◆ انشاء مراكز لوجيستية مجهزة بأحدث تكنولوجيا للمعلومات والاتصالات بالقرب من الموانئ ومناطق العبور الحدودية لتسهيل التخليص الجمركي واختصار توقيت الإجراءات على المصدرين.
- ◆ ضرورة الاهتمام بالخدمات اللوجيستية الخضراء للحد من التلوث البيئي خصوصا فيما يتعلق بالحاويات بشتى أنواعها حفاظا على البيئة من جهة وكذا صحة المستهلك من جهة ثانية.
- ◆ يستحسن أن تعمد البلدان بعد كل إصدار للمؤشر إلى كشف الأسباب التي أدت إلى تراجع نتائجها، ووضع خطط لمعالجة هذه الأسباب.
- ◆ توفير نظام كفاء لمراقبة وتتبع الشحنات المنقولة دوليا، بالإضافة إلى الاهتمام بعامل الوقت الذي يرتبط بالتسليم في الوقت المحدد والذي يعد أحد أهداف الخدمات اللوجستية.
- ◆ ضرورة العمل على توفير العمالة الماهرة والأقل تكلفة لدعم القطاع التصديري، حيث يجب العمل على تأهيل وتدريب العمالة وبشكل خاص إذا كان الإنتاج موجه للتصدير ومن المفترض أن يتمتع ببعض المعايير الخاصة، وهذا ما جاء متفقاً مع دراسة هبة الله محمد احمد.
- ◆ دعم التواجد العربي الاقتصادي من خلال تحفيز التجارة والاستثمار بدل المعونات.

رابعا. آفاق الدراسة:

كآفاق لهذا البحث نقتراح الموضوعات التالية:

- ◆ البحث في انعكاس مناخ ممارسة الأعمال على الأداء اللوجيستي للدول العربية.
- ◆ دراسة وتحليل كفاءة مؤشرات الأداء اللوجيستي وتقييمها لإدراك مدى نجاعتها في القياس.
- ◆ البحث في السبل الملائمة لتقليص الفجوة اللوجيستية بين الدول العربية والدول المتقدمة في ها المجال.

قائمة المراجع



قائمة المراجع

أولاً-المراجع باللغة العربية.

الكتب

1. أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 387
2. مركز المعلومات الغرفة الشرقية، الخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط، 2008، ص3-4.

الرسائل والأطروحات الجامعية

3. فهد إبراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجيستية في رضا الزبائن، رسالة ماجستير، كلية الأعمال، جامعة الشرق الأوسط، ص84.

الدوريات والمجلات

4. جمعية الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته، الدورة الثامنة عشر، البند 7، 20-21 ديسمبر، 2017، ص 4.
5. جمعية الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، أداء اللوجستيات في المنطقة العربية، لجنة النقل واللوجستيات، الدورة 9، البند 6، نوفمبر 2018، ص6.
6. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، نشرة التجارة الخارجية للمنطقة العربية، العدد 26، بيروت 2018، ص3
7. خالد هاشم عبد الحميد، لوجيستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، المجلد الحادي والعشرون، العدد الثاني، أبريل 2020.
8. عمر فرحاتي، عزة الأزهر، السعيد بوشول، غانية ندير، المؤسسات التصديرية لاقتصاديات الدول العربية الواقع والتحديات، منشورات كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، نوفمبر 2020.
9. مغاوري شلبي علي، وصفاة شاملة لتنمية الصادرات العربية للأسواق الأفريقية، 2018/12/12، على الخط، اطلع عليه بتاريخ 2021/04/26 على الساعة 12:47.
10. هبة الله محمد أحمد اسماعيل، أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول النامية، المقالة 9، المجلد 35، عدد متخصص في العلوم الاقتصادية، العدد 1، الشتاء 2021، ص 224-226.
11. همال فريدة، دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي، عدد خاص، جامعة الجزائر، 2008، ص300.

التقارير

12. غرفة الرياض، التقرير الاقتصادي، 2019، ص 70.

ثانياً-المراجع باللغة الأجنبية.

Articles

13. Mahmoud Barakat, Gamal Haikal, Ahmed Ali, & Ahmed Eid, nhancing Exports through Managing, **Logistics Performance:Evidence from Middle East and African Countries**, Arab Academy for Science Technology and Maritime Transport, Alexandria, EG.,University of Huddersfield Business School,, Huddersfield, UK. Universitat Duisburg-Essen Fakultat fur Ingenieurwissenschaften, Duisburg, Nordrhein-WestfalenSCITECH RESEARCH ORGANISATIONE, Journal of Research in Business, Economics and Management, Volume 11, Issue 2, August 4, 2018, page 2139.

14. Tarek Madkour, Summer K. Mohamed, Ahmed Dabees, **The Impact of Logistics Performance Index on Trade Openness in Africa**, College of International Transport and Logistics, Arab Academy for Science and Technology and Maritime Transport, July 2020, page 01.

Reports

15. World Bank, Connecting to Compete, The 2014 Logistics Performance Index, 2014.
16. World Bank, Connecting to Compete 2018, Trade Logistics in the Global Economy, 2018, Page 12.

Web sites

17. <http://data.albankaldawli.org>
18. <http://worldbank.org/lpi>
19. <http://skynewsarabia.com>
20. <http://noonpost.com>
21. <https://www.amco-group.co.uk/why-is-logistics-management-important/>
22. http://www.arab-api.org/images/training/programs/1/2013/219_P14011-8.pdf

الملاحق 

الملحق رقم: 01

مقارنة الأداء الأعلى لـ LPI لمناطق البنك الدولي مع مناطق العالم

البلد	سنة	LPI رتبة	نقاط LPI	جمارك	بنية تحتية	الشحنات الدولية	الكفاءة اللوجستية	تتبع وتتبع	توقيت
ألمانيا	2018	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
المنطقة: أوروبا وآسيا الوسطى	2018		3.24	3.04	3.13	3.14	3.21	3.27	3.65
المنطقة: شرق آسيا والمحيط الهادئ	2018		3.15	3.01	3.05	3.03	3.13	3.18	3.49
المنطقة: الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	2018		2.78	2.54	2.76	2.73	2.68	2.79	3.19
المنطقة: أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي	2018		2.66	2.47	2.47	2.69	2.59	2.68	3.05
المنطقة: جنوب آسيا	2018		2.51	2.32	2.33	2.48	2.45	2.56	2.90
المنطقة: أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى	2018		2.45	2.27	2.20	2.52	2.39	2.50	2.77

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي

الملحق رقم: 02

مؤشر الأداء اللوجستي المجمع للدول العربية للفترة ما بين 2007 – 2018

البلد	رتبة LPI	نقاط LPI	جمارك	بنية تحتية	الشحنات الدولية	الكفاءة اللوجستية	تتبع وتعقب	توقيت
قطر	30	3.50	3.18	3.43	3.62	3.46	3.53	3.78
عُمان	46	3.16	2.82	3.18	3.29	3.06	2.96	3.61
المملكة العربية السعودية	52	3.08	2.70	3.18	3.05	2.94	3.19	3.43
البحرين	54	3.06	2.88	2.89	3.09	3.03	3.16	3.31
الكويت	59	2.96	2.75	3.00	2.91	2.81	2.88	3.39
مصر، النائب العربي.	60	2.95	2.67	2.91	2.94	2.95	2.91	3.30
الأردن	76	2.78	2.51	2.70	2.74	2.67	2.79	3.24
لبنان	82	2.71	2.45	2.61	2.77	2.52	2.83	3.05
المغرب	87	2.67	2.36	2.58	2.80	2.59	2.57	3.09
تونس	104	2.59	2.27	2.27	2.53	2.45	2.78	3.20
الجزائر	107	2.56	2.28	2.45	2.54	2.53	2.65	2.89
جزر القمر	114	2.51	2.58	2.27	2.47	2.32	2.67	2.74
جيبوتي	126	2.43	2.29	2.47	2.33	2.14	2.46	2.91
السودان	130	2.40	2.13	2.14	2.49	2.41	2.45	2.73
اليمن، النائب	149	2.27	2.08	2.05	2.33	2.27	2.24	2.63
ليبيا	155	2.21	2.00	2.17	2.18	2.21	1.90	2.78
موريتانيا	157	2.20	2.16	2.09	2.15	2.06	2.18	2.54
العراق	159	2.18	1.90	2.00	2.33	1.98	2.13	2.73
الجمهورية العربية السورية	163	2.10	1.70	2.12	2.09	2.00	2.23	2.50
الصومال	167	2.00	1.81	1.69	2.24	2.07	1.94	2.18

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي

الملحق رقم: 03

مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2007

بلد	سنة	LPI رتبة	نقاط LPI	جمارك	بنية تحتية	الشحنات الدولية	الكفاءة اللوجستية	تتبع وتتبع	توقيت
الإمارات العربية المتحدة	2007	20	3.73	3.52	3.80	3.68	3.67	3.61	4.12
البحرين	2007	36	3.15	3.40	3.40	3.33	2.75	3.00	3.00
المملكة العربية السعودية	2007	41	3.02	2.72	2.95	2.93	2.88	3.02	3.65
الكويت	2007	44	2.99	2.50	2.83	2.60	3.00	3.33	3.75
قطر	2007	46	2.98	2.44	2.62	3.00	3.00	3.17	3.67
عُمان	2007	48	2.92	2.71	2.86	2.57	2.67	2.80	4.00
الأردن	2007	52	2.89	2.62	2.62	3.08	3.00	2.85	3.17
تونس	2007	60	2.76	2.83	2.83	2.86	2.43	2.83	2.80
السودان	2007	64	2.71	2.36	2.36	2.67	2.83	2.92	3.17
موريتانيا	2007	67	2.63	2.40	2.20	2.60	2.70	2.80	3.10
جزر القمر	2007	85	2.48	2.30	2.46	2.33	2.64	2.50	2.67
المغرب	2007	94	2.38	2.20	2.33	2.75	2.12	2.00	2.86
مصر، النائب العربي.	2007	97	2.37	2.08	2.00	2.33	2.38	2.62	2.85
لبنان	2007	98	2.37	2.17	2.14	2.50	2.40	2.33	2.67
الصومال	2007	127	2.16	2.43	1.62	1.88	2.25	1.75	3.00
الجمهورية العربية السورية	2007	135	2.09	2.17	1.91	2.00	1.80	2.00	2.67
الجزائر	2007	140	2.06	1.60	1.83	2.00	1.92	2.27	2.82
جيبوتي	2007	145	1.94	1.64	1.92	2.00	2.00	1.82	2.30
ليبيا	2007	*	*	*	*	*	*	*	*
العراق	2007	*	*	*	*	*	*	*	*

* بيانات غير متاحة

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي

الملحق رقم: 04

مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2010

بلد	سنة	LPI رتبة	نقاط LPI	جمارك	بنية تحتية	الشحنات الدولية	الكفاءة اللوجستية	تتبع وتتبع	توقيت
الإمارات العربية المتحدة	2010	24	3.63	3.49	3.81	3.48	3.53	3.58	3.94
البحرين	2010	32	3.37	3.05	3.36	3.05	3.36	3.63	3.85
لبنان	2010	33	3.34	3.27	3.05	2.87	3.73	3.16	3.97
الكويت	2010	36	3.28	3.03	3.33	3.12	3.11	3.44	3.70
المملكة العربية السعودية	2010	40	3.22	2.91	3.27	2.80	3.33	3.32	3.78
قطر	2010	55	2.95	2.25	2.75	2.92	2.57	3.09	4.09
عمان	2010	60	2.84	3.38	3.06	2.31	2.37	2.04	3.94
تونس	2010	61	2.84	2.43	2.56	3.36	2.36	2.56	3.57
جمهورية سوريا العربية	2010	80	2.74	2.37	2.45	2.87	2.59	2.62	3.45
الأردن	2010	81	2.74	2.31	2.69	3.11	2.49	2.33	3.39
جمهورية مصر العربية	2010	92	2.61	2.11	2.22	2.56	2.87	2.56	3.31
اليمن	2010	101	2.58	2.46	2.35	2.24	2.35	2.63	3.48
جيبوتي	2010	126	2.39	2.25	2.33	2.50	2.17	2.42	2.67
الجزائر	2010	130	2.36	1.97	2.06	2.70	2.24	2.26	2.81
ليبيا	2010	132	2.33	2.15	2.18	2.28	2.28	2.08	2.98
السودان	2010	146	2.21	2.02	1.78	2.11	2.15	2.02	3.09
العراق	2010	148	2.11	2.07	1.73	2.20	2.10	1.96	2.49
الصومال	2010	155	1.34	1.33	1.50	1.33	1.33	1.17	1.38

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي

الملحق رقم: 05

مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2012

بلد	سنة	LPI رتبة	نقاط LPI	جمارك	بنية تحتية	الشحنات الدولية	الكفاءة اللوجستية	تتبع وتتبع	توقيت
الإمارات العربية المتحدة	2012	17	3.78	3.61	3.84	3.59	3.74	3.81	4.10
قطر	2012	33	3.32	3.12	3.23	2.88	3.25	3.50	4.00
المملكة العربية السعودية	2012	37	3.18	2.79	3.22	3.10	2.99	3.21	3.76
تونس	2012	41	3.17	3.12	2.88	2.88	3.12	3.25	3.75
البحرين	2012	48	3.05	2.67	3.08	2.83	2.94	3.42	3.42
المغرب	2012	50	3.03	2.64	3.14	3.01	2.89	3.01	3.51
مصر، النائب العربي.	2012	57	2.98	2.60	3.07	3.00	2.95	2.86	3.39
عُمان	2012	62	2.89	3.10	2.96	2.78	2.73	2.59	3.17
اليمن، النائب	2012	63	2.89	2.29	2.62	3.14	2.79	3.12	3.29
الكويت	2012	70	2.83	2.73	2.82	2.68	2.68	2.98	3.11
الجمهورية العربية السورية	2012	92	2.60	2.33	2.54	2.62	2.48	2.35	3.26
لبنان	2012	96	2.58	2.21	2.41	2.71	2.38	2.61	3.11
الأردن	2012	102	2.56	2.27	2.48	2.88	2.17	2.55	2.92
الجزائر	2012	125	2.41	2.26	2.02	2.68	2.13	2.46	2.85
موريتانيا	2012	127	2.40	2.33	2.34	2.52	2.28	2.28	2.60
ليبيا	2012	137	2.28	2.08	1.75	2.62	2.25	2.38	2.51
العراق	2012	145	2.16	1.75	1.92	2.38	2.19	1.86	2.77
جزر القمر	2012	146	2.14	2.00	1.94	1.81	2.20	2.20	2.70
السودان	2012	148	2.10	2.14	2.01	1.93	2.33	1.89	2.31
جيبوتي	2012	154	1.80	1.72	1.51	1.77	1.84	1.73	2.19

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي

الملحق رقم: 06

مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2014

البلد	سنة	LPI رتبة	نقاط LPI	جمارك	بنية تحتية	الشحنات الدولية	الكفاءة اللوجستية	تتبع وتتبع	توقيت
الإمارات العربية المتحدة	2014	27	3.54	3.42	3.70	3.20	3.50	3.57	3.92
قطر	2014	29	3.52	3.21	3.44	3.55	3.55	3.47	3.87
المملكة العربية السعودية	2014	49	3.15	2.86	3.34	2.93	3.11	3.15	3.55
البحرين	2014	52	3.08	3.29	3.04	3.04	3.04	3.29	2.80
الكويت	2014	56	3.01	2.69	3.16	2.76	2.96	3.16	3.39
عمان	2014	59	3.00	2.63	2.88	3.41	2.84	2.84	3.29
مصر، النائب العربي.	2014	62	2.97	2.85	2.86	2.87	2.99	3.23	2.99
الأردن	2014	68	2.87	2.60	2.59	2.96	2.94	2.67	3.46
لبنان	2014	85	2.73	2.29	2.53	2.53	2.89	3.22	2.89
الجزائر	2014	96	2.65	2.71	2.54	2.54	2.54	2.54	3.04
تونس	2014	110	2.55	2.02	2.30	2.91	2.42	2.42	3.16
ليبيا	2014	118	2.50	2.41	2.29	2.29	2.29	2.85	2.85
جزر القمر	2014	128	2.40	2.58	2.30	2.51	2.26	2.37	2.37
العراق	2014	141	2.30	1.98	2.18	2.31	2.15	2.31	2.85
موريتانيا	2014	148	2.23	1.92	2.40	2.07	2.06	2.22	2.75
اليمن، النائب	2014	151	2.18	1.62	1.87	2.35	2.21	2.21	2.78
السودان	2014	153	2.16	1.87	1.90	2.23	2.18	2.42	2.33
جيبوتي	2014	154	2.15	2.20	2.00	1.80	2.21	2.00	2.74
الجمهورية العربية السورية	2014	155	2.09	2.07	2.08	2.15	1.82	1.90	2.53
الصومال	2014	160	1.77	2.00	1.50	1.75	1.75	1.75	1.88

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي

الملحق رقم: 07

مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2016

البلد	العام	LPI رتبة	نقاط LPI	جمارك	بنية تحتية	الشحنات الدولية	الكفاءة اللوجستية	تتبع وتتبع	توقيت
الإمارات العربية المتحدة	2016	13	3.94	3.84	4.07	3.89	3.82	3.91	4.13
قطر	2016	30	3.60	3.55	3.57	3.58	3.54	3.50	3.83
البحرين	2016	44	3.31	3.14	3.10	3.33	3.38	3.32	3.58
عمان	2016	48	3.23	2.76	3.44	3.35	3.26	3.09	3.50
مصر، النائب العربي.	2016	49	3.18	2.75	3.07	3.27	3.20	3.15	3.63
المملكة العربية السعودية	2016	52	3.16	2.69	3.24	3.23	3.00	3.25	3.53
الكويت	2016	53	3.15	2.83	2.92	3.62	2.79	3.16	3.51
الأردن	2016	67	2.96	2.55	2.77	3.17	2.89	2.96	3.34
الجزائر	2016	75	2.77	2.37	2.58	2.80	2.91	2.86	3.08
لبنان	2016	82	2.72	2.73	2.64	2.84	2.45	2.75	2.86
المغرب	2016	86	2.67	2.22	2.46	3.09	2.59	2.34	3.20
جزر القمر	2016	98	2.58	2.63	2.36	2.58	2.60	2.44	2.82
السودان	2016	103	2.53	2.23	2.20	2.57	2.36	2.49	3.28
تونس	2016	110	2.50	1.96	2.44	2.33	2.59	2.67	3.00
جيبوتي	2016	134	2.32	2.37	2.30	2.48	1.96	2.09	2.69
ليبيا	2016	137	2.26	1.88	2.04	2.40	2.50	1.85	2.83
العراق	2016	149	2.15	2.01	1.87	2.33	1.97	1.98	2.66
موريتانيا	2016	157	1.87	2.14	1.54	2.00	1.74	1.54	2.14
الصومال	2016	158	1.75	1.29	1.57	1.86	1.85	1.51	2.35
الجمهورية العربية السورية	2016	160	1.60	1.11	1.24	1.36	1.39	2.10	2.40

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي

الملحق رقم: 08

مؤشرات الأداء اللوجستي للدول العربية لسنة 2018

توقيت	تتبع وتنوع	الكفاءة اللوجستية	الشحنات الدولية	بنية تحتية	جمارك	نقاط LPI	LPI رتبة	سنة	بلد
4.38	3.96	3.92	3.85	4.02	3.63	3.96	11	2018	الإمارات العربية المتحدة
3.70	3.56	3.42	3.75	3.38	3.00	3.47	30	2018	قطر
3.80	2.97	3.05	3.30	3.16	2.87	3.20	43	2018	عمان
3.30	3.17	2.86	2.99	3.11	2.66	3.01	55	2018	المملكة العربية السعودية
3.29	3.01	2.86	3.02	2.72	2.67	2.93	59	2018	البحرين
3.37	2.66	2.80	2.63	3.02	2.73	2.86	63	2018	الكويت
3.19	2.72	2.82	2.79	2.82	2.60	2.82	67	2018	مصر، النائب العربي.
3.18	2.80	2.47	2.80	2.64	2.38	2.72	79	2018	لبنان
3.18	2.77	2.55	2.44	2.72	2.49	2.69	84	2018	الأردن
3.15	2.85	2.25	2.45	2.79	2.35	2.63	90	2018	جيبوتي
3.24	2.86	2.30	2.50	2.10	2.38	2.57	105	2018	تونس
2.80	2.93	2.21	2.49	2.25	2.62	2.56	107	2018	جزر القمر
2.88	2.51	2.49	2.58	2.43	2.33	2.54	109	2018	المغرب
2.76	2.60	2.39	2.39	2.42	2.13	2.45	117	2018	الجزائر
2.62	2.51	2.51	2.58	2.18	2.14	2.43	121	2018	السودان
2.68	2.47	2.19	2.19	2.26	2.20	2.33	135	2018	موريتانيا
2.44	2.37	2.29	2.37	2.51	1.82	2.30	138	2018	الجمهورية العربية السورية
2.43	2.16	2.26	2.21	2.12	2.40	2.27	140	2018	اليمن، النائب
2.20	2.23	2.30	2.61	1.81	2.00	2.21	144	2018	الصومال
2.72	2.19	1.91	2.32	2.03	1.84	2.18	147	2018	العراق
2.77	1.64	2.05	1.99	2.25	1.95	2.11	154	2018	ليبيا

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي