



دور وأثر الأداء اللوجستي في التجارة الخارجية في بلدان مختارة للعام 2023/2022

إ.د. مايج شبيب الشمري
جامعة الكوفة/ كلية الإدارة والاقتصاد
mayih.shabib@uokufa.edu.iq

الباحثة: هدى حامد عبد الحميد
جامعة الكوفة/ كلية الإدارة والاقتصاد
Hudahamed210@gmail.com

المستخلص

تعد اللوجستيات المحور الأساس في التجارة الخارجية، فلها دوراً هاماً في اقتصادات جميع الدول، فتحسين أداء اللوجستيات يسهم في تحسن النشاط التجاري سواء من ناحية الصادرات أم الاستيرادات، وتحقيق ميزة تنافسية للبلدان، فهي أصبحت عنصراً مؤثراً على التجارة الخارجية تسهم في تطويرها وتوسعها بشكل مستمر.

ويهدف البحث إلى بيان الأثر ودرجة الاستجابة بين الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية لعينة من البلدان للعام 2023 /2022، وذلك عن طريق استخدام مؤشرات الأداء اللوجستي المتمثلة بـ (مؤشر الأداء اللوجستي الكلي، التخليص الجمركي، البنى التحتية، سهولة ترتيب الشحنات، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، التوقيت، تتبع وتعقب سير الشحنات)، ومعرفة مدى تأثيرها على التجارة الخارجية ككل والصادرات والاستيرادات، وأسفرت نتائج التقدير القياسي أن أثر مؤشرات الأداء اللوجستي لكل من (الأداء اللوجستي الكلي، والتخليص الجمركي، والبنى التحتية، وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية) لها تأثير معنوي على التجارة الخارجية، وجميع هذه المؤشرات تعكس توافقها مع فروض النظرية الاقتصادية والواقع الفعلي، في حين لم تثبت فاعلية تأثير كل من المؤشرات الآتية (سهولة ترتيب الشحنات، والتوقيت، وتتبع وتعقب سير الشحنات) على التجارة الخارجية. كما أظهرت نتائج تقدير أثر مؤشرات الأداء اللوجستي لكل من (الأداء اللوجستي الكلي، البنى التحتية، سهولة ترتيب الشحنات، وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية) لها تأثير معنوي على الصادرات، في حين لم تثبت فاعلية تأثير المؤشرات الأخرى وهي (التخليص الجمركي، التوقيت، تتبع وتعقب سير الشحنات). إذ اتضح من نتائج تقدير مؤشرات الأداء اللوجستي على الاستيرادات ثبوت معنوية واتجاه التأثير لكل من (الأداء اللوجستي الكلي، التخليص الجمركي، البنى التحتية، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، والتوقيت)، في حين لم تثبت فاعلية تأثير المؤشرات الأخرى وهي (سهولة ترتيب الشحنات، وتتبع وتعقب سير الشحنات).

الكلمات المفتاحية: مؤشرات الأداء اللوجستي، التجارة الخارجية، نموذج الانحدار الخطي المتعدد.



The role and impact of logistics performance on foreign trade in selected countries for the year 2022/2023

Huda hamed abdul alhameed
University of Kufa, Faculty of
Administration and Economics
Hudahamed210@gmail.com

Mayeh Shabib Al-Shammari
University of Kufa, Faculty of
Administration and Economics
mayih.shabib@uokufa.edu.iq

Abstract:

Logistics is the main focus of foreign trade. It has an important role in the economies of all countries. Improving the performance of logistics contributes to improving commercial activity, whether in terms of exports or imports, and achieving a competitive advantage for countries. It has become an influential element in foreign trade that contributes to its continuous development and expansion.

The research aims to demonstrate the impact and degree of response between logistics performance and foreign trade for a sample of countries for the year 2022/2023, by using logistics performance indicators represented by (the overall logistics performance index, customs clearance, infrastructure, ease of arranging shipments, efficiency and quality of logistics services, timing, tracking and tracing the progress of shipments), and knowing the extent of its impact on foreign trade as a whole, exports and imports. The results of the standard estimation resulted in the impact of logistics performance indicators for each of the following (total logistics performance, customs clearance, infrastructure, efficiency and quality of logistics services) has a significant impact on foreign trade, and all of these indicators reflect their compatibility with the assumptions of economic theory and actual reality, while the effectiveness of the impact has not been proven. Each of the following indicators (ease of arranging shipments, timing, and tracking and tracking the progress of shipments) on foreign trade. The results of estimating the impact of logistics performance indicators showed that each of the following (total logistics performance, infrastructure, ease of arranging shipments, and efficiency and quality of logistics services) has a



significant impact on exports, while the effectiveness of the impact of the other indicators (customs clearance, timing, tracking) has not been proven. and tracking the progress of shipments). The results of estimating logistics performance indicators on imports revealed that the significance and direction of the effect were confirmed for each of (overall logistical performance, customs clearance, infrastructure, efficiency and quality of logistics services, and timing), while the effectiveness of the effect of the other indicators, namely (ease of arranging shipments, and track and trace the progress of shipments).

Keywords: Logistics performance indicators, Foreign trade, binary logistic regression

المقدمة

عرفت التجارة الخارجية العديد من التغيرات خلال العقود الثلاثة الأخيرة، الأمر الذي نتج عنها تزايد في أهمية اللوجستيات باعتبارها الدعامة الرئيسية للتجارة الخارجية، ولمساهمتها الفعالة في تطور الدولة وتحقيق ميزة تنافسية لها، ومن هنا بدأت تسعى العديد من البلدان إلى تحسين نوعية وكفاءة الخدمات اللوجستية من أجل تعزيز قدرتها التنافسية على المدى الطويل، إذ يؤدي الاهتمام بالخدمات اللوجستية ولاسيما في الدول النامية إلى تقدم هذه الدول عبر سلاسل القيمة العالمية وتحولها من مجرد القيام بالعمليات البسيطة المرتبطة بالتجميع والتغليف إلى عمليات التصنيع للاستفادة من المزايا المرتبطة بالعمل في الدول النامية من انخفاض معدلات الأجور وتوافر المواد الخام والاعفاءات الممنوحة لتلك الدول في اتفاقيات التجارة، وذلك لارتباط الخدمات اللوجستية بشبكات النقل والتوزيع، وأنظمة التخزين، وأجهزة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، وخدمات التعبئة والتغليف، وإدارة سلاسل الامداد والتوريد. وأن هذا البحث يحاول اختبار مدى تأثير الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية في عينة من البلدان، وذلك من خلال دراسة وتحليل وقياس مؤشرات الأداء اللوجستي ودورها وأثرها في التجارة الخارجية.

أهمية البحث:

تتبع أهمية البحث في اظهار أهمية الأداء اللوجستي والتعرف على العناصر الأساسية المعتمدة في قياس الأداء اللوجستي، الذي يساعد البلدان على تحديد التحديات، والفرص التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية، وتحديد الإجراءات، التي ينبغي ان تتخذها لتحسين ادائها في هذا



المجال، وتكمن أهمية هذا البحث في التعرف على مدى تأثير الأداء اللوجستي في التجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات).

مشكلة البحث:

تعاني العديد من الدول النامية، من ارتفاع التكاليف اللوجستية الناتج عن تدني الأداء اللوجستي، ومن ثم تأثيره سلباً على التجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات)، ومن هنا تأتي مشكلة البحث كمحاولة لإثارة التساؤل الآتي: ما هو تأثير الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية في دول العينة المدروسة؟

فرضية البحث:

إن فرضية البحث تتمحور حول الآتي: يؤثر الاداء اللوجستي إيجاباً على مستوى التجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات) في البلدان المدروسة.

أهداف البحث:

- 1- دراسة الأسس النظرية للوجستيات وأثرها على التجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات).
- 2- تحليل أثر الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات) في الدول المتقدمة والمتوسطة والضعيفة في الأداء اللوجستي.
- 3- قياس أثر الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية (الصادرات - الاستيرادات).

منهجية البحث:

لدراسة العلاقة بين الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات) أعتمد البحث على استخدام المنهج الوصفي التحليلي وتم الاعتماد على أداة الاقتصاد القياسي، لمعرفة مدى تأثير مؤشرات الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات).

الحدود المكانية والزمانية للبحث:

- 1- تقتصر الحدود المكانية للبحث على العلاقة بين الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات) لمجموعة من الدول يبلغ عددها (45) دولة.
- 2- اما الحدود الزمانية للدراسة شملت عام (2023/2022)، ويرجع سبب اختيار هذه السنة لحدثة الموضوع، ولعدم توفر سلسلة زمنية متصلة لمختلف الدول ليتم وضع قيم لمؤشرات الأداء اللوجستي، لذا ارتأينا الاعتماد على بيانات مقطعية لعام (2023/2022)، لاكتمال قيم مؤشرات هذا العام لعينة من 45 دولة، اختيرت على أساس تصنيفها الى 15 دولة ذات أداء لوجستي متقدم، و15 دولة ذات أداء لوجستي متوسط، و15 دولة ذات أداء لوجستي ضعيف.



هيكلية البحث: تم تقسيم البحث إلى ثلاثة مباحث، تناول المبحث الأول الإطار النظري الخاص بالمتغيرين الأساسيين محل البحث وهما الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية. واستعرض المبحث الثاني تحليل الأداء اللوجستي للدول محل الدراسة مع تحليل مؤشرات التجارة الخاصة بتلك الدول. أما المبحث الثالث فقد خصص لتقدير وتحليل أثر مؤشرات الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية (الصادرات-الاستيرادات).

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي للوجستيات والتجارة الخارجية

المطلب الأول: ماهية اللوجستيات وأهدافها ومؤشر الأداء اللوجستي

أولاً: ماهية اللوجستيات

نشأت اللوجستيات نشأة عسكرية منذ عام 1905م، إذ استخدمها حلفاء الجيش الفرنسي بكفاءة في الحرب العالمية الثانية، وكان الهدف منها تأمين إيصال، ونقل المؤن والمواد والذخائر والجنود من المعسكرات والمستودعات في منطقة عسكرية معينة الى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة، في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة⁽¹⁾. وكانت اللوجستيات أحد العوامل، التي ساعدت على نجاح الحلفاء في الحرب، وما ان وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدء ظهور دراسات تسعى الى تطبيق اللوجستيات في مجال الاعمال فيما عرف باسم (Business Logistics)، إذ تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن تكلفة الأنشطة اللوجستية تتراوح ما بين 40%-60% من تكلفة المنتج النهائي، وان تطبيق إدارة الاعمال اللوجستية، يؤدي الى خفض التكلفة بنحو 20%⁽²⁾.

ومنذ الثمانينات اتسع نطاق تطبيق اللوجستيات في المجال الاقتصادي وفي سياق العولمة التي نفذتها الشركات المتعددة الجنسية فأصبح الإنتاج والتسويق والتمويل عالمياً، وتسعى الشركة العالمية لتحقيق ميزة تنافسية من خلال التعرف على الأسواق العالمية ومنتجاتها، لذا باتت الهياكل التنظيمية للشركات ذات الحجم الكبير تحتوي على قسم خاص لإدارة اللوجستيات، واتضح للدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية، أن مجال اللوجستيات له أهمية بالغة لنقل البضائع والشحنات التجارية⁽³⁾. ويمكن خلق الميزة التنافسية من خلال سلسلة القيمة اللوجستية، عن طريق السيطرة على التكاليف في كافة حلقات اللوجستيات، وذلك بتنظيم إنتاجية المعدات والتخلص من العائد المادي والزمني، وما يتطلب ذلك من إجراءات إدارية ومستندية وقانونية، وهو ما يؤدي الى خفض تكلفة الإنتاج والنقل⁽⁴⁾.



الطلب المتوقع، نشاط النقل، نشاط المخزون، إدارة المناولة، إدارة المستودعات، التخفيف، احتياجات الإنتاج، جدولة وتخطيط الإنتاج وتدفقه للسوق، نظم المعلومات، نظم الاتصالات التسويقية، التصميم العكسي لمنافذ التوزيع واللوجستيات، وتحديد التكلفة لأنشطة التوزيع واللوجستيات⁽⁵⁾.

وقد دخلت اللوجستيات الى مجال الاعمال والى المجال الاقتصادي وتم تأسيس مفهوم جديد تحت مسمى (اقتصاديات اللوجستيات) وهي "العملية التي من خلالها تزيد الشركات من عوائدها بأقل تكلفة ممكنة لتوفير المطالب غير المحدودة لعملائها"⁽⁶⁾.

وعلى الرغم من حداثة موضوع اللوجستيات الا أنها تتسم بالتطور السريع، إذ تطورت من التوزيع العيني الى إدارة المواد ثم تحولت الى لوجستيات متكاملة تضم العديد من الأنشطة. ولم يقف الامر عند هذا الحد بل تطورت اللوجستيات لتصبح سلسلة للإمداد، التي تطورت بدورها لتكون سلسلة كونية للإمداد. وعلى الرغم من اعتراف العديد من الباحثين الكتاب بأهمية نشاط اللوجستيات بالنسبة للمؤسسة وخاصة لوظيفتي الإنتاج والتسويق، إلا أنه حتى الخمسينات من القرن الماضي لم ينظر الى إدارة اللوجستيات كوظيفة متكاملة، وان السبب لظهور اللوجستيات هو الركود في تداول البضائع الذي كانت أمريكا تعاني منه في الخمسينات⁽⁷⁾.

وقد عرفت اللوجستيات بالعديد من التعاريف ففي عام 1991 عرف مجلس إدارة السوقيات الأمريكي (منظمة تجارية أسست في الولايات المتحدة الأمريكية) اللوجستيات وانشطتها بأنها " عملية التخطيط والتنفيذ والرقابة الفعالة على تدفق وتخزين المواد الخام وتشغيلها، وكذلك السلع تامة الصنع والمعلومات المتعلقة بها من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك من أجل إرضاء متطلبات المستهلك " وبذلك حصرت هذه المنظمة تعريف(اللوجستيات) بمجال الاعمال⁽⁸⁾. بينما عرفها معجم (أكسفورد) للغة الإنكليزية: " فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الافراد والوسائط "⁽⁹⁾. إذ توفر اللوجستيات السلع والخدمات الى العملاء في الوقت والمكان المناسبين، وفي أفضل حالة مع تحقيق أعلى درجة من المساهمة في تحقيق أهداف المنظمة في إرضاء العملاء وزيادة الربحية. ويمكن القول: إن اللوجستيات هي التنسيق المفصل لعمليات معقدة بكفاءة عالية⁽¹⁰⁾.

وعرفها النحراري بأنها " تجميع الأنشطة التي لها علاقة بتدفق وتخزين السلع والخدمات وادارتها جماعيا بغرض امداد العملاء بالسلع والخدمات، التي يرغبونها في التوقيت والمكان المحددين والجودة المطلوبة"⁽¹¹⁾.

ثانياً: أهداف اللوجستيات



أن الهدف الأساسي للوجستيات هو تنمية نظام متكامل من الأنشطة التي تساعد على تحقيق كل من الأهداف التسويقية والاهداف الإنتاجية للمنظمة، وبالتالي لابد من تحقيق التوازن بين مستوى الأداء المرغوب تحقيقه واجمالي التكاليف اللازمة لتحقيق هذا المستوى من الأداء لدعم مركزها التنافسي وزيادة أرباحها، لذا ينطوي عمل اللوجستيات على أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها الى بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر ودائم وعلى النحو الآتي: (12)

أ – **تحسين الجودة المناسبة:** أن من أهداف اللوجستيات الحديثة هو تحسين الجودة على المدى الطويل، لان تحسين الجودة هو الذي يحدد السعر والكمية المشتراة، ومن أجل الوصول إلى مستوى عال من الجودة يجب على المؤسسة ان تضع المواصفات الكاملة المستوى للجودة من حيث متطلبات تصميم المنتج وتوفير عوامل الإنتاج مع مراعاة الاعتبارات الخاصة بالشراء والعوامل السوقية، كذلك على المؤسسة اختياراً لموردين المناسبين من حيث الكفاءة والقدرة على الإنتاج بالمواصفات المطلوبة، ويقصد بالجودة المناسبة: هي تلك النوعية، التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتتناسب الحاجة التي من اجلها يتم الشراء بمعنى ان مفهوم الجودة هنا مرتبطة بملائمة ومدى إمكانية الحصول على مستوى معين للمواد المطلوب توفيرها (13).

ب – **الوصول الى السعر المناسب:** ويقصد بالسعر المناسب بأنه القيمة التي يتم دفعها من قبل المؤسسة لشراء الاحتياجات والمواد المطلوبة والمرغوب فيها، إذ تتعرف المؤسسة على هذه القيمة من خلال قوائم يرسلها الموردون أو من خلال النشرات التي تصدرها البورصات إذ تقوم المؤسسة بتعيين مندوبين للحصول على المعلومات السعيرية مع العودة الى بطاقات الأسعار التي تسجل فيها المؤسسة أسماء الموردين الذي تم التعامل معهم سابقاً والأسعار التي تم الشراء بها، وفي النهاية تقوم المؤسسة بالتفاوض مع المورد للحصول على احتياجاتها بأقل سعر ممكن (14).

ج – **تحقيق استجابة سريعة:** بما أن رضا العملاء يؤدي دوراً كبيراً في نجاح المؤسسة، لذلك فالمؤسسات تستخدم اللوجستيات الحديثة، التي تساعد على تقديم الخدمات للعملاء وتحقيق اهداف خدمة العملاء على الفور، وذلك بفضل التكنولوجيا الحالية التي تساعد على ضمان نقل المنتجات من المنتج الى المستهلك النهائي والتسليم في الوقت المحدد المتفق عليه وفي أفضل الظروف (15).

ح – **تقليل عدد الاحداث غير المتوقعة:** في بعض الأحيان يمكن أن تحدث أحداث غير متوقعة، التي تحدث بصورة مفاجئة خلال عملية تسليم البضائع مثل التأخير في استلام طلب العميل او التسليم الخاطئ او تلف البضائع او اهدار الوقت، او اضطراب غير متوقع اثناء التصنيع، وبفضل اللوجستيات الحديثة التي ساعدت على التقليل من عدد الاحداث غير المتوقعة، وتم



معالجتها من خلال استخدام برامج متطورة قادرة على تحقيق تحكم إيجابي في الأنظمة اللوجستية (16).

خ – تحقيق الحد الأدنى من المخزون: تعد إدارة المخزون أمراً بالغ الأهمية، وأن الهدف من تقليل المخزون الى أدنى المستويات الممكنة يعمل على إرضاء العملاء مع تحقيق الأهداف التشغيلية المرجوة، وخفض التكاليف اللوجستية الإجمالية، والتي تتمثل بخفض رسوم النقل والتخزين وخفض تكاليف الاحتفاظ بالمخزون، وبالتالي خفض احتمالية تلف المنتج وخفض النتائج الناتجة عن السرقة (17).

د – خفض تكلفة النقل واللوجستيات: يعد النقل أحد التكاليف الرئيسية المرتبطة بالخدمات اللوجستية، ويتطلب لخفض تكلفة النقل توحيد الحركة، لذا تعمل اللوجستيات الحديثة على خفض التكاليف بما فيها تكاليف التأمين، وتكاليف الموافقات الجمركية، ومن ثم خفض المدفوعات الأخرى مثل الرشاوي والتأخيرات (18)، إذ إن تكاليف النقل تتأثر بشكل مباشر بنوع المنتج الذي يتم شحنه وحجم الشحنة والمسافة، وكقاعدة عامة، كلما كانت الشحنة أكبر، وكلما زادت المسافة انخفضت تكلفة النقل لكل وحدة، لذلك يعد امتلاك برنامج قادر على تجميع الشحنات الصغيرة للحركة الموحدة أمراً مثالياً، وهذا يمكن أن توفره اللوجستيات الحديثة والتقنيات المتطورة.

ذ – زيادة الكفاءة: ان اللوجستيات الحديثة تساعد في زيادة الكفاءة بشكل كبير، وذلك من خلال مساعدة البائع بتقديم خدمات ذات قيمة مضافة مثل التعبئة والتغليف أو فحوصات الجودة، ومن ثم يمكن تحسين عمليات المستودعات مثل عمليات التخطيط والتدفق بشكل كبير (19).

ر – الشراء بالكميات المناسبة: أن تحديد الكمية المناسبة يحكمها العديد من العوامل منها طبيعة المواد المشتراة وطبيعة الإنتاج، والظروف الاقتصادية واتجاهات العرض والطلب، وإمكانيات التخزين المتوفرة والتسهيلات الخاصة به، وتكلفتها الطلب والتخزين والظروف المالية للمؤسسة (20)، إذ ان هذه الكميات تضمن استمرارية العمل من جهة وعدم توقفه من جهة أخرى، وألا تكون زيادة عن الحاجة، بشكل يكون لدى المنظمة مخزون كبير على شكل أموال جامدة عاطلة عن الاستثمار وتؤثر في ربحية المنظمة (21). فضلاً عن الأهداف السابقة هنالك أيضاً أهداف فرعية للوجستيات والتي تهدف الى تحقيق أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلة والخارجة لتجنب الاختناقات والاعطال وتحقيق التدفق الأمثل للعمليات، ويهدف الى خلق القيمة للزبون والمساهمين وكل أطراف المصلحة مع المؤسسة فضلاً عن تحقيق ما يسمى ب 5 أصفار، والتي تتمثل في:

* **صفر مخزون:** تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي الى تخفيض التكاليف، ووفورات في التكلفة الناتجة عن ذلك.



* **صفر آجال:** من خلال تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي الى خدمة جيدة للعملاء.

* **صفر أوراق:** عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الهاتف، الحاسب الالى، الكمبيوتر كل هذا يقلص من استخدام الأوراق، وكذلك يزيد من سرعة الاستجابة.

* **صفر أخطاء:** أي عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات، ومن ثم تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.

* **صفر تعطل:** يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل، وليس عند حدوثه، وهذا ما يسمى بالصيانة الوقائية (22).

ثالثاً: مؤشر الأداء اللوجستي

يعد مؤشر الأداء اللوجستي من أهم المؤشرات الاقتصادية في تحليل القدرات اللوجستية للدول، إذ يلعب دوراً هاماً في النمو الاقتصادي والقدرات التنافسية لجميع الدول، فضلاً عن أثره الكبير على التجارة الخارجية، إذ إن اللوجستيات غير الفعالة تؤدي إلى زيادة تكلفة التجارة وتقليل إمكانية زيادة التجارة الخارجية كما أن مؤشر الأداء اللوجستي، الذي تم تطويره البنك الدولي في عام 2007 يعد المؤشر الأكثر شمولاً وموثوقية في قياس ومقارنة أداء الخدمات اللوجستية للدول بالشكل، الذي يؤدي الى استغلال نتائج هذا المؤشر في تحديد احتياجات واولويات الدول فيما يخص تطوير تلك الخدمات، ويقدم المؤشر معلومات قيمة حول الوضع الاقتصادي للدول، وكذلك للشركات والمستثمرين الراغبين للعمل في تلك الدول (23). ويعد من أهم المؤشرات، التي تستخدم لقياس مدى اندماج تجارة دولة ما مع الأسواق العالمية، ويقارن هذا المؤشر بين 160 دولة من حيث مركزها التنافسي في مجال الخدمات اللوجستية، فضلاً عن تحديد الفرص والتحديات، التي تواجهها تلك الدول في تطوير قطاعها اللوجستي. وان هذا المؤشر لا يعتمد على الدخل فقط إذ أنه من الممكن ان تحتل الدول النامية مراكز منافسة أيضاً (24). فضلاً عن ذلك يقيس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية جودة البنية التحتية المساندة للأنشطة اللوجستية، إذ إنه يقوم بتحليل الدول من خلال ست مؤشرات، تتضمن كل من: كفاءة عملية التخليص الجمركي، جودة البنية التحتية المتعلقة بالنقل والتجارة، سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، كفاءة وجودة أداء الخدمات اللوجستية، القدرة على تتبع سير الشحنات والبضائع ومراقبتها، وتوقيت الالتزام بالمواعيد لوصول الشحنة الى الموقع المقرر في الوقت المحدد (25). أما بالنسبة لطريقة حساب المؤشر بحسب البنك الدولي فيتم من خلال مسح عالمي لأصحاب المصلحة العاملين في الشركات، إذ يدلون بانطباعاتهم حول مدى سلاسة اللوجستيات في البلدان التي يعملون فيها، وتلك التي لهم معها تعامل تجاري، وتكون لديهم خبره عالمية في مجال اللوجستيات ويطلق عليهم بالمجيبين



ويطلب من كل مجيب على أسئلة المسح ترتيب ثمانية بلدان أي ثمانية أسواق خارجية حسب العناصر الرئيسية الستة للأداء اللوجستي، ويستند اختيار البلدان الثمانية الى اهم أسواق الصادرات والاستيرادات في بلد المجيب، أما البلدان غير الساحلية فيستند اختيارها إلى البلدان المجاورة لها، التي تشكل جزءاً من الجسر البري، الذي يربط البلدان غير الساحلية بالأسواق الدولية ويشمل المسح (160) بلداً، ويستند الى (5000) تقييم للبلدان أعدها (1000) خبير في اللوجستيات⁽²⁶⁾. ويستخدم هذا المؤشر في تحديد الفرص والتحديات، التي تواجه البلدان في أدائها للخدمات مع شركائهم التجاريين والتي تقف عائقاً امام التجارة الخارجية، وما يمكن لهذه البلدان القيام به لتحسين إدائها في هذا المجال، وأن البنك الدولي يقوم بإصدار هذا المؤشر مرة كل سنتين. وتتراوح قيمة المؤشر من (1) الذي يمثل أسوأ أداء الى (5) الذي يمثل الأفضل أداء وتؤخذ البيانات من مسوحات مؤشر الأداء اللوجستي، التي اجراها البنك الدولي مع المؤسسات الاكاديمية والدولية والشركات الخاصة ووكلاء الشحن الدوليين والافراد العاملين في مجال الخدمات اللوجستية الدولية، ويعتمد ارتفاع وقوة الأداء اللوجستي على الأداء الجيد في جميع مكوناته الستة⁽²⁷⁾. ويتألف مؤشر الخدمات اللوجستية من ستة عناصر أساسية هي كالآتي:⁽²⁸⁾

أ- مؤشر الجمارك (كفاءة عملية التخليص الجمركي):

ويقاس هذا المؤشر الكفاءة في عمليات التخليص الجمركي عبر الحدود في كل دولة، ويعد هذا المؤشر من المحددات الأساسية لمؤشر الأداء اللوجستي العام، ويمثل الخطوات الأساسية أو المراحل التي، تمر بها كافة المعاملات والحركات المالية الناتجة عن التجارة الخارجية⁽²⁹⁾. ومع اهتمام العالم بالسعي نحو تيسير التجارة فمن الأفضل تطبيق الجمارك بشكل مكثف على تيسير المعاملات الخاصة بالإجراءات الحدودية والتخليص الجمركي⁽³⁰⁾.

ب - مؤشر نوعية البنية التحتية للتجارة والنقل:

يقاس هذا المؤشر جودة البنى التحتية المرتبطة بالتجارة والنقل، والتي تشمل الطرق والسكك الحديدية ووسائل النقل والمطارات والتخزين والمرافق متعددة الوسائط وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فهو يمثل التقييم الكمي لمدى توفر الادوات والتجهيزات اللوجستية في الموانئ المتنوعة في كل دولة⁽³¹⁾.

إن جودة البنية التحتية أمر في غاية الأهمية، لأنها تشمل على عناصر مثل توفر المنصات وحاويات الشحن والمركبات والممرات والمحطات، فالممرات هي المرافق التي تستخدمها مركبات النقل. وتشمل هذه الممرات على طرق وخطوط السكك الحديدية والممرات البحرية والجوية بالإضافة الى ذلك تشمل على الإشارات ومراقبة حركة المرور. أما المحطات فتشمل على عمليات أحادية الوسائط ومتعددة الوسائط تتعامل مع وضعين أو أكثر من وسائل النقل، كما



وتشمل على الموانئ والمطارات، على سبيل المثال تتحدد البنية التحتية للمطار من خلال طول المدرج وحجم المطار وحجم الطائرة، التي يمكن استيعابها وتكرار الهبوط والتفريغ. وكذلك الموانئ فأنها تشمل على مرافق جانبية ثانوية لتحميل وتفريغ الحاويات. ويضمن توفير طرق وسكك حديدية عالية السرعة وجيدة وصول البضائع الى وجهاتها النهائية بوقت قصير وبدون تأخير، وهذا مهم بشكل خاص للسلع القابلة للتلف⁽³²⁾.

ج- مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية (الشحنات الدولية):

يقيس هذا المؤشر سهولة ترتيب الشحنات الدولية، وتدفع البضائع في الدول بأسعار تنافسية أي انه يمثل التقييم الكمي لمدى الاستغلال الأمثل للموارد والتسهيلات المتاحة بالموانئ للقيام بعملية شحن البضائع بأقل تكلفة ممكنة في كل دولة⁽³³⁾.

د - مؤشر كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية:

يمثل هذا المؤشر التقييم الكمي لكفاءة الخدمات اللوجستية المقدمة في الموانئ بداية من دخول الشحنات حتى خروجها لميناء المقصد، أي يظهر كفاءة مشغلي النقل والمخلصين الجمركيين وكفاءة عمليات الشحن، وتعد جودة وكفاءة الخدمات اللوجستية عاملا أساسيا في تسهيل حركة التجارة الخارجية وتحقيق ميزة تنافسية في الأسواق العالمية عن طريق تقديم خدمة للعملاء ونقل المنتجات من أماكن إنتاجها الى أماكن استهلاكها في الوقت والمكان المناسب وبالكمية المناسبة وبالشكل المرغوب، في حين أن عدم كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية تعد عائقاً امام الدول لأنشاء حركة تجارية دولية وذلك بسبب صعوبة إيصال منتجاتها المحلية للأسواق العالمية⁽³⁴⁾.

هـ - مؤشر القدرة على تتبع وتعقب مسار الشحنات الدولية:

يظهر هذا المؤشر القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع وتعقب مسارها، إذ يمثل تحديد الموقع الدقيق ومسار كل شحنة حتى تسليمها الى العميل النهائي. وان جميع الأطراف في سلسلة التوريد تشارك في هذا المكون. ومع تطور وتسارع التجارة العالمية تحاول شركات الشحن تقديم أفضل ما لديها من خدمات لضمان إتمام عمليات تسليم الشحنات بأفضل صيغة ممكنة، ومن ضمن الخدمات التي تقدمها شركات الشحن هي خدمة تتبع الشحنة، التي تمكن العملاء من معرفة موقع الشحنات الخاصة بهم في أثناء رحلة الشحن⁽³⁵⁾.

و - مؤشر التوقيت:

يقيس هذا المؤشر كفاءة الالتزام في توصيل الشحنات الى أصحابها في الوقت المحدد او ضمن مواعيد التسليم المقررة او المتوقعة، وان لهذا المكون أهمية كبيرة في التجارة الخارجية، إذ أن عدم الالتزام بمواعيد تسليم الشحنات سيؤدي الى زيادة التكاليف على الشركات، التي تقوم بنقلها فيما بعد الى المستهلكين، ومنها التكاليف غير مباشرة مثل التأخير الزمني في الشحن⁽³⁶⁾.



بالإضافة الى ذلك ان عنصر الوقت ازدادت أهميته بشكل كبير في الفترة الأخيرة وخاصة مع تطور التجارة الخارجية وأصبح من النقاط التنافسية التي تدعم شركات عن غيرها، مما جعل العديد من الشركات تلجأ الى الاستعانة بمصادر خارجية من اجل تلبية توقعات عملائهم من حيث التسليم في الوقت المناسب. وقد بدأت العديد من الشركات وبشكل خاص بالولايات المتحدة في اشتراط ثلاثة معايير للاستيراد من الدول النامية ويأتي من بينها وقت التسليم، إذ أن الإجراءات المطولة للصادرات والاستيرادات تقلل من دخول الشركات الى أسواق التصدير للمنتجات الحساسة للوقت، وأصبحت العديد من المنتجات حساسة للوقت بعد انتشار إدارة سلسلة التوريد الحديثة في التصنيع وتجارة التجزئة⁽³⁷⁾. فالمنتجات كثيفة العمالة مثل الملابس والالكترونيات الاستهلاكية أصبحت حساسة بشكل كبير للوقت، وتحتاج العديد من الدول النامية الى تقصير المهلة الزمنية، لكي تظل قادرة على المنافسة في هذه القطاعات.

المطلب الثاني: ماهية التجارة الخارجية وأهميتها

أولاً: ماهية التجارة الخارجية

إن التجارة الخارجية تعد محورا أساسيا في أبحاث الاقتصاديين الأوائل، فقد تناولتها العديد من النظريات الاقتصادية من خلال التحليل، وتحاول نظريات التجارة الخارجية تحليل الأسس التي تقوم عليها التجارة الخارجية، وقد فسرت النظريات الكلاسيكية قيام التجارة الخارجية عن طريق اختلاف التكاليف المطلقة والتكاليف النسبية للتخصص وتقسيم العمل بين الدول، اما النظريات النيو كلاسيكية فقد حاولت تفسير قيام التجارة الخارجية انطلاقا من اختلاف أسعار السلع المرتبط باختلاف تكاليف الإنتاج بالنسبة لعوامل الإنتاج، ومع التطور الذي حصل بعد الحرب العالمية الثانية في الاقتصاد العالمي بفضل التقدم التكنولوجي، والجهود التي سعت إلى رفع الحواجز والقيود على المبادلات التجارية، لذلك ظهرت أساليب حديثة مفسرة لقيام التجارة الخارجية، لكي تسد النقص الموجود في النظريات النيو كلاسيكية التي عجزت عن تفسير بعض الحالات. لكن محاولاتهم لا ترتقي إلى مستوى النظرية العلمية الكاملة، لكنها يمكن ان تفسر جزءاً مهماً من التدفقات السلعية بين الدول. تناول العديد من الاقتصاديين موضوع التجارة الخارجية كل حسب وجهة نظره، فقد عرفت تاريخياً بانها تمثل " أهم صور العلاقات الاقتصادية الدولية، التي يجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات واستيرادات"⁽³⁸⁾.

ومنهم من عرف التجارة الخارجية على انها " فرع من فروع علم الاقتصاد، والذي يهتم بدراسة الصفقات الاقتصادية الجارية عبر الحدود الوطنية "⁽³⁹⁾.



كذلك عرفت بانها " عملية التبادل التجاري الذي يتم بين الدولة والعالم الخارجي " (40).

ثانياً: أهمية التجارة الخارجية

إن التجارة الخارجية لها أهمية كبيرة على مستوى الاقتصاد المحلي والاقتصاد الدولي، أي تعد من أهم الأنشطة، التي تعتمد عليها دول العالم وأصبح لها ضرورة ملحة لجميع الدول في الوقت الحاضر، لأن أي دولة لا تستطيع تحقيق الاكتفاء الذاتي من جميع السلع والخدمات وعوامل الإنتاج وذلك لان ظروفها الاقتصادية لا تمكنها من ذلك.

وأن أهمية التجارة الخارجية تتلخص في قدرتها على تحقيق الآتي: -

1 - تعمل التجارة الخارجية على تحريك وتنمية الأموال، وزيادة رؤوس الأموال الناتجة من العملية التجارية.

2 - التجارة الخارجية تعد منفذ لتصريف فائض الإنتاج ومصدر أساسي في الحصول على العملات الأجنبية، مما يعزز قدرة الدولة من السيولة النقدية، التي تعد من مرتكزات العمليات الاقتصادية خصوصاً عمليات التمويل والاستثمار.

3 - تعمل التجارة الخارجية على تطوير الأنشطة الاقتصادية وتنميتها سواء كانت الإنتاجية أم الاستهلاكية أم الخدماتية منها، ويتم ذلك عن طريق تفعيل الحركة التجارية.

4 - تعد التجارة الخارجية ولاسيما الصادرات مركز قوة لاي بلد، إذ توفر عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر لتمويل المشاريع التنموية، أو الخدمات التي تحتاجها الدولة بما يسمى الانفاق الجاري.

5 - تحاول الدول من خلال التجارة الخارجية إيجاد نوع من التوازن في وضعها الاقتصادي، فأن زيادة الصادرات يؤدي إلى احداث توازن مع الاستيرادات ولاسيما إذا كانت تنمو وبشكل مضطرد.

6 - ان التجارة الخارجية المتوازنة تعمل على احداث توازن في ميزان المدفوعات من خلال ما يترتب على الدولة من متطلبات، وما تحققه من إيرادات تعمل على تخفيض العجز (41).

7 - تعمل التجارة الخارجية على تأمين احتياجات الدول النامية من المتطلبات الأساسية للتنمية الاقتصادية مثل رؤوس الأموال والتكنولوجيا، ومصادر العملات الأجنبية والإدارة الحديثة، التي تساعد على تنشيط

الاقطاعات الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد الوطني (42).



- 8 - تحقق التجارة الخارجية المكاسب المتوقعة من الحصول على سلع وخدمات بتكلفة أقل مما لو تم انتاجها محلياً، استناداً لمبدأ التخصص في الإنتاج، وتقسيم العمل الدولي (43).
- 9 - تعد التجارة الخارجية وسيلة لزيادة الدخل القومي للبلد، ووسيلة للتنمية الاقتصادية وذلك من خلال استيراد السلع نصف المصنعة او المكائن والآلات والمعدات التي تدخل في العملية الإنتاجية والتي تؤدي الى زيادة انتاج السلع والخدمات داخل البلد، ومن ثم تحقيق التنمية الاقتصادية المنشودة.
- 10 - تعد التجارة الخارجية مؤشراً جوهرياً على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي، وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية وقدرة الدولة على التصدير.
- 11 - تسهم في زيادة رفاهية الافراد والارتقاء بالأذواق واشباع حاجات الافراد من السلع والخدمات.
- 12 - تسهم في إقامة علاقات ودية وصداقة مع الدول الأخرى المتعامل معها، وإزالة الحواجز بين الدول.
- 13 - تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض والطلب.

المبحث الثاني

تحليل مؤشر الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية في بلدان مختارة للعام 2023/2022

المطلب الأول: تحليل مؤشر الأداء اللوجستي في عينة من الدول للعام 2023/2022

أولاً: تحليل مؤشر الأداء اللوجستي في الدول المتقدمة في الأداء اللوجستي لغرض تحليل مؤشر الاداء اللوجستي في الدول المتقدمة فقد تم اختيار (15) دولة متقدمة في الأداء اللوجستي من بين 139 دولة، وكان اختيارها على أساس الناتج المحلي الإجمالي المرتفع، ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، وقد تم اختيار الناتج المحلي الإجمالي كمعيار وكـمؤشر مهم من مؤشرات الحسابات القومية لأنه يعبر عن كفاءة الأداء الاقتصادي للبلد خلال مدة زمنية معينة، إذ إن تطور الناتج يظهر على تطور الدخل القومي وتطور الدخل سيؤدي إلى تحسين مستوى الرفاهية الاقتصادية للفرد، والذي سيؤدي بدوره الى تطور التبادل التجاري والاسهام في تطور العلاقات التجارية بين الدول، فضلاً عن ارتفاع مؤشرات الأداء اللوجستي

(44)



وتعرف هذه الدول باسم دول العالم الأول، لأنها من الدول المكتفية ذاتياً، ومن هذه الدول (سنغافورة وفنلندا والدنمارك وألمانيا وهولندا وسويسرا والنمسا وبلجيكا وكندا والسويد وفرنسا وإسبانيا وكوريا وأستراليا والصين)، وتواصل هذه الدول ذات الدخل المرتفع وبشكل دائم ظهورها كدول رائدة في مجال الخدمات اللوجستية، وكانت معظمها في أوروبا، أي: إنها احتلت المراكز الأولى في مؤشر الأداء اللوجستي وبجميع التقارير التي أصدرها البنك الدولي. وهو ما يشير إلى هيمنة هذه الدول على صناعة اللوجستيات دولياً. والجدول الآتي يوضح ترتيب الدول التي احتلت المراكز الأولى في تصنيف مؤشر الأداء اللوجستي العالمي لعام 2022، التي حصلت على أعلى القيم في المؤشر الرئيسي، وفي المؤشرات الفرعية وكما في الجدول الآتي:



جدول (1) مجموعة الدول المتقدمة في مؤشر الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية للعام 2023/2022

الدولة	اجمالي الصادرات من السلع والخدمات بالأسعار الجارية باليولون دولار امريكي	اجمالي الاستيراد من السلع والخدمات الجارية باليولون دولار امريكي	مؤشر الأداء اللوجستي الكلي (LPI) (*)		مؤشر كفاءة عملية التخلص الجمركي	مؤشر البنية التحتية للتجارة		مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية	مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية		مؤشر التوقيت ودرجة الالتزام بالمواعيد لوصول الشحنة	مؤشر القدرة تتبع وتعقب الشحنات (معدل)
			رتبة المؤشر	قيمة المؤشر		رتبة المؤشر	قيمة المؤشر		رتبة المؤشر	قيمة المؤشر		
سنغافورة	870,806.00	701,629.50	1	4.30	1	4.60	1	4.00	1	4.40	1	4.40
فنلندا	126,066.77	133,796.15	2	4.20	4	4.20	5	4.10	3	4.20	1	4.30
الدنمارك	274,070.19	232,047.03	3	4.10	2	4.10	9	3.60	9	4.10	10	4.30
ألمانيا	2,049,853.95	1,966,107.10	3	4.10	7	4.30	3	3.70	3	4.20	10	4.20
هولندا	918,145.74	824,735.06	3	4.10	7	4.20	5	3.70	3	4.20	17	4.20
تايوان	605,575.24	506,407.17	3	4.10	2	4.40	2	3.60	2	4.30	4	3.20
النمسا	286,559.96	279,724.66	7	4.00	14	3.90	16	3.80	11	4.00	1	4.20
كندا	551,574.45	565,560.94	7	4.00	7	4.10	9	3.80	3	4.20	4	4.20
السويد	721,521.69	717,786.93	7	4.00	4	4.30	3	3.60	3	4.20	10	4.10
فرنسا	308,124.04	293,900.94	7	4.00	4	4.20	5	3.40	3	4.20	4	4.20
إسبانيا	946,543.30	1,061,142.37	13	3.90	14	3.80	19	3.70	8	3.80	10	4.00
جمهورية كوريا	580,683.66	560,986.39	13	3.90	20	3.80	19	3.70	14	3.90	4	4.10
اليابان	803,589.59	808,086.02	17	3.80	7	4.10	9	3.40	20	3.80	25	3.80
الولايات المتحدة	432,461.79	334,107.67	19	3.70	14	4.10	9	3.10	14	3.90	35	4.10
أستراليا	3,714,245.22	3,137,594.11	19	3.70	31	4.00	14	3.60	20	3.80	30	3.80

لم تسلم الدول في رتبة مؤشر الأداء اللوجستي الكلي من (1-139) يعود الى قيام البنك الدولي بوضع رتبة مجمعة لمؤشر اللوج=US?locations=US&indicator=NE.EXP.GNFS.CD?locations=US المصدر / من اعداد البانحة بالاعتماد على: - قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشرات التجارة الخارجية للعام 2022

وجاءت فنلندا في المركز الثاني بعد سنغافورة في مؤشر الأداء اللوجستي بمعدل (4.20) صعودا



من المركز العاشر في عام 2018، أما الدنمارك فقد جاءت في المركز الثالث بعد فنلندا، وحقت في مؤشر الأداء اللوجستي (4.10) نقطة بعد ان كانت في المركز الثامن في 2018، بعدها جاءت المانيا التي هبطت في مؤشر الأداء اللوجستي إلى المركز الثالث بمعدل (4.10) نقطة وهي بالتساوي مع هولندا وسويسرا بعد أن كانت تتربع على قمة الهرم في عام 2018، أما بالنسبة لهولندا التي احتلت المركز الثالث أيضا في مؤشر الأداء اللوجستي وحقت (4.10) نقطة من أصل 5، بعد ان كانت في المركز السادس عشر في العام 2018، أما سويسرا فقد جاءت في المركز الثالث أيضاً في مؤشر الأداء اللوجستي والتي حققت (4.10) نقطة، بعدما كانت في المركز (13) في عام 2018، في حين تراجعت النمسا إلى المرتبة السابعة بحسب بيانات مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي لعام 2022 بعد ان كانت في المركز الرابع في عام 2018، أما بالنسبة لبلجيكا فهي أيضا كالنمسا تراجعت إلى المرتبة السابعة في مؤشر الأداء اللوجستي وحقت (4.00) نقطة بعدما كانت الثالثة في تصنيف العام 2018، أما كندا فتقدمت إلى المركز السابع، وحقت (4.00) نقطة، بحسب بيانات البنك الدولي لمؤشر الأداء اللوجستي لعام 2022 بعدما كانت في المركز العشرين في تصنيف عام 2018، في حين هبطت إلى المرتبة السابعة في تصنيف عام 2022 بمعدل (4.00) بعد ان كانت في المركز الثاني في تصنيف عام 2018، بينما صعدت فرنسا إلى المركز الثالث عشر في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي وحقت (3.90) نقطة، بعدما كانت في المركز الخامس عشر في تصنيف عام 2018، بعدها جاءت اسبانيا التي تقدمت إلى المركز الثالث عشر في تصنيف عام 2022 بعدما كانت في المركز (18) في تصنيف عام 2018، أما كوريا فقد احتلت المركز (17) في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي في تصنيف عام 2022 وبمعدل (3.80) نقطة وهي بذلك تقدمت عما كانت عليه في تصنيف عام 2018 إذ كانت في المركز (23) عالمياً، في حين حققت استراليا (3.70) نقطة في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي واحتلت المرتبة (19) عالمياً وهي نفس المرتبة التي كانت عليها في تصنيف عام 2018، تقدمت الصين إلى المركز (19) في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي، وحقت (3.70) نقطة وتعد هذه رتبة احتلتها الصين عالمياً في مؤشر الأداء اللوجستي منذ عام 2007 ولغاية عام 2022 بحسب تقارير البنك الدولي، بعدما كانت في المركز (27) عالمياً في تصنيف العام 2018⁽⁴⁵⁾.

فضلاً عما تقدم يتضح من بيانات الجدول حدوث تحسن في مؤشر الأداء اللوجستي لسنغافورة وفنلندا والدنمارك وسويسرا وكندا وفرنسا واسبانيا وكوريا والصين في عام 2022 مقارنة بعام



2018، ويظهر ذلك التحسن من ترتيب هذه الدول على المستوى الدولي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي، بينما شهدت باقي الدول المتقدمة كما موضح في الجدول أعلاه انخفاض في ترتيبها من حيث مؤشر الأداء اللوجستي في عام 2022 مقارنة بعام 2018، أما استراليا فلم يتغير ترتيبها في تصنيف عام 2022 مقارنة بتصنيف عام 2018. وعلى العموم فإن جميع البلدان الأوروبية المرتفعة الدخل ولاسيما بلدان أوروبا الغربية تأتي في صدارة الترتيب في مجال الخدمات اللوجستية، وذلك لان هذه الدول فيها وعي متزايد وطلب على الخدمات اللوجستية.

ثانياً: تحليل مؤشر الأداء اللوجستي في الدول متوسطة الأداء اللوجستي

لغرض تحليل مؤشر الأداء اللوجستي في الدول متوسطة الأداء اللوجستي تم اختيار 15 دولة من بين 139 دولة، وكان تصنيفها في مؤشر الأداء اللوجستي في العام 2022 متوسط، وعلى الرغم من ان هذه الدول تتمتع باقتصادات ثابتة وقوية الا ان الناتج المحلي الإجمالي لها يكون أقل بكثير من الناتج في الدول المتقدمة.

ويتضح من تصنيف الدول في مؤشر الأداء اللوجستي للعام 2022 وحسب ما جاء من بيانات في التقرير الصادر عن البنك الدولي (إقامة روابط من اجل المنافسة)، أن هذه الدول شهدت تحسن في ادائها اللوجستي عما كانت عليه في العام 2018، وتظهر في البيانات الحديثة زيادة كبيرة في كفاءة الخدمات اللوجستية لهذه الدول مقارنة بالسنوات السابقة، فضلاً عن تضيق الفجوة بينها وبين الدول ذات مؤشر الأداء المرتفع، ويرجع ذلك إلى وفورات الحجم والموقع الجغرافي من خلال التكامل مع سلاسل التوريد العالمية والجهود، التي تبذلها هذه الدول لتحسين مستوى خدماتها اللوجستية.

ومن هذه الدول هي (ايسلندا وايرلندا وماليزيا وقطر والهند والسعودية وتركيا وكرواتيا والفلبين والبرازيل ومصر واندونيسيا وكوستاريكا والأرجنتين وجورجيا). والبيانات في أدناه توضح ترتيب الدول المتوسطة في الأداء اللوجستي لعام 2022، التي حققت درجات أقل مما في الدول المتقدمة وكما في الجدول الاتي:



جدول (2) مجموعة الدول المتوسطة في مؤشر الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية للعام 2023/2022

مؤشر القدرة على تتبع وتعقب سائر الشحنات	مؤشر التوقيت		مؤشر كفاءة وجود الخدمات اللوجستية		مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية		مؤشر البنية التحتية للنقل والتجارة		مؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي		مؤشر الأداء اللوجستي الكلي LPI		اجمالي الاستيراد من السلع والخدمات بالأسعار الجارية بالمليون دولاري أمريكي	اجمالي الصادرات من السلع والخدمات الجارية بالمليون دولاري أمريكي	
	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر			
29	3.7	35	3.6	38	3.5	38	3.3	30	3.60	14	3.7	26	3.60	13,186.35	13,073.36
29	3.7	30	3.7	33	3.6	14	3.6	39	3.50	24	3.4	26	3.60	527,245.13	724,806.64
29	3.7	30	3.7	28	3.7	8	3.7	30	3.60	31	3.3	26	3.60	271,856.10	300,001.40
34	3.6	46	3.5	14	3.9	47	3.1	19	3.80	43	3.1	34	3.50	74,520.05	161,692.86
41	3.4	35	3.6	38	3.5	22	3.5	47	3.20	47	3.0	38	3.40	911,389.97	759,933.65
37	3.5	35	3.6	46	3.3	38	3.3	30	3.60	47	3.0	38	3.40	257,268.61	442,349.19
37	3.5	35	3.6	38	3.5	26	3.4	43	3.40	47	3.0	38	3.40	385,986.51	343,315.16
41	3.4	65	3.2	42	3.4	14	3.6	55	3.00	47	3.0	43	3.30	46,318.10	43,038.26
49	3.3	21	3.9	46	3.3	47	3.1	47	3.20	59	2.8	43	3.30	178,012.78	114,756.54
54	3.2	46	3.5	46	3.3	68	2.9	47	3.20	56	2.9	51	3.20	370,471.99	384,893.49
72	2.9	35	3.6	65	2.9	43	3.2	55	3.00	59	2.8	57	3.10	104,389.06	71,927.05
65	3.0	59	3.3	65	2.9	57	3.0	59	2.90	59	2.8	61	3.00	275,703.24	323,079.95
72	2.9	65	3.2	65	2.9	75	2.8	68	2.70	59	2.8	66	2.90	26,571.72	28,146.61
72	2.9	76	3.1	81	2.7	85	2.7	63	2.80	65	2.7	73	2.80	96,803.04	106,166.43
80	2.8	76	3.1	92	2.6	85	2.7	108	2.30	74	2.6	79	2.70	15,507.82	13,015.80



ونلاحظ من خلال الجدول (2) والذي يمثل مجموعة الدول متوسطة الأداء اللوجستي الآتي: إن آيسلندا احتلت المركز الأول بالنسبة للدول المتوسطة الأداء وحقت درجات متطابقة في تصنيف LPI مع كل من أيرلندا وماليزيا، فحققت كل منهما في مؤشر الأداء اللوجستي الكلي على التوالي (3.60) نقطة، واحتلت بذلك كل منهما المرتبة 26، أما بالنسبة لدولة قطر فقد تراجعت أربع مراتب لتصل إلى المركز 34 وبمعدل (3.50) في تصنيف مؤشر الأداء اللوجستي في العام 2022 بعدما كانت في المركز 30 عالمياً في العام 2018، في حين تقدمت الهند في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2022 وحققت تصنيفات مماثلة لتركيا والسعودية، إذ سجلت في هذا المؤشر (3.40) نقطة واحتلت المرتبة 38 بعدما كانت في المرتبة 42 عالمياً في عام 2018، أما بالنسبة للسعودية فإنها تقدمت بشكل كبير في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2022 وحققت في هذا المؤشر (3.40) نقطة، واحتلت المرتبة 38 بعدما كانت في المركز 52 في العام 2018، أما تركيا فقد تراجعت رتبة واحدة عما كانت عليه في تصنيف مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018 فكانت في المركز 37 عالمياً. بينما سجلت في هذا المؤشر حسب تصنيف عام 2022 (3.40) نقطة واحتلت المرتبة 38، تقدمت كرواتيا في ترتيب مؤشر الأداء اللوجستي العالمي، وسجلت (3.30) نقطة، وأحتلت المرتبة 43 عالمياً من بين 139 بعدما كانت في المرتبة 48 في تصنيف LPI في العام 2018، وتساوت كرواتيا في المؤشر الكلي لعام 2022 مع الفلبين وجاءت كل منهما بتصنيفات متطابقة، أما بخصوص البرازيل فتقدمت إلى المرتبة 51 عالمياً في مؤشر LPI من بين 139 دولة محققة (3.20) نقطة بعدما كانت في المرتبة 56 في تصنيف عام 2018، بينما تقدمت جمهورية مصر العربية إلى المركز 57 من بين 139 دولة في الترتيب الدولي لمؤشر الأداء اللوجستي العالمي، مقابل المركز 60 عالمياً في آخر نسخة صادرة عن المؤشر في عام 2018 وحصلت مصر على 3.10 نقطة في مؤشر عام 2022، مقابل 2.95 نقطة في مؤشر عام 2018، أما بالنسبة لإندونيسيا فقد تراجعت في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي لعام 2022 وأحتلت المرتبة 61 محققة (3.00) نقطة بعدما كانت في المرتبة 51 في تصنيف LPI عام 2018، في حين تقدمت كوستاريكا في مؤشر الأداء اللوجستي إلى المرتبة 66 عالمياً من بين 139 دولة محققة (2.90) نقطة بعدما كانت في المرتبة 79 في تصنيف عام 2018، وفيما يتعلق بالأرجنتين فقد تراجعت في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي لعام 2022 وسجلت (2.80) نقطة، وأحتلت المرتبة 73 عالمياً بعدما كانت بالمرتبة 62 في تصنيف عام 2018، أما جورجيا فعلى الرغم من تذييلها جدول الدول متوسطة الأداء اللوجستي إلا أنها تقدمت بشكل كبير وملحوظ عما



كانت عليه في تصنيف LPI لعام 2018، الذي احتلت فيه المرتبة 124، بينما احتلت في تصنيف عام 2022 المرتبة 79 عالمياً من بين 139 دولة محققة (2.70) نقطة. ويتضح من خلال تحليل جدول البيانات ان بعض الدول تقدمت في ترتيب LPI وتحسن ادائها اللوجستي نتيجة تحسين وتطور خدماتها اللوجستية وأدى هذا التحسن إلى زيادة الصادرات وزيادة حجم التجارة ومن ثم زيادة النمو الاقتصادي وجذب المزيد من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، ومن هذه الدول هي (آيسلندا وإيرلندا وماليزيا والهند والسعودية وكرواتيا والفلبين والبرازيل ومصر وكوستاريكا وجورجيا) أما بقية الدول فقد تراجعت في ادائها بالمقارنة مع آخر نسخة لتقرير LPI لعام 2018 لكن تراجعها كان طفيفاً ومن هذه الدول (قطر وتركيا واندونيسيا والأرجنتين).

نستنتج مما سبق إن هذه الدول على الرغم من تقدم بعضها، وتراجع بعضها الآخر في مؤشر الأداء اللوجستي إلا أن جميعها حققت درجات متوسطة في LPI لعام 2022.

ثالثاً: تحليل مؤشر الأداء اللوجستي في الدول ضعيفة الأداء اللوجستي

لغرض تحليل مؤشر الأداء اللوجستي في الدول ضعيفة الأداء اللوجستي فقد تم اختيار 15 دولة، التي تضم مجموعة من دول العالم المختلفة وهي في الغالب البلدان ذات الدخل المنخفض، وتعاني هذه البلدان من نزاعات مسلحة وكوارث طبيعية واضطرابات سياسية، وجميعها حققت درجات ضعيفة في مؤشر الأداء اللوجستي بحسب تقارير مؤشر الأداء اللوجستي منذ صدور اول تقرير في عام 2007 ولغاية اخر تقرير الذي صدر في عام 2023 والذي تضمن كما ذكرنا سابقاً بيانات عن عام 2022، ومن هذه الدول (بنغلاديش، اوزباكستان، البانيا، أرمينيا، غانا، الجزائر، جامايكا، كمبوديا، غابون، العراق، السودان، جمهورية ايران، موريتانيا، الكاميرون، الصومال). وان سبب حلول هذه البلدان في المراتب المتأخرة يعود الى انخفاض في معدلات النمو الاقتصادي وعدم توفر المناخ الاستثماري الملائم، ووجود القيود والإجراءات الجمركية وارتفاع تكاليف التجارة.

والجدول (3) يبين مجموعة الدول الضعيفة في مؤشر الأداء اللوجستي للعام 2023/2022.



مجلة (20) عدد (3) 2024

جدول (3) مجموعة الدول الضعيفة في مؤشر الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية للعام 2023/2022

الدولة	اجمالي الصادرات من السلع والخدمات والأسعار الجارية بالمليون دولار امريكي	اجمالي الاستيرادات من السلع والخدمات والأسعار الجارية بالمليون دولار امريكي	مؤشر الأداء اللوجستي LPI الكلي		مؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي		مؤشر البنى التحتية للنقل والتجارة		مؤشر سهولة ترتيب الشاحنات بأسعار تنافسية		مؤشر جودة الخدمات اللوجستية		مؤشر التوقيت وبقية الالتزام بالمواعيد لوصول الشحنة		مؤشر القدرة على تنسيق وتقييم سائر الشحنات المتأخر
			رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	رتبة المؤشر	قيمة المؤشر	
بنغلاديش	59,284.1 ⁷	96,171.6 ⁷	2.60	2.30	101	2.30	108	2.30	91	2.60	81	2.70	87	3.00	2.40
أفغانستان	21,922.3 ⁴	35,621.3 ⁰	2.60	2.60	74	2.40	89	2.40	91	2.60	92	2.60	101	2.80	2.40
اليابان	7,073.88	9,033.55	2050	2.40	90	2.70	68	2.80	75	2.80	119	2.30	124	2.50	2.30
الجزائر	60,792.0 ⁸	43,063.4 ⁸	2.50	2.30	101	2.10	125	3.00	57	3.00	126	2.20	116	2.60	2.50
لبنان	9,298.97	9,896.98	2.50	2.50	84	2.60	76	2.20	128	2.20	92	2.60	109	2.70	2.30
غانا	25,742.6 ⁸	26,327.4 ¹	2.50	2.70	65	2.40	89	2.40	111	2.40	103	2.50	109	2.70	2.20
جامايكا	4,782.36	7,729.99	2.50	2.20	110	2.40	89	2.40	111	2.40	103	2.50	93	2.90	2.80
كوتديفوا	23,241.0 ⁰	25,412.6 ⁶	2.40	2.20	110	2.10	125	2.30	121	2.30	110	2.40	109	2.70	2.80
غابون	12,934.6 ⁵	3,498.89	2.40	2.00	129	2.20	118	2.60	91	2.60	135	2.00	87	3.00	2.50
العراق	78,260.5 ⁹	50,706.9 ⁰	2.40	2.10	120	2.20	118	2.50	102	2.50	126	2.20	87	3.00	2.40
السودان	811.70	582.58	2.40	2.10	120	2.30	108	2.40	111	2.40	110	2.40	109	2.70	2.30
جمهورية إيران	76,916.9 ³	69,453.6 ⁹	2.30	2.20	110	2.40	89	2.40	111	2.40	133	2.10	109	2.70	2.40
موريتانيا	4,821.24	8,062.16	2.30	2.10	120	2.00	130	2.20	128	2.20	103	2.50	101	2.80	2.50
الكاميرو	8,607.74	9,090.44	2.10	2.10	120	2.10	125	2.20	128	2.20	133	2.10	138	2.10	1.80
الصومال	1,363.71	7,388.57	2.00	1.50	139	1.90	132	2.40	111	2.40	139	1.80	133	2.30	1.80



تقدمت بنغلاديش إلى المرتبة 88 في أحدث مؤشر للأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي وحقت في هذا المؤشر (2.60) نقطة، بعد ان كانت في المرتبة 100 في تصنيف عام 2018 (حسب قاعدة بيانات البنك الدولي لمؤشر الأداء اللوجستي)، بعدها جاءت أوزباكستان محققه التصنيفات نفسها، في حين خمسة دول جاءت بدرجات ورتب مماثلة في مؤشر الأداء الرئيسي العالمي لعام 2022، ومن هذه الدول: (البانيا، الجزائر، أرمينيا، غانا، جامايكا)، وحقت جميعها في LPI (2.50) نقطة، واحتلت كل منهما المرتبة 97 عالمياً، أما فيما يتعلق بكمبوديا فقد تراجعت في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2022 وسجلت درجة منخفضة بلغت بمعدل (2.40) نقطة واحتلت المرتبة 115 عالمياً، ومن خلال بيانات الجدول السابق نلاحظ بان الغابون والعراق والسودان سجلت درجات ورتب مماثلة لكمبوديا لكنها على العكس من كمبوديا التي تراجعت في ادائها اللوجستي، إذ أن هذه الدول شهدت تقدم في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2022، في حين تراجعت إيران في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2022 وحصلت على (2.30) نقطة واحتلت المرتبة 123 وهو تراجع كبير مقارنة بالتقرير الصادر في العام 2018، إذ كانت إيران تحتل المراتب المتقدمة في مؤشر الأداء اللوجستي فكانت بالمرتبة 81، وفيما يتعلق بالأداء اللوجستي لموريتانيا فأنها تقدمت بشكل كبير عما كانت عليه في تصنيف عام 2018، إذ أنها على الرغم من بقاءها في المراتب الدنيا لكنها تقدمت بعدد من المراتب فانتقلت من المرتبة 157 في عام 2018 إلى المرتبة 123 في تصنيف عام 2022 محققة (2.30) نقطة، أي أنها تساوت مع إيران في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي، أما الكاميرون فقد تراجعت في تصنيف عام 2022 لمؤشر الأداء اللوجستي، وسجلت (2.10) نقطة واحتلت المرتبة 134 عالمياً من بين 139، أي: إنها جاءت في المراتب الأخيرة، بعدما كانت في المرتبة 125 في تصنيف عام 2018، أما الصومال على الرغم من تذييلها جدول بيانات الدول ضعيفة الأداء اللوجستي مسجله بذلك (2.00) نقطة، إلا أنها تقدمت كثيراً عما كانت عليه في تصنيف عام 2018، أي: إنها صعدت من المرتبة 167 إلى المرتبة 137 في تصنيف مؤشر الأداء اللوجستي في العام 2022. لكنها تبقى من ضمن الدول، التي تحتل أدنى المراتب على مستوى العالم في تصنيف عام 2022.

ويتضح من خلال تحليل بيانات الجدول للدول ضعيفة الأداء اللوجستي أن هذه الدول جميعها جاءت في ترتيب متأخر، أي: إنها احتلت الترتيب الأكثر انخفاضاً، وجميعها ذات دخل منخفض وتعاني معظمها من الصراعات والاضطرابات، وعدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي، وهو ما يوضح انخفاض كفاءة الأداء اللوجستي فيها، وقد انعكس انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي على



نصيب هذه الدول من إجمالي التجارة العالمية، وبحسب ما جاء في تقرير مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عام 2023 أن هذه الدول شهدت فترات تأخير أطول بكثير من تلك التي تشهدها الاقتصادات المتقدمة والناشئة والعديد من البلدان المتوسطة الدخل، بسبب ضعف الخدمات اللوجستية فيها.

المطلب الثاني: تحليل التجارة الخارجية في عينة من الدول للعام 2023/2022

أولاً: تحليل التجارة الخارجية في الدول المتقدمة في الأداء اللوجستي

ويتضح من بيانات الجدول (1) ان الدول التي حدث فيها تطور في الخدمات اللوجستية أي تقدمها في مؤشر الأداء اللوجستي لتصنيف عام 2022 حدث في الوقت نفسه زيادة في حركة التجارة الخارجية، وبالتالي فإن تطور سلاسل القيمة العالمية واشتراك جميع دول العالم فيها أسهم بشكل كبير في زيادة معدلات التجارة العالمية وأن هذه الزيادة تعود لأكثر من سبب، قد يكون زيادة كبيرة في صادرات الدول، أو بسبب زيادة كبيرة في استيرادات الدول، أو ربما يكون الارتفاع في حجم التجارة بسبب حدوث زيادة كبيرة في كل من الصادرات والاستيرادات آنياً، وهذه الحالات تتوافر جميعها في الدول المتقدمة. فضلاً عما تقدم فإن حجم تجارة بلد ما وحصته من التجارة العالمية فهما عاملان هامان في تحديد تكاليف النقل فبالنسبة للدول المتقدمة في الأداء تكون احجام التجارة فيها كبيرة مما يمكنها من الشحن بتكلفة زهيدة بسبب ميزة وفور الحجم. وتوفر البنية التحتية أيضاً في هذه الدول وجودتها أمرين مهمين لتوفير خدمات لوجستية كفوة. فالبنية التحتية السيئة، تؤدي الى زيادة تكاليف النقل والتكاليف اللوجستية⁽⁴⁶⁾.

ثانياً: تحليل التجارة الخارجية في الدول متوسطة الأداء اللوجستي

نلاحظ من خلال الجدول (2) ان هناك تبايناً كبيراً بين الدول محل البحث فيما يخص حجم التجارة في كل دولة، فهناك بعض الدول حققت فائضا في ميزان الحساب الجاري الخاص بها نتيجة زيادة صادرات البترول، بينما حققت الدول الأخرى عجزا في ميزان الحساب الجاري في المدة نفسها. وبالإضافة لما سبق يتضح من خلال جدول الصادرات والاستيرادات أن الدول التي تطورت فيها الخدمات اللوجستية وتحسن أدائها اللوجستي زادت فيها التجارة الخارجية، وحصل فائض في ميزانها التجاري وزادت صادراتها من السلع والخدمات ومن ثم حصل زيادة في الناتج المحلي الإجمالي وازداد نموها الاقتصادي، ومن هذه الدول (أيسلندا وأيرلندا وماليزيا والسعودية والبرازيل وكوستاريكا). بينما سجلت بعضها عجزاً في ميزان حسابها الجاري على الرغم من تقدمها في مؤشر الأداء اللوجستي ونعتقد ان السبب في ذلك يرجع إلى زيادة استيرادات تلك



الدول من السلع والخدمات وانخفاض الطلب العالمي على صادراتها أما لقلتها منتجاتها الصناعية وأما لقلتها مواردها الطبيعية، وأما بسبب تعقيد الإجراءات الجمركية، ومن هذه الدول (الهند وكرواتيا والفلبين ومصر وجورجيا). في حين أن بعض الدول على الرغم من تراجعها في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2022 إلا أنها حققت فائض إيجابي في ميزانها الجاري، ويعود السبب إلى، أولاً تراجعها كان طفيفاً، ثانياً الطبيعة الخاصة التي تتسم بها هذه الدول وهي باعتمادها على تصدير البترول الخام بكميات كبيرة إلى دول العالم، أو بسبب زيادة الطلب على منتجاتها الصناعية مما يؤدي إلى زيادة في إجمالي صادراتها من السلع والخدمات وبالتالي ارتفاع حجم التجارة وتحقيق فائض في ميزانها الجاري، ومن هذه الدول (قطر واندونيسيا والأرجنتين). أما تركيا فعلى الرغم من تراجعها الطفيف في مؤشر الأداء اللوجستي إلا أنها سجلت عجز في الميزان الجاري ويمكن أن يعود ذلك إلى زيادة استيراداتها من المواد الأولية أو الوقود لغرض العمليات الإنتاجية.

ثالثاً: تحليل التجارة الخارجية في الدول ضعيفة الأداء اللوجستي

نلاحظ من خلال بيانات الجدول (3) للمؤشرات التجارة الخارجية من الصادرات والاستيرادات للدول ضعيفة الأداء اللوجستي بان معظم هذه الدول سجلت عجزاً في ميزان حسابها الجاري ومن هذه الدول: (بنغلاديش، واوزباكستان، البانيا، وجامايكا، وموريتانيا والصومال). في حين حققت الدول الأخرى فائضاً في ميزان حسابها الجاري ومنها: (الجزائر، وغابون، والعراق، والسودان، وإيران). ماعدا ثلاث دول سجلت عجزاً ولكن طفيفاً جداً ومن هذه الدول: (غانا وكمبوديا والكاميرون). ومن المتوقع ان سبب التفاوت في تحقيق العجز والفائض ما بين هذه الدول يعود إلى تحسن أو تراجع الخدمات اللوجستية فيها، فضلاً عن تنوع الصادرات في البعض منها وإلى امتلاك بعضها موارد طبيعية ومعدينية مثل المنتجات النفطية والنفط الخام.

المبحث الثالث

تقدير وتحليل أثر مؤشرات الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية في عينة الدول

المدرسة للعام 2023/2022

باستخدام نموذج الانحدار الخطي المتعدد

المطلب الأول: تقدير وتحليل نموذج الانحدار المتعدد لأثر مؤشرات الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية



تم تقدير هذا النموذج لـ 45 دولة من دول العينة المدروسة، التي تضم دول مختلفة في مستوى الاداء اللوجستي لبيانات Cross-Sectional Data، وتم التقدير بأربعة صيغ رياضية للنموذج وهي الصيغة الخطية، والصيغة اللوغاريتمية، والصيغة نصف اللوغاريتمية، والصيغة نصف اللوغاريتمية المعكوسة، وتم اختيار الصيغة اللوغاريتمية المزدوجة للنموذج من بين الصيغ المقدره، لا لكونها تتوافق مع الفرضيات الاقتصادية فحسب، بل لأن الاختبارات الاحصائية والقياسية تقبل تلك الصيغة المقدره للنموذج، وقد اعطى النتائج الآتية:

جدول (4) تقدير نموذج الانحدار المتعدد لأثر مؤشرات الإداء اللوجستي على التجارة الخارجية

Dependent Variable: LOGY1 Method: Least Squares Date: 05/24/24 Time: 22:36				
Sample: 1 45 Included observations: 45				
Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.0167	2.507476	1.588713	3.983659	C
0.0105	3.348972	0.020379	0.274919	LOGX1
0.0598	2.29478	0.725931	0.803495	LOGX2
0.0543	1.491398	1.919233	4.353738	LOGX3
0.1321	1.539819	2.400165	3.695820	LOGX4
0.0587	2.232161	1.407225	0.791026	LOGX5
0.7501	0.320925	3.240976	1.040110	LOGX6
0.9741	0.032724	2.489530	0.081467	LOGX7
12.25627	Mean dependent var	0.700368		R-squared
1.926087	S.D. dependent var	0.643681		Adjusted R-squared
3.276739	Akaike info criterion	1497280		S.E. of regression
3.597923	Schwarz criterion	48.90937		Sum squared resid
3.396473	Hannan-Quinn criter.	-65.72663		Log likelihood
6605612.	Durbin-Watson stat	12.35500		F-statistic
		0.000000		Prob(F-statistic)

المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على نتائج التقدير البرنامج الإحصائي (Eviews12)

أولاً: التحليل الإحصائي: تشير الاختبارات الاحصائية إلى معنوية معاملات الانحدار من خلال اختبار (t) لكل من الثابت C و مؤشر الاداء اللوجستي الكلي X1 عند مستوى معنوية 1% ، بينما كانت معلمة كل من مؤشر التخليص الجمركي X2 ، ومؤشر البنى التحتية X3 ، ومؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية X5 ، عند مستوى معنوية 5%، مما يؤكد أهمية تلك المؤشرات في النموذج المقدر، بينما لم تثبت معنوية كل من (مؤشر سهولة ترتيب الشحنات X4 ، مؤشر التوقيت X6 ، مؤشر تتبع وتعقب سير الشحنات X7) عند مستويات مقبولة احصائياً، و كذلك يؤكد اختبار F معنوية النموذج ككل عند مستوى معنوية 1% ، ونلاحظ كذلك انخفاض قيمة الخطأ القياسي للتقدير S.E. of regression مما يعزز الثقة بالمعاملات المقدره، وتشير قيمة معامل التحديد المعدل R² على ان المتغيرات المستقلة تفسر أو على الاقل تعد مسؤولة



عن نسبة 64% من التغيرات، التي تحدث في التجارة الخارجية وأن نسبة قدرها 36% تعزى إلى عوامل أخرى غير خاضعة للقياس في هذا النموذج أو قد تكون متغيرات عشوائية. **ثانياً: التحليل القياسي:** تم استخدام الاختبارات القياسية للتأكد من صحة فروض طريقة المربعات الصغرى، ومن خلال اختبار (كلاين) Klein Test ، اتضح ان معامل الارتباط المتعدد البالغ 0.836 اكبر من معاملات الارتباط الجزئية بين المتغيرات المستقلة كما في الجدول (7) مما يشير إلى انعدام ظاهرة الارتباط الخطي بين المتغيرات المستقلة، واطهرت مقارنة قيم دربن _ واتسن المحسوبة (D.W) البالغة 2.166056 مع نظيراتها الجدولية $d_L = 1.21$ و $d_U = 1.79$ ، أي: أن $du < D.W < 4 - du$ مما يشير إلى عدم وجود ظاهرة الارتباط الذاتي بين قيم البواقي المتتالية للنموذج المقدر.

ثالثاً: التحليل الاقتصادي: تشير نتائج النموذج المقدر إلى وجود علاقة متفاوتة من حيث معنوية ومقدار التأثير بين المتغيرات المستقلة المتمثلة بمؤشرات الأداء اللوجستي والتجارة الخارجية كمتغير تابع، وباستعراض قيم معاملات الانحدار، التي تعبر عن المرونات لمؤشرات الاداء اللوجستي إذ كانت معاملات الانحدار لمؤشرات المتغيرات المستقلة الذي اثبتت معنويتها متفقة مع الفروض الاقتصادية، ولذلك في حالة تغيرها بنسبة 1% يؤدي إلى تغير في المتغير التابع (التجارة الخارجية) بمقدار النسبة المئوية لقيم معاملات المتغيرات المستقلة الآتية: (مؤشرات الاداء اللوجستي الكلي $X_1 = 0.274\%$ ، مؤشر التخليص الجمركي $X_2 = 0.803\%$ ، ومؤشر البنى التحتية $X_3 = 4.353\%$ ، ومؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية $X_5 = 0.791\%$) على الترتيب.

الاستنتاجات:

ومن خلال ما سبق توصل البحث إلى نتائج جوهرية في الجانبين: النظري والتطبيقي وسنتطرق إلى أهم النتائج التي خلصت إليها هذه الدراسة وهي كما يأتي:

1 - إن الخدمات اللوجستية لها تأثير ايجابي على التجارة الخارجية، إذ تسهم الخدمات اللوجستية المعبر عنها بمؤشر الأداء اللوجستي في خفض تكاليف التجارة ومن ثم زيادة حجم التجارة وزيادة الصادرات، ومن ثم زيادة الناتج المحلي الإجمالي، وزيادة نصيب الفرد من الناتج، ومن ثم تحقيق النمو والتنمية الشاملة.

2- أشارت نتائج تقدير أثر مؤشرات الأداء اللوجستي على التجارة الخارجية إن كل من (مؤشر الأداء اللوجستي الكلي X_1 ، مؤشر التخليص الجمركي X_2 ، ومؤشر البنى التحتية X_3 ، ومؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية X_5) على الترتيب كان لها تأثير معنوي على التجارة الخارجية، في حين لم تثبت فاعلية تأثير كل من المؤشرات الآتية (سهولة ترتيب الشحنات، ومؤشر التوقيت، ومؤشر تتبع وتعقب سير الشحنات)، وقد يعزى ذلك إلى انخفاض مستويات



التنظيم والتوقيت والترتيب والتتبع في تلك البلدان مما يتطلب التركيز على هذا الجانب للارتقاء بالإداء اللوجستي الذي يفضي بالتأكيد إلى ازدياد تدفقات التجارة العالمية وبالتالي تحقيق المنافع الاقتصادية على مستوى القطاع الخارجي لمختلف البلدان.

المصادر:

1. Wood, F, Donald, 2004, Murphy, R, Paul, (Contemporary Logistics, Pearson Education) INC, New Jersey, 8th Edition, pp3-5.
2. نبيل الملا, ب.ب, بشار, اسماعيل رياض, رياض, محمد عبد الرازق عنبر & محمود. (2021). الأهمية الاقتصادية للخدمات اللوجستية وعلاقتها بالنمو الاقتصادي لدول مجلس التعاون الخليجي. مجلة البحوث والدراسات الإفريقية ودول حوض النيل. 2(2), 166-202, ص 170.
3. Yung T Wen.L and Taylor M ,2005, "The Role of Transportation on Logistic Chain"Transportation studies, Vol
4. خيلية اكرام، تويذة بلقاسم، (2021)، دور اللوجستيك في تخفيض تكاليف النقل دراسة ميدانية – المؤسسة الصناعية للمياه المعدنية " قديلة"، مجلة دراسات في الاقتصاد وإدارة الأعمال، 4(2)، جامعة الجزائر، ص154.
5. محمد الامين مكاوي(2019)اللوجستيك والتحديات التنافسية الدولية حالة الجزائر، مجلة المالية والأسواق، (1)6، جامعة مستغانم، الجزائر، ص525-526.
6. Sezer, S., & Abasiz, T. (2017). The impact of logistics industry on economic growth: An application in OECD countries. Eurasian Journal of Social Sciences, 5(1), 11-23.Pages11-12
7. الزعبي,علي فلاح، زكريا أحمد عزام(2012) إدارة الاعمال اللوجستية مدخل التوزيع والامداد، دار الميسرة للنشر والتوزيع والطباعة، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، ص 33.
8. الشربيني,عبد المعبود شلبي الشربيني(2017) دور اللوجستيات في دعم تنافسية الموانئ البحرية، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية كلية التجارة الإسمايلية،جامعة قناة السويس، (2)8، ص 353.
9. خلاط كيجل, محمد لمين, تيموي & عبد المجيد. (2022). أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة (2010-2018) مجلة الابتكار والتسويق. 91-114, (9)1، ص 96.



10. إدريس, ثابت عبد الرحمان.(2010).مقدمة في إدارة الاعمال اللوجستية الامداد والتوزيع المادي, الدار الجامعية, الطبعة الأولى, مصر, ص21.
11. أيمن النحراوي(2009)لوجستيات التجارة الدولية, دار الفكر الجامعي, الطبعة الأولى, الإسكندرية,ص 213.
12. نهال فريد مصطفى(2011) إدارة الامداد, دار التعليم الجامعية, الطبعة الأولى, الاسكندرية, ص88.
13. عبد الغفار حنفي, رسمية زكي قرياقص(2002) أساسيات إدارة المواد والامداد, دار الجامعة الجديدة للنشر, الطبعة الأولى, الإسكندرية, ص38.
14. مصطفى يوسف كافي(2021) إدارة اللوجستيات الامداد والتوزيع المادي الأخضر, دار الأكاديميون للنشر والتوزيع, الطبعة الأولى, الإسكندرية, مصر,ص73.
15. عبد الحميد, خ. ه & ,خالد هاشم. (2020). لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية, ص10.
16. علي فلاح الزعبي, زكريا احمد عزام, مصدر سبق ذكره, ص 13.
17. خالد هاشم عبد الحميد, مصدر سبق ذكره, ص10.
18. Farahani, R. Z., Asgari, N., & Davarzani, H. (Eds.). (2009). Supply chain and logistics in national, international and governmental environment: concepts and models. Springer Science & Business Media., pp59- 60. Contributions to at http www. Springer. Com.
19. مايج شبيب الشمري(2022) لوجستيات التجارة الدولية, محاضرات في الاقتصاد الدولي أقيمت على طلبة الدراسات العليا, جامعة الكوفة/كلية الإدارة والاقتصاد, ص10-11.
20. حواس فاتح, النقل والامداد, رسالة ماجستير, كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير, جامعة الحاج لخضر- باتنة, الجزائر, 2010-2011, ص23.
21. عمر وصفي عقيلي, منعم زمير الموسوي, قحطان بدر العبدلي, إدارة المواد: الشراء والتخزين من منظور كمي, دار وائل للنشر والتوزيع, الطبعة الثانية, عمان, الأردن, ص12.
22. ترني & ,عبدالوهاب.(2021). الإدارة اللوجستية و أثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع (Doctoral dissertation, جامعة محمد البشير الإبراهيمي-برج بوعريريج-كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير.ص21.
23. محمد, م. م. ب & ,محمود مجدي بربري. (2023). أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية. مجلة البحوث الإدارية.(3) 41, ص 4.



24. الجيباني صقر حمد &. التركاوي اسيا جمعة ، الموافق 8-9 نوفمبر 2022، تنافسية الاقتصاد الليبي وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي، المؤتمر العلمي الدولي السادس للتنافسية الاقتصادية، كلية الاقتصاد، جامعة درنة، ص26، 25.
25. زبشي نوال & يوسف رشيد. (2018). دراسة مقارنة لواقع الأداء اللوجستي بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة. Strategy & Development Review، ص281.
26. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا)، (2017) مؤشر الأداء اللوجستي: مكوناته ومنهجية اعداده ومستوياته، الدورة الثامنة عشر للجنة النقل واللوجستيات، بيروت: الأمم المتحدة، ص17.
27. أمل خيرى امين محمد، (2020)، دور منظمة التعاون الإسلامي في تعزيز التجارة البينية لدول افريقيا جنوب الصحراء الأعضاء بها منذ عام 2002، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية الطبعة الأولى، برلين -المانيا، ص157.
28. على عباة، (2022)، دراسة فعالية تنمية اللوجستيات التجارية في المنطقة العربية وإجراءات تحسينها، مجلة المنهل الاقتصادي، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر، (2)، ص494.
29. مكاوي محمد الأمين، (2019) اللوجستيك وتحديات التنافسية الدولية "حالة الجزائر"، مجلة المالية والأسواق، جامعة مستغانم-الجزائر، 6 (1)، ص533.
30. Grainger, A., "Customs and trade facilitation: from concepts to implementation", World customs journal, volume.2. N (1), PP17-30
31. خلاط كيجل محمد لمين &، تيماوي عبد المجيد، مصدر سبق ذكره، ص98.
32. Limdo, N., and VENABLES, 2001, A. Infrastrure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade. The World Economic Review, pp 451.
33. صابر عدلي شاكر، (2017). أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل، ص98.
34. طارق والي، عبد الحق طير، (مارس 2023)، أثر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية على الصادرات في دول شمال افريقيا خلال الفترة (2007-2019)، مجلة اقتصاد المال والاعمال، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي، الجزائر، 8 (1)، ص2.
35. World Bank,(2022), Connecting to Compete trade logistics in an Uncertain Global Economy The logistics performance Index and Its Indicators.p8.



36. علي عباية، مصدر سبق ذكره، ص495.
37. Nordås, H. K., Pinali, E., & Grosso, M. G. (2006). Logistics and time as a trade barrier., NO.35.
38. حسام علي داود،(2002)، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الطبعة الأولى، عمان، ص13.
39. رائد فاضل جويد، (حزيران، 2013)، النظرية الحديثة في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية (مجلة علمية محكمة). 5 (17) ، ص 122.
40. موسى مطر،(2001)، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، ص 15.
41. وليد عابي،(2019)، حماية البيئة وتحريم التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، دراسة حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه، جامعة فرحات عباس -سطيف 1، الجزائر، ص5.
42. فطيمة حاجي،(2017)، مدخل الى التجارة الخارجية،_ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الأولى، الجزائر ، ص25.
43. البكري كامل ،(2002-2003)،الاقتصاد الدولي: التجارة الخارجية والتمويل، الدار الجامعية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ص8.
44. مرفت سيف الدين جمعة،(2017)، المحددات الجغرافية للتجارة الخارجية السورية مع دول الجوال وفق نموذج الجاذبية، مجلة جامعة البعث، 39 (49)، دمشق، ص19.
45. The world Bank, (2018), Connecting to Compete Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators, p12.
46. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، (2019)، تكاليف التجارة والنقل في المنطقة العربية، بيروت، لبنان، ص 24.