



مجلة البحث العلمي الإستراتيجي



مجلة إسلامية علمية محكمة

تعنى بالبحوث والدراسات الإسلامية

ISSN: 2708-1796 (ردمدم النسخة المطبوعة)

E-ISSN: 2708-180X (ردمدم النسخة الإلكترونية)

السنة التاسعة عشرة - العدد 60 - 2024-8-30
Volume 19th - issue no. 60 - 30/8/2024

Pages: 177 - 219

الصفحات: 177 - 219

أثر خدمات القطاع اللوجستي على النمو الاقتصادي

دراسة تطبيقية على لوجستيات قطاع النقل البحري بالمملكة العربية السعودية للفترة (2000 - 2021)

(دراسة تأصيلية من منظور الاقتصاد الإسلامي)

The Impact of Logistics Sector Services on Economic Growth

An Applied Study on Maritime Transport Logistics in the Kingdom of Saudi Arabia

for the Period (2000 - 2021)

(A Fundamental Study from an Islamic Economics Perspective)

ماجد بن سمران مزعل العلوي

إشراف أ. د. نزار عمارة الرايسي

Majid bin Samran Muzal Al-Alawi

Supervision: Professor Dr. Nizar Amara Al-Raisi

باحث دكتوراه في قسم الاقتصاد في كلية الإدارة والاقتصاد بجامعة أم القرى

Doctoral Researcher in the Department of Economics

College of Business and Economics, Umm Al-Qura University

Email: amajd8766@gmail.com

اعتمادات



doi Foundation



جميع الأبحاث / الأعداد المنشورة متوفرة على موقع المجلة الرسمي www.boukharysrc.com

عكار، شمال لبنان، ص.ب. طرابلس 208 جوال 0096170901783 - فاكس 009616471788 - بريد إلكتروني: albahs_alalmi@hotmail.com

النقل البحري والتعرف على خدماتها اللوجستية، واستعراض حجم التبادل التجاري عن طريق لوجستيات النقل البحري ودورها في الناتج المحلي الإجمالي، وفي الدراسة القياسية تم معرفة أثر خدمات لوجستيات النقل البحري على النمو الاقتصادي عن طريق أسلوب بيانات البائل، وقد تم التوصل إلى مجموعة نتائج أهمها أن لوجستيات النقل البحري بالمملكة العربية السعودية تقوم بأعمال لوجستية ضخمة ومتعددة، وأن الدور الذي تقدمه لوجستيات النقل البحري يعتبر دوراً محورياً في تحقيق النمو الاقتصادي وذلك من خلال تسيير الصادرات والواردات الدولية؛ كما تقدم البحث بعدد من التوصيات، يتمثل أبرزها: زيادة الخدمات اللوجستية في بعض الموانئ وتطويرها، وتنفيذ خدمة النقل في الموانئ الأخرى حيث أنها حالياً محصورة على بعض الموانئ.

الكلمات المفتاحية: خدمات القطاع اللوجستي - لوجستيات النقل البحري - النمو

الاقتصادي.

Abstract

Research title: The impact of logistics sector services on economic growth - applied to maritime transport logistics in the Kingdom of Saudi Arabia during the period (2000 - 2021) (a comprehensive study from the perspective of Islamic economics)

The research aimed to know the impact of maritime transport logistics services on economic growth in the Kingdom of Saudi Arabia. The research adopted the deductive and analytical approaches in addition to the standard method. It included two chapters. In the first chapter, the concepts related to the logistics sector and its components were reviewed, knowledge of the Islamic rooting of the logistics sector, knowledge of the concepts and theories of economic growth, and Islam's attitude towards it. In the second chapter, maritime transport logistics was introduced and its logistical services were identified, and the volume of trade exchange through maritime transport logistics and its role in the gross domestic product was reviewed. In the standard study, the impact of maritime transport logistics services on economic growth was known through the panel data method. A group of significant results were reached, the most important of which is that maritime transport logistics in the Kingdom of Saudi Arabia carries out huge and multiple logistical work. The role provided by maritime transport logistics is considered a pivotal role in achieving economic growth through the management of international exports and imports. The research also presented a number of recommendations, the most prominent of which are: increasing and developing logistical services in some ports, and activating transportation services in other ports, as they are currently limited on only limited number of ports.

Keywords: logistics sector services - maritime transport logistics - economic growth

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على معلم البشرية، وهادي الإنسانية نبينا محمد، وعلى آله وصحبه ومن اهتدى بهديه واستن بسنته إلى يوم الدين أما بعد:

يعد القطاع اللوجستي من الركائز الأساسية لحدوث النمو الاقتصادي في الدولة، فهو من الممارسات اللصيقة في حياة المجتمع، ووجوده من الضروريات التي لا يستقيم حال الناس وعيشتهم إلا بتفعيله، لحاجة الناس لجلب احتياجاتهم الضرورية الذي لا يوجد في بلدانهم، من غذاء، ودواء، وملبس، ومركب، وبالتالي فإن فقدانها يؤدي إلى الهلاك كالحاجة للغذاء، وحاجة المريض للدواء؛ وتعد لوجستيات النقل البحري أكبر قطاع لوجستي في قطاع النقل يتم عن طريقه تحقيق النمو الاقتصادي، وذلك كون أغلب تجارة العالم تتم عن طريق النقل البحري من خلال تسيير الصادرات والواردات، مما يزيد من الناتج المحلي الإجمالي ويحقق النمو الاقتصادي. ومع العولمة وتوسع حجم التجارة الدولية من الضروري للبلدان تحسين قدرتها اللوجستية، كما أن التطورات في القطاع اللوجستي تسهل الإنتاج، والتوزيع وتسويق استثمارات الدول في هذا المجال، وتقدم ميزة تنافسية كبيرة ذات صلة بالتجارة العالمية، والتخطيط الدقيق والفعال للأنشطة اللوجستية، وأصبحت اللوجستيات حالياً عنصراً أساسياً في التجارة من خلال القيام بدور نشط في هذا التطور، ولديها جزء كبير من توفير المزايا من حيث النمو والتنمية.⁽¹⁾

مشكلة البحث:

يهتم البحث بالتعرف على أثر الخدمات اللوجستية لقطاع النقل البحري على النمو الاقتصادي بالمملكة العربية السعودية وذلك من خلال الإجابة عن الأسئلة الآتية:

١. ما هو التأصيل الإسلامي للقطاع اللوجستي؟
٢. ما هو واقع لوجستيات قطاع النقل البحري؟
٣. ما دور لوجستيات النقل البحري في التبادل التجاري؟
٤. ما أثر لوجستيات قطاع النقل البحري على الناتج المحلي الإجمالي؟

فروض البحث:

١. قطاع الخدمات اللوجستية له أصل راسخ في الاقتصاد الإسلامي.

Pinar Hayaloglu,(2015) «The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic (1) Growth: The Case of OECD Countries» International Journal of Economics and Financial Issues, 4138-ISSN: 2146

٢. تقدم لوجستيات قطاع النقل البحري العديد من الخدمات اللوجستية التي تسهم في النمو الاقتصادي بالمملكة العربية السعودية.

٣. للخدمة اللوجستية في قطاع النقل البحري أثر إيجابي على النمو الاقتصادي في المملكة العربية السعودية.

أهداف البحث:

١. التعريف بالقطاع اللوجستي ومكوناته.

٢. الكشف عن التأصيل الإسلامي للخدمات اللوجستية.

٣. بيان مفهوم النمو الاقتصادي في الاقتصاد الوضعي، وبيان موقف الاقتصاد الإسلامي منه.

٤. التعرف على واقع لوجستيات قطاع النقل البحري بالمملكة العربية السعودية.

٥. بيان دور لوجستيات قطاع النقل البحري في التبادل التجاري؟

٦. بيان أثر الخدمات اللوجستية لقطاع النقل البحري على النمو الاقتصادي.

الدراسات السابقة

١. دراسة: (Zhaofang Chu, 2011) اللوجستيات والنمو الاقتصادي:

بحثت هذه الورقة في العلاقة طويلة الأمد بين الاستثمار اللوجستي والنمو الاقتصادي، باستخدام مجموعة بيانات تغطي ٢٠ مقاطعة خلال الفترة من ١٩٩٨ إلى ٢٠٠٧ في الصين، وقد استخدمت الدراسة نموذج التقارب الشرطي لنهج بيانات اللوحة الديناميكية، وتؤيد النتائج وجهة نظر النمو المستحدثة بالاستثمار وتقتصر على أن «أفضل عشر خطط لتعزيز الصناعة» تنفذها الحكومة الصينية ستلعب دورها.

٢. دراسة (Mohammad Reza, 2013)، العلاقة بين الخدمات اللوجستية والتنمية الاقتصادية في إندونيسيا:

تبحث هذه الورقة في العلاقة بين الخدمات اللوجستية والتنمية الاقتصادية في إندونيسيا باستخدام بيانات السلاسل الزمنية لحجم حركة المرور والنمو الاقتصادي للفترة من عام ١٩٨٨ إلى عام ٢٠١٠، ومن أهم نتائج الدراسة أن هناك علاقة قوية بين التنمية اللوجستية والنمو الاقتصادي، وأن صناعة الخدمات اللوجستية تساهم بشكل كبير في النمو الاقتصادي الإندونيسي.

٣. دراسة (Pinar Hayaloglu, 2015)، أثر التطورات في قطاع اللوجستيات على الاقتصاد، النمو: حالة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:

تناولت الدراسة أثر التطورات في القطاع اللوجستي على النمو الاقتصادي في اثنتين

الدراسة المنهج الوصفي والتحليلي، والمنهج الاستنباطي، والمنهج القياسي باستخدام نماذج بانل، وتوصلت هذه الدراسة إلى نتائج من أهمها أن البنية التحتية في مجملها كان لها علاقة طردية بالتجارة الخارجية، بينما جاء مجموع طول الأرصفة في كل ميناء بالنسبة للواردات وتوزيع حركة الحاويات الخاصة بالبضائع حسب الموانئ عند التفريغ سلبية.

٨. دراسة (عبد الحميد، خالد هاشم، ٢٠٢٠م)، لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

تناول الباحث في دراسة تطبيقية لوجستيات التجارة في سبع عشرة دولة من دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ركزت الدراسة على تحسين الأداء للتجارة وأثره على نمو الدولة، فإنه عند تحسين التجارة في خفض تكاليف التجارة يكون هنالك زيادة في حجم التجارة وتتنوع في الصادرات، إضافة إلى زيادة جاذبية الدولة لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، ومن ثم زيادة مستويات النمو الاقتصادي المحقق، وقد توصلت الدراسة إلى أن التحسن في لوجستيات التجارة له أثر إيجابي على معدلات النمو الاقتصادي المحقق بدول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

٩. دراسة (بوشول، وآخرون ٢٠٢٠) دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية: دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية

درست الورقة البحثية العلاقة بين التجارة البينية والخدمات اللوجستية لإحدى عشرة دولة عربية خلال سنة ٢٠١٥، وقد استخدم الباحث المنهج الوصفي، والتحليلي، بالإضافة إلى القياسي وذلك باستخدام نموذج الجاذبية خلال سنة ٢٠١٥، وقد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة بين الأداء اللوجستي، والصادرات، حيث أن الزيادة بنسبة ١١٪ في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الكلي ينتج عنها زيادة صادراته بنسبة ٢٧٪.

١٠. (أحمد محمد، هبة الله، ٢٠٢١)، أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول النامية.

تهدف الدراسة إلى معرفة أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات داخل الدول النامية، وذلك من خلال تحسين الخدمات اللوجستية التي تقدمها هذه البلدان وذلك بالتطبيق على ثلاثين دولة نامية خلال الفترة من ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٨م، وقد استخدمت الدراسة المنهج الاستنباطي، والمنهج التحليلي، بالإضافة إلى الأسلوب القياسي، وقد خرجت الدراسة بنتائج من أهمها معنوية التأثير الإيجابي للأداء اللوجستي على صادرات الدول محل الدراسة، كما أظهرت النتائج التأثير الإيجابي للتشغيل في القطاع الصناعي على الصادرات، وكذلك أظهرت الدراسة معنوية التأثير الإيجابي للنتائج القومي على الصادرات.

١١. دراسة (خياط كيحل محمد لمين، وآخرون، ٢٠٢٢) أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠١٨)

تناولت هذه الدراسة الأداء اللوجستي وأثره على التجارة الخارجية لعدد ثمانية دول وهي: (الولايات المتحدة الأمريكية، هونغ كونغ، الإمارات، قطر، السعودية، البحرين، الأردن، سلطنة عمان)، وقد اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج القياسي لتقدير العلاقة بين المتغيرات باستخدام نماذج بانل، وقد توصلت الدراسة إلى أن مؤشرات الأداء اللوجستي لها علاقة طردية بتجارة إعادة التصدير، وجاءت مؤشرات البنية التحتية، واللوجستية سلبية.

أوجه الاتفاق والاختلاف بين الدراسات السابقة ودراسة الباحث

أغلب الدراسات السابقة التي اتفقت مع دراسة الباحث في الحدود المكانية اعتمدت على مؤشر الأداء اللوجستي كمتغير تابع في متغيرات الدراسة، والذي كانت بدايته عام ٢٠٠٦، بينما دراسة الباحث سلطت الضوء على واقع الخدمات اللوجستية المقدمة من قطاع النقل البحري، وفي الدراسة القياسية جعلت المتغير التابع نسبة مساهمة لوجستيات النقل البحري المكونة من ستة موانئ في ناتج قطاع النقل والاتصالات والتخزين، خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠٢١، وأما بقية الدراسات التي تناولت الموضوع فقد اختلفت مع دراسة الباحث في الحدود الزمانية والمكانية، إضافة إلى اختلاف دراسة الباحث عن الدراسات السابقة بكونها أصلت موضوعها وتناولته من منظور الاقتصاد الإسلامي.

الفصل الأول: تعريف وأهمية القطاع اللوجستي ومكوناته الرئيسية

المبحث الأول: تعريف وأهمية القطاع اللوجستي:

المطلب الأول: تعريف القطاع اللوجستي لغةً واصطلاحاً:

المسألة الأولى: تعريف القطاع اللوجستي لغةً واصطلاحاً

تعريف القطاع اللوجستي لغةً

كلمة لوجستي تعبر عن خدمات وعناصر مجتمعة، وعند النظر في العناصر التي يتكون منها اللوجستي (النقل، والتخزين، والمناولة، والشحن) فإن تلك العناصر لها معنى باللغة عند أخذ كل عنصر لوحده:

النَّقلُ: تحويلُ الشيء من موضع إلى موضع، نَقَلَهُ يَنْقُلُ نَقْلاً فانتَقَلَ. (١)

الخَزَنُ الشَّيْءَ يَخْزِنُهُ خَزْناً وَخَتَرَنَهُ: أَحْرَزَهُ وَجَعَلَهُ فِي خِزَانَةٍ وَخَتَرَنَهُ لِنَفْسِهِ، وَالخِزَانَةُ: اسمُ الموضعِ الذي يُخْزَنُ فِيهِ الشَّيْءُ. (٢)

الشَّحْنُ: مَلَأُكَ السَّفِينَةَ وَإِتْمَامُكَ جِهَازَهَا كُلَّهُ شَحَنَ السَّفِينَةَ يَشْحُنُهَا شَحْناً: مَلَأَهَا، وَشَحَنَهَا مَا فِيهَا كَذَلِكَ. (٣)

المناولة: ناولت فلاناً مناولة إذا عاطيته، وتناولت من يده شيئاً إذا تعاطيته. (٤)

وكلمة اللوجستي مشتقة من اللغة الإغريقية وقد استخدمت كلمة اللوجستيات عسكرياً من قبل الجيش الفرنسي عام (١٩٠٥) بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت الملائم وبأتمثل طريقة ممكنة، ثم استخدم بكثافة خلال الحرب العالمية الثانية، إذ كان أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء، وما إن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال فيما عرف باسم (Logistics). (٥)

تعريف القطاع اللوجستي اصطلاحاً

عرّفت الخدمات اللوجستية بتعاريف متعددة ومن بين تلك التعاريف الآتي:

هو فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات

(١) بن منظور، لسان العرب، مصححة من أمين محمد، محمد الصادق، ط٢، ج٤ (بيروت: دار إحياء التراث العربي ١٤١٩/ ١٩٩٩)، ص٢٦٩.

(٢) بن منظور، لسان العرب، مصححة من أمين محمد، محمد الصادق، ط٢، ج٤ (بيروت: دار إحياء التراث العربي ١٤١٩/ ١٩٩٩)، ص٨٧.

(٣) بن منظور، لسان العرب، مصححة من أمين محمد، محمد الصادق، ط٢، ج٤ (بيروت: دار إحياء التراث العربي ١٤١٩/ ١٩٩٩)، ص٤٧.

(٤) شادي رباح، المعجم الجامع، ص٩٦٢.

(٥) انظر محمد علي إبراهيم، الاتجاهات الحديثة في اللوجستيات، (الأردن: المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ٢٠١١)، ص٣.

والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق، فمن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد وتصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية، أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي.^(١)

الخدمة اللوجستية : هي مجموعة من الأنشطة التي تتعلق بتحريك المنتجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الإنتاج إلى خط الاستهلاك وهذه الأنشطة تتمثل في نقل ومناولة المواد والتخزين والتفريغ والتوزيع.^(٢)

المسألة الثانية : أهمية القطاع اللوجستي

للوجستيات أهمية بالغة في اقتصاديات الدول، بل تعتبر ركناً أساسياً في الدولة إذ يلعب دوراً مهماً في تحريك اقتصادها من خلال اتصالها بالأسواق العالمية، وحصول التبادلات التجارية، وجلب الاستثمارات الخارجية، خصوصاً النقل البحري كون أغلب تجارة دول العالم تتم عن طريقه.

المطلب الثاني : مكونات القطاع اللوجستي الرئيسية

للقطاع اللوجستي مكونات أساسية متكامل فيما بينها وتحقق وظيفته على الوجه المطلوب، وعند تخلف أي من تلك الأنشطة فإنه يتسبب بخلل في عمل القطاع اللوجستي وربما تعطيله، وتتمثل تلك الأنشطة اللوجستية إجمالاً في الآتي:

أولاً : النقل :

يعتبر النقل مكوناً رئيساً من مكونات القطاع اللوجستي، حيث يقوم بنقل البضائع عبر وسائل النقل المختلفة من بلد إلى آخر، فبدون النقل سوف تتعطل حركة التجارة تماماً وخاصة التجارة الدولية.

ثانياً : التخزين :

تلعب وظيفة التخزين والمخازن دوراً مهماً في النظام اللوجستي وتؤثر كلفة وظيفة التخزين على كلفة الأعمال اللوجستية وعلى هيكل الكلفة الكلية وربحية الشركات الإنتاجية والتسويقية ولا يقتصر دور المخازن في الشركة على مجرد حفظ وحماية المواد والمنتجات بل تمتد إلى رفع كفاءة الاستثمار مع ضمان تدفق منتجات السوق لدعم المركز التنافسي وتحقيق أكبر حجماً من المبيعات.^(٣)

(١) محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية (عمان : دار البداية ٢٦/٥١٤٢٦م) ص ١٨٥-١٨٦.

(٢) بورني حناشي، وآخرون ، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية، (الجزائر: مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، ٢٠٢٠)، ٢٤، ص ٨١٠.

(٣) علي فلاح الزعبي، وآخرون، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل التوزيع والإمداد، (عمان: دار المسيرة، ٢٠٢١)، ص ١٥٥.

ثالثاً : نظم المعلومات

تعتبر نظم المعلومات حلقة الوصل الرئيسية في تتبع ومعرفة سير البضائع المحملة، والمفرغة، ومعرفة البضائع المخصصة جمركياً والتي تحتاج إلى جمركة، ومعرفة حركة البضائع في المخازن إلى أن تتم مناولتها.

رابعاً : المناولة :

تعتبر وظيفة مناولة المنتجات والتعبئة والتغليف أحد الأعمال اللوجستية المساعدة في الشركات حيث تقوم مناولة المنتجات والتعبئة والتغليف بإضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة القيمة والحيازية.^(١)

المبحث الثاني : التأصيل الإسلامي للقطاع اللوجستي :

المطلب الأول : البعد المقاصدي للقطاع اللوجستي :

يعتبر القطاع اللوجستي من الممارسات للصيقة في حياة الناس، ويعتبر وجوده من الضروريات التي لا يستقيم حال الناس وعيشتهم إلا بتفعله، ومن المقاصد الشرعية للقطاع اللوجستي يمكن إبرازها من خلال النقاط الآتية:

أولاً : التيسير ورفع الحرج عن الناس :

ومن تتبع الشريعة الغراء في أصولها وفروعها يجد ذلك واضحاً جلياً في العبادات والمعاملات والحقوق والقضاء والأحوال الشخصية وغير ذلك مما يتصل بعلاقة الخلق بخالقهم وعلاقة بعضهم ببعض بما يضمن سعادتهم في الدنيا والآخرة.^(٢)

قال الإمام الشاطبي رحمه الله: إن الأدلة على رفع الحرج في هذه الأمة بلغت مبلغ القطع.^(٣)

ومن بين الأدلة التي دلت على مراد الله سبحانه وتعالى بالتيسير ورفع الحرج والمشقة عن

الناس قوله تعالى: ﴿يُرِيدُ اللَّهُ بِكُمُ الْيُسْرَ وَلَا يُرِيدُ بِكُمُ الْعُسْرَ﴾ [البقرة: ١٨٥]

وقد هيئ - سبحانه وتعالى - الوسائل التي تعين الناس وترفع عنهم المشقة، وقد ورد ذكر

الإبل بالقرآن الكريم كوسيلة نقل تعين الناس وترفع عنهم مشقة نقل الأثقال قال الله سبحانه

وتعالى: ﴿وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بَلِغِيهِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ﴾ [النحل: ٧]

أي أنه سبحانه وتعالى ذلها لكم فمنها ما تركيبونه ومنها ما تحملون ما تشاؤون من الأثقال

(١) علي فلاح الزعبي، وآخرون، إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سابق، ص ١٨١.

(٢) صالح غانم السدلان، القواعد الفقهية الكبرى، (الرياض: دار المأثور للنشر والتوزيع، ١٤٢٣) ص ٢٢٥.

(٣) إبراهيم بن موسى بن محمد الشاطبي، الموافقات، تحقيق أبي عبيدة مشهور بن حسن آل سلمان، (دار بن عفان، ١٤١٧هـ/ ١٩٩٧م)، ج ١، ص ١٧٩.

الى البلدان البعيدة والأقطار الشاسعة.^(١)

ثانياً: حفظ الضروريات الخمس:

قسم العلماء الحاجات إلى ضروريات وحاجيات وتحسينيات، والمصالح الضرورية هي التي تتضمن حفظ مقصود من المقاصد الخمسة وهي: حفظ النفس والمال، والنسب، الدين والعقل.^(٢)

وقد عرفها الشاطبي رحمه الله بأنها: «ما لا بد منها في القيام بمصالح الدين والدنيا، بحيث إذا فقدت لم تجر مصالح الدنيا على استقامة، بل على فساد، وتهارج وفوت حياة، وفي الآخرة فوت النجاة، والنعيم، والرجوع بالخسران المبين».^(٣)

وعند النظر في القطاع اللوجستي في الوقت المعاصر فإنه يعد من الضروريات التي لا يمكن أن يستقيم حال الناس إلا بتفciيله، لحاجة الناس لجلب احتياجاتهم الضرورية التي لا توجد في بلدانهم، من غذاء، ودواء، وملبس، ومركب، وبالتالي فإن فقدانها يؤدي إلى الهلاك كالحاجة للغذاء، وحاجة المريض للدواء، وكذلك يؤدي فقدانه إلى تقويت شعيرة وركن من أركان الإسلام وهو الحج، فمع ترسيم الحدود والاتفاقيات الدولية لا يمكن للشعوب المسلمة من الوصول إلى مكة المكرمة لأداء فريضة الحج إلا عن طريق قطاع النقل بحرياً أو برياً أو جوياً، وبهذا يكون تفعيل القطاع اللوجستي محققاً لحفظ الضروريات الخمس، وتعطيله يؤدي إلى تقويت المصالح وجلب المفساد، بالإضافة إلى أن تفعيل القطاع اللوجستي ضروري لتقوية كيان الدولة الإسلامية، حيث ينتج عنه التبادل التجاري ومن ثم ازدهار اقتصادها، وكيانها السياسي.

المطلب الثاني: الأحكام الإسلامية للممارسات البحرية:

اهتم العالم في العصر الحالي في الملاحة البحرية وحصلت اتفاقات على ترسيم الحدود البحرية بين الدول، وأنشئت العديد من الأنظمة والمعاهدات والاتفاقيات بين الدول بما فيها تنظيم سير السفن والتجارة، ومحاربة الجرائم التي تحدث في البحار كالتقرصنة البحرية، وللإسلام السبق في ذلك، فقد وضعت الشريعة الأصول والقواعد، وجاءت الأحكام الزاجرة لتلك الجرائم، حيث إن ممارسات الأعمال في البحر لها أحكام خاصة وعامة، فأما الخاصة هي التي وردت خاصة للبحر دون غيره، كإباحة ممارسة الصيد للمحرم بالحج والعمرة، قال تعالى: ﴿أُحِلَّ لَكُمْ صَيْدُ الْبَحْرِ وَطَعَامُهُ مَتَعاً لَكُمْ وَلِلسَّيَّارَةِ وَحُرِّمَ عَلَيْكُمْ صَيْدُ الْبَرِّ مَا دُمْتُمْ حُرماً﴾ [المائدة: ٩٦]

(١) عبد الرحمن ناصر السعدي، تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان (القاهرة: دار الحديث، ١٤٢٦هـ/ ٢٠٠٥م) ص٤٦٣-٤٦٤.

(٢) يوسف أحمد البدوي، مقاصد الشريعة عند ابن تيمية. (السعودية: دار الصمعي للنشر والتوزيع ١٤٢٠/٢٠٠٩م) ص٨٢.

(٣) إبراهيم بن موسى بن محمد الشاطبي، الموافقات، تحقيق أبي عبيدة مشهور بن حسن آل سلمان، مرجع سابق، ص١٧-١٨.

وأيضاً من الأحكام الخاصة ما رواه أبو هريرة أن رجلاً جاء إلى النبي ﷺ فقال: يا رسول الله: إنا نركب البحر ونحمل معنا القليل من الماء، فإن توضعنا به عطشنا أنتوضأ من ماء البحر؟ فقال رسول الله ﷺ: «هو الطهور ماؤه الحل ميتته»^(١).

وأما الأحكام الشرعية العامة فهي الأحكام التي لا تخص البحر وحده كالأمر بالوفاء بالعقود، قال الله تعالى: ﴿يَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ﴾ [المائدة: ١]

قال العلامة السعدي - رحمه الله - في تفسيره على هذه الآية: «وهذا شامل للعقود التي بين العبد وبين ربه، والتي بينه وبين الرسول بطاعته واتباعه، والتي بينه وبين الخلق من عقود المعاملات، كالبيع والإجارة، ونحوهما، وعقود التبرعات كالهبة ونحوها»^(٢).

وكذلك من الأحكام التي لا تخص البحر وحده النهي والزجر عن الجرائم بمختلف صورها بأدلة كثيرة ومن بين تلك الأدلة آية النهي عن الاعتداء قال الله تعالى: ﴿وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا﴾ [الأعراف ٥٦]

المطلب الثالث: صور من وسائل النقل وخدماتها اللوجستية في الإسلام:

سخر الله سبحانه وتعالى وسائل النقل المناسبة للبر، والبحر، فمن الوسائل التي خلقها الله سبحانه وتعالى وسخرها للإنسان في تنقلاته البرية كثيرة من أشهرها الإبل، حيث أنها قادرة على قطع الأقطار البعيدة يستخدمها المسلمون في القدوم إلى بيت الله الحرام لأداء فريضة الحج قال الله سبحانه وتعالى: ﴿وَأَذِّنْ فِي النَّاسِ بِالْحَجِّ يَأْتُوكَ رِجَالًا وَعَلَىٰ كُلِّ ضَامِرٍ يَأْتِينَ مِنْ كُلِّ فَجٍّ عَمِيقٍ﴾ [الحج: ٢٧]

كذلك استخدمت الإبل كوسيلة نقل لوجستية في التجارة تقوم بخدمة الناس في نقل البضائع من مكان إلى آخر، ومما يدل على ذلك وصف حال قريش في التجارة قال الله سبحانه وتعالى: ﴿إِذْ لَفِئْتُمْ رِحْلَةَ الشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ﴾ [قريش: ٢]

أي كانت لهم رحلة في الشتاء إلى اليمن، ورحلة أخرى في الصيف إلى الشام، في المتاجر وغيره^(٣).

وأما البحر فقد سخر وسائل النقل الخاصة به من مراكب وسفن قال الله سبحانه وتعالى: ﴿وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ﴾ [إبراهيم: ٣٢]

(١) محمد بن عيسى الترمذي، الجامع الكبير، تحقيق: بشار عواد معروف، الحديث (٦٩)، باب ما جاء في ماء البحر أنه طهور، ط١، (بيروت: دار الغرب الإسلامي، ١٩٩٦)، (١/١١١).

(٢) انظر عبد الرحمن ناصر السعدي، تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان، مرجع سابق، ص ٢١٢.

(٣) انظر إسماعيل أبو الفداء بن عمر بن كثير القرشي البصري ثم الدمشقي، تفسير القرآن العظيم، المحقق: سامي بن محمد سلامة، ط٢، (الرياض: دار طيبة للنشر والتوزيع، ١٤٢٠/١٩٩٩)، ٨/٤٩١.

وتعتبر السفينة وسيلة نقل بحرية متعددة الأغراض كنقل الأشخاص من مكان إلى آخر، والعمل لطلب الرزق وجلب الصيد من البحار ونحوه، قال الله سبحانه وتعالى: ﴿ رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ ﴾ [الإسراء: ٦٦]

المطلب الرابع: الأماكن اللوجستية:

تعتبر الأسواق والموانئ هي النقاط اللوجستية في المناولة والتوزيع والتخزين، حيث هي الملتقى لوصول البضائع، وقد اهتم النبي ﷺ في الأسواق عناية فائقة، فعن عمر بن شبه بن يسار قال لما أراد رسول الله ﷺ أن يجعل للمدينة سوقاً أتى سوق بني قينقاع ثم جاء سوق المدينة فضربه برجله وقال: «هذا سوقكم فلا يضيق ولا يؤخذ خراج».^(١)

وكذلك الموانئ البحرية فإنها استخدمت في عهد الرسول ﷺ كنقطة لوجستية لانطلاق التنقل، ومما يدل على ذلك عندما أمر الرسول ﷺ أصحابه بالهجرة إلى الحبشة، وكان الطريق الذي يؤدي من مكة يكون عن طريق البحر، حيث جاءت روايات أنه عندما بدأت الهجرة حتى انتهوا إلى الشعبية^(٢) منهم الراكب والماشي ووفق الله المسلمين ساعة جاؤوا سفينتين للتجارة حملوهم فيهما إلى أرض الحبشة بنصف دينار.^(٣)

فهناك موانئ التي كانت تعمل قبل الإسلام واستخدمت بعد الإسلام كميناء الجار^(٤)، وقد ذكرت الروايات أنه في عصر عمر بن الخطاب رضي الله عنه أنه حين وصلت المراكب ميناء الجار أمر عمر بن الخطاب ببناء قصرين في ذلك المكان لحفظ الطعام وخرزته فيه، ريثما يتم توزيعه على المحتاجين من المسلمين.^(٥)

(١) علي بن عبد الله بن أحمد الشافعي، وفاء الوفاء بأخبار دار المصطفى، ط١، ج٢، (بيروت: دار الكتب العلمية ١٤١٩) ص ٢٥٦.

(٢) مرفأ السفن على بحر الحجاز وكان مرفأ مكة ومرسى سفنها قبل جدة، للمزيد انظر معجم البلدان للحموي ٢٧٦/٥، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، جواد علي منشورات الشريف الرضي، بغداد، ج٤، ص١١٥.

(٣) محمد بن جرير الطبري، تاريخ الطبري، (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٠٧) ج٣، ص٤٩.

(٤) قال الحموي في (معجم البلدان): «الجار مدينة على ساحل بحر القلزم (البحر الأحمر)، وقال ابن حوقل في كتابه (صورة الأرض): «والجار فرضه المدينة وهي على ثلث مراحل منها على شط البحر وهي أصغر من جدّه، وجده فرضه لأهل مكة على مرحلتين منها على شط البحر وكانت عامرة كثيرة التجارات والأموال ولم يكن بالحجاز بعد مكة أكثر مالا وتجارة منها، للمزيد انظر معجم البلدان، بن حوقل، صورة الأرض: بيروت: دار مكتبة للطباعة للنشر، ص٣٩.

(٥) ينظر عويد المطرفي، الجار ميناء المدينة النبوية وموطن الحب العذري، (جدة: النادي الأدبي الثقافي، ٢٠٠١)، مج ٤، ج٧، ص ٢٨٥.

المبحث الثالث:

تعريف النمو الاقتصادي وعوامله، ومفهومه بالإسلام وموقف الإسلام منه :

المطلب الأول : تعريف النمو الاقتصادي وعوامله

تناول الاقتصاديون النمو الاقتصادي بتعاريف متعددة ومن بين تلك التعاريف أنه: حدوث زيادة مستمرة في إجمالي الناتج المحلي أو الدخل القومي الحقيقي، بما يحقق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي الحقيقي.^(١)

عوامل النمو الاقتصادي :

يتكون النمو الاقتصادي من مجموعة عوامل رئيسة ، يمكن تناولها من خلال النقاط الآتية :

أولاً : رأس المال العيني ورأس المال البشري:

رأس المال العيني: رأس المال العيني هو كل أصل منتج كالألات والمعدات.^(٢)

ورأس مال البشري: هو عبارة عن مجموع المعارف والكفاءات والقدرات الفنية والتقنية ذات

القيمة العالية التي يكتسبها الأفراد طوال حياتهم التعليمية والعملية.^(٣)

ثانياً: التقدم الفني: يعد التقدم التكنولوجي عاملاً أساسياً ومهماً للنمو الاقتصادي، ولا يأتي

هذا التقدم في الغالب من دون مقابل بل يجب السعي وراءه في نشاط إرادي، وهو نشاط غالباً ما يدفعه البحث عن الربح المادي.^(٤)

ثالثاً: الموارد الطبيعية: يعبر مصطلح الموارد الطبيعية عن تلك السلع والموارد الموجودة في الكرة الأرضية بشكل طبيعي ويستفيد منها الإنسان في نشاطاته اليومية، بحيث يتم الحصول عليها إما بعملية التنقيب مثل المعادن الحديد والذهب والفضة أو تكون ظاهرة مثل الأنهار، والبحار.^(٥)

المطلب الثاني: مفهوم النمو الاقتصادي في الإسلام وموقفه من عناصره:

مصطلح النمو الاقتصادي مصطلح مستحدث لم يرد في القرآن الكريم ولا السنة النبوية

(١) ينظر محمد عبد العزيز عجمية، وآخرون، التنمية الاقتصادية، المفاهيم والخصائص النظرية، والاستراتيجيات - (مطبعة البحيرة، ٢٠٠٨م)، ص ٧٧.

(٢) ينظر فايز إبراهيم الحبيب، مبادئ الاقتصاد الكلي (السعودية: مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر، ١٤٣٢هـ/٢٠١١م، ط٦)، ص ٧٢.

(٣) عتو الشارف، وآخرون، تقدير أثر رأس المال البشري على النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة الممتدة ما بين ١٩٧١ -٢٠١٤، (الجزائر: مجلة رماح، ٢٠١٧)، ع ٢١، ص ١٨٥.

(٤) فريدريك م. شرر، تعريب على أبو عمشة، نظرة جديدة للنمو الاقتصادي وتأثره بالابتكار التكنولوجي، (السعودية: مكتبة العبيكان، ٢٠٠٢) ص ٥٤.

(٥) ينظر خلود إبراهيم مصطفى قنديل، الموارد الطبيعية وأهميتها للحياة، (الأردن: مجلة رماح للبحوث والدراسات، ٢٠٢٢) ع ٧٢، ص ٧٢.

وإنما وردت مصطلحات أكثر شمولاً مثل التمكين والعمارة، قال الله سبحانه وتعالى: ﴿وَلَقَدْ مَكَّنَّاكُمْ فِي الْأَرْضِ وَجَعَلْنَا لَكُمْ فِيهَا مَعِيشًا﴾ [الأعراف: ١٠]

أي: هيأناها لكم، بحيث تتمكنون من البناء عليها وحرثها، ووجوه الانتفاع بها مما يخرج من الأشجار والنبات، ومعادن الأرض، وأنواع الصنائع والتجارات، فإنه هو الذي هيأها، وسخر أسبابها. (١)

وفي العمارة قال الله سبحانه وتعالى: ﴿هُوَ أَنْشَأَكُمْ مِنَ الْأَرْضِ وَاسْتَعْمَرَكُمْ فِيهَا﴾ [هود: ٦١]

موقف الإسلام من عناصر النمو الاقتصادي:

أولاً : رأس المال العيني ورأس المال البشري:

رأس المال العيني :

اهتم الإسلام في رأس المال العيني ورغب في الحصول عليه من خلال الطرق المشروعة، ومن صور تلك الطرق للحصول على المال إحياء الموات بالزراعة، والعمل بالتجارة.

قال تعالى: ﴿وَأَخْرُونَ يَصْرِبُونَ فِي الْأَرْضِ﴾ [المزمل: ٢٠]

ومن الأدلة التي تدل على الحرص والعناية على رأس المال العيني ما كان يفعله العباس بن عبد المطلب إذا دفع مالا مضاربة اشترط على صاحبه أن لا يسلك به بحراً ولا ينزل به وادياً ولا يشتري به ذات كبد رطبة، فإن فعل فهو ضامن، فرفع شرطه إلى رسول الله فأجازه. (٢)

وفي المقابل حذر الإسلام من الطرق المحرمة في الحصول على المال، كالتعامل بالربا، قال الله سبحانه وتعالى: ﴿يَتَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا الرِّبَا أَضْعَافًا مُضَاعَفَةً﴾ [آل عمران: ١٣٠]

رأس المال البشري:

اهتم الإسلام في رأس المال البشري من خلال الحث والأمر على سلك السبل التي تقضي إلى المحافظة عليه وتمميته في جميع المجالات، وهناك العديد من الصور التي تعكس مدى اهتمام الإسلام البالغ بالعنصر البشري، فمن بين تلك الصور التي تعكس الاهتمام بالعنصر البشري الأمر والحث على تعليمه، والعناية بصحته ونحو ذلك، إذ وردت أدلة كثيرة تحث على طلب العلم لكونه الطريق المنير والأساسي لرفع مدارك الإنسان في جميع المجالات في الحياة،

(١) عبد الرحمن ناصر السعدي، تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان (السعودية: مكتبة العبيكان، ١٤٢٢هـ/ ٢٠٠١م) ص ٢٨٤.

(٢) السنن الكبرى، أحمد بن الحسين بن علي البيهقي، تحقيق: محمد عبد القادر عطا، حديث رقم (١١٦١١)، كتاب القراض، ط ٢، (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٢١هـ/ ٢٠٠٣)، (٦ / ١٨٤).

بَلْ إِنَّهُ أَوَّلُ أَمْرٍ بَدِئَ فِي نَزُولِ الْوَحْيِ عَلَى الرَّسُولِ ﷺ هُوَ طَلَبُ الْعِلْمِ قَالَ تَعَالَى: ﴿أَقْرَأْ بِأَسْمِ رَبِّكَ الَّذِي خَلَقَ﴾ (١) ﴿خَلَقَ الْإِنْسَانَ مِنْ عَلَقٍ﴾ (٢) ﴿أَقْرَأْ وَرَبُّكَ الْأَكْرَمُ﴾ (٣) ﴿الَّذِي عَلَّمَ بِالْقَلَمِ﴾ (٤) ﴿عَلَّمَ الْإِنْسَانَ مَا لَمْ يَعْلَمُ﴾ (٥) ﴿[العلق: ١ - ٥]

ومن السنة النبوية فقد وردت أدلة كثيرة تشجع على العلم واكتساب المهارات ومن بينها التشجيع والحث على تعلم مهارة الرماية، فعن سلمة بن الأكوع -رضي الله عنه- قال: مر النبي ﷺ، على نفر يناضلون، فقال رسول الله ﷺ: «ارموا بني إسماعيل فإن أباكم كان رامياً ارموا وأنا مع بني فلان»، قال: فأمسك أحد الفريقين بأيديهم، فقال رسول الله ﷺ: «ما لكم لا ترمون؟». فقالوا: يا رسول الله نرمي وأنت معهم؟ قال: «ارموا وأنا معكم كلكم».^(١)

وكذلك فإن الاهتمام بصحة العنصر البشري هو من صور المحافظة على العنصر البشري وتميئته في الإسلام، فقد وردت أدلة كثيرة تهتم في صحة العنصر البشري كتعليمه وإرشاده على الممارسات الصحية للوقاية من الاعتلالات الصحية، ومن بينها قوله ﷺ: «ما ملأ آدمي وعاء شراً من بطنه بحسب ابن آدم أكالات يقمن صلبه فإن كان لا محالة فثلث لطعامه وثلث لشرابه وثلث لنفسه».^(٢)

وفي حال إصابته بالمرض فقد جاء الأمر بالتداوي قال ﷺ: «تداووا عباد الله، فإن الله، سبحانه، لم يضع داء، إلا وضع معه شفاء، إلا الهرم».^(٣)

حيث جاء في القرآن الكريم، والسنة النبوية بعض الأدلة التي ترشد إلى مواطن الشفاء ومن بين تلك الإرشادات التي جاءت في القرآن الكريم الإرشاد إلى العسل قال تعالى: ﴿يَخْرُجُ مِنْ بُطُونِهَا شَرَابٌ مُخْتَلِفٌ أَلْوَانُهُ فِيهِ شِفَاءٌ لِلنَّاسِ﴾ [النحل: ٦٩]

ثانياً : السكان :

فإن من أعظم المقاصد الأصلية للشريعة في تكوين الأسرة، حفظ النسل، ولذلك شرع النكاح، إذ به يحفظ النسل الذي يترتب عليه بقاء الجنس البشري إلى قيام الساعة، وبقاء الجنس البشري موقوف على التناسل، وهذا التناسل لا يكون إلا بين الذكور والإناث ولا يحصل بينهما إلا بالنكاح.^(٤)

(١) محمد إسماعيل البخاري، صحيح البخاري، حديث (٢٣٧٢)، كتاب أحاديث الأنبياء، باب قول الله تعالى: ﴿وَأَذْكُرُ فِي الْكِتَابِ إِسْمَاعِيلَ إِنَّهُ كَانَ صَادِقَ الْوَعْدِ وَكَانَ رَسُولًا نَبِيًّا﴾ [مريم: ٥٤]، ط٢ (الرياض: دار الحضارة للنشر والتوزيع، ٢٠١٥/١٤٣٦)، ص ٥٥٢.

(٢) محمد عيسى الترمذي، الجامع الكبير، تحقيق: بشار عواد معروف، الحديث (٢٢٨٠)، باب ما جاء في كثرة الأكل، ط١، بيروت: دار الغرب الإسلامي، ١٩٩٦م). (٤/ ١٨٨).

(٣) محمد بن يزيد الربيعي ابن ماجه، سنن ابن ماجه، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، الحديث (٢٤٣٦)، كتاب الطب، باب ما نزل الله داء إلا أنزل له شفاء، (دار إحياء الكتب العربية)، (١١٣٧/٢).

(٤) انظر ماجد خليفة السلمي، مقاصد الشريعة وأثرها في أحكام الأسرة، (الإسكندرية: مجلة كلية الدراسات الإسلامية

وقد رغب الإسلام بالنكاح وحث عليه، فعن ابن مسعود رضي الله عنه قال صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: «يا معشر الشباب من استطاع منكم الباءة فليتزوج، فإنه أغض للبصر وأحصن للفرج»^(١).

وبالتالي فإن الهدف الأسمى بين الزوجين في النكاح هو أن يرزقا بالذرية الصالحة، وقد كان الأنبياء يدعون ربهم أن يهبهم الذرية الصالحة كما كان فعل زكريا عليه السلام، قال الله تعالى: ﴿ هُنَالِكَ دَعَا زَكَرِيَّا رَبَّهُ، قَالَ رَبِّ هَبْ لِي مِنْ لَدُنْكَ ذُرِّيَّةً طَيِّبَةً ﴾ [آل عمران: ٣٨]

وفي المقابل أمر بالمحافظة على النفس البشرية ونهى عن الأسباب التي تؤدي إلى هلاكها، وكذلك نهى الشرع عن جريمة القتل وعدّها من الكبائر قال الله تعالى: ﴿ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَ آلِيكُمْ حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ ﴾ [الإسراء: ٣٣]

بل إن الإسلام حرم على الإنسان إلحاق الضرر بنفسه حتى وإن كان مختاراً وبمحض إرادته، فهو لا يملك الحق بإزهاق نفسه، ولذلك جاء التحذير الشديد والوعيد على من يقدم على قتل نفسه بأي وسيلة كانت، قال رسول الله صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: «من قتل نفسه بحديدة، فحديدته في يده، يجأ بها بطنه يوم القيامة في نار جهنم خالداً مخلداً فيها أبداً، ومن قتل نفسه بسم فسمه في يده، يتحساه في نار جهنم خالداً مخلداً فيها أبداً»^(٢).

ثالثاً: التقدم التقني:

تعتبر التقنية إحدى نتاج التعلم والتدريب والاطلاع، والإسلام يحث على العلم ويرغب فيه، فقد ورد في القرآن الكريم توجيه وتعليم الله سبحانه وتعالى داوود عليه السلام على صناعة الدروع الخاصة بالحرب قال تعالى: ﴿ أَنْ أَعْمَلَ سَبِيغَتٍ وَقَدَّرَ فِي السَّرْدِ ﴾ [سبأ: ١١].

أي أن من فضل الله عليه، أن الآن له الحديد، ليعمل الدروع السابغات، وعلمه تعالى كيفية صنعته، بأن يقدره في السرد أي: يقدره حلقاً، ويصنعه كذلك، ثم يدخل بعضها ببعض^(٣).

وكذلك ورد في القرآن الكريم تبيان المهارة عند ذي القرنين في عمل السدود والاستفادة من الحديد بمهارة عالية وتقنية خاصة قال تعالى: ﴿ أَوُنُيْ زَبْرَ الْحَدِيدِ حَتَّى إِذَا سَاوَى بَيْنَ الصَّدَفَيْنِ قَالَ أَنْفُخُوا حَتَّى إِذَا جَعَلَهُ نَارًا قَالَ أَوُنُيْ أُرْغَ عَلَيْهِ قَطْرًا ﴾ [الكهف: ٩٦].

وقد كان النبي صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ يشيد بالمتعلمين للصناعة والمتقنين لها، فعن قيس بن طلق عن أبيه قال: بنيت مع رسول الله صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ مسجد المدينة فكان يقول: «قدموا اليمامي من الطين؛ فإنه من

والعربية للبنات بالإسكندرية، ٢٠٢٠) مج ٣٦، ٤٤، ص ٧٢٧.

(١) محمد إسماعيل البخاري، صحيح البخاري، حديث (٥٠٦٥)، كتاب النكاح، باب قول النبي صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ من استطاع الباءة فليتزوج فإنه أغض للبصر وأحصن للفرج، (مصر: مكتبة العلوم والحكم، ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م)، ص ٦٣٠.

(٢) محمد إسماعيل البخاري، صحيح البخاري، حديث (٥٧٧٨)، كتاب الطب، باب شرب السم والدواء به وبما يخاف منه والخبيث، مرجع سابق، ص ٧٠٧.

(٣) عبد الرحمن ناصر السعدي، تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان (السعودية: مكتبة العبيكان، ١٤٢٢ / ٢٠٠١) ص ٧٤١.

أحسنكم له مسأ.»^(١)

رابعاً : الموارد الطبيعية :

الموارد الطبيعية تشمل الأرض كل ما تحويه من موارد طبيعية على سطحها أو في باطنها كالمعادن، ومواد الوقود كالنفط، والفحم، ومساقط المياه، والأنهار، والبحار وما فيها من ثروات، بالإضافة إلى طبيعة الأرض وما فيها من تربة صالحة للزراعة والاستخدام الإنساني.^(٢)

وقد اعتنى الإسلام في الموارد، وحث على المحافظة والعناية بها، ومن مظاهر العناية في الموارد الطبيعية، الأمر بغرس الفسيلة في أحلك الظروف قال ﷺ: «إذا قامت الساعة وفي يد أحدكم فسيلة فإن استطاع أن لا تقوم حتى يغرسها فليغرسها».^(٣)

وكذلك جاء نهى الإسلام عن إفساد الأرض بما فيها من موارد، ومن الأدلة التي توضح النهي عن إفساد الأرض التقييد والتشجيع على من يمارس هذا الفعل، قال الله تعالى: ﴿وَإِذَا تَوَلَّى سَكَئِي فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ﴾ [البقرة : ٢٠٥]

المطلب الثالث: الطرق التنموية في الإسلام:

أولاً: الحث على العمل:

وجاءت الأدلة من الكتاب، والسنة، ومن بين تلك الأدلة التي جاءت من القرآن الكريم قال الله سبحانه وتعالى: ﴿هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمْ الْأَرْضَ ذُلُولًا فَأَمْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِنْ رِزْقِهِ﴾ [الملك: ١٥].

ومن السنة النبوية جاء الحث على العمل والكسب قال ﷺ: «ما أكل أحد طعاماً قط خيراً من أن يأكل من عمل يده، وإن نبي الله داؤد عليه السلام كان يأكل من عمل يده».^(٤)

وفي المقابل نهى وزجر الإسلام عن سؤال المال من الناس مع قدرته على العمل، ومن ذلك قوله ﷺ: «ما يزال الرجل يسأل الناس، حتى يأتي يوم القيامة ليس في وجهه مزعة لحم».^(٥)

ثانياً تنمية الموارد الطبيعية واستثمار الأموال:

تعني عمليات تنمية الموارد المحافظة عليها، وتطويرها للاستخدام الكفاء الذي يؤدي إلى تحقيق أهداف التنمية للمجتمع، ويتحقق ذلك من خلال استخدام أفضل فنون الإنتاج المناسبة

(١) محمد بن حبان بن أحمد، صحيح ابن حبان، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، حديث (١١٢٢)، ط٢، (بيروت: مؤسسة الرسالة، ١٩٩٣/١٤١٤)، (٤٠٤/٣).

(٢) خالد سعد محمد المقرن، ضوابط الإنتاج في الاقتصاد الإسلامي وأثرها على الإنتاج والإنتاجية، ط١، (الرياض: مكتبة الملك فهد)، ص ٢٢١.

(٣) محمد بن إسماعيل البخاري، الأدب المفرد، تحقيق: سمير بن أمين الزهيري، الحديث (٤٧٩)، باب اصطناع المال، ط١، (الرياض: مكتبة المعارف للنشر والتوزيع، ١٩٩٨/١٤١٩)، (٢٤٢/١).

(٤) محمد إسماعيل البخاري، صحيح البخاري، (٢٠٧٢)، كتاب البيوع، باب كسب الرجل وعمله بيده، ص ٢٦٥.

(٥) محمد إسماعيل البخاري، صحيح البخاري، الحديث (١٤٧٤)، كتاب الزكاة، باب من سال الناس تكثراً، ص ١٧٩.

والمحافظة على طاقاتها الإنتاجية وتخطيط عمليات الانتفاع بها لكي تستمر لأطول فترة ممكنة. (١)

أ - العناية في الموارد: اعتنى الإسلام في الموارد، وحث على المحافظة والعناية بها، ومن مظاهر العناية في الموارد الطبيعية، الأمر بغرس الفسيلة في أحلك الظروف قال ﷺ: «إذا قامت الساعة وفي يد أحدكم فسيلة فإن استطاع أن لا تقوم حتى يغرسها فليغرسها». (٢)

ومن الأدلة التي تحث على عمارة الأرض بالزراعة والغراس قوله ﷺ: «من أحياء أرضاً ميتة، فهي له». (٣)

ب- العناية بالمال واستثماره :

من العناية الفائقة بالمال في الإسلام هو الحرص على حماية المال من التصرف الخاطئ، كالنهي من تمكين من لا يحسن التصرف بماله قال الله سبحانه وتعالى: ﴿وَلَا تُؤْتُوا السُّفَهَاءَ أَمْوَالَكُمُ الَّتِي جَعَلَ اللَّهُ لَكُمْ قِيَمًا﴾ [النساء: ٥].

ومن عناية الإسلام بالمال وضع العقوبات الرادعة على من سلك طرق الفساد في الأموال كالسرقة، والغصب ونحو ذلك، ومن ذلك ما جاء في النهي عن السرقة قال الله سبحانه وتعالى: ﴿وَالسَّارِقُ وَالسَّارِقَةُ فَاقْطَعُوا أَيْدِيَهُمَا جِزَاءً بِمَا كَسَبَا﴾ [المائدة: ٣٨].

ومن الممارسات التي تدل على عناية الإسلام بتمتية المال ما فعله مهارة عروة رضي الله عنه في استثمار المال الذي أعطاه النبي ﷺ، فعن عروة البارقي رضي الله عنه: «أن النبي ﷺ أعطاه ديناراً يشتري به أضحية أو شاة، فاشترى به شاتين فباع إحداهما بدينار، فأتاه بشاة ودينار فدعا له بالبركة في بيعه، فكان لو اشترى تراباً لربح فيه». (٤)

وكذلك من صور تنمية المال التوجيه بسلك المشاريع متعددة المنافع، وسريعة النمو، كتوجيه النبي ﷺ أم هانئ باتخاذ الغنم، وذلك لأنها متعددة المنافع كالاستفادة من أصوافها وألبانها ولحومها، إضافة الى أنها تتوالد وتتمو سريعاً، فعن أم هانئ، أن النبي ﷺ، قال لها: «اتخذي غنماً فإن فيها بركة». (٥)

وكذلك ما ورد بأن عمر بن الخطاب رضي الله عنه قال: «اتجروا في أموال اليتامى لا تأكلها الزكاة». (٦)

(١) التنمية والتخطيط وتقييم المشروعات في الاقتصاد الإسلامي، محمد عبد المنتقم عمر، (مصر: دار الوفاء للطباعة والنشر) ص ١٨٥.

(٢) محمد بن إسماعيل البخاري، الأدب المفرد، تحقيق: سمير بن أمين الزهيري، الحديث (٤٧٩)، باب اصطناع المال، ط ١، الرياض: مكتبة المعارف للنشر والتوزيع، ١٩٩٨/١٤١٩، (٢٤٢/١).

(٣) محمد عيسى الترمذي، الجامع الكبير، الحديث، تحقيق: بشار عواد معروف، (١٣٧٩)، باب ما ذكر في إحياء أرض الموات.

(٤) سليمان بن الأشعث الأزدي السجستاني، سنن أبي داوود، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، محمد كامل قروبلي، الحديث (٢٢٨٤)، كتاب البيوع، باب في المضارب يخالف، مرجع سابق، (٢٦٥/٥).

(٥) محمد بن يزيد الربيعي ابن ماجه، سنن ابن ماجه، كتاب التجارات، باب اتخاذ الماشية (حديث رقم: ٢٣٠٤).

(٦) الموطأ، مالك بن أنس، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، حديث (١٢) باب زكاة أموال اليتامى والتجارة لهم فيها، (لبنان:

ج- التكافل الاجتماعي:

التكافل الاجتماعي من أبرز خصائص الدين الإسلامي، وهو من الوسائل المعينة في تحسين المستوى المعيشي للأفراد، وذلك من خلال مساعدتهم بالزكاة، والصدقات، ونحو ذلك من أعمال البر؛ وقد رتب الله سبحانه وتعالى عليه الأجر الجزيل، فمن فوائد التكافل إعانة المحتاج من أصحاب الصنعة الإنتاجية، كما في حديث أبي ذر رضي الله عنه، قال: سألت النبي ﷺ أي العمل أفضل؟ قال: «إيمان بالله، وجهاد في سبيله»، قلت: فأَي الرقاب أفضل؟ قال: «أعلاها ثمناً، وأنفسها عند أهلها»، قلت: فإن لم أفعل؟ قال: «تعين صانعاً، أو تصنع لأخرق».^(١)

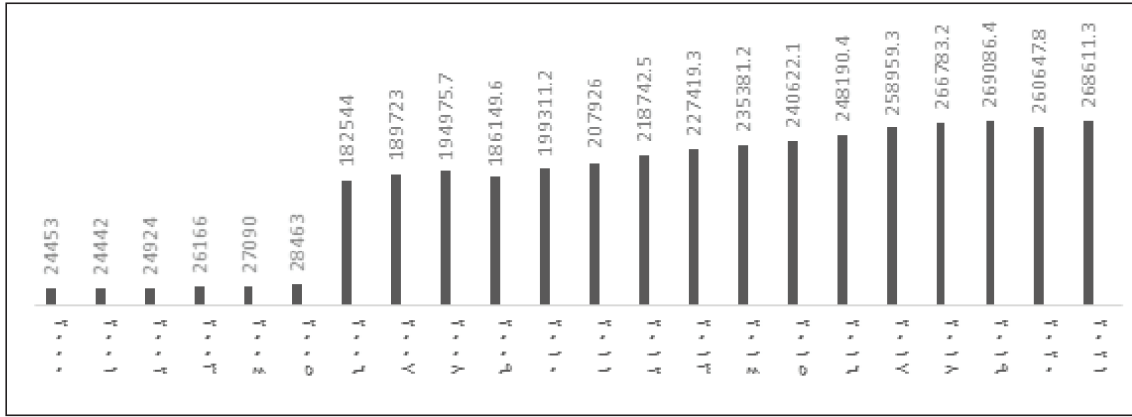
المبحث الخامس:

أهمية النقل البحري في العالم، وأهم مؤشرات، ودوره في الناتج الإجمالي السعودي:

المطلب الأول: أهمية النقل البحري

يعبر حوالي ٢٥٠٠٠ بليون طن من شحنات المحيطات سنوياً وهذا يشكل ٧١٪ من الشحن العالمي، بالمقارنة مع ٧٠٠٠ بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و٣٠٠٠ بليون طن عن طريق البر، وطوال العقود الماضية، تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي ٩٠٪ من سوق الشحن القارية البينية^(٢)

شكل (١): حجم التجارة المنقولة بحراً في العالم من (٢٠٠٠-٢٠٢١)



إعداد الباحث بالاستناد على بيانات الأونكتاد [/https://www.unctadstat.unctad.org/FR](https://www.unctadstat.unctad.org/FR)

يتضح من الشكل (١) مدى الأهمية للنقل البحري في التجارة العالمية، حيث تراوح حجم الأطنان من عام ٢٠٠٠-٢٠٠٥ ما بين (٢٤٤٥٣-٢٨٤٦٣) طناً، وفي عام ٢٠٠٦ قفز حجم الأطنان إلى

دار إحياء التراث العربي، ١٤٠٦/١٩٨٥، (١/٢٥١).

(١) محمد إسماعيل البخاري، صحيح البخاري، الحديث (٢٥١٨)، كتاب العتق، باب أي الرقاب أفضل.

(٢) انظر مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، ٢٠٠٩.

[/https://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/InformationsCenter/WTO/Documents](https://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/InformationsCenter/WTO/Documents)

يتضح من خلال الجدول (٢) أنه في عام (٢٠٠٧) حصل ألمانيا على المركز الأول، وأما الدول الإسلامية فقد جاء ترتيب أول الدول الإسلامية في الترتيب السادس المتمثل في الإمارات العربية، وجاءت المملكة العربية السعودية في الترتيب التاسع من بين المجموعة، والثالث على مستوى الدول الإسلامية.

وفي عام (٢٠١٠) حصلت ألمانيا على أعلى درجة، وأما الدول الإسلامية فقد جاءت الإمارات في الترتيب السادس، وجاءت المملكة العربية السعودية على الترتيب التاسع بين مجموع الدول، والثالث على مستوى الدول الإسلامية.

وفي عام (٢٠١٢) جاءت ألمانيا في الترتيب الأول، وأما الدول الإسلامية فقد حصلت الإمارات العربية المتحدة على الترتيب الخامس، وجاءت المملكة العربية السعودية على الترتيب العاشر بين مجموع الدول والرابع على مستوى الدول الإسلامية.

وفي عام (٢٠١٤) جاءت ألمانيا في الترتيب الأول، وأما الدول الإسلامية فقد حصلت دولة الإمارات العربية المتحدة على الترتيب السادس، وجاءت المملكة العربية السعودية على الترتيب العاشر بين مجموع الدول، والرابع على مستوى الدول الإسلامية.

وفي عام (٢٠١٦) جاءت ألمانيا على الترتيب الأول، وأما الدول الإسلامية فقد حصلت دولة الإمارات العربية المتحدة على الترتيب الرابع، وجاءت المملكة العربية السعودية على الترتيب الحادي عشر بين مجموع الدول والخامس على مستوى الدول الإسلامية.

وفي عام (٢٠١٨) حصلت ألمانيا على الترتيب الأول، واحتلت الإمارات العربية المتحدة على الترتيب الرابع بين مجموعة الدول، والأول على مستوى الدول الإسلامية، وجاءت المملكة العربية السعودية على الترتيب الحادي عشر بين مجموع الدول والخامس على مستوى الدول الإسلامية.

جدول (٣) مؤشرات تفصيلية لأداء الخدمات اللوجستية بالمملكة العربية السعودية

المؤشر	2007	2010	2012	2014	2016	2018
كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية	2.88	3.02	2.72	3.65	2.93	2.95
القدرة على التتبع والتعقب	3.33	3.32	2.91	3.78	2.80	3.27
التخليص الجمركي	2.99	3.21	2.79	3.76	3.10	3.22
الكفاءة في توصيل الشحنات في الأوقات المحددة	3.11	3.15	2.86	3.55	2.93	3.34
ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية	3	3.25	2.69	3.53	3.23	3.24
نوعية التجارة والبنية التحتية	2.86	3.17	2.66	3.30	2.99	3.11

إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك الدولي

تبين من الجدول (٣) أنه في (عام ٢٠٠٧) حصول خدمة توصيل الشحنات في الوقت المناسب على أعلى نسبة، وجاءت بعدها خدمة القدرة على التتبع والتعقب، وأخيراً جاءت خدمة التخليص الجمركي في الترتيب السادس.

وفي عام (٢٠١٠) حصول خدمة توصيل الشحنات في الوقت المناسب على الترتيب الأول، وجاءت خدمة كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية في الترتيب الثاني، وأخيراً جاءت خدمة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.

وفي عام (٢٠١٢) جاءت خدمة توصيل الشحنات في الوقت المناسب الأعلى نسبة في أداء الخدمات اللوجستية، وجاءت بعدها مباشرة نسبة خدمة نوعية التجارة والبنية التحتية، وأخيراً جاءت خدمة التخليص الجمركي.

وفي عام (٢٠١٤) حصول خدمة توصيل الشحنات في الوقت المناسب على أعلى نسبة في درجات الأداء، وجاءت بعدها نسبة خدمة نوعية التجارة والبنية التحتية، وأخيراً خدمة التخليص الجمركي.

وفي عام (٢٠١٦) حصول خدمة توصيل الشحنات في الوقت المناسب على أعلى نسبة في الأداء، ومن ثم خدمة القدرة على التتبع والتعقب، وأخيراً نسبة التخليص الجمركي في الترتيب السادس.

وفي عام (٢٠١٨) حصول خدمة توصيل الشحنات في الوقت المناسب أعلى درجة في الأداء، وجاءت بعده درجة خدمة القدرة على التتبع والتعقب، وأخيراً نسبة التخليص الجمركي في الترتيب السادس، حيث يلاحظ من خلال الجدول السابق حصول خدمة توصيل الشحنات في الوقت المناسب على أعلى درجة في الأداء في جميع السنوات، بينما جاءت درجة التخليص الجمركي في الترتيب السادس في جميع السنوات.

ب. مؤشر ارتباط موانئ الدولة بمواني العالم

يقوم هذا المؤشر بقياس مدى جودة ربط الدولة بشبكات الملاحة العالمية، استناداً إلى خمسة مكونات لقطاع النقل البحري وهي: عدد السفن، وسعة الحاويات، والسعة القصوى للسفينة، وعدد الخدمات، وعدد الشركات التي تقوم بتشغيل سفن الحاويات في موانئ البلد.⁽¹⁾

الجدول (٤) مؤشر ارتباط مجموعة من موانئ دول العالم

السنة الدولة	ألمانيا	المملكة المتحدة	الولايات المتحدة	السعودية العربية	المملكة العربية المتحدة	الدنمارك	مصر	روسيا	تركيا
2006	79.5	84	79.70	41.20	48.50	29.80	47	19.30	34.10
2007	82.3	78.2	76.2	45.50	50.8	22.70	45.10	22.90	34.6
2008	82.7	75.8	75.4	42.8	58.3	28.10	47.4	28.70	35
2009	79	79.10	74.9	44	62.4	25.60	45.5	26.4	37.3
2010	78.3	79.10	79.1	48.7	61.10	25.60	46.4	27.9	38.9
2011	79.8	76.10	76.9	52.90	61.3	38.20	51.8	31.8	47.4
2012	78.8	77.4	86.2	49.3	65.2	38.70	52.4	46	51.10
2013	83.3	76.7	88.8	50	63.7	43.70	54	46.8	51
2014	79.5	83.10	85.6	53.8	64	43	55.60	47	55.30
٢٠١٥	٨٥,١٠	٨٥,٥	٨٧,٢	٥١	٦٩	٤٢,٩٠	٥٥,٥	٥٣,١٠	٥١,٣٠
٢٠١٦	٨٢,٩	٨٣,٩	٨٢	٥٢,٧	٧٠,١٠	٤٤,٣٠	٥٦,١٠	٤٢,٨	٥٥,٨
٢٠١٧	٨٤	٨٧,٦	٨٥,٢٠	٥٦,٧	٧١,٨	٤٧,١٠	٥٦,٩	٤٤,٨	٥٦,٧
٢٠١٨	٨٢,٦	٨٦,٩	٩٢	٥٧,٨	٧١,٧١٠	٤٧	٥٥,٢	٤٣,٥	٥٥,٦
٢٠١٩	٨٥,٥	٨٦,٩	٩٥,٦	٦٤,٦	٧٢,١٠	٤٧,٥٠	٦١,٢	٣٧,٤	٥٧,٧
٢٠٢٠	٨٣,٣	٩١	١٠٣,٩	٧٠	٧٦,٥	٤٦,٥	٦٨,٥	٣٤,٦	٦٠,٨
٢٠٢١	٨٥,١	٩٠	١٠٢,٦	٦٩,٥	٧٣,٩	٤٥,٨	٦٦,٧	٣١,٧	٦١,٥

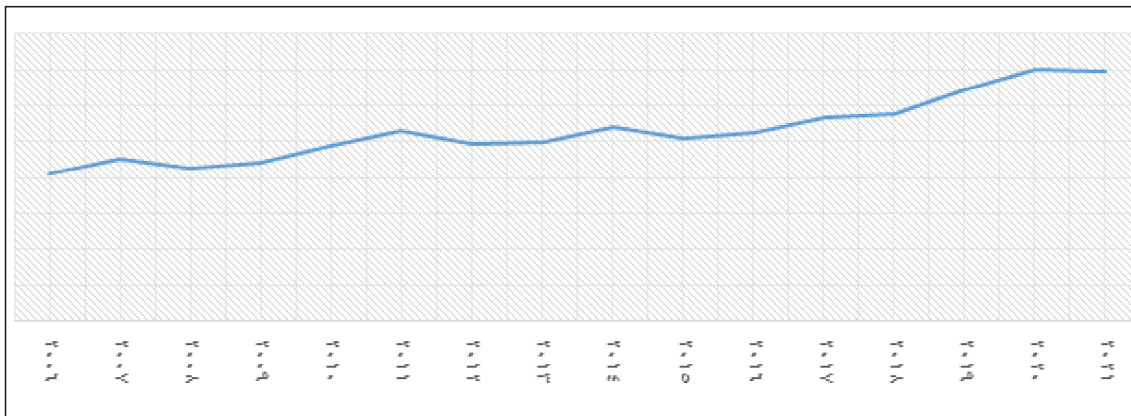
المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك الدولي

يتضح من الجدول (٤) مؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ بعض دول العالم ، حيث اتضح أنه في عام (٢٠١٦) حصول المملكة المتحدة في الترتيب الأول ، وجاء ترتيب روسيا في آخر

(١) ينظر <https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ?locations=XU>

المجموعة؛ وفي عام ٢٠٠٧ جاءت المملكة المتحدة في الترتيب الأول ، وجاءت دولة الدنمارك في الترتيب الأخير؛ وفي عام ٢٠٠٨ حصلت ألمانيا على الترتيب الأول ، وجاءت دولة الدنمارك في الترتيب الأخير؛ وفي عام ٢٠٠٩ حصول المملكة المتحدة على الترتيب الأول ، وجاءت الدنمارك في الترتيب الأخير بين تلك المجموعة، وفي عام ٢٠١٠ جاءت المملكة المتحدة والولايات المتحدة على الترتيب الأول بنسبة متساوية، بينما تذيلت القائمة دولة الدنمارك؛ وفي عام ٢٠١١ جاءت ألمانيا في أول القائمة ، وتذيلت القائمة في هذه السنة دولة روسيا ؛ وفي عام ٢٠١٢ جاءت الولايات المتحدة في أول القائمة ، وتذيلت القائمة في هذه السنة دولة الدنمارك ؛ وفي عام ٢٠١٣ جاءت الولايات المتحدة متصدرة القائمة بينما تذيلت تلك القائمة دولة الدنمارك؛ وفي عام ٢٠١٤ جاءت الولايات المتحدة في الترتيب الأول ، بينما جاءت دولة الدنمارك في الترتيب الأخير من بين تلك المجموعة؛ وفي عام ٢٠١٥ جاءت الولايات المتحدة متصدرة المجموعة، وتذيلت الدنمارك تلك القائمة؛ وفي عام ٢٠١٦ جاءت المملكة المتحدة في الترتيب الأول ، وفي الترتيب الأخير جاءت دولة روسيا؛ وفي عام ٢٠١٧ جاءت المملكة المتحدة في أول القائمة ، بينما تذيلت القائمة دولة روسيا؛ وفي عام ٢٠١٨ جاءت الولايات المتحدة متصدرة القائمة، وجاءت في الترتيب الأخير بالقائمة دولة روسيا؛ وفي عام ٢٠١٩ جاءت الولايات المتحدة متصدرة القائمة، وجاءت في الترتيب الأخير بالقائمة دولة روسيا؛ وفي عام ٢٠٢٠ جاءت الولايات المتحدة متصدرة القائمة، وجاءت في الترتيب الأخير بالقائمة دولة روسيا؛ وفي عام ٢٠٢١ جاءت الولايات المتحدة متصدرة القائمة ، وتذيلت دولة روسيا تلك القائمة.

الشكل (٤) تطور مؤشر ارتباط موانئ المملكة العربية السعودية بالموانئ العالمية



اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول (٤)

يتضح من خلال الشكل (٤) مدى التطور في الملاحة السعودية حيث كانت حققت في (٢٠٠٦) (٤١, ٢٠) واستمرت بوتيرة متصاعدة وحققت في عام (٢٠٠٧) نسبة بلغت (٤٥, ٥)، ثم انخفضت في عام (٢٠٠٨) وحققت (٤٢, ٨)، وفي عام (٢٠٠٩) بدأت بالصعود وحققت نسبة (٤٤)، وقد استمر الصعود في العامين التاليين ففي عام (٢٠١٠) حققت (٤٨, ٧) وفي

عام (٢٠١١) حققت (٥٢,٩٠)، وفي عام (٢٠١٢) انخفضت بشكل طفيف وحققت (٤٩,٣)، ثم عادت مجدداً بالصعود في الأعوام التالية ففي عام (٢٠١٣) حققت (٥٠)، وحققت في عام (٢٠١٤) نسبة بلغت (٥٣,٨)، وفي عام (٢٠١٥) انخفضت وحققت (٥١)، ثم عادت للصعود مرة أخرى فقد حققت في عام (٢٠١٦) (٥٢,٧)، وفي عام (٢٠١٧) قفزت إلى (٥٦,٧)، وفي عام (٢٠١٨) حققت (٥٧,٨) وفي عام (٢٠١٩) قفزت إلى (٦٤,٦)، وفي عام (٢٠٢٠) قفزت عن العام الذي قبله وحققت (٧٠)، وفي عام (٢٠٢١) تراجعت بشكل طفيف وحققت (٦٩,٥).

المطلب الثالث: دور قطاع النقل والاتصالات والتخزين في الناتج المحلي الإجمالي

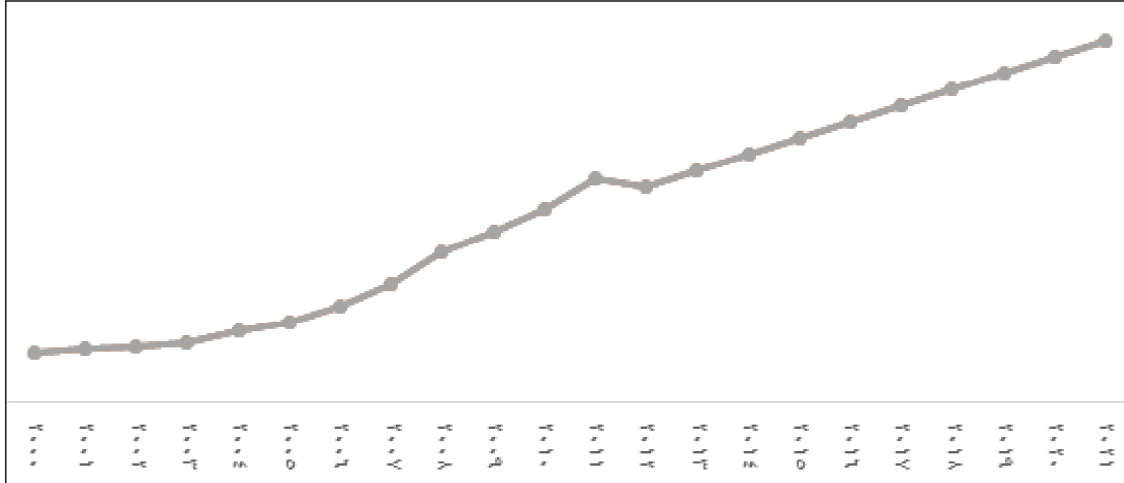
جدول (١) مساهمة قطاع النقل والاتصالات والتخزين في الناتج المحلي الإجمالي

العام	قطاع النقل والتخزين	الناتج المحلي الإجمالي
2000	24824.32113	1422087.778
2001	26583.48483	1404869.938
2002	27739.93132	1365264.204
2003	29873.73836	1518748.044
2004	35982.55612	1639616.721
2005	40993.36298	1731006.5
٢٠٠٦	٤٨٨٥٨,٣٢٣٢٦	١٧٧٩٢٧٣,٩٢٣
٢٠٠٧	٦٠٤٠٠,٠٥٤٨٩	١٨١٢١٣٩,٤٣
٢٠٠٨	٧٦٩٨٢,٨٦٣٨٧	١٩٢٥٣٩٤,٠٢٧
٢٠٠٩	٨٧٦١٢,٩٤٦٣٨	١٨٨٥٧٤٥,٣٦٦
٢٠١٠	٩٩٤٤٦,٢٠٦٨٣	١٩٨٠٧٧٧,٣٦٩
٢٠١١	١١٥١٧٤,٨١٠٨	٢١٩٨٥٣٩,٣١٢
٢٠١٢	١١٠٤١٩,٥٥١٧	٢٣١٧٨٦٢,٧٠٨
٢٠١٣	١١٨٧٦٠,٠٩٠٤	٢٣٨٣٩٢٩,٧٤٦
٢٠١٤	١٢٧١٠٠,٦٢٩٢	٢٤٧٩٩٤٦,١٢١
٢٠١٥	١٣٥٤٤١,١٦٧٩	٢٥٩٦٢٥٩,١٩٢
٢٠١٦	١٤٣٧٨١,٧٠٦٦	٢٦٥٧٦١٠,٧٣٣
٢٠١٧	١٥٢١٢٢,٢٤٥٣	٢٦٥٥٧٥٨,٤٣١
٢٠١٨	١٦٠٤٦٢,٧٨٤	٢٧٢٩١١٦,٩٥٢
٢٠١٩	١٦٨٨٠٣,٣٢٢٨	٢٧٥١٨٣٠,٨٥٥
٢٠٢٠	١٧٧١٤٣,٨٦١٥	٢٦٣٢٣٦٣,٢١
٢٠٢١	١٨٥٤٨٤,٤٠٠٢	٢٧٤٦٢٤١,٩٩٨

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك المركزي السعودي

يتضح من الجدول مساهمة قطاع النقل والاتصالات والتخزين في الناتج المحلي الإجمالي حيث ساهم في عام (٢٠٠٠) بنسبة بلغت (١,٧٥) وفي عام (٢٠٠١) ارتفعت النسبة مساهمة قطاع النقل والاتصالات والتخزين في الناتج المحلي الإجمالي إلى (١,٨٩) ، وساهم بنسبة (٢,٠٢) في عام (٢٠٠٢) وفي عام (٢٠٠٣) بلغت (١,٩٧) بتراجع ضئيل عن الماضي السابق ، وفي عام (٢٠٠٤) ارتفعت نسبة المساهمة وبلغت نسبة (٢,١٩) ، وفي عام كذلك استمرت بالصعود فقد بلغت (٢,٣٧) في عام (٢٠٠٥) وفي عام (٢٠٠٦) بلغت (٢,٧٥) ، ثم ارتفعت بوتيرة متصاعدة وبلغت (٣,٣٣) في عام (٢٠٠٧) وفي عام (٢٠٠٨) قفزت نسبة المساهمة وبلغت (٤) ، وفي عام (٢٠٠٩) بلغت نسبة مساهمة القطاع في الناتج المحلي (٤,٦٥) ، وفي عام (٢٠١٠) استمرت بالصعود وبلغت (٥,٠٢) وفي عام (٢٠١١) بلغت بنسبة (٥,٢٤) ، وفي عام (٢٠١٢) ساهم بنسبة (٥,٤٠) وفي عام (٢٠١٣) بلغت نسبته (٥,٤٠) وفي عام (٢٠١٤) بلغت النسبة (٥,٥١) وفي عام (٢٠١٥) بلغت (٥,٥٨) ، وفي عام (٢٠١٦) بلغت نسبة المساهمة (٥,٦٠) ، وفي عام (٢٠١٧) بلغت النسبة (٥,٧٤) ، وفي عام (٢٠١٨) بنسبة (٥,٥٠) ، وفي عام (٢٠١٩) بلغت (٥,٧٦) وفي عام (٢٠٢٠) كانت نسبة المساهمة (٥,٦٤) ، وفي عام (٢٠٢١) بلغت نسبة المساهمة (٥,٥٩) .

الشكل (٢) مدى التطور في ناتج قطاع النقل والاتصالات والتخزين



المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات البنك المركزي السعودي

يتضح من خلال الجدول (١) والشكل (٢) مدى تطور ناتج قطاع النقل والاتصالات والتخزين في الناتج المحلي الإجمالي في المملكة العربية السعودية من عام (٢٠٠٠-٢٠٢١) ، ففي عام (٢٠٠١) ارتفع ناتج قطاع النقل (٧,٠٩) % ، وفي عام (٢٠٠٢) ارتفع عن العام (٤,٣٥) ، وفي عام (٢٠٠٣) كانت نسبة الارتفاع (٧,٦٩) ، وفي عام (٢٠٠٤) ارتفع بنسبة (٢٠,٤٥) ، وفي عام (٢٠٠٥) ارتفع الناتج بنسبة (١٣,٩٣) ، وفي عام (٢٠٠٦) ارتفع الناتج بنسبة (١٩,١٩) وفي عام (٢٠٠٧) ارتفع الناتج بنسبة (٢٣,٦٢) وفي عام (٢٠٠٨) ارتفع بنسبة (٢٧,٤٥) ، وفي عام

الفصل الثاني: التعريف في لوجستيات النقل البحري وتطورها

المبحث الأول: الموانئ البحرية، وهيئة الزكاة والضريبة والجمارك السعودية:

المطلب الأول: الموانئ البحرية

١. ميناء جدة الإسلامي:

يعتبر ميناء جدة الإسلامي من الموانئ البحرية القديمة، وكان يستخدم منذ القدم، حيث كان يستقبل السفن الصغيرة وتتطلق منه سفن الصيد، والتجارة، وكان يستقبل سفن حجاج بيت الله، والسفن المحملة بالبضائع التجارية.^(١)

ففي العهد السعودي يعتبر هو الميناء الأول لصادرات المملكة ووارداتها، ونقطة إعادة التصدير الأولى بالبحر الأحمر، حيث تعبر من خلاله ٧٥٪ من التجارة البحرية، والمسافات الواردة عبر الموانئ السعودية، حيث يستقبل سنوياً نحو خمسة آلاف سفينة، وتبلغ مساحته ١٢,٥ كم^٢.^(٢)

٢. ميناء الملك عبد العزيز:

يعتبر الميناء الرئيس للمملكة على الخليج العربي، ويرتبط مع الميناء الجاف بالرياض بسكة حديدية، وقد أنشئ بأمر من المؤسس الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود -طيب الله ثراه-، وجاء قرار إنشائه لمتطلبات صناعة النفط، وتبلغ مساحته ١٩ كم^٢، وثلاث محطات وتبلغ عدد أرصفته ثلاثة وأربعون رصيفاً مهيئاً لاستقبال السفن العملاقة^(٣)

٣. ميناء الجبيل التجاري:

ميناء الجبيل التجاري هو الميناء المساند لميناء الملك عبد العزيز بالدمام في دعم الحركة التجارية، وبوابة الصادرات والواردات السعودية إلى الأسواق العالمية، وقد أنشئ في عام ١٩٧٤م، وتبلغ مساحته (٨,٤ كم^٢)، ويضم ستة عشر رصيفاً لمناولة البضائع، ومحطتان، وتبلغ طاقته الاستيعابية ستة وثلاثين مليون طن، وقد اختير موقعه بعناية خاصة، لعمق المياه الملاصقة له، وبُعده نحو ٨٠ كم شمال مدينة الدمام، وقربه من المجمع الشرقي الرئيس للمنتجات الصناعية ومنتجات مصانع البتروكيماويات في مدينة الجبيل الصناعية؛ مما يساهم في تخفيض تكلفة المواد الواردة والصادرة، ويعزز من قدرة المملكة التنافسية.^(٤)

(١) ينظر محمد أحمد الرويثي، الموانئ السعودية على البحر الأحمر: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، ط١، (مؤسسة الرسالة، ١٤٠٣/١٩٨٣، ص١٤٦).

(٢) انظر: <https://mawani.gov.sa/ar-sa/SAPorts/jeddah/Pages/Services.aspx> تم الاطلاع بتاريخ ١ / ٣ / ١٤٤٥هـ.. الساعة ٧:٠٠م.

(٣) انظر <https://mawani.gov.sa/ports>، تم الاطلاع بتاريخ ١ / ٣ / ١٤٤٥هـ.. الساعة ٧:٠٠م.

(٤) <https://mawani.gov.sa/ports> تم الاطلاع بتاريخ ١ / ٣ / ١٤٤٥هـ، الساعة ٧:٠٠م.

٤. ميناء جازان :

هو ثالث موانئ المملكة من حيث الطاقة التصميمية على ساحل البحر الأحمر، وأكبر الموانئ السعودية في استقبال الماشية من دول القرن الإفريقي، ويبعد عن مضيق باب المندب نحو ٢٦٦ ميلاً، وقد افتتح في عام ١٩٧٦م وتبلغ مساحته الإجمالية (٢, ٤ كم) يتضمن اثني عشر رصيفاً لمناولة البضائع، ومحطة، وتقدر طاقته الاستيعابية بخمسة ملايين طن.^(١)

٥. ميناء ينبع التجاري :

افتتح رسمياً في عهد الملك فيصل -رحمه الله- في العام ١٩٦٥م، ويعد المنفذ البحري الاستراتيجي لقربه من الأسواق المحلية لمنطقتي المدينة المنورة والقصيم، وبوابة لانتقال التجارة من هذه المناطق الواعدة اقتصادياً وإليها، تبلغ مساحته الإجمالية (٢, ٤) كم، ويتضمن (١٢) رصيفاً، ومحطتين، وتقدر طاقته الاستيعابية بثلاثة عشر ونصف مليون طن.^(٢)

٦. ميناء ضباء :

افتتح ميناء ضباء عام ١٤١٥ هـ ليكون حلقة ارتباط بين المنطقة الشمالية الغربية للمملكة والاقتصاد العالمي، ويعد ميناء ضباء أقرب ميناء سعودي للموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر حيث تبلغ المسافة بينه وبين ميناء شرم الشيخ ٦٢ ميلاً بحرياً وميناء الغردقة ٩٦ ميلاً بحرياً وميناء سفاجا ١٠٥ ميلاً^(٣)

المطلب الثاني: هيئة الزكاة والضريبة والجمارك السعودية :

صدر أول نظام للجمارك في السعودية بموجب الأمر السامي الكريم رقم ٢٢٦ وتاريخ ٣ / ٢ / ١٣٤٩ وفي عام ١٣٧٢، تم استحداث المديرية العامة للجمارك وإلغاء ديوان الجمارك بوزارة المالية والاقتصاد الوطني، وفي العام نفسه صدرت الموافقة الملكية على نظام الجمارك برقم ٤٢٥ وتاريخ ٥ / ٣ / ١٣٧٢ وفي تاريخ ١ / ٨ / ١٣٩١ هـ أطلق عليها اسم «مصلحة الجمارك العامة» وفي عام ١٤٠٥ هـ تمت مراجعة الهيكل التنظيمي الرئيس لمصلحة الجمارك العامة وإعداد هياكل تفصيلية للوحدات الإدارية، ثم صدر نظام الجمارك الموحد وذلك بالمرسوم الملكي في عام ١٤٢٣ هـ.^(٤)

(١) <https://mawani.gov.sa/ports> تم الاطلاع بتاريخ ١ / ٣ / ١٤٤٥ هـ ، الساعة ٧:٠٠م

(٢) <https://mawani.gov.sa/ports?port> تم الاطلاع بتاريخ ١ / ٣ / ١٤٤٥ هـ ، الساعة ٧:٠٠م

(٣) <https://mawani.gov.sa/ports?port> تم الاطلاع بتاريخ ١ / ٣ / ١٤٤٥ هـ ، الساعة ٧:٠٠م

(٤) [/https://www.okaz.com.sa/local/na](https://www.okaz.com.sa/local/na)

المطلب الثالث: تطور خدمات لوجستيات النقل البحري

جدول (٢٧) تطور الموانئ السعودية في مناولة البضائع من ٢٠٠٠-٢٠٢١

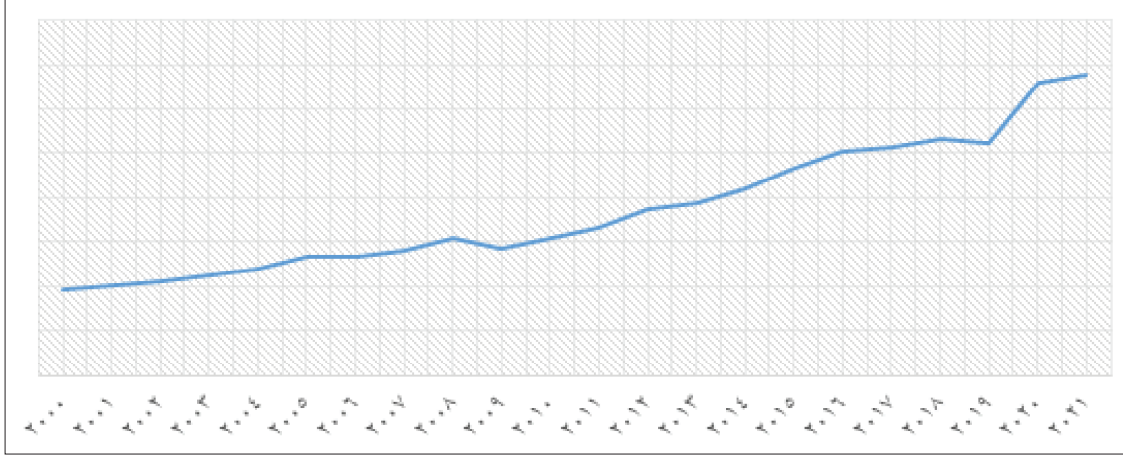
العام	إجمالي حجم البضائع المناولة	قيمة التغير	نسبة معدل التغير
٢٠٠٠	٩٥٣٤٢٠٠٨	-	-
٢٠٠١	١٠٠٥٦٢٢٠٠	٥٢٢٠١٩٢	٥٪
٢٠٠٢	١٠٤٢٣٦٥٧٨	٣٦٧٤٣٧٨	٤٪
٢٠٠٣	١١٢٨٢٦٩٣٥	٨٥٩٠٣٥٧	٨٪
٢٠٠٤	١١٩٩٤٤٦١١	٧١١٧٦٧٦	٦٪
٢٠٠٥	١٣٢,٢٤٠,٦١٣	١٢٢٩٦٠٠٢	١٠٪
٢٠٠٦	١٣٣,٨٣٠,٣١٨	١٥٨٩٧٠٥	١٪
٢٠٠٧	١٤٠,٨٢٢,٠٩٥	٦٩٩١٧٧٧	٥٪
٢٠٠٨	١٥٤,٨٦٢,٣٥٦	١٤٠٤٠٢٦١	١٠٪
٢٠٠٩	١٤٢,٣٠٦,٨٥٣	١٢٥٥٥٥٠٣-	٨٪-
٢٠١٠	١٥٤,٠٢٤,٥٥٠	١١٧١٧٦٩٧	٨٪
٢٠١١	١٦٥,٠٠٠,٤١٤	١٠٩٧٥٨٦٤	٧٪
٢٠١٢	١٨٧,٧٢٢,٠٨٠	٢٢٧٢١٦٦٦	١٤٪
٢٠١٣	١٩٤.٧٦٤.٩٢٦	٧٠٤٢٨٤٦	٤٪
٢٠١٤	٢١٠,١٤٦,٠٤٥	١٥٣٨١١١٩	٨٪
٢٠١٥	٢٣٣,٩٥٢,٤٨٨	٢٣٨٠٦٤٤٣	١١٪
٢٠١٦	٢٥٢,٣٤٦,٢٠٢	١٨٣٩٣٧١٤	٨٪
٢٠١٧	٢٥٧,٨٩٢,٠٤٣	٥٥٤٥٨٤١	٢٪
٢٠١٨	٢٦٧,٠٩٦,٦٣١	٩٢٠٤٥٨٨	٤٪
٢٠١٩	٢٦٢,٣١٦,٩١٤	٤٧٧٩٧١٧-	٢٪-
٢٠٢٠	٣٢٨,٢٣٠,٩٢٦	٦٥٩١٤٠١٢	٢٥٪
٢٠٢١	٣٣٨,٥٣٣,٨٥٧	١٠٣٠٢٩٣١	٣٪
المجموع	٤٠٨٩٠٠١٦٤٣	٢٤٣١٩١٨٤٩	

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات الهيئة العامة للموانئ

يوضح الجدول (٢٧) مدى التطور والنمو في موانئ السعودية في مناولة البضائع من عام (٢٠٠٠-٢٠٢١)، حيث كان حجم مناولة البضائع في عام ٢٠٠٠ (٩٥٣٤٢٠٠٨) طن، ثم ارتفعت العام الذي يليه بنسبة (٥٪)، وفي عام وصل زيادة الحجم عن العام الذي قبله بنسبة (٨٪) وتوالت الموانئ بارتفاع لأحجم المناولة إلى عام (٢٠٠٩) حيث انخفض حجم مناولة البضائع إلى (٨٪) عن العام الذي قبله، وفي عام (٢٠١٢) تضاعفت نسبة المناولة من ٧٪ في العام السابق (١٤٪)، ثم توالت الارتفاعات بنسب متفاوتة إلى عام (٢٠١٩) إذ انخفضت بنسبة (٢٪)

عن العام الذي سبقه ، وفي عام ٢٠٢٠ قفزت ووصلت إلى نسبة (٢٥٪) ، وفي العام الأخير كانت النسبة بارتفاع ٣٪ ، وقد وصل مجموع النمو في الأطنان خلال تلك السنوات إلى (٢٤٣١٩١٨٤٩) طن.

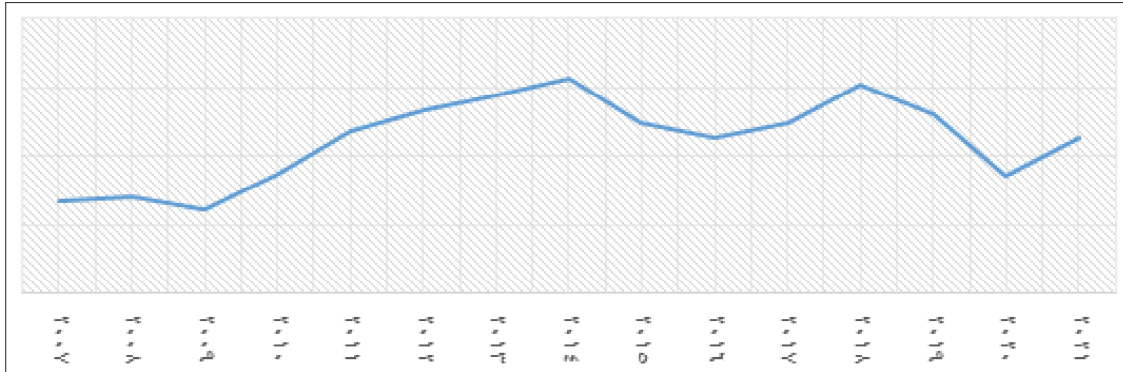
الشكل (٤٤) تطور نمو حجم البضائع المناولة عبر لوجستيات النقل البحري



المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات هيئة الموانئ السعودية، والهيئة العامة للإحصاء

يتضح من الشكل (٤٤) مدى التطور والنمو في موانئ السعودية في مناولة البضائع من عام (٢٠٢١-٢٠٢٠) ، حيث كان حجم مناولة البضائع في عام ٢٠٠٠ (٩٥٣٤٢٠٠٨) طن، ثم ارتفعت العام الذي يليه بنسبة (٥٪) ، وفي عام وصل زيادة الحجم عن العام الذي قبله بنسبة (٨٪) وتوالت الموانئ بارتفاع لأحجم المناولة الى عام (٢٠٠٩) حيث انخفض حجم مناولة البضائع إلى (٨٪) عن العام الذي قبله، وفي عام (٢٠١٢) تضاعفت نسبة المناولة من ٧٪ في العام السابق (١٤٪) ، ثم توالت الارتفاعات بنسب متفاوتة إلى عام (٢٠١٩) إذ انخفضت بنسبة (٢٪) عن العام الذي سبقه، وفي عام ٢٠٢٠ قفزت ووصلت إلى نسبة (٢٥٪) ، وفي العام الأخير كانت النسبة بارتفاع ٣٪ ، وقد وصل مجموع النمو في الأطنان خلال تلك السنوات إلى (٢٤٣١٩١٨٤٩) طن.

الشكل (١٠٠) تطور نمو صادرات لوجستيات النقل البحري



المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على بيانات هيئة الإحصاء السعودية

المبحث الثاني: وصف بيانات الدراسة، عرض نتائج الاختبارات القياسية ومناقشتها

المطلب الأول: وصف بيانات الدراسة وتقدير النموذج القياسي

أولاً: وصف بيانات الدراسة:

تم استخدام بيانات سنوية من خلال الفترة (٢٠٠٧-٢٠٢١)، وذلك بسبب عدم اكتمال بيانات لوجستيات النقل محل الدراسة إلا بعد سنة (٢٠٠٧)، وقد اعتمدت الدراسة بيانات السلاسل الزمنية المقطعية (البائل)، وتشمل الدراسة ست لوجستيات تتمثل في الموانئ السعودية المتوفرة بياناتها خلال الفترة ٢٠٠٧ - ٢٠٢١ وهي كل من: (ميناء جدة الإسلامي- ميناء الملك عبد العزيز بالدمام - ميناء ينبع التجاري - ميناء الجبيل التجاري- ميناء جازان- ميناء ضباء).

ثانياً: تقدير النموذج القياسي:

لتقدير أثر القطاع اللوجستي على النمو الاقتصادي تم وضع متغيرات توضح الأثر وقد تم صياغة البيانات وفقاً للمعادلة الرياضية الآتية: لتقدير أثر القطاع اللوجستي على النمو الاقتصادي تم وضع متغيرات توضح الأثر وقد تم صياغة البيانات وفقاً للمعادلة الرياضية الآتية:

$$GDP = \beta_0 + \beta_1 LSCT + \beta_2 EX + \beta_3 Tt$$

حيث:

GDP: يمثل المتغير التابع ويشير إلى نسبة مساهمة الموانئ في ناتج قطاع النقل والتخزين المساهم في الناتج المحلي الإجمالي ويعكس هذا المؤشر مستوى النمو الاقتصادي المحقق خلال فترة الدراسة، وقد تم الاعتماد على الإحصائيات المتاحة في موقع البنك المركزي السعودي.

LSCT: يمثل متغير مستقل ويشير إلى الخدمات اللوجستية وتم التعبير عنه بعدد السفن المحملة والمفرغة بالموانئ البحرية السعودية خلال فترة الدراسة، ومن المتوقع يكون لهذا المؤشر أثر موجب على النمو الاقتصادي، حيث كلما زاد عدد حركة السفن انعكس ذلك إيجاباً على الناتج المحلي الإجمالي، وقد تم جلب الإحصائيات من موقع هيئة الموانئ السعودية.

EX: متغير مستقل ويمثل قيمة الصادرات عبر الموانئ ومن المتوقع أن يكون له أثر موجب على المتغير التابع، وقد تم الاعتماد على إحصائيات هيئة الإحصاء السعودية.

Tt: يمثل حجم التبادل التجاري عبر الموانئ السعودية، كمتغير مستقل، وهو عبارة عن نسبة نمو حجم الصادرات والواردات عبر الموانئ (بالطن الوزني)، ومن المتوقع أن يكون له أثر إيجابي على المتغير التابع، فكلما زادت حجم التبادل التجاري عن طريق الموانئ انعكس إيجاباً على معدلات النمو المحقق وقد تم جلب الإحصائيات من موقع هيئة الموانئ السعودية.

$$\beta_0 \quad \beta_1 \quad \beta_2 \quad \beta_3$$

e حد الخطأ

المطلب الثاني: عرض نتائج الاختبارات القياسية ومناقشتها:

الجدول (٨٦) أهم الإحصاءات الوصفية للمتغيرات:

EX	T	LSCL	GDP	المتغيرات
1.17E+10	4.410000	910.0000	9.890000	الوسط الحسابي
8.58E+10	138.9200	4990.000	57.25000	أكبر قيمة
3604662	-31.99000	51.00000	0.006000	أدنى قيمة
1.300406	2.072574	1.157810	0.982274	الانحراف المعياري
90	90	90	90	عدد المشاهدات

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Eviews 10)

يتضح من الجدول أعلاه الإحصاءات الوصفية لمتغيرات الدراسة حيث بلغ المتوسط الحسابي لمتغير الناتج المحلي الإجمالي (9.890000) وبلغت أكبر قيمة له (57.25000)، وبلغت أصغر قيمة (0.006000) بانحراف معياري بلغت قيمته (0.982274)؛ بينما بلغ المتوسط الحسابي لمتغير الخدمات اللوجستية (2.076747) اللوجستية (910.0000)، وبلغت أكبر قيمة له (4990.000)، وبلغت أصغر قيمة (51.00000) بانحراف معياري بلغت قيمته (1.157810)؛ وأما المتوسط الحسابي لمتغير حجم التبادل التجاري عبر لوجستيات النقل البحري (4.410000)، وكانت أكبر قيمة له (138.9200) وأدنى قيمة (-31.99000) بانحراف معياري بلغت قيمته (2.076747)، وبلغ متوسط متغير صادرات لوجستيات النقل البحري (1.17E+10)، وبلغت أكبر قيمة له (8.58E+10)، وبلغت أصغر قيمة (3604662) بانحراف معياري بلغت قيمته (1.300406).

الجدول (٨٧) مصفوفة الارتباط بين متغيرات الدراسة:

EX	Tt	LSCL	GDP	المتغيرات
			1	GDP
		1	0.334827 (0.0013)	LSCL
	1	-0.161376 0.1286	-0.051337 0.6309	Tt
1	-0.059198 0.5794	0.306026 0.0034	0.952753 0.0000	EX

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Eviews 10)

من خلال الجدول أعلاه يمكن توضيح النتائج المستخرجة من خلال النقاط الآتية:

- علاقة الارتباط بين الناتج المحلي الإجمالي وبين كل من: الخدمات اللوجستية وصادرات لوجستيات النقل البحري وحجم التبادل التجاري عن طريق لوجستيات النقل البحري: يتضح من الجدول أعلاه وجود علاقة ارتباط إيجابية من بين النمو الاقتصادي وخدمات لوجستيات النقل البحري، حيث كان معامل الارتباط (0.334827)، والاحتمال المقابل لها يساوي (0.0013) وكذلك هناك يوجد علاقة ارتباط إيجابية بين الناتج المحلي الإجمالي وبين الصادرات عن طريق لوجستيات النقل البحري حيث كان معامل الارتباط (0.952753)، وأما علاقة متغير الناتج المحلي الإجمالي وحجم التبادل التجاري عبر لوجستيات النقل البحري فقد جاءت العلاقة سلبية حيث بلغ معامل الارتباط (-0.156111) والاحتمال المقابل لها يساوي (0.1417).

- علاقة الارتباط بين متغير حجم التبادل التجاري البحري ومتغير خدمات لوجستيات النقل البحري: جاءت علاقة الارتباط بين المتغيرات سلبية حيث بلغ معامل الارتباط الذي بين حجم التبادل التجاري البحري، ومتغير خدمات لوجستيات النقل البحري (-0.161376)، والاحتمال المقابل لها (0.1286).

- علاقة الارتباط بين متغير قيمة صادرات النقل البحري ومتغير خدمات لوجستيات النقل البحري وحجم التبادل التجاري: جاءت علاقة الارتباط إيجابية فقد بلغت قيمة معامل الارتباط (0.306026) والاحتمال المقابل لها يساوي (0.0034)، وأما علاقة الارتباط بين متغير صادرات النقل البحري والتبادل التجاري فقد جاءت سلبية حيث بلغ معامل الارتباط (-0.059068)، والاحتمال المقابل لها يساوي (0.5803).

جدول (٨٨) نتائج اختبار استقرار بيانات الدراسة جذر الوحدة:

ADF		LPS		LLS		المتغيرات
عند الفرق الأول	عند المستوى	عند الفرق الأول	عند المستوى	عند الفرق الأول	عند المستوى	
53.4091 (0.0000)	21.2385 (0.0470)	-5.99121 (0.0000)	-1.66161 (0.0483)	-	-2.83129 (0.0023)	GDP
70.5287 (0.0000)	15.2339 (0.2289)	-8.61604 (0.0000)	-0.60926 (0.2712)	-	-1.86431 (0.0311)	LSCL
49.4347 (0.0000)	15.5071 (0.2149)	-5.49537 (0.0000)	-0.95898 (0.1688)	-	-1.80700 (0.0354)	EX
-	56.4459 (0.0000)	-	-6.39600 (0.0000)	-	-8.44194 (0.0000)	Tt

ويوضح الجدول رقم (٨٨) أن سلسلة المتغير (GDP) مستقرة عند المستوى (0) وذلك في جميع الاختبارات حيث إن قيمة value-P أصغر من (0.05)، أما سلسلة متغير الخدمات اللوجستية (LSCL) فقد استقرت في اختبار (LLS) عند المستوى ولم تكن مستقرة في اختبار

و (LPS) و (ADF) إلا بعد أخذ الفرق الأول (1) I، حيث كانت قيمة P-value أكبر من (0.05)، وأما سلسلة متغير قيمة صادرات لوجستيات النقل البحري (EX) فقد استقرت في المستوى عند اختبار (LLS) عند المستوى ولم تكن مستقرة في اختبار (LPS) و (ADF) إلا بعد أخذ الفرق الأول (1) I، وأما السلسلة الزمنية لمتغير حجم التبادل التجاري فقد كانت مستقرة عند المستوى في جميع الاختبارات (0) I، وبالتالي تكون المتغيرات جميعها مستقرة من الدرجة (1) I، ونظرًا لاحتمال بوجود علاقة توازن طويلة الأجل سوف يتم في الخطوة التالية إجراء اختبار التكامل المشترك للتحقق من ذلك.

جدول (٨٩) نتائج اختبار (Padroni) للتكامل المشترك:

الاختبارات الجزئية	الإحصائية	الإحصائية المرجحة	الاحتمال
إحصائية V للبانل	-1.353542	1.579978	0.9121
إحصائية RHO للبانل	0.898857	0.946530	0.8156
إحصائية PP للبانل	-4.400514	-3.427273	*0000.0
إحصائية ADF للبانل	-0.487042	0.254621	0.3131
الإحصائية			
إحصائية RHO للبانل	1.800806		0.9641
إحصائية PP للبانل	-3.431358		*0.0003
إحصائية ADF للبانل	1.159111		0.8768

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Eviews 10)

* معنوي عند مستوى ٥%

يتضح من الجدول أعلاه إلى وجود تكامل مشترك داخل مفردات السلسلة وهذا ما يتضح من خلال إحصائية (PP) حيث كان الاحتمال أقل من (0.05)، لذلك نرفض الفرضية الصفرية التي تنص على عدم وجود تكامل مشترك ونقبل بالفرضية البديلة التي تؤكد وجود تكامل مشترك داخل الفرديات.

الجدول (٩٠) نتائج تقدير نماذج البائل الثلاثة :

المتغيرات التفسيرية	نموذج الانحدار التجميعي	نموذج التأثيرات الثابتة	نموذج التأثيرات العشوائية
C	0.900325 1.053081	3.114153 1.389531	0.900325 1.264115
LSCL	0.000544 1.444365	0.002182 1.466417	0.000544 1.733812
Tt	0.007044 0.372722	0.024532 1.516684	0.007044 0.447415
EX	7.14E-10 27.60329	4.66E-10 10.69693	7.14E-10 33.13491
R-squared	0.909949	0.941139	0.909949
Adjusted R- squared	0.906808	0.935326	0.906808
F- Statistic	289.6714	161.8913	289.6714
Prob (F- Statistic)	0.000000	0.000000	0.000000

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Eviews 10)

الجدول (٩١) نتائج اختبار المفاضلة بين الانحدار التجميعي ونموذج التأثيرات الثابتة :

اختبار (F-statistic)	اختبار (F-statistic)
قيمة الاختبار (F-statistic)	P - Value
8.584394	0.0000

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Eviews 10)

من خلال الجدول أعلاه يتضح بعد المفاضلة بين المفاضلة بين النموذج التجميعي ونموذج الآثار الثابتة أن النموذج الملائم للدراسة هو نموذج التأثيرات الثابتة وذلك كون قيمة (P - Value) أقل من 0.05، وبالتالي يتم رفض الفرض العدمي (H0) الذي ينص على أن النموذج التجميعي هو النموذج الملائم، وقبول الفرض البديل (H1) الذي ينص على أن نموذج الآثار الثابتة الأنسب للدراسة، وبعد معرفة النموذج الملائم للدراسة يتم المفاضلة بينه وبين التأثيرات العشوائية باستخدام اختبار (Hausman)، لمعرفة النموذج الملائم للدراسة.

الجدول (٩٢) نتائج اختبار المفاضلة بين التأثيرات العشوائية والتأثيرات الثابتة :

اختبار (Hausman)	
P - Value	اختبار (Chi-Sq. Statistic)
0.0000	42.813612

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات (Eviews 10)

يتضح من خلال الجدول أعلاه إنه بعد المفاضلة بين نموذج التأثيرات الثابتة ونموذج التأثيرات العشوائية أن النموذج الملائم للدراسة هو نموذج التأثيرات الثابتة وذلك بسبب أن قيمة (P - Value) أصغر من 0.05، وبالتالي نرفض الفرض العدمي الذي ينص على أن نموذج التأثيرات العشوائية هي الأنسب للدراسة.

تقدير معاملات النموذج باستخدام نموذج التأثيرات الثابتة:

$$Y=3.1141530.002182+ LSCI+0.024532Tt+466E-10 EX + e$$

مناقشة النتائج:

مما سبق وبعد استخدام أدوات القياس المناسبة للدراسة نستنتج الآتي:

- إن المتغيرات المفسرة تؤثر على المتغير التابع بصفة قوية، وذلك كون معامل الارتباط (R-squared) بلغت قيمته (0.941139) أي أن التغير الذي يحدث في المتغير التابع يعود سببه إلى المتغيرات المفسرة بنسبة ٩٤٪، و٦٪ من التغيرات التي تحدث فيه يكون سببها خارج هذه المتغيرات.

- جاءت قيمة الخدمات اللوجستية (LoJS) موجبة مما يعني أنه عند الزيادة على الخدمة اللوجستية (1%) سوف يزيد الناتج المحلي الإجمالي بمقدار (0.002182).

- جاءت قيمة التبادل التجاري عبر لوجستيات النقل البحري (Tt) موجبة ما يعني أنه عند الزيادة في التبادل التجاري عن طريق لوجستيات النقل البحري (1%) سوف يؤدي إلى الزيادة في الناتج المحلي (0.024532).

- جاءت قيمة الصادرات (EX) موجبة (4.96) وتعني أنه عند الزيادة في صادرات لوجستيات النقل البحري (1%) فإن ذلك سيؤدي إلى زيادة في الناتج المحلي الإجمالي -4.66E. 10

الخاتمة

الحمد لله الذي وفقني لإتمام هذا البحث ، حيث تناول الباحث في دراسته القطاع اللوجستي واستعراض مفاهيمه وأهميته، وخصائصه، وتأصيله، ثم النمو الاقتصادي مفاهيمه ونظرياته، وموقف الإسلام منه، وكذلك تمت دراسة واقع لوجستيات النقل البحري المكونة من ستة موانئ سعودية وهي: (ميناء جدة الإسلامي، وميناء الملك عبد العزيز بالدمام، وميناء الجبيل التجاري، وميناء ينبع التجاري، وميناء ضباء، وميناء جازان) وقد تم استعراض خدماتها اللوجستية وهي خدمة مناولة البضائع وهي الخدمة الأقوى أثراً، حيث تتم في ثاياتها خدمات لوجستية أخرى كخدمة (الفسح الجمركي وخدمة التخزين وخدمة التغليف)، وكذلك تم التعرف على خدمة نقل الركاب، ثم تمت دراسة دور لوجستيات النقل البحري في التبادل التجاري، وفي الدراسة القياسية تمت معرفة أثر تلك اللوجستيات على النمو الاقتصادي، وقد انتهج البحث المنهج الاستنباطي والتحليلي بالإضافة إلى الأسلوب القياسي، وتم التوصل إلى مجموعة نتائج أهمها:

- للقطاع اللوجستي أصل راسخ في الاقتصاد الإسلامي.
- تعتبر خدمة مناولة البضائع أكبر خدمة لوجستية تقدمها لوجستيات النقل البحري.
- تقدم بعض الموانئ دون الأخرى خدمة نقل الركاب من وإلى المملكة العربية السعودية.
- تقوم لوجستيات النقل البحري بدور محوري في التبادل التجاري مما ينعكس إيجاباً على الناتج المحلي الإجمالي.
- تشهد لوجستيات النقل البحري تطوراً في أدائها مما ينعكس على زيادة حجم الخدمات التي تقدمها خلال فترة الدراسة.

التوصيات:

- تقدم البحث بعدد من التوصيات، يتمثل أبرزها في الآتي:
 - تفعيل خدمة النقل في الموانئ الأخرى حيث أنها حالياً محصورة على بعض الموانئ.
 - زيادة وتطوير الخدمات في بعض الموانئ كميناء جازان وميناء ضباء.
 - رفع القدرة الاستيعابية للموانئ، وربطها بموانئ جافة قريبة منها.
- وصلى الله وسلم على نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين

المراجع

أولاً: القرآن الكريم

ثانياً: كتب السنة النبوية:

البخاري، محمد بن إسماعيل (٢٠١١/١٤٣٢)، صحيح البخاري، مصر: مكتبة العلوم والحكم.

البخاري، محمد بن إسماعيل، (٢٠١٥/١٤٣٦)، صحيح البخاري، ط٣، الرياض: دار الحضارة للنشر والتوزيع.

البخاري، محمد بن إسماعيل (١٩٩٨/١٤١٩)، الأدب المفرد، تحقيق: سمير بن أمين الزهيري، ط١، الرياض: مكتبة المعارف للنشر والتوزيع.

الترمذي، محمد بن عيسى (١٩٩٦)، الجامع الكبير، تحقيق: بشار عواد معروف، ط١، بيروت: دار الغرب الإسلامي، ١٩٩٦.

البيهقي، أحمد بن الحسين بن علي (٢٠٠٣/١٤٢١)، السنن الكبرى، تحقيق: محمد عبد القادر عطا، بيروت: دار الكتب العلمية.

ابن ماجه، محمد بن يزيد الربيعي (١٤٣٦)، سنن ابن ماجه، تحقيق: رائد صبري، ط٢، الرياض: دار الحضارة للنشر والتوزيع.

ابن حبان، محمد بن حبان بن أحمد (١٩٩٣/١٤١٤) صحيح ابن حبان، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، ط٢، بيروت: مؤسسة الرسالة.

السجستاني، سليمان بن الأشعث الأزدي (٢٠٠٩/١٤٣٠)، سنن أبي داود، تحقيق: شعيب الأرنؤوط، محمد كامل قروبلي، دمشق: دار الرسالة العالمية.

بن مالك، الأمام مالك بن أنس، (١٩٨٥/١٤٠٦)، الموطأ، تحقيق: محمد فؤاد عبد الباقي، لبنان: دار إحياء التراث العربي.

ثانياً: كتب اللغة، والتفسير، والفقہ وأصوله:

بن منظور، لسان العرب، (١٩٩٩/١٤١٩)، لسان العرب، مصححة من أمين محمد، محمد الصادق، بيروت: دار إحياء التراث العربي.

شادي رباح، المعجم الجامع.

السعدي، عبد الرحمن ناصر (٢٠٠٥/١٤٢٦)، تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان، القاهرة: دار الحديث.

الدمشقي، إسماعيل أبو الفداء بن عمر بن كثير (١٩٩٩/١٤٢٠)، تفسير القرآن العظيم،

المحقق: سامي بن محمد سلامة، ج ٨، ط ٢، الرياض: دار طيبة للنشر والتوزيع.

الشاطبي، إبراهيم بن موسى بن محمد (١٤١٧/١٩٩٧)، الموافقات، تحقيق أبي عبيدة مشهور بن حسن آل سلمان، دار بن عفان.

البدوي، يوسف أحمد البدوي (١٤٣٠/٢٠٠٩)، مقاصد الشريعة عند ابن تيمية، السعودية: دار الصميعي للنشر والتوزيع.

السدلان، صالح غانم (١٤٣٣)، القواعد الفقهية الكبرى، الرياض: دار المأثور للنشر والتوزيع.

الشافعي، علي بن عبد الله بن أحمد (١٤١٩)، وفاء الوفاء بأخبار دار المصطفى، ط ١، ج ٢، بيروت: دار الكتب العلمية.

الطبري، محمد بن جرير (١٤٠٧)، تاريخ الطبري، بيروت: دار الكتب العلمية.
الرويثي، محمد أحمد (١٤٠٣/١٩٨٣)، الموانئ السعودية على البحر الأحمر: دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، ط، مؤسسة الرسالة.

ثالثاً: الكتب المتخصصة:

عجمية، محمد عبد العزيز، وناصف، إيمان عطية، ونجا علي عبد الوهاب (٢٠٠٨)، التنمية الاقتصادية، المفاهيم والخصائص النظريات، والاستراتيجيات، مطبعة البحيرة الحبيب، فايز إبراهيم (١٤٣٢/٢٠١١)، مبادئ الاقتصاد الكلي، السعودية: مكتبة الملك فهد الوطنية.

القريشي، مدحت (٢٠٠٧)، التنمية الاقتصادية نظريات وسياسات وموضوعات، الأردن: دار وائل للنشر.

شرر، فريدريك م. تعريب: علي أبو عمشة (٢٠٠٢) نظرة جديدة للنمو الاقتصادي وتأثره بالابتكار التكنولوجي، السعودية: مكتبة العبيكان.

خضر، محمود (١٤٣٦/٢٠١٥)، إدارة الأعمال اللوجستية، عمان: دار البداية.
الزعبى، علي فلاح، وعزام زكريا أحمد (٢٠٢١)، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل التوزيع والإمداد، عمان: دار المسيرة.

المقرن، خالد سعد محمد (١٤٢٥)، ضوابط الإنتاج في الاقتصاد الإسلامي وأثرها على الإنتاج والإنتاجية، ط ١، الرياض: مكتبة الملك فهد

عمر، محمد عبد المنعم (٢٠٠٠) التنمية والتخطيط وتقويم المشروعات في الاقتصاد الإسلامي، مصر: دار الوفاء للطباعة والنشر.

رابعاً : المجالات والرسائل :

حناشي، بورني، ومزة، بالي، ومصعب بالي. (٢٠٢٠) أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية . ٣٤. مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية.

المطرفي، عويد بن عياد بن عايد. (٢٠٠١). الجار ميناء المدينة النبوية وموطن الحب العذري. جذور، مج ٤، ج ٧، ٢٧١ - ٣١٦. مسترجع من [http //search. Mandumah. Com/ Record/ 154316](http://search.Mandumah.Com/Record/154316)

عتو، الشارف، وحدو، محمد. (٢٠١٧). تقدير أثر رأس المال البشري على النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة الممتدة ما بين ١٩٧١ - ٢٠١٤. مجلة رماح للبحوث والدراسات، ع. ١٩٢ - ٢١٠. مسترجع من [http //search. Mandumah. Com/ Record/ 782200](http://search.Mandumah.Com/Record/782200)

قنديل، خلود إبراهيم مصطفى. (٢٠٢٢). الموارد الطبيعية وأهميتها للحياة. مجلة رماح للبحوث والدراسات، ع، ٧٢، ٦٩ - ٨٠. مسترجع من [http //search. Mandumah. Com/ Record/ 1320807](http://search.Mandumah.Com/Record/1320807)

السلمي، ماجد خليفة (٢٠٢٠). مقاصد الشريعة وأثرها في أحكام الأسرة. مجلة كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية. مج ٣٦، ع، ٧٢١-٧٧٤. غلاب، مرفت عبد اللطيف أحمد فراج. (٢٠٢٢) ميناء ينبع البحري بغربي المملكة العربية السعودية: دراسة في جغرافية النقل. مجلة كلية الآداب بقنا، ع ٥٥، ٦٣٥ - ٧١٠. مسترجع من [http://:search.mandumah.com/Record/1297555](http://search.mandumah.com/Record/1297555) ص ٦٣٩

التقارير والمواقع الإلكترونية

تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية. إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية. أكتوبر. ٢٠٠٩.

<https://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/InformationsCenter/WTO/Documents/>

<https://mawani.gov.sa/ar-sa/SAPorts/jeddah/Pages/Services.aspx>

<https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ?locations=XU>

<https://mawani.gov.sa/ar-sa/SAPorts/jeddah/Pages/Services.aspx>

<https://mawani.gov.sa/ports>

<https://ar.wikipedia.org/wiki/>

<https://www.okaz.com.sa/local/na/>

المراجع الأجنبية :

Pinar Hayaloglu,(2015) «The Impact of Developments in the Logistics Sector on Economic Growth: The Case of OECD Countries» International Journal of Economics and Financial Issues, ISSN: 21464138-

Mustafa Emre Civele, «The Mediator Effect Of Logistics Performance Index On The Relation Between Global Competitiveness Index And Gross Domestic Product», European Scientific Journal, Vol.11, No.13,2015, P369.