

أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة
(2010-2018)

**The Impact of Logistic Performance on Re-export Trade: An
Econometric Study Using Panel Data Models during the Period
(2010-2018)**

خلاط كيحل محمد لمين^{1*}، تيماي عبد المجيد²

¹ مخبر التطبيقات الكمية والنوعية للارتقاء الاقتصادي والاجتماعي والبيئي بالمؤسسات الجزائرية جامعة غرداية

(الجزائر)، khellat-kihel.mohammedlamine@univ-ghardaia.dz

² جامعة غرداية (الجزائر)، timaoui_08@yahoo.fr

تاريخ الاستلام: 2021/11/26 تاريخ القبول: 2021/12/30 تاريخ النشر: 2022/01/31

ملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية إلى تحليل تجارة إعادة التصدير وإبراز دور الخدمات اللوجستية في تنميتها، وإلى دراسة أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير لـ: 08 دول تعتبر الرائدة في التجارة الوسيطة العالمية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة (2010-2018)، توصلت النتائج إلى أن مؤشرات الأداء اللوجستي في مجملها كان لها علاقة طردية بتجارة إعادة التصدير غير أن مؤشر البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل ومؤشر كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية كان لهما علاقة عكسية بتجارة إعادة التصدير، ما يستدعي الاستثمار في تطوير البنى التحتية اللوجستية والاعتماد على أنظمة الأتمتة اللوجستية لمواكبة الحركة المتنامية لتجارة السلع الوسيطة.

كلمات مفتاحية: أداء لوجستي، خدمات لوجستية، إعادة التصدير، نماذج بانل

تصنيفات JEL: R420، L90، F14، C33.

Abstract:

This research paper aims to analyze re-export trade and highlights the role of logistics services in its development, and to study the impact of

logistical performance on re-export trade for 08 countries that are considered leaders in global intermediary trade using Panel models during the period (2010-2018). Logistic performance indexes in their entirety had a direct relationship to re-export trade. However, the trade and transport infrastructure index and the efficiency and quality of logistics services index had an inverse relationship with re-export trade, which calls for investment in the development of logistics infrastructure and reliance on logistical automation systems to keep pace with the growing movement of trade intermediate goods.

Key words: Logistic Performance, Logistic Services, Re-export, Panel Data Models.

JEL classification codes : R420, L90, F14, C33

*المؤلف المرسل

1. مقدمة:

زاد تطور التجارة الدولية خلال العقود الماضية بسبب ثورة المعلومات والتكنولوجيا وتطور وسائل النقل الدولي، وهذا التطور صاحبه ظهور مفاهيم جديدة لعملية التصدير من بينها مفهوم إعادة التصدير أو كما يسمى بالتجارة الوسيطة، واعتمدت عدة دول على هذا النوع من التجارة بما فيها دول مجلس التعاون الخليجي لعدة أسباب أبرزها ضعف انتاجها الذي أثر سلبا على تصديرها المحلي، كما أرادت الدول الرائدة في التجارة الوسيطة الاستفادة من موقعها الاستراتيجي من التبادلات التجارية الدولية الذي يسمح لها من سد الفجوة بين المصدرين والمستوردين النهائيين، والبعض الآخر من الدول ارتكز على إعادة التصدير لتجنب التعاريف الجمركية المرتفعة وأنظمة الحصص خاصة خلال ظهور حروب تجارية بين عدة قوى اقتصادية عالمية في السنوات الأخيرة.

وتلعب الخدمات اللوجستية دورا مهما في نمو وتطور التجارة الوسيطة العالمية نظرا لما توفره من سد للفجوات الزمانية والمكانية وحتى المعلوماتية بين المصدر والمستورد النهائي، كما أن التجارة العالمية الحديثة تعتمد على وجود عدة أطراف متفاعلة في العملية التجارية حتى يتخصص كل طرف في مجاله

وهذا ما يزيد من نمو الاقتصاد العالمي، وإدارة العمليات اللوجستية تعد من الأنشطة الاقتصادية الرئيسية للدول الكبرى من خلال ربط المنتجين بالمستهلكين لتوفير سلع ذات الكمية والجودة المطلوبتين وفي الوقت المناسب، وهذا ما خلق أداء تنافسي بين مختلف الدول لتلبية طلبات زبائنهم و بأقل التكاليف.

ومن خلال ذلك يمكن طرح الإشكالية التالية:

هل يوجد تأثير لأداء الخدمات اللوجستية على تجارة إعادة التصدير؟

1.1 أهداف الدراسة:

نسعى من خلال هذا البحث إلى تحقيق الأهداف التالي:

- دراسة تطور تجارة إعادة التصدير؛
- إبراز أهمية الخدمات اللوجستية لتنمية التجارة الوسيطة؛
- دراسة العلاقة بين مؤشرات الأداء اللوجستي وتجارة إعادة التصدير.

2.1 منهج البحث:

لدراسة العلاقة بين الأداء اللوجستي وتجارة إعادة التصدير اعتمدنا على المنهج الوصفي لوصف مختلف الجوانب النظرية، بالإضافة إلى المنهج التحليلي حيث تم استخدام الاقتصاد القياسي لتقدير العلاقة بين متغيرات باستخدام نماذج بانل.

3.1 حدود البحث:

تتكون عينة البحث من مجموعة من الدول التي تعتبر رائدة في التجارة الوسيطة وهي كالاتي: الولايات المتحدة الأمريكية، هونغ كونغ، الإمارات، البحرين، قطر، السعودية، الأردن وأخيرا سلطنة عمان، وحددت الفترات الزمنية كما يلي: 2010، 2012، 2014، 2016 و 2018 بسبب توفر بيانات مؤشر الأداء اللوجستي خلال هذه السنوات.

4.1 الدراسات السابقة:

هناك عدة دراسات سابقة اهتمت بموضوع الخدمات اللوجستية والأداء اللوجستي وعلاقتها بالتبادل التجاري الدولي عامة والصادرات خاصة، لكن مازالت الدراسات العلمية شحيحة في موضوع

تجارة إعادة التصدير وهذا راجع لعدة أسباب أهمها الخلط بين التصدير المحلي وإعادة التصدير، وفيما يلي أهم الدراسات التي تم الاعتماد عليها:

- دراسة لـ (JONES، KOBZA، FINIAN، و PETERS، 2020) المعنونة بـ "

" The Rising Role of Re-exporting Hubs in Global Value Chains

هدفت الدراسة إلى استكشاف تطور مراكز إعادة التصدير العالمية عن طريق التطرق لأنماط التجارة الخاصة بإعادة تصدير السلع على مدار 20 سنة الماضية من خلال ثلاثة اقتصاديات رئيسية (هونغ كونغ، سنغافورة و الولايات المتحدة الأمريكية)، و يشير نمو إعادة التصدير السلع الوسيطة خلال هذه الفترة إلى أن هذه الدول محل الدراسة تلعب دورا متزايد الأهمية في سلاسل القيمة العالمية (GVCs) من خلال العمل كمراكز في سلاسل التوريد الإقليمية، و تشير النتائج أيضا إلى ظهور كميات كبيرة من السلع الوسيطة التي يعاد تصديرها في القطاعات التي تتمتع فيها سلاسل القيمة العالمية بحضور قوي.

- دراسة لـ (بورني، بالي، و بالي، 2020) المعنونة بـ "أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية

للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)" و التي هدفت إلى دراسة تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ الجزائرية عن طريق العلاقة بين البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية و بين الصادرات و الواردات خلال فترة (2010-2018) بالاعتماد على دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل (Panel Data)، وتوصلت الدراسة إلى أن البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في مجملها كان لها علاقة طردية بالتجارة الخارجية في الجزائر، غير أن مجموع طول الأرصفة في كل ميناء بالنسبة للواردات وتوزيع حركة الحاويات الخاصة بالبضائع حسب الموانئ عند التفريغ لها علاقة عكسية، كما أن مكوث السفن على الرصيف حسب كل ميناء كام له أثر سلبي على حجم تدفق الصادرات.

- دراسة لـ (ربمي و بوشول، 2020) المعنونة بـ " دور الأداء اللوجستي في تأثير الصادرات

على النمو الاقتصادي دراسة قياسية لدول المينا خلال الفترة (2010-2017)" هدفت هذه

الورقة البحثية إلى دراسة دور الأداء اللوجستي في تأثير الصادرات على النمو الاقتصادي لـ 15 دولة شرق أوسطية وشمال إفريقية بالاستناد على دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل (Panel Data) خلال فترة (2010-2017)، و أظهرت النتائج بالاعتماد على نموذج الأثر العشوائي إلى أن مؤشر الأداء اللوجستي يلعب دوراً عكسياً في تعزيز مساهمة الصادرات على النمو الاقتصادي في الدول محل الدراسة، وهذه النتيجة غير المتوقعة يمكن تفسيرها بأن الزيادة في الصادرات نتيجة تحسن مؤشر الأداء اللوجستي كان يقابلها زيادة في الواردات و بوتيرة أكبر والذي انعكس سلباً على النمو الاقتصادي للدول شرق أوسطية وشمال إفريقية التي تمثل عينة الدراسة.

- دراسة لـ (بوشول، ريمي، وحميداتو، 2020) تحت عنوان "دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية: دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية" وهدف الباحثون لمعرفة دور الخدمات اللوجستية في تنمية التجارة البينية العربية (الصادرات) بالاعتماد على 15 دولة عربية كعينة للدراسة خلال سنة 2015 باستخدام نموذج الجاذبية (Gravity Model)، وتوصلت النتائج بوجود علاقة بين الأداء اللوجستي والصادرات الدول العربية حيث زيادة نسبة 10% في مؤشر الأداء اللوجستي الكلي ينتج عنه نمو الصادرات بنسبة 27%.

- دراسة لـ (GANI, 2017) تحت عنوان "The Logistics Performance Effect in International Trade" وهدف البحث من خلال هذه الدراسة إلى استكشاف تأثير الأداء اللوجستي في التجارة الدولية لعينة كبيرة تتكون من 60 دولة خلال أربع فترات زمنية: 2007، 2010، 2012 و2014 بسبب توفر بيانات مؤشر الأداء اللوجستي خلال هذه الفترات وهذا باستخدام نموذج الجاذبية، وأظهرت النتائج أن الأداء اللوجستي العام يرتبط بشكل وإحصائي مع الصادرات والواردات وكما يمكن للاستثمار في البنى التحتية اللوجستية و الخدمات اللوجستية يمكن ان يكون له تأثير إيجابي على حركة التجارة العالمية

5.1 هيكل البحث:

من أجل الإجابة على إشكالية البحث تم الاعتماد على ثلاثة محاور رئيسية والمتمثلة في:

- المحور الأول: الجانب النظري؛
- المحور الثاني: تحليل الأداء اللوجستي للموانئ البحرية في تنمية إعادة التصدير؛
- المحور الثالث: القياس الاقتصادي لتأثير الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير.

2. المحور الأول: الجانب النظري

1.2 الخدمات اللوجستية ومؤشر الأداء اللوجستي:

1.1.2 مفهوم الخدمات اللوجستية: (الشرقية، 2008، الصفحات 2-3)

يعود أصل كلمة لوجستيك إلى اللغة الإغريقية القديمة من كلمة "لوجس" وتعني: نسبة، حساب، سبب، خطاب. ومفهوم اللوجستيات ذات نشأة عسكرية حيث استخدمه الجيش الفرنسي سنة 1905 بهدف إيصال المؤن والذخائر في الوقت الملائم وبأفضل طريقة ممكنة.

عرف مجلس إدارة السوقيات (منظمة تجارية تأسست بالولايات المتحدة الأمريكية) الخدمات اللوجستية بأنها "عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين الضروري المؤثر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك من أجل إرضاء متطلبات المستهلك" بينما عرفها معجم أوكسفورد بأنها "فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائط"

وعليه فغن الخدمات اللوجستية هي "فن وعلم إدارة تدفق البضائع والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى الأفراد من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق، ومن المستحيل إنجاز أي عملية تجارية دولية سواء تعلق الأمر بالاستيراد أو التصدير دون دعم لوجستي"

وبرزت اللوجستيات حقا في إدارة الأعمال بواسطة الأستاذ James L.Heskett سنة 1973

بحيث عرف الخدمات اللوجستية بأنها "الإدارة المتسلسلة للعمليات المختلفة المتعلقة بمعالجة التدفقات

وتحسين التكاليف في ظل القيود". (LAVASTRE, CARBONE, & AGERON, 2016, p. 69)

2.1.2 أهمية الخدمات اللوجستية: (المتيوي، حنظل، و صالح، 2020، صفحة 118)

بسبب تزايد حدة المنافسة المحلية والدولية، وتشبع الأسواق بالمنتجات، أدركت الدول والمنظمات أن الوسيلة الفعالة هي زيادة كفاءة الخدمات اللوجستية وخفض تكلفتها، وتكمن أهمية الخدمات اللوجستية في:

- ضمان التغطية الفعالة لمتطلبات الزبائن؛
- إيصال المنتج المناسب في الوقت المناسب والمكان المناسب للزبون؛
- سلاح تنافسي للشركات لتحقيق زيادة في الأرباح وكسب زبائن جدد والمحافظة على الزبائن الحاليين؛
- تعد جودة الخدمات اللوجستية أحد العوامل المهمة والمساهمة في زيادة ولاء الزبائن؛
- الاعتماد على الخدمات اللوجستية بسبب تعقيد شبكات التوزيع وزيادة النطاق الجغرافي؛
- تعزيز المركز التنافسي من خلال خفض التكاليف اللوجستية؛
- تخفيض المخزون من خلال سرعة دورانه.

3.1.2 مؤشر الأداء اللوجستي: ((الإسكوا)، 2017)

يشكل مؤشر الخدمات اللوجستية أداة قياسية مرجعية، تم وضعه من طرف البنك الدولي ونشر لأول مرة سنة 2007 لقياس أداء اللوجستيات وتحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية، الهدف منه مساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية وتحديد إجراءات تحسينها.

يقوم البنك الدولي بإجراء مسح للأداء اللوجستي كل سنتين وبلغ نطاق التغطية 160 دولة، ويجري ترتيب البلدان حسب ملامح اللوجستيات التجارية على مقياس من 1 (الأسوأ) إلى 5 (الأفضل) ويتألف مؤشر الخدمات اللوجستية من 06 عناصر أساسية كما يلي:

- الجمارك: كفاءة التخليص الجمركي على الحدود ويشمل الإدارات الجمركية، وكالات ضمان الجودة، وكالات الصحة والصحة النباتية؛
- البنى التحتية: الموانئ، الطرق، السكك الحديدية، المطارات، ورافق التخزين وإعادة الشحن، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛
- نوعية الخدمات اللوجستية: النقل البري، النقل البحري، النقل الجوي ووكلاء الشحن؛
- التوقيت: توقيت التخليص والتسليم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة؛
- سهولة ترتيب الشحنات الدولية: سهولة ترتيب الأسعار الدولية بأسعار تنافسية،
- التتبع والتعقب: القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها.

2.2 التصدير وإعادة التصدير:

1.2.2 تعريف التصدير: يعد التصدير من أسهل البدائل لدخول الأسواق الدولية، تلجأ إليه المنظمات للحد من مخاطر التعامل في التجارة الدولية ولانخفاض تكلفته مقارنة بالطرق الأخرى لدخول الأسواق الدولية، ويعرف التصدير بأنه بيع السلع والخدمات التي يتم إنتاجه في البلد الأم إلى الخارج خلال فترة زمنية معينة. (قدو، 2009، صفحة 176)

2.2.2 تعريف إعادة التصدير:

تعرف تجارة إعادة التصدير بأنها "السلع المعادة التصدير هي السلع الأجنبية المصدرة من الدولة نفسها التي استوردتها أساساً، وتأتي من منطقة التجارة الحرة أو مناطق التصنيع الداخلي أو المناطق الصناعية الحرة، أو من أماكن التخزين الجمركي أو المناطق الحرة التجارية ويتم تصديرها إلى باقي دول العالم". (الاسكوا و الأمم المتحدة، 1998)

وتعرفها كذلك هيئة الإحصاء الهولندية (CBS) على أنها "البضائع التي تم استيرادها ثم تم تصديرها مرة أخرى دون القيام بأي عملية معالجة ويجب ان تكون مملوكة لمقيم محلي في فترة زمنية محددة، وإذا لم تتم عملية نقل الملكية فتعتبر البضائع في حالة عبور". (MELLENS,

NOORDMAN, & VERBURGEN, 2007)

3.2.2 الفرق بين التصدير المحلي وإعادة التصدير:

بعض الدول تصنف التصدير المحلي وتجارة إعادة التصدير في نفس الصنف لدى نجد أرقام احصائيات تجارتها الخارجية معبر عنها بقيمة التصدير فقط دون التوضيح إن كان محلي أو عادة التصدير وهذا ما يسمى بتأثير روتردام Rotterdam Effect، بينما هناك أوجه اختلاف بين الصنفين نلخصها في الجدول التالي:

الجدول (01) مقارنة بين التصدير المحلي وإعادة التصدير

الفرق	التصدير المحلي	إعادة التصدير
من حيث بلد المنشأ	سلع محلية	سلع أجنبية
من حيث طبيعة السلع	سلع يتم تصنيعها محليا وتصدر للخارج	سلع يتم استيرادها وبعد ذلك يعاد تصديرها على حالتها
من حيث العبور	يمكن عبور حدود دولتين فقط	لا بد من عبور حدود عدة دول
من حيث التعاقد	عقد بين المستورد الأجنبي والمصدر المحلي	عقدين الأول بين المصدر الأجنبي وشركة إعادة التصدير، والثاني بين شركة إعادة التصدير والمستورد الأجنبي
من حيث الملكية	الملكية تنتقل من المصدر إلى المستورد مباشرة	الملكية تنتقل من المصدر إلى الوسيط ثم بعد ذلك تنتقل للمستورد
من حيث التصدير والاستيراد	يعد جزءا من الصادرات	يعد جزءا من الواردات والصادرات

المصدر: من إعداد الباحثين

4.2.2 أهمية تجارة إعادة التصدير:

- تلعب تجارة إعادة التصدير دورا مهما في التجارة العالمية الحديثة، ويتمثل أهميتها في:
- نقص الإنتاج المحلي يضعف التصدير المحلي لذلك لا بد من الاستعانة بمصادر خارجية لزيادة الصادرات؛
- سد الفجوة الزمانية والمكانية بين المصدرين والمستوردين النهائيين؛
- الاعتماد على إعادة التصدير يخفف تكاليف ومعاناة البحث عن أسواق جديدة؛
- يضمن للمستوردين النهائيين سلع بالجودة والكمية المطلوبتين وفي الوقت المناسب؛
- فرص أكبر لتجنب الضرائب والتعريفات الجمركية المفروضة على منتجات بعض البلدان؛
- يمكن تجنب نظام الحصص وحظر منتجات بعض الدول خاصة في حالة الحروب التجارية.

3. المحور الثاني: تحليل الأداء اللوجستي للموانئ البحرية في تنمية إعادة التصدير

لتحليل الأداء اللوجستي للموانئ البحرية في تنمية تجارة السلع الوسيط ستناول في هذا المحور تجربتين رائدتين في تجارة إعادة التصدير بحيث تعتبر هونغ كونغ الأولى علميا في هذا المجال، كما تعتبر دولة الإمارات الأولى عربيا في إعادة التصدير، وتم اختيار البلدين نظرا لتوفر الإحصاءات متعلقة بإعادة التصدير والتصدير المحلي، كما انهما جزء من عينة الدراسة.

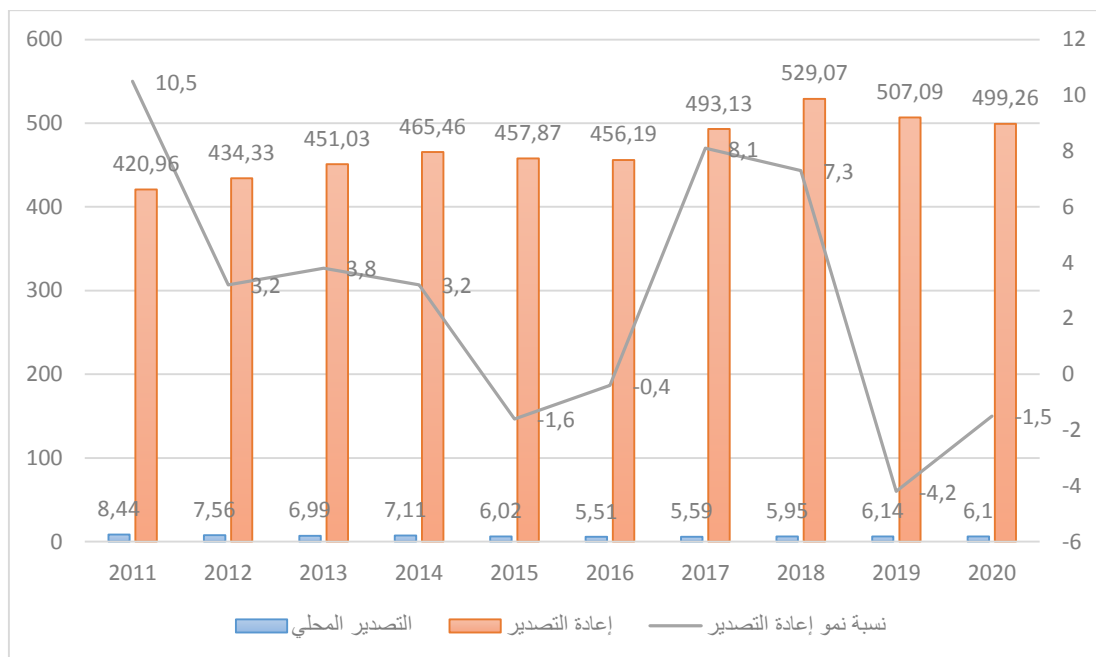
1.3 تجربة هونغ كونغ:

تعتبر هونغ كونغ من أهم المراكز العالمية لإعادة التصدير نظرا لعدة مؤشرات من بينها ترتيبها في المركز 12 عالميا في ترتيب الدول لأداء الخدمات اللوجستية لسنة 2018 وبلغ مؤشرها للأداء اللوجستي 3.92 نقطة (THE WORLD BANK, The Logistics Performance Index and Its Indicators, 2018) والمركز 09 عالميا لسنة 2016 بمؤشر أداء لوجستي قدره 4.07 نقطة (THE WORLD BANK, The Logistics Performance Index and Its Indicators, 2016) ، و في مجال التجارة الخارجية شغلت هونغ كونغ المرتبة 06 عالميا للدول الأحسن تصديرا لسنة 2020 (SZMIGIERA, 2021)، أما في مجال الموانئ البحرية جاء ميناء هونغ كونغ في المرتبة 08 عالميا

لترتيب سنة 2019 (Lloyd's List, 2019)، وفي السنوات الأخيرة شهدت هونغ كونغ نمواً في قيمة صادراتها نتيجة تعاظم تجارتها الوسيط لعدة أسباب من بينها اعتماد الصين عليها عن طريق تجارة إعادة التصدير لتسهيل نفاذ صادراتها للدول الأوروبية والأمريكية نظير الحروب التجارية المعلنة ضدها، و هذا النمو يبينه الشكل التالي:

الشكل (01): قيمة الصادرات المحلية وتجارة إعادة التصدير لهونغ كونغ (2011-2020)

الوحدة = مليار دولار



المصدر: تم جمع البيانات في 2021/10/16.

<https://www.tid.gov.hk/english/aboutus/publications/tradestat/10yrs.html>

في الشكل رقم (01) يمثل قطاع إعادة التصدير الحصة الأكبر من إجمالي صادرات هونغ كونغ خلال السنوات العشر الأخيرة أما قطاع التصدير المحلي فلا يمثل إلا نسبة 2 % من إجمالي الصادرات وبالكاد يظهر لنا والمعبر عنه بأعمدة زرقاء، وشهدت تجارة إعادة التصدير أعلى انخفاض لها في سنتي 2019 و 2020 بنسب -4.2 % و -1.5 % على التوالي بسبب ركود التجارة العالمية نتيجة لتفشي

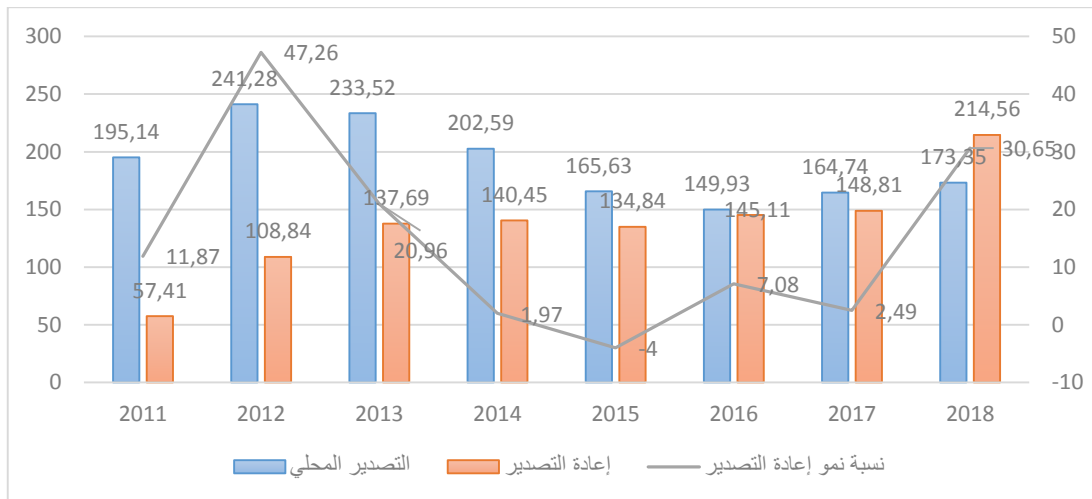
جائحة كورونا، لكن إذا ما قارنا تجارة إعادة التصدير لسنتي 2011 و 2020 نجدها قد نمت بنسبة 16.69 % و سجلت اعلى قيمة لها سنة 2018 بقيمة 529.07 مليار دولار، بينما التصدير المحلي مزال يشهد تدهورا نتيجة تركيز هونغ كونغ على التجارة الوسيطة بحيث بلغت نسبة انخفاضه 27.75 % خلال العشرية الأخيرة.

2.3 تجربة الإمارات:

يشكل قطاع التجارة الخارجية بدولة الإمارات العربية المتحدة قاطرة مهمة لانتعاش اقتصادها خلال السنوات الأخيرة لاسيما التجارة غير النفطية، فجاءت الإمارات ضمن 20 أحسن الدول المصدرة لسنة 2020 باحتلالها المرتبة 19 عالميا وهذا بتصدير ما قيمته 306.41 مليار دولار (SZMIGIERA، 2021)، كما يلعب ميناء جبل علي دورا حيويا بقدراته اللوجستية بقدرة استيعاب تصل لـ: 22.4 مليون حاوية ومرور 180 خط ملاحى على نوافذه البحرية و بذلك شغل المرتبة 10 عالميا حسب ترتيب سنة 2019 (Lloyd's List، 2019)، أما بخصوص مؤشر أداء الخدمات اللوجستية جاء ترتيب الإمارات 11 عالميا لسنة 2018. بمعدل أداء اللوجستي بلغ نقطة 3.96 (THE WORLD BANK، 'The Logistics Performance Index and Its Indicators'، 2018) و 13 عالميا لسنة 2016 حيث بلغ مؤشر الأداء اللوجستي 3.94، وهذا راجع أساس لاستثمار دولة الإمارات في الخدمات اللوجستية التجارية والتي ظهرت نتائجه في السنوات الأخير حسب ما يبينه الشكل التالي:

الشكل (02): قيمة الصادرات المحلية وتجارة إعادة التصدير للإمارات (2011-2018)

الوحدة = مليار دولار



المصدر: تم جمع البيانات في 2021/10/16. <https://comtrade.un.org/data>

من خلال الشكل أعلاه يبرز لنا بأن تجارة إعادة التصدير بدولة الإمارات شهدت نمو خلال 08 سنوات انطلاقاً من سنة 2011 إلى غاية سنة 2018 وتضاعفت أربع مرات إذا ما قارنا السنة الأولى بالأخيرة، وسجلت أعلى نسبة نمو بـ 47.26 % سنة 2012، كما تمكنت قيمة تدفقات إعادة التصدير من تجاوز قيمة التصدير المحلي سنة 2018 بقيمة 41.21 مليار دولار على الرغم من أن قطاع التصدير المحلي يشمل حتى منتجات النفطية التي تعد الإمارات سادس مصدر لها لنفس السنة، والسبب الرئيسي لارتفاع حصة التبادل التجاري العالمي لدولة الإمارات خارج قطاع المحروقات راجع بالأساس لنمو تجارة إعادة التصدير التي بفضلها احتلت المرتبة الثانية عالمياً في هذا القطاع خلف الولايات المتحدة الأمريكية لسنة 2019.

4. المحور الثالث: القياس الاقتصادي لتأثير الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير

1.4 الطريقة والأدوات المستخدمة

سنحاول في هذا المحور الاعتماد على الدراسة القياسية باستخدام نماذج بانل (Panel Data)

لتوضيح العلاقة بين متغيرات البحث، لإثبات بان تجارة إعادة التصدير التي تمثل المتغير التابع تتأثر وبشكل إيجابي بالأداء اللوجستي والذي يمثل المتغير المستقل

2.4 عينة وفترة الدراسة:

يتمثل مجتمع الدراسة في الدول الرائدة في تجارة إعادة التصدير بما في ذلك الدول العربية وتمثلت في 08 دول كالتالي: الولايات المتحدة الأمريكية، هونغ كونغ، الإمارات، البحرين، قطر، السعودية، الأردن وأخيرا سلطنة عمان، وتضمنت فترة الدراسة سنوات 2010، 2012، 2014، 2016 و2018 نسبة إلى سنوات إصدار مؤشر الأداء اللوجستي من طرف البنك الدولي.

3.4 متغيرات الدراسة ومصادر البيانات:

لتقدير الأثر بين الأداء اللوجستي كمتغير مستقل وتجارة إعادة التصدير كمتغير تابع تم الاعتماد على المتغيرات التالية وفق بيانات *WORLD BANK* و *UN COMTRADE DATABASE* حسب الجدول التالي:

الجدول (02): متغيرات الدراسة ومصادر البيانات

المتغيرات	الرمز	المتغير	الوحدة	المصدر
المتغير التابع	Y	إعادة التصدير	مليون دولار	UNCOMTRADE
	X1	كفاءة الجمارك		
	X2	البنية التحتية		
المتغيرات المستقلة	X3	ترتيب الشحنات الدولية	مؤشرات البنك الدولي	LPI WORLD BANK
	X4	الجودة اللوجستية		
	X5	تتبع الشحنات		
	X6	وتيرة توقيت الوصول		

المصدر: من إعداد الباحثين

4.4 طريقة التقدير:

لقياس أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير لعينة الدراسة المكونة من 08 دول (الولايات المتحدة الأمريكية، هونغ كونغ، الإمارات، البحرين، قطر، السعودية، الأردن وسلطنة عمان) خلال فترة 2010-2018 بالاعتماد على سنوات إصدار مؤشر الأداء اللوجستي من طرف البنك الدولي (كل سنتين) لضمان الحصول على عينات متوازنة (balanced)، وسنقوم بتقدير النموذج القياسي باستخدام برنامج EVIEWS 10 وذلك من خلال تقدير النموذج الإجمالي (Pooled OLS)، وكذلك نموذج ذو الأثر الثابت (Fixed effect) ونموذج ذو الأثر العشوائي (Random effect).

وبعد تقدير النماذج الثلاثة، تأتي الخطوة الثانية وهي اختيار النموذج الملائم باستخدام أساليب الاختبار بالاستناد على ثلاثة اختبارات على النحو التالي:

أولاً: اختبار فيشر (Fisher) ونستخدم هذا الاختبار للمفاضلة بين نموذج الانحدار التجميعي ونموذج الأثر الثابت

ثانياً: اختبار (Breush-Pagan LM) لإثبات وجود أو عدم وجود الأثر العشوائي والثابت، ففي حالة عدم وجود الأثر سنعتمد على نتائج النموذج الإجمالي في التحليل ونوقف عند هذه المرحلة ونعتبر النموذج التجميعي هو الأكثر ملائمة.

ثالثاً: وفي حالة وجود الأثر سننتقل لاختبار هيوسمان (Hausman) لاختيار ما بين نموذج ذو الأثر العشوائي ونموذج ذو الأثر الثابت، والنموذج الملائم يتم الاعتماد على نتائجه للتحليل.

5.4 تقدير نماذج بانل:

كخطوة أولى تم تقدير النموذج الإجمالي (Pooled OLS)، نموذج ذو الأثر الثابت (Fixed effect) ونموذج ذو الأثر العشوائي (Random effect)، وقد جاءت نتائج التقدير كما هي مبينة في الجدول (03)، وبعد ذلك يتم إثبات وجود أو عدم الأثر العشوائي والثابت باستخدام اختبار (Breush and Pagan).

الجدول (03): نتائج تقدير نماذج بانل

المتغيرات	Pooled OLS	Fixed effect	Random effect
X1	179755.8 (0.0634)	24025.77 (0.5536)	70512.44 (0.0699)
X2	25433.29 (0.8536)	-40595.43 (0.5386)	-5183.363 (0.9340)
X3	146087.2 (0.0532)	25127.17 (0.3759)	42260.41 (0.1318)
X4	-153857.1 (0.3416)	-12115.27 (0.8335)	-80889.62 (0.1414)
X5	72482.38 (0.4946)	24451.42 (0.6628)	87608.32 (0.0852)
X6	50674.90 (0.5146)	30180.92 (0.3165)	56807.00 (0.0525)
C	-959694.7 (0.0000)	-71864.34 (0.6859)	-484019.1 (0.0011)
معامل التحديد R^2	0.630	0.971	0.266
إحصائية F	9.372 (0.000)	68.788 (0.000)	1.993 (0.094)

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews10

6.4 اختبار المفاضلة بين النماذج:

1.6.4 اختبار فيشر (Fisher):

للمفاضلة بين نموذج الانحدار التجميعي ونموذج الأثر الثابت نستخدم اختبار فيشر

(Fisher)، ويقوم هذا الاختبار على أساس فرضيتين:

فرضية العدم H_0 ($0.05 < \text{prob}$): نموذج الانحدار الإجمالي هو الملائم

الفرضية البديلة H_1 ($0.05 > \text{prob}$): نموذج الأثر الثابت هو ملائم

الجدول (04): نتائج اختبار فيشر (Fisher)

نوع الاختبار	قيمة الاختبار	P-value
Fisher	44.9020	0.0000

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews10

بما أن قيمة الاحتمالية لهذا الاختبار أقل من قيمة 0.05 فإننا نقبل بالفرضية البديلة H1 وبالتالي

نموذج الأثر الثابت هو الملائم لبيانات الدراسة

2.6.4 اختبار (Breush and Pagan):

من أجل إثبات وجود الأثر العشوائي والثابت من عدمه نستخدم اختبار (Breush-Pagan)

(LM)، ويقوم هذا الاختبار على أساس فرضيتين هما:

فرضية العدم $H_0 (0.05 < prob)$: نموذج الانحدار الإجمالي هو الملائم

الفرضية البديلة H1 $(0.05 > prob)$: نموذج الأثر الثابت أو العشوائي هو الملائم

الجدول (05): نتائج اختبار (Breush and Pagan)

نوع الاختبار	قيمة الاختبار	P-value
Breush-Pagan LM	49.1435	0.008

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews10

من خلال الجدول (55) نقبل الفرضية البديلة H1 ونرفض فرضية العدم H0 لأن قيمة

الاحتمالية تساوي 0.008 وهي أقل من 0.05 وبالتالي النموذج الملائم هو نموذج الأثر الثابت أو العشوائي.

3.6.4 اختبار هوسمان (Hausman):

للتأكد من أنسب نموذج يتوافق مع البيانات المستخدمة بعد أن أفضى اختبار فيشر أن نموذج الأثر

الثابت هو الملائم واختبار (Breush-Pagan LM) أظهر أن النموذج الملائم هو إما نموذج الأثر الثابت

أو نموذج الأثر العشوائي، سيتم الفصل النهائي بين النموذج بناء على اختبار هوسمان (Hausman) والذي يقوم على أساس الفرضيتين التاليتين:

فرضية العدم H_0 ($0.05 < \text{prob}$): نموذج الأثر العشوائي هو الملائم

الفرضية البديلة H_1 ($0.05 > \text{prob}$): نموذج الأثر الثابت هو الملائم

الجدول (06): نتائج اختبار هوسمان (Hausman)

P-value	قيمة الاختبار	نوع الاختبار
0.0000	30.3180	Hausman

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج Eviews10

قيمة الاختبار في الجدول أعلاه 30.3180 والقيمة الاحتمالية 0.0000 وهي أقل من 0.05 وبالتالي نرفض فرضية العدم ونقبل بفرضية البديلة والنموذج المناسب هو نموذج الأثر الثابت. بعد تقدير نماذج بانل الثلاثة واختبار نموذج التأثير الثابت (Fixed effect) كأفضل نموذج يتناسب مع بيانات الدراسة، يمكن صياغة النموذج على النحو التالي:

$$Y = 24025.77X_1 - 40595.43X_2 + 25127.17X_3 - 12115.27X_4 + 24451.42X_5 + 30180.92X_6 - 71864.34$$

5. تحليل النتائج:

- من خلال نتائج تقدير نموذج الأثر الثابت (Fixed effect) الموضح في الجدول (03) نجد أن:
- قيمة معامل التحديد R^2 لنموذج الأثر الثابت تساوي 0.97 وهي مرتفعة جدا وهذا ما يبين جودة وقوة متغيرات نموذج الانحدار وبأن المتغيرات المستقلة تفسر المتغير التابع بنسبة 97%.
- بلغت قيمة المعنوية الكلية للنموذج (إحصائية F) 68.788 باحتمال قدره 0.0000 وهو أقل من 0.05، وهذا يدل على أن المتغيرات المستقلة تؤثر معا على المتغير التابع وبالتالي النموذج المقدر جيد للتنبؤ.
- تبين نتائج تقدير نموذج الأثر الثابت إلى:

- **كفاءة الجمارك (X1):** تبين نماذج تقدير النموذج بأن كفاءة الجمارك وإدارة الحدود والتخليص الجمركي حسب كل دولة محل الدراسة كانت علاقتها طردية مع قيمة تجارة إعادة التصدير أي كان لها تأثير إيجابي، فكلما زاد معدا مؤشر كفاءة الجمارك بنقطة واحدة زادت قيمة إعادة التصدير ب 24025.77 مليون دولار، وهذا ما يبرز دور الجمارك في دفع تنمية التجارة الوسيطة.
- **البنية التحتية (X2):** تبين نتائج تقدير النموذج بأن نوعية البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل كانت علاقتها عكسية مع قيمة تجارة إعادة التصدير للدول محل الدراسة أي كان لها أثر سلبي، بحيث كلما زاد معدل مؤشر البنية التحتية بنقطة واحدة انخفضت تجارة إعادة التصدير ب 40595.43 مليون دولار، وهذا ما يبرز ضعف البنية التحتية لبعض الدول محل الدراسة وعدم مواكبتها لحركة سلع التجارة الوسيطة التي تعتمد على بني تحتية متطورة وموانئ عملاقة.
- **ترتيب الشحنات الدولية (X3):** تبين نتائج تقدير النموذج بأن سهولة ترتيب الشحنات الدولية كانت علاقتها طردية مع قيمة إعادة التصدير أي كان لها أثر إيجابي، فكلما زاد معدل مؤشر ترتيب الشحنات الدولية بنقطة واحدة زادت قيمة إعادة التصدير ب 25127.17 مليون دولار، وهذا ما يبين أهمية ترتيب الشحنات الدولية لتسهيل حركة سلع إعادة التصدير.
- **الجودة اللوجستية (X4):** تبين نتائج تقدير النموذج بأن كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية كانت علاقتها عكسية مع قيمة إعادة التصدير أي كان لها أثر سلبي، بحيث كلما زاد مؤشر الجودة اللوجستية بنقطة واحدة انخفضت قيمة إعادة التصدير ب 12115.27 مليون دولار، وهذا ما يفسر بأن بعض الدول محل الدراسة خاصة العربية منها باستثناء الإمارات تعتمد على أنظمة غير مواكبة لأنظمة الدول الرائدة في مجال اللوجستي والتي تعتمد على أنظمة الأتمتة لتسيير منظومتها اللوجستية.
- **تتبع الشحنات (X5):** تبين نتائج تقدير النموذج بأن قدرة تتبع الشحنات كانت علاقتها طردية مع قيمة تجارة إعادة التصدير أي كان لها أثر إيجابي، إذا زاد معدل مؤشر تتبع الشحنات بنقطة

واحدة تزيد قيمة إعادة التصدير ب 24451.42 مليون دولار، ما يبرز أهمية إبقاء العميل على دراية بخريطة الشحن كاملة انطلاق من نقطة الانطلاق إلى غاية نقطة الوصول لتقليل تكلفة الحصول على معلومات الشحن وهذا ما يساهم بشكل إيجابي في زيادة نمو التجارة الوسيطة.

- **وتيرة توقيت الوصول (X6):** تبين نتائج تقدير النموذج بأن وتيرة وصول الشحنات إلى المرسل إليه خلال وقت التسليم كانت علاقتها طردية مع قيمة تجارة إعادة التصدير أي كان لها أثر إيجابي، إذا زاد معدل مؤشر تتبع الشحنات بنقطة واحدة تزيد قيمة إعادة التصدير ب 30180.92 مليون دولار وهي أعلى قيمة مقارنة بالمتغيرات الأخرى، ما يعزز دور الوسطاء في تجارة إعادة التصدير عن طريق استيراد السلع وإعادة تصديرها إلى المستوردين النهائيين في المكان والوقت المناسبين لسد الفجوة الزمانية والمكانية معا.

6. الخاتمة:

حاولنا من خلال هذه الورقة البحثية تحليل علاقة الأداء اللوجستي بتجارة إعادة التصدير وهذا عن طريق قياس أثر الأداء اللوجستي على التجارة الوسيطة لمجموعة من الدول التي تعتبر رائدة في هذا النوع من التجارة خلال الفترة (2010-2018) بالاعتماد على مؤشرات الأداء اللوجستي الصادرة عن البنك الدولي كل سنتين، ولقياس العلاقة بين المتغيرات استعنا بنماذج بانل (Panel Data Models) وبعد تقدير النماذج واختبارها اتضح لنا ان النموذج المناسب للدراسة هو نموذج الأثر الثابت (Fixed Effect).

وجاءت النتائج المتحصل عليها ذات أثر إيجابي و هذا فيما يتعلق بمؤشرات كفاءة الجمارك، ترتيب الشحنات الدولية، تتبع الشحنات وتوقيت الوصول، اما مؤشري البنية التحتية والجودة اللوجستية فقد جاءت نتائجهما سلبية لعدت أسباب أهمها عدم استثمار في تطوير البنى التحتية اللوجستية وعدم الاعتماد على أنظمة الأتمتة اللوجستية لمواكبة الحركة المتنامية لتجارة السلع الوسيطة، و نستطيع القول أن مؤشر الأداء اللوجستي في مجمله كان له علاقة طردية بتجارة إعادة التصدير و كلما زاد الأداء اللوجستي زاد تدفق ونمو تجارة إعادة التصدير.

7. المراجع:

1. الاسكوا، الترجمة الصادرة عن الأمم المتحدة (1998 ج)، إحصاءات التجارة الدولية للبضائع - المفاهيم والتعاريف، شعبة الإحصاء، السلسلة رقم 2، التنقيح 2، الفقرة 78.
2. بديع جميل قدو، (2009)، التسويق الدولي. دار المسيرة للنشر والتوزيع، ص 176.
3. حناشي بورني، حمزة بالي، مصعب بالي، (2020)، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، ص 806-822.
4. رياض ريمي، السعيد بوشول، (2020)، دور الأداء اللوجستي في تأثير الصادرات على النمو الاقتصادي دراسة قياسية لدول المينا خلال الفترة (2010-2017)، مجلة الإحصاء والاقتصاد التطبيقي، المجلد 17، العدد 03، ص 214-233.
5. السعيد بوشول، رياض ريمي، محمد الناصر حميداتو، (2020)، دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية: دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية، مجلة الإصلاحات الاقتصادية والاندماج في الاقتصاد العالمي، المجلد 14، العدد 01، ص 341-352.
6. غرفة الشرقية، (2008)، نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية.
7. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، (2017)، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته، الدورة الثامنة عشر، البند 7 من جدول الأعمال.
8. محمد احمد المتيوي، قاسم احمد حنظل، شوكت خالد صالح، (2020)، دور أنشطة اللوجستك في تعزيز استراتيجية التميز دراسة استطلاعية لآراء عينة من العاملين في الشركات العامة للصناعات الكهربائية/ديالى، مجلة كركوك للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد 10، العدد 01، ص 118.

9. Azmat GANI, The Logistics Effect In international Trade, (2017), The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 33, Issue 4, P 279-288.
10. Jones, Lin, Christine Kobza, Finian Lowery, Caroline Peters, The Rising Role of Re-exporting Hubs in Global Value Chains, Journal of International Commerce and Economics. April 2020.
https://www.usitc.gov/publications/332/journals/jice_re-export_gvc.pdf.
11. Informa UK limited (2021). One hundred ports 2019. Lloyd's list.
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2019>.
12. Lavastre O, Carbone. V, Ageron. B, (2016), Les Grands Auteurs en Logistique et Supply Chain Management, EMS Editions, P 69.
13. M.C. Mellens, H.G.A. Noordman, J.P. Verbruggen, Re-exports: international comparison and Implications for performance indicators, CPB Document, No 149, P 15.
14. Szmigiera, m. (2021, May 7). Leading export countries worldwide in 2020. Statista.
<https://www.statista.com/statistics/264623/leading-export-countries-worldwide/>.
15. World bank (2018). International LPI 2016-2018. Aggregated LPI.
<https://lpi.worldbank.org/international/global>

8. الملاحق:

الملحق (01): قيمة متغيرات الدراسة

Contry	Years	y	x1	x2	x3	x4	x5	x6
USA	2010	155903	3,68	4,15	3,21	3,92	4,17	4,19
USA	2012	192999	3,67	4,14	3,56	3,96	4,11	4,21
USA	2014	220677	3,73	4,18	3,45	3,97	4,14	4,14
USA	2016	224163	3,75	4,15	3,65	4,01	4,2	4,25
USA	2018	252049	3,78	4,05	3,51	3,87	4,09	4,08
Hong Kong	2010	385893	3,83	4	3,67	3,83	3,94	4,04
Hong Kong	2012	470536	3,97	4,12	4,18	4,08	4,09	4,28
Hong Kong	2014	508465	3,72	3,97	3,58	3,81	3,87	4,06
Hong Kong	2016	491062	3,94	4,1	4,05	4	4,03	4,29
Hong Kong	2018	529090	3,81	3,97	3,77	3,93	3,92	4,14
UAE	2010	50609	3,49	3,81	3,48	3,53	3,58	3,94
UAE	2012	108846	3,61	3,84	3,59	3,74	3,81	4,1
UAE	2014	140455	3,42	3,7	3,2	3,5	3,57	3,92
UAE	2016	145112	3,84	4,07	3,89	3,82	3,91	4,13
UAE	2018	214567	3,63	4,02	3,85	3,92	3,96	4,38
Bahrain	2010	560	3,05	3,36	3,05	3,36	3,63	3,85
Bahrain	2012	1149	2,67	3,08	2,83	2,94	3,42	3,42
Bahrain	2014	2162	3,29	3,04	3,04	3,04	3,29	2,8
Bahrain	2016	1911	3,14	3,1	3,33	3,38	3,32	3,58
Bahrain	2018	1368	2,67	2,72	3,02	2,86	3,01	3,29
Qatar	2010	2010	2,25	2,75	2,92	2,57	3,09	4,09
Qatar	2012	1370	3,12	3,23	2,88	3,25	3,5	4
Qatar	2014	1893	3,21	3,44	3,55	3,55	3,47	3,87
Qatar	2016	2350	3,55	3,57	3,58	3,54	3,5	3,83
Qatar	2018	433	3	3,38	3,75	3,42	3,56	3,7
Saudi Arabia	2010	4920	2,91	3,27	2,8	3,33	3,32	3,78

Saudi Arabia	2012	6589	2,79	3,22	3,1	2,99	3,21	3,76
Saudi Arabia	2014	7648	2,86	3,34	2,93	3,11	3,15	3,55
Saudi Arabia	2016	7962	2,69	3,24	3,23	3	3,25	3,53
Saudi Arabia	2018	8688	2,66	3,11	2,99	2,86	3,17	3,3
Jordan	2010	2010	2,31	2,69	3,11	2,49	2,33	3,39
Jordan	2012	1370	2,27	2,48	2,88	2,17	2,55	2,99
Jordan	2014	1893	2,6	2,59	2,96	2,94	2,67	3,46
Jordan	2016	2350	2,55	2,77	3,17	2,89	2,96	3,34
Jordan	2018	433	2,49	2,72	2,44	2,55	2,77	3,18
Oman	2010	4996	3,38	3,06	2,31	2,37	2,04	3,94
Oman	2012	6466	3,1	2,96	2,78	2,73	2,59	3,17
Oman	2014	7656	2,63	2,88	3,41	2,84	2,84	3,29
Oman	2016	7817	2,76	3,44	3,35	3,26	3,09	3,5
Oman	2018	4793	2,87	3,16	3,3	3,05	2,97	3,8