



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر - الوادي

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

ميدان العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

مذكرة مقدّمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي بعنوان:

أثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية
دراسة حالة الجزائر في الفترة 2007-2023

إشراف الأستاذ:

إعداد الطلبة:

- زين حكيمة د. زكية محلوس
- زغدي هدى
- رزوق زينب
- ليلي شيبية

لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة	الرتبة	اللجنة
رئيسا	جامعة الشهيد حمه لخضر-الوادي	أستاذة محاضر أ	سمية دربال
مشرفا ومقررا	جامعة الشهيد حمه لخضر-الوادي	أستاذة محاضر أ	زكية محلوس
ممتحنا	جامعة الشهيد حمه لخضر-الوادي	أستاذة مساعد أ	وردة سعادة

السنة الجامعية: 2024/2023

إِهْدَاءً

بسم الله الرحمن الرحيم

اللهم أحمدهم حمدا يليق بجلالك على كل ما
أنعمته عليا
وصلى الله وسلم على سيدنا وحبينا محمد
خاتم الأنبياء والمرسلين وبعد:

إلى كل من علمني منذ الصغر وإلى يوم الناس
هذا.

إلى من لم تدخر نفسا في تربيته... أمي
الحنون إلى من تشققت يداها في سبيل
رعايتي... أبي الصبور إلى من كان سندي
وقوتي بعد الله... زوجي الحبيب إلى فلذات
كبدي أولادي وبناتي

إلى صديقاتي: حكيمة - أم كلثوم - هدى -
ليلى إلى كل عائلتي والذين دعموني
وشجعوني منذ الصغر وانتظروا يوم تخرجني
أهديهم هذا العمل المتواضع

*زينب

الآهداء

بعد بسم الله الرحمن الرحيم وصلاة والسلام
على أشرف المرسلين قال تعالى: (يَرْفَعُ اللَّهُ
الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ
دَرَجَاتٍ)

أما بعد يشرفني أن أتقدم بإهدائي هذا إلى
أعز الناس وأقربهم إلى قلبي والذتي الحبيبة
ووالدي العزيز اللذان كان لدعائهما المبارك
الاثر في تيسير سفينة العلم حتى ترسو على
هذه الصورة

وإلى خالتي العزيزة التي لها الدور الكبير في
الدعم والتشجيع للوصول إلى أعلى المراتب
النجاح

إلى أختي الغالية التي لم تخذلني في كل
ضيق من تحملتني في تعبتي وأتعسي حالاتي
إليك يا قطعة من روعي نجية "

إلى أختي الكبرى الكتف الذي لا يميل والظل
الذي أحتمي به "سعاد" وإلى عبير" و"

منية وأخوتي ذكور كل واحد باسمه

وإلى من ساعدني وخطى معي خطواتي
ويسر لي صعاب خطيبي العزيز الذي تحمل
معي الكثير

إلى أساتذاتي وأهل الفضل علي الذين
غمروني بالتقدير واحترام ونصيحة
والتوجيه والإرشاد

إلى كل هؤلاء أهديهم هذا العمل المتواضع
وأسأل الله العلي القدير أن ينفعنا به

ويمددنا بتوفيقه.

ليلي


الآهداء

اتقدم بجزيل شكري لمن تحت أقدامها
الجنات أُمي الحبيبة وإلى سني الأول ذو
الفضل العظيم أبي الغالي

إلى تواءم روحي أخواتي، وإلى من اشدد
بهم أزري إخوتي، وإلى رفيق الروحي زوجي

الغالي، وإلى قرة عيني بناتي الغاليات.

وأخص بشكري رفيقات الدرب والكفاح
صديقاتي العزيزات وزميلاتي في العمل
دمتم لي أنسا أسند به روحي



آله دآء
الى كل طالب علم.
حكيمه

شكرًا

الشكر لله أولاً و دائماً وابدأ على كثير نعمه و
واسع فضله

ثم

الى الأستاذة المشرفة الدكتورة زكية محلوس
على مساعدتها و توجيهها لنا
الى كل من قدم لنا يد المساعدة في إنجاز هذا
العمل

الملخص:

هدفت الدراسة إلى قياس أثر أداء الخدمات اللوجستية كمتغير مستقل في الصناعات التحويلية كمتغير تابع و تمثلت الأولى في مؤشرجودة البنية التحتية للموانئ ومؤشر حركة الحاويات في الميناء أما الصناعات التحويلية عبّرنا عنها بمؤشر نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام، في الجزائر خلال الفترة 2007_2023، بالإضافة إلى متغيرات أخرى مستقلة تمثلت في حجم الاستثمار الأجنبي المباشر الوافد، ومؤشر حرية التجارة، نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي، استخدمت الدراسة الانحدار المتعدد بطريقة المربعات الصغرى العادية، وبالاستعانة ببرنامج EViews12.

توصلت الدراسة إلى وجود علاقة معنوية طردية بين مؤشر حركة الحاويات في الميناء و الصناعات التحويلية ، ووجود علاقة معنوية وعكسية بين مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ و نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي مع الصناعات التحويلية ، في حين توصلت الدراسة إلى عدم وجود علاقة معنوية بين حرية التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر مع الصناعات التحويلية في الجزائر .

الكلمات المفتاحية: الخدمات اللوجستية، الصناعات التحويلية ، طريقة المربعات الصغرى العادية ، الجزائر.

Abstract

The study aimed to measure the impact of the performance of logistics services as an independent variable on the manufacturing industries as a dependent variable, the first was the port infrastructure quality index and the container traffic index in ports, as for the manufacturing industries, we expressed them as the index of the manufacturing industries' contribution to GDP in Algeria during the period 2007-2023. Other independent variables included foreign direct investment inflows, and trade freedom index, and GDP per capita. The study employed ordinary least squares regression using EVIEWS12 software .

The study found a significant positive relationship between the container traffic index in ports and manufacturing industries. Additionally, there was a significant negative relationship between the indicators of port infrastructure quality and GDP per capita alongside manufacturing industries. However, the study did not find a significant relationship between trade freedom and foreign direct investment with manufacturing industries in Algeria .

Keywords: logistics services, manufacturing industries, ordinary least squares regression, Algeria.

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
-	الإهداء
-	شكر وتقدير
-	الملخص
I	فهرس المحتويات
III	فهرس الجداول
IV	فهرس الأشكال
ج-١	مقدمة
الفصل الأول: الأدبيات النظرية والدراسات السابقة	
1	تمهيد
2	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية
2	المطلب الأول: ماهية الخدمات اللوجستية
18	المطلب الثاني: ماهية الصناعات التحويلية
24	المطلب الثالث: العلاقة بين الخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية
25	المبحث الثاني: الدراسات السابقة
25	المطلب الأول: دراسات سابقة حول الخدمات اللوجستية
30	المطلب الثاني: دراسات سابقة حول الصناعات التحويلية
34	المطلب الثالث: دراسات حول الخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية
37	خلاصة الفصل
الفصل الثاني: دراسة قياسية لأثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية	
39	المبحث الأول: الطريقة و الأدوات
39	المطلب الأول: حدود الدراسة
39	المطلب الثاني: البرامج و نموذج الدراسة القياسية
40	المطلب الثالث: التعريفات الإجرائية لمتغيرات الدراسة و مصادر البيانات
43	المطلب الرابع: تطور متغيرات الدراسة لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
53	المبحث الثاني: تقدير وتحليل وتفسير نتائج الدراسة
53	المطلب الأول: صياغة النموذج
54	المطلب الثاني: تقدير النموذج والاختبارات اللازمة

61	المطلب الثالث : تقييم وتفسير النتائج
64	خلاصة الفصل
67	خاتمة
71	قائمة المراجع

فهرس الجداول

الصفحة	الجدول
41	الجدول رقم (01-02): المتغير التابع ومصدر البيانات
41	الجدول رقم (02-02): متغيرات الدراسة المستقلة المعبرة للخدمات اللوجستية
42	الجدول رقم (03-02): المتغيرات المستقلة المكملة والمفسرة للظاهرة ومصادر البيانات .
43	الجدول رقم (04-02): تطور نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام في لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
45	الجدول (05-02): تطور مؤشر البنية التحتية لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023.
46	الجدول رقم (06-02): تطور مؤشر حركة الحاويات في الميناء لدولة الجزائر في الفترة 2007-2023.
47	الجدول رقم (07-02): تطور نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي لدولة الجزائر في الفترة 2007-2023.
49	الجدول رقم (08-02): تطور مؤشر حرية التجارة لدولة الجزائر في الفترة 2007-2023.
51	الجدول رقم (09-02): تطور مؤشر الاستثمار الأجنبي المباشر التدفقات الواردة لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
54	جدول رقم (10-02): تقدير النموذج
57	الجدول رقم (11-02): نتائج اختبار Godfrey- Breusch من الدرجة الاولى
57	الجدول رقم (12-02): نتائج اختبار Godfrey- Breusch من الدرجة الثانية
58	الجدول رقم (13-02): نتائج اختبار White
59	الجدول رقم (14-02): نتائج اختبار ARCH-LM
60	الجدول رقم (15-02): إختبار وجود الازدواج الخطي بين المتغيرات المستقلة

فهرس الأشكال

العنوان	الشكل
44	الشكل رقم (01-02): تطور نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
45	الشكل رقم (02-02): تطور مؤشر البنية التحتية للموانئ لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
47	الشكل رقم (03-02): تطور حركة الحاويات في الميناء لدولة الجزائر للفترة 2007-2023
48	الشكل رقم (04-02): تطور نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
50	الشكل رقم (05-02): تطور مؤشر حرية التجارة لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
51	الشكل رقم (06-02): تطور حجم الاستثمار الأجنبي المباشر الوافد لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023
56	الشكل رقم (07-02): تفسير اختبار درين واتسون
60	الشكل رقم (08-02): معاملات التوزيع الطبيعي للبواقي.

مقدمة

في ظل التحولات الاقتصادية السريعة والتطورات التكنولوجية المستمرة أصبحت الخدمات اللوجستية أمرا حيويا في نجاح القطاع الصناعي لدى الدول والشركات، وتعتبر الصناعة التحويلية من بين القطاعات الرئيسية التي تستفيد بشكل كبير من الخدمات اللوجستية لتحسين كفاءتها وتعزيز قدراتها التنافسية في السوق.

إن فهم كيفية تأثير هذه الخدمات اللوجستية على الصناعة التحويلية، يعد موضوعا ذا أهمية بالغة، حيث تلعب الخدمات اللوجستية دورا أساسيا في تحسين عمليات الإنتاج وتقليل التكاليف وتحسين جودة المنتجات، وفي ظل المنافسة الشديدة التي تشهدها الأسواق العالمية يعتبر فهم كيفية تحسين الخدمات اللوجستية وتكاملها مع عمليات الصناعة التحويلية أمرا حاسما للبقاء والازدهار في السوق.

كما تشهد الصناعة التحويلية تحولا جذريا في الآونة الأخيرة، حيث تواجه تحديات جديدة مثل العولمة وتقلبات السوق والتغيرات التكنولوجية والطلب للزبائن، في هذا السياق يعتبر الاستثمار في تحسين الخدمات اللوجستية وتكاملها بشكل فعال مع عمليات الصناعة التحويلية خطوة ضرورية لتعزيز الكفاءة وتقليل التكاليف وتلبية متطلبات العملاء بشكل أفضل.

1- إشكالية الدراسة:

بناء على ما سبق ذكره، يمكن صياغة الإشكالية الرئيسية التي سيتم معالجتها في هذا البحث كما يلي:

هل هناك أثر لأداء الخدمات اللوجستية على الصناعة التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023؟

2- الأسئلة الفرعية:

وتندرج تحت هذه الإشكالية عدة تساؤلات فرعية نوجزها فيما يلي:

- هل هناك أثر لمؤشر حركة الحاويات على الصناعات التحويلية في دولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023؟

- هل هناك أثر لمؤشر جودة البنية التحتية على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023؟

- ما هي المتغيرات الأخرى ذات الأثر على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023

3- فرضيات الدراسة:

قصد تسهيل الإجابة على الإشكالية المطروحة والأسئلة الفرعية، سوف نضع بعض الفرضيات التي تكون منطلق

دراستنا ويمكن حصرها فيما يلي:

- هناك أثر طردي ومعنوي لحركة الحاويات في الميناء على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-

2023.

- هناك أثر طردي ومعنوي لمؤشر جودة البنية التحتية على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023.

- هناك أثر موجب ومعنوي بين كل من حرية التجارة و الاستثمار الأجنبي المباشر ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023.

4-أهمية الدراسة:

تظهر أهمية هذا البحث باعتبار إن العالم يشهد تطور كبير في مجال التبادل التجاري الدولي في جو ازدادت المنافسة على مستوى الصعيد الوطني والعالمي وتطور كبير في مجال الصناعة التحويلية. مما أدى إلى بروز الاهتمام بالخدمات اللوجستية كعنصر مهم في الصناعة التحويلية والتجارة الدولية للدول عامة والجزائر تعتبر من الدول التي تحاول الاهتمام بهذا القطاع لما له من دور في تسهيل عمليات التبادل الدولي والذي ينعكس على قدرة منتجاتها للنفاذ إلى الأسواق العالمية.وعليه جاءت أهمية الدراسة من هذا الأساس.

5-أسباب اختيار الموضوع:

هناك مبررات عديدة دفعتنا للاختيار الموضوع نذكر منها:

- الرغبة الذاتية في فهم الخدمات اللوجستية وتطورها عبر الزمن وأثرها على الصناعة التحويلية في الدول.
- اختيار موضوع يتماشى مع التحولات التي يشهدها الاقتصاد، وهذا من أجل التعرف على أهم تأثيرات الخدمات اللوجستية في الصناعة التحويلية.
- ارتباط الموضوع بالتخصص والرغبة في دراسة موضوعات الخدمات اللوجستية وتأثيرها على الصناعة التحويلية.

6-أهداف الدراسة:

ترمي هذه الدراسة بعد الإجابة على الإشكالية المطروحة آنفا، ومختلف التساؤلات السالفة الذكر إلى تحقيق جملة من الأهداف نذكر منها ما يلي:

- محاولة الإلمام بأهم المفاهيم النظرية الخاصة بالخدمات اللوجستية و الصناعة التحويلية.
- إبراز أهمية الخدمات اللوجستية وخاصة للدول التي تشجع الصناعة.
- محاولة تسليط الضوء على الخدمات اللوجستية ودورها في الصناعة التحويلية على المستوى الكلي.
- تحديد العلاقة النظرية بين الخدمات اللوجستية والصناعة التحويلية.
- تحديد العلاقة القياسية والتطبيقية بين الخدمات اللوجستية والصناعة التحويلية لدولة الجزائر.

7- حدود الدراسة:

- الحدود الموضوعية:** يتمثل في دراسة أثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعة التحويلية والتركيز على مؤشرات جودة البنية التحتية ومؤشر حركة الحاويات كمتغيرات تعبر عن أداء الخدمات اللوجستية، ونسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام كمتغير يعبر عن المتغير التابع .
- الحدود المكانية:** ركزنا في دراستنا على الجزائر .
- الحدود الزمنية:** حددت فترة الدراسة من 2007 إلى 2023 .

8- منهج الدراسة:

لمعالجة هذا البحث اعتمدنا على المنهج الوصفي لتوضيح الإطار النظري للخدمات اللوجستية والصناعة التحويلية، أما الجانب التطبيقي سيتم إتباع المنهج الكمي من خلال تقدير نموذج الانحدار المتعدد باستخدام برنامج Eviews12 بهدف قياس الأثر والعلاقة المترتبة بين متغيرات الدراسة التابعة والمستقلة.

9- صعوبات الدراسة:

تمثلت صعوبات الدراسة في ضيق الوقت حيث أن موضوع الدراسة حديث و متشعب لم تكن مدة الدراسة كافية خاصة و أنه يمكن إجراء البحث بالمقارنة بين عدة دول و بإدخال عدة متغيرات و مؤشرات معبرة و مفسرة لكل من الخدمات اللوجستية و صناعات التحويل لفهم العلاقة بينهما بصورة أفضل.

10- محتوى الدراسة:

سنقسم هذه الدراسة إلى فصلين، الفصل الأول الموسوم بالأدبيات النظرية والدراسات السابقة، ويندرج تحته مبحثين، المبحث الأول حول الإطار المفاهيمي حول الخدمات اللوجستية و الصناعة التحويلية، أما المبحث الثاني سيتضمن الدراسات السابقة التي عالجت موضوع الدراسة الحالي، أو جزء منه ، وخصصنا الفصل الثاني لأثر الخدمات اللوجستية على الصناعة التحويلية-دراسة قياسية- يندرج أيضا تحته مبحثين، وسيتم التطرق في المبحث الأول للطريقة والأدوات، أما المبحث الثاني الدراسة القياسية.

أما خاتمة بحثنا فقد ضمناها ما توصلت إليه الدراسة من نتائج مدعمين إياها باقتراحات نظرية وأخرى عملية لعلها تكون إضافة علمية وعملية في هذا المجال.

الفصلا لأول: الأءبىاء النظرىة والءراساء السابقة

تمهيد:

تعتبر الخدمات اللوجستية عنصراً رئيسياً في تحقيق كفاءة الشركات الصناعية وتكييف أداءها على الصعيد الدولي، وبسبب المسافات المتزايدة والاختلاف الموجود في الأنظمة الإدارية والقانونية في العالم، كما يعتبر القطاع اللوجستي المحرك الأساسي في عمليات الإنتاج التوزيع وذلك من خلال تأثيره الإيجابي في التقليل من حلقات التداول بين المنتج والمستهلك النهائي، ولعل العلاقة بين القطاع اللوجستي وقطاع الصناعات التحويلية علاقة تكاملية كون القطاعين يساهمان في التنمية الاقتصادية ويعد قطاع الصناعة التحويلية ركيزة هامة من ركائز التنمية، فهو من أهم القطاعات الهادفة إلى تحقيق التوازن الاقتصادي وخلق القيمة المضافة وخلق فرص العمل وتعزيز قيمة العملة.

وعليه، فمن خلال هذا الفصل سوف يتم التطرق للمبشرين الآتين:

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي حول الخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية.

المبحث الثاني: الدراسات السابقة.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية

تشكل الخدمات اللوجستية و الصناعات التحويلية جزءا أساسيا من سلسلة التوريد العالمية ،حيث تلعب دورا محوريا في نقل و توزيع المواد الخام و المنتجات النهائية و تحويل المواد الخام إلى منتجات قابلة للاستخدام و التسويق و سنتطرق في هذا المبحث لماهية كل من الخدمات اللوجستية و الصناعات التحويلية و كذلك العلاقة بينهما.

المطلب الأول: ماهية الخدمات اللوجستية

بات من المعروف اليوم أن الخدمات اللوجستية جوهر وأساس إدارة الأعمال في مختلف مجالاتها لما تقدمه هذه الخدمات من تسهيلات و توفيرات في عالم الإنتاجيات و التسويق.

أولا: نشأة ومفهوم الخدمات اللوجستية:

تناولنا في هذا العنصر لمحة تاريخية عن نشأة اللوجستيك و أسباب ظهوره و قدمنا مجموعة من التعاريف للخدمات اللوجستية.

1- لمحة تاريخية عن نشأة اللوجستيك:

أن دراسة اللوجستيك تدفعنا إلى دراسة الفكر اللوجستي في الرياضيات والعلوم العسكرية ودراسة تاريخه في المؤسسة.

◀ اللوجستيك في الرياضيات:

يعود أصل كلمة اللوجستيك منسوب إلى اللغة الإغريقية القديمة والتي تعني نسبة، حساب، سبب، خطاب استخدمت كلمة اللوجستيك لأول مره في عام 1614 للدلالة على الأمور المتعلقة بالاستنباط العقلي، ثم استخدمت في عام 1656 للدلالة على فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية، وقد أخذت هذه العمليات في التطور حتى عام 1727 حيث شملت اللوغاريتيمات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات والكسور كما نجد في الاقتصاد الرياضي نموذجا رياضيا يسمى Ligistics Model¹.

◀ اللوجستيك في العلوم العسكرية²:

¹حاجي فاطمة ومهدية فاطمة الزهراء، واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر (دراسة حالة ميناء بجاية 2012-2017)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد8، العدد1، 2019، ص 605.

²عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، مصر، 2007، ص 30.

- يقول بعض المؤرخين أن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة كان في القرن السابع عشر بفرنسا في عام 1670، حيث اقترح أحد مستشاري لويس الرابع عشر حلاً للمشاكل الإدارية المتزايدة، التي ظهرت للجيش في هذه العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة تسمى "مريشال جنرال دو لوجي" وكانت مسؤوليتها عبارة عن تخطيط اختيار المواقع، وتنظيم حركة التنقلات والإمداد للجيش.
- وأما في القرن التاسع عشر بدأ التداول بكلمة logistics في الظهور كان ذلك عام 1836، وبدأت بتقسيم الجيوش إلى خمسة قطاعات الاستراتيجية، التكتيكية، اللوجستي، الهندسي، التكتيكاك الصغيرة. وفي هذه الفترة كان فن تحرك الجيوش هو نفسه فن اللوجستيات.
- نشأة مفهوم اللوجستيات logistics كانت النشأة عسكرية وقد بدأ استخدام مفهوم اللوجستيات في الجيوش الفرنسية عام 1905 بهدف تأمين وصول الذخيرة والمؤونة في الوقت المناسب والمكان المناسب وبأمثل طريقة ممكنة، وتم استخدام هذا المصطلح إبان الحرب العالمية الثانية، حيث كان الطلب الكبير بالإمداد بالسلاح، حيث أصبح أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء.

◀ الفكر اللوجستي في المؤسسة¹:

- في بداية الستينات من القرن الماضي ظهر التفكير اللوجستي بالمؤسسات الصناعية، ولكن تطبيقه فعلياً كان في منتصف السبعينات في الولايات المتحدة الأمريكية وأوائل الثمانينيات في أوروبا، علماً أن اللوجستيين العسكريين المنتهية خدمتهم هم من أصبحوا الممثلين الأوائل للوجستيك المؤسسة بالإضافة إلى الباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل HESKE TT في الولايات المتحدة الأمريكية Colin و MatheTixier في فرنسا، فالفكر اللوجستي المدني وضع بالتوازي مع التفكير اللوجستي العسكري وذلك باختلاف الغايات والأهداف ولكن المشاكل الأساسية تبقى نفسها.
- يرى كل من ستوك ولامبرت أن تاريخ مصطلح اللوجستي يرجع إلى عام 1901 حيث أجريت الدراسات بالولايات المتحدة الأمريكية حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع وهو ما اعتبره الكاتبان أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن بالوجستيك وقام بتلك الدراسة J. crowel.
- أما أول الكتابات التي ركزت على جعل الجوانب اللوجستية ضمن عمليات التسويق خاصة في الجانب المادي من العمليات ما قام به Clark سنة 1922 من خلال كتاب principlesmarketing.

¹مقراد عبد الله وسوسي احمد، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم (2020،2021)ص 14.

- وفي سبعينيات القرن الماضي عام 1973 جعل HESKE TT اللوجستيك مجال إداري متكامل. يواجه الرهانات الإستراتيجية والمشاكل التنظيمية يقدم LAMBILLOTTE في كتابه "lafonctionlogistique dans l'entreprise" سنة 1976 اللوجستيك في بعده الوظيفي والتنظيمي.
- وفي الثمانينيات فقد حدد Porter. عام 1980 حدد اللوجستيك كميزة تنافسية ممكنة للشركات وذلك من خلال سلسلة القيمة.
- وفي عام 1983 ظهرت رؤية جديدة بفرنسا من خلال كتاب "Lalogistique d'entreprise" لكل من دانيال تيريكسوهر فيمات هي رؤية تقترح منهج استراتيجي وتنظيمي لتحسين المشاكل التشغيلية، وأنشأت من خلال الجمع بين ثلاثة أفكار مختلفة وهي: النهج التسويقي، نهج النقل والتوزيع المادي.
- ومما تجدر الإشارة إليه انه منذ الثمانينيات من القرن الماضي باتت الهياكل التنظيمية لكبرى الشركات تتضمن إدارة اللوجستيات كونها قسما أساسيا من الإدارة.¹
- ومن خلال هذه التطورات باتت اليوم الإدارة اللوجستية جزءاً لا يتجزأ من تسير اقتصاد العالم وتقويم مسار بضائعه وعملائه.

2- أسباب ظهور اللوجستيك:

تعددت أسباب ظهور اللوجستيك وتعددت المجالات التي ساهمت في ظهوره واعتماده ونذكر من بين تلك الأسباب²:

- **الحجرات العسكرية:** كانت بوادر ظهور مفهوم اللوجستيك في ضوء الأحداث العسكرية العالمية تحديداً في الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر عمليات اللوجستيك العسكري، والتي تم خلالها نقل آلاف المعدات والأفراد والأغذية.
- **تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة:** يقوم هذا المفهوم على تحليل عناصر تكاليف الأنشطة المرتبطة ببعضها البعض، حيث ساعد التحليل الكلي لعناصر التكلفة اللوجستية على مزج أنشطة اللوجستيك المختلفة.

¹ بن تومي أمير جهاد الدين وبوردمة وائل، دراسة شبكة الإمداد والنقل، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة، السنة الجامعية، (2021_2022)، ص4.

²حاجي فطيمة ومهديد فاطمة الزهراء، مرجع سابق ص610-611

- **تطور مدخل النظم:** إن مدخل النظم لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف، وإنما يعتمد على تجميع الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية. ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة
- المرتبطة بعملية تدفق المواد ووضعها داخل إطار إداري موحد، وهو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك.
- **تغير أنماط الاستهلاك:** أصبح المستهلكون يطالبون بنوعيات متعددة من السلع، وهذا الذي أدى إلى زيادة عدد المنتجات البديلة لخدمة نفس الطلب وبالتالي زيادة حجم المخزون.
- **الاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة للمستهلك:** أدى هذا الاهتمام إلى اتجاه رجال التسويق والإنتاج نحو نظام اللوجستيك، لتقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمة بأقل تكلفة إجمالية.
- **الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع:** انتشرت الدراسات التي اهتمت بقنوات التوزيع وما يرتبط بها من اعتبارات، خاصة بالمكان والوقت ودرجة الخطر، وساعدت هذه الدراسات على إظهار أهمية توحيد وتجميع الجهود المرتبطة بتدفق السلع المختلفة، سواء الواردة إلى المنشأة أو الصادرة منه.
- **الثورة الاقتصادية وثورة تكنولوجيا المعلومات:** ساعد ظهور العولمة وتحرير التجارة على تلاشي فكرة تقارب أماكن الإنتاج والاستهلاك، حيث ظهر اللوجستيك لسد هذه الفجوة، كما أن التقدم في تكنولوجيا المعلومات ساعد على تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيك وتحقيق وفورات في تكاليف التوريد والتوزيع.
- **الجمعيات والمجالات المتخصصة:** يعود الفضل في تطور اللوجستيك وظهوره بالشكل الحالي لمساهمة المحترفين في هذا المجال، وذلك من خلال الجمعيات والمجالات اللوجستية التي ساهمت بشكل كبير في إضفاء الطابع الرسمي للمعرفة.

3-تعريف الخدمات اللوجستية:

وقعت اختلافات في تقديم مفهوم عام وشامل للخدمات اللوجستية وقد تباينت التعاريف بين نقاط اختلاف ونقاط مشتركة ، و من أبرز هذه التعاريف ما يلي:

-الخدمات اللوجستية هي شبكة الخدمات التي تدعم الحركة المادية للبضائع داخل الحدود وعبرها وتضم مجموعة من الأنشطة من بينها النقل والتخزين والوساطة والتسليم السريع وعمليات المحطات النهائية وحتى إدارة البيانات والمعلومات وتعد درجة كفاءة نقل السلع عبر هذه الأنظمة إلى وجهاتها النهائية. فالخدمات اللوجستية تمثل

دعامة مهمة في التجارة الدولية وتسهم في زيادة انتشار سلاسل التوريد وعليه فإن كفاءتها وجودتها في بلد تعد عنصرًا رئيسيًا في إتاحة الفرص التجارية للبلد وسوف يزيد من الاندماج والمشاركة في الاقتصاد العالمي.¹

-ويرى الباحث فهد إبراهيم جورج حوا أن الخدمات اللوجستية يمكن تعريفها لتشمل مجال الصناعة والخدمات وبهذا هي عملية التوقع لاحتياجات ورغبات العملاء وتدبير المواد والقوى البشرية والتكنولوجية والمعلومات اللازمة للوفاء بهذه الاحتياجات والرغبات، مع التحقق الأمثل لشبكة إنتاج البضائع والخدمات الوفاء بطلبات العملاء.²

-ويضيف الدكتور محمود خضر تعريفًا أشمل للخدمات اللوجستية بقوله: أنها عملية التوقع لاحتياجات ورغبات العملاء وتدبير المواد والقوى البشرية والتكنولوجيات كل المعلومات اللازمة لتوفير هذه الاحتياجات والرغبات مع التحقق الأمثل لشبكة إنتاج البضائع والخدمات للوفاء بطلبات العملاء واستغلال هذه الشبكة ليكون الوفاء بهذه المتطلبات موقوتًا.³

إن تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال كمفهوم يقوم على: إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائية وبما يحقق إرضاء العميل وزيادة ربحية المنتج، قد سهل تطبيقها في عمليات التفكك الرأسي على مستوى الصناعة والتكامل الأفقي والرأسي على النطاق العالمي أنها ساهمت في إرساء دعائم عملة الإنتاج والتجارة بل وفي صيغة النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل.

أخيرًا إن المنظومة اللوجستية تشتمل على العديد من الأنشطة: مثل الشراء، التخزين، النقل، المناولة، التعبئة، التغليف، خدمة العملاء، وجدولة طلبات المنتجات.⁴

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

ثانياً_ أهمية وأهداف الخدمات اللوجستية

¹محلول زكية وبقاط حنان، أثر الخدمات اللوجستية على البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة في الجزائر دراسة قياسية ، مداخلة ،جامعة حمه لخضر الوادي (2007_2022) ص 3.

²فهد إبراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط الأردن، السنة الجامعية (2013_2014) ، ص.15

³ محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية ، دار البداية ناشرون و موزعون ، ط 1 ، عمان ، 2015 م 1423 هـ ، ص 88.

⁴ نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، غرفة الشرقية، مركز المعلومات 2008، ص 3_2.

بعد التطرق لمفهوم اللوجستيك وتقديم مجموعة من التعاريف للخدمات اللوجستية يمكننا أن نبين أهميتها وأهدافها في ما يلي:

1- أهمية الخدمات اللوجستية

إن الاهتمام الكبير بالخدمات اللوجستية من طرف منظمات الأعمال، يعود إلى ضخامة تكاليفها وقد أصبح لدى القيادات الإدارية قناعة بأن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي، والميزة التنافسية وزيادة الأرباح، يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف، أي أن إستراتيجية التمايز وخاصة في التكاليف تتوقف إلى حد كبير على كفاءة أداء الأعمال اللوجستية من حيث التكلفة¹، ويمكن أن نرجع الأهمية البالغة للخدمات اللوجستية لدى منظمات الأعمال إلى عدة أسباب نذكر منها:

1. **التكلفة العالية:** تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي للدول، تشير الإحصائيات إلى أن 19% من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية يستثمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم 13% من قوة العمل هناك².
2. **طول خطوط الإمداد والتوزيع:** تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل الشركات كبيرة الحجم والشركات متعددة الجنسيات الناشطة في المجال الصناعي وتعدى إنتاجها الأسواق المحلية وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع.
3. **اللوجستيك مهم للإستراتيجية،** إن إستراتيجية التمايز وخاصة في تكلفة المنتجات تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء. فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها³.
4. **اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل** مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين. لكن عندما تبذل المنظمة جهوداً متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات و الخدمات لعملائها الحاليين أو المحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فان ذلك سوف يزيد من القيم المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء.

¹محمود خضر، مرجع سابق، ص92.

² عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2000، ص18.

³ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية-الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية الإسكندرية، مصر، 2003/2001،

5. تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة إن نجاح سلاسل الأكل السريع و الجاهز ،توصيل الطلبات للمنازل ،انتشار ماكنات الصرف اللي و الإقبال على استعمال الانترنت و البريد الالكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم و رغباتهم من السلع الخدمات في وقت قصير إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات ، وعمليات التصنيع الآلي ، و المرونة في الإنتاج و التمنييط ، ساعد المنظمات على إتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير ، و كذلك التسويق ذو الحجم الكبير ، و في ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم و رغباتهم ، التي تعتمد على تدفق المعلومات و التعبئة و النقل و التخزين و غيرها¹، فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء².

2- أهداف الخدمات اللوجستية:

عموما يهدف اللوجستيك إلى تحقيق أعلى عائد ممكن على الاستثمار بمرور الوقت من خلال وضع تصميم لمنظومة اللوجستيات، وخفض التكاليف المتعلقة بالوفاء بمستويات خدمة العميل المطلوب مع تعظيم الفائدة للمنشأة³.

ويمكن أن نلخص أهم أهداف الخدمات اللوجستية في العناصر التالية:

- تحقيق أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلة والخارجة، مدخلات ومخرجات أو ما يسمي إدارة التدفقات.
- تجنب الاختناقات والأعطال.
- تحقيق التدفقات الأمثل للعمليات.
- خلق القيمة للزبون والمساهمين وكل أطراف المصلحة مع المؤسسة.

تحقيق ما يسمى ب 05أصفار والتي تتمثل فيما يلي:

- صفر مخزون تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، ووفرت في التكلفة.
- صفر آجال تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.

¹حاجي فاطمة ومهدية فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص609.

²ثابت عبد الرحمان إدريس، مرجع سابق، ص30.

³محمود خضر، مرجع سابق، ص97.

- صفر أوراق عن طريق استخدام التكنولوجيا الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الهاتف، الحاسب الآلي، الكمبيوتر، كل هذا يقلص استخدام الأوراق، وكذلك يزيد من سرعة الاستجابة.
- صفر أخطاء عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.
- صفر تعطل يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه، وهذا يسمى بالصيانة الوقائية.
- كذلك يهدف اللوجستيك إلى توفير المنتج الصحيح، بالكمية الصحيحة، بالحالة الصحيحة، في المكان الصحيح، الوقت الصحيح للعميل الصحيح وبالتكلفة الصحيحة¹.

ثالثا_ مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية:

تلعب مؤشرات الأداء الرئيسية دورا حاسما في تقييم كفاءة وفعالية العمليات اللوجستية بالنسبة للشركات العاملة في الصناعة ، ويعد تتبع مؤشرات الأداء وتحليلها أمرا ضروريا لضمان إدارة سلسلة للعمليات اللوجستية وتحسين الأداء العام، وقبل التطرق لأبعاد ومؤشرات الأداء اللوجستي يجدر بنا تعريف الأداء:

1-تعريف الأداء :

لا يوجد اتفاق بين الباحثين بالنسبة لتعريف الأداء ، ويرجع هذا الاختلاف إلى تباين وجهات نظر المفكرين والكتاب في هذا المجال ، و اختلاف أهدافهم في صياغة تعريف موحد لهذا المصطلح.² ونتيجة لهذا الاختلاف هناك عدة تعاريف للأداء نذكر منها التعريف الآتي: الأداء هو المخرجات أو الأهداف التي يسعى النظام إلى تحقيقها، وهو مفهوم يعكس كلا من الأهداف والوسائل اللازمة لتحقيقها؛ أي أنه مفهوم يربط بين أوجه النشاط وبين الأهداف التي تسعى هذه الأنشطة إلى تحقيقها داخل المؤسسة.³

2- أبعاد الأداء اللوجستي⁴:

تتمثل أبعاد الأداء اللوجستي فيما يلي: حسب باسكال إيمري (PascalEymry)

¹ - حاجي فاطمة ومهدية فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص 607-608.

² شيقارة هجيرة، الإستراتيجية التنافسية ودورها في أداء المؤسسة، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2004-2005، ص 103

³ أمال نمر حسن صيام، تطبيق التخطيط الاستراتيجي وعلاقته بأداء المؤسسات الأهلية النسوية بقطاع غزة، بحث كمتطلب تكميلي للحصول

على درجة الماجستير في إدارة الأعمال، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة الأزهر، غزة، 2010، ص 43 .

⁴ عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة،

السنة الجامعية (2010_2009) ، ص 67-70.

- أ. خدمة العملاء: وهي مجموعة من الأنشطة التي يتم تصميمها وأداؤها بناء على هدفين هما: رضا العملاء وتقديم خدمة بكفاءة وفعالية، التسليم حسب الشروط المتفق عليها، من الخصائص الأولى لجودة الخدمات اللوجستية، وهو معيار يقيس نسبة الطلبات التي يتم تسليمها في الوقت المحدد، مقارنة بإجمالي الطلبات .
- ب. الآجال: يعتبر الوقت اللازم لإكمال أنشطة دورة الطلبات هو قلب خدمة العميل، وتمثل بين 50 بالمائة إلى 70 بالمائة من الزمن الكلي لدورة الطلبات في أغلب الصناعات، لذلك أصبح الحصول على مستوى عال من خدمة العميل من خلال أزمنة دورة طلبات قصيرة ومتتالية، وقد انخفضت الآجال اللوجستية من 27 يوم سنة 1987 إلى 09 أيام سنة 2003؛ أي بنسبة تخفيض وصلت إلى 25 بالمائة.
- ج. المخزونات: إن التخزين يخلق المنفعة المكانية، فهو يضمن توافر المنتجات لكن كثرة المخزون تجعل إدارته أكثر تعقيدا.
- د. التكاليف اللوجستية: الأداء الجيد للوجستيك يؤدي إلى خفض التكاليف اللوجستية إلى أدنى مستوياتها، وتتمثل هذه التكاليف في: تكاليف النقل، تكاليف التخزين، مصاريف مالية مرتبطة بالتخزين، تكاليف إدارية.

3- مفهوم مؤشر الأداء اللوجستي:

يعتبر مؤشر الأداء اللوجستي أحد أهم المؤشرات الاقتصادية، إن لم يكن الأهم على الإطلاق لتحليل القدرات اللوجستية للدول؛ بحيث يلعب دورا هاما في النمو الاقتصادي والقدرات التنافسية لجميع الدول، إضافة لما له من أثر على حركة التجارة من وإلى الدولة؛ بحيث أصبح قطاع الخدمات اللوجستية أحد القطاعات الرئيسية في التنمية الاقتصادية لأي دولة¹.

ويعد أداء الخدمات اللوجستية أحد العوامل الأساسية التي تساهم في تحسين التجارة الدولية، حيث أشار الأمين العام لمنتهى النقل الدولي في منطقة التعاون الاقتصادي والتنمية، أن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للبنك الدولي أداة قياس معيارية فريدة توفر نفس المقياس لأكثر من 160 دولة، وأن المنتدى نفسه يستخدم هذا المؤشر كأهم نقطة انطلاق للحوار مع أعضائه على أساسيات الأداء اللوجستي².

¹-محمود مجدي بربري محمد، ، أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية، كلية التجارة، جامعة حلوان، مصر، 2023

، ص: 04 .

²-طارق حمدي مذكور و آخرون ، مرجع سابق، ص 113.

وقد طور البنك الدولي مؤشر الأداء اللوجستي عام 2007 حيث يعد المؤشر الأكثر شمولاً وموثوقية في قياس ومقارنة أداء الخدمات اللوجستية للدول، بشكل يؤدي إلى استغلال نتائج هذا المؤشر في تحديد احتياجات وأولويات الدول فيما يخص تطوير تلك الخدمات.¹

ويعد مؤشر الأداء موجز لأداء القطاع اللوجستي للدول، حيث يركز على ستة (06) محاور أداء رئيسية في مقياس واحد يعكس مجمل الأداء اللوجستي للدولة، هي: الجمارك، البنية التحتية، الشحن الدولي، كفاءة الخدمة اللوجستية، المتابعة والتتبع، التوقيت، ويمكن للحكومات استخدام مؤشر الأداء اللوجستي لفهم الصلة بين الخدمات اللوجستية والتجارة والنمو بشكل أفضل، والسياسات التي يمكن أن تضعها الدولة للتنافس على مستوى العالم.²

وتصنف محاور الأداء اللوجستي على مجموعتين أساسيتين هما: المجموعة الأولى، المدخلات وهي التي تهتم بطرق وضع قواعد وسياسات للممارسات اللوجستية، وتتضمن: الجمارك، كفاءة البنية التحتية والخدمات اللوجستية. أما المجموعة الثانية، المخرجات وهي التي تهتم بأداء تقديم الخدمة اللوجستية، وتتضمن: التوقيت، والشحنات الدولية، وتتبع وتعقب الشحنات.³

4- قياس مؤشر الأداء اللوجستي:

لابد من قياس أداء الخدمات اللوجستية لتحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية وتقديم المشورة لمعالجتها كما أن قياس الأداء يفيد في تقييم مدى ملائمة الأعمال في البلدان وإمكاناتها في التجارة الدولية ويشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية أداة قياس مرجعية الهدف منها مساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها اللوجستيات التجارية وتحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أدائها في هذا المجال.⁴

وهناك عدة منظمات دولية قدمت مؤشرات لقياس أداء الخدمات اللوجستية أهمها:

• مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي:

¹ -محمود مجدي بربري محمد ، مرجع سابق، ص 4.

² طارق حمدي مذكور و آخرون ، نفس المرجع السابق ، ص 112.

³ -طارق حمدي مذكور وآخرون، نفس المرجع السابق ، ص:113.

⁴ جعفر سعدي،تقييم الأداء اللوجستي قراءة في مؤشرات البنك الدولي 2007 2018 دراسة حالة الصين ، مجلة الأفاق للدراسات الاقتصادية ، المجلد 08، العدد الأول ، 2023 ، ص 336.

يقدم البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مرة كل سنتين , و يشمل المسح 321 بلدا, يتم استخدام ستة أبعاد أساسية لمعرفة أداة البلدان من خلال إعطاء كل من تلك الأبعاد تقييم من أدنى درجة إلى أعلى درجة (من 1 إلى 5) .¹

مؤشر حركة الحاويات في الميناء: وهو مؤشر يقيس حركة الحاويات في الميناء , تدفق الحاويات من وضع النقل البري إلى الوضع البحري و العكس بالوحدات المعادلة لعشرين قدما وهو الحجم القياسي للحاوية و تشير البيانات إلى النقل البحري و الرحلات الدولية و تحسب حركة الشحن من سفينة لأخرى على أنها مرتي تحميل بالميناء الوسيط (مرة للتفريغ و أخرى لتحميل السفينة المغادرة) و هي تحمل الوحدات الفارغة.²

• مؤشرات صادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية:

وتشمل مؤشرين³:

مؤشر ربط الشحن البحري: ويضم عدد السفن، إجمالي القدرة الاستيعابية للحاويات لتلك السفن، الحد الأقصى لحجم السفينة، عدد الخدمات، عدد الشركات التي تنشر سفن الحاويات على الخدمات من و إلى موانئ الدولة.

مؤشر التوصيل الثنائي للشحن البحري: ويضم الشحنات، التوصيلات المباشرة المشتركة، الوسط الهندسي للتوصيلات المباشرة، مستوى المنافسة في خدمات الشحن، حجم السفن.

مؤشر الأداء اللوجستي للمنتدى الاقتصادي العالمي: في حين نجد مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي من خلال تقرير التنافسية العالمي حيث يقيس هذا المؤشر تصورات مديري الأعمال مرافق الموانئ في بلادهم.⁴

- ويمكن قياس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بتقييم المحاور الستة لمؤشر الأداء اللوجستي و المتمثلة فيما يلي:

أولا: البنية التحتية

¹ محلوس زكية, بقاط حنان , مرجع سابق , ص 3 .

² - محلوس زكية, بقاط حنان , نفس المرجع السابق, ص 4

³ وفاء رمضان, جميلة قدة , مؤشرات تيسير التجارة و انعكاساتها على الصادرات الجزائرية دراسة قياسية للفترة 2007 , 2022 , اقتصاديات

شمال إفريقيا , المجلد 19 , العدد 33 , 2023 , ص 24 , 25 .

⁴ محلوس زكية, بقاط حنان, نفس المرجع السابق , ص 5.

البنية التحتية هي الركيزة الأساسية للخدمات اللوجستية والقاعدة التي تقوم عليها تلك الخدمات مما يسهل عملها ويزيد من فرص نجاحها.¹

ويصف رواد التنمية الاقتصادية الأوائل مثل: رودان و راغانر نوركسه و ألبرت هيرشمان البنية التحتية بأنها رأس المال الاجتماعي , و يعرفها تقرير البنك الدولي للتنمية لعام 1994 بأنها تشمل ثلاث فئات من المرافق: المرافق العامة , مشروعات الأشغال العامة , مرافق النقل , البنية التحتية المرتبطة بالمكان , البنية التحتية الاقتصادية و تشير إلى الطاقة و تقنية الاتصالات و المعلومات , الري , الموانئ , المطارات و النقل (الطرق و سكك الحديد) التي تتكامل مع عنصر العمل في القطاعات الاقتصادية الإنتاجية الرئيسية : الزراعة و الصناعة و الخدمات.²

وأكثر أنواع النقل استعمالا في الشحن الدولي هو النقل البحري وهنا تظهر الأهمية البالغة للموانئ حيث تؤثر على مختلف الأنشطة الاقتصادية ومنها الصناعة.

والموانئ البحرية هي نوافذ الدولة على العالم الخارجي،ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية.³

وهذا ما أدى لاهتمام معظم دول العالم بتطوير البنية التحتية للموانئ حيث أصبحت تتنافس لتصدر المراتب الأولى في قياس مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ. و تقيم جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة و النقل مثل الموانئ و السكك الحديدية و الطرق و تكنولوجيا المعلومات في بلد ما , حيث تتراوح الدرجات من واحد إلى سبعة مع درجة أعلى تمثل أداء أفضل وضعها البنك الدولي بالشراكة مع المؤسسات و الشركات و الأفراد العاملين في مجال الخدمات اللوجستية الدولية.⁴

يعتبر تطور البنية التحتية و الخدمات اللوجستية من أهم المشاريع التي تقوم بدفع حركة التجارة الخارجية و عجلة الاقتصاد الوطني حيث أنه يساهم بنسبة كبيرة في إجمالي الناتج المحلي لأي دولة، حيث يمثل جزءا كبيرا من الاقتصاد العالمي.⁵

¹ محمد أمين حنفي و آخرون , أثر الخدمات اللوجستية على تنمية الصادرات في سنغافورا , مجلة البحوث الزراعية المتقدمة , مجلد 29 , العدد الأول , 2024 , ص 7 .

² كمال أمين الوصال, البنية التحتية والاستثمارات العامة في العالم العربي بين ضرورة التطوير و معضلة التمويل , المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات , 2018 , ص الصفحات بدون ترقيم , من الموقع <https://books.google.dz/18-4-2024>

³ رضاع حياة , دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية , أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية , جامعة وهران -2 محمد بن أحمد , 2018-2019 , ص 74

⁴ يامن فوحمة و آخرون , تحليل مستوى تدابير تيسير التجارة في مجموعة من الدول النامية دراسة حالة مجموعة من الدول العربية ذات الدخل المتوسط للفترة 2000 2020 , مجلة الدراسات المالية و المحاسبية , مجلد 13 , العدد الأول , 2022 , ص 119

⁵ بورني حناشي و آخرون , أثر البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2018 2020 , مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية , المجلد 13 , العدد 03 , 2020 , ص 810 .

- حركة الحاويات بالموانئ: بظهور الثورات و المفاهيم الحديثة للوجستيك منها: ثورة الحاويات , ثورة التسليم في الوقت المحدد و ذلك من خلال الاعتماد على تكنولوجيا الحاسوب في التنسيق بين برامج الإنتاج و عمليات الشحن و النقل و التصدير , ثورة التبادل الالكتروني للبيانات , لكل هذه المفاهيم أثر على مفهوم النقل, وجعله يتجاوز مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب.¹

فمحطات الحاويات ينحصر أثرها في تقديم تسهيلات استقبال الحاويات و تخزينها لفترة و من ثم إعادة شحنها على مستوى الموانئ , و بالتالي تشكل منطقة متكاملة التنظيم لوجستيا , ومصممة لاستقبال و تخزين و إعادة تصدير أعداد هائلة من الحاويات يوميا وبسرعة و دقة متناهية.²

ويعتبر نشاط الشحن و التفريغ أهم نشاط في النقل البحري حيث كلما تم تقليص وقت بقاء السفن والبضائع في الميناء كلما دل هذا على كفاءة نظام التسيير في الميناء.³

ثانيا- الجمارك:

إدارة الجمارك هي الإدارة التي يخول لها القانون بمتابعة مختلف مراحل الجمركة و الإشراف عليها و قد عرّف الاقتصاديون إدارة الجمارك بأنها:

- إدارة مكلفة بمراقبة اجتياز الأشياء و رؤوس الأموال للحدود الوطنية.⁴

وهي إدارة تابعة لحكومة الدولة و مجال عملها على حدود تلك الدولة و داخلها، أما على المستوى العالمي فهناك المنظمة العالمية للجمارك وهي منظمة حكومية دولية مقرها بروكسل تأسست عام 1952 باسم مجلس التعاون الجمركي و تضم 178 عضوا من إدارات الجمارك حول العالم .

تعد المنظمة العالمية للجمارك و تدير مختلف المعاهدات الدولية ، و الأدوات و المعايير للتنسيق و التطبيق الموحد للأنظمة و الإجراءات الجمركية المبسطة و الفعالة التي تحكم حركة السلع و الأشخاص، وسائل النقل العابرة

¹مصداق راضية وآخرون , واقع النقل بالحاويات في الجزائر و دوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية , مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية , 2020 , المجلد 13 , العدد 3 , ص 869 .

²بلحاج خديجة , أثر التنظيم الدولي للحاويات على الميناء , مجلة حقوق الإنسان و الحريات العامة , المجلد 07 , العدد 02 , 2022 , ص

³بورني حناشي و آخرون , مرجع سابق , ص 814 .

⁴جودي رشيدة , زياتي مليكة , الخدمات اللوجستية و دورها في تفعيل التجارة الخارجية , مذكرة ماستر , جامعة ابن خلدون تيارت , 2013

للحدود كما تقوم المنظمة بتيسير التجارة الدولية عن طريق تجنب القيود التجارية التي لا داعي لها بتطبيق الأساليب والتقنيات الحديثة وكذا زيادة جودة الضوابط على نحو منسق عالميا.¹

ويقيس مؤشر عبء الإجراءات الجمركية تصورات مديري الأعمال عن كفاءة الإجراءات الجمركية في بلادهم، يتراوح التصنيف من 1 إلى 7 مع وجود درجة أعلى تشير إلى كفاءة أكبر، البيانات تأخذ من استطلاع الرأي التنفيذي للمنتدى الاقتصادي العالمي.²

وتسعى المنظمة العالمية للجمارك لتحسين مستوى الأداء الجمركي على نطاق دولي من خلال تسهيل عمليات التجارة والنقل الدوليين و في نفس الوقت تعكس كافة صور التحديث و التطوير الجمركي و ذلك من خلال التعاون الوثيق بينها و بين الغرفة الدولية للتجارة.³

ثالثا: نوعية الخدمات اللوجستية

وتشمل خدمات النقل البري، النقل البحري والنقل الجوي ووكلاء الشحن.

أ- النقل البحري:

إن صناعة النقل البحري ذات صبغة يغلب عليها الطابع الدولي وهي من أهم و أرخص وسائل النقل العالمي الخارجي للبضائع و الركاب ، و اتساع الأماكن التي يمكن أن يصل إليها خصوصا في ظل الاقتصاديات التي تعتمد على العولمة و تدويل الإنتاج و استخدام تكنولوجيا المعلومات و الاتصال الذي أدى إلى اتساع حجم التبادل التجاري الدولي و بالتالي زيادة في الطلب على خدمات النقل بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة.⁴

ب- النقل البري:

النقل البري للبضائع يعتبر وسيلة فعالة للغاية لنقل البضائع من و إلى المواقع المختلفة من أجل تحسين كفاءة الأعمال و النمو ، هناك العديد من الصناعات التي تتطلب نقل بضائعها بأمان و النقل البري هو أفضل طريقة للقيام بذلك و خدمات الشحن البري ثابتة و مرنة و آمنة و عملية و تشمل معظم المنتجات التي يتم نقلها من سلع استهلاكية ، أغذية مبردة ، منتجات صيدلانية و كيميائية ، و مواد خطرة و آلات ثقيلة و مواد بناء.⁵

¹فراح فريال ، الإصلاحات الجمركية كأداة لتحرير التجارة الخارجية و تعزيز الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة . دراسة حالة الجزائر للفترة 2005 2017 ، دكتوراه الطور الثالث تخصص تسيير عمومي ، 2018 ، ص 51 .

²يامن فوومة و آخرون، مرجع سابق ، ص: 115 .

³-فراح فريال ، مرجع سابق ، ص53

⁴حياة رصاع ، مرجع سابق ، ص4.

⁵<http://beltandoad.com25-04-2024>

وقد أبرمت اتفاقية النقل البري الدولي (تير) في 14 نوفمبر 1975 في جنيف، و تشمل نظام النقل البري الدولي و النقل البري العابر ، بالإضافة إلى وسائل النقل الأخرى مثل سكك الحديد و الممرات المائية الداخلية و النقل البحري طالما جزءا واحدا على الأقل يتم عن طريق البر، و تهدف الاتفاقية إلى توحيد و تسهيل الإجراءات الجمركية بالإضافة إلى الإجراءات الخاصة بنقل البضائع مما يسهل سرعة وصولها من بلد الإصدار الى بلد المقصد بالإضافة الى إلغاء بعض الرسوم على نقاط العبور بين الدول , ما يساهم بخفض التكاليف ، فضلا عن الفوائد الأمنية التي تحققها الاتفاقية من خلال تتبع مسير البضائع ، أما عن التجارة الدولية فتقلل الاتفاقية من تكاليف النقل عن طريق الحد من الإجراءات و التأخيرات في عمليات المرور العابر ، و تسهيل حركة المرور العابر من خلال الضوابط و الوثائق الموحدة.¹

ج- النقل الجوي:

يعرّف النقل الجوي الدولي بأنه ذلك الذي يتجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة.² كما يعرّف بأنه: نقل الركاب من نقطة واقعة في دولة ما إلى نقطة واقعة في دولة أخرى باستعمال الطائرة.³ وتكمن أهمية هذا النوع من النقل في كونه أفضل أنواع النقل من حيث السرعة والأمان لنقل الأشخاص والبضائع.

يعد النقل الجوي أهم صور استغلال الطائرة في مجال الملاحة الجوية، كما يعتبر عصب التبادل سواء في انتقال الأشخاص لدواعي العمل و السياحة أو التزاور الاجتماعي أو بالنسبة لنقل البضائع التي يجب نقلها من مكان لآخر تنفيذا لعقود المبادلات السلعية التي تمثل عماد الاقتصاد العالمي في عصرنا الحالي؛ حيث أصبحت فيه حركة النقل الجوي و البحري ضرورية، إذ لولاها لوجب استهلاك السلع في المكان الذي تصنع فيه وهي معيار قياس تقدم الدول و نهوضها.⁴

د-وكلاء الشحن:

يعد وكيل الشحن جزءا لا يتجزأ من سلسلة التوريد والتجارة العالمية، ويشترك في جميع وسائل النقل البحرية والجوية والبرية والسكك الحديدية، ويعمل بالنيابة عن المستوردين والمصدرين لنقل البضائع عبر سلسلة التوريد؛ حيث

¹ https://www.aljazeera.net/encyclopedia/01-02-2018. 25-04-2024

² جروني نادية، محددات النقل الجوي دراسة قياسية لحالة الجزائر، دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر3 , 2018 , ص 03.

³ جروني نادية ، نفس المرجع السابق ، ص 3.

⁴ محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، قسم الحقوق، أطروحة دكتوراه، جامعة

الحاج لخضر، باتنة، 2015 , ص 27.

تستعين الشركات التجارية بشركات الشحن لنقل البضائع من المنتجين إلى المصنّعين وإلى السوق النهائي أو العميل ومن هنا يأتي دور وكيل الشحن الذي يساعد شركات الشحن لنقل بضائعهم عبر الحدود الدولية بأمان وكفاءة ، فوكيل الشحن يعتبر شركة متخصصة في ترتيب عملية التخزين والشحن للبضائع نيابة عن الشركات ويوفر وكيل الشحن مجموعة كاملة من الخدمات تشمل تتبع عملية النقل وإعداد مستندات الشحن والتصدير والتخزين والتفاوض بشأن رسوم الشحن والتأمين على البضائع وتقديم متطلبات التأمين.¹

رابعاً: الشحنات الدولية

خلال العشرين سنة الماضية نمت الشحن البحري بشكل أسرع، ومن الواضح أن البضائع المنقولة بالحاويات كانت القطاع الأكثر ديناميكية في التجارة الدولية المنقولة بحراً، وبالتالي فإن النقل بالحاويات كان عنصراً رئيسياً ومتزايد الأهمية ليس فقط في النشاط التجاري بل أيضاً في التجارة والبيئة الصناعية العلمية بأكملها² .
ويقوم المختصون بتقييم سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية إلى الأسواق على تصنيف يتراوح من واحد (صعب جداً) إلى خمسة (سهل جداً)؛ حيث يعتمدون على بيانات مأخوذة من البنك الدولي والمؤسسات الأكاديمية والدولية والشركات الخاصة والأفراد العاملين في مجال الخدمات اللوجستية الدولية³.

خامساً: التتبع والتعقب

مع تطور البنية التحتية للاتصالات والمعلوماتية أصبح من الممكن تتبع الشحنات من قبل المختصين والمعنيين بالشحنات عبر الانترنت.
يتيح نظام تتبع الحاويات الموقع الحالي للحاويات على الخريطة ويقوم التطبيق بحساب وقت تخزين الحاويات في موانئ الشحن، وللعثور على حاوية ما عليك سوى إدخال الرقم وخط الشحن⁴.

سادساً: التوقيت

¹ www.turkmiral.com . 29-04-2024

² Hans j.FF Peters.(2001) Developments in global searade and container - chipping1markets:theireffects on the port industry and privatesectorinvolvement. International journal of maritime economics. Volume 03. P:03-26

³ .https://arkam.tn 01-12-2022. 02-05-2024

⁴ .https://www.searates.com . 02-05-2024

ويقصد به توقيت التخليص الجمركي والتسليم (تواتر وصول الشحنات) إلى المرسل إليه ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة والتأخير، والتخزين الإلزامي والمعاينة قبل الشحن والمعاينة عند نقل البضائع من سفينة إلى أخرى والأنشطة الإلزامية وطلب المدفوعات غير الرسمية¹.

المطلب الثاني : ماهية الصناعات التحويلية

تعتبر الصناعة بشكل عام أساس النمو والازدهار لدى معظم الدول في العالم حيث تعتبر هي المحرك الأساسي، فالصناعة بنوعها الإستخراجية والتحويلية هي التي تلبي احتياجات الإنسان وتسد جوعه وتوفر له وسائل معيشية ووسائل نقل لتسهل عليه الحياة، وتعتبر أيضاً الصناعة التحويلية خصوصاً مرتكزا أساسياً لحياة أكثر سهولة ورفاهية.

أولاً- مفهوم الصناعات التحويلية:

سوف نتطرق في هذا العنصر لمفهوم الصناعة و الصناعة التحويلية.

1- مفهوم الصناعة:

تعرف الصناعة على أنها مجموعة من المؤسسات التي تنجز سلعا من نفس النوع وإن لم تكن متجانسة تجانسا مطلقا، تنشط هذه المؤسسات في إطار قطاع اقتصادي وهو القطاع الصناعي تتمثل مهمتها في استخراج المواد الخام من الطبيعة وتحويلها إلى سلع مادية و طاقة للاستهلاك الإنتاجي والشخصي، وتتنوع الصناعات بين صناعات إستخراجية تقوم على استخراج مختلف الخامات والوقود والثروات الطبيعية من باطن الأرض، والصناعة التحويلية والتي ينطوي نصف نشاطها على تحويل المواد الأولية إلى منتجات نهائية أو منتجات وسيطة.

2- مفهوم الصناعة التحويلية:

تعرف الصناعة التحويلية في أبسط صورها على أنها عملية تحويل المادة الخام إلى سلعة مفيدة وتحقق حالة إشباع بالنسبة لحاجيات الإنسان.

- وبصورة أشمل هي إحدى فروع القطاع الصناعي والتي تتولى مهمة تحويل المواد التي تأتي من قطاع الصناعات الاستخراجية والقطاع الزراعي لغرض تهيئتها لتكون مفيدة لإشباع الحاجات الإنتاجية والاستهلاكية.²

¹ - <https://ae.linkedin.com/03-05-4024>.

² صليحة يعقوبين، واقع الصناعة التحويلية ودورها في تطوير الاقتصاديات العربية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، جامعة الجزائر 3، إبراهيم شيبوط _ الجزائر، 2020، ص 170.

- عرفها أيضا دكتور ياسين المحمدي في كتابه مدخل إلى جغرافيا الصناعة حيث يرى أنها تعني عملية إدخال عمليات تحويلية ميكانيكية أو كيميائية على خدمات لتحويلها إلى منتجات تكون أكثر نفعا.
- وبحسب الدكتور ياسين المحمدي يمكننا تصنيف الصناعات التحويلية إلى ثلاثة أصناف كالاتي:

◀ الصناعات الاستهلاكية :

تتميز هذه الصناعات كونها تنقسم إلى 70% من إنتاجه يستهلك من قبل الإنسان لإشباع حاجياته الخاصة، والجزء الثاني الذي يتكون من 30% يدخل في مدخلات صناعات أخرى على سبيل المثال صناعة المواد الغذائية والمشروبات.

◀ الصناعة الوسيطة:

تتمثل في الصناعات التي تنتج منتجات غير كاملة الصنع بحيث تعتبر مدخلات صناعات أخرى بغية الحصول على منتج نهائي على سبيل المثال صناعة مواد السيارات التي تستخدم فيما بعد مدخلات بجميع المنتج النهائي المتمثل في السيارات.

◀ الصناعات الرأسمالية:

وهي التي تنتج وسائل الإنتاج وأهم ما يميز منتج هذه الصناعات أن حوالي 70% من إنتاجها يدخل في صناعات أخرى، ولها أهمية كبيرة من الناحية التنموية للدول تتمثل أساسا بالقدرة على تكوين الرأسمال التراكمي وزيادة العوائد الاقتصادية.¹

ثانياً_ هيكلية وإستراتيجية الصناعات التحويلية وتصنيفها الدولي:

بيننا في هذا العنصر هيكلية الصناعات التحويلية و الاستراتيجيات التي تعتمدها وكذلك التصنيف الدولي الموحد لهذه الصناعات .

1-هيكلية الصناعات التحويلية:

إن هيكلية الصناعات التحويلية عادة ما تشمل مجالين أساسين هما عمليات التصنيع وتسيير الإنتاج.

◀ عمليات التصنيع:ManufacturionsProfesses

¹ ياسين محمد بدع المحمدي، مدخل إلى جغرافية الصناعة (رؤية اقتصادية معاصرة)، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع عمان، الطبعة الأولى، 2022، ص 21.22.

هي مجموعة الأنشطة، التكنولوجية والمعلوماتية تعمل من أجل إنتاج و تصنيعالمنتجات بطريقة فعالة من الناحية الاقتصادية و المحافظة على البيئة، وهذا عن طريق:

- استعمال النظام الإنتاجي الأكثر فعالية
- الاختيار الأنسب للمدخلات من المواد الأدوات والآلات
- تحسين وتطوير المواد وطرق الإنتاج
- تطوير مواد جديدة، أنظمة وتقنيات أكثر فعالية ، عادة ما يشترط في أنظمة وتقنيات التصنيعوالإنتاج أن تكون مقبولة من الناحية الاقتصادية وقابلة للتنفيذ من الناحية التكنولوجية والتقنية.

◀ تسيير الإنتاج: Production Management

إن عملية تسيير الإنتاج هي عملية على نفس القدر من الأهمية مع العمليات الإنتاجية،و تشمل عادة عمليات التخطيط التنسيق و الرقابة على كاملا لعملية التصنيعية مع الأخذ بعين الاعتبار جانب الربحية وإشباع رغبات المستهلك، عن طريق توظيف الموارد المتاحة من يد عاملة، آلات و أموال.

كما تجدر الإشارة إلى أن هي مكن القيام بعملية التصنيع بعدة طرق مختلفة أو عن طريق دمج مجموعة من الطرق بغرض الوصول إلى الأهدافالمسطرة،ويجب مراعاة عدة اعتبارات عند اختيار الطريقة الأنسب أهمها: تقليل وقت الإنتاج زيادة الإنتاجية تخفيض تكاليف الإنتاج وزيادة الربح والربحية.

2- استراتيجيات الصناعة التحويلية :

◀ الصناعة حسب الطلب

هنا يتم تصنيع المنتج حسب الطلب، حيث يكون هذا المنتج متطابقا مع حاجات ورغبات المستهلك الذي يقدم الطلبية، من أمثلتها الألبسة المصنوعة حسب الطلب، بناء المنازل حسب الطلب، قطع غيار آلات معينة، ويمكن التحدي عند تبني هذه الإستراتيجية في إشباع حاجة المستهلك وإيجاد طريقة لتقليص المدة اللازمة للإنتاج.

◀ الإنتاج والتخزين:

حيث يتم تصنيع المنتج بغرض إشباع مجموعة واسعة من المستهلكين، ولهذا يتم التنوع في المنتجات والخيارات المتاحة أمام المستهلك ثم تخزينها من بين هذه المنتجات نجد مثلا : المواد الغذائية والأجهزة الالكترونية.

◀ التركيب حسب الطلب:

في هذه الحالة يتم إنتاج أجزاء متعددة ومتنوعة يمكن تركيبها مع بعضها البعض لتكوين منتج تامل مثل أجهزة الحاسوب التي تركب حسب الخصائص التي يريدها الزبون.

3_ التصنيف الدولي للصناعات التحويلية:

التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية هو التصنيف المرجعي الدولي للأنشط الإنتاجي والغرض الرئيسي لهذا التصنيف هو توفير مجموعة من فئات الأنشطة التي يمكن استخدامها لجمع وتبليغ الإحصاءات حسب هذه الأنشطة¹.

ولقد قسم دليل النشاط الاقتصادي، النشاطات الاقتصادية على عشرة أقسام من بينها قسم الصناعات التحويلية التي تقع تحت رقم التصنيف 3 وبدورها تضم أنواعا، وفروع كثيرة تتباين فيما بينها من حيث احتياجاتها إلى المواد الأولية، وطرائق إنتاجها أو طبيعة واستخدام منتجاتها كما أنها تختلف من حيث حجمها وطاقتها وتقنياتها وكيفية تمويلها وكذلك متطلباتها الموقعية.

بموجب هذا التصنيف فإنه تم تقسيم وتصنيف الصناعات التحويلية إلى عدة أقسام حيث شكلت هذه الأقسام تسعة فروع رئيسية وهي²:

- الصناعة الغذائية والمشروبات والتبغ تحت رقم التصنيف الدولي 31.
- الصناعات النسيجية والملابس والجلود تحت رقم التصنيف الدولي 32.
- صناعة الخشب والأثاث تحت رقم التصنيف الدولي 33.
- صناعة الورق والطباعة تحت رقم التصنيف الدولي 34.
- الصناعة الكيماوية تحت رقم التصنيف الدولي 35.
- الصناعة الإنشائية تحت رقم التصنيف الدولي 36.
- الصناعة المعدنية الأساسية تحت رقم التصنيف الدولي 37.
- صناعة المنتجات المعدنية المصنعة والمكائن والمعدات تحت رقم التصنيف الدولي 38.
- الصناعات التحويلية الأخرى تحت رقم التصنيف الدولي 39.

ثالثا: قياس أداء الصناعة التحويلية

¹إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية: التصنيف الصناعي الدولي الموحد لجميع الأنشطة الاقتصادية، السلسلة م، العدد4/التنقيح4، ورقات إحصائية، الأمم المتحدة، 2009، ص د.

² بشاري سلمى، دعم وتطوير قطاع الصناعة التحويلية كآلية لترقية التجارة الخارجية في ظل الشراكة مع الاتحاد الأوروبي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراة في العلوم التجارية، جامعة الجزائر3، 2017/2018، ص 62.

تعتبر الصناعة التحويلية جزءاً مهماً من القطاع الصناعي، وتكمن أهميتها في تحويل المواد الخام إلى منتجات تامة الصنع أو نصف مصنعة، ولقياس أداء الصناعة التحويلية هناك مجموعة من المؤشرات التي تستخدم لهذا الغرض، وتختلف هذه المؤشرات من دولة إلى أخرى وبين الدول المتقدمة والدول النامية، ومن أبرز هذه المؤشرات ما يلي:

◀ مؤشرات التغيرات الهيكلية:

تستخدم هذه المؤشرات لتقييم التحولات الكبيرة، التي تحدث في هذا القطاع بمرور الوقت، وقد تكون هذه التغيرات نتيجة لتطورات تقنية أو تغيرات في الطلب العالمي أو سياسات حكومية أو عوامل اقتصادية أخرى، وتركز هذه المؤشرات على نسبة النمو في هذا القطاع، وفيما يلي بعض المؤشرات الرئيسية لتقييم التغيرات الهيكلية في الصناعات التحويلية:

1- مؤشر التغير في الحصة السوقية للقطاع:

يمكن قياس هذا المؤشر على مستويات مختلفة، مثل الحصة السوقية للقطاع ضمن الاقتصاد الوطني أو ضمن الأسواق الدولية، يساعد هذا المؤشر على فهم مدى قدرة القطاع على المنافسة والنمو مقارنة بالقطاعات الأخرى، ويمكن تحديد الحصة السوقية الوطنية لنسبة الناتج المحلي الإجمالي للصناعات التحويلية إلى إجمالي الناتج المحلي الإجمالي للدولة. والحصة السوقية الدولية لنسبة صادرات الصناعات التحويلية للدولة إلى إجمالي الصادرات العالمية في الصناعات نفسها.

ويحسب هذا المؤشر بقياس الفرق بين الحصة السوقية لقطاع الصناعات التحويلية في فترة معينة وفترة سابقة، حسب هذا المؤشر فإن فعالية القطاع ونموه تتناسب عكسياً مع نمو القطاعات التي تعتمد على الموارد الطبيعية كالصناعة الاستخراجية والقطاع الزراعي.¹

2- مؤشر درجة التنوع :

يستخدم هذا المؤشر لقياس مدى تنوع وتعدد الأنشطة والمنتجات داخل قطاع الصناعات التحويلية بهدف تقديم صورة شاملة عن مدى اعتماد القطاع على مجموعة واسعة من الصناعات الفرعية، مما يعكس مرونته وقدرته على التكيف مع التغيرات الاقتصادية .

يشير التنوع إلى صناعات فرعية متنوعة وكذلك انتشار الصناعات التحويلية عبر مناطق جغرافية مختلفة داخل البلد الواحد، وإلى تنوع مستويات التكنولوجيا المستخدمة في عمليات الإنتاج .

وتقاس درجة التنوع بعدة طرق هي:

¹ تقرير الأمم المتحدة للتنمية الصناعية، سنة 2010 م، ص: 227-235 .

- مؤشر شانون للتنوع: ويقاس تنوع الأنشطة بناء على توزيع الحصص السوقية للصناعات الفرعية .
- مؤشر سيمبسون للتنوع: ويساعد في فهم مدى تنوع الأنشطة في الصناعة التحويلية .
- مؤشر هيرفندال - هيرشمال: يعتمد على قياس تركيب وبنية المتغير ومدى تنوعه، ويستخدم لقياس التنوع في تركيب ظاهرة ما، ولإبراز التغيرات الهيكلية التي تطرأ على مكوناتها، ويطبق هذا المعامل بصورة واسعة لقياس التنوع الاقتصادي، وقد صمّم أصلاً لقياس مقدار التركيز في الصناعة أو في قطاع معين، وقد استخدم هذا المؤشر من قبل منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (اليونكتاد) لمعرفة مدى التنوع في قطاع التصدير، ويحدد هذا المقياس درجة التنوع الاقتصادي في أي اقتصاد.¹

3- مؤشر التغير في هيكل الإنتاج:

يقيس هذا المؤشر حصة قطاع الصناعة التحويلية من إجمالي الاقتصاد الدولي، ويمكن قياس هذا المؤشر بحساب نسبة مساهمة الصناعة التحويلية في الناتج المحلي الإجمالي؛ حيث كلما زادت قوة وتطور قطاع الصناعات التحويلية للدولة كلما زادت مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي والعكس صحيح، إضافة إلى هذا يمكن تحديد مكانة القطاع في الاقتصاد بالاعتماد على مجموعة من المتغيرات، مثل حصة القطاع من إجمالي الصادرات وحجم اليد العاملة في القطاع.²

¹ ابتسام مهيز، ناجي بن حسين، تقييم سياسة التنوع الاقتصادي في الجزائر باستخدام مؤشر هيرفندال- هيرشمال، خلال الفترة 2001-2020 م، مجلة دراسات اقتصادية، مجلد 10، العدد 01، 2023 م، ص 147 .
² تقرير الأمم المتحدة للتنمية الصناعية سنة 2010 م، ص 227-235 .

المطلب الثالث: العلاقة بين الخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية

إن منتجات صناعات التحويل تمر بعدة مراحل أثناء العملية الإنتاجية ابتداء من وصول المواد الخام إلى مكان التصنيع إلى وصول المنتجات إلى المستهلك النهائي، وهنا تكمن العلاقة بين الصناعات التحويلية والخدمات اللوجستية حيث أن هذه الخدمات تساهم في تخفيض التكلفة وتسريع وتيرة العملية الإنتاجية مما يؤدي إلى الحصول على منتجات عالية الجودة وبتكلفة منخفضة و في أقل وقت ممكن.

فالنقل يعد من أهم القطاعات الخدمية في المجال الاقتصادي، والذي يمثل أساس البنية التحتية التي تعتمد عليها المؤسسات الصناعية في تحقيق المنافع اللوجستية للمنتجات التي تقدمها.¹
ووسائل النقل المائي لها دور كبير في توسيع الأسواق وفتحها أمام مختلف الصناعات وتحسين أوضاعها في عملية التخصص والتنوع.²

وتكاليف النقل عموماً هي العامل المسيطر على توطن الصناعة؛ لأنها تشكل الجزء الأكبر من تكاليف الإنتاج، وتتباين تكلفة النقل حسب اختلاف المواقع البديلة لإقامة الصناعة الواحدة، وتؤثر في جميع مراحل الإنتاج لمختلف السلع، و تدخل في تكلفة معظم عوامل الإنتاج، و عندما يقع سوء التوزيع في الإنتاج العالمي فإن الأداة الفاعلة لتلافي هذا السوء تكون النقل حيث تقوم وسائل النقل المختلفة بالربط بين مواطن الإنتاج وأسواق الاستهلاك بشكل سريع ومرن وبأقل تكلفة ممكنة، فتقهر بذلك عامل المسافة وتزيل حالة عدم المنفعة التي يفرضها على العامل.³

¹ إكرام خيلية، بالقاسم تويبة، دور اللوجستيك في تخفيض تكاليف النقل دراسة ميدانية المؤسسة الصناعية للمياه المعدنية قديلة، مجلة دراسات في الاقتصاد وإدارة الأعمال، المجلد 04، العدد 02، 2021، ص 148.

² رصاع حياة، مرجع سابق، ص 4.

³ رصاع حياة، نفس المرجع السابق، ص 11 - 12.

المبحث الثاني: الدراسات السابقة

تعتبر الدراسات السابقة جزءاً حيوياً في أي بحث علمي، حيث تساعد الباحثين على فهم ما تم إنجازه في مجالهم و اكتشاف الفجوات التي يمكن أن تسهم فيها أبحاثهم الجديدة، وقد لخصنا عدة دراسات سابقة تخص موضوع بحثنا أو جانباً منه و تم تصنيفها في ثلاث مطالب حيث خصصنا المطلب الأول للدراسات السابقة حول الخدمات اللوجستية و المطلب الثاني لدراسات سابقة حول الصناعات التحويلية أما المطلب الثالث فقد خصصناه لدراسات سابقة جمعت بين الخدمات اللوجستية و الصناعات التحويلية.

المطلب الأول: دراسات سابقة حول الخدمات اللوجستية

أولاً-دراسة(محمد مجدي بربري محمد، 2023)¹

بعنوان "أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية"

هدفت هذه الدراسة إلى تقدير أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في عدد من الدول العربية، وقد اعتمدت الدراسة على سلسلة بيانات مقطعية لعشر دول هي (الإمارات، السعودية، البحرين، الكويت، قطر، عمان، الأردن، مصر، المغرب، تونس) في الفترة ما بين 2007 و2018.

تمثلت الدراسة في تحليل وقياس مؤشر الانفتاح التجاري كمتغير تابع وتم حسابه من خلال مجموع الصادرات والواردات ونسبتها من الناتج المحلي الإجمالي في الدول محل الدراسة ومؤشر الأداء اللوجستي كمتغير مستقل في الدول محل الدراسة بالإضافة إلى عدة متغيرات مستقلة أخرى: الناتج المحلي الإجمالي، صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، معدل نمو السكان السنوي، متوسط سعر الصرف السنوي للدول محل الدراسة.

تم تقسيم الدراسة التطبيقية إلى ثلاث نماذج مختلفة أولها يقيس أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري والنموذج الثاني يقيس أثر الخدمات اللوجستية على صادرات الدول محل الدراسة كما تم قياس أثر الخدمات اللوجستية على واردات الدول محل الدراسة في النموذج الثالث.

ذلك باستخدام برنامج Eviews وتوصلت الدراسة إلى أن الخدمات اللوجستية تؤثر بشكل إيجابي على

الانفتاح التجاري المتمثل في نسبة مجموع الصادرات والواردات من الناتج الإجمالي

¹ محمد مجدي بربري، أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية، مجلة البحوث الإدارية، المجلد 41 العدد الثالث، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، عدد يوليو 2023.

ثانيا- دراسة (محلوس زكية، بقاط حنان 2023)¹

بعنوان "أثر الخدمات اللوجستية على البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة في الجزائر"

هدفت الدراسة الى قياس أداء الخدمات اللوجستية كمتغير مستقل و المتمثل في ربط مؤشر الشحن البحري و مؤشر حركة الحاويات في الميناء مع البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة معبر عنه بمعدل البطالة كمتغير تابع في الجزائر خلال الفترة (2007-2022)، بالإضافة الى متغيرات أخرى مستقلة تمثلت في مؤشر حرية التجارة والإنفاق الحكومي، استخدمت في هذه الدراسة الانحدار المتعدد بطريقة المربعات الصغرى التدريجية والاستعانة ببرنامج EVIEWS، تم استبعاد متغير مؤشر الربط الشحن البحري ومؤشر الحاويات في الميناء، خلصت النتائج إلى وجود علاقة معنوية عكسية بين مؤشر جودة البنية التحتية وحرية التجارة،و الإنفاق الوطني على البطالة.

ثالثا- دراسة (إعبيد جعفر وآخرون، 2023)²

بعنوان "أثر الخدمات اللوجستية في تنافسية الصادرات"

تهدف هذه الدراسة إلى قياس أثر الخدمات اللوجستية المتمثلة في مؤشر الأداء اللوجستي ومؤشر ربط الشحن البحري، في تنافسية الصادرات السلعية، وقد تم الاعتماد على مؤشر التنوع للصادرات، من خلال بيانات سنوية خلال الفترة الزمنية (2007-2021) لدولة الإمارات العربية المتحدة، ولتحقيق ذلك استخدمت الدراسة الانحدار المتعدد باستخدام طريقة المربعات الصغرى العادية وبالاستعانة ببرنامج 12. EVIEWS. خلصت النتائج إلى أن تحسن الخدمات اللوجستية من خلال مؤشر الأداء اللوجستي ومؤشر ربط الشحن البحري يؤثر إيجاباً على تنافسية الصادرات في الإمارات، أما باقي المتغيرات المستقلة الأخرى فهناك أثر سلبي للتضخم على تنافسية الصادرات، في حين عدم وجود أثر لنمو نصيب الفرد من الناتج المحلي على تنافسية الصادرات، واما الاستثمار الأجنبي المباشر فله أثر ايجابي على تنافسية الصادرات لدولة الامارات.

رابعا- دراسة (زكية محلوس وآخرون، 2022)³

بعنوان "أثر الأداء اللوجستي على تنوع الصادرات خارج المحروقات بدولة السعودية"

¹ محلوس زكية، بقاط حنان، أثر الخدمات اللوجستية على البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة في الجزائر، دراسة خلال الفترة 2007-2022، مداخلة

للدكتورة محلوس زكية وبقاط حنان في ملتقى المراكز اللوجستية، مخبر المركز اللوجستية، جامعة الشهيد حمه لخضر، 2023

² إعبيد جعفر وآخرون، أثر الخدمات اللوجستية في تنافسية الصادرات السلعية دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة للفترة 2021_2007، جامعة حمه لخضر، الوادي، الجزائر، 2022_2023.

³ زكية محلوس وآخرون، أثر الأداء اللوجستي على تنوع الصادرات خارج المحروقات بدولة السعودية دراسة قياسية خلال الفترة 2007-2022، المجلة الجزائرية للاقتصاد السياسي، المجلة 4، العدد 2022، ص 151-168.

هدفت هذه الورقة البحثية إلى دراسة أثر الأداء اللوجستي على تنوع الصادرات خارج المحروقات السعودية خلال الفترة الممتدة بين (2007-2021)، حيث تم جمع البيانات من البنك الدولي لمؤشر الأداء اللوجستي بالإضافة إلى حساب مؤشر التنوع خارج المحروقات من خلال تقارير مختلفة صادرة عن هيئات حكومية سعودية ، و بالاعتماد على مؤشر هيرشمان-هيرفانال، حيث شملت الدراسة القياسية تقدير نموذج انحدار خطي بسيط بطريقة المربعات الصغرى العادية مع إجراء الاختبارات الإحصائية اللازمة، واعتمدت في ذلك على البرنامج الإحصائي spssz5 وتوصلت لوجود ارتباطات معنوية وموجبة بين الأداء اللوجستي والتنوع الاقتصادي خارج المحروقات ، كما توصلت أيضا إلى أن هناك علاقة ذات دلالة إحصائية واضحة بين الأداء اللوجستي وتنوع الصادرات خارج المحروقات في السعودية.

خامسا- دراسة (قده جميلة، محلوس زكية2022)¹

بعنوان "أثر الأداء اللوجستي على معدل تغطية الصادرات خارج المحروقات للواردات في الجزائر"

هدفت الدراسة إلى تحليل الأثر بين الأداء اللوجستي و مؤشر تغطية الصادرات تغطية الصادرات خارج المحروقات في الجزائر خلال الفترة 2007ال 2019، باستخدام المنهج الوصفي التحليلي من خلال استخراج بيانات ومعطيات كمية من البنك الدولي و بنك الجزائر و المنهج القياسي من خلال التقدير بطريقة المربعات الصغرى باستخدام برنامج Eviews10 ، حيث اعتمدت في النموذج على ثلاث محددات كمتغيرات مستقلة وافترضت تأثيرها على معدل التغطية كمتغير تابع، هي مؤشر الأداء اللوجستي الكلي ، مؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ العالم ، وسعر الصرف . وتوصلت الدراسة إلى عدم وجود علاقة بين مؤشرات الأداء اللوجستي الكلي ومؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ العالم مع المتغير التابع، أما سعر الصرف كان له أثر عكسي مع معدل التغطية في الجزائر.

سادسا- دراسة (خليفة خالد،2021)²

بعنوان "تدابير تيسير التجارة و أثرها في التنمية الاقتصادية دراسة قياسية لمجموعة من الاقتصادات النامية

"

هدفت هذه الدراسة قياس وتحليل أثر تدابير تيسير التجارة المتمثلة في مؤشر ربط الشحن البحري، مؤشر جودة البنية التحتية للميناء، مؤشر عبء الإجراءات الجمركية، مؤشر حركة الحاويات في الميناء، في التنمية الاقتصادية

¹قده جميلة، محلوس زكية ،أثر الأداء اللوجستي على معدل تغطية الصادرات خارج المحروقات للواردات في الجزائر خلال الفترة من 2007الى 2019، مجلة الاقتصاد والتنمية المستدامة، المجلد 5، العدد 2، 2022، ص 29-53.

²خليفة خالد،(2021)، تدابير تيسير التجارة وأثرها في التنمية الاقتصادية دراسة قياسية لمجموعة من الاقتصادات النامية للفترة (2018_2012) الوادي، الجزائر جامعة الشهيد حمة لخضر.

معبرا عنها بكل من الفرد العامل، معدل العمالة، ومؤشر التنمية البشرية، لعينة تتكون من 24 دولة نامية من البلدان متوسطة الدخل الشريحة الدنيا) حسب تصنيف البنك الدولي، وذلك خلال الفترة الزمنية 2007-2019 التجارة في سبيل تحقيق ذلك استخدمت الدراسة منهج بيانات البائل بواسطة تطبيق ثلاثة نماذج قياسية هي نموذج الانحدار المجمع، نموذج الانحدار الثابت، ونموذج الآثار العشوائية، توصلت الدراسة إلى ثلاث نتائج رئيسية: من المحتمل أن تُسهم تدابير تيسير في زيادة معدلات النمو الاقتصادي لهذه الاقتصادات. لا تساعد تدابير تيسير التجارة في توفير فرص عمل إضافية تقلص بها من معدلات البطالة لهذه الاقتصادات. سترفع تدابير تيسير التجارة من قيمة مؤشر التنمية البشرية لهذه الاقتصادات.

سابعا- دراسة (Mudronja ,Jugovic, and Skalamera-Alilovic 2020)¹

بعنوان "Seaport and economic growth: Panel Data analysis of EUR port regions"

تهدف هذه الورقة البحثية لمعرفة ما إذا كان للموانئ البحرية تأثير على نمو الاقتصاديات الإقليمية ضمن نظرية النمو الداخلي القائمة على البحث والتطوير، لعينة مكونة من 170 من مناطق موانئ تابعة للاتحاد الأوروبي تمت ملاحظتها خلال الفترة من 2005 إلى 2015، و لتحليل البيانات تم استخدام نموذج طريقة اللحظات المعممة ذات الخطوتين و خلصت الدراسة إلى أن الموانئ البحرية لها تأثير كبير على النمو الاقتصادي لمناطق الموانئ في الاتحاد الأوروبي، و مع ذلك من الضروري مراعاة العوامل الأخرى التي تؤثر على نمو الاقتصاديات الإقليمية مثل الاستثمارات في البحث و التطوير و رأس البشري، غالبا ما يتم التقليل من أهمية هذه العوامل فيما يتعلق بالاستثمار في البنية التحتية للنقل، لذلك فالمبادئ التوجيهية للتحويل الجزئي للأموال قد تتبع هذا المسار.

ثامنا- دراسة (رصاع حياة، 2018-2019)²

بعنوان "دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية"

هدفت هذه الدراسة إلى توضيح دور العمليات اللوجستية في تطوير الموانئ البحرية وإبراز أهمية الخدمات اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية عبر المقارنة بين العمليات اللوجستية في كل من ميناء وهران وميناء روتردام بدولة هولندا.

Mudronja, G., Jugovic, A., and Skalamera-Alilovic, D(2020).Seaport and economic growth:Panel data analysis of EU port regions. Journal of Marine Science and Engineering, 8(12), 1017.

² رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران، 2018-2019

وقد توصلت الدراسة إلى أن ميناء روتردام يعد نموذجا لوجستيا ناجحا في جذب مراكز اللوجستيات الأوروبية والنشاطات الاقتصادية المرتبطة بها في أن ميناء وهران لا زال يفتقر للخدمات اللوجستية وبهذا يعتبر ميناء كلاسيكي أمام تحديات تجارية عالمية متزايدة.

وقد أوصت الدراسة بتطبيق الفكر اللوجستي لقيام ميناء وهران في السلسلة اللوجستية وإعداد الاستراتيجيات المستقبلية مع إعادة النظر في الاستراتيجيات الحالية لتطوير الميناء وجعله ميناء من الجيل الثالث وذلك من خلال عدة توصيات منها: رفع كفاءة الأداء والإنتاجية، تطوير البنية الأساسية للميناء، ربط الميناء بشبكة حديثة للمعلومات، إقامة صناعات متصلة بالسلع كالتغليف والتعبئة.

تاسعا- دراسة (Munim,Z.H.,Schramn,H.J- 2018)¹

بعنوان " **The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth : the mediating role of overborneirate**

أجرت هذه الدراسة تحقيقا شمل 91 دولة، حول الصلة بين نوعية البنية التحتية للميناء والأداء اللوجستي والتجارة البحرية، وأثرها على الاقتصاد الوطني، من المؤشرات التي اعتمدت عليها الدراسة مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ، ومؤشر الأداء اللوجستي، و مؤشر التجارة البحرية، ومؤشر نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي لقياس الاقتصاد على مستوى الدولة، استخدمت الدراسة نموذج المعادلة الهيكلية SEM لتوفير أدلة تجريبية عن الآثار الاقتصادية لأداء البنية التحتية للميناء و أداء الخدمات اللوجستية، علاوة على ذلك، تم تجميع البيانات لثلاث سنوات هي 2010، 2012، 2014.

خلصت نتائج الدراسة إلى أن جودة البنية التحتية للموانئ لها تأثير ايجابي على الأداء اللوجستي والاقتصاد الوطني، كما أن للأداء اللوجستي تأثير ايجابي على التجارة المنقولة بحرا و على الاقتصاد الوطني عموما، وقد تبين أن آثار جودة البنية التحتية للموانئ و أداء الخدمات اللوجستية على الاقتصاد الوطني كبير، في حين وجد أن تأثير الوساطة في جودة البنية التحتية للموانئ عن طريق الأداء اللوجستي كان معنوياً، و أن أثر الوساطة عبر التجارة المنقولة بحرا كان ضئيلاً وغير معنوي.

خلصت نتائج التحليل متعدد المجموعات كان حسب الدراسة لافتا للنظر، فالأداء اللوجستي كان له تأثير أكبر على التجارة المنقولة بحرا في الاقتصاديات النامية من تلك المتقدمة، بالنسبة للاقتصاديات النامية وجد أيضا أن

¹ Munim,Z.H.&Schramn, H.J.(2018).The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of overborne irate, Journal of Shipping and trade3(1),

جودة البنية الأساسية للميناء تؤثر بشكل إيجابي على أداء الخدمات اللوجستية، ويؤدي الأداء اللوجستي الأفضل إلى زيادة التجارة المنقولة بحرا، وتؤدي التجارة البحرية المرتفعة غالى نمو اقتصادي، ولذلك ينبغي على صانعي السياسات حسب الدراسة في البلدان النامية النظر في الاستثمار لتحسين جودة كل من البنية التحتية للموانئ الموجودة، وأداء الخدمات اللوجستية، عوض التفكير في الاستثمارات الكبيرة التي ترصد لغرض بناء بني تحتية جديدة.

عاشرا- دراسة (Park and Seo, 2016)¹

بعنوان "The impact of seaport on the regionaleconomies in South Korea"

هدف هذه الدراسة هو معرفة الآثار الاقتصادية للموانئ البحرية على مناطق في كوريا الجنوبية و قد تم تحليل البيانات باستخدام نموذج سولو المعزز , و أظهرت النتائج التجريبية أن انخفاض حركة الشحن في الموانئ يعرقل النمو الاقتصادي الإقليمي , والعكس فإن ارتفاع حركة الشحن في الموانئ يساهم في النمو الاقتصادي الإقليمي , بينما تساهم الاستثمارات في الميناء بشكل غير مباشر في النمو الاقتصادي.

المطلب الثاني: دراسات سابقة حول الصناعات التحويلية

أولا- دراسة (زاتيبي محمد الرحمن، غزالي عمر ، 2024)²

بعنوان "أثر الصناعة التحويلية على النمو الاقتصادي الجزائري"

تهدف الدراسة إلى أن الصناعة التحويلية من أهم فروع القطاع الصناعي لما تحوزه من دور هام في تحقيق النمو الاقتصادي للدول المتطورة، ووسيلة فعالة للتخلص من التبعية للمحروقات في البلدان المعتمدة على الربيع وخاصة الجزائر. حيث تهدف هذه الورقة البحثية إلى تحليل ودراسة تطور الصناعة التحويلية ومدى مساهمة قيمها المضافة في الناتج المحلي الخام خلال الفترة 2000 - 2021، بالاعتماد على التحليل الوصفي وكذلك على التحليل الكمي بغيت دراسة أثر واتجاه العلاقة بين المتغيرين الصناعة التحويلية والنمو الاقتصادي في الجزائر باختبار إستقرارية السلاسل الزمنية بالإضافة إلى دراسة سببية غرانجر في المدى القصير. وقد توصلت الدراسة إلى أن التركيز على تشجيع ومراقبة المؤسسات الناشئة في قطاع الصناعة التحويلية يساهم في تحقيق النمو الاقتصادي في المدى البعيد، إعادة النظر في قانون الاستثمار خارج قطاع المحروقات مع الخارج وخاصة 49٪، 51٪.

¹ Park , J. S. , and Seo , Y. -J. (2016) , J. The impact of seaport on the regional economies in South Korea ;Panel evidence from the augmented Solow model, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review , 85, 107-119

² زاتيبي محمد عبد الرحمن، غزالي عمر، أثر الصناعة التحويلية على النمو الاقتصادي الجزائري خلال الفترة 2000_2021، مجلة الابداع، المجلد

ثانيا- دراسة (عبد الغفار غطاس , 2022)¹

بعنوان "اتجاهات قطاع الصناعات التحويلية في الجزائر وأهميته في التنمية الاقتصادية "

هدف هذه الدراسة محاولة تحليل اتجاهات قطاع الصناعة التحويلية في الجزائر , و معرفة الأهمية لهذا القطاع في الاقتصاد الوطني , باعتباره أحد أهم القطاعات المعول عليها في إطار خطط التنويع الاقتصادي و إيجاد مصادر بديلة للدخل و تحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة للفترة (2000- 2020) , وذلك من خلال فهم المؤشرات المتعلقة بالقطاع الصناعي , و تحليل تنافسية الصناعة التحويلية عن طريق مؤشرات المقارنة الدولية . وقد استخدم هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي للمعطيات و البيانات محل الدراسة , وخلصت نتائج التحليل إلى أن قطاع الصناعة التحويلية في الجزائر بالرغم من الإستراتيجية الجديدة المنتهجة إلا أنه لم يحقق القيمة المضافة في الاقتصاد , لعدم الاستغلال الأمثل للموارد المتوفرة , فضلا عن عدم توفر الظروف المؤسسية الملائمة لعمل نخضة صناعية في الاقتصاد, و الوصول إلى المستويات التنموية المطلوبة.

ثالثا- دراسة (لصليحة يعقوبن، 2020)²

بعنوان "واقع الصناعة التحويلية و دورها في تطوير الاقتصاديات العربية "

هدفت هذه الدراسة إلى محاولة إبراز واقع الصناعة التحويلية العربية وأهميتها في الاقتصاديات العربية من خلال إظهار واقع هذا القطاع ومساهماته في المتغيرات الاقتصادية الكلية (خلق القيمة المضافة داخل الاقتصاد ومساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي، وصادرات الصناعة التحويلية) بالإضافة إلى إبراز أهم المشاكل التي يعاني منها، وكذلك السياسات المنتهجة من طرف الدول العربية من أجل النهوض بالقطاع الصناعي وزيادة دوره ومكانته في الاقتصاد المحلي، كذلك تسعى هذه الدول إلى تنظيم الصناعة وتطويرها بهدف التخلص من التبعية لقطاع المحروقات خاصة وأن معظم هذه الدول هي دول نفطية.

وقد خلصت هذه الدراسة في الأخير إلى أن ضعف وتواضع أداء الصناعة التحويلية العربية بالرغم من المواد والثروات التي يتمتع بها الوطن العربي.

¹عبد الغفار غطاس , اتجاهات قطاع الصناعات التحويلية في الجزائر و أهميته في التنمية الاقتصادية للمدة (2000 – 2020) , مجلة أبحاث و دراسات التنمية , المجلد 09 , العدد 01 , 2022 , ص 278-294 .

²صليحة يعقوبن، واقع الصناعة التحويلية ودورها في تطوير الاقتصاديات العربية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12 جامعة الجزائر 3، إبراهيم شبيوط _الجزائر،2020،

رابعاً- دراسة (M.Krami and othes.2019)¹

بعنوان " **The effect of manufacturing value added in economic growth ;**
"empirical evidence from Europe

الغرض من هذه الدراسة هو معرفة تأثير التصنيع على النمو الاقتصادي في الاقتصاديات² الأوروبية خلال فترة تراجع التصنيع كذلك تمت دراسة الارتباط بين رأس المال والقوى العاملة والتكنولوجيا والنمو الاقتصادي ولقد قام الباحثون بإجراء اختبارات الاقتصاد القياسي بناء على بيانات لوحة خمسة وعشرين من الاقتصاديات الأوروبية الأكثر تنافسية للفترة من 1995 – 2016 لقياس العلاقة بين المتغيرات التفسيرية والنمو الاقتصادي مع تطبيق نموذج انتقائي يتكون من قانون كالدور الأول للنمو ونموذج الكلاسيكي الجديد. وقد أظهرت نتائج الدراسة هذه الدراسة أن النمو الاقتصادي له ارتباط إيجابي كبير مع التصنيع والقوى العاملة والتكنولوجيا، والنتيجة المثيرة للاهتمام و غير المتوقعة هي أن الارتباط بين النمو الاقتصادي و الاستثمار سلبى إلى حد كبير . و أشارت الأبحاث إلى أنه , يجب على واضعي سياسات الاستثمار في تلك السياسات التي يمكن أن تعزز نمو قطاع التصنيع من خلال زيادة إنتاجية التصنيع و زيادة حصة العمالة في قطاع التصنيع لخلق فرص عمل في هذا القطاع من أجل الحصول بيئة مستدامة وتنافسية التنمية الاقتصادية في المستقبل.

خامساً- دراسة (Marcel Behun and Others 2018)³

بعنوان " **The impact of manufacturing industry on the economic Cycle of**
"European Union Countries

تهدف الدراسة إلى قياس العلاقة بين التصنيع و الناتج المحلي الإجمالي , وتم استخدام السلاسل الزمنية لبعض المتغيرات حول الصناعات التحويلية و الناتج المحلي الإجمالي مصدرها من قاعدة بيانات "يوروستات" , لعدد 22 دولة من دول الإتحاد الأوروبي خلال الربع الأول من عام 2000 حتى الربع الرابع من عام 2016 لدراسة العلاقة بين الصناعات التحويلية , و النمو الاقتصادي و توصل الباحثون إلى أن الصناعات التحويلية تلعب دورا كبيرا في دعم النمو الاقتصادي في معظم بلدان الإتحاد الأوروبي , حيث أن التغير في إنتاج الصناعات التحويلية يؤثر بدرجة

¹ M.Krami and othes ,(2019), The effect of manufacturing value added on economic growth empirical evidence from Europe, journal of business , economics and finance , volume 8 , issue 2 .., p 133 147

²Behun.M and Others , (2018), The Impact of Manufacturing Industry on The economic Cycle .of European Union Countries , Journal of Competiveness , Vol 10 , Issue 1 , P 23-39

كبيرة و ينعكس مباشرة على الناتج المحلي الإجمالي و أوصى الباحثون بضرورة رصد المتغيرات المؤثرة على أداء قطاع الصناعات التحويلية بصفة مستمرة , حيث أن التغيرات غير المواتية تؤدي تلقائيا إلى تفاقم الأوضاع الاقتصادية وبالتالي تتسبب في تعميق ركود الدورة الاقتصادية.

سادسا- دراسة (Celina Ududechinyere and Others 2018)¹

بعنوان "An analysis of the effect of manufacturing sector on the growth of the Nigerian economy"

هدفت الدراسة إلى معرفة أثر قطاع الصناعات التحويلية على الاقتصاد النيجيري , وقد استخدم الباحثون البيانات الصادرة من البنك المركزي خلال الفترة (1981-2016) , باستعمال نموذج الانحدار الذاتي للفترة الزمنية الموزعة , و منهجية السببية لجرنجر لقياس أثر قطاع الصناعات التحويلية على النمو الاقتصادي , و قد شملت الدراسة على المتغيرات التالية: الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي , متغير الاستفادة من طاقة التصنيع , الناتج الصناعي و عرض النقود , بناءا عليه أوصت الدراسة بأهمية تعزيز البنية التحتية الاقتصادية و الاجتماعية و الإطار الاقتصادي الكلي و المؤسسي من أجل توفير بيئة مواتية لدعم الصناعات التحويلية , و توفير التمويل اللازم له.

سابعا- دراسة (لضحى سالم أحمد 2012)²

بعنوان "القيمة المضافة للصناعة التحويلية العربية في ظل العولمة"

يهدف البحث إلى دراسة وتحليل آثار العولمة على القيمة المضافة للصناعة التحويلية في الدول العربية (الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية)، وذلك عبر مُدتين كانت المدة الأولى ما قبل العولمة (1980_1995) والثانية كانت في ظل العولمة (1996_2009) واعتمد البحث في ذلك على أسلوب الربط بين منهجين رئيسيين هما: المنهج الوصفي والمنهج التحليلي وخلصت الدراسة بأن هناك آثار إيجابية للعولمة على مؤشر القيمة المضافة للصناعة التحويلية العربية، والتي يمكن أن تساهم في رفع معدلات النمو الصناعي التحويلي العربي، وتوفير مناخ مناسب للاستثمار الصناعي.

¹ Celina Ududechinyere and Others (2018) , An analysis of the effect of manufacturing sector on the growth of the Nigerian economy , IOSR Journal of Business and Management (IOSR-JBM) , Issue 4 , Ver , VI ,p 34-46

²ضحى سالم أحمد، القيمة المضافة للصناعة التحويلية العربية في ظل العولمة، مجلة جامعة الأنظار للعلوم الاقتصادية والإدارية، جامعة الموصل، المجلد 04، العدد 08، 2012.

ولكن على الرغم من ذلك تبقى معدلات النمو المنخفضة في هذا المؤشر متواضعة نسبياً مقارنة مع الدول الأجنبية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، لذا يستلزم الأمر تطوير القدرات التنافسية للمنتجات المحلية ومواكبة التطورات في الأسواق العالمية من خلال استخدام مستلزمات إنتاج عالية الجودة ونقل وتوظيف التقنية الحديثة في الإنتاج، والتكيف مع تشريعات ومستجدات منظمة التجارة العالمية، وكذلك تطوير إمكانيات وخبرات القوى العاملة فيها من خلال الاستعانة بالخبرات الأجنبية، الأمر الذي أدى لتطوير الإدارة الصناعية، كل ذلك ساهم في رفع معدلات النمو في القيمة المضافة للصناعات التحويلية العربية.

المطلب الثالث: دراسات حول الخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية

أولاً- دراسة (ولاء الحكمي، 2022)¹

بعنوان "أثر التطوير في الصناعات المحلية غير النفطية و الخدمات اللوجستية في تحقيق برنامج تطوير الصناعات الوطنية و الخدمات اللوجستية ضمن برنامج رؤية السعودية 2030".

هدفت الدراسة إلى التعرف على أثر التطوير في الصناعات المحلية غير النفطية و الخدمات اللوجستية في تحقيق مستهدفات برنامج تطوير الصناعة الوطنية و الخدمات اللوجستية ضمن برامج رؤية السعودية 2030، و تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي و ذلك لملائمته لطبيعة البحث و آليات جمع البيانات ، حيث يعتمد على استفتاء جميع أفراد مجتمع البحث حيث يشتمل شركات الصناعات المحلية العاملة في المملكة السعودية ، أما عينة الدراسة كانت عشوائية طبقية من العاملين في الشركات الصناعية العاملة في المملكة ، و البالغ عددهم (219) فرداً.

توصلت الدراسة إلى جملة من النتائج هي:

1. تبين أن مستوى الاعتماد على التكنولوجيا بنسبة مرتفعة بلغت 84.08% .
2. تبين أن مستوى التركيز على سلاسل الإمداد و الخدمات اللوجستية بنسبة مرتفعة بلغت 83.64% .
3. اتضح أن مستوى تنمية القطاع الخاص في الاقتصاد جاءت مرتفعة بنسبة 84.5% .
4. تبين أن مستوى الخدمات اللوجستية بنسبة مرتفعة بلغت 84.3% .
5. توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين واقع التطور في الصناعات المحلية غير النفطية و الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية و مستوى تحقيق مستهدفات برنامج تطوير الصناعة الوطنية و الخدمات اللوجستية ضمن برنامج رؤية السعودية 2030 .

¹ولاء بنت علي الحكمي ، أثار التطوير في الصناعات المحلية غير النفطية و الخدمات اللوجستية في تحقيق مستهدفات برنامج تطوير الصناعات الوطنية و الخدمات اللوجستية ضمن برامج رؤية السعودية 2030 ، المجلة الأكاديمية العالمية للاقتصاد الدولي و العلوم الإدارية ، 4(2) ، 2022 ، ص 21-50

6. يوجد أثر ذو دلالة إحصائية بين واقع التطور في الصناعات المحلية غير النفطية والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية ومستوى تحقيق مستهدفات برنامج تطوير الصناعة الوطنية والخدمات اللوجستية ضمن برنامج رؤية السعودية 2030.

ثانياً- (Yan B and others , 2022)¹

بعنوان " A study on the interaction between logistics industry and " manufacturing industry from the perspective of integration field

هدفت الدراسة إلى معرفة تفاعل صناعة الخدمات اللوجستية في تطوير الصناعات التحويلية و تطوير الربط بين الصناعتين حيث يتم حساب مستوى التطوير عالي الجودة لصناعة الخدمات اللوجستية و الصناعة التحويلية , ثم يستخدم نموذج تنسيق الاقتران للتحليل النظري و الاختبار التجريبي لمستوى الاقتران و التطوير المنسق للتنمية عالية الجودة لصناعة الخدمات اللوجستية و الصناعة التحويلية من ثلاثة جوانب : درجة الاقتران و درجة التنسيق و درجة تنسيق الاقتران , و استنادا إلى منظور نظرية مجال التكامل فإنه الثلاث تركيبات الأساسية تأخذ مجالات التكامل اللوجستي و مفتاح الاتصال اللوجستي النووي و اللوجستي كبعد تحليل , تم تقديم نموذج الانحدار الذاتي المتجه (بيفار) للتحليل المتعمق لتأثير صناعة الخدمات اللوجستية على الصناعة التحويلية و مستوى الارتباط بين الصناعتين في الصين للفترة 2001-2019 و أخذت البيانات من الكتاب الإحصائي السنوي للصين و أخذت من قاعدة البيانات CEADS البيانات الأصلية لانبعاث الكربون للفترة 2001-2018 .

وقد خلصت الدراسة إلى أن التطور عالي الجودة لصناعة الخدمات اللوجستية والصناعات التحويلية قريب بشكل عام و اتجاه التطور ثابت و التطور عالي الجودة لها يرجع إلى تغيير الحجم، و لكن لا يوجد وضوح للتغيير في الكفاءة التقنية، و عندما يتطور الاقتصاد إلى حد ما فإن توسيع نطاق النظام اللوجستي إلى مستوى الربط بين الصناعتين ليس مفيدا بالضرورة فالتجاوز الأعمى للطلب على الاستثمار اللوجستي سيؤدي إلى إهدار الموارد و هذا لا يفيد التطوير عالي الجودة و المنسق بين الصناعتين على المدى الطويل.

ثالثاً- دراسة (Waqas and others , 2018)²

¹ Yan B and others , (2022), A study on the interaction between logistics industry and manufacturing industry from the perspective of integration field , Journal PLOS ONE , volume 17, issue 3

² M.Waqas , (2018) , Critical Barriers to Implementation of Reverse in the Manufacturing Industry: A Case Study of a Developing Country , Journal Sustainability , volume 10 , issue 11

بعنوان " Critical Barriers to implementation of reverse in the "

"manufacturingindustry :A case study of a developing country

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد العوائق التي تحول دون تنفيذ اللوجستيات العكسية في الصناعة التحويلية والتحقق منها باستخدام منهجية ذات مرحلتين: طريقة دلفي و نمذجة المعادلات الهيكلية حيث تمت مراجعة الأدبيات لتحديد مجموعة أولية من العوائق و فحصت باستخدام طريقة دلفي بعد إجراء ثلاث تكرارات، تم بعد ذلك إرسال استبيان قائم على المسح إلى موظفي سلسلة التوريد و الخدمات اللوجستية في الصناعات التحويلية و السلطات الحكومية ذات الصلة.

(SPSS) و تم تحليل 547 إجابة مفيدة في الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية ، باستخدام نمذجة المعادلات الهيكلية . AMOS 21 وبرنامجي هذا المسح تم توزيع 1000 استبيان على مشرفي سلسلة التوريد و المديرين و مديري الصناعة التحويلية و الموظفين الحكوميين في المعاهد ذات الصلة في باكستان في الفترة من يناير إلى أغسطس 2017 تم جمع البيانات من موظفي وكالة حماية البيئة و معهد سياسات التنمية المستدامة , وخلصت الدراسة إلى أن اللوجستيك العكسي لا يزال في مرحلة مبكرة و قد تم تحديد خمسة عوائق مهمة له بالنسبة لباكستان منها نقص رأس المال الأولي , نقص المهنيين المهرة .

خلاصة الفصل:

تلعب الخدمات اللوجستية دورا هاما في التجارة الخارجية حيث تؤثر على النقل والتخزين والاتصالات و التعبئة و التغليف مما يحقق قيمة مضافة بدون زيادة التكاليف، وباعتبار الصناعة التحويلية قطاع يمكن أن يساهم في ترقية التجارة الخارجية فقد خصيناه بالدراسة، حيث يحتل قطاع الصناعات التحويلية أهمية حيوية لجميع دول العالم لأنه يمثل قوة الدفع الأساسية للنمو الاقتصادي بسبب كونه في موقع القلب من التطورات العلمية والابتكارات الحديثة ، ونظرا لإنتاجيته العالية نسبيا والمجالات الواسعة المتاحة للابتكار والتطوير، وفي هذا الإطار يساهم في تزايد النمو في القيمة الصناعية المضافة بدفع معدلات النمو صعودا بشكل مستدام كما يتيح استمرار هذا النمو توظيف عمالة كثيرة في نشاطات الصناعات التحويلية كما يسمح بتحقيق زيادات كبيرة في الدخل.

الفصل الثاني :

دراسة قياسية لأثر أداء الخدمات اللوجستية

على الصناعات التحويلية

المبحث الأول: الطريقة و الأدوات:

سوف نتطرق في هذا الجزء إلى حدود الدراسة بالإضافة إلى التعريف بمتغيرات الدراسة التابعة والمستقلة ومصادر البيانات المختلفة .

المطلب الأول : حدود الدراسة

أولاً: الحدود المكانية: لقد اخترنا الجزائر كإطار مكاني لدراستنا.

ثانياً: الحدود الزمانية: وقد كانت الحدود الزمانية خلال الفترة 2007-2023 وذلك لتوفر جميع البيانات المتعلقة بمتغيرات الدراسة .

ثالثاً: الحدود الموضوعية: يتمثل في دراسة أثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعة التحويلية والتركيز على مؤشرات جودة البنية التحتية ومؤشر حركة الحاويات كمتغيرات تعبر عن أداء الخدمات اللوجستية، ونسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام كمتغير يعبر عن المتغير التابع .

المطلب الثاني: البرامج والنموذج القياسي المستخدمة في الدراسة

سوف نتطرق البرامج والنموذج القياسي المستخدم في الدراسة لتقدير النموذج واختبار العلاقة بين الطاقات المتجددة وصادرات الصناعات العالية التقنية في دولة الصين، تم الاعتماد على برنامج Eviews المتخصص في التحليل الإحصائي والقياسي.

أولاً: البرامج الإحصائية

تستخدم هذه الدراسة برنامج Excel لتمثيل البيانات الخاصة بمتغيراتها في شكل رسوم بيانية، إضافة إلى برنامج EViews النسخة 12 المتخصص في التحليل القياسي وبناء وتقدير النماذج الاقتصادية. يعتبر EViews من البرامج المتطورة والشائعة الاستخدام في مجال البحث الاقتصادي، حيث صمم خصيصاً للتعامل مع المشكلات الإحصائية المرتبطة بتقدير نماذج الانحدار، مما يجعله أداة فعالة وذات نتائج دقيقة للباحثين في هذا المجال.

ثانياً: طبيعة نموذج الانحدار الخطي المتعدد

النموذج البسيط للانحدار المتعدد يفرض أن المتغير التابع y هو دالة خطية للمتغيرات المستقلة وعددها k (حيث $k \geq 2$) ونكتب نموذج الانحدار الخطي المتعدد كما يلي:¹

$$y_1 = \beta_1 x_{1i} + \beta_2 x_{2i} + \beta_3 x_{3i} + \dots + \beta_k x_{ki} + \varepsilon_i \quad i = 1 \dots n$$

¹ حنان بقاط، نموذج قياسية لظاهرة البطالة في الجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية منذ 1994، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص اقتصاد تطبيقي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2007، ص130.

$$y_i = \sum_{j=1}^k \beta_j x_{ji} \quad i = 1 \dots n$$

المتغيرات x_{ji} تسمى المتغيرات المفسرة للمتغير التابع y_i ، وما يجب ملاحظته هو أن y مشروحة من طرف k متغير مستقل.

ولا يمكن للمتغيرات (التي عددها k) أن تفسر y بشكل تام، لأنه يمكننا في أغلب الأحيان حصر جميع الظواهر المؤثرة على y ، وهناك كذلك بعض الظواهر غير القابلة لتكميم، لذلك يدرج حد الخطأ ε_i الذي يتضمن كل المعلومات التي لا تقدمها المتغيرات المستقلة. وتكون المشاهدات موزعة كما يلي:

- المشاهدة الأولى: $(y_1, x_{11}, x_{21}, \dots, \dots, x_{k1})$
 المشاهدة الثانية: $(y_2, x_{12}, x_{22}, \dots, \dots, x_{k2})$
 المشاهدة رقم n : $(y_n, x_{1n}, x_{2n}, \dots, \dots, x_{kn})$
 الـ n مشاهدة تعطينا n معادلة:

$$(I) \begin{cases} (y_1 = \beta_1 x_{11} + \beta_2 x_{21} + \dots + \beta_k x_{k1} + \varepsilon_1) \\ (y_2 = \beta_1 x_{12} + \beta_2 x_{22} + \dots + \beta_k x_{k2} + \varepsilon_2) \\ \vdots \\ (y_n = \beta_1 x_{1n} + \beta_2 x_{2n} + \dots + \beta_k x_{kn} + \varepsilon_n) \end{cases}$$

هذا النظام (I) يمكن التعبير عنه بالمصفوفات بالشكل التالي: $y = x\beta + \varepsilon$

$$y = \begin{bmatrix} y_1 \\ y_2 \\ \vdots \\ y_n \end{bmatrix}, x = \begin{bmatrix} x_{11} & x_{21} & \dots & x_{k1} \\ x_{12} & x_{22} & \dots & x_{k2} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ x_{1n} & x_{2n} & \dots & x_{kn} \end{bmatrix}$$

وهي طريقة التقدير التي سوف نعتمدها في دراستنا.

المطلب الثالث: التعريفات الإجرائية لمتغيرات الدراسة و مصادر البيانات

سوف نتطرق في هذا المطلب إلى تعريف متغيرات الدراسة التابعة والمستقلة ومصادر البيانات .

أولاً:متغير الدراسة التابع ومصدر البيانات

الجدول رقم (02-01): المتغير التابع ومصدر البيانات

المصدر	التعريف	الرمز	اسم المؤشر
World Bank	قيمة الناتج المحلي الإجمالي للصناعات التحويلية لفترة زمنية معينة (سنة مثلاً) مقسوم على الناتج المحلي الخام لنفس الفترة الزمنية و القيمة المتحصل عليها تضرب في 100 نحصل على نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام	MI	نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام

المصدر: من إعداد الطالبات بناء على تعريفات قواعد البيانات

ثانياً: المتغيرات المستقلة الدالة عن أداء الخدمات اللوجستية

تم في هذه المذكرة اعتماد مؤشر ربط الشحن البحري ومؤشر البنية التحتية و مؤشر حركة الحاويات ، كمؤشرات مهمة معبرة عن الخدمات اللوجستية، وفيما يلي تفصيل للمتغيرات سالفة الذكر.

الجدول رقم (02-02): متغيرات الدراسة المستقلة المعبرة عن أداء الخدمات اللوجستية

المصدر	التعريف	الرمز	اسم المؤشر
World Economic Forum	تقيس جودة البنية التحتية للموانئ تصور مديري الأعمال لمرافق الموانئ في بلادهم. يتبع أخذ العينات تصنيفاً طبقياً مزدوجاً بناءً على حجم الشركة وقطاع النشاط. يتم جمع البيانات يعبر الإنترنت أو من خلال المقابلات الشخصية. تراوح الدرجات من 1 (تعتبر البنية التحتية للميناء متخلفة للغاية) إلى 7 (تعتبر البنية التحتية للموانئ فعالة وفقاً للمعايير الدولية)، باستخدام بيانات 140 اقتصاداً فقط.	QPI	مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ
World Bank	يقيس حركة الحاويات بالميناء تدفق الحاويات من وضع النقل البري إلى الوضع البحري، والعكس، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً - وهو الحجم القياسي للحاوية. وتشير البيانات إلى النقل البحري والرحلات الدولية. وتُحسب حركة الشحن من سفينة لأخرى على أنها مرتي تحميل بالميناء الوسيط (مرة للتفريغ وأخرى لتحميل السفينة المغادرة)، وهي تشمل الوحدات الفارغة	CPT	مؤشر حركة الحاويات في الميناء

الفصل الثاني:..... دراسة قياسية لأثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية

المصدر: من إعداد الطالبات بناء على تعريفات قواعد البيانات

ثالثا: المتغيرات المستقلة المكتملة لتفسير الظواهر الاقتصادية محل الدراسة

عادة فإن عملية نمذجة الظواهر الاقتصادية لا ترتبط فقط بالمتغيرات الأساسية والفرعية للمتغير المستقل الرئيسي، لجانبا من الاعتبار أن الظواهر الاقتصادية تتشابه في تأثيراتها، كما أن النظرية الاقتصادية الخاصة بحسابات الناتج، تنص في حالة دراسة موضوع الناتج ونصيب الفرد أو العامل منه على عوامل أساسية تؤثر فيه، وعلى ذلك سيتم استكشاف العلاقات الاقتصادية بين مجموعة من المتغيرات من مثل حرية التجارة، الاستثمار الأجنبي المباشر و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي.

الجدول رقم (02-03): المتغيرات المستقلة المكتملة والمفسرة للظاهرة ومصادر البيانات .

المصدر	التعريف	الرمز	اسم المؤشر
World Bank	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي هو حاصل قسمة إجمالي الناتج المحلي على عدد السكان في منتصف العام .	GDPP	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي
Heritage Foundation	وهو مؤشر يصدر عن مؤسسة التراث العالمية بشكل سنوي، وهو مؤشر مركب لغياب الحواجز الجمركية وغير الجمركية التي تؤثر على الواردات والصادرات من السلع والخدمات. بحيث القيمة التي تقترب من 100 تعني تبادل تجاري سهل، والتي تقترب من 0 تعني تبادل تجاري ضعيف أو غياب حرية التجارة.	TF	حرية التجارة
World Bank	الاستثمار الأجنبي المباشر هو صافي تدفقات الاستثمار الوافدة للحصول على حصة دائمة في الإدارة (نسبة 10 في المائة أو أكثر من الأسهم المتمتعة بحقوق التصويت) في مؤسسة عاملة في اقتصاد غير اقتصاد المستثمر. وهو عبارة عن مجموع رأس مال حقوق الملكية والعائدات المعاد استثمارها وغير ذلك من رأس المال طويل الأجل ورأس المال قصير الأجل، كما هو مبين في ميزان المدفوعات. وتوضح هذه السلسلة صافي التدفقات (صافي تدفقات الاستثمارات الجديدة مخصوماً منها الاستثمارات التي يتم سحبها) في البلد المعني من المستثمرين الأجانب. والبيانات معبر عنها بالقيمة الحالية للدولار الأمريكي.	FDI	الاستثمار الأجنبي المباشر

المصدر: من إعداد الطالبات بناء على تعريفات قواعد البيانات

المطلب الرابع: تطور متغيرات الدراسة لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023

أولاً: تطور نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام

والجدول التالي يوضح تطور نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام في الجزائر خلال الفترة 2007-

2023 :

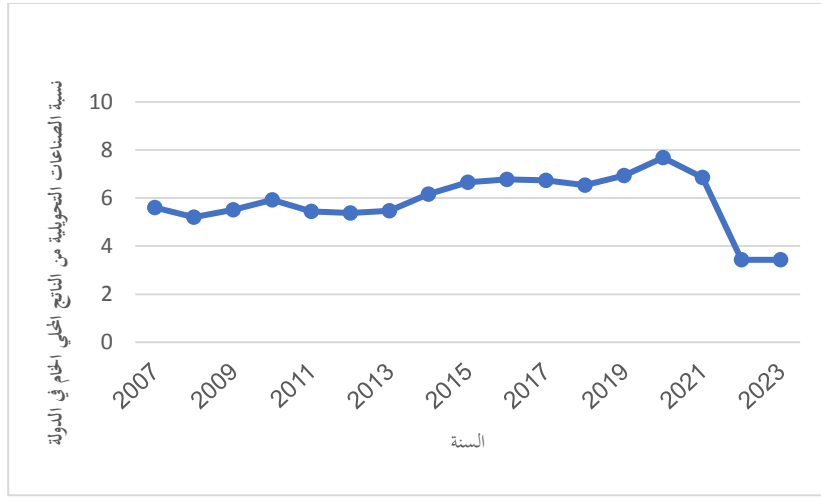
الجدول رقم (02-04):تطور نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام في لدولة الجزائر خلال
الفترة 2023-2007

النسبة	السنة	النسبة	السنة
6.77	2016	5.61	2007
6.74	2017	5.21	2008
6.54	2018	5.51	2009
6.94	2019	5.93	2010
7.68	2020	5.44	2011
6.86	2021	5.38	2012
3.43	2022	5.47	2013
3.43	2023	6.16	2014
		6.66	2015

المصدر: من إعداد الطالبات اعتماد على قواعد بيانات البنك الدولي

و تم رسم الشكل الموالي انطلاقا من الجدول السابق:

الشكل رقم (02-01): تطور نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي لدولة الجزائر خلال الفترة 2023-2007



المصدر: من إعداد الطالبات بالاعتماد على برنامج EXCEL والجدول السابق .

نلاحظ من خلال الجدول و الشكل السابقين أن تطور نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام حيث ساهمت بمساهمة جد محدودة لعدم وجود تنوع حقيقي في مصادر الدخل بالرغم من تبني عدة إصلاحات للنهوض بهذا القطاع و رفع تنافسيته حيث مر بالمراحل الآتية :

- **الاستقرار النسبي والنمو:** من 2007 إلى 2014، كانت نسبة الصناعات التحويلية مستقرة نسبياً مع نمو طفيف، مما يشير إلى تطور تدريجي في القطاع الصناعي.
- **التحسن الملحوظ:** (2014-2020) شهدت هذه الفترة تحسناً ملحوظاً، مع تحقيق أعلى نسبة في 2020 (7.68%). قد يكون هذا التحسن نتيجة لسياسات حكومية داعمة للاستثمار في الصناعات التحويلية، أو نتيجة لزيادة الاستثمارات الأجنبية والمحلية في هذا القطاع.
- **الانخفاض الحاد:** (2021-2023) الانخفاض الحاد في 2022 و 2023 إلى 3.43% يمكن أن يعزى إلى عدة عوامل مثل التحديات الاقتصادية العالمية، تأثيرات جائحة كوفيد-19، أو تراجع الاستثمارات في القطاع الصناعي. قد يكون هناك أيضاً تأثير لتغيرات في السياسات الاقتصادية المحلية أو تحديات في البنية التحتية.

ثانياً: تطور مؤشر البنية التحتية للموانئ

يوضح الجدول التالي تطور مؤشر البنية التحتية لدولة الجزائر خلال الفترة 2023-2007:

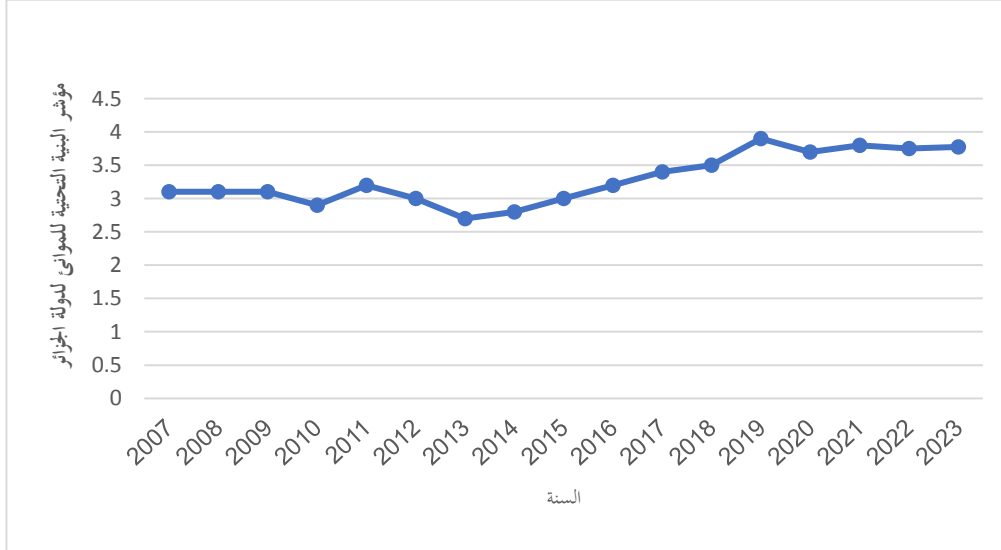
الجدول (02-05): تطور مؤشر البنية التحتية لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023.

المؤشر	السنة	المؤشر	السنة
3.2	2016	3.1	2007
3.4	2017	3.1	2008
3.5	2018	3.1	2009
3.9	2019	2.9	2010
3.7	2020	3.2	2011
3.8	2021	3	2012
3.75	2022	2.7	2013
3.775	2023	2.8	2014
		3	2015

المصدر: من إعداد الطالبات اعتماد على قواعد بيانات World Economic Forum

وتم رسم الشكل الموالي انطلاقا من الجدول السابق

الشكل رقم (02-02): تطور مؤشر البنية التحتية للموانئ لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023



المصدر: من إعداد الطالبات بالاعتماد على برنامج EXCEL والجدول السابق .

نلاحظ من خلال الجدول و الشكل السابقين ما يلي:

- التذبذب في الأداء:(2007-2014) التذبذب بين 2.7 و 3.2 يشير إلى تحسينات متقطعة وتحديات مستمرة في تطوير وصيانة البنية التحتية للموانئ. هذا يمكن أن يكون نتيجة لتفاوت الاستثمارات في البنية التحتية أو تأخر في المشاريع التنموية.

• التحسن الملحوظ:(2016-2019) منذ 2016، يظهر تحسن ملحوظ في المؤشر ليصل إلى 3.9 في 2019. قد يعكس هذا تحسناً في السياسات الحكومية تجاه تطوير البنية التحتية وزيادة الكفاءة في الموانئ.

• الاستقرار النسبي:(2020-2023) المؤشر يظهر استقراراً نسبياً بين 3.7 و 3.8 في السنوات الأخيرة، مما يشير إلى جهود مستمرة في الحفاظ على وتحسين البنية التحتية للموانئ، بالرغم من التحديات العالمية مثل جائحة كوفيد-19

رابعاً: تطور مؤشر حركة الحاويات في الميناء

يوضح الجدول الموالي تطور مؤشر حركة الحاويات في الميناء لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023

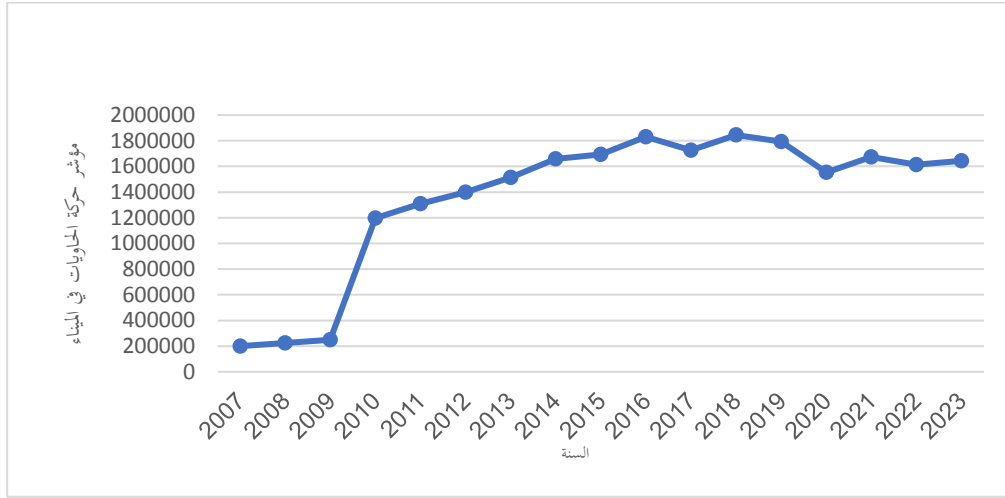
الجدول رقم (02-06): تطور مؤشر حركة الحاويات في الميناء لدولة الجزائر في الفترة 2007-2023.

السنة	المؤشر	السنة	المؤشر
2007	200050	2016	1831056
2008	225140	2017	1725238
2009	250095.2	2018	1844422
2010	1198252	2019	1793990
2011	1309431	2020	1553362
2012	1398615	2021	1673676
2013	1514392	2022	1613519
2014	1658776	2023	1643598
2015	1694425		

المصدر: من إعداد الطالبات اعتماد على قواعد بيانات البنك الدولي

انطلاقاً من الجدول السابق تم رسم الشكل الموالي

الشكل رقم (02-03): تطور حركة الحاويات في الميناء لدولة الجزائر للفترة 2007-2023



المصدر: من إعداد الطالبات بالاعتماد على برنامج EXCEL والجدول السابق .

نلاحظ من خلال الجدول و الشكل السابقين أن مؤشر حركة الحاويات في الميناء تطور كما يلي:

تفسير النتائج:

- **الزيادة الكبيرة:(2010)** شهدت حركة الحاويات زيادة كبيرة في 2010، ربما نتيجة لتطوير كبير في البنية التحتية المينائية وزيادة القدرة الاستيعابية للموانئ.
- **النمو المستمر:بعد 2010**، حافظ المؤشر على مستوى عالٍ مع بعض التذبذبات، مما يشير إلى نمو مستمر في حركة الشحن. يمكن أن يعزى هذا النمو إلى زيادة الأنشطة التجارية وتحسن الخدمات المينائية.
- **التراجع والاستقرار النسبي:(2020-2023)** التراجع الطفيف في 2020 يمكن أن يعزى إلى تأثيرات جائحة كوفيد-19 على حركة التجارة العالمية، ولكن استقرار المؤشر في السنوات التالية يشير إلى تعافي تدريجي.

الجدول رقم (02-07): تطور نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي لدولة الجزائر في الفترة 2007-

2023.

السنة	المؤشر	السنة	المؤشر
2007	3971.803	2016	3967.201
2008	4946.564	2017	4134.936
2009	3898.479	2018	4171.79

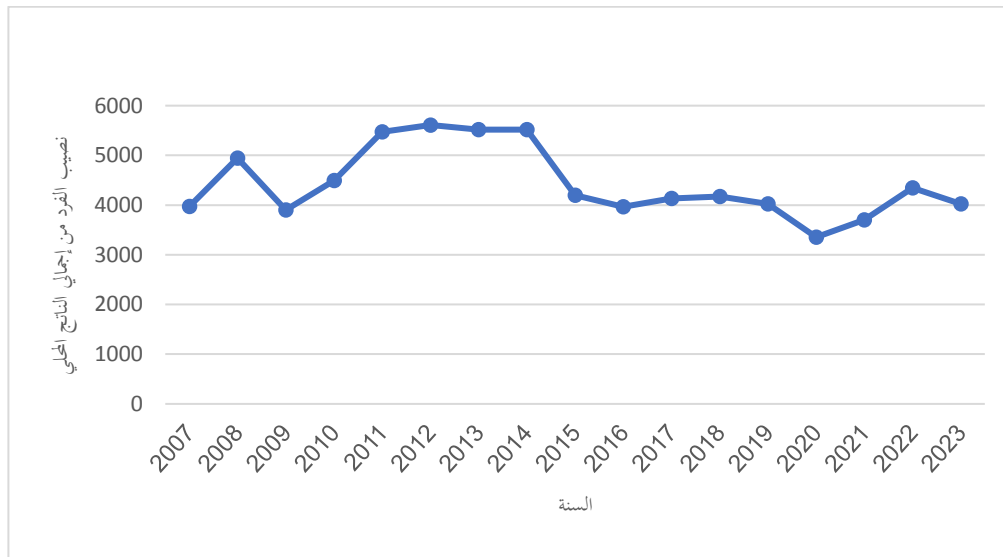
الفصل الثاني:..... دراسة قياسية لأثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية

4021.983	2019	4495.921	2010
3354.153	2020	5473.282	2011
3700.315	2021	5610.733	2012
4342.638	2022	5519.778	2013
4021.476	2023	5516.229	2014
		4197.42	2015

المصدر: من إعداد الطالبات اعتماد على قواعد بيانات البنك الدولي

وقد تم رسم الشكل الموالي انطلاقاً من الجدول السابق

الشكل رقم (02-04) : تطور نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023



المصدر: من إعداد الطالبات بالاعتماد على برنامج EXCEL والجدول السابق .

نلاحظ من الجدول والشكل السابقين أن نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي شهد تقلبات كبيرة بين 2007-2023 نتيجة للتغيرات في أسعار النفط و الأزمات الاقتصادية العالمية و المحلية بالرغم من الجهود المبذولة لتنويع الاقتصاد و تحسين النمو

تفسير النتائج:

- تذبذب مستمر:(2007-2014) شهد نصيب الفرد تذبذباً مستمراً مع زيادات ملحوظة حتى 2012، مما يشير إلى نمو اقتصادي متقطع وتحسينات في دخل الأفراد.

- الانخفاض الكبير:(2015-2020) الانخفاض الكبير في 2015، وخاصة في 2020 (3354.153)، يمكن أن يكون نتيجة لتحديات اقتصادية كبيرة مثل انخفاض أسعار النفط (وهو مصدر رئيسي للإيرادات في الجزائر) وتداعيات جائحة كوفيد-19.
- التعافي النسبي:(2021-2023) التعافي النسبي بعد 2020 يشير إلى تحسن اقتصادي طفيف واستقرار نسبي في نصيب الفرد من الناتج المحلي، ربما نتيجة لتحسن أسعار النفط أو سياسات اقتصادية داعمة ولكن بمعدلات متفاوتة متأثرة بالتضخم .

خامسا: تطور مؤشر حرية التجارة

من خلال الجدول الآتي سنوضح تطور مؤشر حرية التجارة لدولة الجزائر للفترة 2007-2023

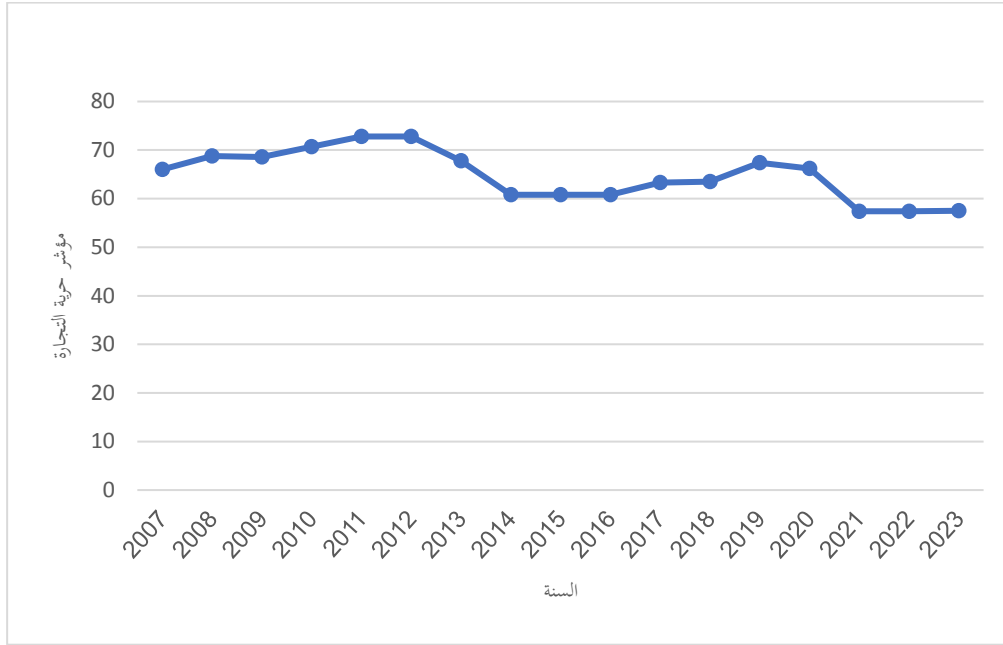
الجدول رقم (02-08): تطور مؤشر حرية التجارة لدولة الجزائر في الفترة 2007-2023.

السنة	المؤشر	السنة	المؤشر
2007	66	2016	60.8
2008	68.8	2017	63.3
2009	68.6	2018	63.5
2010	70.7	2019	67.4
2011	72.8	2020	66.2
2012	72.8	2021	57.4
2013	67.8	2022	57.4
2014	60.8	2023	57.5
2015	60.8		

المصدر: من إعداد الطالبات بالاعتماد على قواعد HeritageFoundation

و من خلال بيانات الجدول نرسم الشكل التالي:

الشكل رقم (02-05): تطور مؤشر حرية التجارة لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023



المصدر: من إعداد الطالبات بالاعتماد على برنامج EXCEL والجدول السابق.

نلاحظ من خلال الجدول و الشكل السابقين ما يلي: شهدت حرية التجارة بين 2007-2023 تطورات متباينة متأثرة بالعوامل الاقتصادية و السياسية المحلية و الدولية .

تفسير النتائج:

- **تحسن حتى 2012:** شهد المؤشر تحسناً حتى 2012، ليصل إلى 72.8، مما يعكس سياسات حكومية مشجعة للتجارة وفتح الأسواق.
- **الانخفاض:** الانخفاض الكبير بعد 2012 إلى 60.8 في 2014 يشير إلى تغييرات في السياسات التجارية أو تأثيرات اقتصادية سلبية أدت إلى تقليل حرية التجارة.
- **الاستقرار النسبي بعد 2014:** استقرار المؤشر بين 60.8 و 63.5 بعد 2014 يعكس استقرار السياسات التجارية بالرغم من عدم تحسنها بشكل كبير، مما قد يشير إلى تحديات مستمرة في تحسين بيئة التجارة.

سادسا: تطور مؤشر الاستثمار الأجنبي المباشر التدفقات الوافدة

الجدول الموالي يوضح تطور مؤشر الاستثمار الأجنبي المباشر التدفقات الوافدة لدولة الجزائر خلال الفترة

2023-2007

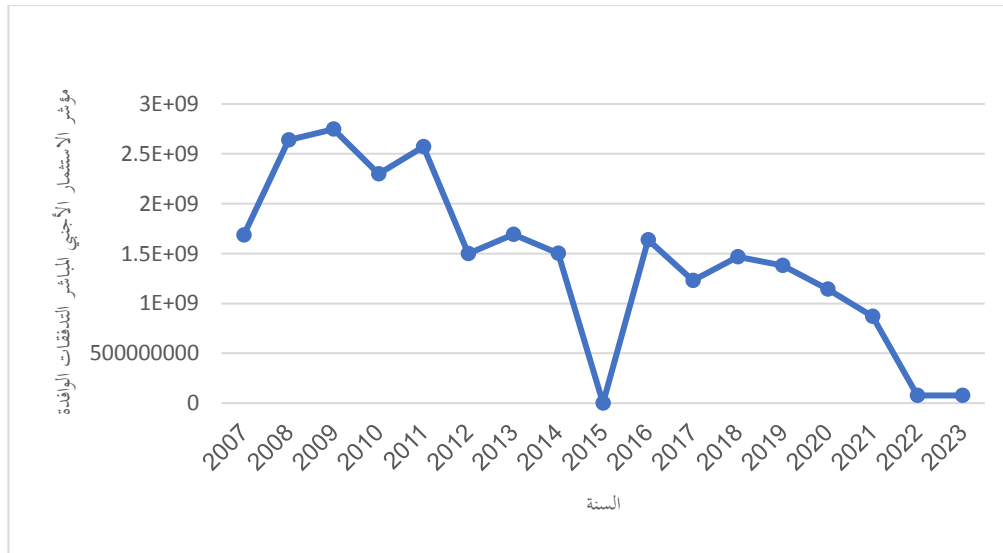
الجدول رقم (02-09): تطور الاستثمار الأجنبي المباشر التدفقات الواردة لدولة الجزائر خلال الفترة 2023-2007

السنة	المؤشر	السنة	المؤشر
2007	1686736540	2016	1638263954
2008	2638607034	2017	1230243451
2009	2746930734	2018	1466116068
2010	2300369124	2019	1381200050
2011	2571237025	2020	1143918160
2012	1500402453	2021	869151162
2013	1691886708	2022	75640098.1
2014	1502206171	2023	75640098.1
2015	-537792291		

المصدر: من إعداد الطالبات اعتماد على قواعد بيانات البنك الدولي.

انطلاقا من الجدول السابق تم رسم الشكل الموالي:

الشكل رقم(02-06): تطور حجم الاستثمار الأجنبي المباشر الوافد لدولة الجزائر خلال الفترة 2007-2023



المصدر: من إعداد الطالبات بالاعتماد على برنامج EXCEL والجدول السابق

شهدت الجزائر تقلبات في مستويات الاستثمار الأجنبي المباشر الوافد خلال الفترة 2007-2023 متأثرة بالعوامل الاقتصادية و السياسية المحلية و العالمية ، و نتيجة لهذه العوامل تحتل الجزائر مراتب متأخرة مقارنة بدول أخرى في جذب الاستثمارات حيث تفرض مجموعة من القوانين و اللوائح الصارمة منها قانون 51/49 حيث يكون للمستثمر المحلي الحصة الأكبر في أي مشروع مشترك مع شريك أجنبي ، حيث نلاحظ من خلال الجدول و الشكل السابقين أن حجم الاستثمار شهد تذبذب ملحوظ خلال فترة الدراسة حيث سجل أعلى قيمة له وبلغ حجمه 2746930734 سنة 2009 و سجل انخفاضا حادا بقيمة 537792291- سنة 2015 و ثبت حجمه خلال السنتين 2022 و 2023 وكان حجمه 75640098.1 .

ثامنا : تفسير النتائج

- النمو و التفاؤل من 2007 إلى 2010 في هذه الفترة نفذت الجزائر بعض الإصلاحات الاقتصادية لتحسين مناخ الاستثمار ، تم التركيز على القطاعات الإستراتيجية مثل الطاقة البنية التحتية ، كما ارتفعت أسعار النفط حيث ساهمت في جذب الاستثمارات الأجنبية إلى قطاع الطاقة الذي يعتبر القطاع الرئيسي في الاقتصاد الوطني.
- التحديات السياسية و الاقتصادية من 2011-2014 تأثرت الجزائر بشكل غير مباشر بأحداث الربيع العربي و كذلك بدأ انخفاض أسعار النفط مما جعل الجزائر أقل جاذبية للاستثمارات الأجنبية .
- محاولات التعافي من 2015-2019 في هذه الفترة حاولت الجزائر تنفيذ إصلاحات لجذب الاستثمار الأجنبي مثل قانون المالية 2016 الذي خفف بعض القيود عن الملكية الأجنبية كما بدأت بالتركيز على قطاعات أخرى مثل الصناعة و الزراعة و الخدمات لتنويع الاقتصاد بعيدا عن النفط و الغاز.
- تأثير جائحة كورونا و التعافي من 2020-2023 حيث أثرت الجائحة بشكل كبير على الاقتصاد العالمي بما في ذلك الجزائر حيث انخفضت مستويات الاستثمار بشكل عام ، و بعد الجائحة بدأت الجزائر في تنفيذ المزيد من الإصلاحات لجذب الاستثمارات بما في ذلك تحسين البنية التحتية و تبسيط الإجراءات الإدارية و في عام 2021 و 2022 قامت الجزائر بتعديل بعض القوانين المتعلقة بالاستثمار لتحسين بيئة الأعمال و جذب المزيد من الاستثمارات.

المبحث الثاني : تقدير و تحليل و تفسير نتائج الدراسة

سوف نقدم في هذا المبحث تقدير النموذج والاختبارات اللازمة وكذلك تحليل و تفسير لنتائج الدراسة

المطلب الأول: صياغة النموذج

وعلى ضوء ما تقدم من استعراض لصياغة النموذج وتحديد المتغيرات في أدبيات تقدير اثر الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية ، وبعد محاولات تضمنت استخدام صيغ مختلفة وكذلك إدراج العديد من المتغيرات التفسيرية، فقد تم اعتماد الانحدار الخطي المتعدد بطريقة المربعات الصغرى العادية واختيار متغيرات تفسيرية لتقدير النموذج لأثر الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية ، وفق الآتي:

$$MI = c + \beta_0 QPI + \beta_1 CPT + \beta_2 GDPP + \beta_3 TF + \beta_4 FDI + \varepsilon$$

حيث

- (MI): نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام.
- (QPI) : مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ
- (CPT): مؤشر حركة الحاويات في الميناء
- (GDPP): نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي
- (TF): مؤشر حرية التجارة
- (FDI) : حجم الاستثمار الأجنبي المباشر
- (c) : الحد الثابت
- (ε_t): حد الخطأ العشوائي مع افتراض تحقيقه الخواص الإحصائية التقليدية – بوسط يساوي الصفر وتباين ثابت.

وقد تم استخراج البيانات من مصادر متعددة و هي تغطي الفترة (2007-2023) لدولة الجزائر.

المطلب الثاني : تقدير النموذج والاختبارات اللازمة

إن الهدف من هذه الدراسة التطبيقية تقدير نموذج لقياس أثر الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية لدولة الجزائر بالاعتماد على نسبة الصناعات التحويلية من الناتج المحلي الخام الصادر عن البنك الدولي ،تم بناء النموذج من خلال متغيرات تفسيرية رئيسية وأخرى مراقبة كما تم توضيحها سابقا، ويتكون من متغيرات تؤثر في الصناعات التحويلية. ولقد اعتمدت عملية اختيار المتغيرات التي تؤثر في المتغير التابع على النظرية الاقتصادية و الدراسات السابقة.

حيث استنتجنا من تحليلنا السابق إن الصناعات التحويلية يتأثر بمتغيرات عديدة والتي تمثلت في دراستنا في الخدمات اللوجستية والتي عبرنا عنها بواسطة مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ و مؤشر حركة الحاويات في الميناء. بالإضافة إلى متغيرات تفسيرية أخرى كما تم توضيحها سابقا.

أولا: تقدير النموذج واختبار جودته

1- تقدير النموذج

يوضح الجدول الموالي تقدير النموذج بطريقة المربعات الصغرى العادية (OLS)، كما هو موضح:

جدول رقم (02-10): تقدير النموذج

Dependent Variable: MI				
Method: Least Squares				
Date: 06/22/24 Time: 13:35				
Sample (adjusted): 2007 2023				
Included observations: 17 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
CPT	1.46E-06	5.12E-07	2.850957	0.0158
FDI	5.51E-10	3.93E-10	1.401745	0.1886
GDPP	-0.001631	0.000450	-3.621936	0.0040
QPI	-1.788072	0.834338	-2.143102	0.0553
TF	0.076420	0.067637	1.129860	0.2826
C	11.32002	5.425768	2.086345	0.0610
R-squared	0.609300	Mean dependent var	5.927059	
Adjusted R-squared	0.431708	S.D. dependent var	1.158619	
S.E. of regression	0.873426	Akaike info criterion	2.837778	
Sum squared resid	8.391602	Schwarz criterion	3.131853	
Log likelihood	-18.12111	Hannan-Quinn criter.	2.867009	
F-statistic	3.430912	Durbin-Watson stat	1.513201	
Prob(F-statistic)	0.041134			

المصدر: مخرجات برنامج EViews12

بعد تقدير النموذج بطريقة المربعات الصغرى العادية نجد:

$$MI = 11.32 - (1,46E - 6)QPT - 0,0016GDPP + (1,46E - 06)CPT + 0,076TF + (5,51E - 10)FDI$$

$$(0.061)(0.055)(0.004)(0.015)(0.28)(0.18)$$

$$n = 17 R^2 = 0.43 F = 3.43 DW = 1.51$$

2- اختبار المعنوية الإحصائية للمعالم:

والهدف من هذا الإجراء هو تحديد ما إذا كانت قيم هذه المعلمات المقدرة لها مدلول أو معنى من الناحية الاقتصادية، وما إذا كانت لها دلالة من الناحية الإحصائية.

$$H_0 = \beta_0, \beta_1, \beta_2 \quad \text{- ليس لها معنوية إحصائية}$$

$$H_1 \neq \beta_0, \beta_1, \beta_2 \quad \text{- لها معنوية إحصائية}$$

من خلال نتائج التقدير نجد أن الإحصائية المحسوبة لكل من معامل الثابت وجودة البنية التحتية للميناء لهما معنوية إحصائية على الترتيب 0.061 و 0.055 ، وعليه فهما ليسا معنويان عند 5 % ولكننا معنويان عند 10 % لأن مستوى المعنوية أقل من 10% ومنه نرفض H_0 ونقبل H_1 أي أن المعلمة المقدرة تختلف معنويًا عن الصفر أي لها معنوية إحصائية.

أما حركة الحاويات في الميناء نجد أنه معنوي عند 5 % لأن مستوى المعنوية هو 0.015 وهو أقل من 0.05 ومنه نرفض H_0 ونقبل H_1 أي أن المعلمة المقدرة تختلف معنويًا عن الصفر أي لها معنوية إحصائية.

أما كل من حرية التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر لهما معنوية إحصائية على الترتيب 0.28 و 0.18 وهي أكبر من مستوى المعنوية 5% ومنه نقبل H_0 ونرفض H_1 أي أن المعلمتان المقدرتان β_0, β_1 تساوي معنويًا الصفر أي ليس لها معنوية إحصائية.

3- اختبار المعنوية الإجمالية للنموذج:

$$H_0 : b_0 = b_1 = b_2 = 0 \quad \text{- النموذج ليس له معنوية إحصائية}$$

$$H_1 : b_0 \neq b_1 \neq b_2 \neq 0 \quad \text{- النموذج له معنوية إحصائية معامل}$$

بما أن قيمة مستوى المعنوية لفيشر F تساوي 0.041 ومنه نرفض H_0 ونقبل H_1 ومنه للنموذج معنوية إحصائية وله القدرة على التفسير وهو مقبول إحصائياً عند مستوى 5%.

4- معامل التحديد: (اختبار القوة أو الجودة للنموذج)

يقيس هذا المعامل جودة التوفيق والارتباط بين المتغيرات المفسرة والمتغير التابع (MI) كما يقيس القدرة التفسيرية للنموذج وهو يعبر عن نسبة تأثير كل المتغيرات المفسرة في المتغير التابع MI.

كما نلاحظ في الجدول رقم (02-10) أن معامل التحديد للنموذج تساوي 0.609 وهذا يدل على أن هناك جودة مقبولة في التوفيق والارتباط بين المتغيرات المفسرة والمتغير التابع، حيث نجد أن القدرة التفسيرية للنموذج مقبولة حيث كل المحددات تفسر نسبة الصناعات التحويلية بـ 60.9%، والباقي يعود إلى متغيرات تأخر غير مدرجة في النموذج .

ثانيا: شروط طريقة المربعات الصغرى العادية

بعد تقديرنا لدالة الانحدار بطريقة المربعات الصغرى العادية ، سوف نقوم بالاختبارات اللازمة من أجل التأكد من صلاحيته من خلال عدة شروط وتتمثل فيما يلي:¹

1- اختبار الاستقلالية بين الأخطاء(اختبار عدم الارتباط الذاتي بين الأخطاء)

سنعتمد على اختبار دراين واستون، يعتبر هذا الاختبار من أهم الاختبارات الشائعة المستخدمة في اكتشاف الارتباط الذاتي من الدرجة الأولى حسب الشكل:

$$\varepsilon_t = \rho\varepsilon_{t-1} + V_t; \quad V_t \sim N(0, St^2)$$

ويهدف إلى اختبار الفرضيات التالية:

- لا يوجد ارتباط ذاتي بين الأخطاء: $H_0: \rho = 0$

- يوجد ارتباط ذاتي بين الأخطاء $H_1: \rho \neq 0$

$$DW_{(d_L, d_U; \alpha, n - (k-1))}$$

حيث DW تأخذ قيمها بين 0 و 4، ويتضح من المعادلة السابقة أنه إذا كان $DW \cong 2$ فإن $\rho = 0$.

الشكل رقم(02-07): تفسير اختبار دراين واستون

0	d_l	d_u	2	$4 - d_u$	$4 - d_l$	4
$\rho > 0$?	$\rho = 0$	$\rho = 0$?	$\rho < 0$	
ارتباط ذاتي موجب	غير محدد	عدم وجود ارتباط	عدم وجود ارتباط	غير محدد	ارتباط ذاتي سالب	

la source: Régis Bourbonnais, économétrie, 3ème édition, Dunod, Paris, 2000,

p12

¹ - لتفاصيل أكثر يمكن الرجوع إلى: أحمد سلامي، عيسى حجاب، كيفية تقييم واختبار نماذج الانحدار في القياس الاقتصادي: دراسة تطبيقية حالة نموذج الانحدار لدالة الادخار في الجزائر، مجلة البديل الاقتصادي،: المجلد 5، العدد 01، 2018.

بما أن عدد المتغيرات المستقلة في النموذج خمسة وحجم العينة 15 فإنه بالرجوع لجدول دراين و وتسون نجد

$$\text{قيمة } d_U = 1.96 \text{ و } d_L = 0.51 \text{ وبذلك تكون قيم } 4 - d_L = 3.61$$

$4 - d_L = 2.04$ وبما ان القيمة المحسوبة لدراين و وتسون هي $DW = 1.56$ وقعت في منطقة الشك أي

لا يمكننا الحكم بوجود ارتباط ذاتي بين الأخطاء. لذلك سوف نلجأ لاختبار Breusch-Godfrey

الجدول رقم (02-11): نتائج اختبار Breusch -Godfrey من الدرجة الأولى

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test			
Null hypothesis: No serial correlation at up to 1 lag			
F-statistic	0.330318	Prob. F(1,10)	0.5782
Obs*R-squared	0.543584	Prob. Chi-Square(1)	0.4610

المصدر: مخرجات برنامج EViews12

من الجدول أعلاه نلاحظ أن الاحتمال الحرج لفيشر يساوي 0.57 إذن نقبل الفرضية عند مستوى معنوية 5%، أي ليس هناك ارتباط ذاتي بين الأخطاء من الدرجة الأولى.. لذلك سوف نجري الاختبار من الدرجة الثانية، كما هو موضح في الجدول الموالي :

الجدول رقم (02-12): نتائج اختبار Breusch -Godfrey من الدرجة الثانية

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test			
Null hypothesis: No serial correlation at up to 2 lags			
F-statistic	1.701667	Prob. F(2,9)	0.2361
Obs*R-squared	4.664607	Prob. Chi-Square(2)	0.0971

المصدر: مخرجات برنامج EViews12

من الجدول أعلاه نلاحظ أن الاحتمال الحرج لفيشر يساوي 0.23 إذن نقبل الفرضية عند مستوى معنوية 5%، أي ليس هناك ارتباط ذاتي بين الأخطاء من الدرجة الثانية.

2- اختبار تجانس تباين الأخطاء:

إن عدم ثبات التباين في نموذج الانحدار سيترب عليه نفس الآثار المترتبة في حالة وجود ارتباط ذاتي بين البواقي، حيث تكون الأخطاء المعيارية مقدرة بأقل من قيمتها الحقيقية، وبالتالي تصبح هذه التقديرات متحيزة، الأمر الذي يجعل نتائج الاستدلال الإحصائي مشكوك في صحتها ، وسوف نعتمد على الاختبارين التاليين :

• اختبار White:

H_0 : تباين الأخطاء متجانس

H_1 : تباين الأخطاء غير متجانس

الجدول رقم (02-13): نتائج اختبار White

Heteroskedasticity Test: White			
Null hypothesis: Homoskedasticity			
F-statistic	0.634217	Prob. F(5,11)	0.6783
Obs*R-squared	3.804114	Prob. Chi-Square(5)	0.5779
Scaled explained SS	1.151528	Prob. Chi-Square(5)	0.9494

المصدر: مخرجات برنامج EViews12

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن الاحتمال الحرج لكل من اختبار فيشر و اختبار لاغرانج على التوالي 0.67 و 0.57 وهما أكبر من مستوى المعنوية 0.05 ، وهذا يستلزم قبول للفرضية الصفرية ورفض الفرضية البديلة ومنه التباين للأخطاء متجانس.

• اختبار ARCH-LM:

والهدف من هذا الاختبار هو معرفة ما إذا كان هناك ارتباط بين مربعات البواقي ويعتمد على مضاعف لاغرانج.

- التباين الشرطي متجانس: H_0

- التباين الشرطي غير متجانس: H_1

الجدول رقم (02-14): نتائج اختبار ARCH-LM

F-statistic	0.048056	Prob. F(1,14)	0.8296
Obs*R-squared	0.054733	Prob. Chi-Square(1)	0.8150

المصدر: مخرجات برنامج EViews12

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن الاحتمال الحرج // لكل من اختبار فيشر و اختبار لاغرنج على التوالي 0.82 و0.81 وهما أكبر من مستوى المعنوية 0.05، وهذا يستلزم قبول الفرضية الصفرية ورفض الفرضية البديلة ومنه التباين الشرطي متجانس.

3- اختبار التوزيع الطبيعي للبواقي:

كننا هذه الاختبارات من معرفة إذا كانت البواقي تحمل خصائص التوزيع الطبيعي، يمكن دراسة توزيع سلسلة البواقي، وذلك باختبار التوزيع الطبيعي الذي يعتمد على إحصائية اختبار جاك بيرا (JARQUE-BERA)، وهذه الأخيرة ترتبط بمؤشر Kurtosis ومؤشر Skewness وفق التالي :

$$\begin{cases} H_0 : \sqrt{S} = K - 3 = 0 \\ H_1 : \sqrt{S} = K - 3 \neq 0 \end{cases}$$

يجمع هذا الاختبار بين نتائج الاختبارين السابقين، فإذا كانت تتابعان التوزيع الطبيعي، فإن القيمة S تتبع توزيع χ^2 بدرجة حرية 2 حيث :

$$s = \frac{n}{6}\beta_1 + \frac{n}{24}(\beta_2 - 3)^2 \sim \chi^2_\alpha$$

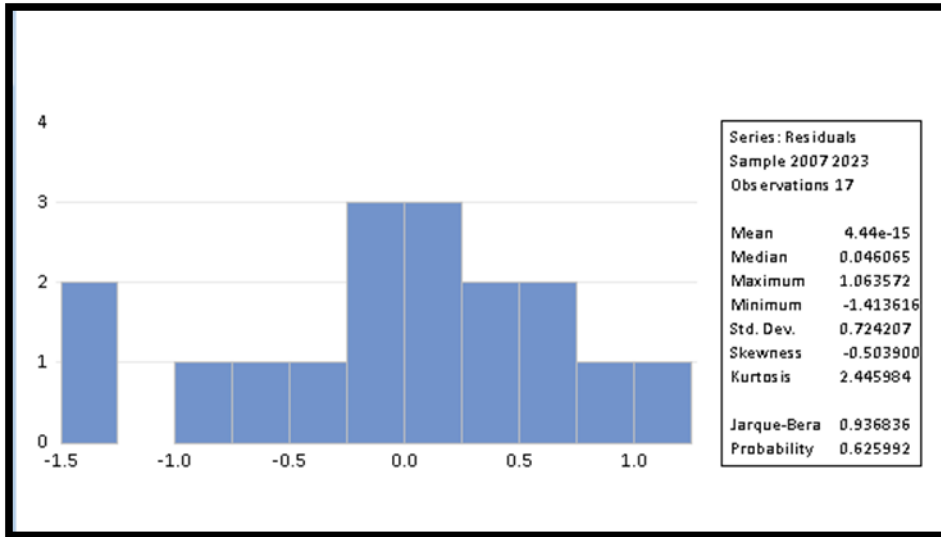
$$S > \chi^2_\alpha(2) \text{ نرفض فرضية التوزيع الطبيعي للأخطاء بمستوى معنوية } \alpha\%$$

- سلسلة البواقي ذات توزيع طبيعي: H_0

- سلسلة البواقي ليس لها توزيع طبيعي: H_1

والاختبار موضح في الشكل التالي:

الشكل رقم (02-08) : معاملات التوزيع الطبيعي للبواقي.



المصدر: مخرجات برنامج EViews12

بما أن القيمة الاحتمالية (p-value) لإحصائية Jarque-Bera التي تساوي 0.62 هي أكبر من مستوى المعنوية 0.05 لذا فإننا لا نستطيع رفض الفرضية H_0 ، ومنه نقبل فرضية التوزيع الطبيعي لسلسلة البواقي عند مستوى المعنوية 0.05.

4-إختبار وجود الازدواج الخطي بين المتغيرات المستقلة:

طبقاً للنتائج الموضحة في الجدول أدناه، نجد أن جميع قيم معامل تضخم التباين VIF أقل من 5، وبالتالي نستطيع التأكيد على عدم وجود مشكلة ازدواج خطي بين المتغيرات المستقلة الداخلة في تكوين النموذج المقدر

الجدول رقم (02-15) : إختبار وجود الازدواج الخطي بين المتغيرات المستقلة

Variable	Coefficient Variance	Uncentered VIF	Centered VIF
C	29.43895	656.0230	NA
CPT	2.62E-13	12.57098	1.776752
FDI	1.55E-19	9.578547	2.720252
GDPP	2.03E-07	90.91853	2.144457
QPI	0.696120	170.0103	2.131890
TF	0.004575	431.4102	2.561227

المصدر: مخرجات برنامج EViews12

وعليه بعد إجراء كل الاختبارات للتأكد من صلاحية تطبيق طريقة المربعات الصغرى العادية. وعليه يمكن الاعتماد على نتائج الانحدار لتفسير النتائج.

المطلب الثالث : تقييم وتفسير النتائج

أولاً: التقييم الإحصائي:

- يعتبر النموذج مقبول إحصائياً لأن مستوى المعنوية لفيشر 0.041 أقل من 0.05، أي أنه يوجد على الأقل معامل يختلف معنوياً عن الصفر.
 - يدل معامل التحديد على أن لنموذج قدرة تفسيرية مقبولة حيث بلغ معامل التحديد 0.609 أي أن متغيرات الدراسة المستقلة مفسرة بنسبة 60.9% للمتغير التابع والمتمثل في الصناعات التحويلية.
 - معنوية الحد الثابت، وأيضاً مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ عند 10%.
 - معنوية حركة الحاويات في الميناء و نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي عند 5%.
 - عدم معنوية الاستثمار الأجنبي المباشر وحرية التجارة عند 5% وحتى 10%.
- وانطلاقاً من مستوى المعنوية المحقق فإن الأثر جاء على النحو التالي:
- هناك علاقة طردية بين مؤشر حركة الحاويات في الميناء و الصناعات التحويلية في دولة الجزائر أي الزيادة بوحدة واحدة في مؤشر حركة الحاويات يؤدي إلى زيادة ب 06 – 1,46E في الصناعات التحويلية .
 - هناك علاقة عكسية بين مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ و الصناعات التحويلية في الجزائر أي أن زيادة بوحدة واحدة في مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ يؤدي إلى انخفاض ب 6 – 1,46E في الصناعات التحويلية.
 - ليس هناك أثر للاستثمار الأجنبي المباشر على الصناعات التحويلية في دولة الجزائر .
 - هناك علاقة عكسية بين نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي للصناعات التحويلية في دولة الجزائر أي أن زيادة بوحدة واحدة في نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي يؤدي إلى انخفاض ب 0,0016 في الصناعات التحويلية.
 - لا توجد علاقة أثر بين حرية التجارة والصناعات التحويلية في الجزائر .

ثانياً: التفسير الاقتصادي لنتائج الدراسة :

- كانت نتائج الدراسة ايجابية حول أداء الخدمات اللوجستية من خلال مؤشر حركة الحاويات في الموانئ وهذه النتائج منطقية وتدعمها نتائج العديد من الدراسات السابقة والنظرية الاقتصادية ، بحيث أن زيادة المؤشر ينعكس

الفصل الثاني:..... دراسة قياسية لأثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية

على الصناعات التحويلية في الجزائر حيث نمو الصناعات التحويلية يؤدي إلى زيادة الإنتاج والصادرات والذي يتطلب المزيد من الشحنات عبر الحاويات في الموانئ، إضافة إلى أن الصناعات التحويلية تحتاج لاستيراد مدخلات الإنتاج والتكنولوجيا، وهذا يزيد من حركة الحاويات الواردة في الموانئ أيضا، كما التركيز على الصناعات التحويلية يقلل الاعتماد على النفط من خلال استراتيجية الجزائر لتنويع اقتصادها، وهذا بدوره ينعكس إيجابا على تنويع الصادرات ويزيد من حركة الحاويات في الميناء.

✓ تشير نتائج التقدير إلى علاقة عكسية ذات دلالة إحصائية بين جودة البنية التحتية للموانئ والصناعات التحويلية، ويمكن تفسير النتيجة المتوصل إليها فالجزائر ركزت على تطوير موانئها لخدمة صادرات النفط والغاز، هذا قد يكون على حساب الاستثمار في الصناعات التحويلية، هذا قد يزيد تكاليف الإنتاج للصناعات التحويلية، مما يقلل من قدرتها التنافسية، كما أن تحسين البنية التحتية للموانئ قد يرفع تكاليف استخدامها. إضافة إلى ما سبق فإن موانئ أفضل قد تفتح السوق المحلي للمنافسة الأجنبية هذا قد يضغط على الصناعات التحويلية المحلية.

✓ ظهرت عدم وجود أثر للاستثمار الأجنبي المباشر و الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة الممتدة بين 2007-2023 ، ويعزى ذلك إلى عدة عوامل محتملة، نذكر منها :

- قلة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر: واجهت الجزائر تدفقات للاستثمار الأجنبي المباشر محدودة خلال هذه فترة الدراسة وذلك لقانون الاستثمار الجزائري، مما حد من تأثيرها على نمو الصناعات التحويلية وزيادة إنتاجيتها.

- عدم التركيز في القطاعات ذات الإنتاجية العالية: لم تتوزع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بشكل متساوٍ بين مختلف القطاعات الصناعية، حيث ركزت على قطاعات ذات إنتاجية منخفضة نسبياً، مثل الصناعات الغذائية والصناعات التحويلية الخفيفة وكما أن أغلب الاستثمارات الأجنبية كانت في قطاع النفط .

- التحديات الهيكلية حيث واجهت الصناعة التحويلية الجزائرية تحديات هيكلية عرقلت تأثير الاستثمار الأجنبي المباشر على الإنتاجية، مثل البيروقراطية، وضعف البنية التحتية، ونقص المهارات المتقدمة.

✓ جاءت نتائج التقدير بعدم وجود علاقة أثر بين حرية التجارة و الصناعات التحويلية في الجزائر (2007-2023): و يمكن إرجاع ذلك إلى عدة عوامل محتملة، تشمل:

- هيمنة قطاع المحروقات: تعتمد الجزائر بشكل كبير على قطاع المحروقات كمصدر رئيسي للدخل، مما يقلل من تأثير حرية التجارة على القطاعات الأخرى، بما في ذلك الصناعات التحويلية.

الفصل الثاني:..... دراسة قياسية لأثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية

- ضعف البنية التحتية: تعاني الجزائر من ضعف في البنية التحتية، مثل الطرق والموانئ والكهرباء، مما يُعيق نمو الصناعات التحويلية، بغض النظر عن مستوى حرية التجارة.
- انخفاض الابتكار: تعاني الصناعات التحويلية الجزائرية من انخفاض مستويات الابتكار، مما يحد من قدرتها على المنافسة في السوق العالمية، حتى مع وجود حرية تجارية كاملة.
- ✓ وجود علاقة أثر عكسية بين نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي و الصناعات التحويلية في الجزائر، ويمكن إرجاع أسباب هذه العلاقة إلى ما يلي:
- اعتماد الاقتصاد الجزائري على المحروقات: تعتمد الجزائر بشكل كبير على صادرات المحروقات، وخاصة النفط والغاز الطبيعي، كمصدر رئيسي للدخل. أدى ذلك إلى تهميش القطاعات الأخرى، بما في ذلك الصناعات التحويلية، التي لم تحظَ باهتمام كافٍ من حيث الاستثمارات والسياسات الحكومية.
- انخفاض القيمة المضافة للصناعات التحويلية: تُعاني الصناعات التحويلية في الجزائر من انخفاض القيمة المضافة مقارنةً بالقطاعات الأخرى، مثل استخراج المحروقات.
- ضعف الإنتاجية: تعاني الصناعات التحويلية الجزائرية من ضعف الإنتاجية، مما يجعلها غير قادرة على المنافسة في الأسواق العالمية.
- قلة الاستثمارات: لم تتلقَ الصناعات التحويلية في الجزائر استثمارات كافية خلال الفترة الماضية، مما أدى إلى ضعف قدرتها على التطور والتحديث.

خلاصة الفصل :

تناولنا في هذا الفصل الدراسة القياسية لأثر الخدمات اللوجستية في الصناعات التحويلية ، وذلك من خلال التعرف على طبيعة الانحدار الخطي المتعدد وشروط تطبيقه، وعرض المؤشرات التي تم استخدامها في الدراسة والمتمثلة في (الصناعات التحويلية ، نصيب الفرد من إجمالي الناتج المحلي، حجم الاستثمار المباشر الوافد، حرية التجارة ،

الفصل الثاني:..... دراسة قياسية لأثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية

ومؤشر البنية التحتية للموانئ و مؤشر حركة الحاويات في الميناء) وذلك من خلال دراسة تطور المتغيرات المستقلة والتابعة خلال سنوات الدراسة وتعريفها إجرائيا، وفي الأخير قمنا بتقدير وتحليل وتفسير نتائج الدراسة وقد تم استخدام العديد من الاختبارات.

ومن خلال ما سبق توصلنا إلى أن نتائج الدراسة كانت إيجابية حول أداء الخدمات اللوجستية من خلال مؤشر حركة الحاويات في الميناء، في حين كانت العلاقة عكسية بين البنية التحتية للموانئ والصناعات التحويلية.

خاتمة

خاتمة:

يعتبر القطاع اللوجستي المحفز الأول لفرص العمل في أي بلد، فبناء الموانئ والمطارات والطرق وسكك الحديد ووجود منظومة خدمات متكاملة ذات جودة عالية من شأنها التأثير إيجابياً على وتيرة النشاط الاقتصادي وتنوع مصادر الدخل. كما أن إنتاج القطاع الصناعات التحويلية مرتبط بمدى توفير الخدمات اللوجستية التي تتيح له أداء مهامه في الآجال المحددة دون تأخير وهو أمر لا يتحقق إلا بأرضية لوجستية صلبة. لذلك ل حاولنا في هذه الدراسة التركيز على أثر الخدمات اللوجستية في الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023.

نتائج الدراسة:

- __ لقد تم الوصول في هذه الدراسة إلى نتائج جوهرية وهذا في الجانبين النظري والتطبيقي سنتطرق إلى اهم النتائج التي خلصت إليها هذه الدراسة وهي كما يلي:
- __ تعد أداء الخدمات اللوجستية من الموضوعات التي يتوجب على الدول الاهتمام بها لما لها من دور بارز في خلق القيمة للصناعات التحويلية.
- __ يعمل اللوجستيك على تحقيق التوازن بين العرض والطلب من خلال تحقيق جملة من المنافع الزمنية والمكانية والشكلية
- __ تعتبر الخدمات اللوجستية مهمة في تفعيل دور ومكانة الصناعة التحويلية في اقتصاد الدول وذلك من خلال تحسين أداءها والمساعدة والدعم مثل الإنتاج والتخزين والتفريغ....
- __ الخيار اللوجستي رهان استراتيجي وتنافسي فعال في تحسين الصناعات التحويلية.

نتائج اختبار الفرضيات :

- تنص الفرضية الأولى على : هناك أثر طردي ومعنوي لحركة الحاويات في الميناء على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023. من خلال نتائج التقدير توصلنا إثبات صحة الفرضية الأولى .
- تنص الفرضية الثانية على: هناك أثر طردي ومعنوي لمؤشر جودة البنية التحتية على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023. من خلال نتائج التقدير توصلنا إلى وجود علاقة معنوية وعكسية مؤشر جودة البنية التحتية و الصناعات التحويلية في الجزائر خلال فترة الدراسة وعليه عدم صحة الفرضية الثانية .

تنص الفرضية الثالثة على: هناك أثر موجب ومعنوي بين كل من حرية التجارة والاستثمار الأجنبي المباشر ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي على الصناعات التحويلية في الجزائر خلال الفترة 2007-2023. من خلال تحليل الانحدار توصلنا إلى أنه لا توجد غير معنوية لكل من الاستثمار الأجنبي المباشر وحرية التجارة مع الصناعات التحويلية في الجزائر ، في حين علاقة معنوية وسالبة مع ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي عليه ثبت عدم صحة الفرضية الثالثة

التوصيات:

بناءً على النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة بإمكاننا تقديم بعض التوصيات تتمثل فيما يلي:

- فتح اختصاصات جديدة في الجامعات الجزائرية خاصة في مجال تجارة النقل والإمداد وذلك لتغطية العجز الكبير في هذا المجال.
- ربط القطاع اللوجستي في الجزائر بالمشاريع التنموية وتنويع الدخل الخاص به، فضلا عن دمجها في القطاع الصناعي ليكون أحد أهم عوامل نجاح خطط التنمية .
- تحسين توزيع الاستثمار الأجنبي المباشر: بتوجيه الاستثمارات نحو قطاعات ذات إنتاجية عالية، مثل الصناعات التحويلية الثقيلة والتصنيع.
- معالجة التحديات الهيكلية من خلال تبسيط الإجراءات الإدارية، وتحسين البنية التحتية، وتعزيز تنمية المهارات.
- تحسين البنية التحتية والاستثمار في تطوير البنية التحتية للموانئ والطرق لدعم نمو الصناعات التحويلية.
- تحسين بيئة الأعمال: تبسيط الإجراءات البيروقراطية وتحسين القوانين لجذب الاستثمارات الأجنبية والمحلية.
- تقديم حوافز وتسهيلات للشركات التصديرية في قطاع الصناعات التحويلية.
- تشجيع الشراكات بين الشركات المحلية والأجنبية لنقل التكنولوجيا والخبرات.
- تطوير سلاسل القيمة من خلال العمل على تكامل الصناعات التحويلية مع القطاعات الأخرى لزيادة القيمة المضافة.

- تطوير المناطق الصناعية من خلال إنشاء وتطوير مناطق صناعية متخصصة لتعزيز التكامل والكفاءة.
- تعزيز التعاون الإقليمي عن طريق تطوير اتفاقيات تجارية إقليمية لتوسيع الأسواق أمام الصناعات التحويلية الجزائرية.

آفاق الدراسة:

وفي الأخير نأمل أننا قد وفقنا في إبراز أهمية دراستنا للبحث ، كما نتطلع أيضا أن يكون بحثنا هذا نقطة بداية لا نقطة نهاية و المجال مفتوح أمام زملائنا الطلبة في البحث في هذا الموضوع ، لذلك يمكننا إعطاء بعض العناوين التي تصلح لأن تكون بمثابة بحوث مستقبلية مثلا :

- إعادة إجراء الدراسة عن طريق التقدير الديناميكي بدل الساكن .
- إدراج متغيرات أخرى مرتبطة بالبنية الصلبة والمرنة للخدمات اللوجستية وأثر كل منهما على الصناعات التحويلية .
- اعتماد مؤشرات أخرى معبرة عن الصناعات التحويلية مثل: القيمة المضافة للصناعات التحويلية ، مؤشر إنتاجية العمل في الصناعة التحويلية، مؤشر الاستثمار في الصناعة التحويلية، مؤشر التغير في الحصة السوقية للقطاع.... وغيرها
- إدخال متغيرات أخرى مفسرة في دراسة أثر أداء الخدمات اللوجستية على الصناعات التحويلية .
- إجراء الدراسة من خلال منهج بيانات Panel من خلال مجموعة من الدول .
- ضرورة إجراء المزيد من الدراسات لفهم هذه العلاقة بشكل أفضل.

قائمة المراجع

قائمة المصادر و المراجع:

الكتب:

- 1- محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، دار البداية ناشرون وموزعون، ط1، عمان، 2015 م 1423هـ.
- 2- عبيد علي أحمد حجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 3- ثابت عبد الرحمان ادريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، الامداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2001.
- 4- محمود خضر إدارة الأعمال اللوجستية"، دار البداية ناشرون وموزعون، الأردن، ط1، (2015م_1436هـ).
- 5- نihal فريد مصطفى وجمال إبراهيم العبد، "إدارة اللوجستيات "الدار الجامعة ب، ط (2004_2005)
- 6- ياسين محمد بدع الحمدي، مدخل إلى جغرافية الصناعة (رؤية اقتصادية معاصرة)، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع عمان، الطبعة الأولى 2022
- 7- كمال أمين الوصال، البنية التحتية والاستثمارات العامة في العالم العربي بين ضرورة التطوير و معضلة التمويل، المركز العربي للأبحاث و دراسة السياسات، 2018، من الموقع
- 8- 2024 - 4 - 18- <https://books.google.dz>
- 9- عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، مصر، (2007).

المجلات

- 1- حاجي فاطمة ومهدية فاطمة الزهراء، واقع وتحديات القدرات اللوجستية (دراسة حالة ميناء بجاية من 2012-2017)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد 08، العدد 01، الجزائر، 2019.
- 2- ولاء بنت علي الحكمي وربما بنت الحبيب، أثر التطوير في الصناعات المحلية غير النفطية والخدمات، المجلة الأكاديمية العالمية للاقتصاد الدولي والعلوم الإدارية، جامعة جدة، السعودية، 2022.

- 3- زكية محلوس وآخرون، أثر اللوجستيك على تنويع الصادرات خارج المحروقات بدولة السعودية دراسة قياسية خلال الفترة 2007-2022، المجلة الجزائرية للاقتصاد السياسي، المجلة 04، العدد 02، الجزائر، 2022.
- 4- قدة جميلة، محلوس زكية، أثر الأداء اللوجستي على معدل تغطية الصادرات خارج المحروقات للواردات في الجزائر خلال الفترة من 2007 الى 2019، مجلة الاقتصاد والتنمية المستدامة، المجلد 05، العدد 02، الجزائر، 2022.
- 5- محمود مجدي بربري محمد، أثر الخدمات اللوجستية على الانفتاح التجاري في الدول العربية، كلية التجارة، جامعة حلوان، مصر، 2023.
- 6- طارق حمدي مذكور، أثر مؤشر الأداء اللوجستي على الانفتاح التجاري في دول قارة أوروبا و قارة افريقيا، دراسة تحليلية قياسية، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية، مجلد 56، العدد 4، 2019.
- 7- جعفر سعدي، تقييم الأداء اللوجستي قراءة في مؤشرات البنك الدولي 2007 2018 دراسة حالة الصين، مجلة الأفق للدراسات الاقتصادية، المجلد 08، العدد الأول، 2023.
- 8- وفاء رضاني، جميلة قدة، مؤشرات تيسير التجارة و انعكاساتها على الصادرات الجزائرية دراسة قياسية للفترة 2007، 2022، اقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 19، العدد 33، 2023.
- 9- محمد أمين حنفي و آخرون، أثر الخدمات اللوجستية على تنمية الصادرات في سنغافورا، مجلة البحوث الزراعية المتقدمة، مجلد 29، العدد الأول، 2024.
- 10- يامن فوحمة و آخرون، تحليل مستوى تدابير تيسير التجارة في مجموعة من الدول النامية دراسة حالة مجموعة من الدول العربية ذات الدخل المتوسط للفترة 2000 2020، مجلة الدراسات المالية و المحاسبية، مجلد 13، العدد الأول، 2022.
- 11- بورني حناشي و آخرون، أثر البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2018 2020، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، 2020 12- مصدع راضية وآخرون، واقع النقل بالحاويات في الجزائر و دوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية، 2020، المجلد 13، العدد 3.
- 13- بلحاج خديجة، أثر التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، مجلة حقوق الانسان و الحريات العامة، المجلد 07، العدد 02، 2022.
- 14- صليحة يعقوبن، واقع الصناعة التحويلية ودورها في تطوير الاقتصاديات العربية، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، جامعة الجزائر 3، إبراهيم شبيوط _الجزائر، 2020.
- 15- حنان بقاط، نمذجة قياسية لظاهرة البطالة في الجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية منذ 1994، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص اقتصاد تطبيقي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2007.

16- أحمد سلامي، عيسى حجاب، كيفية تقييم واختبار نماذج الانحدار في القياس الاقتصادي: دراسة تطبيقية حالة نموذج الانحدار لدالة الادخار في الجزائر، مجلة البديل الاقتصادي، المجلد 5، العدد 01، 2018.

17- ابتسام مهيز، ناجي بن حسين، تقييم سياسة التنويع الاقتصادي في الجزائر باستخدام مؤشر هيرفندال- هيرشمال، خلال الفترة 2001-2020 م، مجلة دراسات اقتصادية، مجلد 10، العدد 01، 2023م

18- Hans j.FF Peters.(2001) Develepments in global seatriade and container chippingmarkets:theireffects on the port industry and privatesectorinvolvement. International journal of maritime economics.

Volume 03

المؤتمرات والمداخلات

1- محلول زكية، بقاط حنان، أثر الخدمات اللوجستية على البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة في الجزائر، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي، 2023.

ورقات إحصائية وتقارير

1- إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية، التصنيف الدولي المحدد لجميع الأنشطة الاقتصادية، السلسلة م، العدد 4، التنقيح 4، وقات إحصائية، الأمم المتحدة، 2009.

2- تقرير الأمم المتحدة للتنمية الصناعية سنة 2010 م

المذكرات:

- عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قالمة، السنة الجامعية (2010_2009)
- بن تومي أمير جهاد الدين وبوردجة وائل، دراسة شبكة الإمداد والنقل، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قالمة، السنة الجامعية، (2021_2022).
- مقراد عبد الله وسوسي محمد، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم (2021،2020).
- فهد إبراهيم جورج حوا، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط الأردن، السنة الجامعية (2014_2013).

- جودي رشيدة , زياني مليكة , الخدمات اللوجستية و دورها في تفعيل التجارة الخارجية , مذكرة ماستر , جامعة ابن خلدون تيارت , 2013 – 2014 , .
- فراح فريال ، الإصلاحات الجمركية كأداة لتحرير التجارة الخارجية و تعزيز الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة . دراسة حالة الجزائر للفترة 2005 2017 ، دكتوراه الطور الثالث تخصص تسيير عمومي ، 2018 , .
- جروني نادية، محددات النقل الجوي دراسة قياسية لحالة الجزائر، دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر3 , 2018 .
- محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، قسم الحقوق، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2015.
- رصاع حياة , دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية , أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية , جامعة وهران 2- محمد بن أحمد , 2018-2019 .
- أمال نمر حسن صيام، تطبيق التخطيط الاستراتيجي وعلاقته بأداء المؤسسات الأهلية النسوية بقطاع غزة، بحث كمتطلب تكميلي للحصول على درجة الماجستير في إدارة الأعمال، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة الأزهر، غزة، 2010.
- 3- شيقارة هجيرة، الاستراتيجية التنافسية ودورها في أداء المؤسسة، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2004-2005.
- بشاري سلمى، دعم وتطوير قطاع الصناعة التحويلية كآلية لترقية التجارة الخارجي في ظل الشراكة مع الاتحاد الأوروبي، اطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم التجارية، جامعة الجزائر 3، 2017-2018.

مواقع:

- نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، غرفة الشرقية، مركز المعلومات 2008،

<http://beltandoad.com> 2024-04-25

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/01-02-2018>. 25-04-2024

<https://www.turkmiral.com> . 29-04-2024 .

<https://arkam.tn> 01-12-2022. 02-05-2024.

<https://www.searates.com> . 02-05-2024 .

<https://ae.linkedin.com> 03-05-4024 .

