



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



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الشعبة: علوم الاقتصادية

التخصص: مالية وتجارة دولية

دور التكتلات الاقتصادية في تفعيل الخدمات اللوجستية
- دراسة حالة الاتحاد الأوروبي خلال فترة 2000-2021 -

إشراف الدكتور:

بوشول سعيد

إعداد الطلبة:

يحيى بياضي

سعد الله علي

لجنة المناقشة

الصفة	المؤسسة الأصلية	الرتبة	الأستاذ
ممتحن 1	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي	استاذ مساعد - أ-	أ- السعيد قعر المثر
مشرفاً ومقرراً	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي	أستاذ محاضر - أ-	بوشول سعيد
ممتحن 2	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي	استاذ محاضر - أ-	التجاني العمودي

السنة الجامعية: 2022/2021

قول مأثور

تعلموا العلم فإن تعلمه خشية، وطلبه عبادة، ودراسته
تسريح، والبحث عنه جهاد، وتعلمه من لا يعلمه صدقة
وبذله إلى أهله قربة.

الصحابي الجليل نعاذ بن جبل رضي الله عنه

الإهداء

إلى أسمى آيات العطاء البشريّ، أمي وأبي الغاليين، أهدي
ثمرة جهدي المتمثلة في هذا البحث المتواضع، عسى أن أكون
مصدر فخر لكما.

إلى من هو سندي في هذه الحياة اخوتي حفظهم الله الي .
والى أصدقائي ورفقتي في مشواري الدراسي الذين
قاسموني أجمل لحظات الحياة: محمد شطي ، سفيان الشطي ، محمد
الحكيم شطي .

ولا أنسى عمي محمد الحميد بياضي الذي كان عوننا لي
وسند لي طيلة مشواري الدراسي .

شكر وعرفان

نتقدم بجزيل الشكر ولتقدير واسمى عبارات الاحترام الى استاذنا
الفاضل الذي كان مرافقنا طيلة هذه الدراسة والذي لم يبخل
علينا بتقديم الملاحظات والتوجيهات الأستاذ الفاضل : بوشول
السعيد .

كما نتقدم بالشكر الى كل افراد قسم العلوم الاقتصادية بجامعة
الشميد حمة لخضر بالوادي على كل ما قدموه من مساعدة لنا خلال
مشوارنا الجامعي فيها.

الملخص:

ان نجاح الدول المتقدمة الاوروبية في تحقيق التكامل الاقتصادي قوي ينافس القوى الاقتصادية العالمية كما انه عملية تدريجية مستمرة ومتواصلة يهدف الى الانتقال من حالة التفكك والتجزئة إلى حالة التعاون والاتحاد فيما بين الدول، كما تعتبر الخدمات اللوجستية مجموعة من الخدمات العامة التي تعمل الجهات الإدارية في المؤسسات بشتى أنواعها على تأمينها بأفضل الطرق المتاحة؛ لضمان سير العمليات والأنشطة بالشكل المطلوب، للوصول إلى الهدف المنشود. تتم معاينتها من خلال اتباع مؤشرات معينة. ومحاولة الاستفادة من مزايا التكامل الاقتصادي الاقليمي، وخاصة بعد عجز هذه الدول من تحقيق ذلك بصفة منفردة.

الكلمات المفتاحية: الخدمات اللوجستية، تفعيل التجارة الدولية، الاتحاد الاوروبي. التكامل الاقتصادي

Abstract:

The success of the European developed countries in achieving strong economic integration that competes with the global economic powers, as it is a gradual, continuous and continuous process that aims to move from a state of disintegration and fragmentation to a state of cooperation and union among countries. their types to secure them in the best possible way; To ensure the progress of operations and activities as required, to reach the desired goal. It is previewed by following certain indicators. And trying to benefit from the advantages of regional economic integration, especially after the inability of these countries to achieve this unilaterally.

Keywords: logistics, activating international trade, European Union. economic integration

فهارس

الإهداء	
شكر وعرفان	
فهرس المحتويات	
قائمة الأشكال	
قائمة الجداول	
مقدمة	 أ.

الفصل الأول : التكامل الاقتصادي والخدمات اللوجستية نظرة العامة

المبحث الأول: التكامل الاقتصادي: دراسة نظرية	 5
المطلب الأول: تعريف والأهداف	 5
المطلب الثاني: أهمية التكامل الاقتصادي	 9
المطلب الثالث: مراحل التكامل الاقتصادي	 10
المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية (مفاهيم ومرتكزات)	 14
المطلب الأول: تعريف والأهداف والأهمية	 14
المطلب الثاني: مؤشر أداء الخدمات اللوجستية	 17
المطلب الثالث: تجارب دولية في مجال الخدمات اللوجستية وعلاقتها بالتكامل الاقتصادي	 19
خلاصة الفصل	 21

الفصل الثاني: التكامل الاقتصادي الأوروبي والخدمات اللوجستية (نظرة تحليلية)

المبحث الأول: الأداء الاقتصادي للتكامل الأوروبي (نظرة عامة)	 24
المطلب الأول: تطور المؤشرات الكلية لتكتل الاتحاد الأوروبي	 24
المطلب الثاني: التوزيع الجغرافي والسلعى للتجارة البينية داخل الاتحاد الأوروبي	 30
المبحث الثاني: دور التكامل الإقتصادي الأوروبي في تطوير الخدمات اللوجستية (نظرة تحليلية)	 32
المطلب الأول: تطور مؤشرات الخدمات اللوجستية الأوروبية	 32
المطلب الثاني: أهمية شبكة النقل الأوروبية في تطوير الخدمات اللوجستية	 35
المطلب الثالث: مساهمة تكنولوجيا المعلومات التسويقية الأوروبية في الخدمات اللوجستية	 39
خلاصة الفصل	 44

الخاتمة	 ج
قائمة المراجع	

قائمة الأشكال

- الشكل رقم: (01) مؤشرات المدخلات والنواتج في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية..... 18
- الشكل 02: تطور معدلات النمو في الاتحاد الاقتصادي والأوروبي للفترة 1999/2009..... 27
- الشكل 03: تغير معدلات البطالة في الاتحاد الأوروبي للفترة (2019/2007)..... 28
- الشكل 04: معدل التضخم في الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2019/2007)..... 28
- الشكل 05: تطور التجارة البينية من التجارة الخارجية الأوروبية خلال الفترة (2015-2000).... 30
- الشكل رقم (06): كفاءة الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي خلال سنة 2016..... 33
- الشكل رقم (07): توزيع هيكل وسائل النقل بين دول الاتحاد الأوروبي هلال سنة 2006..... 36
- الشكل رقم (08): تطور استخدام شبكة النقل الأوروبية خلال الفترة 1970 – 2012..... 36
- الشكل رقم (09): حجم التمويلات التي خصصها الاتحاد الأوروبي لدعم الاستثمار في الموانئ. 38
- الشكل رقم (10)..... 39
- الشكل رقم (11): تطور مؤشر تقارب الأسعار خلال الفترة 1995 - 2010..... 40
- الشكل رقم (12): العلاقة بين حجم التجارة البينية و مؤشر الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي..... 42

قائمة الجداول

- الجدول 01: نسبة التغير في الناتج المحلي الاجمالي خلال الفترة 2007-2018 24
- الجدول 02: أسعار صرف الأورو مقابل العملات الرائدة في نهاية الفترة 2008/2017 26
- الجدول 03: معدلات أسعار الفائدة طويلة الأجل خلال الفترة 2007/2017 26
- الجدول رقم (04): تطور مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2012 – 2018 32
- الجدول رقم (05): حجم المؤسسات الناشطة في مجال الخدمات اللوجستية حسب القطاعات 34
- الجدول رقم (06): تطور مساهمة بعض وسائل النقل في الاتحاد الأوروبي 35
- الجدول رقم (07): نسبة الانخفاض في تكاليف الشحن حسب هيكل شبكة النقل في دول الاتحاد الأوروبي 37
- الجدول رقم (08): نسبة تطور نوعية البنى التحتية لشبكة النقد الأوروبية 37
- الجدول رقم (09): أهم البرامج و التطبيقات التكنولوجية المعتمدة في قطاع الخدمات اللوجستية الأوروبية 39
- الجدول رقم (10): نسبة استخدام شركات النقل للتكنولوجيا في مجال الاتصالات 39
- الجدول رقم (11): مدى اعتماد الأنشطة اللوجستية على تسيير المعلومات 42

مقدمة

مقدمة

يعتبر التكامل الاقتصادي وسيلة هامة لتوليد الدخل وفرص العمل، وزيادة الاستثمار، وتحفيز التحول الهيكلي نحو نماذج اقتصادية أكثر تنوعاً وأوسع نطاقاً. كما تعتبر الخدمات اللوجستية إدارة تدفق الموارد المختلفة كالطاقة والبضائع أو حتى الخدمات البشرية من منطقة الانتاج وحتى تصل إلى المستهلك حيث من الصعب القيام بأية تجارة ونشاط تجاري عالمي دون دعم لوجستي، كما تتضمن الخدمات اللوجستية عدة محاور من ضمنها النقل، والجرد، والتخزين، فبسبب تزايد حدة المنافسة المحلية والدولية، وتشجيع الأسواق بالمنتجات، أدركت الدول والمنظمات أن الوسيلة الفعالة هي زيادة كفاءة الخدمات اللوجستية، فالتكامل الاقتصادي عملية تدريجية مستمرة ومتواصلة يهدف إلى الانتقال من حالة التفكك والتجزئة إلى حالة التعاون والاتحاد فيما بين الدول اذ يقوم على علاقات تبادلية بين مجموعة من الدول، حيث تتراوح درجة هذه العلاقات تبادلية من اسط درجات التعاون والتنسيق، مروراً بالعلاقات الاتحادية لتصل إلى أقصى درجات التكامل الاقتصادي والمتمثلة في بناء الاندماج الاقتصادي التام.

ومن جهة أخرى تعتبر الخدمات اللوجستية مجموعة من الخدمات العامة التي تعمل الجهات الإدارية في المؤسسات بشتى أنواعها على تأمينها بأفضل الطرق المتاحة؛ لضمان سير العمليات والأنشطة بالشكل المطلوب، للوصول إلى الهدف المنشود من خلال اتباع ثلاث مراحل تمثلت في مرحلة الإمداد والتوزيع الداخلي، مرحلة إدارة المواد، مرحلة إدارة التوزيع المادي، كما تهدف بصفة عامة الى تخفيض التكاليف الانتاجية وتلبية جميع متطلبات الافراد لكسب رضائهم واكتساب الميزة التنافسية، وتتم معاينتها من خلال اتباع مؤشرات معينة.

فرضيات البحث:

- الخدمات اللوجستية تساهم في تفعيل التجارة الدولية؛
- تحديد العلاقة بين الخدمات اللوجستية والتكامل الاقتصادي؛

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تحليل العلاقة بين الخدمات اللوجستية والتكامل الاقتصادي ، في تحسين أدائها يساهم في تحسين النشاط التجاري سواء من ناحية الصادرات أو الواردات.

منهج البحث:

يعتمد هذا البحث على تحليل العلاقة بين التكتلات الاقتصادية والخدمات اللوجستية و الصادرات ، لذلك تم الاعتماد على المنهج الوصفي المتضمن وصف مختلف الجوانب. أهمية البحث:

تكمن الأهمية هذه الدراسة في تحديد الدور الذي تلعبه فهم التكتلات الاقتصادية في الاتحاد الأوربي في تفعيل الخدمات اللوجستية الخدمات اللوجستية والتكتلات الاقتصادية.

إشكالية الدراسة:

- كيف تساهم التكتلات الاقتصادية في الاتحاد لأوروبي في تفعيل الخدمات اللوجستية؟
خطة الدراسة:

تتكون هذه الدراسة من فصلين:

الفصل الأول: ادبيات والنظرية للتكامل الاقتصادي والخدمات اللوجستية.

المبحث الأول: التكامل الاقتصادي دراسة النظرية.

المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية (مفاهيم ومرتكزات)

الفصل الثاني: التكامل الاقتصادي الأوروبي والخدمات اللوجستية(نظرة تحليلية)

المبحث الأول: الأداء الاقتصادي للتكامل الأوروبي (نظرة عامة)

المبحث الثاني: دور التكامل الاقتصادي الأوروبي في تطوير الخدمات (نظرة تحليلية).

حيث قسما كل مبحث الى مطالب.

الفصل الأول: التكامل
الاقتصادي والخدمات
الوجستية نظرة العامة

تمهيد

في ظل ما يشهده عالم اليوم، من اتجاه جديد في العلاقات الاقتصادية التي أصبحت تُميز الاقتصاد العالمي، من اتجاه نحو التكامل، وزيادة الترابط، والتشابك بين اقتصاديات تتمثل في الاتجاه نحو تشكيل تكتلات اقتصادية إقليمية، واحتلت هذه الظاهرة مكانة بارزة في الأدبيات الاقتصادية، حيث شهد العالم مؤخرًا نشاطًا واسع النطاق على صعيد تكوين التكتلات الاقتصادية الإقليمية، سواء في إطار ثنائي أو شبه إقليمي أو إقليمي.

كما تعتبر الخدمات اللوجستية إدارة تدفق الموارد المختلفة كالطاقة والبضائع أو حتى الخدمات البشرية من منطقة الانتاج وحتى تصل إلى المستهلك حيث إنه من الصعب القيام بأية تجارة ونشاط تجاري عالمي لنقل البضائع والموارد المختلفة دون دعم لوجستي احترافي، هذا وتتضمن الخدمات اللوجستية عدة محاور من ضمنها النقل، والجرد، والتخزين، وبالتالي فتلعب دورًا رئيسيًا في تعزيز ودعم النمو الاقتصادي داخل الدولة، فتحسين أدائها يساهم في تحسن النشاط التجاري سواء من ناحية الصادرات أو الواردات، ومن ثم الميزان التجاري والأداء الاقتصادي ككل.

نقوم من خلال هذا الفصل بالتعرف على التكامل الاقتصادي والخدمات اللوجستية من خلال التطرق إلى عرض مختلف الأدبيات النظرية التي تتعلق بكل منهما على حدى.

المبحث الأول: التكامل الاقتصادي: دراسة نظرية

يشكل التكامل الاقتصادي وسيلة هامة لتوليد الدخل وفرص العمل، وزيادة الاستثمار، وتحفيز التحول الهيكلي نحو نماذج اقتصادية أكثر تنوعاً وأوسع نطاقاً.

المطلب الأول: تعريف والأهداف

نتطرق من خلال هذا المطلب إلى تعريف التكامل الاقتصادي، والأهداف التي يسعى إلى تحقيقها.

أولاً: تعريف التكامل الاقتصادي

اختلف الاقتصاديون حول تحديد مفهوم التكامل الاقتصادي، فاستخدمت مصطلحات عديدة للتعبير عن التكامل الاقتصادي فالبعض استعمل مصطلح الاندماج وآخرون استخدموا مصطلحات أخرى كالتعاون، ويرجع هذا الاختلاف إلى نوعية التكامل الاقتصادي ودرجته هل هو جزئي أو كلي، أو هل هو بين دولتين على شكل اتفاقيات ثنائية أو بين مجموعة من الدول على شكل تكامل إقليمي¹.

وبصفة عامة فإن التكامل الاقتصادي يعرف على أنه تجمع بين مجموعة من الدول المتجانسة اقتصادياً وجغرافياً وتاريخياً وثقافياً واجتماعياً والتي تجمعها مجموعة من المصالح الاقتصادية المشتركة بهدف تعظيم تلك المصالح وزيادة التجارة الدولية البينية لتحقيق أكبر عائد ممكن من التبادل فيما بينها ومن ثم الوصول إلى أقصى درجة من الرفاهية الاقتصادية لشعوب تلك الدول².

في حين يرى "جون بيندر" أن التكامل الاقتصادي يشمل كلا من إزالة التمييز بين الفاعلين الاقتصاديين المنتمين لمنطقة التكامل، وصياغة وتطبيق سياسات موحدة بالقدر الذي يضمن تحقيق الأهداف الاقتصادية المرجوة³.

يعرف "بيلا بلاسا" التكامل الاقتصادي على أنه عملية وحالة في آن واحد، والمراد بالعملية هو أنه ينطوي على الإجراءات والتدابير والوسائل التي تستخدم في العملية التكاملية، والتي تؤدي إلى إلغاء التمييز بين الوحدات المنتمية إلى دول قومية مختلفة، وإذا نظرنا إليه على أنه حالة فإنه يتمثل في زوال مختلف صور التفرقة بين الاقتصاديات القومية للدول الأطراف⁴.

¹ طلال زغبة، عباس فرحات، السوق العربية المشتركة كخيار استراتيجي للتغلب على معوقات التجارة العربية البينية في عصر التكتلات الاقتصادية، ورقة مقدمة للمشاركة في المنتدى الدولي الثاني حول " واقع التكتلات الاقتصادية زمن الأزمات"، المركز الجامعي الوادي، يومي 27/26 فيفري 2012، ص 7.

² عبد الحميد عبد المطلب، اقتصاديات المشاركة الدولية " من التكتلات الاقتصادية حتى الكويز"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 21.

³ بوكساني رشيد، ديبش أحمد، مقومات ومعوقات التكامل الاقتصادي المغربي، الندوة العلمية الدولية حول: "التكامل الاقتصادي العربي كآلية لتحسين وتفعيل الشراكة العربية-الأوروبية"، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، 8-9 ماي 2004، ص 2.

⁴ بيلا بلاسا، "نظرية التكامل الاقتصادي"، ترجمة رشيد البراوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964، ص 10.

من جهته قدم "ميردال GUNNAR MYRDAL" الذي ينظر إلى عملية تحرير التجارة الخارجية على أنها تحقق تعادلا في أسعار عناصر الإنتاج من ناحية، أو تحرير انتقال عناصر الإنتاج من ناحية أخرى، أو كلا من العنصرين السابقين من جهة ثالثة، مفهوما أكثر اتساعا وعمومية للتكامل الاقتصادي يرى فيه "ضرورة أن تكون عملية إلغاء الحواجز متزامنة مع حرية انتقال عوامل الإنتاج، بما فيها الانتقال الاجتماعي على المستوى الدولي أو على المستوى الإقليمي"¹.

ويميز الهولندي "جان تينبرجن" بين نوعين من التكامل، السلبي والإيجابي. فيشير التكامل في جانبه السلبي إلى الامتناع عن اتخاذ إجراءات تعوق توثيق الصلات بين الدول الساعية إلى إقامة تكامل فيما بينها وضرورة ترك الحرية لحركة التدفقات الاقتصادية لتعمل وفق القواعد الاقتصادية البحثية، أما الناحية الإيجابية منه فتشير إلى الاتفاق على إجراءات تستهدف التأثير على حركة التدفقات الاقتصادية سعيا إلى إقامة حالة جديدة تختلف عما هو قائم².

ويوضح "فان سرجيه" أن التكامل الاقتصادي قرار يتخذ بحرية بواسطة دولتين أو أكثر يؤدي إلى مزج اقتصادياتها تدريجيا أو في الحال، وهذا القرار يتضمن حدا أدنى من التنسيق في السياسات الاقتصادية للدول الأعضاء، بمعنى إزالة كل القيود الحالية في العلاقات التجارية، بل وعدم وضع قيود جديدة. في هذا الإطار أيضا يراه البعض أنه عبارة عن كافة الإجراءات التي تتفق عليها دولتان أو أكثر لإزالة القيود على حركة التجارة وعناصر الإنتاج فيما بينها، وللتنسيق بين مختلف سياساتها الاقتصادية بغية تحقيق معدل نمو مرتفع³.

ويعرف "آرنست هاس" التكامل الاقتصادي بأنه عملية تنسيق العناصر الاقتصادية بمختلف أنواعها سواء كانت كلية أو جزئية بحسب المصلحة، وذلك ضمن تجمع اقتصادي تشكله الدول وتنشئ له مؤسسات فوق وطنية تحاول أن تخضع لتوجيهاتها وتطبق قراراتها لتحقيق أكبر قدر من المصلحة المشتركة، وقد يتطور التكامل الاقتصادي ليؤدي إلى قيام اتحاد سياسي تام بين الدول قيد التكامل⁴.

إنّ التكامل الاقتصادي ليس مجرد ظاهرة اقتصادية عرفها الاقتصاد العالمي بوسع. هو توجه أصيل ودائم تسعى دول العالم باختلاف مستوياتها وحجم مواردها وتباين دوافعها إلى تحقيقه، تتمثل أهداف التكامل الاقتصادي في⁵:

1. الحصول على مزايا الإنتاج الكبير.
2. تيسير الاستفادة من مهارات الفنيين والأيدي العاملة بصورة أفضل على نطاق واسع.
3. تسهيل عملية التنمية الاقتصادية.

¹ زايري بلقاسم، تحليل إمكانيات التكامل العربي الإقليمي في ضوء نظريات التكامل الاقتصادي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 6، العدد 1، 2009، ص 58.

² محمد محمود الإمام، التكامل الاقتصادي الإقليمي بين النظرية والتطبيق، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 2000، ص 39.

³ بجاوي سهام، الاستثمارات العربية البيئية ومساهمتها في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2005، ص 117.

⁴ خليفة مراد، التكامل الاقتصادي العربي على ضوء الأطروحات النظرية والمرجعية والقانونية، رسالة ماجستير في القانون الدولي، جامعة باتنة، 2006، ص 42.

⁵ حامد عبيد حداد، التكامل الاقتصادي والتنسيق الصناعي العربي - دراسة تحليلية -، مجلة كلية الآداب، العدد 99، جامعة بغداد، العراق، 2010، ص 643.

4. التكامل الاقتصادي يؤدي إلى تنوع الإنتاج بطريقة اقتصادية، وهذا قد يحمي اقتصاديات الدول الأعضاء من بعض الانتكاسات والتقلبات والسياسات الأجنبية.
 5. رفع مستوى رفاهية المواطنين.
 6. التقليل من الاعتماد على الخارج.
- ويهدف التكامل الاقتصادي إلى تحقيق أهداف عديدة - ليست اقتصادية بحتة- بل قد تكون سياسية، اجتماعية وعسكرية، ويمكن أن نوجز أهم تلك الأهداف فيما يلي:
1. **الأهداف الاقتصادية:** تتعدد الأهداف الاقتصادية للتكامل الاقتصادي لذا سنكتفي بذكر البعض منها¹:
 - الحصول على مزايا الإنتاج الكبير لأنّ اتساع حجم السوق يوجه الاستثمارات توجيهاً اقتصادياً سليماً؛
 - تيسير الاستفادة من مهارات الفنيين والأيدي العاملة بصورة أفضل على نطاق واسع حيث من المفروض أنّ التكامل يؤدي إلى تقسيم العمل الفني والوظيفي؛
 - تسهيل عملية التنمية الاقتصادية لأنّ اتساع حجم السوق ووفرة عنصر العمل يساهمان في إيجاد فرصاً جديدة تعمل على النهوض بالإنتاج والاستثمار والدخل والتشغيل؛
 - رفع مستوى الرفاهية لدى المواطنين، وذلك بتوفير السلع الاستهلاكية بأسعار منخفضة نتيجة لإزالة الرسوم الجمركية من جهة وتخفيض تكاليف الإنتاج الناتجة عن توسيع رقعة الإنتاج من جهة أخرى؛
 - التقليل من الاعتماد على الخارج وهذا ما يؤدي إلى محدودية التأثير بالتقلبات الاقتصادية والسياسية التي تحدث في المجتمعات خارج المنطقة؛
 - **وضع خطط سياسية:** تسمح بتعبئة الموارد الاقتصادية مما يؤدي إلى تفادي الاختناقات التي كثيراً ما تعترض تنفيذ المشروعات بصفة فردية؛
 - يهدف التكامل إلى تقوية موقف الدول الأعضاء في السوق العالمية، ويزيد من قوة المساومة لديها، وذلك لأنّ التكامل الاقتصادي يؤدي إلى تحكم الدول الأعضاء مجتمعة في نسبة لا بأس بها من التجارة الدولية، تكون في العادة أكبر من تلك التي تتحكم فيها كل دولة على حدى، كما يعمل التكامل على تحسين معدل التبادل الدولي، نتيجة تحسن أو زيادة قوة المساومة لديها، وبالتالي تستطيع استيراد السلع الأجنبية بأسعار أقل، وتصدير السلع المحلية بأسعار أعلى مما لو كانت عليه كل دولة عضو منفردة.
 2. **الأهداف السياسية¹:** إذاً لا يقتصر التكامل الاقتصادي على تحقيق الأهداف الاقتصادية فقط، بل يتعداه إلى ما هو أبعد من ذلك وهو تحقيق الأهداف السياسية ومن بينها نذكر:

¹ إكرام عبد الرحيم، التحديات المستقبلية للتكامل الاقتصادي العربي (العولمة والتكتلات الإقليمية البديلة)، مكتبة مدبولي، ط1، 2002م، مصر، ص52. بتصرف

- تحقيق الأمن القومي والسلام وتقليص الاحتكاكات بين الدول المتجاورة، والتي كانت من قبل تُكَنّ لبعضها البعض العداء، حيث أنّ تطبيق الاتفاقيات التجارية في إطار التكامل، يحد من ذلك العداء ويسود بذلك نوعاً من السلم ما بين تلك الدول، وهذا ما أكّده وزير الخارجية الأمريكي "كورديل هال" للفترة 1943م إلى 1944م حيث أعلن قائلاً: "إذا استطعنا زيادة عمليات التبادل التجاري بين الأمم، عن طريق التجارة المخفضة للحواجز الجمركية وإزالة العوائق غير الطبيعية للتجارة، سنكون قد قطعنا شوطاً طويلاً نحو إزالة الحرب نفسها" كما أكّد أنّ الحرب العالمية الثانية لم تندلع بين الولايات المتحدة الأمريكية وأي دولة تمّ إبرام اتفاقيات تجارية معها باستثناءات قليلة؛

- قد يكون الهدف من وراء تكوين تكامل اقتصادي رغبة دولة ما في السيطرة السياسية على بعض الدول الأخرى الأقل نمواً اقتصادياً، والراغبة في تطوير اقتصادها، فتقنعها بإقامة تكامل بشرط أن تطبق هذه الأخيرة نظاماً اقتصادياً وسياسياً معيناً، أو محاولة تلك الدولة إدخال تلك الدول في تنظيمات سياسية، وهو ما حدث في القرن التاسع عشر حيث نادي السياسي البريطاني "ريتشارد كوبدن" بالحاح على أن تتاجر بريطانيا بحرية مع جيرانها لتقنعهم بميزات التجارة الحرة لإدخالهم أكثر في عصبية الأمم.

- وقد يكون الهدف من وراء التكامل الاقتصادي بناء تكامل سياسي ما بين الدول، وهو بمثابة تمهيد للطريق للوحدة السياسية، كما قد يكون الهدف هو إرساء أسس الديمقراطية في الدول الأعضاء وإجراء بعض الإصلاحات السياسية فيها.

3. الأهداف العسكرية: وقد يكون الهدف من وراء التكامل الاقتصادي الرغبة في تكوين وحدة عسكرية بين الدول الداخلة فيه لمواجهة العالم الخارجي، ومن أمثلة ذلك ما نادى به بعض المفكرين الأوروبيين بعد الحرب العالمية الثانية من تكوين اتحاد أوروبي بقصد تقوية اقتصاديات أوروبا حتى تُكوّن وحدة لها قوتها السياسية والعسكرية فتقف بذلك بين المعسكرين الأمريكي والروسي ولاتساق أهدافهما مما قد يقوي فرص السلم العالمي . إذاً أصبح النظر إلى التكامل الاقتصادي على أنّه أداة تستطيع بمقتضاها الدولة أن تؤمّن نفسها ضد احتمالات الغزو الخارجي، ولذلك تلجأ الدولة الكبيرة أو الصغيرة منها، على التكامل الاقتصادي الذي يمكنها من الحصول على المعونات الخارجية العسكرية والحربية، كما يمكنها أيضاً من إقامة قواعد عسكرية داخل أراضي الدول الأعضاء².

4. الأهداف الاجتماعية: تتمثل الأهداف الاجتماعية للتكامل الاقتصادي في رفع المستوى العلمي والثقافي لمواطني دولة معينة، نتيجة دخولها في نموذج تكاملي مع دولة أكثر تقدماً منها، كما يؤدي التكامل إلى تضافر الجهود المالية والعلمية والبشرية، وتستخيرها في البحث والتطوير الذي يشمل جميع جوانب الحياة، بما يحقق مصلحة شعوب هذه الدول، كما يعمل على إعادة توزيع السكان في الدولة المعنية بالتكامل، فينتقل السكان من المناطق الأكثر اكتظاظاً إلى المناطق الأقل سكاناً، ويؤدي أيضاً إلى حل المشكلات التي لا تعنى بها دولة بمفردها بل هي مشكلات مطروحة على المستوى العالمي، مثل المشكلات البيئية،

¹ بوزيدي قدور، التكامل الاقتصادي العربي (معوقات وآفاق)، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، جامعة الجزائر، 1999، ص 37.

² بن ناصر مجّيد، المشاريع العربية المشتركة ودورها في تعزيز التكامل الاقتصادي العربي، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2007/2008، ص 12، 13.

وهذا ما حدث على مستوى الاتحاد الأوروبي من خلال الدول ذات المستويات العليا مثل الدانمارك وألمانيا وهولندا، التي تصدر قواعد لكل الأعضاء في الاتحاد، خاصة بحماية البيئة وتلزمها بتنفيذه¹.

المطلب الثاني: أهمية التكامل الاقتصادي

تكتسي التكتلات الاقتصادية الإقليمية أهمية بالغة في عالمنا المعاصر، لأنها تمكن من تحقيق الكثير من المكاسب، وتتجلى أهمية التكامل الاقتصادي فيما يلي²:

أولاً : إن التكامل يؤدي إلى إلغاء القيود على حركة السلع والأشخاص ورؤوس الأموال فيما بين الدول، مع قيامه بالتنسيق بين سياساتها الاقتصادية لإزالة التمييز الذي ربما يكون راجعاً إلى الاختلافات في تلك السياسات.

ثانياً: إن التكامل يجعل التنمية الاقتصادية ويرفع من مستوى معيشة السكان في الدول الأعضاء حتى ولو تطلب ذلك خلق وحدة اقتصادية وسياسية تجارتها الخارجية بمثابة تجارة داخلية بين أجزاء الاقتصاد الموحد.

ثالثاً: يؤدي التكامل الاقتصادي إلى زيادة معدلات الاستثمار الذي هو محرك أساسي للتنمية.

رابعاً: يؤدي التكامل الاقتصادي إلى القضاء على التمييز القائم بين الاقتصاديات القومية.

خامساً: إن التكامل الاقتصادي ضرورة حتمية لا يمكن التفكير في تنمية اقتصادية في الدولة المتخلفة دونها، حتى وإن كان هناك اختلاف في نظمها السياسية، الاقتصادية والاجتماعية.

سادساً: يساهم التكامل الاقتصادي في زيادة معدلات التبادل التجاري في الدول الأعضاء، كما يؤدي إلى زيادة القوة التفاوضية لأنه كلما زاد عدد الأعضاء كلما كانت هناك قوة تفاوضية أفضل مع الدول الأخرى ومن ثم حجم تجارتها مع العالم الخارجي ستكون في وضع أفضل، أي أن التكامل الاقتصادي يحسن معدل التبادل.

سابعاً: تظهر أهمية التكامل الاقتصادي من خلال تحقيق الوفرة الاقتصادية نتيجة اتساع نطاق السوق الذي يؤدي إلى زيادة الطلب على منتجات المشروعات ذات المرونة الموجبة مما يمكن بدوره من استغلال أكبر طاقة إنتاجية ممكنة بهذه المشروعات، ومن ثم يؤدي إلى زيادة.

ثامناً: تحقيق الوفرة الخارجية نتيجة انتقال عناصر الإنتاج بحرية وبدون قيود بين دول المجموعة مما يؤدي إلى انخفاض التكاليف لمعظم المشروعات نتيجة الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة، وتعتبر هذه الوفرة من أهم المكاسب التي تعظم أهمية التكامل الاقتصادي.

¹ بن ناصر مجّد، المرجع السابق، ص 14.

² خاطر أسمىهان، دور التكامل الاقتصادي في تفعيل الاستثمار الأجنبي المباشر - دراسة حالة دول مجلس التعاون الخليجي -، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص: اقتصاد دولي، جامعة مجّد خيضر، بسكرة، 2012/2013، ص 4، 5.

تاسعاً: يساعد التكامل الاقتصادي على زيادة المنافسة بين مختلف المشروعات القائمة ومختلف عناصر الإنتاج في الدول الأعضاء، الأمر الذي يؤدي إلى انسحاب المنتجين ذوي الكفاءة الأقل وبالتالي الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية وزيادة الرفاهية للمستهلكين.

وعليه فإن التكامل الاقتصادي ينطوي على أهمية كبيرة مما جعله ملاذ الكثير من الدول التي تسعى وتطمح لتبوء مكانة أفضل في المجتمع الدولي.

المطلب الثالث: مراحل التكامل الاقتصادي

أولاً: منطقة التجارة التفضيلية (PTA):

من أجل تنشيط التبادل التجاري بين دولتين أو أكثر، تقوم هذه الأخيرة بإقامة منطقة تجارة تفضيلية والتي نعني بها اتفاقيات تجارية تتم بين مجموعة من الدول، تهدف إلى تخفيض العوائق التجارية سواء كانت جمركية أو غير جمركية على الواردات التي تتم بينهما دون إلغائها كلية، مع الحفاظ أو الزيادة من العوائق على السلع المستوردة من الدول غير الأعضاء، وتسمى أيضاً بمنطقة التفضيل الجمركي ومن أمثلة هذا النوع من الاتفاقيات التجارية التفضيلية العوائق التي فرضتها الدول الأوروبية على وارداتها من الدول النامية¹، وسمي بـ "نظام تفضيل الكومنولث" الذي أقامته بريطانيا وشركاؤها (أو بالأحرى مستعمراتها والبلدان التابعة لها) من بلدان الكومنولث البريطاني عام 1932 وخفضت بموجبه البلدان المشاركة فيه معدلات تعريفاتها على التجارة فيما بينها، ولكنها احتفظت بمعدلات تعريفات أعلى على الواردات من البلدان الأخرى².

ثانياً: منطقة التجارة الحرة

هي تجمع اقتصادي بين مجموعة من الدول، يتم بموجبه تحرير التجارة فيما بين هذه الدول من كافة الحواجز الجمركية والقيود الأخرى على التجارة³.

وهي منطقة تقوم فيها الدول الأعضاء بإزالة العوائق التجارية بينها ولكنها تترك الحرية لكل بلد عضو في أن يفرض سياسته التجارية الخاصة به بالنسبة إلى الدول الأخرى، وبذلك يوافق الأعضاء على قواعد المنشأ التي تقرر أنه إذا كانت السلعة المصنعة في بلد عضو فإنها تمر عبر حدودهم بدون رسوم جمركية أما إذا كانت مستوردة من خارج منطقة التجارة الحرة فإنها تخضع لرسوم جمركية عندما تعبر الحدود داخل منطقة التجارة الحرة، وتعرف مناطق التجارة الحرة بأنها إتحاد جمركي ناقص فهي تشبهه من حيث كونها تعمل على إلغاء القيود الجمركية الداخلية بين دول المنطقة الحرة وتختلف عنه في كون أعضائها غير ملزمين بتوحيد

¹ سامي عفيفي حاتم، "التجارة الخارجية بين التنظيم والتنظيم"، ط2، ج2، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1994، ص286.

² القزويني علي، "التكامل الاقتصادي الدولي والإقليمي في ظل العولمة"، الجزء الأول، منشورات أكاديمية الدراسات العليا، ليبيا، 2004، ص243.

³ حسين عمر، التكامل الاقتصادي أنشودة العالم المعاصر، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1998، ط1، ص29.

رسومهم الجمركية الخارجية، بل تحتفظ كل منها برسومها الخاصة واستقلالها الجمركي بالنسبة للغير، وتعتبر منطقة التجارة الحرة أساس لإقامة تجمع اقتصادي يساهم في دعم القدرة التنافسية للدول الأعضاء في مواجهة التكتلات الاقتصادية الأخرى كما تهدف إلى دفع عجلة التنمية، وذلك من خلال السماح بحرية انتقال السلع والخدمات داخل منطقة بلا قيود مما يؤدي إلى الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية في هذه الدول بالإضافة إلى مساهمتها في دعم الاستثمار الوطني وخلق فرص العمل داخل المنطقة، والمشكلة الرئيسية التي تواجه مناطق التجارة الحرة عادة هي مشكلة إعادة التصدير وما يتولد عنها من احتمالات انحراف التجارة عن طرقها الطبيعية داخل نطاق المنطقة، خاصة كلما كان هناك تباين ملحوظ، في الرسوم الجمركية الخارجية لدول الأعضاء في المنطقة إلى اشتداد عمليات إعادة التصدير فتتسرب بعض المنتجات الأجنبية المنشأ إلى داخل المنطقة. وأول منطقة مهمة للتجارة الحرة في العصر الحديث هي منطقة التجارة الحرة (EFTA) التي تكونت في 1960 بواسطة مجموعة من الدول الأوروبية التي لم تكن مستعدة للانضمام إلى السوق المشتركة، وخوفاً من حرمانها من مكاسب التجارة في أوروبا قامت بإنشاء هذه المنطقة، وذلك بإزالة كافة الرسوم الجمركية على التجارة، وهناك اتفاقيات أخرى وقعت في إطار مناطق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) التي بدأت رسمياً في بداية 1994 وتضم حالياً من كل الولايات المتحدة الأمريكية وكندا المكسيك بالإضافة إلى منطقة التجارة الحرة لدول جنوب شرق آسيا ودول مجلس التعاون الخليج¹.

ثالثاً: الإتحاد الجمركي

إن الإتحاد الجمركي هي المرحلة الثالثة من مراحل التكامل، إذ يتطلب قيامه نوعين من الإجراءات وهما:

- 1- أولهما أن يتم إلغاء وإزالة جميع التعريفات الجمركية والكمية وغيرها من القيود المفروضة على التجارة بين الدول الأعضاء، وذلك في المرحلة السابقة ألا وهي مرحلة إقامة منطقة التجارة الحرة؛
- 2- ثانيها وضع تعريفات جمركية خارجية مشتركة، وذلك في ما يتعلق بالتجارة الخارجية أي على واردات الدول خارج الإتحاد الجمركي غير المشاركة فيه².

كما أن الدول الأعضاء في الإتحاد الجمركي ليس لها الحرية في عقد اتفاقيات تجارية مع الدول الخارجية عن الإتحاد أو حتى تجديد الاتفاقيات المعقودة مع هذه الدول، والهدف من ذلك هو الحرص على فعالية التعريفات الجمركية الموحدة وزيادة المركز التنافسي لهذه الدول، وفي غالب الأحوال تكون الاتحادات الجمركية أكثر كفاءة من درجات التكامل الاقتصادي، وتسمح بالتكامل بين الأسواق بدرجة أكبر ولكنها أيضاً تحتاج إلى تنظيم أكثر ووضع قيود أوثق على سياسات وسيادات الدول الأعضاء، فالإتحاد الجمركي يتشكل من أربع مكونات رئيسية هي:

- 1- وحدة القانون الجمركي بين الدول الأعضاء ووحدة التعريفات الجمركية؛
- 2- وحدة تداول السلع بين الدول الأعضاء؛

¹ آسيا الوافي، التكتلات الاقتصادية الإقليمية وحرية التجارة في إطار المنظمة العالمية للتجارة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص اقتصاد دولي، جامعة باتنة، 2007/2006، ص 25-26.

² عمر حسين، المرجع السابق، ص 43.

3- وحدة الحدود الجمركية والإقليم الجمركي بالنسبة لبقية دول العالم غير الأعضاء في الاتحاد؛

4- توزيع حصيلة الرسوم الجمركية المفروضة على واردات الدول الأعضاء من العالم الخارجي حسب معادلة يتفق عليها، وتتولى توزيع الأنصبة بين الدول الأعضاء¹.

ويعتبر الإتحاد الجمركي أكثر درجات التكامل الاقتصادي تعقيدا، لاحتوائه على ترتيبات تنطوي على الكثير من التنسيق في وضع القرارات إدارة معقدة بغية إنشاء الإتحاد والإشراف عليه، وكثيرا ما يعتبر الإتحاد الجمركي مؤشرا على أن الدول الأعضاء تنوي إتباع سياسة تكامل بدلا من مجرد تعاون، ومن الأمثلة البارزة للاتحادات الجمركية نذكر الإتحاد الجمركي الذي قام بين لكسمبورغ وبلجيكا سنة 1922 مع انضمام هولندا إلى هذا الإتحاد سنة 1947 ودخل حيز التنفيذ سنة 1948، ويسمى بإتحاد "البنيلوكس" الذي يعتبر أول تجربة رائدة في مشروع التكامل الاقتصادي².

رابعا: السوق المشتركة

وتمثل درجة أعلى وأكثر تطورا في تحقيق التكامل الاقتصادي من الدرجات السابقة، حيث لا يكتفي بحرية انتقال السلع بين مجموعة الدول المتكاملة وتوحيد رسومها الجمركية إزاء العالم الخارجي، بل أن التكامل يمتد ليشمل حرية انتقال عناصر الإنتاج المختلفة سواء اتصل الأمر بالعمل أو برأس المال، ففي هذه المرحلة يتم دمج أسواق السلع والخدمات ودمج أسواق عناصر الإنتاج وبالتالي تصبح المنطقة التكاملية عبارة عن سوق واحدة، مما يؤدي إلى مضاعفة فرص الاستثمار وزيادة كفاءة استخدام عناصر الإنتاج، من شأنه أن يجذب كلا من رأس المال والعمل الماهر نحو الأقاليم المتقدمة في الاتحاد، كذلك فإن حرية انتقال المنتجات تقيد الصناعات القوية على حساب الصناعات الناشئة خاصة إذا كانت هذه الأخيرة في الأقاليم الفقيرة وما يترتب عنها من زيادة مدى التفاوت في مستويات المعيشية بين هذه الأقاليم وتعتبر الأسواق المشتركة خطوة هامة للوصول إلى وحدة اقتصادية وسياسية كاملة ذات طبيعة فيدرالية، ومن الأمثلة البارزة للسوق المشتركة نجد. "السوق الأوروبية المشتركة" التي أنشئت بمقتضى معاهدة روما التي تم التوقيع عليها سنة 1957³.

خامسا: الاتحاد الاقتصادي

يعد الاتحاد الاقتصادي صورة أرقى من صور التكامل الاقتصادي عن السوق المشتركة، حيث يتضمن، إضافة إلى إلغاء الرسوم الجمركية والقيود الأخرى على انتقال السلع وعناصر الإنتاج بين الدول الأعضاء، درجة من التنسيق بين السياسات

¹ رميدي عبد الوهاب، "التكتلات الاقتصادية الإقليمية في عصر العولمة وتفعيل التكامل الاقتصادي في الدول النامية - دراسة تجارب مختلفة-" أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2006/2007، ص 12.

² إلياس حناش، واقع وآفاق التكامل الاقتصادي العربي في ظل اقتصاد المعرفة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة مسيلة، 2017-2018، ص 26-27.

³ كفية قسومري، التكامل الاقتصادي والإتحاد الأوروبي كأداة لتدعيم الاستقرار الاقتصادي، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية واقتصاد دولي، جامعة بسكرة، 2015-2016، ص 12.

الاقتصادية الوطنية، سواء كانت سياسات مالية، نقدية، زراعية أو صناعية، وهذا بغرض إزالة التمييز الذي يرجع إلى الاختلاف في تلك السياسات¹.

سادسا: الاتحاد النقدي

قيام التجارة وتحويل رؤوس الأموال بين الدول المتكاملة يتوقف على إمكانية تحويل العملات للدول المشتركة، فتقوم هذه الأخيرة بتنسيق السياسات النقدية والمصرفية فيما بينها، أي بالإضافة إلى انتقال عناصر الإنتاج بدون قيود بين الدول الأعضاء وتحرير تجارتها السلعية فإن الاختلاف في العملات الوطنية لهذه الدول قد يؤدي إلى عدم تحقيق أهداف الدرجات السالفة الذكر، فيتم هنا إدراج كافة الصيغ والترتيبات التي من شأنها التخفيف من العقبات النقدية التي تعرقل انسياب السلع وعناصر الإنتاج بين الدول، ويقوم عمل هذا الاتحاد على تثبيت أسعار الصرف بين عملات الدول المتحدة وإنشاء وحدة نقدية موحدة، وإطلاق حرية التحويل الخارجي لتشجيع التبادل التجاري والاستثماري، وزيادة التخصص الإقليمي والتكامل بين اقتصاديات دول الاتحاد، من الأمثلة البارزة لهذه الدرجة من التكامل هو الاتحاد النقدي الأوروبي "منطقة اليورو"².

سابعا: الاندماج الاقتصادي

يمثل الاندماج الاقتصادي أقوى صور التكامل الاقتصادي على الإطلاق، يطلق عليه أيضا الاتحاد الاقتصادي التام أو الوحدة الاقتصادية، فهو تنظيم يتعدى تحرير المبادلات التجارية إلى تحرير حركة الأشخاص ورؤوس الأموال وإنشاء المشروعات، وذلك بغرض إقامة هيكل اقتصادي متكامل مصيره توحيد شتى السياسات الاقتصادية والمالية، بحيث تتحقق في المستقبل وحدة اقتصادية تضم شتى الأقاليم³.

¹ كامل بكري، التكامل الاقتصادي، المكتبة العربية الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 1984، ص 28.

² رميدي عبد الوهاب، المرجع السابق، ص 14.

³ عادل أحمد حشيش، أسامة محمد الفولي، مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، القاهرة: دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998، ص 41.

المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية (مفاهيم ومرتكزات)

تعتبر الخدمات اللوجستية مجموعة من الخدمات العامة التي تعمل الجهات الإدارية في المؤسسات بشتى أنواعها على تأمينها بأفضل الطرق المتاحة؛ لضمان سير العمليات والأنشطة بالشكل المطلوب، للوصول إلى الهدف المنشود.

المطلب الأول: تعريف والأهداف والأهمية

نتعرف من خلال هذا المطلب على أهم التعاريف التي جاءت لتوضيح الخدمات اللوجستية، إضافة إلى التطرق إلى أهدافها والأهمية المرجوة منها.

أولاً: تعريف الخدمات اللوجستية

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

عرف مجلس إدارة السوقيات (منظمة تجارية تأسست بالولايات المتحدة الأمريكية) الخدمات اللوجستية بأنها "عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين الضروري المؤثر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك من أجل إرضاء متطلبات المستهلك".

بينما عرفها معجم أكسفورد بأنها " فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائط"¹. وعليه فإن الخدمات اللوجستية هي " فن وعلم إدارة تدفق البضائع والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى الأفراد من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق، ومن المستحيل إنجاز أي عملية تجارية دولية سواء تعلق الأمر بالاستيراد أو التصدير دون دعم لوجستي"².

ويشير مفهوم الخدمات اللوجستية كذلك إلى: العمل الإداري المرتبط بالتخطيط الاستراتيجي لأنشطة المؤسسة وتوجيهها والرقابة عليها في برامج تستهدف تحقيق الربح من جهة، ومن جهة ثانية تحقيق الإشباع للمستهلك من خلال العمل على توحيد كل الخدمات (إنتاج، تمويل، تسويق...) في نظام عمل موحد³، ويتضمن هذا المفهوم ما يلي:

— خلافا لبعض الخدمات كالإنتاج والتسويق فإن الخدمات اللوجستية تعد نشاط إنساني؛

¹ الغرفة الشرقية، نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، 2009، ص 2، 3.

² خلاط كيجل محمد أمين، تيمواي عبد المجيد، أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نموذج بازل خلال الفترة (2010-2018)، جامعة غرداية، 2022، ص 96.

³ علي فلاح الزعبي، زكرياء أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية: مدخل التوزيع والإمداد، دار المسيرة للطباعة والنشر، ط2، عمان، الأردن، 2019، ص 29.

- أن الخدمات اللوجستية تستهدف تسهيل عملية التبادل سواء جرى التبادل لصفقة واحدة أو عدة صفقات؛

- أن التبادل لا يقتصر فقط على السلع وإنما قد يشمل الخدمات أيضا، وقد تكون المبادرة في عملية التبادل من خلال المشتري أين ينزل للسوق بحثا عن السلعة، وقد تكون من طرف البائع حين ينزل للسوق باحثا عن مشتري لسلعته.

وترتبط الخدمات اللوجستية بضمان التوريد المادي للمواد الخام والأجزاء تحت الصنع ومتطلبات العملية الإنتاجية إلى أماكن الإنتاج، ثم التوزيع المادي للمنتجات النهائية إلى المستهلك أو المستخدم في الأسواق المستهدفة، فهي بذلك تشتمل على ثلاثة مراحل كما يلي¹:

- **مرحلة الإمداد والتوزيع الداخلي:** وتتضمن مختلف الخدمات المسؤولة عن تدبير وتحريك المواد الخام ومستلزمات الإنتاج من الموردين إلى المؤسسة لتلبية متطلبات العملية الإنتاجية.

- **مرحلة إدارة المواد:** وتشمل الخدمات المسؤولة عن إدارة المخزون المتوفر لدى المؤسسة من مواد خام ومنتجات نصف مصنعة.

- **مرحلة إدارة التوزيع المادي:** تشتمل على الخدمات المسؤولة عن التدفق النهائي للمنتجات تامة الصنع من المؤسسة إلى عملائها في الأسواق المستهدفة.

وبرزت اللوجستيات حقا في إدارة الأعمال بواسطة الأستاذ James L.Heskett سنة 1973 بحيث عرف الخدمات اللوجستية بأنها "الإدارة المتسلسلة للعمليات المختلفة المتعلقة بمعالجة التدفقات وتحسين التكاليف في ظل القيود"².

ثانيا: أهداف الخدمات اللوجستية

إن الهدف الأساس للخدمات اللوجستية التي تقدمها الشركات يتمثل في توفير المنتجات والخدمات للزبائن في الوقت المناسب والمكان المناسب، وبالشكل المرغوب مما يؤدي إلى دعم مركزها التنافسي وتميزها وبالتالي زيادة ربحيتها³.

ومن أهم أهداف الخدمات اللوجستية ما يأتي⁴:

- تخفيض الكلف الإجمالية.
- تلبية متطلبات الزبائن واحتياجاتهم.
- زيادة حجم المبيعات.

¹ أيوب الصوالحة، علي الابراهيم، عمليات الإدارة اللوجستية في منظمات الأعمال الحديثة، بحوث وأوراق عمل مؤتمر منظمات متميزة في بيئات متجددة، المنظمة العربية الإدارية بالتعاون مع جامعة جدارا، المملكة الأردنية الهاشمية، 2011، ص 07.

² Lavastre O, Carbone. V, Ageron. B, (2016), Les Grands Auteurs en Logistique et Supply Chain Management, EMS Editions, P 69.

³ ثابت عبد الرحمن إدريس، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية: مفاهيم أساسية وطرق القياس والتقييم، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر 2006، ص 23.

⁴ محمد أحمد الميتوي وآخرون، دور أنشطة اللوجستيك في تعزيز إستراتيجية التميز: دراسة استطلاعية لآراء عينة من العاملين في الشركات العامة للصناعات الكهربائية (ديالى)، مجلة جامعة كركوك للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد 10، العدد 01، 2020، ص 119، 120.

- كسب رضا الزبائن.
 - الوفاء بمواعيد التسليم.
 - تعزيز الحصة السوقية للشركة.
 - اكتساب الميزة التنافسية.
 - ضمان التدفق السليم للمواد والمنتجات والمعلومات.
 - التنسيق والمواءمة مع الأنشطة الوظيفية الأخرى ذات الصلة.
 - إضافة قيمة للزبون.
 - انخفاض مستوى المخزون.
 - انخفاض المهل الزمنية.
 - تحسين خدمة الزبون.
- وتأسيساً على ما تقدم يرى الباحثين أن الأهداف الأساسية للخدمة اللوجستية تتمثل في خفض الكلف وتحسين خدمة الزبون وتعزيز الحصة السوقية واكتساب ميزة تنافسية.

ثالثاً: أهمية الخدمات اللوجستية

- بسبب تزايد حدة المنافسة المحلية والدولية، وتشيع الأسواق بالمنتجات، أدركت الدول والمنظمات أن الوسيلة الفعالة هي زيادة كفاءة الخدمات اللوجستية وحفز تكلفتها، وتكمن أهمية الخدمات اللوجستية في:
- ضمان التغطية الفعالة لمتطلبات الزبائن؛
 - إيصال المنتج المناسب في الوقت المناسب والمكان المناسبة للزبون؛
 - سلاح نافسي للشركات لتحقيق زيادة في الأرباح وكسب زبائن جدد والمحافظة على الزبائن الحاليين؛
 - تعد جودة الخدمات اللوجستية أحد العوامل المهمة والمساهمة في زيادة ولاء الزبائن؛ الاعتماد على الخدمات اللوجستية بسبب تعقيد شبكات وزيادة النطاق الجغرافي؛
 - تعزيز المركز التنافسي من خلال خفض التكاليف اللوجستية؛
 - تخفيض المخزون من خلال سرعة دورانه¹.

¹ محمد أحمد المينوني وآخرون، المرجع السابق، ص 118.

المطلب الثاني: مؤشر أداء الخدمات اللوجستية

يشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الذي وضعه البنك الدولي أداة قياس مرجعية، الهدف منها مساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية، وتحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أدائها في هذا المجال.

ويقدم البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مرة كل سنتين، ويشمل المسح 160 بلدا.

يتم استخدام ستة أبعاد أساسية لمعرفة أداء البلدان من خلال إعطاء كل من تلك الأبعاد تقييم من أدنى درجة إلى أعلى درجة (من 1 إلى 5)¹.

ويتألف مؤشر الخدمات اللوجستية من ستة عناصر أساسية هي²:

- **الجمارك:** ويشمل هذا العنصر ثلاثة أنواع من السلطات الحدودية الإدارات الجمركية، ووكالات ضمان الجودة/الالتزام بالمعايير، ووكالات الصحة والصحة النباتية، ويتضمن كفاءة التخليص الجمركي على الحدود والإجراءات الجمركية المتمثلة في:
 - معالجة البيانات الجمركية عبر الإنترنت،
 - ضرورة استخدام مخلص جمركي معتمد في عملية التخليص،
 - واختيار مكان التخليص النهائي،
 - والإفراج عن البضائع بتعهد بانتظار إتمام المستندات المطلوبة للتخليص،
 - وإخضاع الواردات للمعينة، أو لعدة معايير.
- **البنية الأساسية:** يتضمن كل من الموانئ، والطرق، والسكك الحديدية، والمطارات، ومرافق التخزين وإعادة الشحن، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- **نوعية الخدمات اللوجستية:** النقل البري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل الجوي، والنقل البحري والموانئ، والتخزين، وإعادة الشحن والتوزيع، ووكلاء الشحن، والدوائر الجمركية، ووكالات ضمان الجودة/المعايير، ووكالات الصحة والصحة النباتية، والمخلصون الجمركيون، وجمعيات التجارة والنقل، والمرسل إليهم أو الشاحنون؛
- **التوقيت:** يتضمن إجراءات توقيت التخليص والتسليم المتمثلة في:
 - تواتر وصول الشحنات إلى المرسل إليهم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة، والتأخير،

¹ نوال زيشي، يوسف رشيد، دراسة مقارنة لواقع الأداء اللوجستي بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة، مجلة الاستراتيجية والتنمية، المجلد 08، العدد 15، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغام، 2018، ص 281.

² عقبة ريمي، وآخرون، تحليل أداء الخدمات اللوجستية في الدول العربية باستخدام التحليل التمييزي النوعي (شجرة التصنيف والانحدار) للفترة 2007-2018، كتاب جماعي حول المؤسسات التصديرية لاقتصاديات الدول العربية- الواقع والتحديات-، جامعة الوادي، 2020، ص 4، 5.

- والتخزين الإلزامي، والمعاينة قبل الشحن، والمعاينة عند نقل البضائع من سفينة إلى أخرى،
- والأنشطة الإجرامية، وطلب المدفوعات غير الرسمية.

- سهولة ترتيب الشحنات الدولية: سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية

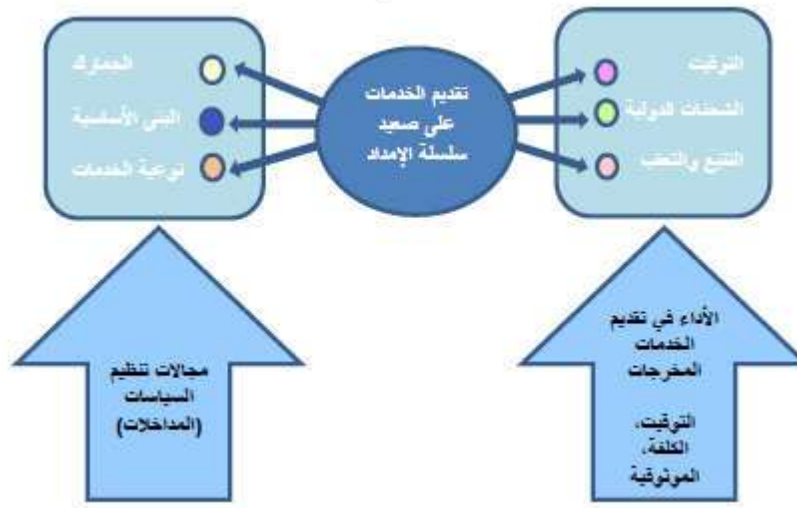
- التتبع والتعقب: القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها.

يبين الشكل رقم (01) عناصر مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الستة بعد توزيعها في فئتين رئيسيتين¹:

- مؤشرات المدخلات والناتج: تقيم الفئة الأولى وعنوانها "مجالات تنظيم السياسات"، المدخلات الرئيسية إلى سلسلة الإمداد: الجمارك، والبنى الأساسية، والخدمات.

- مؤشرات المخرجات: وتقيم الفئة الثانية، وعنوانها "نواتج أداء سلسلة الإمداد"، توقيت الشحنات الدولية وكلفتها، ومدى الموثوقية في التتبع والتعقب.

الشكل رقم: (01) مؤشرات المدخلات والناتج في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية



المصدر: المجلس الاقتصادي والاجتماعي، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداداته ومستوياته اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، لجنة النقل واللوجستيات، الدورة 18، بيروت 20 - 21 ديسمبر 2017، ص 05.

¹ عقبة ريمي، وآخرون، المرجع السابق، ص 5.

المطلب الثالث: تجارب دولية في مجال الخدمات اللوجستية وعلاقتها بالتكامل الاقتصادي

تعد الدول العربية من بين أوائل التجمعات الإقليمية الدولية التي عرفت ظاهرة التكتلات الاقتصادية، يمكن إرجاعها إلى نشأة جامعة الدول العربية في أعقاب الحرب العالمية الثانية.

أولاً: التجربة الإماراتية في مجال الخدمات اللوجستية

تعتبر شركة " موانئ دبي العالمية " محفزاً رائداً للتجارة العالمية وجزء لا يتجزأ من سلسلة التوريد حول العالم.

يتسع نطاق عملياتنا التشغيلية ليشمل عدة قطاعات متنوعة لكن مترابطة، من موانئ والمحطات البحرية والبرية والخدمات البحرية واللوجستية والخدمات المساندة، إلى الحلول التجارية القائمة على التكنولوجيا، تضم محطة بركة ومجرية عاملة مدعومة بأكثر من 50 نشاط ذي صلة في 40 بلداً عبر قارات العالم الست، يقوم فريق العمل الذي يضم ما يزيد على 37,000 موظف من 110 بلداً بتأسيس علاقات متميزة طويلة الأمد مع الحكومات، خطوط الشحن البحري، المستوردين، المصدرين، المجتمعات والعديد من الأطراف الهامة في سلسلة التوريد العالمية، تعد مناولة الحاويات النشاط الأساسي للشركة، حيث تساهم بأكثر من ثلاثة أرباع عائداتها. وقامت " موانئ دبي العالمية " في العالم 2015 بمناولة 61.7 مليون حاوية نمطية (قياس 20 قدم)، ومن المتوقع مع العمل الحالي في بشانية مشاريع تطوير جديدة أن تنمو الطاقة الاستيعابية الإجمالية البالغة حالياً 79.6 مليون حاوية نمطية إلى أكثر من 100 مليون حاوية نمطية بحلول العام 2020 تماشياً مع حاجة السوق يعتبر ميناء جبل علي أكبر ميناء بحري في منطقة الشرق الأوسط، والمنشأة الرائدة في محطة موانئ دبي التي تضم أكثر من 65 ميناء ومحطة بحرية تتوزع على قارات العالم الست.

بفضل موقعه الاستراتيجي في دبي وعلى مفترق طرق التجارة العالمية، يؤمن جبل علي نفاذاً إلى أسواق أكثر من ملياري شخص. ويلعب الميناء الذي يعتبر مركزاً متكاملًا متعدد وسائل النقل البحري والبري والجوي، مدعم بمنشآت لوجستية واسعة، دوراً محورياً في اقتصاد دولة الإمارات العربية المتحدة. كما يعتبر ميناء محورياً لأكثر من 90 خدمة ملاحية أسبوعية تربط أكثر من 140 ميناء في أنحاء العالم ومن. المتوقع أن ترتفع الطاقة الاستيعابية في الميناء إلى 22.1 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدم مع إنجاز مشاريع التوسع بحلول عام 2018¹.

ثانياً: التجربة السنغافورية في الريادة العالمية للخدمات اللوجستية

لم تكن الإنجازات التي حققتها سنغافورة من قبيل الصدفة، بل هي نتيجة مزيج من السياسات العامة بعيدة النظر والمشاركة الواسعة من القطاع الخاص هذه التجربة يمكن أن تقدم بعض الدروس ألي بلد نام يسعى إلى تحسين شبكة خدماته اللوجستية.

¹ ريمي رياض، وآخرون، ملتقى الدولي في اتجاهات الحديثة في التجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، بعنوان أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة، جامعة الوادي، ديسمبر 2019 .

دعونا نتأمل ثلاثة عوامل رئيسية للنجاح: شبكات الربط، البنية التحتية والإجراءات، ومشاركة القطاع الخاص، تشكل منظومة متكاملة تساعد على جناح الخدمات اللوجستية.

يثبت النجاح الذي حققته سنغافورة أن أي بلد نام محدود الموارد يمكنه من خلال الرؤية الثاقبة والمزيد من العزيمة أن يصبح مركزاً متقدماً للخدمات اللوجستية، ويوفر البنك الدولي برنامج الخدمات اللوجستية للتجارة يعزز قدرة القطاع الخاص على المنافسة في أكثر من 50 بلداً، يساعد برنامج الخدمات اللوجستية للتجارة، وهو جزء من ممارسات مناخ الاستثمار الخاصة بمجموعة البنك الدولي، البلدان النامية على بناء أنظمة وخدمات لوجستية للتجارة تتسم بالكفاءة وتعزز قدرة القطاع الخاص على المنافسة، وهو ما يمكن أن يؤدي إلى زيادة الاستثمارات والتبادل التجاري وفرص العمل.

ويقوم البرنامج الآن، بعد سبعة أعوام على إطلاقه، بإدارة مشاريع في جميع المناطق الست لعمل البنك في أكثر من 50 بلداً، بما فيها البلدان المؤهلة للاقتراض من المؤسسة الدولية للتنمية والبلدان الهشة والمتأثرة بالصراعات¹.

¹ بوشول السعيد، وآخرون، دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية : دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية، مجلة الإصلاحات الاقتصادية والاندماج في الاقتصاد العالمي، المجلد 20، العدد 01، المدرسة العليا للتجارة، 2020، ص 05.

خلاصة الفصل

يعد التكامل الاقتصادي عملية تدريجية مستمرة ومتواصلة يهدف الى الانتقال من حالة التفكك والتجزئة إلى حالة التعاون والاتحاد فيما بين الدول اذ يقوم على علاقات تبادلية بين مجموعة من الدول، حيث تتراوح درجة هذه العلاقات تبادلية من اسط درجات التعاون والتنسيق، مروراً بالعلاقات الاتحادية لتصل إلى أقصى درجات التكامل الاقتصادي والمتمثلة في بناء الاندماج الاقتصادي التام.

ومن جهة أخرى تعتبر الخدمات اللوجستية مجموعة من الخدمات العامة التي تعمل الجهات الإدارية في المؤسسات بشتى أنواعها على تأمينها بأفضل الطرق المتاحة؛ لضمان سير العمليات والأنشطة بالشكل المطلوب، للوصول إلى الهدف المنشود من خلال اتباع ثلاث مراحل تمثلت في مرحلة الإمداد والتوزيع الداخلي، مرحلة إدارة المواد، مرحلة إدارة التوزيع المادي، كما تهدف بصفة عامة الى تخفيض التكاليف الانتاجية وتلبية جميع متطلبات الافراد لكسب رضائهم واكتساب الميزة التنافسية، وتتم معاينتها من خلال اتباع مؤشرات معينة.

A blue scroll graphic with a white border and a white shadow, featuring a white scroll edge on the left side.

الفصل الثاني: التكامل
الاقتصادي الأوروبي والخدمات
اللوجستية (نظرة تحليلية)

تمهيد

احتل موضوع التكامل الاقتصادي مكانا بارزا في الأدبيات الاقتصادية نظرا لمجموعة من الأسباب والدوافع التي جعلت مختلف دول العالم "متقدمة أو نامية" تتجه إلى الدخول في تجمعات اقتصادية إقليمية، بعدما أدركت ضرورة التكامل الاقتصادي وأهميته. ولعل أهم التكتلات الاقتصادية التي احتلت مكانا بارزا على الساحة الاقتصادية العالمية في الوقت الراهن نجد الاتحاد الأوروبي، واتفاقية منطقة التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (نافتا)، ورابطة جنوب شرق آسيا (آسيان). كما شهد العالم قيام تكتلات اقتصادية إقليمية في النصف الثاني من عقد الثمانينات من القرن العشرين، جمعت بين دولا متقدمة وأخرى نامية، تختلف في خصائصها و سماتها عن الصيغة التقليدية التي ظهرت خلال عقد الخمسينات والستينات من نفس القرن، ويعود إنشاء هذه التكتلات إلى مجموعة من العوامل التي دفعت هذه الدول في الاتجاه نحو تكوين تجمعات اقتصادية اقليمية لا تشترط تجانس مستويات التقدم بين أعضائها.

المبحث الأول: الأداء الاقتصادي للتكامل الأوروبي (نظرة عامة)

المطلب الأول: تطور المؤشرات الكلية لتكامل الاتحاد الأوروبي

جاء تأسيس الاتحاد الأوروبي لمواجهة التحديات الاقتصادية والصمود أمام ما تواجهه على الصعيد العالمي وتحقيق الاستقرار في الاسعار ودعم معدلات النمو والعمالة لضمان استمرريتها.

1. الناتج المحلي الاجمالي في الاتحاد الأوروبي¹:

لقد سجل الناتج المحلي الاجمالي سنة 2016 ما قيمته 14,819,793 مليون أورو وهو أكبر ثاني ناتج محلي اجمالي في العالم بعد الولايات المتحدة الأمريكية، حيث ساهم الاتحاد الأوروبي في سنة 2016 بنسبة 21.7% من الناتج المحلي الاجمالي في العالم، وقد انخفضت مساهمته بنسبة كبيرة مقارنة بسنة 2006 أين ساهم بنسبة 29.7% من الناتج المحلي الاجمالي العالمي، ويفسر ذلك الى عدم الاستقرار الاقتصادي الذي مر به الاتحاد الاوروي بسبب تداعيات أزمة الديون السيادية الأوروبية التي أصابت المنطقة نهاية 2009. ويمكن ملاحظة النمو في الناتج المحلي الاجمالي في الاتحاد الاوروي من خلال الشكل التالي:

الجدول 01: نسبة التغير في الناتج المحلي الاجمالي خلال الفترة 2007-2018

منطقة/السنة	007	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017	018
الاتحاد الأوروبي	.2	.4	4.5		.7	0.5	.2	.6	.2	.8	.6	.8
منطقة اليورو 19		.4	4.5		.5	0.9	0.3	.2		.7	.5	.7

Source: (European commission, 2013, p15), (European commission, European economy forecast winter, 2014, p17), (European commission, European economy forecast autumn, 2016, p9)

¹ رجال فاطمة، طويل حدة، كرامة مروة، واقع المناخ الاستثماري في الاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2018/2007، مجلة الاقتصاديات المالية البنكية وإدارة الأعمال، المجلد 09/ العدد 01، 2020، جامعة محمد خيضر بسكرة، ص 100-127.

التعليق:

لقد عرفت الفترة 2013/2008 تباطؤ سريعا في النمو الاقتصادي في الاتحاد الأوروبي، وبالمخصوص منطقة اليورو وهذا سببا ونتيجة في نفس الوقت لأزمة الديون السيادية في منطقة اليورو، ونتيجة للمشاكل المالية لدى مناطق أخرى، لقد ساهمت أزمة الديون السيادية في منطقة اليورو في تفاقم حالة الوهن القائم في القطاع المصرفي، وبالرغم من الخطوات الجريئة من قبل حكومات منطقة اليورو في اطار محاولتها التوصل إلى حلول منطقة لمشكلة ديون اليونان، قوبلت تلك الخطوات باستمرار حالة الاضطراب في سوق المال وتزايد المخاوف بشأن العجز عن الوفاء بالتزامات الديون لدى بعض الاقتصادات الأكبر داخل منطقة اليورو، وبصفة خاصة إيطاليا. أدت في هذا السياق السياسات المالية التقشفية المتبعة للتعامل مع الوضع إلى المزيد من الازعاج لفرص النمو والتوظيف، الأمر الذي أدى بالتالي إلى خلق المزيد من الصعوبات والتحديات فيما يتعلق بعمليات الضبط المالي وعملية إصلاح وتحقيق التوازن في كشوف حسابات القطاع المصرفي.

ليرجع ويستعيد النشاط الاقتصادي وتيرته في الاتحاد الأوروبي بداية من سنة 2014، وتعزى التحسنات الأخيرة إلى تزايد قوة الطلب المحلي نتيجة لتزايد الاستهلاك من قبل الأسر المعيشية، وإلى انتهاج سياسات مالية أقل تشددا وزيادة المرونة في السياسات النقدية، وبخاصة من جانب البنك المركزي الأوروبي، وتعود هذه القوة إلى انخفاض أسعار الطاقة، وآثار الثروة الناتجة عن ارتفاع تقييمات أسواق الأسهم ونمو العمالة في عدد من البلدان، ولاسيما ألمانيا، والمملكة المتحدة، وتبقى السياسات النقدية توسعية، فيظل أسعار فائدة منخفضة للغاية في المناطق المتقدمة كلها، وبرامج إضافية في مجال " التيسر الكمي " أطلقت في منطقة اليورو واليابان.

2. أسعار الفائدة وسعر الصرف:

- **سعر الصرف الأورو:** مع اندلاع أزمة الديون السيادية بدأت أوضاع اليورو تتدهور وتؤول إلى الانخفاض أمام العملات الارتكازية، فقد سجل سعر صرف اليورو مقابل الياباني انخفاض بشكل سريع خلال الفترة 2012/2009، حيث انخفض في المتوسط بنسبة 9.5% سنويا، وقد ارتفعت قيمة اليورو مرة أخرى بين عامي 2013 و 2014 بنسبة 26.5% و 8.1%، ليعرف اليورو مزيد من الانخفاض مقابل الين الياباني العام 2015 بنحو 10.5% ليعاود الارتفاع في عام 2016 والجدول التالي يوضح ذلك:

الجدول 02: أسعار صرف الأورو مقابل العملات الرائدة في نهاية الفترة 2017/2008

	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017
لين الياباني	52,5	30,3	16,2	11,0	02,5	29,7	40,3	34,3	20,2	26,7
لدولار الأمريكي	,47	,39	,33	,39	,28	,33	,33	,11	,11	,13

المصدر: قاعدة بيانات اليوروستات

- أسعار الفائدة: يمكن قياس أسعار الفائدة طويلة الأجل من خلال تطور عائدات السندات طويلة الأجل، وقد كان معدل الفائدة في الاتحاد الأوروبي 5.3% في بداية الألفية، وخلال الفترة 2009/2006 تذبذب بين 4.07% و 4.56% لتسجل انخفاض إلى 3.82% مع بداية أزمة الديون السيادية الأوروبية، والشكل التالي يوضح ذلك:

الجدول 03: معدلات أسعار الفائدة طويلة الأجل خلال الفترة 2017/2007

GE O/TIME	007	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017
الاتحاد الأوروبي	.56	.55	.12	.82	.27	.64	.94	.20	.44	.11	.31
منطقة اليورو	.32	.31	.82	.60	.34	.86	.99	.04	.21	.86	.09

المصدر: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do>

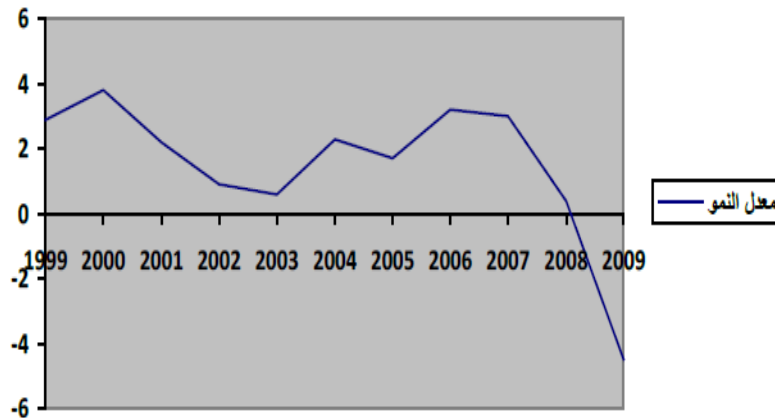
التعليق:

وقد انخفضت أسعار الفائدة في الاتحاد الأوروبي بشكل مطرد خلال الفترة 2017/2010 لتصل إلى 1.3% في عام 2017. وقد سجل الانخفاض في معظم الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، وقد تراوحت معدلات الفائدة بين 0.3% في ليتوانيا وألمانيا و 0.5% في الدنمارك ولكسمبرغ وهولندا إلى 3.0% في البرتغال و 3.4% في بولندا و 4.0% في رومانيا و 6.0% في اليونان.

3. معدل النمو الاقتصادي¹:

نتيجة الأثر الإيجابي الذي تولّد عن إطلاق العملة الأوروبية الموحدة (اليورو) شهدت السنتين الأوليتين ارتفاعاً في معدلات النمو الاقتصادي والتي وصلت إلى حدود 4%، لكنّها على عكس الاقتصاديين انخفضت بداية من سنة 2001 إلى مستوى أقل من 1% سنتي 2002 و 2003 نتيجة الانكماش الاقتصادي العالمي آنذاك بسبب أزمة شركات الإنترنت، ثم شهدت ارتفاعاً ملحوظاً ابتداءً من سنة 2004 إلى غاية سنة 2006 وصل إلى مستوى 4%، ونتيجة لتداعيات الأزمة المالية التي نشأت في الولايات المتحدة بسبب أزمة قروض الرهن العقاري سنة 2007، فقد سجلت معدلات النمو بداية من نهاية سنة 2007 انخفاضات حادة لتسجل مستويات سالبة مطلع سنة 2009 وصلت إلى 5%. ثم عرف معدل النمو الاقتصادي انتعاشاً سنة 2010 ليتجاوز مستوى 2% لكنه سرعان ما انخفض بداية سنة 2011 نتيجة فشل جهود الإنقاذ وتوسع عدوى الأزمة في ظل تصاعد الخلافات بين دول الاتحاد، وبعداً عاد معدل النمو للارتفاع نتيجة تكثيف الجهود وعودة الثقة للأسواق المالية واستفادة الدول المتضررة من برامج إنقاذ لتمويل عجز الموازنة وتنشيط اقتصادياتها المحلية، حيث عرف معدل النمو منذ سنة 2014 نوعاً من الاستقرار في حدود معدل 2%.

الشكل 02: تطور معدلات النمو في الاتحاد الاقتصادي والأوروبي للفترة 2009/1999



Source : IMF, Data Mapper , <https://www.imf.org/external/datamapper/profile/EURO> , consulted on 29/05/2021

¹ كريم بودخدخ، تطور الأداء الاقتصادي للاتحاد الاقتصادي والنقدي الأوروبي بعد 20 سنة من نشأته.. أية اصلاحات ضرورية، مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد 9، العدد 2، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، جوان 2021، ص 277.

4. معدلات البطالة¹:

شهدت معدلات البطالة في دول الاتحاد اتجاهات موازية لتطورات معدلات النمو حيث تراجعت في السنتين الأوليتين اللتين شهدتا معدلات نمو موجبة ومرتفعة إلى أن لامست مستوى 8% سنة 2001، لكنّها شهدت ارتفاعا بعد ذلك طوال الفترة 2002-2005 وصل إلى مستوى 9.25% نتيجة الانكماش الاقتصادي العالمي آنذاك، ثم أخذت بعدها معدلات البطالة اتجاهها مغايرا بأن تراجعت ابتداء من 2005 بعد انتعاش الاقتصاد العالمي ومعه اقتصاد منطقة اليورو لتصل إلى حوالي 7.25% في مستوى هو الأدنى الذي تسجله معدلات البطالة منذ بداية عمل الاتحاد سنة 1999، لكن ونتيجة للأزمة المالية العالمية التي نتج عنها انخيار معدلات النمو الاقتصادي في الاقتصاد العالمي ككل ومنها اقتصاد (منطقة اليورو)، فقد شهدت معدلات البطالة ارتفاعا سنة 2009 إلى مستوى 9% بعد أن فقد سوق الشغل في دول الاتحاد ككل حوالي 273 ألف وظيفة وهو أعلى مستوى من سنة 1999.

الشكل 05: تغير معدلات البطالة في الاتحاد الأوربي للفترة (2019/2007)

GEO/TI ME	007	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017	018	019
الاتحاد الأوروبي	.1	.0	.9	.5	.6	0.4	0.8	0.2	.4	.6	.6	.8	.4
منطقة اليورو	.4	.5	.5	0.1	0.1	1.3	2.0	1.6	0.9			/	/

المصدر: <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>

التعليق:

سجل معدل البطالة في الاتحاد الأوروبي في السنوات الأخيرة معدلات قياسية، وتعتبر الأزمة الاقتصادية التي عرفتتها منطقة اليورو من بين الأسباب التي ساهمت في ذلك. حيث وصلت معدلات البطالة في منطقة اليورو نسبته 11.3% في عام 2013، وبالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي بلغت نسبة البطالة 10.8%، وكانت اسبانيا واليونان المتضررتين الأكبر والسائرتين في خطط تقشفية حيث بلغت نسبة البطالة بهما عام 2013 نحو 26.1%

¹ رجال فاطمة، تداعيات الأزمة المالية العالمية على تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى دول منطقة اليورو دراسة حالة فرنسا كنموذج، مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد 3، العدد 2، جامعة أدرار، 2015، ص ص 63-114.

و27.5% على التوالي، وقد واجهت هذه البلدان ضغوطات من قبل مواطنيها والمقرضين الدوليين ووكالات التصنيفات الائتمانية لتحسين وع البطالة الحاد، ومن بين الدول الأعضاء التي سجلت أقل نسبة عاطلين عن العمل في نفس السنة نجد: النمسا بنسبة 5.4%، مالطا بنسبة 6.1%، لوكسمبورج 5.9% وألمانيا 5.2%.

لتعرف معدلات البطالة في الاتحاد الأوروبي ومنطقة اليورو انخفاضا ملحوظا خلال الفترة 2019/2014 لتصل إلى نحو 6.4% عام 2019، مما طمأن الأسواق إلى إنفاق المستهلكين سيواصل قيادة النمو في اقتصاد الاتحاد الأوروبي.

5. معدلات التضخم في الاتحاد الأوروبي¹:

شهدت معدلات التضخم تباينا منذ بداية الأزميتين الماليتين العالمية والأوروبية، وهذا يعود إلى التدابير التي اتبعتها الحكومات لمواجهة الأزمة، والتي أدت إلى زيادة الأمر سوءا.

الشكل 06: معدل التضخم في الاتحاد الأوروبي خلال الفترة (2019/2007)

GE O/TIME	007	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017	018	019
الاتحاد الأوروبي	.4	.7		.1	.1	.6	.5	.6	.1	.2	.7	.9	.4
منطقة اليورو	.2	.3	.3	.6	.7	.5	.3	.4	.2	.2	.5	.8	.2

Source: <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tec00118&pl>

[ugin=1](#)

التعليق:

ومن خلال تحليل بيانات الجدول أعلاه نلاحظ ارتفاع معدل التضخم في منطقة اليورو والاتحاد الأوروبي إجمالا خلال عام 2008 حيث بلغ 3.3% مقارنة مع عام 2007 بنسبة 2.2% في منطقة اليورو، و3.7% عام 2008 مقارنة مع عام 2007 بنسبة 2.4% في الاتحاد الأوروبي، وهذا ما انعكس سلبا على الاستهلاك ورفاهية الأفراد بصفة، ولكن سرعان ما رجع التضخم إلى الانخفاض خلال عام 2009، ليرتفع مرة أخرى سنتي

¹ نفس المرجع، ص 107.

2010 و 2011 مسجلا على التوالي حوالي 1.6%، 2.7% في منطقة اليورو، و 2.1%، 3.1% في الاتحاد الأوروبي، زبداية من سنة 2012 عرفت الضغوط تراجعاً كبيراً وهذا نتيجة لاستمرار الاتجاه النزولي لأسعار الطاقة. سجلت معدلات التضخم عام 2015 نسبة 0.1% في الاتحاد الأوروبي، و 0.2% في منطقة اليورو وهذا مع استمرار هبوط أسعار الطاقة الذي أبطل تأثير ارتفاع أسعار السلع الصناعية والخدمات (التضخم الأساسي أو مؤشر أسعار المستهلكين الأساسي الذي يستثني أسعار الغذاء والطاقة)، وسجلت عام 2015 معدلات تضخم سلبية في 11 دولة من دول الاتحاد الأوروبي.

المطلب الثاني: التوزيع الجغرافي والسلعي للتجارة البينية داخل الاتحاد الأوروبي

1. حجم التجارة البينية¹:

الشكل 03: تطور التجارة البينية من التجارة الخارجية الأوروبية خلال الفترة (2000-2015)

السنة	2000	2005	2008	2010	2012	2013	2014	2015
الصادرات	7.9	8	7.7	5.4	2.7	2	3.3	3.2
الواردات	4.4	4.6	2.7	1.9	0.7	2.1	2.8	3.3

Source: unctad hand book of statistics, 2011, p14, EUROSTAT

External and intra-EU trade, www.knoema.com.

فيما يخص التجارة الأوروبية البينية حسب الجدول أعلاه، نلاحظ إستقرار نسبة التجارة البينية الأوروبية من التجارة الخارجية في حوالي 67% مع توسع عضوية الاتحاد الأوروبي، وتعتبر من أعلى النسب المسجلة مقارنة بالتكتلات الاقتصادية الأخرى، وهذا ما يعطي صورة واضحة عن أهمية السوق الداخلية للاتحاد الأوروبي بالنسبة

¹ د. مجدوب محوي، أ. عمار عريس، دور التكامل الاقتصادي في توفير عوامل الجذب البينية لاستقطاب الاستثمار الاجنبي المباشر تجربة الاتحاد الأوروبي، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، المجلد 3، العدد 2، جامعة ميله، ديسمبر 2017، ص 271-272.

للدولة، ما يدل على أن التوجه الاقليمي لدول الاتحاد الأوروبي أكبر من توجهها الدولي ما يؤدي إلى التأثير على تجارة الدول غير الأعضاء، وذلك من خلال زيادة الصادرات من الاتحاد إلى الدول غير الأعضاء وإنخفاض الواردات.

2. التوزيع الجغرافي للمنتجات:

3. التوزيع السلعي¹:

ظهرت عقبات فنية ظلت تعيق حركة التبادل الحر للسلع على الرغم من قيام اتحاد جمركي منها ما يتعلق بتحديد المواصفات والمعايير، ومنها ما يتعلق بحقوق الملكية الفكرية والفنية وما يتعلق بتحرير سوق الأعمال، وفيما يتعلق بمشكلة المواصفات، عملت مؤسسات الاتحاد الأوروبي على تقليل التباين بين التشريعات من دولة إلى أخرى في هذا المجال من خلال توحيدها، فقامت بوضع معايير ومواصفات فنية متفق عليها وإصدار تشريعات ولوائح وتوجيهات في هذا الاتجاه، وقد صدر عن هذه المؤسسات 250 توجيهًا تستهدف تحقيق الانسجام بين التشريعات المتعلقة بالمواصفات والمعايير الفنية المطبقة للدول الأعضاء، وتغيير عدد كبير منها لتتماشى مع التطورات التكنولوجية، كما تم منع التمييز بين السلع، أي أنه يتعين على الدول الأعضاء عدم قطع الطريق أمام دخول أي من المنتجات المنافسة إلى أسواقها بسبب إختلافات طفيفة، أي أنه يحق لأي منتج في دولة عضو أن يطرح منتجاته دون تمييز في أسواق كافة الدول الأعضاء.

ولأجل تحقيق الانسجام في تشريعات الدول الأوروبية المتعلقة بالشروط والمواصفات الفنية للسلع، لجأ المجلس الأوروبي إلى تشكيل لجان فنية مختصة تقوم بالاتصال مع الهيئات الوطنية المعنية بتحديد المعايير والمواصفات والشروط الفنية بالنسبة إلى المنتجات الأساسية والاتفاق على معايير وأنماط أوروبية موحدة، ومنح هذه اللجان سلطة إصدار شهادات مطابقة للمواصفات والمعايير الأوروبية والسعي لدول الأعضاء للإعتراف بها.

¹ د. مجدوب بحوصي، أ. عمار عريس، دور التكامل الاقتصادي في توفير عوامل الجذب البينية لاستقطاب الاستثمار الاجنبي المباشر تجربة الاتحاد الأوروبي، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، المجلد 3، العدد 2، جامعة ميله، ديسمبر 2017، ص 271-272.

المبحث الثاني: دور التكامل الاقتصادي الأوروبي في تطوير الخدمات اللوجستية (نظرة تحليلية)

تكمّن خصائص الخدمات اللوجستية في الاتحاد الأوروبي في الميزة التي تتمتع بها هذه الأخيرة على مستوى العديد من المجالات لا سيما مجال النقل بكافة أنواعه، وتكنولوجيا المعلومات... إلخ، هاته المجالات سجلت العديد من التطورات خاصة بعد الاندماج الاقتصادي الذي حصل للدول الأوروبية خلال سنة 1995، ومن أجل الوقوف على تلك التغييرات نقوم دراسة مؤشرات الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي في المطلب الأول، ثم نعرض على تفسير اتجاه تلك التطورات في المطلبين المواليين.

المطلب الأول: تطور مؤشرات الخدمات اللوجستية الأوروبية

سجلت دول الاتحاد الأوروبي في الأونة الأخيرة قفزة نوعية في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، وهو تظهر جليا بعض من تلك الدول طبقا للبيانلة الموضحة في الجدول التالي:

الجدول رقم(8): تطور مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2012 . 2018

Tableau 14 : Evolution du LPI de 2014 à 2018 et LPI moyen de 2012 à 2018 - Positionnement du Luxembourg par rapport à ses pays voisins

Pays	LPI agrégé			LPI agrégé 2012-2018	LPI moyen de 2012 à 2018					
	2014	2016	2018		Douane	Infrastructures	Expédition internationale	Qualité	Suivi et traçage	Délais de livraison
Allemagne	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1
Belgique	3	6	3	4	13	10	1	3	4	2
Pays-Bas	2	4	6	2	3	2	6	2	7	6
France	9	16	16	15	18	12	15	17	12	14
Luxembourg	8	2	24	16	16	18	11	15	22	7

Source: Banque mondiale « Connecting to Compete 2018 »

Source: Coneil Economique et Social, Perspective économique sectoriel a moyenne et long terme dans une optique de durabilité, Luxembourg, 27juin 2019. P50

يتضح من خلال الجدول أعلاه أن الدول الأوروبية المتضمنة أبدت تطورا ملحوظا في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية خلال الفترة 2014 . 2016، حيث تأتي في المقدمة دولة اللوكسمبور التي قفز المؤشر فيها من 8 إلى 24، وهو ما يعادل ثلاثة أضعاف خلال تلك الفترة، وبدرجة ثانية دولة فرنسا التي سجل مؤشر الأداء فيها كذلك تحسنا من 9 إلى 16 خلال نفس الفترة، في حين تأتي كل من ألمانيا في المرتبتين المواليين.

وبتفصيل أكثر فقد نتج هذا الترتيب من خلال مؤشرات فرعية منسجمة تماما مع مؤشر الأداء الكلي، وإذا ما قمنا بتحليل متوسطها خلال الفترة 2012 . 2018 نجد ما يلي:

- ✓ **مؤشر الجمارك:** من حيث الترتيب يظهر الجدول فرنسا في المقدمة ثم تليها اللوكسمبورغ ، وفي المرتبة الثالثة بلجيكا، وأخيرا ألمانيا، ويعكس هذا الترتيب مدى مرونة الخدمات اللوجستية.
- ✓ **البنية التحتية:** سجلت دول الاتحاد الأوروبي تقدما كبيرا في مجال البنى التحتية بحيث ساهم بشكل أساسي في تقدم ترتيب مؤشر أداء الخدمات اللوجستية فيها، ويتبين من الجدول أعلاه أن كل من اللوكسمبورغ، فرنسا، بلجيكا عرفت تطورا أكثر من نظيراتها في دول الاتحاد الأوروبي.
- ✓ **الشحنات الدولية:** يتضح من خلال الجدول أعلاه في جزئه المتعلق بالمؤشرات الفرعية أن كل من فرنسا واللوكسمبورغ سجلت مستويات جد مهمة خلال الفترة 2012-2018.
- ✓ **الكفاءة اللوجستية:** يقيس هذا المؤشر مدى تحسن وجودة الخدمات اللوجستية، وتقدم كل من فرنسا واللوكسمبورغ خدمات لوجستية ذات جودة عالية، ويوضح الشكل التالي مدى كفاءة الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي في عام 2016.

الشكل رقم(04): كفاءة الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي خلال سنة 2016

Diagramme 6: qualité des infrastructures selon l'indice de performance logistique (2016)



Source: Fiche thématique du semestre Européen – transport, 2017.

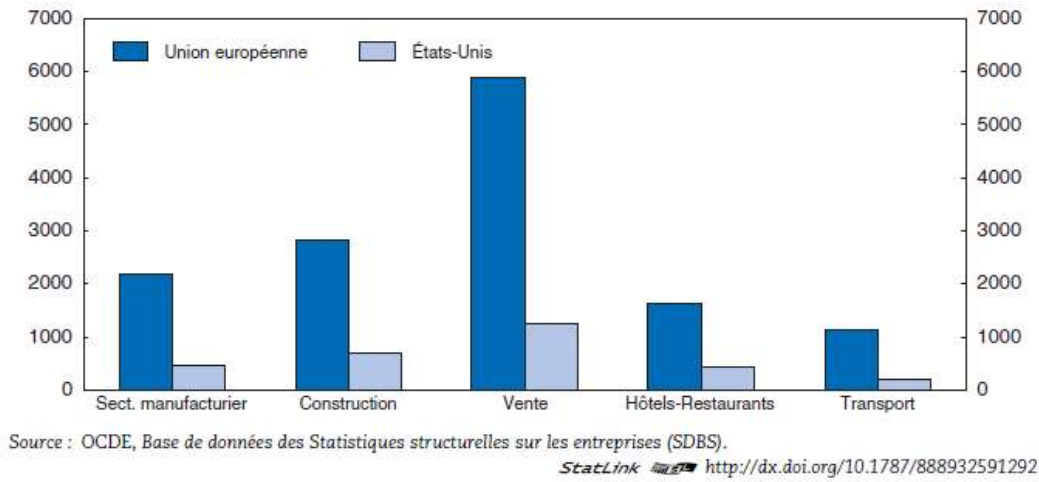
- ✓ **التتبع والتعقب:** وبعبارة أخرى تتبع الدول للشحنات الصادرة والواردة ، وهو مؤشر يعكس مدى إهتمام الدولة وجديتها في معاملاتها التجارية، وتولي دولة اللوكسمبورغ تتبعا وتعقبا لا نظيرا له في دول الاتحاد الأوروبي.

✓ **مؤشر التوقيت:** يشير هذا المؤشر إلى التوقيت الفارق بين برجة وصول السلعة و الوصول الفعلي لها، ويقصد به مدى إنضباط الدولة في معاملاتها التجارية، حيث استطاعت فرنسا التدقيق في التوقيت الزمني في وصولها سلعها الصادرة أكثر من أي دول أوروبية أخرى.

كما لا يمكن تجاهل مؤسسات الخدمات اللوجستية التي أعطت دفعا قويا لبقيت القطاعات الأخرى، وفي هذا الإطار يوضح الجدول أدناه حجم تلك المؤسسات بدول الإتحاد الأوروبي مقارنة بالولايات المتحدة الأمريكية:

الجدول رقم(10): حجم المؤسسات الناشطة في مجال الخدمات اللوجستية حسب القطاعات

Graphique 1.6. Nombre d'entreprises par secteur
En milliers, 2006



Graphique 1.7. Indicateur de convergence des prix¹

Source: OECD, Un marche pour L'Europe, edition de OCDE, 08/2012 p39

المصدر: السوق المشتركة للاتحاد الأوروبي

يتضح من الجدول أعلاه أن دول الإتحاد الأوروبي تكتسب مؤسسات جد قوية مقارنة بالولايات المتحدة الأمريكية، حيث نلاحظ من خلال هذه الأعمدة البيانية أنه خلال سنة 2006 أي بعد عشر (10) سنوات من إتفاق التكامل بين دول الأوروبية أصبحت قوة لا يمكن لباقي دول العالم مضاهاتها، مما يعني أنها تكتسي جاذبية وتنافسية عالية مقارنة مع أكبر دولة إقتصادية.

المطلب الثاني: أهمية شبكة النقل الأوروبية في تطوير الخدمات اللوجستية

تتمتع دول الاتحاد الأوروبي بصفة اجمالية بشبكة جد متطورة من النقل اللوجستي، حيث تتوفر على العديد من الهياكل والبنى التحتية لاسيما تلك المتعلقة بالموانئ والمرافئ البحرية، والمطارات والطائرات، مما يوحي بأنها تساهم بدرجة كبيرة في تقديم خدمات لوجستية ذات جودة عالية.

أولا تطور شبكة النقل الأوروبية

يوضح الجدول الموالي مدى مساهمة مختلف أنواع شبكة النقل الأوروبية حسب الثلاثة أنواع المدرجة في هذا الجدول:

الجدول رقم(11): تطور مساهمة بعض وسائل النقل في الاتحاد الأوروبي

Tableau 1 : Evolution de la part modale (%) de 2008 à 2016 dans l'UE

Mode de transport	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Route	75	77	76	75	75	75	75	75	76	75
Chemins de fer	18	17	17	19	18	18	18	18	17	17
Voies navigables intérieures	6	6	7	6	7	7	7	6	6	7

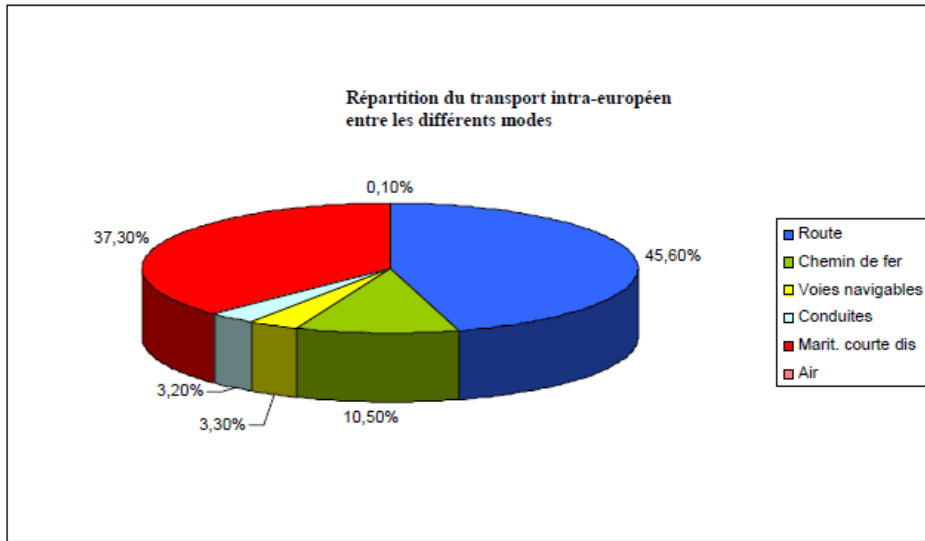
Source: Eurostat

Source: Coneil Economique et Social, Opci, . P13

يتبين من معطيات الجدول أعلاه أن 75% من شبكة النقل التي يستخدمها دول الإتحاد الأوروبي هي الشبكة البرية تليها شبكة السكك الحديدية بنسبة 18%، ثم النهرية الداخلية بنسبة 6%، لتحافظ على نفس النسبة تقريبا حتى سنة 2017 ولتوضيح التطور الحاصل والمستمر في قطاع النقل الأوروبي نقوم بالبرجوع لسنة 2006 وبأخذ بعين الاعتبار باقي هياكل الشبكة الأخرى نجد أن هيكل قطاع النقل كان يتميز بما يوضحه الشكل الموالي:

الشكل رقم(05): توزيع هيكل وسائل النقل بين دول الإتحاد الأوروبي هلال سنة 2006

Figure 2.16. Répartition du transport intra-européen entre les différents modes (chiffres de 2006)

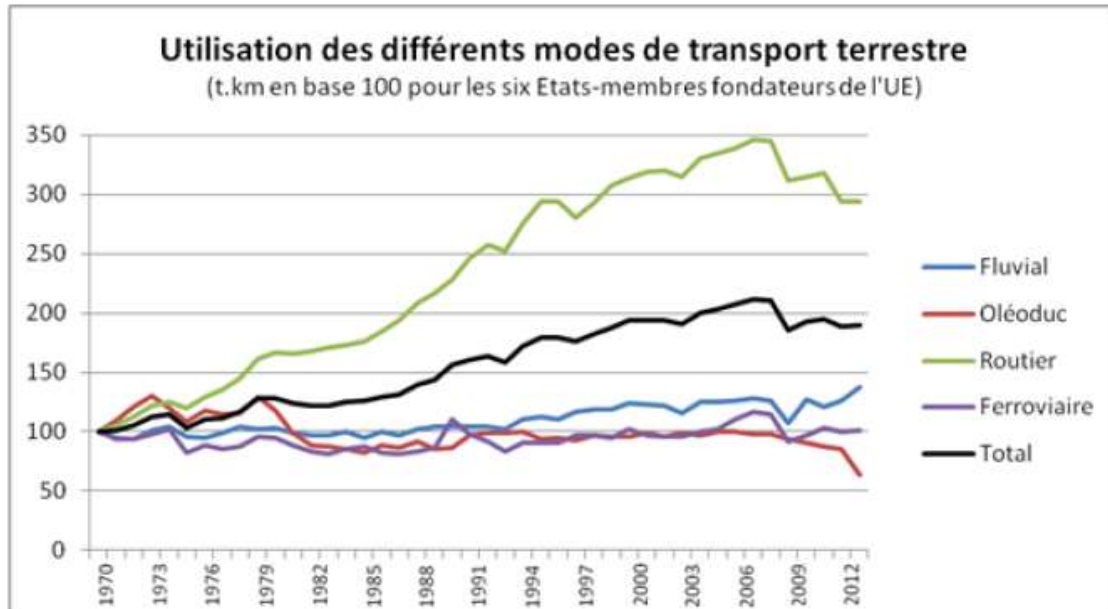


Source: Parlement Eiropeen, L'ÉVOLUTION DU RÔLE DES PORTS MARITIMES DE L'UNION EUROPÉENNE DANS LA LOGISTIQUE MARITIME MONDIALE. 2009 p48

ومن جهة أخرى يوضح الشكل الموالي تطور استخدام دول الاتحاد الأوروبي لمختلف هيكل النقل خلال الفترة 1970

،2012.

الشكل رقم(06): تطور استخدام شبكة النقل الأوروبية خلال الفترة 1970 . 2012



Source: Parlement Eiropeen, op cite, p56;

يتضح لنا من الشكل أعلاه أن دول الاتحاد الأوروبي سجلت ارتفاعا قياسيا في مستوى استخدام شبكة النقل سواء تلك المتعلقة بالجوية، أو البحرية، أو... الخ، وبدرجة أعلى شبكة النقل البرية، مما يوحي بزيادة التعاملات بعد إنشاء الاتحاد الأوروبي مما ساهم في زيادة الخدمات اللوجستية.

ومن جهة أخرى فقد انخفضت تكاليف مختلف شبكات النقل الأوروبية منذ إنشاء الاتحاد الأوروبي لغاية سنة 2018 بمعدلات كبيرة نحاول إدراجها في الجدول الآتي:

الجدول رقم(14): نسبة الانخفاض في تكاليف الشحن حسب هيكل شبكة النقل في دول الاتحاد الأوروبي

	France	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Espagne	Italie
Niveau des frais et des charges - Pourcentages des réponses "haut ou très haut"						
Frais de port	53%	47%	83%	38%	40%	38%
Frais d'aéroport	50%	58%	50%	34%	50%	58%
Tarifs de transport routier	29%	27%	17%	33%	20%	50%
Tarifs de transport ferroviaire	44%	25%	17%	37%	0%	45%
Frais d'entreposage / transbordement	24%	41%	17%	26%	0%	33%
Frais d'agent	13%	10%	17%	31%	0%	25%

Source, Nations Unies, Etude Sur Le Transports Maritimes, 2019, P44.

ومن جهة أخرى فقد تم صاحب هذا التخفيض مستوى نوعية مميزات للبنية التحتية لمختلف هيكل شبكة النقل الأوروبية، وهو ما يظهره الجدول الآتي:

الجدول رقم(15): نسبة تطور نوعية البنى التحتية لشبكة النقل الأوروبية

Qualité de l'infrastructure - Pourcentages des réponses "bas ou très bas"						
ports	17%	0%	0%	0%	0%	31%
Aéroports	6%	0%	0%	0%	0%	17%
Routes	0%	14%	0%	12%	20%	17%
Rail	39%	23%	0%	19%	50%	67%
Installations d'entreposage, transbordement	6%	0%	0%	0%	20%	17%
Télécommunications et informatique	6%	14%	0%	3%	20%	27%

Source, Nations Unies, Op Cite , 99

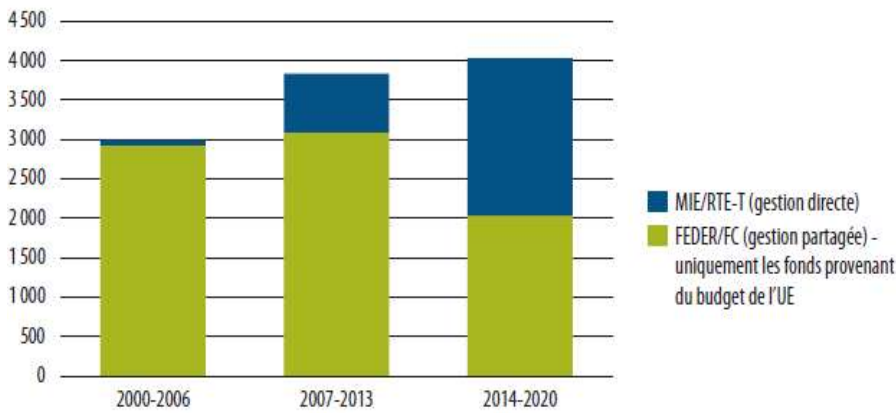
يتميز قطاع النقل الأوروبي بمستوى نوعية جيدة ساهم إلى حد كبير بتقديم خدمات لوجستية نحو الداخل أو الخارج، حيث تظهر أرقام الجدول أعلاه أن مختلف هيكل النقل الأوروبية تتميز بنوعية جيدة إلى جانب ارتفاع نسبة استخدام الاتصالات وبرامج الإعلام الألي، مما يوحي بحتمية تطور تلك الشبكة.

ثانيا: حجم الاستثمار في قطاع النقل البحري

قام الاتحاد الأوروبي برصد حجم كبير لدعم الاستثمار في قطاع النقل البحري، حيث يلاحظ خلال الفترة 2000 - 2020 ، تسجيل تطورا كبيرا، وهو يبرزه الجدول الموالي:

الشكل رقم(06): حجم التمويلات التي خصصها الإتحاد الأوروبي لدعم الاستثمار في الموانئ

Financement de l'UE alloué aux infrastructures portuaires pendant les périodes 2000-2006, 2007-2013 et 2014-2020 (en millions d'euros)

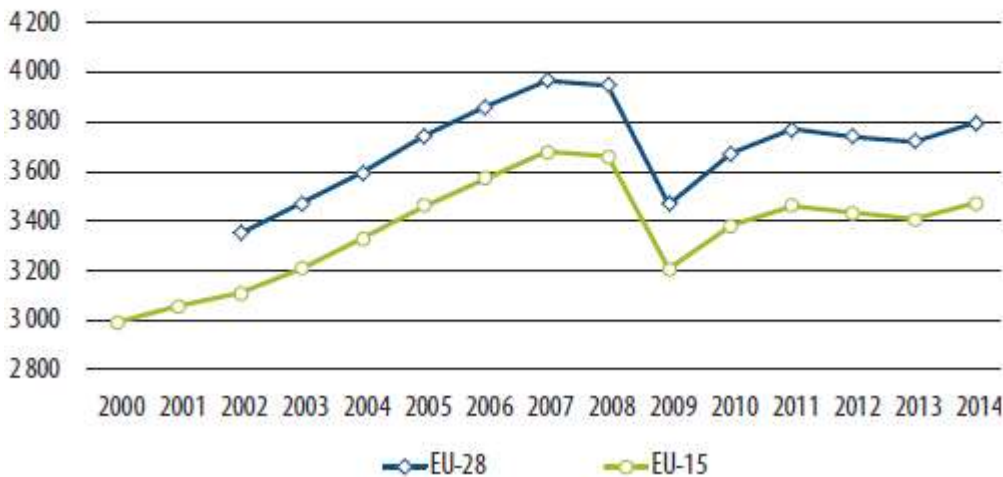


Source, Nations Unies, Op Cite , 112

من الشكل أعلاه يتضح لنا أن الإتحاد الأوروبي ضاعف من حجم تمويل الاستثمار في الموانئ، حيث قدر خلال الفترة 2000 - 2006 بحوالي 300 مليون يورو، لترتفع خلال الفترة 2014 - 2020 إلى حوالي 400 مليون يورو ، ويفسر ذلك إلى الأهمية التي يوليها الإتحاد الأوروبي بقطاع القطاع البحري، هذا بالإضافة إلى الحركة التي عرفها هذا القطاع خلال نفس الفترة، والجدول التالي يوضح مدى حركية ونشاط قطاع النقل البحري الأوروبي:

الشكل رقم(07)

Aperçu des volumes (poids brut en millions de tonnes) transportés par voie maritime (2000-2014)



Source, Nations Unies, Op Cite , 131

يتضح من معطيات الشكل أعلاه والخاص بتطور حجم النقل البحري بالمليون طن ، حيث نلاحظ بأنه بلغ أقصاه سنة 2007، 4000 مليون طن مقارنة بسنة 2000 التي كانت في 3000 مليون طن، وهو ما يعكس حركية هذا القطاع،

ناهيك عن مدى استفادة دول المنطقة من التكامل المشترك الذي حققته دول الاتحاد الأوروبي وما تبعه من تنسيق لسياسات التجارة الخارجية، والتي تشمل العديد من الإعفاءات ساهمت بشكل أو بآخر في ديناميكية قطاع النقل اللوجستي بصفة عامة، والنقل البحري بصفة خاصة.

الجدول رقم(18)

Pays	Ensemble du réseau		Réseau structurant (autoroutes et nationales)	
	Longueur (milliers de km)	Densité (km par million d'habitants)	Longueur (milliers de km)	Densité (km par million d'habitants)
Allemagne	nd	nd	51	615
Espagne	167	3 552	30	648
France	1 104	16 464	21	308
Italie ¹	257	4 251	28	459
Pays-Bas	132	7 662	3	198
Royaume-Uni	423	6 342	nd	nd

Source: Parlement Eiropeen, Op Cite, p44,

المطلب الثالث: مساهمة تكنولوجيا المعلومات التسويقية الأوروبية في الخدمات اللوجستية

سجلت دول الاتحاد الأوروبي قزة نوعية في مجال تكنولوجيا المعلومات باعتبارها دول متقدمة، إلى جانب كونها دول متكاملة تسمح بانتقال التكنولوجيا فيما بينها على عكس بعض الدول الأخرى، مما ساهم إلى حد كبير في تطوير الخدمات اللوجستية فيما بينها من جهة، وبين الدول الأخرى من جهة أخرى،

أولا: البرامج التكنولوجية المعتمدة في قطاع الخدمات اللوجستية الأوروبية

يوضح الجدول التالي أهم البرامج والتطبيقات التكنولوجية التي تعتمد عليها مؤسسات النقل الأوروبية والتي نالت اهتمامها، والتي من بينها:

الجدول رقم(19): أهم البرامج و التطبيقات التكنولوجية المعتمدة في قطاع الخدمات اللوجستية الأوروبية

Gestion de la relation client (CRM)	13%
Logiciel de gestion de la chaine logistique (SCM)	15%
Progiciel de gestion intégré (ERP)	17%
Intégration d'applications d'entreprise (EAI)	20%
Automatisation de processus (Workflow)	7%
Travail collaboratif (Groupware)	12%
Logiciels d'archivage (datawarehouse)	21%
Logiciel d'analyse de données (datamining)	36%

Source : Tableau de bord du Commerce électronique, SESSI, INSEE, décembre 2008

Source: Union international des telecommunications,.

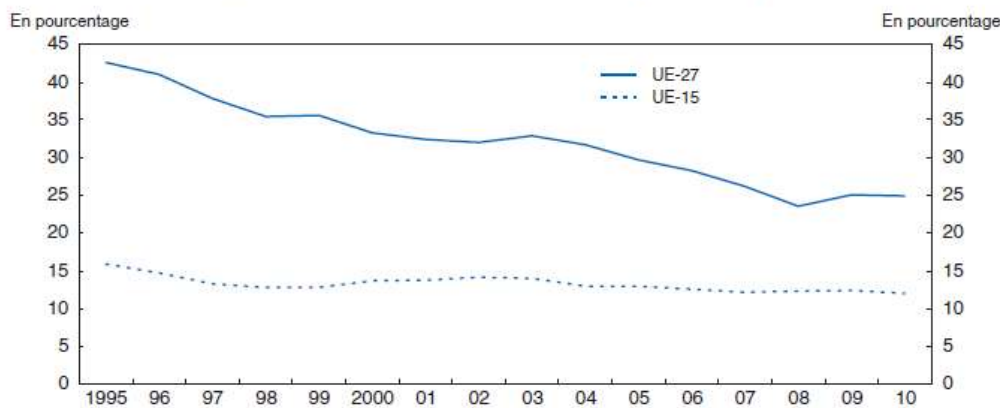
Tendances dans le Domaine du numérique en Europe pour 2021Grandes tendances et evolution du secteur des TIC en Europe, 2017–2020Europe region. 2021. P122

يتبين من خلال الجدول أعلاه أن المؤسسات الأوروبية تقدم خدمات لوجستية اعتمادا على شبكة من البرامج التكنولوجية نذكر منها ما يلي:

- برنامج تسير العلاقات مع الزبائن (crm): وهو برنامج يدخل ضمن إدارة دول الاتحاد الأوروبي بشكل موحد لعلاقتها مع الزبائن بنسبة 13%، مما يساهم في تحسين جودة الخدمات التكنولوجية.
- وفي نفس الإطار يبحث الزبائن الاتحاد الأوروبي على معلومات تخص أسعار السلع، ومن المهم لديهم أن السعر متقارب، وبالتالي تسهر دول الاتحاد على تقديم إجابة حول مدى تقارب الأسعار حتى يضمن ويكسب ثقة الزبائن، فهي من حين لآخر تقوم بنشر بيانات وتوضيحات حول السلع، فمثلا فيما يتعلق بتقارب الأسعار ندرج هذا الشكل كما يلي:

الشكل رقم(08): تطور مؤشر تقارب الأسعار خلال الفترة 1995 . 2010

Graphique 1.7. Indicateur de convergence des prix¹



1. Coefficient de variation de l'indice des niveaux de prix comparés de la consommation finale des ménages.

Source : Eurostat.

StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888932591311>

Source: Union internationale des telecommunications,. Op Cite , P122

يتبين من خلال المنحنى الموضح في الشكل أعلاه أن إختلاف الأسعار في إنخفاض مستمر، وهو ما يبحث عنه دول الإتحاد الأوبي، وهي من النتائج الإيجابية للتكامل الإقتصادي، حيث يكون هناك مجال للتوافق المشترك حول العديد من السياسات التجارية التي من شأنها أن تؤدي إلى تكامل وانسجام تام في الأسعار.

- برنامج تسير قنوات الإمداد اللوجستية (scm): وهو أحد أشكال تكنولوجيا المعلومات المعتمدة في دول الاتحاد الاوربي، يقوم أساسا بتسيير قنوات الإمداد الأوروبية بنسبة 15%.

- التطبيقات المتكاملة للمؤسسات (eai): وهي تطبيقات تكنولوجية.

- البرامج المتحركة

- برامج الأرشفة

- برامج تحليل المعطيات.

ثانيا: مدى استخدام شركات النقل الأوروبية للتكنولوجيا في مجال الاتصالات

تحتاج شركات النقل الأوروبية لتكنولوجيا المعلومات لتسهيل إدارة إتصالاتها مع الأطراف الأخرى، ويوضح الجدول الموالي مدى اعتماد تلك الشركات على التكنولوجيا المتطورة في تسيير علاقاتها المختلفة:

الجدول رقم(21): نسبة استخدام شركات النقل للتكنولوجيا في مجال الاتصالات

Moyen de communication	
Manuel	59%
EDI	9%
Extranet, web	0%
Applications spécialisées	12%
Progiciel de gestion intégré	21%

Source : Stream Consulting, Sept 2006

Source: Union internationale des telecommunications,. Op Cite , P126

يوضح الشكل أعلاه نسبة استخدام شركات النقل لوسائل الإتصال التي تعتمد على التكنولوجيا، فقد نجد سنة 2006 أن 58% من شركات النقل في دول الاتحاد الأوروبي يعتمد على وسائل الإتصال العادية، في حين أن 21% تعتمد على تقنية التيسير المدمج ، و12% تعتمد على بعض التطبيقات الخاصة، في حين استخدام تقنية الواب في الاتصال 0% ، أي أنها جد محدودة.

ثالثا: مدى اعتماد الأنشطة اللوجستية على تسيير المعلومات

الجدول رقم(22): مدى اعتماد الأنشطة اللوجستية على تسيير المعلومات

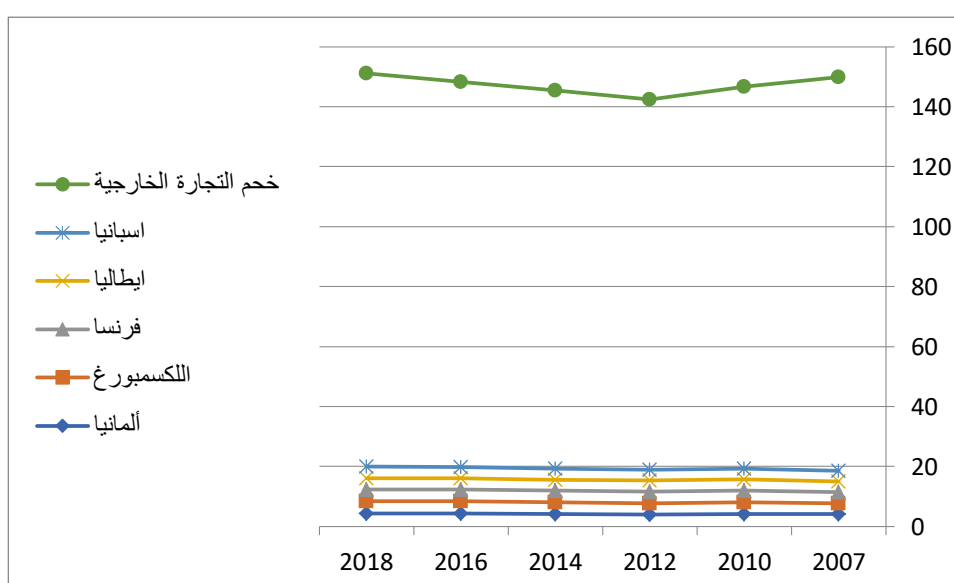
	Gestion de flux d'informations
Transport des marchandises.	•
Activités d'opérations physiques (manutention).	•
Activités d'opérations administratives.	•••
Activités d'entreposage des marchandises (étiquetage, etc).	••
Activités de pilotage de la logistique.	•••••
Activités d'organisation opérationnelle de la logistique.	••••
Opérations para-industrielles sur les marchandises : approvisionnement bord de chaîne, co-manufacturing, contrôle qualité, préparation, co-packing, conditionnement	••

Source: Union internationale des telecommunications,. Op Cite , P141

ثالثا: علاقة تطور حجم التجارة الخارجية للاتحاد الأوروبي بمؤشر الخدمات اللوجستية

نستدل على تطور التكامل الاقتصادي الأوروبي من خلال تطور حجم التجارة الخارجية ممثلة في مجموع الصادرات والواردات ولعاقبتها بتطور مؤشر LPI للخدمات اللوجستية ، ومن أجل الوقوف على دور التكامل الاقتصادي على الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي ندرج هذا الشكل الذي يوضح تلك العلاقة خلال الفترة 2007 - 2018:

الشكل رقم (09): العلاقة بين حجم التجارة البينية و مؤشر الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي:



المصدر: من إعداد الطلبة بالإعتماد على "

- Bank central europeenne , Rapport anuel, 2007, 2010, 2013, 2015? 2018,P
P 23, 25;, 24, 32, 28.
- World Bank, Rapport anuel, Many year, Many page,

من خلال المنحنيات الموضحة في الشكل التالي يتبين لنا أنه هناك علاقة منتظمة بين حجم التجارة البينية لدول الاتحاد الأوروبي ومؤشر الخدمات اللوجستية للدول الأوروبية الخمسة ممثلة في ألمانيا، اللوكسمبورغ، فرنسا، إيطاليا، إسبانيا، ويدل هذا التناغم في العلاقة التأثير الناجم عن التكامل المبرمج للسياسات الاقتصادية لاسيما قطاع التجارة منها والأثر الذي عنها على قطاع الخدمات اللوجستية لدول الاتحاد الأوروبي.

ويفسر ذلك بمدى الانسجام بين تلك الدول في مجال التجارة والاهتمام البالغ الأهمية في مجال قنوات الإمداد والعلاقات فيما بينها وكأنما من شأنه تطوير وتسهيل الانتقال الأمن والقوي للسلع والخدمات فيما بين دول الاتحاد.

وتجدر الإشارة إلى أن تطور تلك العلاقة خلال الفترة الموضحة في الشكل أعلاه تخللته فترات زمنية مليئة بالأحداث مثل أزمة الرهون العقارية الأمريكية التي ألقت بضلالها على حركة التجارة و مساراتها على متغيرات قطاع اللوحستيات على المستوى الدولي و الاتحاد الأوروبي بصفة خاصة، بالإضافة إلى أزمة الديون السيادية وخطط التقشف التي أثرت مباشرة على النفقات الموجهة لقطاع الخدمات اللوجستية من جهة و حركة التجارة البينية من جهة أخرى.

خلاصة الفصل:

ان نجاح الدول المتقدمة الاوروبية في تحقيق تكامل اقتصادي قوي ينافس القوى الاقتصادية العالمية، أهم الدول الأخرى وخاصة الدول النامية للقيام بمحاولات اقامة تكامل اقتصادي إقليمي فيما بينها، حيث دخلت اغلب الدول النامية في عدة تجارب لتكوين تكتلات اقتصادية اقليمية (جنوب - جنوب) في محاولة منها لتحقيق التنمية الاقتصادية المنشودة، ومحاولة الاستفادة من مزايا التكامل الاقتصادي الاقليمي ، وخاصة بعد عجز هذه الدول من تحقيق ذلك بصفة منفردة.



خاتمة

في ظل ما تشهده التجارة الدولية من تشتت أكبر عبر سلاسل القيمة العالمية، تصبح الخدمات اللوجستية الجيدة أكثر أهمية من أي وقت مضى. إذ يمكن لاضطرابات بسيطة في إحدى سلاسل التوريد أن تنتشر بسرعة إلى بلدان ومناطق أخرى ، لذلك تعتبر الخدمات اللوجستية الفعالة مهمة لنمو التجارة حيث تتصل الخدمات اللوجستية بمدى كفاءة البلدان في نقل السلع المادية عبر الحدود وداخلها، فيمكن لأداء البلد في هذا المجال تحديد كيفية مشاركته في الأسواق الدولية، غير أن تدني حجم التجارة في العديد من البلدان النامية يعوق إنشاء قطاعات للخدمات اللوجستية تتسم بالقدرة على المنافسة، في حين أن عدم وجود قطاع لوجستيات ناضج يعوق لصادرات، وتكلفة الخدمات اللوجستية مقارنة بقيمة الصادرات حاجز كبير أمام دخول مصدري البضائع والسلع الأساسية أسواق تلك البلدان، وربما تتكبد البلدان النامية خسائر كبيرة للغاية في محاولاتها التنافس في السوق العالمية. ويمكن للحكومات استخدام مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لفهم الصلة بين الخدمات اللوجستية والتجارة والنمو بشكل أفضل، والسياسات التي يمكن أن تضعها للتنافس على مستوى العالم.

نتائج الدراسة:

لقد تم الوصول في هذه الدراسة الى نتائج جوهرية وهذا الجانبين النظري والتطبيقي سنتطرق الى اهم النتائج التي خلصت اليها هذه الدراسة وهي كما يلي:

- التعرف على المفاهيم الحديثة لعمليات الامداد خاصة بالنسبة للمؤسسة الاقتصادية التي تبرز في صعوبة التحكم فيها وتندفق المعلومات على امتداد سلسل الامداد خاص.
- يعتبر النقل من الأنشطة الرئيسية للخدمات اللوجستية التي تخلق قيمة مضافة في المؤسسة التي تهتم بعملية البيع والتصدير.

توصيات:

- تقدم الخواص نسبة كبيرة من الخدمات اللوجستية فالمؤسسة بحاجة الى الاستثمار في مجال اللوجستيك.
- المؤسسة الاقتصادية بحاجة ماسة لاستخدام تكنولوجيا الحديثة للمعلومة والاتصال من اجل تطوير الخدمات اللوجستية وتحسين تفعيلها في التجارة الخارجية من اجل عملية التصدير الى الزبون الاجنبي.
- وجوب تنويع وتطوير وسائل النقل الدولي من اجل تفعيل عمليات التجارة الدولية وهذا يكون على عتق السلطات العمومية.



أولاً: الكتب:

- ✓ ثابت عبد الرحمن إدريس، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية: مفاهيم أساسية وطرق القياس والتقييم، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر 2006.
- ✓ إكرام عبد الرحيم، التحديات المستقبلية للتكامل الاقتصادي العربي (العولمة والتكتلات الإقليمية البديلة)، مكتبة مدبولي، ط1، 2002م، مصر.
- ✓ أيوب الصوالحة، علي الابراهيمي، عمليات الإدارة اللوجستية في منظمات الأعمال الحديثة، بحوث وأوراق عمل مؤتمر منظمات متميزة في بيئات متجددة، المنظمة العربية الإدارية بالتعاون مع جامعة جدارا، المملكة الأردنية الهاشمية، 2011.
- ✓ بيلا بلاسا، "نظرية التكامل الاقتصادي"، ترجمة رشيد البراوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964 .
- ✓ عادل أحمد حشيش، أسامة محمد الفولي، مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، القاهرة: دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998 .
- ✓ -علي فلاح الزعبي، زكرياء أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية: مدخل التوزيع والإمداد، دار المسيرة للطباعة والنشر، ط2، عمان، الأردن، 2019..
- ✓ - كامل بكري، التكامل الاقتصادي، المكتبة العربية الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، 1984.

ثانياً: المجالات:

- ✓ رجال فاطمة، طويل حدة، كرامة مروة، واقع المناخ الاستثماري في الاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2018/2007، مجلة الاقتصاديات المالية البنكية وإدارة الأعمال، المجلد 09/ العدد 01، 2020، جامعة محمد خيضر بسكرة.
- ✓ بوشول السعيد، وآخرون، دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية : دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية، مجلة الاصلاحات الاقتصادية والاندماج في الاقتصاد العالمي، المجلد 20، العدد 01، المدرسة العليا للتجارة، 2020.
- ✓ كريم بودخدخ، تطور الأداء الاقتصادي للاتحاد الاقتصادي والنقدي الأوروبي بعد 20 سنة من نشأته.. أية اصلاحات ضرورية، مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد 9، العدد 2، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، جوان 2021.
- ✓ حامد عبید حداد، التكامل الاقتصادي والتنسيق الصناعي العربي - دراسة تحليلية-، مجلة كلية الآداب، العدد 99، جامعة بغداد، العراق، 2010.
- ✓ -رحال فاطمة، تداعيات الأزمة المالية العالمية على تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى دول منطقة اليورو دراسة حالة فرنسا كنموذج، مجلة التكامل الاقتصادي، المجلد 3، العدد 2، جامعة أدرار، 2015.
- ✓ زايري بلقاسم، تحليل إمكانيات التكامل العربي الإقليمي في ضوء نظريات التكامل الاقتصادي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 6، العدد 1، 2009.
- ✓ عبد الحميد عبد المطلب، اقتصاديات المشاركة الدولية " من التكتلات الاقتصادية حتى الكويز"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006 .

- ✓ -مجدوب بحوصي، أ.عمار عريس، دور التكامل الاقتصادي في توفير عوامل الجذب البينية لاستقطاب الاستثمار الاجنبي المباشر تجربة الاتحاد الأوروبي، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، المجلد3، العدد2، جامعة ميله، ديسمبر2017.
- ✓ محمد أحمد الميتوني وآخرون، دور أنشطة اللوجستيك في تعزيز إستراتيجية التميز: دراسة استطلاعية لآراء عينة من العاملين في الشركات العامة للصناعات الكهربائية (ديالى)، مجلة جامعة كركوك للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد 10، العدد01، 2020..
- ✓ محمد محمود الإمام، التكامل الاقتصادي الإقليمي بين النظرية والتطبيق، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 2000.
- ✓ نوال زيشي ، يوسف رشيد، دراسة مقارنة لواقع الأداء اللوجستي بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة، مجلة الاستراتيجية والتنمية، المجلد 08، العدد 15، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2018.
- ثالثا: الدراسات العلمية :
- ✓ آسيا الوافي، التكتلات الاقتصادية الإقليمية وحرية التجارة في إطار المنظمة العالمية للتجارة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، تخصص اقتصاد دولي، جامعة باتنة، 2006/2007.
- ✓ إلياس حناش، واقع وآفاق التكامل الاقتصادي العربي في ظل اقتصاد المعرفة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في العلوم الاقتصادية، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة مسيلة، 2017-2018.
- ✓ بجاوي سهام، الاستثمارات العربية البيئية ومساهمتها في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 2005.
- ✓ بن ناصر محمد، المشاريع العربية المشتركة ودورها في تعزيز التكامل الاقتصادي العربي، رسالة لنيل شهادة الماجستير، تخصص نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2007 / 2008.
- ✓ بوزيدي قدور، التكامل الاقتصادي العربي (معوقات وآفاق)، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، جامعة الجزائر، 1999.
- ✓ بوكساني رشيد، دبش أحمد، مقومات ومعوقات التكامل الاقتصادي المغربي، الندوة العلمية الدولية حول: "التكامل الاقتصادي العربي كآلية لتحسين وتفعيل الشراكة العربية-الأوروبية"، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، 8-9 ماي 2004.
- ✓ حسين عمر، التكامل الاقتصادي أنشودة العالم المعاصر، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1998 ، ط1..
- ✓ خاطر أسمهان، دور التكامل الاقتصادي في تفعيل الاستثمار الأجنبي المباشر- دراسة حالة دول مجلس التعاون الخليجي-، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص: اقتصاد دولي، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012/2013.
- ✓ خلاط كيحل محمد لمين، تيماي عبد المجيد، أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نموذج بانل خلال الفترة (2018-2010)، جامعة غرداية، 2022.

- ✓ خليفة مراد، التكامل الاقتصادي العربي على ضوء الأطروحات النظرية والمرجعية والقانونية، رسالة ماجستير في القانون الدولي، جامعة باتنة، 2006.
- ✓ رميدي عبد الوهاب، "التكتلات الاقتصادية الإقليمية في عصر العولمة وتفعيل التكامل الاقتصادي في الدول النامية - دراسة تجارب مختلفة-" أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2006/2007.
- ✓ -ريمي رياض، وآخرون، ملتقى الدولي في اتجاهات الحديثة في التجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية، بعنوان أهمية المراكز اللوجستية في دعم وترقية النقل البحري دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة، جامعة الوادي، ديسمبر 2019.
- ✓ سامي عفيفي حاتم، "التجارة الخارجية بين التنظيم والتنظيم"، ط2، ج2، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1994.
- ✓ -طلال زغبة، عباس فرحات، السوق العربية المشتركة كخيار استراتيجي للتغلب على معوقات التجارة العربية البينية في عصر التكتلات الاقتصادية، ورقة مقدمة للمشاركة في الملتقى الدولي الثاني حول " واقع التكتلات الاقتصادية زمن الأزمات"، المركز الجامعي الوادي، يومي 26/27 فيفري 2012 .
- ✓ عقبة ريمي، وآخرون، تحليل أداء الخدمات اللوجستية في الدول العربية باستخدام التحليل التمييزي النوعي) شجرة التصنيف والانحدار) للفترة 2007-2018، كتاب جماعي حول المؤسسات التصديرية لاقتصاديات الدول العربية- الواقع والتحديات-، جامعة الوادي، 2020.
- ✓ القزويني علي، "التكامل الاقتصادي الدولي والإقليمي في ظل العولمة"، الجزء الأول، منشورات أكاديمية الدراسات العليا، ليبيا، 2004 .
- ✓ كفية قسويمري، التكامل الاقتصادي والإتحاد الأوروبي كأداة لتدعيم الاستقرار الاقتصادي، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية واقتصاد دولي ، جامعة بسكرة، 2015-2016.

رابعا :المراجع باللغة الأجنبية

Lavastre O, Carbone. V, Ageron. B, (2016), Les Grands Auteurs en Logistique – et Supply Chain Management, EMS Editions.