

لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

د. خالد هاشم عبد الحميد*

مستخلص

تلعب لوجستيات التجارة دور مهم في تحقيق النمو الاقتصادي لأي دولة، حيث يسهم تحسين الأداء اللوجستي للتجارة في خفض تكاليف التجارة، وبالتالي زيادة حجم التجارة وتحقيق تنوع في الصادرات، هذا إلى جانب زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، ومن ثم زيادة مستويات النمو الاقتصادي المحقق، وقد تزايدت أهمية لوجستيات التجارة نتيجة النمو الكبير في شبكات الإنتاج واحتياجاتها المتزايدة للخدمات اللوجستية الفعالة.

ويهدف هذا البحث إلى تناول لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي المحقق في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وذلك من خلال التطبيق على 17 دولة باستخدام بيانات سلسلة مقطعية خلال الفترة 2007-2018.

وقد توصلت الدراسة إلى أن التحسن في لوجستيات التجارة له أثر إيجابي على معدلات النمو الاقتصادي المحقق بدول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

الكلمات المفتاحية: لوجستيات التجارة - مؤشر الأداء اللوجستي - النمو الاقتصادي - دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

مقدمة

يشير مصطلح لوجستيات التجارة إلى الأنشطة الضرورية لنقل البضائع من المنتجين إلى المستهلكين مثل النقل والتخزين، والتخليص الجمركي، وأنظمة التمويل والمدفوعات، وتعتبر لوجستيات التجارة بمثابة الشريان لاقتصاد أي دولة حيث يسهم تحسين الأداء اللوجستي في زياده حجم التجارة وتحقيق تنوع في الصادرات وزياده جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر وبالتالي زيادة مستويات النمو الاقتصادي المحقق¹.

وقد تزايدت أهمية لوجستيات التجارة مع تزايد الاتجاه نحو العولمة والتوسع في تكوين شبكات الإنتاج عبر الحدود، ولذلك سعت العديد من الدول إلى تحسين الأداء اللوجستي، وذلك لدورها

* أستاذ الاقتصاد المساعد، قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان.

فى تسهيل عمليات الإنتاج والتوزيع والاستثمار والتسويق، وبالتالي تحسين تنافسية الدولة فى مجال التجارة الدولية، وتحسين مستوى النمو الاقتصادي المحقق، نتيجة وجود علاقة بين التحسن فى تنافسية الأداء اللوجستي ومعدل النمو الاقتصادي المحقق².

حيث يسهم وجود خدمات لوجستية فعالة فى تعزيز القدرة التنافسية للدولة وتسهيل الاندماج فى الاقتصاد العالمي، فى حين يعتبر عدم وجود قطاع لوجستي ناضج بمثابة عقبة أمام نمو الصادرات³، وهو ما يؤثر على تكاليف الخدمات اللوجستية كأحد المحددات الرئيسية للإنتاج والتجارة داخل وعبر الحدود، وبالتالي التأثير على نمط التخصص ومستوى النمو الاقتصادي. وقد تزايدت أهمية لوجستيات التجارة خلال العقود الأخيرة، خاصة وأن التكاليف اللوجستية على المستوى الدولي قد ارتفعت من 332 مليار دولار أمريكي عام 2003 لتصل الى حوالي 849 مليار دولار أمريكي فى عام 2015⁴، كما تمثل متوسط التكاليف اللوجستية حوالى 15-20% سنويا من تكلفة السلع المصنعة دوليا⁵.

وفىما يتعلق بمشكلة البحث فقد أشارت التقارير الصادرة عن المنتدى الاقتصادي العالمي والبنك الدولي أن خفض التكاليف اللوجستية للتجارة يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي المحقق بنسبة 5% وزيادة حجم التجارة بنسبة 15%⁶.

ويلاحظ أن العديد من دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا تعاني من ارتفاع التكاليف اللوجستية الناتج عن تدنى الأداء اللوجستي، ويتضح ذلك من انخفاض ترتيب دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا فى مؤشر الأداء اللوجستي حيث جاءت ثلاثة دول فقط هي الامارات وقطر وعمان ضمن الدول الخمسين الأولى من حيث الأداء اللوجستي فى عام 2018، بينما جاءت باقي دول منطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا فى ترتيب متأخر من حيث الأداء اللوجستي⁷.

فى ضوء ما سبق تتمثل مشكلة الدراسة فى محاولة الإجابة على التساؤل الاتي: "إلى أي مدى تؤثر لوجستيات التجارة على مستوى النمو الاقتصادي المحقق فى دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا؟".

أما بالنسبة لفرضية الدراسة فتتمثل فى الاتي "من المتوقع أن تؤثر لوجستيات التجارة إيجابيا على مستوى النمو الاقتصادي المحقق فى دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا".

وبالنسبة لهدف الدراسة فيتمثل فى اختبار مدى صحة أو خطأ الفرضية السابقة للتعرف على أثر لوجستيات التجارة على مستوى النمو الاقتصادي فى دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا، أما

بالنسبة لأهمية الدراسة فتمثل في أن الدراسة تعتبر أحد الدراسات التطبيقية التي تهدف إلى تناول لوجستيات التجارة ودورها في تحقيق النمو الاقتصادي.

وفى سبيل تحقيق هدف الدراسة فإن نطاق الدراسة يركز على مجموعة من الدول يبلغ عددها حوالي 17 دولة وهي (الأمارات- البحرين- السعودية- الكويت- قطر- عمان- الأردن - تونس- السودان - المغرب- مصر- لبنان- ليبيا- اليمن- الجزائر- جيبوتي-العراق)، وقد تم التركيز على هذه الدول فى ضوء توافر البيانات والإحصاءات خلال الفترة محل الدراسة من 2007-2018.

أما فيما يتعلق بمنهجية الدراسة فتعتمد الدراسة على المنهج الاستنباطي، وذلك من خلال اختيار مجموعة من مؤشرات لوجستيات التجارة المتعارف عليها في الأدبيات الاقتصادية وتطبيقها على الدول محل الدراسة، وذلك لمعرفة أثر لوجستيات التجارة على النمو الاقتصادي المحقق في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وفى سبيل تحقيق ذلك تنقسم الدراسة إلى جزئين:

• الجزء الاول: ويتناول لوجستيات التجارة من حيث المفهوم والأهداف وأهمية لوجستيات التجارة، ثم تناول العلاقة بين تسهيلات التجارة ولوجستيات التجارة، يلي ذلك تناول مؤشر الأداء اللوجستي كأحد المؤشرات التي تستخدم لقياس الأداء اللوجستي بالدول، يلي ذلك القاء نظرة عامة عن الأداء اللوجستي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وأخيرا مراجعة بعض الادبيات السابقة التي تناولت العلاقة بين لوجستيات التجارة والنمو الاقتصادي.

• الجزء الثاني: يتناول أثر لوجستيات التجارة على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وذلك من خلال استخدام بيانات سلسلة مقطعية- data panel في ضوء البيانات المتاحة لعدد 17 دولة من دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا خلال الفترة 2007-2018.

الجزء الأول: مفهوم لوجستيات التجارة:

لا يوجد مفهوم محدد لمصطلح لوجستيات التجارة حيث تعددت المفاهيم، ومن هذه المفاهيم* تعريف مجلس سلاسل الإمداد حيث يعرف لوجستيات التجارة على أنها جزء من سلاسل الإمداد تهدف إلى التخطيط والتنفيذ والرقابة والتدفق والتخزين الكفاء للمواد الخام والسلع الصناعية والمعلومات المتعلقة بها من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك النهائية، وذلك لتلبية احتياجات المستهلك النهائي⁸.

كما تعرف اللوجستيات على أنها سلسلة من الخدمات والأنشطة اللازمة لتحريك السلع وإنشاء سلاسل الأمداد عبر الحدود وداخلها⁹.

وتعرف ايضا لوجستيات التجارة أيضا على أنها عملية التخطيط والتنفيذ والإدارة والمراقبة لتدفق السلع والخدمات والمعلومات المتصلة بها من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، وتشمل الخدمات اللوجستية خدمات (النقل والتخليص الجمركي والتأمين والتعبئة والتخزين والإدارة وبناء المصانع للتجميع والتصنيع والخدمات الإعلامية وكافة الخدمات ذات القيمة المضافة مثل خدمات وضع العلامات والتعبئة والتفتيش)¹⁰.
أهداف لوجستيات التجارة:

تهدف لوجستيات التجارة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف منها¹¹:

1- ضمان نقل المنتجات من المنتج إلى المستهلك النهائي بالسرعة المطلوبة وفى أفضل الظروف، وذلك وفق مجموعة من المبادئ وهى: (المنتج الملائم the right product)، (الكمية الملائمة the right quantity)، (الجودة الملائمة the right quality)، (الحالة الجيدة the Right condition)، (المكان الملائم in the right place)، (الوقت المناسب at the right time)، (المستهلك المناسب the right customer) (التكلفة المناسبة the right cost).

1- خفض التكاليف اللوجستية من خلال خفض رسوم النقل والتخزين وخفض تكاليف الاحتفاظ بالمخزون، وبالتالي خفض احتمالية تلف المنتج أو التدهور، وخفض الخسائر الناتجة عن السرقة.

2- خفض تكاليف التأمين وتكاليف الموافقات الجمركية، ومن ثم خفض المدفوعات الأخرى مثل الرشاوى والتأخيرات¹².

3- زيادة القيمة المضافة المقدمة للمستهلك من خلال القدرة على الاستجابة لطلبات العملاء، وزيادة التغطية الجغرافية، والقدرة على التسليم فى الموعد المحدد.
أهمية لوجستيات التجارة:

• تعتبر لوجستيات التجارة بمثابة مظلة التجارة الدولية التى تدرج تحتها العديد من الأنشطة التى من شأنها التأثير على تنافسية وأداء الصادرات، وبالتالي التأثير على النمو الاقتصادي المحقق، ومن الأنشطة التى تتضمنها لوجستيات التجارة كفاءة عمليات التخليص الجمركي، توفير التمويل اللازم للتجارة الدولية، كفاءة أنظمة النقل فى مجال

التجارة الدولية¹³.

• يؤدي توافر الخدمات اللوجستية إلى تحسين تنافسية صادرات الدولة، كما أن توافر نظام لوجستي جيد يسهم في زيادة النمو الاقتصادي المحقق، أما في حالة عدم كفاءة النظام اللوجستي فيؤدي ذلك إلى ارتفاع تكاليف التجارة وطول الزمن اللازم للتخليص الجمركي، وبالتالي التأثير السلبي على تدفقات الاستثمار الأجنبي ومعدلات النمو الاقتصادي المحقق¹⁴.

• تلعب اللوجستيات دور مهم في توفير العديد من فرص العمل في الأنشطة اللوجستية المختلفة.

• يسهم تطبيق اللوجستيات في تسهيل عمليات التخصص الرأسي وأقامه شبكات الإنتاج عبر الحدود، أي أنها تسهم في إرساء دعائم عولمة الإنتاج والتجارة، وفي صياغة النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل¹⁵.

العلاقة بين تسهيلات التجارة ولوجستيات التجارة:

يشير مصطلح تسهيلات التجارة إلى سلسلة الإجراءات التي تهدف إلى خفض التكاليف المرتبطة بنقل السلع في مجال التجارة الدولية، وتحقيق تحسين وتبسيط في إجراءات التجارة، وفي البيئة التنظيمية الحاكمة للتجارة الدولية، وذلك من خلال خفض تكاليف النقل؛ تحسين تسهيلات الموانئ؛ تحقيق الكفاءة والشفافية في الإجراءات الجمركية؛ تحسين بنية الاتصالات وتدفقات المعلومات دولياً¹⁶، ويتم ذلك من خلال مجموعة من الممارسات وهي¹⁷:

- تبسيط الإجراءات والمستندات المرتبطة بعملية الاستيراد والتصدير وإجراءات العبور؛
- تنسيق القوانين والتنظيمات المطبقة؛

• تحسين البنية الأساسية والتسهيلات المادية بما فيها تسهيلات النقل والجمارك؛

• الاعتماد على تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات لتحقيق عملية تبادل المعلومات بكفاءة.

في ضوء ما سبق يتضح ارتباط لوجستيات التجارة بتسهيلات التجارة، حيث يؤدي تطبيق إجراءات منظمة التجارة العالمية حول تسهيلات التجارة فيما يتعلق بخفض تكاليف المعاملات التجارية، وتحسين البنية الأساسية للنقل إلى جانب الاعتماد على تكنولوجيا الاتصالات في إتمام معاملات التجارة الدولية إلى حدوث تحسن في الأداء اللوجستي للدولة¹⁸.

كما أكد الإعلان الوزاري لمنظمة التجارة العالمية (بالي2013) على وجود علاقة تبادلية بين لوجستيات التجارة والنمو الاقتصادي، حيث يؤدي تحسين الإجراءات اللوجستية من خلال تبسيط

الإجراءات الجمركية وخفض زمن العبور وخفض زمن التخليص الجمركى إلى زيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق.

من ناحية اخرى يترتب على زيادة مستوى النمو الاقتصادي حدوث تحسن فى الممارسات اللوجستية المطبقة وزيادة التخصص فى تقديم الخدمات اللوجستية، وبالتالي زيادة القيمة المضافة على مستوى الاقتصاد.

مؤشر الأداء اللوجستي:

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

حيث ينعكس التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي على تنافسية الدولة، وبالتالي تحسن مستوى النمو الاقتصادي المحقق¹⁹، ويهدف مؤشر الأداء اللوجستي إلى قياس قدرة الدولة على تحقيق مجموعة من الأهداف هي²⁰:

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

- خفض الزمن: حيث يرتبط بتحسين الأداء اللوجستي حدوث خفض فى الزمن اللازم للتخليص الجمركى وزيادة حجم التجارة نتيجة زيادة قدرة الشركات على دخول أسواق تصدير جديدة، وقد أشارت أحد الدراسات أن خفض زمن التخليص الجمركي بنسبة 10% يؤدي إلى حدوث زيادة فى التجارة بنسبة تتراوح بين 5%-8%²¹.

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

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

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

- زيادة الأرباح: حيث يؤدي تحسن الأداء اللوجستي إلى خفض التكاليف من خلال تحقيق الكفاءة وزيادة العوائد المالية المحققة من المنظومة اللوجستية.

- زيادة تنافسية الشركات: نتيجة تحسن الأداء اللوجستي خاصة وأن قصور المنظومة

اللوجستية يشكل عقبة أمام الشركات.

- زيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر: حيث يؤدي تحسن الأداء اللوجستي إلى زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر.

- زيادة النمو الاقتصادي المحقق: نتيجة زيادة القيمة المضافة المحققة في القطاع اللوجستي، بالإضافة إلى زيادة حجم التوظيف والاستثمار في البنية الأساسية، وبالتالي زيادة حجم التجارة وهو ما يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي المحقق.

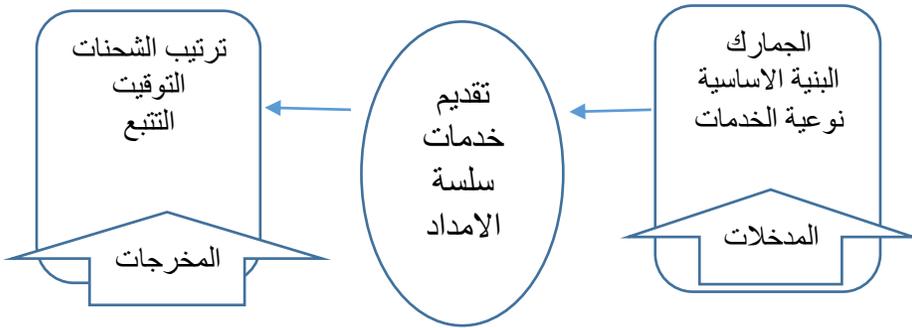
ويأخذ مؤشر الأداء اللوجستي قيمة تتراوح بين (درجة واحدة وخمسة درجات)، فكلما اقتربت قيمة المؤشر من القيمة واحد دل ذلك على انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي للدولة، أما إذا اقتربت قيمة المؤشر من القيمة خمسة فيدل على التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي، ويتكون مؤشر الأداء اللوجستي من 6 مؤشرات فرعية هي²²:

- 1- مؤشر جمركي ويعكس الكفاءة في عمليات التخليص الجمركي عبر الحدود.
 - 2- مؤشر البنية الأساسية ويعكس جودة البنية الأساسية للتجارة وخدمات النقل.
 - 3- مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية ويعكس كفاءة مشغلي النقل والمخلصين الجمركيين وكفاءة عمليات الشحن.
 - 4- مؤشر سهولة ترتيب الشحنات ويعكس سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
 - 5- مؤشر التتبع والتعقب ويعكس القدرة على تتبع وتعقب الشحنات.
 - 6- مؤشر التوقيت ويعكس الكفاءة في توصيل الشحنات في الأوقات المحددة والمتوقعة.
- ويوضح الشكل رقم(1) أبعاد مؤشرات الأداء اللوجستي في شكل المدخلات الرئيسية لسلسلة الأمداد والنتائج²³:

حيث تتمثل المدخلات في الجمارك والبنية الأساسية وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، أما النتائج فتعكس نتائج أداء سلسلة الأمداد من حيث سهولة ترتيب الشحنات والقدرة على التتبع والكفاءة في التوصيل من حيث التوقيت.

شكل رقم (1)

أبعاد مؤشر الأداء اللوجستي



Source: Jean François Arvis, et al, "Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators Op Cit, 2018 p 8.

ويصدر مؤشر الأداء اللوجستي عن البنك الدول كل عامين منذ عام 2007، ويوضح الجدول رقم (1) أفضل 10 دول من حيث مؤشر الأداء اللوجستي في عام 2018.

جدول رقم (1): أفضل 10 دول من حيث مؤشر الأداء اللوجستي فى عام 2018

المؤشر	الترتيب	
4.20	1	المانيا
4.05	2	السويد
4.04	3	بلجيكا
4.04	4	استراليا
4.03	5	اليابان
4.02	6	هولندا
4	7	سنغافورة
3.99	8	الدنمارك
3.99	9	المملكة المتحدة
3.97	10	فنلندا

Source: Logistics Performance Index, available at : <https://lpi.worldbank.org>

يتضح من بيانات الجدول رقم (1) أن الدول ذات الدخل المرتفع ومعظمها في أوروبا احتلت المراكز العشرة الأولى من حيث الأداء اللوجستي، وهو ما يشير إلى هيمنة هذه الدول على

صناعة اللوجستيات دوليا، في حين جاءت الدول منخفضة الدخل وذات الدخل الأقل من المتوسط ضمن الدول العشرة الأقل في الترتيب من حيث مؤشر الأداء اللوجستي، حيث جاءت أفغانستان في المرتبة 160 من حيث مؤشر الأداء اللوجستي عام 2018 كما جاءت أنجولا في المرتبة 159 وبوروندي في المرتبة 158.

نظرة عامة على الأداء اللوجستي في منطقة دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا:

تشير الدراسات التطبيقية إلى أن دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا تعاني من العديد من المشكلات منها:

1. انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي؛
2. انخفاض مؤشر التجارة عبر الحدود؛
3. انخفاض مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، وفيما يلي نتناول هذه المشكلات بالتفصيل:

1- انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي:

يتضح انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي في دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا من خلال مجموعة من المؤشرات وهي، مؤشر البنية الأساسية، مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، مؤشر كفاءة عمليات الشحن، مؤشر سهولة ترتيب الشحنات، مؤشر التتبع والتعقب، ومؤشر التوقيت، ويوضح الجدول رقم (2) تطور دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا من حيث الأداء اللوجستي.

جدول رقم(2): تطور مؤشر الأداء اللوجستي لدول الشرق الأوسط
وشمال افريقيا العربية خلال الفترة 2018/2007

ترتيب الدولة		2018	2016	2014	2012	2010	2007	
2018	2007							
11	20	3.96	3.94	3.54	3.78	3.63	3.73	الإمارات
59	36	2.93	3.31	3.08	3.05	3.37	3.15	البحرين
55	41	3.01	3.16	3.15	3.18	3.22	3.02	السعودية
63	44	2.86	3.15	3.01	2.83	3.28	2.99	الكويت
30	46	3.47	3.6	3.52	3.32	2.95	2.98	قطر
43	48	3.2	3.23	3	2.89	2.84	2.92	عمان
84	52	2.69	2.96	2.87	2.56	2.71	2.89	الأردن
105	60	2.57	2.5	2.55	3.17	2.84	2.76	تونس
121	64	2.43	2.53	2.16	2.1	2.21	2.71	السودان
109	94	2.54	2.67	-	3.03	-	2.38	المغرب
67	97	2.82	3.18	2.97	2.98	2.61	2.37	مصر
79	98	2.72	2.72	2.73	2.58	3.34	2.37	لبنان
140	112	2.27	-	2.18	2.89	2.58	2.29	اليمن
154	-	2.11	2.26	2.5	2.28	2.33	-	ليبيا
117	140	2.45	2.77	2.65	2.41	2.36	2.06	الجزائر
90	145	2.63	2.32	2.15	1.8	2.39	1.94	جيبوتى
147	-	2.18	2.15	2.3	2.16	2.11	-	العراق

المصدر: تم اعداده بمعرفة الباحث اعتمادا علي بيانات <https://lpi.worldbank.org>

يتضح من بيانات الجدول رقم (2) حدوث تحسن في مؤشر الأداء اللوجستي لكل من الامارات وقطر وعمان ومصر ولبنان والجزائر وجيبوتي في عام 2018 مقارنة بعام 2007، ويتضح ذلك التحسن من ترتيب هذه الدول على المستوى الدولي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي، بينما شهدت باقى دول منطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا حدوث انخفاض فى ترتيبها من حيث مؤشر الأداء اللوجستي في عام 2018 مقارنة بعام 2007.

كما يتضح من بيانات الجدول السابق أيضا أن دولة واحدة من هذه الدول جاءت ضمن أفضل 50 دولة على المستوى الدولي من حيث كفاءة الأداء اللوجستي وهي الامارات حيث احتلت الامارات المرتبة الحادية عشر عالميا، بينما جاءت باقي الدول فى ترتيب متأخر، وهو ما يوضح انخفاض كفاءة الأداء اللوجستي بدول المنطقة.

وقد انعكس انخفاض مؤشر الأداء اللوجستي على نصيب هذه الدول من اجمالي التجارة العالمية، حيث بلغ نصيب هذه الدول من اجمالي التجارة العالمية حوالى 5.6% فى عام 2018²⁴.

ويتطلب ذلك تحسين الأداء اللوجستي بهذه الدول لزيادة الصادرات وبالتالي زيادة النمو الاقتصادي وجذب المزيد من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، خاصة وأن أحد الدراسات التطبيقية التى طبقت على 9 دول من دول المنطقة أشارت إلى أن القيود التعريفية والإجراءات الجمركية لم تعد تمثل عقبة أمام تدفقات التجارة لدول الجافتا، وأن العقبة الحقيقية لتدفقات التجارة فى هذه الدول تتمثل فى ارتفاع التكاليف اللوجستية للتجارة بهذه الدول وما يترتب عليها من ارتفاع تكاليف التجارة²⁵.

2- انخفاض مؤشر التجارة عبر الحدود:

مؤشر التجارة عبر الحدود **Trading across borders** هو أحد المؤشرات التى تصدر عن البنك الدولى وتعكس مدى تطبيق إجراءات تسهيلات التجارة عبر الحدود معبرا عنها بالوقت اللازم للاستيراد والتصدير، وعدد المستندات المطلوبة للتخليص الجمركي، والتكاليف اللازمة لإتمام إجراءات التصدير والاستيراد، ويوضح الجدول رقم(3) تطور مؤشر التجارة عبر الحدود بدول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

جدول رقم (3): تطور مؤشر التجارة عبر الحدود بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

مقارنة بالمناطق الأخرى عام 2018

مؤشر الأداء 2018	المنطقة
71	اوربا وآسيا الوسطى
62	شرق آسيا ودول الباسفيك
58	امريكا اللاتينية والكاريبي
56	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
53	جنوب آسيا
50	أفريقيا جنوب الصحراء

Source: <https://www.doingbusiness.org/en/methodology/trading-across-borders>.

يتضح من بيانات الجدول رقم (3) أن دول منطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا جاءت في المرتبة الرابعة من حيث مؤشر التجارة عبر الحدود في عام 2018 يليها دول منطقة جنوب اسيا ودول منطقة افريقيا جنوب الصحراء وهو ترتيب متدني يشير إلى طول الوقت اللازم للاستيراد والتصدير، بالإضافة إلى تعدد المستندات المطلوبة للتخليص الجمركي، وارتفاع التكاليف اللازمة لإتمام إجراءات التصدير والاستيراد.

3- انخفاض مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة للدول العربية:

مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة **Liner Shipping-Connectivity Index (LSCI)** هو أحد المؤشرات الدولية التي تصدر عن الانكتاد، ويتضمن تصنيف الدول من حيث مستوى اندماج الدولة في شبكة الخطوط الدولية المنتظمة للنقل البحري. ويرتكز المؤشر على خمسة عناصر وهي عدد السفن الذاهبة إلى موانئ كل بلد والعائدة منها، والطاقة الاستيعابية لهذه السفن، وعدد الشركات التي تقدم خدمات منتظمة في تلك الموانئ، وعدد الخدمات المقدمة، وأكبر حجم سفن يمكن استقبالها، ويوضح الجدول رقم (4) ترتيب الدول العربية من حيث مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة.

جدول رقم(4): تطور ترتيب الدول العربية من حيث مؤشر

الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة

ترتيب 2018	الدولة	ترتيب 2018	الدولة
52	جيبوتي	13	الإمارات
68	العراق	17	المغرب
78	السودان	18	مصر
87	ليبيا	21	السعودية
88	الكويت	24	عمان
96	الجزائر	37	لبنان
120	اليمن	42	قطر
132	تونس	50	البحرين
		51	الأردن

المصدر: تم اعداده بمعرفة الباحث اعتمادا على بيانات <https://unctadstat.unctad.org>

يتضح من بيانات الجدول رقم(4) أن دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا جاءت في ترتيب متأخر من حيث مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، وأن ثلاثة دول عربية فقط جاءت ضمن الدول العشرين الأولى عالمياً من حيث مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة، أما باقي الدول فقد جاءت في ترتيب متأخر، وهو ما ينعكس على حجم التجارة، وبالتالي معدل النمو الاقتصادي المحقق بهذه الدول.

العلاقة بين لوجستيات التجارة والنمو الاقتصادي مراجعة الأدبيات السابقة:

توجد العديد من الدراسات التي حاولت تقدير العلاقة بين لوجستيات التجارة والنمو الاقتصادي المحقق، وذلك من خلال الاعتماد على بيانات سلاسل مقطعية، ومن هذه الدراسات:

دراسة Pinar Hayaloglu 2015²⁶ :

وقد تناولت الدراسة أثر لوجستيات التجارة على النمو الاقتصادي المحقق في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (الأوسيد) خلال الفترة 1994-2011، وذلك من خلال التطبيق على الدول الأعضاء في الأوسيد البالغ عددها 32 دولة باستخدام بيانات مقطعية خلال الفترة 1994-2011، وقد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة طردية بين تطوير الأداء اللوجستي للدول الأعضاء ومستوى النمو الاقتصادي المحقق بهذه الدول.

دراسة Demilie & Meron 2016²⁷ :

وقد تناولت الدراسة أثر التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي على النمو الاقتصادي بالتطبيق على دول أفريقيا جنوب الصحراء البالغ عددها 19 دولة، وباستخدام بيانات مقطعية خلال الفترة 2007-2014، وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي للتحسن في الأداء اللوجستي على النمو الاقتصادي.

حيث يسهم التحسن في الأداء اللوجستي في خفض الزمن اللازم للتخليص الجمركي ومنع تكبد البضائع بالموانئ، وبالتالي خفض التكاليف اللوجستية وتحسن تنافسية الدولة وزيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق.

دراسة Aibin Li et al 2015²⁸ :

وتناولت الدراسة العلاقة بين اللوجستيات والنمو الاقتصادي في مقاطعة Xuzhou الصينية خلال الفترة 2000-2009، وقد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة طردية بين التحسن في الأداء اللوجستي والنمو الاقتصادي المحقق بالمقاطعة، وهو ما يتطلب من الحكومة استخدام

مجموعة من السياسات المناسبة لتعزيز التنمية المتوازنة بين الخدمات اللوجستية ومستوى النمو الاقتصادي المحقق.

كما ترى الدراسة وجود رأيين حول العلاقة بين الخدمات اللوجستية والنمو الاقتصادي وهما:

- تطوير الخدمات اللوجستية تعتبر قوة دافعة لتحقيق النمو الاقتصادي.
- تحقيق النمو الاقتصادي يسهم في تطوير منظومة الخدمات اللوجستية.

دراسة **Vittorio D'Aleo & Bruno S. Sergi 2017**²⁹ :

وتتناول هذه الدراسة تنافسية القطاع اللوجستي فى الدول الأوروبية معبرا عنها بشبكة الاتصالات والبنية الاساسية لشبكة الموانئ والمطارات والسكك الحديدية، وقد أستخدم مؤشر الأداء اللوجستي كمتغير وسيط بين المتغير المستقل وهو التنافسية والمتغير التابع وهو النمو الاقتصادي، وذلك بالاعتماد على بيانات سلسله مقطعية خلال الفترة 2007-2014 لعدد 41 دولة من الاتحاد الأوروبي وخارج الاتحاد الأوروبي، وقد قامت الدراسة باختبار فرضيتين الفرضية الأولى وهى أن التحسن فى مؤشر التنافسية يؤدي إلى التحسن فى مؤشر الأداء اللوجستي، أما الفرضية الثانية فهى أن التحسن فى مؤشر الأداء اللوجستي يؤدي إلى زيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق، وقد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة إيجابية بين التحسن فى مؤشر الأداء اللوجستي ومستوى النمو الاقتصادي المحقق .

دراسة **Mohammad Reza 2013**³⁰ :

وتناولت الدراسة دور اللوجستيات فى تحقيق النمو الاقتصادي فى أندونيسيا باستخدام بيانات سلسله زمنية خلال الفترة من 1988-2010، وقد تم التعبير عن مؤشر الأداء اللوجستي بحجم الشحنات المنقولة بحرا وبراً وجوا، وأثرها على النمو الاقتصادي المحقق، وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي لتحسين الأداء اللوجستي على النمو الاقتصادي المحقق فى إندونيسيا، كما توصلت الدراسة أيضا أن النمو الاقتصادي المحقق يحفز تطوير الأداء اللوجستي وأن العلاقة بينهم تبادلية، وقد أوصت الدراسة بتطبيق مجموعة من الإجراءات منها خطة تكامل اللوجستيات الوطنية بما يسهم فى تسهيل حركة البضائع الدولية وتشجيع النمو الاقتصادي.

دراسة **Zhaofang Chu 2012**³¹ :

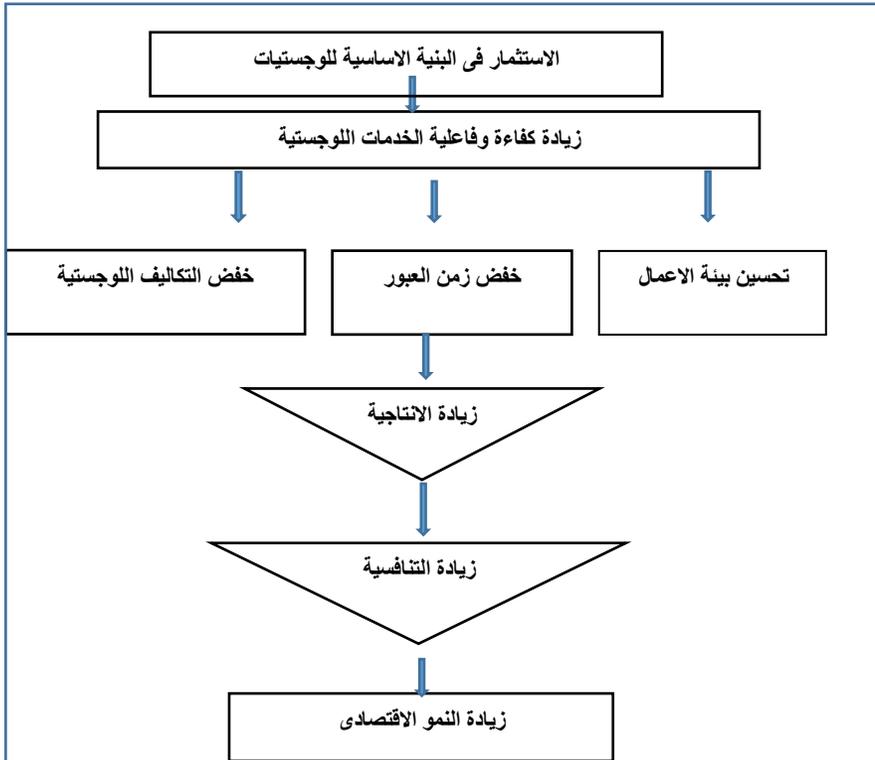
وقد تناولت الدراسة الاستثمار فى القطاع اللوجستي وأثره على النمو المحقق فى الناتج المحلى الاجمالى المحقق بالصين، وذلك من خلال التطبيق على 30 مقاطعه صينية خلال الفترة 1998-2007، وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي والمعنوي للاستثمار فى القطاع

الوجستي على النمو الاقتصادي المحقق في الصين خلال الفترة محل الدراسة، كما توصلت الدراسة أن الأثر الإيجابي يكون أقوى في حالة الاستثمار في المناطق الأقل تقدماً مقارنة بالمناطق الأكثر تقدماً.

في ضوء الدراسات السابقة يتضح أن الاستثمار في البنية التحتية اللوجستية يؤدي إلى زيادة القدرة اللوجستية للدولة، وبالتالي زياده كفاءة وفاعلية الخدمات اللوجستية المقدمة، ومن ثم زيادة القيمة المضافة وذلك من خلال انخفاض تكاليف الخدمات اللوجستية، واختصار زمن العبور وخلق الظروف المناسبة للأعمال التجارية³².

ويترتب على ذلك حدوث تحسن في إنتاجية القطاع اللوجستي، ومن ثم حدوث تحسن في تنافسية الدولة، وزيادة الفرص التجارية امام الدولة، وبالتالي زيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق³³، ويمكن توضيح ذلك من خلال الشكل رقم(2):

شكل رقم(2):العلاقة بين لوجستيات التجارة والنمو الاقتصادي



Source: Comp Valentinas Navickas, et al, "Logistics Systems As a Factor Of Country's Competitiveness",Op Cit, pp231-237.

الجزء الثانى: أثر لوجستيات التجارة على النمو الاقتصادى فى دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا:

فى ضوء الدراسات التطبيقية السابقة استخدم النموذج القياسى التالى لتقدير أثر لوجستيات التجارة على النمو الاقتصادى بالدول محل الدراسة، وقد أخذت معادلة التقدير الشكل التالى:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 \text{Log}(LPI) + \beta_2 \text{Log}(LSCI) + \beta_3 \text{Log}(EX) + e \text{Log}$$

ويمكن توصيف المتغيرات المستخدمة فى التقدير كما يلى:

• Y يمثل المتغير التابع ويشير إلى الناتج المحلى الإجمالى بالدول محل الدراسة، ويعكس هذا المؤشر مستوى النمو الاقتصادى المحقق بالدول محل الدراسة.

• **LPI** ويمثل متغير مستقل ويشير إلى مؤشر الأداء اللوجستى-Logistics Performance Index فى الدول محل الدراسة، ومن المتوقع أن يكون لمؤشر الأداء اللوجستى أثر موجب على معدلات النمو الاقتصادى، حيث يعكس التحسن فى الأداء اللوجستى على التحسن فى تنافسية الدولة، وبالتالي زيادة معدلات النمو الاقتصادى المحقق بالدول محل الدراسة.

• **LSCI** يمثل متغير مستقل ويشير إلى مؤشر الربط بخطوط النقل البحرى المنتظمة Liner Shipping Connectivity Index فى الدول محل الدراسة، ومن المتوقع أن يكون لمؤشر الربط بخطوط النقل البحرى المنتظمة أثر موجب على معدلات النمو الاقتصادى المحقق بالدول محل الدراسة، حيث يعكس التحسن فى مؤشر الربط بخطوط النقل البحرى المنتظمة على التحسن فى تنافسية الدولة، وبالتالي زيادة معدلات النمو الاقتصادى المحقق بالدول محل الدراسة.

• **EX** يمثل المتغير المستقل ويشير إلى مؤشر أجمالى الصادرات فى الدول محل الدراسة، ومن المتوقع أن يكون للصادرات أثر موجب على معدلات النمو الاقتصادى حيث يعكس التحسن فى مؤشر الأداء اللوجستى ومؤشر الربط بخطوط النقل البحرى المنتظمة على التحسن فى تنافسية الدولة ومن ثم زيادة صادرات الدولة وبالتالي زيادة معدلات النمو الاقتصادى المحقق.

• $\beta_0 \beta_1 \beta_2 \beta_3$ معلمات يتم تقديرها من خلال النموذج المستخدم.

• e حد الخطأ.

• بالنسبة لعينة الدراسة فقد اعتمدت الدراسة على بيانات سلسلة مقطعية لعدد 17 دولة من دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا خلال الفترة محل الدراسة 2007-2018، وتتمثل الدول محل الدراسة في كل من (الإمارات- البحرين- السعودية- الكويت- قطر- عمان- الأردن - تونس- السودان - المغرب- مصر- لبنان- ليبيا- اليمن- الجزائر- جيبوتي-العراق)، وقد تم الاعتماد على هذه البيانات في ضوء توافر البيانات من المصادر الدولية.

أما بالنسبة لمصادر البيانات فقد تم الحصول على بيانات الناتج المحلي الإجمالي، وبيانات متغير مؤشر الأداء اللوجستي من احصاءات البنك الدولي World bank، أما بالنسبة لمتغير الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ومتغير إجمالي الصادرات فقد تم الحصول على بياناتهم من احصاءات الانكتاد Unctad Stat.

وقد تم اخضاع كافة المتغيرات المستخدمة في النموذج لاختبار جذر الوحدة Unit Root Test للتعرف على مدى سكون البيانات، وذلك من خلال اختبار Augmented Dickey Fuller (ADF) Test، وقد أشارت نتائج الاختبار إلى استقرار جميع المتغيرات عند المستوى (At level)، كما تم إجراء اختبار هيوسمان (Hausman Test) للتأكد من التأثيرات الأكثر ملائمة للبيانات المقطعية وتحديد ايهما أفضل التأثير الثابت ام التأثير العشوائي، وبناء على نتائج هذا الاختبار تم اختيار نموذج التأثيرات الثابتة (Fixed Effects Model). وقد تم إجراء تقدير للنموذج السابق باستخدام برنامج EViews، وقد جاءت نتائج التقدير كما يلي.

$$\text{Log } Y = -2.85 + 1.114 \text{ LPI} + 0.333 \text{ LSCI} + 0.727 \text{ LEX}$$

$$(2.89) \quad (4.48) \quad (23.11) \quad (-8.50)$$

$$\text{R-squared} = 88.4\%$$

$$\text{Adjusted R-squared} = 88\%$$

$$\text{Prob(F-statistic)} = 0.000000$$

وبتحليل النتائج السابقة يتضح ما يلي:

• أتفاق نتائج القياس مع النظرية الاقتصادية حيث جاءت قيمة وأشاره المعلمة β_1 موجبة، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة طردية بين التحسن في مؤشر الأداء اللوجستي ومعدل النمو الاقتصادي، كما جاءت قيمة T المحسوبة أكبر من قيمة T الجدولية.

• أتفاق نتائج القياس مع النظرية الاقتصادية حيث جاءت قيمة وأشاره المعلمة β_2 موجبة، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة طردية بين التحسن في مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة ومعدل النمو الاقتصادي، كما جاءت قيمة T المحسوبة أكبر من قيمة T الجدولية.

• أتفاق نتائج القياس مع النظرية الاقتصادية حيث جاءت قيمة وأشاره المعلمة β_3 موجبة، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة طردية بين النمو في الصادرات ومعدل النمو الاقتصادي المحقق، كما جاءت قيمة T المحسوبة أعلى من قيمة T الجدولية.

• ارتفاع القوة التفسيرية للمتغيرات المستقلة حيث أن 88% من التغير في المتغير التابع يرجع إلى التغير في المتغيرات المستقلة، كذلك تشير قيمة اختبار F إلى معنوية وجودة النموذج المقدر من الناحية الإحصائية.

ملخص وتوصيات الدراسة:

تعتبر لوجستيات التجارة أساس الاقتصاد العالمي الحديث في ضوء ذلك تناول هذا البحث لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي المحقق في دول الشرق الأوسط وشمال افريقيا. وقد توصلت الدراسة إلى أن لوجستيات التجارة لها أثر إيجابي على معدلات النمو الاقتصادي المحقق بهذه الدول، حيث تسهم لوجستيات التجارة معبرا عنها بمؤشر الأداء اللوجستي ومؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظمة في خفض تكاليف التجارة وبالتالي زيادة حجم التجارة وتحقيق تنوع فى الصادرات، هذا إلى جانب زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، ومن ثم زيادة مستويات النمو الاقتصادي المحقق.

في ضوء ذلك توصى الدراسة بتطبيق مجموعه من الإجراءات لتحسين الأداء اللوجستي للتجارة بالدول محل الدراسة وتمثل هذه الإجراءات في الأتي:

- تطبيق إجراءات منظمة التجارة العالمية فيما يتعلق بتسهيلات التجارة.
- خفض كافة القيود غير التعريفية على التجارة.
- تشجيع الاستثمار في البنية الأساسية للنقل، من خلال تطبيق خطه لتطوير قطاع النقل البحري.
- التوسع في انشاء المراكز اللوجستية في الدول الأعضاء، وتحسين الخدمات المقدمة بها.

نتائج القياس

Dependent Variable: LY

Method: Panel Least Squares

Date: 10/05/19 Time: 10:43

Sample: 2007 2018

Periods included: 6

Cross-sections included: 17

Total panel (unbalanced) observations: 97

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-2.854212	0.335652	-8.503486	0.0000
LLPI	1.114749	0.384582	2.898599	0.0047
LLSCI	0.333246	0.074381	4.480260	0.0000
LEX	0.727423	0.031475	23.11096	0.0000
Root MSE	0.469353	R-squared		0.884351
Mean dependent var	4.279349	Adjusted R-squared		0.880620
S.D. dependent var	1.387328	S.E. of regression		0.479340
Akaike info criterion	1.407552	Sum squared resid		21.36836
Schwarz criterion	1.513725	Log likelihood		-64.26625
Hannan-Quinn criter.	1.450483	F-statistic		237.0526
Durbin-Watson stat	0.260576	Prob(F-statistic)		0.000000

- 1 - Aibin LI, " Empirical Analysis on the Relationship Between Logistics Industry and Economic Growth in Xuzhou", *Management & Engineering Journal*, vol 20, 2015, p80-81.
- 2 - Pinar Hayaloglu, " The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries", *International Journal of Economics and Financial Issues*, vol5. No2,2015, pp 523-530.
- 3 - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، "تقرير اجتماع الخبراء المخصص المعني بالخدمات اللوجستية"، **مجلس التجارة والتنمية، الأمم المتحدة، 2006، ص 3.**
- 4 - WTO (2015), *International Trade Statistics*.
- 5 - غرفة الشرقية، "نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية"، **مركز معلومات الشرقية، المملكة العربية السعودية، 2008، ص 8.**
- 6- World Economic Forum, "Enabling Trade Valuing Growth Opportunities", World Economic Forum, *The World Bank*, 2013, p13.
- 7 - Logistics Performance Index, available at : <https://lpi.worldbank.org>.
- * - يعرف معجم أوكسفورد للوجستيات بأنها فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، والأفراد والوسائط.
- 8- **for more see:**
 - Economic And Social Commission For Western Asia, "Trade Logistics In The Arab Region Challenges And Policy Options", *United Nations*, 2015, P2.
 - Çelebi, u., Civelek, M. E, "The Mediator Role Of Global Connectedness In The Relationship Between Logistics Performance And Human Development", *Business & Management Studies: An International Journal*, , Vol 6,2018, PP969-980 , Available at <http://dx.doi.org/10.15295/bmij.v6i4.321>
 - 9- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته"، **المجلس الاقتصادي والاجتماعي، الأمم المتحدة، 2017، ص 3.**
 - 10- Sevgi Sezer & Tezcan Abasiz, "The Impact Of Logistics Industry On Economic Growth: An Application In OECD Countries", *Eurasian*
- 11 - **For More See:**
 - Xuan Duong Nguyen, " The Development Strategy of Logistics to 2020 and Lesson for Vietnam", *International Conference on Human Resources & Talent Management*, 2017, P2.
 - Leila Sujeta, Valentinas Navickas, " The Impact Of Port Logistics Systems On A Country'S Competitiveness (Case Of Small Countries)", *Economics And Management*. Vol .19 , No1, 2014, P45.

- 12- Zanjirani Farahani et al, "Supply Chain and Logistics in National, International and Governmental Environment. Contributions to Management Science"., *Management Science*, pp59-60, 2009, Available at <http://www.springer.com>.
- 13 - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، "مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مرجع سبق ذكره، ص3.
- 14 - Economic And Social Commission For Western Asia, " Trade Logistics In The Arab Region*OpCit*, P2.
- 15 - غرفة الشرقية، "نظرة عامه على قطاع الخدمات اللوجستية"، مرجع سبق ذكره ، ص4.
- 16 -Rawia , Mokhtar & Omar, Salman, "M&E Best Practices for Customs Reform and Trade Facilitation", **USAID/Egypt, Development Associates**, Cairo,2004, p7.
- 17 - ECE, "Trade Facilitation. an Introduction to the....., *Op Cit*, P2.
- 18-Ben Shepherd," Logistics costs and competitiveness: vmeasurement and trade policy applications", *Munich Personal RePEc Archive*, MPRA Paper No. 38254, 2012, p2.
- 19 - Mustafa Emre Civele, " The Mediator Effect Of Logistics Performance Index On The Relation Between Global Competitiveness Index And Gross Domestic Product", *European Scientific Journal*, Vol.11, No.13,2015, PP369-370.
- 20- *for more see:*
- Amrita Jhawar.et al, "Improving logistics performance through investments and policy intervention: a causal loop model', *Int. J. Productivity and Quality Management*, Vol. 20, No. 3, 2017, pp363–391.
 - Demilie BH, Meron Z , "An Empirical Investigation of Performance of Logistics and Economic Growth Nexus in Sub-Saharan Africa: Panel Data Approach", *Journal of Global Economics*, Vol 4, Issue 4, 2016, pp1-2.
- 21- Amrita Jhawar.et al, 'Improving logistics performance through investments and policy intervention:*Op Cit*, pp363–391
- 22 -International Transport Forum, "Logistics Development Strategies and Performance Measurement", *OECD*, 2016, pp70-71.
- 23 -Jean-François Arvis, et al, "Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators", *The World Bank*, 2018, pp5-10.
- 24-Mohamed Chemingui, " Trade Logistics In The Arab Region: Challenges And Policy Options", *Economic And Social Commission For Western Asia (ESCWA)*, 2015. PP 3-4.
- 25 -*Ibid* , P4.

- 26- Pinar Hayaloglu, "The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries", *International Journal of Economics and Financial Issues*, vol 5, issue2, 2015, pp 523-530.
- 27-Demilie BH& Meron Z , “ An Empirical Investigation of Performance of Logistics and Economic Growth Nexus in Sub-Saharan Africa: Panel Data Approach",*Op Cit*, pp1-2.
- 28- Aibin Li *et al*, " Empirical Analysis on the Relationship Between Logistics Industry and Economic Growth in Xuzhou", *Management & Engineering journal* , vol 20, 2015, pp5-10.
- 29-Vittorio D’Aleo& Bruno S. Sergi, "Does logistics influence economic growth? The European experience", *Management Decision*, Vol. 55, Issue. 8, 2017, pp1613-1628.
- 30-Mohammad Reza, "The Relationship between Logistics and Economic Development in Indonesia: Analysis of Time Series Data", *Jurnal Teknik Industri*, Vol. 15, No. 2, 2013, pp119-124
- 31- Zhaofang Chu, "Logistics and economic growth: a panel data approach", *Ann Reg Sci* ,vol. 49, 2012, pp 87–102.
- 32- Valentinas Navickas, et al, "Logistics Systems As AFactor Of Country’s Competitiveness", *Economics And Management*, Vol.11, 2011. pp231-237.
- 33- Pinar Hayaloglu, " The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries", *International Journal of Economics and Financial Issues*, Vol, 5 No.2, 2015, pp 523-530.