

تأثير الخدمات اللوجستية البحرية على التبادل التجاري الدولي

Maritime Logistics and its Impact on International Trade.

بلفكرات عابد¹، بن زيدان ياسين²BELFAKRET Abed¹, BENZIDANE Yacine²¹مخبر البحث استراتيجية التحول الى اقتصاد أخضر، جامعة عبد الحميد بن باديس (الجزائر)،

abed.belfakret.etu@univ-mosta.dz

²جامعة عبد الحميد بن باديس (الجزائر)،

yacine.benzidane@univ-mosta.dz

تاريخ النشر: 2022/10/14

تاريخ القبول: 2022/09/29

تاريخ الاستلام: 2022/07/10

ملخص:

تهدف الدراسة الى تأثير الخدمات اللوجستية البحرية على التبادل التجاري الدولي. تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي بوصف المفاهيم الاساسية، والمنهج التحليلي بجمع وتحليل البيانات من مؤسسة ميناء مستغانم خلال الفترة الممتدة من سنة 2010 الى سنة 2020، توصلت الدراسة الى وجود تأثير إيجابي للخدمات اللوجستية البحرية على عمليات التبادل التجاري الدولي. كلمات مفتاحية: اللوجستيك، الخدمة البحرية، التجارة الخارجية، الميناء البحري، ميناء مستغانم. تصنيفات JEL: F19; F1; N7.

Abstract:

The study aims at the impact of maritime logistics services on international trade exchange. The inductive approach was used to describe the basic concepts, and the analytical approach was to collect and analyze data from the Mostaganem Port Corporation during the period from 2010 to 2020, the study found a positive impact of marine logistics services on international trade exchange operations.

المؤلف المرسل: بلفكرات عابد، الإيميل: abed.belfakret.etu@univ-mosta.dz

Keywords: logistic; marine service; foreign trade; sea port; Mostaganem port.

Jel Classification Codes: F1; F19; N7.

1. مقدمة :

يعتبر موضوع اللوجستيك من المواضيع القديمة - الحديثة، فقديمًا ارتبط بالمجال العسكري الذي كان عبارة عن تخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والامداد، كان يسمى "فن تحريك الجيوش"، أما حديثًا دخل كوظيفة مقسمة بين وظائف المؤسسات الاقتصادية، ثم أصبح يعمل على تحقيق الترابط والتكامل بين جميع وظائف المؤسسة وتحقيق أهدافها من تقديم المنتج بتكاليف منخفضة وكمية ملائمة للمستهلك في الوقت المناسب وبالحالة الجيدة. فالجزائر من خلال موانئها البحرية المتمثلة في ميناء مستغانم تعمل على تحسين تجارتها الخارجية عن طريق الخدمات اللوجستية البحرية.

1.1 إشكالية البحث:

على ضوء ما تقدم يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما هو تأثير الخدمات اللوجستية البحرية على التبادلات التجارية الدولية؟

وللإلمام بالموضوع قمنا بطرح السؤالين التاليين:

- كيف تخدم الموانئ البحرية التبادلات التجارية الدولية؟
- ما هو دور خدمات التخزين في الموانئ البحرية؟

2.1 فرضيات البحث:

للإجابة على إشكالية الدراسة تمت صياغة الفرضيتين الآتيتين:

- حركة تداول السلع مرتبطة فقط بخدمات اللوجستية البحرية.
- خدمات التخزين لها علاقة وطيدة بالتبادل التجاري.

3.1 أهداف البحث:

يمكن تلخيص أهداف الدراسة فيما يلي:

- الحالة التي يعيشها الاقتصاد الوطني والتحول التي تتجه إلى ضرورة العمل على تحسين الخدمات اللوجستية.

- توسع التجارة الخارجية وتعدد أشكالها.
- حاجة بعض الدول الى البضائع الضرورية.

4.1 أهمية البحث:

تكمّن الأهمية في تحليل العلاقة الموجودة بين الخدمات اللوجستية البحرية لميناء مستغانم والتبادل التجاري الدولي.

5.1 منهج البحث والأدوات المستخدمة:

تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي بتحديد المفاهيم الأساسية، والمنهج التحليلي من أجل دراسة المتغيرات الكمية باستخدام نموذجي جذر الوحدة وتقدير النموذج الإجمالي لبرنامج افيز09.

6.1 هيكل البحث:

وللإلمام بجوانب البحث ارتأينا ان نقسمه الى جانبين: الجانب النظري تناولنا فيه المفاهيم الأساسية حول الخدمات اللوجستية البحرية، التبادل التجاري الدولي، وميناء مستغانم، اما الجانب التطبيقي فكان عبارة عن دراسة تحليلية بجمع وتحليل البيانات من مؤسسة ميناء مستغانم خلال الفترة الممتدة من سنة 2010 الى سنة 2020 مع دراسة قياسية لتأثير الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية على التبادل التجاري.

7.1 الدراسات السابقة:

1.7.1 رصاع حياة، دكتوراه في العلوم الاقتصادية لجامعة وهران تحت عنوان "دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران"، السنة الدراسية 2018-2019، تناولت هذه الدراسة مفاهيم حول الأنشطة اللوجستية، التجارة الدولية، وكذا تطبيق الانظمة اللوجستية داخل الموانئ البحرية و اخيرا دراسة مقارنة متمثلة في مدى تطبيق العمليات اللوجستية بميناء روتردام وميناء وهران اعتمدت على المنهج الوصفي التحليلي للمتغيرات التي حدثت الموانئ والمنهج المقارن للمقارنة بين الخدمات اللوجستية بين كلا الميناءين، خلصت الدراسة الى ان ميناء وهران يعاني من عدة نقائص يجب تجاوزها.

2.7.1 بورني حناشي، بالي حمزة، بالي مصعب، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13/ العدد: 03 (2020)، ص 806 – 822، تحت عنوان "أثر البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)"، تناول

البحث دراسة تحليلية للخدمات اللوجستية لعدة موانئ تجارية جزائرية، استخدم دراسة قياسية تقدير النموذج، توصل البحث الى ان البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في مجملها كان لها علاقة طردية بالتجارة الخارجية في الجزائر.

3.7.1 السعيد بوشول، ريمي رياض، حميداتو محمد ناصر، REVUE DES REFORMES ECONOMIQUES ET INTEGRATION EN ECONOMIE MONDIALE VOL 14 N°1 BIS 2020

تحت عنوان "دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية" تناولت الدراسة خصائص الخدمات اللوجستية المقدمة في موانئ الدول العربية، كما استخدمت معادلة الجاذبية وذلك بنمذجة العلاقة بين الصادرات البينية و الخدمات اللوجستية ، خلصت الدراسة الى أن الحدود المشتركة و التاريخ الاستعماري المشترك لم يكن لهما تأثير معنوي على التجارة البينية لهذه الدول.

2. ماهية الخدمات اللوجستية البحرية الدولية

إن العمليات اللوجستية تعود إلى وظائف عسكرية، تتعلق بكيفية إمداد الجيش بالمؤن والذخيرة والعتاد بشكل صحيح. (توفيق ماضي، 2012، صفحة 07).

1.2 تعريف الخدمات اللوجستية البحرية الدولية:

دخل اللوجستيك الى المؤسسات الاقتصادية " اللوجستيك هو حركة ومناولة البضائع من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك أو الاستعمال. (لاشين، 2009، صفحة 31).

الخدمات اللوجستية الدولية هي مجال واسع من الأنشطة التي من خلالها وصول البضائع التي تباعها مؤسسة تقع في دولة ما، إلى العملاء في دولة أخرى، في أفضل الشروط والأجال.

2.2 أهم الخدمات اللوجستية البحرية الدولية:

هناك عدة خدمات لوجستية بالموانئ البحرية منها ما ارتبط بالإدارة ومنها ما ارتبط بالبضاعة وأخرى متعلقة بالسفينة، ومن أهمها ما يلي:

1.2.2 الخدمات اللوجستية الادارية: تتعلق بـ

- نظام المعلومات: الذي يعتبر أحد الركائز الأساسية التي تحدد كفاءة وفعالية نظام إدارة اللوجستيك حيث يتوقف ذلك على كل من دقة البيانات والمعلومات المتبادلة من ناحية وسرعة عمليات الاتصال والتنسيق من ناحية أخرى. (الزغي و عزام احمد زكريا، 2012، صفحة 106).

- إعداد مخطط الرسو: ويتم بناء على المعلومات المتحصل عليها، من المميزات التقنية للسفينة، حمولتها، متطلبات الاستغلال والاستعمال وفي الأخير تحديد الرصيف لرسو السفينة.

- وكيل العبور: هو شخص وسيط يتدخل في الفترة التي تفصل بين الناقلين، فهو يتلقى البضاعة من الناقل البحري ويعيد إرسالها الى ناقل آخر. (طه، 2018، صفحة 251).

3.2 الخدمات اللوجستية العملية:

من بين هذه الخدمات نذكر:

1.3.2 المناولة:

تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وانزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات واخذها. (القانون البحري، 1998، المادة 912).

2.3.2 التشوين:

يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير، والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزل وحراستها، إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه. (القانون البحري، 1998، المادة 920).

3.3.2 عمليات الشحن والتفريغ:

هي جميع الأعمال التي تقوم بها الشركة المرخص لها بهذا النشاط والتي تشمل العمالة والمعدات المناسبة لإنزال شحنة السفينة من البضائع، رفع البضائع على ظهر السفينة. (الصيرفي، 2009، صفحة 59).

4.2 الخدمات اللوجستية المرتبطة بالبضائع:

هذه الخدمات تتعلق بالسفينة واهمها ما يلي:

1.4.2 القيادة:

تعني السفن المساعدة التي تمنح للربان قيادة سفنهم عند الدخول الى الموانئ والخروج منها وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية، كما "يتعين على الربان استعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما يتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك". (القانون البحري، 1998، المادة 601).

2.4.2 الإرشاد:

هو عملية إرشاد السفينة في المجرى البحر عبر أبراج ومعالم منذ صعود المرشد على ظهر السفينة حتى ربطها على الرصيف، والعكس في حالة مغادرة السفينة. (أسعد مبارك، 2015، صفحة 161).

3.4.2 القطر:

يتمثل مفهوم القطر في سحب السفن بواسطة قاطرات وهي تساعد السفينة في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف أيضا (أسعد مبارك، 2015، صفحة 161).

4.4.2 التموين:

فيقصد به تزويد السفينة بمواد غذائية، الوقود السائل، الطاقة الكهربائية، الزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم أو الركاب والسفينة من طرف ممولين معتمدين.

5.2 الخدمات ذات قيمة: هذه الخدمات تعطي قيمة اضافية للبضاعة منها:

1.5.2 التعبئة والتغليف:

تعتبر في بعض الأحيان أهم من محتوى المنتج نفسه ويمتد دورها لتضمن القيام بالعديد من الوظائف، حيث تسهل العبوة من عمليات تداول المنتج وتخزينه، وتساهم أيضا في عملية التسويق من خلال ترويج المنتج.

2.5.2 التطور التكنولوجي:

لقد ساهم التطور التكنولوجي الذي شهده العالم في ابراز الأهمية الاقتصادية والتجارية المتزايدة للموانئ البحرية، حيث انتقلت الموانئ من مجرد نقاط لوصول وانطلاق البضائع، الى قواعد لتبادل البيانات إلكترونيا ومنصة مفتوحة على الخدمات اللوجستية يلتقي فيها مختلف التجار ومقدمي الخدمات من أجل العرض والطلب على مختلف الخدمات المقدمة (حياة، 2019-2018، صفحة 208).

3.5.2 نظام النقل:

هو قطاع اقتصادي حيوي يعد من اقوى القوى المولدة للقيمة المضافة، كما يعتبر من وسائل تنشيط التبادل التجاري، اذ حوالي ثلاثة ارباع من حجم التجارة الخارجية تنقل عبر البحر. (بدوي، 2005، صفحة 296).

3. التبادل التجاري الدولي

إن التبادل التجاري بين الدول يعتبر نظام حيوي يتم بين أكثر من دولة، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن دول العالم.

1.3 تعريف التبادل التجاري:

إنّ التبادل التجاري يعبر عن أهم صور العلاقات الاقتصادية التي تجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات. (حناشي، 2020، صفحة 810).
يعتبر كذلك التبادل التجاري الجسر الرابط بين الدول لتصريف الفائض من السلع والبضائع واستيراد فائض الدول الأخرى.

2.3 أهمية التبادل التجاري:

يتمتع التبادل التجاري بأهمية بالغة وذلك من خلال:

- استغلال السلع المميزّة لدى الدولة.
- ازدهار الدولة اقتصاديًا.
- زيادة المنافسة.
- ضبط عمليات الاحتكار.
- تحسين وتطوير السلع.
- تقليل معدلات البطالة.

3.3 أنواع التبادل التجاري:

يشمل التبادل التجاري عدة أنواع نوضحها كما يلي: (الراشد، 2022)

1.3.3 التبادل المحلي:

نظام مقايضة اقتصادي يشيع استخدامه في المجتمعات المحلية، يجري خلاله تبادل السلع والخدمات بين الأفراد والمجموعات، عادةً ما تستخدم المقايضة مقابل السلعة أو الخدمة المقدمة، وتعتمد حركة هذا التبادل على مجموعة من المبادئ الرئيسية، منها: تكلفة المنتج أو الخدمة، توفير النواقص، الإعلان عن المنتج أو الخدمة.

2.3.3 التبادل الإقليمي:

نظام يتضمن توقيع معاهدات بين دولتين أو أكثر بهدف تشجيع حركة السلع والخدمات المقدمة عبر حدود هذه الدول، إذ يجري الاتفاق على مجموعة من القواعد الداخلية التي يجب

الالتزام بها من قبل الدول الأعضاء، أما بالنسبة للدول الخارجية التي لا تشملها المعاهدة، فيجري الاتفاق على مجموعة من القواعد الخارجية المختلفة التي يجب على الدول الالتزام بها.

3.3.3 التبادل العالمي:

وهو نظام تبادل تجاري يُستخدم بين الدول المتباعدة والعبارة للحدود، يزيد هذا النوع من التبادل القوة الشرائية والاستهلاكية للدولة، لأنه يرفع مستواها المعيشي ويحسن كفاءتها الإنتاجية، كما يتيح للدول المختلفة فرصة استهلاك المنتجات والسلع غير المتوفرة في الأسواق عن طريق استيرادها.

4.3.3 شروط التبادل التجاري:

يوجد عدد من الشروط المهمة التي يجب توفرها لإتمام عملية التبادل التجاري بنجاح، ومن أهم هذه الشروط ما يلي:

- تحقيق المصالح المشتركة بين الدول الأعضاء.
- ترجمة الشروط بدقة بما يتناسب مع لغة الدول الأعضاء.
- امتثال والتزام جميع الأطراف بالشروط والقواعد المالية الموضوعة.
- الاحترام المتبادل بين الأطراف.
- التزام الدول المشاركة بدفع الرسوم والنفقات المترتبة عليها كاملةً إما على نطاق ضيق، مثل تبادل الخدمات والسلع بين الأفراد أو مدن الدولة الواحدة، أو على نطاق واسع، مثل التبادل الحاصل بين دول العالم المتعددة. (داود، 2015، صفحة 29).

5. الموانئ البحرية

للموانئ البحرية نشاطات متعددة، اذ تعد محركات فاعلة للاقتصاد الوطني من خلال التعاملات التجارية البينية.

1.5 تعريف الميناء:

هو النطاق الذي يحتضن مستلزمات خدمات السفن وكل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ، والتخزين، والنقل... الخ، مثل الأرصفة، الروافع، المستودعات، المخازن، الطرق الداخلية والمباني (السويغي، 1996، صفحة 325).

هو نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وايوائها وتأمين جميع العمليات البحرية والصيد البحري والنزهة " (القانون البحري، 1998، المادة 888).

2.5 أهمية الموانئ:

للموانئ أهمية كبيرة نذكر منها:

- تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- يعد قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص عمل.
- يعتبر كمركز للخدمات اللوجستية والتجارية. (عبد اللا و مصطفى عبد الحافظ، 2000، صفحة 13)
- عبارة عن منفذ لتجارة الدولة الخارجية (الصادرات والواردات) من خلال عمليات التبادل التجاري الدولي.

3.5 ميناء مستغانم:

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا وخطي طول 00° و 05° شرقا، ويعد هذا الميناء من الموانئ ذات البعد الاستراتيجي لدولة الجزائر، وذلك لقربه من القارة الأوروبية من جهة ومن جهة أخرى يعتبر بوابة الى الدول الإفريقية، يتربع على مساحة إجمالية تقدر بـ 549140 م². يساهم في العديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية.

4.5 الخدمات اللوجستية بميناء مستغانم:

تتجلى الخدمات اللوجستية في ميناء مستغانم من خلال التطرق الى كل من عملية استقبال السفن وتداول البضائع على مستوى الميناء من صادرات وواردات، وذلك بالتطرق الى بعض الإحصائيات الخاصة بالميناء.

1.4.5 دخول السفينة الى الميناء:

تتم عمليات ارشاد وقطر السفينة، ثم ربطها عند وصول الى الميناء، حيث أن هذه العمليات ترتبط ارتباطا وثيقا ببعضها وذلك من أجل سلامة السفن وحمولتها.

2.4.5 سريان البضاعة على أرضية الميناء:

- إن البضاعة المستوردة عند وصولها الى الميناء على متن الباخرة يتم متابعتها عبر مراحل:
- مناولة البضائع: يتم افرار البضائع وشحنها من طرف مؤسسات الوكلاء مثل: NASHCOk, GEMA, MTA ، لفائدة اشخاص ينتظرونها.
- عمليات التخزين: بعد عمليات التفريغ توضع البضائع في أماكن خاصة ويتم حراستها وتأمينها.
- عمليات التسليم: تكون هذه العملية بواسطة وكيل وتسلم الى أصحابها.

6. القياس الاقتصادي لتأثير الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية على التبادل التجاري

سنحاول في هذا العنصر تطبيق اختبار جذر الوحدة لتطبيق 8 eviews من أجل إبراز تأثير الخدمات اللوجستية لإحدى الموانئ البحرية الجزائرية (ميناء مستغانم) على عمليات التبادل التجاري خلال الفترة من الفصل الأول لسنة 2010 الى الفصل الرابعة من سنة 2020.

1.6 الطريقة والمعطيات المجمعة:

لتوضيح طبيعة العلاقة بين الخدمات اللوجستية لإحدى الموانئ البحرية الجزائرية (ميناء مستغانم) وعمليات التبادل التجاري (الصادرات- الواردات) تم الاعتماد على الدراسة القياسية وذلك باستخدام اختبار جذر الوحدة لبيانات السلسلة الزمنية من اجل تقدير النموذج حتى تكون البيانات مستقرة (ساكنة - stationary)، وان لم تكن كذلك يجب تحويل البيانات حتى تكون مستقرة (ساكنة - stationary) الذي تتم من خلال اخذ الفرق الأول أو الثاني.

1.1.6 متغيرات الدراسة:

تم الاعتماد على إحدى الموانئ الجزائرية وهو ميناء مستغانم خلال فترة زمنية معينة، وقد استخدمت الدراسة القياس الاقتصادي - اختبار جذر الوحدة - لمعرفة استقرارية (سكون) السلسلة الزمنية، وان لم تكن مستقرة يجب تحويلها الى مستقر وذلك من خلال اخذ الفرق الأول أي خلال الزمن السابق، كما تم استخدام نموذج تقدير الإجمالي (pooled) لبرنامج EVIEWS 09 من اجل معرفة ان كان التوزيع طبيعي للمتغيرات، استخراج المعادلات الاقتصادية وعلاقة المتغيرات مع بعضها.

تم تقدير الأثر بين التبادل التجاري من صادرات وواردات كمغيرات تابعة، وخدمات القطر والارشاد وخدمات التخزين كمغيرات مستقلة، والجدول التالي يلخص المتغيرات التي تم ادراجها في نموذج الدراسة.

الجدول 1: تحديد نوع ورمز المتغيرات

الخدمات اللوجستية	نوع المتغيرات	رمز المتغيرات
خدمات الإرشاد (عدد البواخر)	المتغيرات المستقلة.	س1، X1، (ser01)
خدمات التخزين (طن).		س2، X2، (ser02)
حركة الصادرات (طن).	المتغيرات التابعة.	ع1، Y1، (ser04)
حركة الواردات (طن).		ع2، Y2، (ser05)

المصدر: من اعداد الطالب

2.1.6 العينة وفترة الدراسة:

تتكون عينة الدراسة من أحد الموانئ البحرية الجزائرية وهو ميناء مستغانم، تم اختيار هذه العينة لتوفر البيانات للمتغيرات محل الدراسة طول فترة الدراسة.

أما عن فترة الدراسة فكانت فصلية لإحدى عشر (11) سنة، وتمتد من الفصل الأول لسنة 2010 الى غاية الفصل الرابع من سنة 2020 وفقا لما هو متاح من بيانات محل الدراسة، وعدم وجود أي بيانات مفقودة كما ان البيانات التي تغطيها الدراسة تعتبر أحدث البيانات المتحصل عليها من مؤسسة ميناء مستغانم، وبالتالي يمكن الوصول الى أفضل وأدق النتائج التي تعطي صورة أكثر عمقا للوضع الحالي للميناء وتعكس واقعه وانعكاساته المستقبلية.

3.1.6 طريقة تقدير النموذج القياسي:

استخدام اختبار جذر الوحدة Unit Root Test لتطبيق EViews8 للسلسلة الزمنية التي تمتد من الفصل الأول من سنة 2010 الى غاية الفصل الرابع من سنة 2020 على عينة الدراسة والمتمثلة في ميناء مستغانم، من خلال هذا الاختبار تم الاعتماد على احد النماذج والمتمثل في نموذج الموسع AUGMENTED DECKY FULLER (A D F) الذي يتضمن الحد الثابت Intercept ويتضمن أيضا الاتجاه الزمني Trend، أو لا يتضمن أي منهما، كما نعتمد دائما على معيار المعيار SC (Schwarz) لانه معيار متشدد في الاختيار، كما نعتمد الاعتماد على القاعدة

البسيطة التي حددها الزميلين sosvilla-rivero و doldado-jenkinson، إضافة الى اختبار تقدير النموذج الإجمالي (pooled) لبرنامج EViews 09. فرضية العدم: نموذج ADF يكون ساكن (مستقر) عند المستوى (LEVEL) هو الملائم. الفرضية البديلة: نموذج ADF يكون ساكن (مستقر) عند الفرق الأول (1ST DEFERENCE) هو الملائم.

- بالنسبة للمتغير y1

- عند المستوى (level): تكون الدراسة كالتالي:

+/- نوع الاختبار: ADF

+/- النموذج يتضمن الحد الثابت فقط

+/- فترة الابطاء LAG=1.

- احتمالية الحد الثابت $c = 0.0161$ اقل من 5% يعني ان النموذج مقبول عند مستوى المعنوية 5%، أي نستطيع قبول النتيجة مهما كانت النتائج.

- احتمالية الإحصائية ADF $= 0.0948$ وهي أكبر من أي قيمة معنوية (LEVEL 1% LEVEL 5% LEVEL 10%) ومنه نقبل الفرضية العدمية بوجود جذر الوحدة.

- الاحتمالية $t\text{-statistic} = -2.630397$ وهي اقل من -2.603944 نقول ان هذا المتغير ساكن (مستقر) عند مستوى معنوية 10%

- بالنسبة للمتغير y2

- عند الفرق الأول 1ST DEFERENCE

+/- نوع الاختبار: ADF

+/- النموذج لا يتضمن لا الاتجاه ولا الحد الثابت

+/- طول فترة الابطاء LAG للمتغير Y2 هي: 5.

- $t\text{-statistic} = -1.8848$ اقل من 10% level اذن نرفض الفرض العدمي ونقبل الفرض البديل ونقول ان هذا المتغير هو ساكن (مستقر) عند مستوى 10%، كما نقبل الفرض العدمي بوجود جذر الوحدة

- بالنسبة للمتغير x1

- عند الفرق الأول 1ST DEFERENCE: وتكون الدراسة كالتالي:

+ / نوع الاختبار ADF.

+ / النموذج يتضمن الحد ثابت فقط.

+ / فترة الإبطاء LAG=5.

- الاحتمالية t -statistic = -2.711028 أقل من مستوى معنوية 10% فهو ساكن (مستقر) عند هذا المستوى

- بالنسبة للمتغير x2

- عند مستوى الفرق الأول 1ST DEFERENCE: وتكون الدراسة كالتالي:

+ / نوع الاختبار ADF.

+ / النموذج يتضمن الحد ثابت والاتجاه.

+ / طول فترة الإبطاء LAG = 5.

+ / t -statistic = -3.422380 وهي أقل من مستوى الحرج 10% اذن نقول بان المتغير ساكن في الفرق الأول عند المستوى 10%.

الجدول 2: نتائج اختبار السكون

variable	Level		First deference	
	ADF statistic	Result	ADF statistic	Result
Y1	-2.630397	Stationary	-	-
Y2	-2.654058	Non	-1.884834	Stationary
X1	-0.678799	Non	-2.711028	Stationary
X2	-2.554046	Non	-3.422380	Stationary

المصدر: من اعداد الطالب.

2.6 التعليق على النتائج:

من خلال الجدول 2 نلاحظ أن المتغير الأول Y1 كانت ساكنة عند المستوى (LEVEL)، أما باقي المتغيرات لم تكن ساكنة عند المستوى (LEVEL) بل أصبحوا ساكنين عند الفرق الأول.

من خلال جدول النتائج رقم (02) نقبل فرضية العدم عند إحصائية ADF = -2.630397 فالنموذج الملائم هو نموذج الحد الثابت فقط، في حين نرفض فرضية العدم ونقبل الفرضية البديلة للمتغيرات Y2، X2 و X1 لنموذج الحد الثابت والاتجاه من الفرق الأول للمتغيرين Y2 و X2، بينما نموذج الحد الثابت فقط للمتغير X1.

كل الدراسات للمتغيرات كانت عند درجة الثقة 95%، ما عدا المتغيران X1 وY2 في الفرق الأول فكانت الدراسة عند درجة الثقة 90%.

3.6 اختبار التوزيع الطبيعي للمتغيرات:

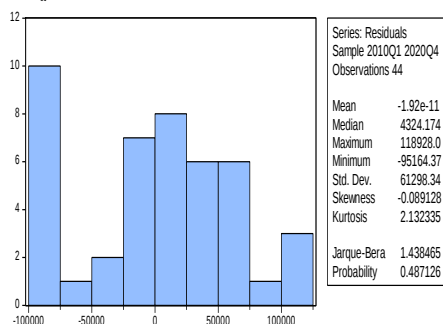
كانت نتائج هذا التوزيع حسب الجدول التالي:

الجدول 3: نتائج اختبار التوزيع الطبيعي للمتغيرات

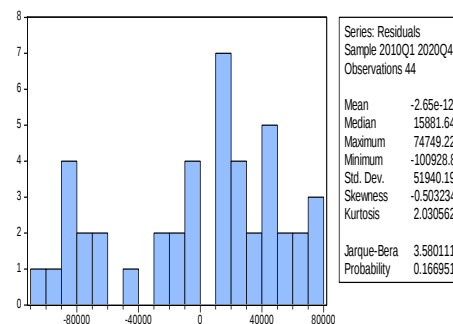
احتمالية test jarque bera	معامل التحديد R2	المعادلات الاقتصادية
0.166951	R squared 0.607511=	(eqa 1) علاقة الصادرات بخدمات الارشاد. $y1=c1+x1$ $y1=-102233.7+2059.873x1$
0.487126	=R squared 0.453340	(eqa 2) علاقة الصادرات بخدمات التخزين. $y1=c2+x2$ $y1=48179.48+236.6832x2$
0.833126	R squared 0.886601=	(eqa 3) علاقة الواردات بخدمات الارشاد. $y2=c3+x1$ $y2=645.9147+3.485890x1$
0.645727	R squared = 0.640473	(eqa 4) علاقة الواردات بخدمات التخزين $Y2=c4+x2$ $y2= 903.8837+0.394087x2$

المصدر: من اعداد الطالب.

الشكل 2: الصادرات وخدمات التخزين

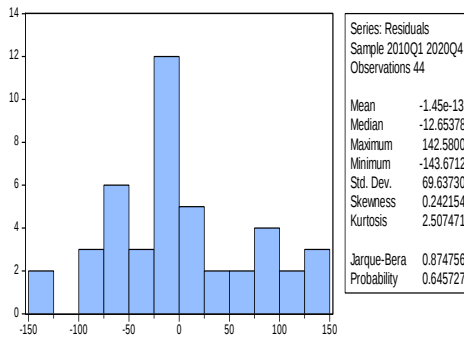


الشكل 1: الصادرات وخدمات الارشاد

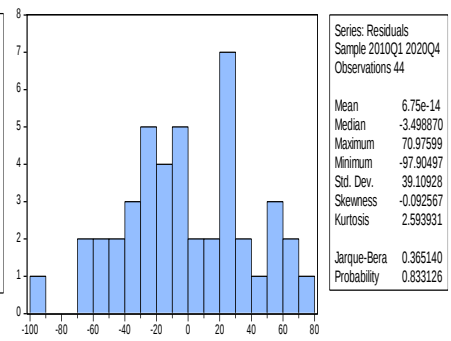


المصدر: من اعداد الطالب.

الشكل 4: الواردات وخدمات التخزين



الشكل 3: الواردات وخدمات الارشاد



المصدر: من اعداد الطالب.

4.6 تحليل النتائج:

من خلال الشكل 1 والنتائج المتحصل عليها، تبين أن المعادلة (1 eqa) هي معادلة خطية حدها الثابت يساوي -102233.7 و ميلها موجب، أي الصادرات لها علاقة طردية مع خدمات الارشاد لميناء مستغانم، حيث كلما زادت الصادرات بوحدة واحدة زادت خدمات الارشاد ب 2059.873 وحدة.

قيمة معامل التحديد $R^2 = 0.607511$ ، هذا يعني ان المتغير المستقل يفسر المتغير التابع بنسبة 60% وهي نسبة مقبولة، نتائج الاختبار أكدت ان البواقي تتبع توزيع طبيعي، حيث بلغت القيم الاحتمالية test jarque bera 0.166951 وهي نسبة أكبر من مستوى معنوية 5%. وهذا راجع الى امتلاك ميناء مستغانم لسفينتين للقطر والارشاد هما يسر، مزغران، درجة تأهيل العنصر البشري ما يؤدي الى تحسن خدمات الارشاد.

من خلال الشكل 2 والنتائج المتحصل عليها، تبين أن المعادلة (2 eqa) هي معادلة خطية حدها الثابت يساوي 48179.48 وميلها موجب، أي أن الصادرات لها علاقة طردية مع خدمات التخزين لميناء مستغانم، حيث كلما زادت الصادرات بوحدة واحدة زادت خدمات الارشاد ب 236.6832 وحدة.

قيمة معامل التحديد $R^2 = 0.453340$ ، هذا يعني ان المتغير المستقل يفسر المتغير التابع بنسبة 45% وهي نسبة مقبولة، أي ان البواقي تتبع توزيع طبيعي، حيث بلغت القيم الاحتمالية test jarque bera 0.487126 وهي نسبة أكبر من مستوى معنوية 5%. وهذا راجع الى طول الأرصفة والمساحة الشاسعة المخصصة لعمليات التخزين السلع والبضائع منها: أرضية

التخزين غير مغطاة بمساحة كلية تقدر بـ 69000 م²، مرآب للحاويات بمساحة 15000 م²، 16 مستودع بمساحة تخزين 8950 م².

من خلال الشكل 3 والنتائج المتحصل، تبين أن المعادلة (eqa 3) هي معادلة خطية حدها الثابت يساوي 645.9147 وميلها موجب، أي كلما زادت الواردات بوحدة واحدة زادت خدمات الارشاد بـ 3.485890 وحدة، أي أن الواردات لها علاقة طردية مع خدمات الارشاد.

قيمة معامل التحديد $R^2 = 0.886601$ ، هذا يعني ان المتغير المستقل يفسر المتغير التابع بنسبة 88% وهي نسبة جد مقبولة، نتائج الاختبار أكدت ان البواقي تتبع توزيع طبيعي، حيث بلغت القيم الاحتمالية $\text{test jarque bera} = 0.833126$ وهي نسبة أكبر من مستوى معنوية 5%، وهذا راجع كذلك الى حيازة ميناء مستغانم الى درجة تكوين العنصر البشري في هذا المجال.

من خلال الشكل 4 والنتائج المتحصل عليها، تبين أن المعادلة (eqa 4) هي معادلة خطية حدها الثابت يساوي 903.8837، أي هناك علاقة طردية بين الواردات وخدمات التخزين، حيث كلما زادت الواردات بوحدة واحدة زادت خدمات التخزين بـ 0.394087، أي هناك تأثير إيجابي بينهما.

قيمة معامل التحديد $R^2 = 0.640473$ ، هذا يعني ان المتغير المستقل يفسر المتغير التابع بنسبة 64% وهي نسبة مقبولة، نتائج الاختبار أكدت ان البواقي تتبع توزيع طبيعي، حيث بلغت القيم الاحتمالية $\text{test jarque bera} = 0.645727$ وهي نسبة أكبر من مستوى معنوية 5%. وهذا راجع كذلك الى احتواء ميناء مستغانم على اماكن مخصصة لعمليات التخزين من مستودعات ومساحات غير مغطاة.

7. خاتمة

قمنا في دراستنا هذه بدراسة وصفية لإحدى متغيرات بأحد الموانئ الجزائرية والمتمثل في ميناء مستغانم، من خلال توضيح ووصف تأثير الخدمات اللوجستية في عمليات التبادل التجاري الدولي (صادرات، واردات)، خلال الفترة الممتدة من الفصل الأول من سنة 2010 الى غاية الفصل الرابع من سنة 2020، وذلك باستخدام كل من نموذجي:

- جذر الوحدة، وذلك بالقيام باختبارات المناسبة من اختبار الاتجاه والحد الثابت أو عدم وجود كل منهما.

- تقدير النموذج الإجمالي (pooled) لبرنامج EVIEWS 09، باختبار التوزيع الطبيعي للمتغيرات، وتحديد المعادلات الاقتصادية.
- ومن خلال النتائج المتحصل عليها لاستخدام هذين النموذجين، يمكننا القول بان الخدمات اللوجستية لميناء مستغانم في مجملها كان لها علاقة طردية بعمليات التبادل التجاري الدولي، أي كان لها تأثير إيجابي.
- كما تبين كذلك من خلال الدراسة أن الخدمات اللوجستية تؤثر في عملية التبادلات التجارية بين الدول من صادرات وواردات، فهما نشاطان متلازمان يتأثران ببعضهما البعض وأن العلاقة بينهما علاقة تبادلية، حيث أن كفاءة كل من نشاط الإرشاد، أو نشاط التخزين ينعكس على كفاءة النشاط التجاري.
- بناء على النتائج المتوصل اليها من الدراسة نحاول تقديم بعض الاقتراحات والتي نوجزها كالآتي:

- استخدام التكنولوجيا الحديثة في الميناء لزيادة المعاملات التجارية الدولية.
- تكوين العنصر البشري وتدريبه على السرعة في معالجة البضائع على متن البواخر من أجل ربح الوقت.
- زيادة الاستثمار في البنية التحتية بالميناء كصيانة العتاد، وتنظيف الاحواض المائية، مع استغلال جميع المساحات من أجل الزيادة في عملية تداول البواخر التجارية.
- اقتناء عتاد جديد حديث يتوافق مع التطور التكنولوجي العالمي.

8. قائمة المراجع

المؤلفات:

- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، الإسكندرية، مصر، 2018.
- علي فلاح الزغي، زكرياء أحمد عزام، إدارة الاعمال اللوجستية (مدخل التوزيع الامداد)، دار المسيرة، الطبعة الأولى، الأردن، 2012.
- توفيق ماضي، إسماعيل السيد، إدارة المواد والإمداد، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2012.

- عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة النقل واللوجستيات، المنظمة العربية مصر، الطبعة الثانية، 2009.
- محمد محمود الصيرفي، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى 2009.
- عطا الله علي الزبون، التجارة الخارجية، دار البازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- سميرة بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية، 2005.
- حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002.
- علي عبد اللا، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، القاهرة، 2000.
- مختار السويغي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة الطبعة الثالثة، 1996.

الأنطروحات:

- رصاع حياة، أطروحة دكتوراه، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران-2، 2018-2019.

المقالات:

- أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية المجلد 16، العدد 02، 2015.
- بورني حناشي وآخرون، أثر البنى التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 3، 2020.
- السعيد بوشول، ريمي رياض، حميداتو محمد ناصر، دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية، REVUE DES

القوانين:

- القانون البحري رقم 98-05 المؤرخ في اول الربيع الأول عام 1419 هـ الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998 من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 47.
- القانون البحري رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 هـ الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 من الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد رقم 92.
- المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ.

مواقع الانترنت:

- <https://mawdoo3.com> الكتابة الراشد وسام، هدى الخطيب بتاريخ 2022/02/01.

9. ملاحق

الجدول 1 : احصائيات لعدد البواخر، الصادرات والواردات مع عمليات التخزين لمؤسسة ميناء مستغانم

السنوات	الارشاد س/1مرة	التخزين س/2طن	الواردات ع/1طن	الصادرات ع/2طن	مجموع خدمات س3طن
2010	فصل1	112	290	113067	1006
	فصل2	136	301	113345	1099
	فصل3	154	319	114058	1142
	فصل4	146	310	113937	1103
2011	فصل1	107	408	112938	921
	فصل2	112	521	113452	1025
	فصل3	151	670	117823	1167
	فصل4	146	643	116721	1140
2012	فصل1	120	637	115365	1097
					116462

119044	1107	117937	657	131	فصل 2	
120971	1117	119854	680	142	فصل 3	
120605	1101	119504	674	140	فصل 4	
117505	1080	116425	631	119	فصل 1	
121479	1134	120345	705	145	فصل 2	2013
124616	1189	123427	720	150	فصل 3	
124188	1177	123011	718	149	فصل 4	
151497	1136	150361	641	125	فصل 1	
235569	1205	234364	735	153	فصل 2	2014
298574	1239	297335	808	163	فصل 3	
307435	1220	306215	851	162	فصل 4	
141448	1009	140439	313	110	فصل 1	
164602	1115	163487	336	121	فصل 2	2015
200811	1179	199632	379	134	فصل 3	
249929	1188	248741	398	136	فصل 4	
111373	987	110386	290	105	فصل 1	
179033	1138	177895	315	124	فصل 2	2016
220124	1159	218965	691	141	فصل 3	
230884	1151	229735	663	139	فصل 4	
249473	1152	248321	671	139	فصل 1	
355315	1290	354025	893	187	فصل 2	2017
409421	1370	408051	1018	225	فصل 3	
402314	1351	400963	1040	220	فصل 4	
174127	1140	172987	412	126	فصل 1	
203650	1167	202483	701	141	فصل 2	2018

تأثير الخدمات اللوجستية البحرية على التبادل التجاري الدولي.

271012	1180	269832	687	154	فصل 3	
240189	1175	239014	693	153	فصل 4	
114013	990	113023	301	105	فصل 1	2019
161798	1036	160762	321	112	فصل 2	
191079	1184	189895	349	134	فصل 3	
180061	1129	178932	342	128	فصل 4	
101242 بن زيدان	921	100321	205	91	فصل 1	
97053	886	96167	185	74	فصل 2	2020
91366	870	90496	160	73	فصل 3	
81749	815	80934	104	65	فصل 4	