إستِمارة المُداخلة

المُشارك الأول:

الإسم واللّقب: **بَهَاءُ اَلْدِّينْ طَوِيلْ.**

الرُتبة العِلمِيَة: **دُكتوراه في إقتِّصاد مالي.**

الوظيفة الحالِيَة: **أُستاذ مُحاضِر قِسم "أ".**

مُؤسّسة العمل: **جامِعة باتنة 1.**

الهاتِف المحمول: **06.99.66.96.65.**

البريد الإلِكتروني:

bahadine.touil@univ-batna.dz.

المُشارك الثاني:

الإسم واللّقب: **تُوفِيقْ خَذْرِي.**

الرُتبة العِلمِيَة: **دُكتوراه في إدارة المُنظمات.**

الوظيفة الحالِيَة: **أُستاذ مُحاضِر قِسم "أ".**

المُؤسّسة: **جامِعة باتنة 1.**

الهاتِف المحمول: **06.69.67.66.99.**

البريد الإلكتروني:

tawfiq.khedri@univ-batna.dz.

مِحْوَر المُداخلَة: **المِحْوَر الثالِث "دِراساتٌ قِياسِيَةٌ حَوْل دَوْر المُؤسّسات الصِّناعِيَة فِي تحريك التنمِّيَة الإقتِّصادِيَة بِدُوَل العالم".**

عُنوان المُداخلة: **تَأْثِيرُ اَلْإِنْتَاجِ فِي شَرِكَةِ صِنَاعَةِ اَلْمَرْكَبَاتِ دَايْمْلَرْ أَيهْ جِي Daimler AG عَلَى اَلْنُمُّوِ اَلْاِقْتِّصَادِي بِأَلْمَّانِيَا فِي اَلْفَتْرَةِ 1999–2017.**

مُلخص:

تسعى هذِه الورقة البحثِيَة إلى تسليط الضّوْء على واحِدٍ مِن عمالِقة صِنّاعة المركبات والنُّمُو الإقتِّصادي لِتوضيح ماهِيَتِهما، حيْث نستشعِر وُجود رابطٍ بيْنهُما، يتِّم إثباتُه فِعلاً عبر دِراسةٍ قياسيةٍ، تصِف تأثير منتوجات شرِكة المركبات دايملر أَيهْ جِي على حركةِ النُّمُو الاقتِّصادي فِي ألمانيا، خِلال السنوات المُمتدة مِن 1999 إلى 2017.

الكلِمات المِفتاحية: شرِكة المركبات دايْملر أَيهْ جِي، الناتِج المحلِّي الإجمالي، النُّمُو الاقتِّصادي.

تصنيف JEL: E01، E23، L71، O14، O49، O52، C21.

Abstract:

This paper focuses on both one of the giant vehicle manufacturer and economic growth variables in order to clarify their significance, where we sense a link between them, which is already proven through an econometric study. This study describes thoroughly the impact of Products of the Daimler AG vehicle company on the economic growth in Germany during the years 1999 to 2017.

Keywords: Daimler AG vehicle company, Gross domestic product, economic growth.

JEL Classification : E01, E23, L71, O14, O49, O52, C21.

***المُؤلِف المُرسِل:** بهاءُ الدّين طويل (**bahadine.touil@univ-batna.dz**).

1. مُقدِّمة:

1.1. تمهيد:

يُعدُ اِقتصاد ألمانيا أحد أضخم الاقِتصاديات العالمِيَة، بتموقُعِه رابِعاً مِن حيْث حجم الناتِج المحلِّي الإجمالي بعد الوِلايات المُتحِدة الأمريكِيَة، الصّين واليابان، كما يُصنَف خامِساً مِن حيْث القُوّة الشِرائِيَة، وهُوَ ما يُخوله التفَوُّق المُطلَق على كافةِ الاِقتِّصادِياتِ فِي الاتِّحاد الأوروبي، بِفضل قِوى عامِلةٍ ضخمةٍ ومَوْهوبةٍ رفعت مكانة ألمانيا العالمِيَة إِلى مصافِ الدُّولِ الأكثرِ تصنيعاً لِلمواد الكيميائِيَة، الأدوات المنزِّلِيَة، الآلات والسيّارات، هذِه الأخيرة حظِيَت بِاِهتِمامٍ عالميٍ مُنقطِع النظير لِكفاءتِها وفخامتِها مهما اِختلفت فيها العلامة التِّجارِيَة؛ لِذا سنُحاوِل البحث فِي مُساهمة واحِدٍ مِن عَمالِقة هذه الصِّناعة دايملر أَيهْ جِي Daimler AG فِي تحريك النُّمُو الاِقتِّصاديِّ الألمانِي.

2.1. إِشكالِيَة الدِّراسة:

مِما أسلفناه يُمكِن طرح التساؤُل الرئيسي الآتي: **كيْف كان حجمُ وشكلُ تأثُر النُّمُو الاِقتِّصادي في ألمانيا بِالإِنتاج في شركة المركبات دايملر أَيهْ جِي Daimler AG خِلال السنوات المُمتدَة مِن 1999 إِلى 2017؟**

3.1. فرضِيَة الدِّراسة:

تمّت الإِجابة عن إِشكالِيَة الدِّراسة بِالفرضِيَة التالِيَة: خِلال السُنون المُمتدةِ مِن 1999 إِلى 2017، أثّر إِنتاج المركبات في مُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي Daimler AG طردِياً فِي تطوُّر مُعدلات النُّمُو الاِقتِّصادِيَة بِألمانيا وبأثرٍ تجاوز 10% على الأقل.

4.1. الهدف من الدراسة:

تهدِف هذه الورقة لِكشف الدَوْر المنوط بِشرِكة إِنتاج المركبات دايملر أَيهْ جِي Daimler AG فِي الدفع بِحركِيَة النُّمُو الاِقتِّصادي بِدّوْلة ألمانيا خِلال تِسعة عشر سنةٍ ماضِيَةٍ، عبر دِّراسةٍ قِياسِيَةٍ ينتُج عنها مُؤشِراتٌ رقمِيَةٌ، يُمكِنها المُساعدة فِي النُهوض بِالاقتِّصاد الوطنّي، تنويعِه وتطويرِه، اِنطِلاقاً مِن أخذ هذِه الدِّوْلة النموذجِيَة كأُسوةٍ حسنةٍ فِي هذا الميْدان.

5.1. منهج الدِّراسة:

نلجأ ضِمن هذِه الدِّراسة، إِلى المنهج التجريبي لِتحديد وقِياس حجم تأثير إِنتاج المركبات فِي مُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي Daimler AG على تطوُّر النُّمُو الاِقتِّصادي الألماني، وكذا لِلمنهج الوصفي لِغايةِ الإِحاطة والإِلمام بِخبايا ما سبق.

2. ماهيةُ كُلٍ مِن شرِكة إنتاج المركبات دايْملر أَيهْ جِي Daimler AG والنُّمُو الإقتِّصادي بِألمانيا:

قبل التعمُّق فِي دِّراساتِنا مِن الناحِيَة القِياسِّيَة، فالأمر يتطلّب مِنا أوَلاً تسليط الضّوْء على عُنصرَّيْ الدِّراسة لِفهم أبعادِهِما النظرِّيَة، إِضافةً لِواقِع مسارِهِما التطوُّري مُنذ سنة 1999 وإِلى غاية 2017.

1.2. ماهِيَة شرِكة إنتاج المركبات دايْملر أَيهْ جِي Daimler AG:

1.1.2. التعريف بِشرِكة إنتاج المركبات دايملر أَيهْ جِي:

دايْملر أَيهْ جِي Daimler AG هي: "مجموعةٌ ألمانِيَةٌ عِملاقة ذاتُ سيطٍ عالمِيْ، فهِيَ مِن المُوردين الرائِدِين عالمِياً لِلسيّارات السِّياحِيَة الفاخِرة والتِّجارِيَة، كما تُصنَف ضِمن أكبر الشرِكات المُصنِعة لِلشاحِنات والحافِلات فِي العالم".(Daimler, 2020)

تندرِج شرِكة دايْملر أَيهْ جِي وتُمارِس أنشِطتها المالِيَة فِي بورصتَيْ فرانكفورت وشتوتغارت، بمُؤشِرِ DAI، وقد سُجِل للمجموعة سنة 2019 قوةٌ عامِلةٌ مُقدرَةُ بـــ: 298.700 عامِل، بَيْع: 3,34 مليون سيّارة، لِتبلُغ عائِدات المجموعة: 172,7 مليار يورو. (Daimler, 2020)

2.1.2. التطوُّر التاريخي لِشرِكة دايْملر أَيهْ جِي:

يقع المقر الرئيسي لِشركة دايملر أَيهْ جِي في شتوتغارت، بادن–فورتمبيرغ بِألمانيا، حيْث تمّ تأسيسُها سنة 1926 تحت اِسم دايملر–بنز Daimler-Benz، نتيجة اِندماج شركتيْ بنز وشُركائه Benz & Cie مع شركة مُحرِكات دايملر Daimler Motoren Gesellschaft، تغيّر اِسم الشرِكة لاحِقاً إِلى دايملر كرايسلر Daimler-Chrysler بعد اِستحواذِها على شرِكة تصنيع السيّارات الأمريكِيَة كرايسلر فِي عام 1998، لِتعود تسمِيَتُها دايملر بعد بيع شرِكة كرايسلر عام 2007. (ويكيبيديا، 2020)

تبيع شرِكة دايملر أَيهْ جِي سيّاراتِها فِي كُلِّ بلدٍ بِالعالم تقريباً ولدَيْها مَرافقُ إِنتاجٍ بِأوروبا، أمريكا الشمالِيَة والجنوبِيَة، آسيا وإِفريقيا، فمُنذ 2014 تشمل مِحفظة هذِه الشركة عدداً من العلامات التِّجارِيَة للسيّارات، الحافِلات، الشاحِنات والدرّاجات النارِيَة، نذكُر مِنها: (Daimler, 2020) (ويكيبيديا، 2020)

- مرسيدس–بنز.
- مرسيدس–بنز إِي كيُو Mercedes-Benz EQ.
- مرسيدس أَيهْ أَمْ جِي Mercedes-AMG.
- مرسيدس مايباخ Mercedes-Maybach.
- مرسيدس مي Mercedes me.
- سمارت Smart.
- إِم في أغستا MV Agusta.
- فرايتلاينر Freightliner.
- وسترن ستار Western Star.

- سيترا Setra.
- جهارات بنز BharatBenz.
- توماس Thomas.
- فوزو Fuso.

3.1.2. نشاطات وتطلُّعات شركة دايملر أَيهْ جِي:

قاما مُؤسِّسا الشركة جوتليب دايملر Gottlieb Daimler وكارل بنز Carl Benz بِصنّاعة التاريخ، أولاً عام 1886 من خِلال اِختراع السيّارات، ثم بِرُؤية جوتليب دايملر الرائِدة فِي هندسة السيّارات وإيمانِه بأنّ مُستقبل التنقُّل بِطريقةٍ آمنةٍ ومُستدامةٍ هُوَ الدافِع والالتِزام، لِذلِك يَرتكِزُ نهج الشركة اليَوْم على التِقنِيات المُبتكَرة والخضراء، التِّي نذكُر مِنها: (Daimler, 2020)

- الاستِثمار المنهجي في تطوير مجموعة نقل الحركة الفعالة مِن مُحرِكات الاِحتِراق ذات التِّقنِيَة العالِيَة والمَركَبات الهجينة إلى المُحرِكات الكهربائِيَة بِالكامِل مع البطارِيَة أَوْ خلِيَة الوقود، بِهدف جعل القِيادة خالِيَةً مِن أيِّ اِنبعاثاتٍ على المدى الطويل.
- ترتكِز الشركة على مفاهيم التنقُّل الجديدة، القائِمة على الاتِّصال الذكِي لمَركباتِها والقِيادة المُستقِلة، لإنتاج سيّاراتٍ آمنةٍ ومُتفوقةٍ، تأسُر وتُلهِم.
- تسعى دايملر أَيهْ جِي لِلالتِزام بِتحمُّل مسؤولِيتِها اِتِّجاه المُجتمع والبيئة.

تُقدِم المُؤسّسة كذلِك خدمات: Daimler Mobility AG، المُرتكِزة على تقديم الحُلول المالِيَة وحُلول التنقُّل، حيث تتراوح الخدمات المالِيَة فيها مِن عروض الإيجار، التأجير والتمويل إلى الخدمات السريعة المُبتكَرة، التأمين ومِنصات الدفع الإلكتروني، كما تَستثمِر فِي حُلول التنقُّل القائِمة على تطبيقاتٍ إلكترونيةٍ، مِثل مُشاركة السيّارة، التنقُّل كخِدمة "MaaS" وخِدمة نقل السيّارات . (Daimler, 2020)

2.2. ماهِيَة النُّمُو الاِقتِّصادي:

يُمكِنُنا الخَوْض في تفاصيل النُّمُو الاِقتِّصادي بِاستِعراض جُملةٍ مِن النِقاط، التالِيَة ذِكراً:

1.2.2. تعريف النُّمُو الاِقتِّصادي:

يُعرَف النُّمُو الاقتِّصادي بِأنّه: "ظاهِرةٌ كمِيَةٌ، تُعبِر عن الزِّيادة المُستمِرة لِلدخل القَوْمي والفردي" (سالم، 2000، صفحة 294).

2.2.2. قِياس النُّمُو الاِقتِّصادي:

يتِّم قِياس النُّمُو الاِقتِّصادي لِأيِّ دّوْلةٍ بِنوْعين مِن الناتِج المحلِّي الإجمالي، نتطرّق إِليهِما بِالشرح فِي الآتي:

1.2.2.2. الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الجارِيَة PIB_c:

الناتج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الجارِيَة هُوَ: "القيمة النقدِّيَة السوقِيَة لِمجموع السِّلع والخدمات المُنتَجة خِلال سنةٍ مِن طرف عوامِل الإنتاج المُقيمة"، يُمكِن صِياغتُها فِي المُعادلة التالِيَة: $PIB_c = \Sigma(Q_i \cdot P_i)$. (حربي، 2006، صفحة 60).

2.2.2.2. الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الثابِتة PIB_f:

يُمثِل الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الثابِتة: "القيمة السوقِيَة لِمجموع السِّلع والخدمات المُنتَجة مِن طرف عوامِل الإنتاج المُقيمة، بِالاستِناد إلى الأسعار في سنة الأساس"، أيْ: $PIB_f = \Sigma_i^n P_i^{base} XQ_i^t$، (تومي، الصفحات 62-65) لِذلِك فالنُّمُو الاقتِّصادي γ_i ما هُوَ إلا نِسبة التغيُّر السنوِّيَة فِي الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الثابِتة:

$$\gamma_i = \frac{PIB_{f_n} - PIB_{f_{n-1}}}{PIB_{f_{n-1}}} \dots (01)$$

عِلماً أنّ قيمة مُخفِض الناتِج المحلِّي الإجمالي [مُعامِل تَكمِيش إجمالي الناتِج المحلّي] تُحسَب كالتالي: $df_{PIB} = \frac{\Sigma_i^n P_i^t XQ_i^t}{\Sigma_i^n P_i^{base} XQ_i^t} = \frac{PIB_c}{PIB_f}$، أيْ أنّها تُساوي حاصِل قِسمة الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الجارِيَة PIB_c على نظيره بالأسعار الثابِتة PIB_f.

3.2. المسار التطوُّري لِإنتاج شركة دايْملر أَيهْ جِي والنُّمُو الاقتِّصادي بِألمانيا 1999-2017:

سنستعرِض بِالتحليل والتفسير واقِع تطوُر إنتاج شرِكة دايْملر أَيهْ جِي مِن المركبات والناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الجارِيَة وكذا النُّمُو الاقتِّصادي ضِمن سنوات الدِّراسة بِألمانيا، اِنطِلاقاً مِن مُعطيات الجدْول أدناه:

الجدول رقم 01: عدد المركبات المُنتجة سنوياً مِن مُؤسّسة دايْملر أَيهْ جِي، PIB_c، γ_i بِألمانيا خِلال الفِترة 1999-2017.

السنة	حجم إنتاج مركبات Daimler AG (ألف سيّارة)	PIB_c (مِليار دولار)	النُّمُو الاقتِّصادي% γ_i	مُخفِض الناتِج المحلِّي الإجمالي df_{PIB}
1999	4 683,083	2 194,20	**1,89%**	0,753
2000	4 395,274	1 943,15	**2,90%**	0,724
2001	4 446,422	1 944,11	**1,70%**	0,623
2002	4 256,369	2 068,62	**-0,20%**	0,613
2003	4 585,280	2 496,13	**-0,71%**	0,654
2004	4 796,395	2 809,19	**1,19%**	0,794

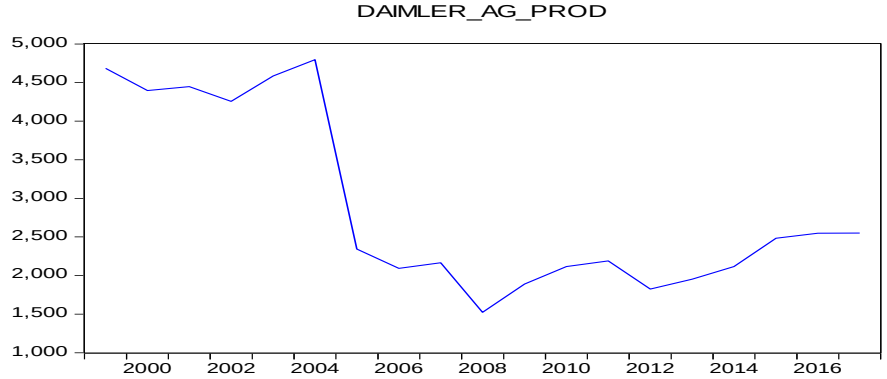
2005	2 342,630	2 845,80	**0,72%**	0,883
2006	2 091,626	2 992,20	**3,81%**	0,889
2007	2 165,986	3 421,23	**2,98%**	0,900
2008	1 524,111	3 730,03	**0,96%**	0,999
2009	1 890,061	3 397,79	**-5,70%**	1,079
2010	2 117,024	3 396,35	**4,18%**	1,042
2011	2 189,207	3 744,41	**3,92%**	1,000
2012	1 823,675	3 527,34	**0,42%**	1,061
2013	1 953,199	3 732,74	**0,43%**	0,995
2014	2 117,236	3 883,92	**2,23%**	1,049
2015	2 483,215	3 360,55	**1,74%**	1,067
2016	2 546,829	3 466,79	**2,23%**	0,908
2017	2 549,142	3 656,75	**2,47%**	0,916

المصدر:(المنسي، 2019) و(The global economy, 2020).

1.3.2. المسار التطوُّري لِإنتاج شرِكة دايْملر أَيهْ جِي خِلال الفِترة 1999-2017:

خِلال السنوات السِت الأُولى مِن عُمر الدِراسة، شهِدت مُؤسّسة دايْمر أَيهْ جِي تذبذُباً فِي إِنتاجِها، حيْث بلغت: 4.683.083 مركبة سنة **1999**، لِيستقِر بِها الإِنتاج سنة 2004 عِند: 4.796.395 مركبة [أعلى حصيلة]، بفِعل تقلُّبات مبيعاتِها لِنفس الفِترة، أيْن اِرتفعت مِن: 1.997.000 مركبة سنة 1999 إِلى: 2.883.859 مركبة سنة 2002، لِتتراجع بعدها حتى 2004 إِلى: 1.913.453 مركبة مُباعة. (جريدة المال، 2019)

الشكل رقم 01: المسار التطوُّري لِإنتاج شرِكة دايْملر أَيهْ جِي في الفترة 1999-2017.



المصدر: مِن إِعداد الباحِثيْن بِالإِعتِماد على مُعطيات الجدْول رقم **01**، حسب مُخرجات برنامج Eviews9.

المرحلة المُوالِيَة المُمتدة مِن 2004 وإِلى غاية 2008، كانت الأسوء فِي المسار الإِنتاجي لِشرِكة دايْملر أَيهْ جِي، نتيجة تراجُع الإِنتاج فيها إِلى: 1.524.111 مركبة [أدنى حصيلة]، أيْ بِـــ: (87,95%-) فِي المتوسط عام 2008، لِتتخلى بِذلِك هذِه المُؤسّسة عن رُتبتِها الخامِسة كأكبر

المُنتِجين العالميّين لِلمركبات، وتتقهْقر إِلى الرُتبة الثانِيَة عشر، (المنسي، 2019) يرجِع ذلِك لِجُملةٍ مِن الأسباب نُورِدُها فيما يلي: (جريدة المال، 2019) (دويتشه فيله، وكالات (م.س.ح)، 2008) (الاقتصادية ، 2009)

- خِلال سنة 2005 عانت مرسيدس بنز من مشاكِل كثيرةٍ على عِدة مُستوياتْ، مِنها التِقني، الاستراتيجي والإداري، وما فاقم الأمر الخسائِر الكبيرة لِفرع سمارت [المُنتِج لِلسيّارات الصغيرة] فِي أسواق الوِلايات المُتحِّدة والتِّي دفعت الشرِكة إِلى اِتِخاذ قرارٍ بوقف مبيعاتِها هُناك سنة 2006 وإِجراء دِّراسةٍ لِمُستقبلِها بِشكلٍ عام، يتخلّلُها تسريحُ ما يُقارِب ثمانِيَة آلاف عامِلٍ ومُوظف.
- خُروج مُؤسّسة دايْملر أَيهْ جِي نِهائياً من قائِمة أكبر 10 مُؤسّسات مبيعاً لِلمركبات سنة 2007، بعد أن تذيلت ترتيب القائِمة سنة 2006 بـــ: 2.023.454 مركبة مُباعة.
- تَأثَر قِطاع صِنّاعة السيّارات عموماً بِالأزمة المّالِيَة العالمِيَة، إِذ أعلنت شرِكاتٌ عديدةٌ عن تخفيض إِنتاجِها أوْ وقف إِنتاج السيّارات مُؤقتاً وبِشكلٍ جُزئيْ ومِنها مُؤسّسة دايْملر أَيهْ جِي، بِسبب تراجُع طلب الأفراد على السيّارات وميولِهِم لِلإدخار أموالِهِم.

خِلال السنوات المُتبقِية، عَرف الإِنتاج تحسُناً توقف سنة 2017 عِند: 2.549.142 مركبة، أيْ بِمُعدل: 6,46% في المُتوسِط، بِرغم الاستِثناء سنة 2012، أيْن تمّ إِنتاج: 1.823.675 مركبة ومُعدل: (16,70%−)، ويُعزَى تحسُن إِنتاج دايملر أَيهْ جِي [الذِّي أبقاها فِي الرُتبَة الثالِثة عشر عالمِياً] لِعِدة أسباب مِنها: (بينينغ و السليمي، 2010) (ألمانيا، 2015)

- ساهم برنامج الحُكومة الألمانِيَة فِي تخطي الأزمة وتحقيق التحوُّل السريع والمُفاجِئ في سوق السيّارات، حيْث شجّع برنامج حُكومة المُستشارة أنغيلا ميركل Angela Merkel المُواطِنين الألمان على التخلّي عن سيّاراتِهم القديمة واِقتناء أُخرى جديدة.
- اِستِثمار المُؤسّسة سنة 2015 فِي: 2,7 مِليار دولار بِالصّين، لِإِقامة أكبر مصنعٍ لِلسيّارات لها، لِمُنافسة شرِكتيْ بي إِم دبليو BMW وأُودي Audi في البِّلاد.

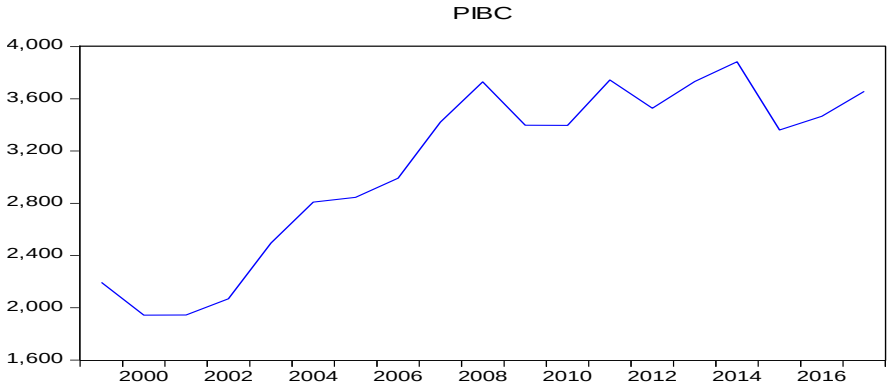
2.3.2. المسار التطوُّري لِلناتِج المحلِّي الإِجمالي بِالأسعار الجارِيَة فِي ألمانيا خِلال فِترة الدِّراسة:

يشمل الناتِج المحلِّي الإِجمالي بِالأسعار الجارِيَة PIB_c مداخيل جميع القِطاعات المُكونة لِلاِقتِّصاد الألماني، خِلال الفِترة مِن 1999 إِلى 2017 والتِّي ضمت: (DEUTSCHE BUNDESBANK, 2020)(fxtop, 2020)

- قِطاع الإنتاج بِـــ: 22,74%.
- قِطاع البناء بِـــ: 4,00%.
- خدمات التِّجارة، النقل، الإقامة والخدمات الغِذائِيَة بِـــ: 14,90%.
- الخدمات المّالِيَة، العقارِيَة، الإيجارِيَة وخدمات الأعمال بِـــ: 27,08%.
- باقي الخدمات بِـــ: 31,28%.

فِي الفِترة **1999–2008** لاحظنا تنامي الناتِج المحلِّي الإجمالي مِن: 2.194,20 مِليار دولار إلى: 3.730,03 مِليار دولار أيْ بنُمُوٍ: 6,45% فِي المُتوسِط رَغم الانخِفاض المُسجَل سنة **2000** بِـــ: 1.943,15 مِليار دولار [أدنى حصيلة]، أي بِـــ: (11,44%–)، ويُعزَى هذا الارتِفاع لِتنامي القِطاعات الخمس المُكونة لِـــ PIB_c بِالنِسب الآتِيَة تواليا: 8,08%، 3,17%، 5,90%، 7,72% و9,80%.

الشكل رقم 02: تطوُّرُ الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الجارِيَة فِي ألمانيا 1999–2017.



المصدر: مِن إعداد الباحِثيْن بِالإعتِماد على مُعطيات الجدوْل رقم **01**، حسب مُخرجات برنامج Eviews9.

بعدها عرف الناتِج تذبذُباً فِي قِيمِه بيْن الارتفاع والانخِفاض، حيْث اِنخفض إلى: 3.396,35 مِليار دولار سنة 2010، أيْ بِمُعدل (4,47%–) فِي المُتوسِط، بِفِعل تراجُع مُساهمَة قِطاع الإنتاج بِـــ: (1,92%–) فِي المُتوسِط، قِطاع خدمات التِّجارة: (3,23%–) فِي المُتوسِط، الخدمات المّالِيَة: (2,12%–) فِي المُتوسِط وباقي الخدمات بِـــ: (0,44%–) فِي المُتوسِط.

خِلال سنتيْ 2011 و2014 تجدّد اِرتِفاع الناتِج المحلِّي الإجمالي إلى: 3.744,41 و3.883,92 [أعلى قيمة] مِليار دولار، أيْ: 10,25% و4,05% على التوالي، نتيجة نُمُو قِطاعيْ الإنتاج بِـــ: 2,90% سنة 2011 وقِطاع التِّجارة والنقل بِـــ: 24,52% سنة 2014.

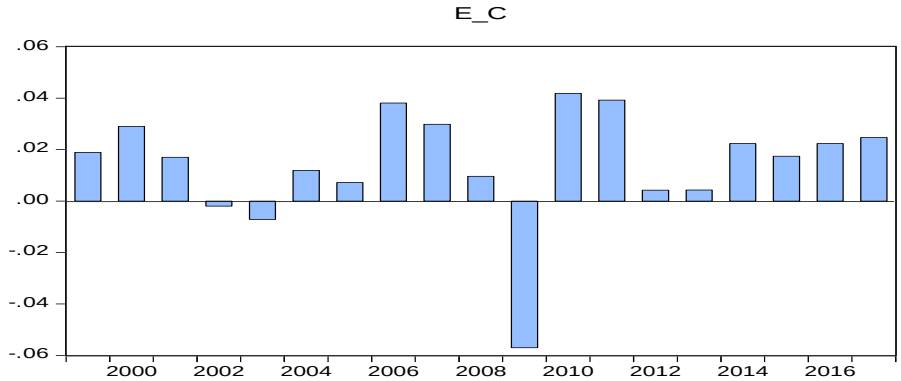
ضِمن سنتيْ 2012 و 2015 تكرّر اِنخِفاض PIB_c إلى: 3.527,34 و 3.396,35 مِليار دولار ، أيْ (5,80%−) و (13,48%−) تواليا، بِسبب تراجُع سِعر صرف الأورو إلى الدولار، إضافةً لِتراجُع مُساهمَة جميع القِطاعات سنة 2015، خاصةً الإنتاج بِـــ: (7,65%−).

خِلال السنتيْن المُتبقيتيْن مِن عُمر الدِّراسة، اِرتفع الناتِج المحلِّي الإجمالي إلى: 3.656,75 مِليار دولار، أيْ بِـــ: 4,32% فِي المُتوسِط، جراء اِرتِفاع مُساهمة كُلِّ القِطاعات فِي نفس الفِترة ومِنها قِطاع الإنتاج بِـــ: 9,78% فِي المُتوسِط.

3.3.2. المسار التطوُّري لِلنُّمُو الاِقتِصادي فِي ألمانيا خِلال فِترة الدِّراسة:

نَجِدُ تذبذُباً ملحوظاً فِي حركةِ النُّمُو الاِقتِصادي الألماني خِلال السِنين المُمتدة مِن **1999** إلى **2017** والتِّي تُعزَى لِحركة الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الجارِيَة لِنفس الفِترة، إضافةً إلى التضخُم ومُعامِل تكميش إجمالي الناتِج المحلِّي.

الشكل رقم 03: تطوُّرُ مُعدل النُّمُو الاِقتِصادي فِي ألمانيا 1999−2017.



المصدر: مِن إعداد الباحِثيْن بِالإعتِماد على مُعطيات الجدْول رقم **01**، حسب مُخرجات برنامج Eviews9.

سجّل النُّمُو الاِقتِصادي اِرتِفاعاً حتى سنة 2000 أيْن قُدِر بِنِسبة: 2,90%، كنتيجةٍ لِتراجُع التضخُم بِـــ: (8,88%−) فِي المُتوسِط، لِيتراجع بعدها هذا النُّمُو إلى: (0,71%−) سنة 2003 لِاِرتِفاع مُخفِض الناتِج إلى: 8,84%. بعدها سجّل النُّمُو الاِقتِصادي الألماني اِرتِفاعاً ثُمّ اِنخِفاضاً لِيستقِر بِه الحال بِنهاية 2006 عِند: 3,81%، بِفِعل النُّمُو المُتباطِئ لِمُعدل التضخُم بِـــ: 0,93% فِي المُتوسِط.

السنوات التالِيَة وإلى نِهاية 2009 لاحظنا اِنهياراً سنوِّياً فِي مُعدّل النُّمُو الاِقتِصادي، توقّف عِند أدنى مُستوياتِه بِـــ: (5,70%−)، بِسبب تزايُد مُعامِل التكميش إلى: 5,20% فِي المُتوسِط، لكِن سُرعان ما عاود النُّمُو اِرتِفاعه إلى أعلى مُستوياتِه بِـــ: 4,18% عام 2010، لِيُجدِد تراجُعه بعدها إلى

غاية 2013، أين قُيد بـــ: 0,43%، لتأثُرِه بتزايُد التضخُم المُتوسِط بـــ: 0,30%. باقي السنوات سجلنا فيها مُعدلات نُمُوٍ اِقتِّصادِيَة حسنة، حيْث اِزدهرت مُنذ عام 2015 لِتستقِر بِنِهاية 2017 عِند 2,47%، جراء اِنحِسار التضخُم بـــ: (3,70%−) فِي المُتوسِط.

3. دِراسةُ تأثير إِنتاج شرِكة المركبات دايملر أَيهْ جِي فِي النُّمُو الاِقتِّصادي بِألمانيا 1999-2017:

لِقِطاع الإِنتاج خارِج البِناء فِي ألمانيا أثرٌ كبيرٌ على المسار التطوُّري لِلناتِج المحلِّي الإِجمالي فيها، حيْث قُدِرت مُساهمَتُه بِحوالي: 22,74%، ولِأنّ عِملاق السيّارات دايملر أَيهْ جِي ينشُط حصراً ضِمن القِطاع الإِنتاجي، فإنّنا نتحسسُ تأثيراً لِإنتاج هذِه المُؤسّسة على النُّمُو الاِقتِّصادي الألماني خِلال الأعوام 1999−2017 وهُوَ ما نسعى لإِثباتِه عبر اِستِخدام طريقة المُربعات الصُغرى في تقدير نمُوذج الاِنحدار الخطي البسيطْ. (جلاطو، 2009، صفحة 17)

1.3. دِراسة فرضِيات النموذج:

يقوم مشروع نموذج الاِنحِدار البسيط، المُرتكِز على طريقة المُربعات الصُغرى على حُزمة فرضِّياتٍ، تشمل ما يلي:

1.1.3. تحديدُ نوع العلاقة الداليَة بيْن مُتغيّريْ النموذج ودِّراسة اِستِقراريتِهما:

يتعيّن أوّلاً دِّراسة اِستِقراريَة مُتغيِّريْ إِنتاج المركبات بِمُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي وحصيلة الناتِج المحلِّي الإِجمالي بِألمانيا، حيْث نَلحظ مِن تطوُّرِهما وعِند إِخضاعِهما لِاِختِبار ADF عدم اِستِقرارِهما وتحقُّق الفرض العدم بِوُجُود جِذر الوِحدة، لِأنّ القيمة المحسوبة أكبر مِن نظيرتِها المُجدولَة.

الجدول رقم 02: دراسة اِستقرارية مُتغيرَيْ النموذج حسب اختبار ADF.

Null Hypothesis: DAIMLER_AG_PROD has a unit root
Exogenous: Constant, Linear Trend
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=3)

		t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic		-1.383351	0.8302
Test critical values:	1% level	-4.571559	
	5% level	-3.690814	
	10% level	-3.286909	

Null Hypothesis: PIBC has a unit root
Exogenous: Constant, Linear Trend
Lag Length: 2 (Automatic - based on SIC, maxlag=3)

		t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic		-0.330138	0.9808
Test critical values:	1% level	-4.667883	
	5% level	-3.733200	
	10% level	-3.310349	

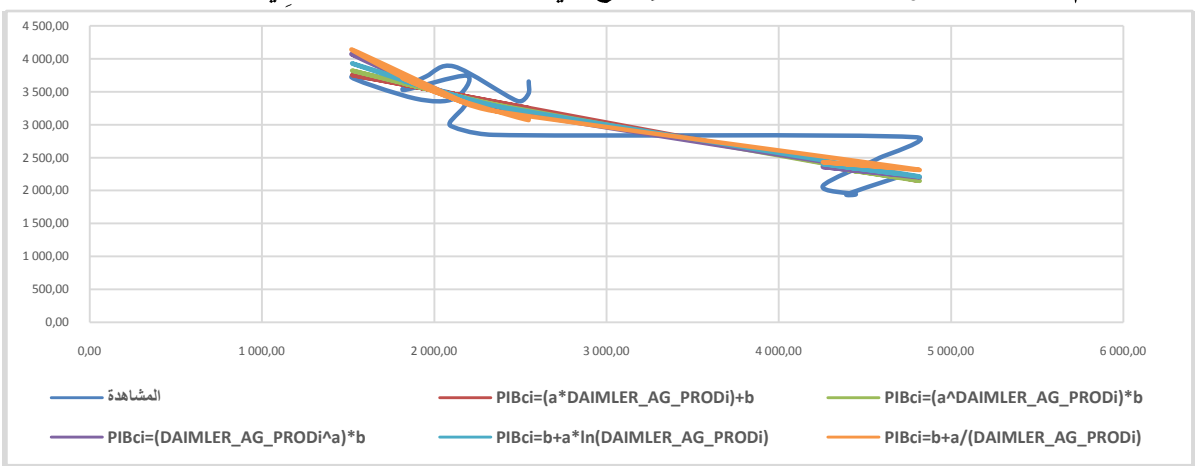
المصدر: مِن إِعداد الباحِثيْن حسب مُخرجات برنامج Eviews9.

نُنشِئ نموذج اِنحدار بسيط بيْن قِيَم المُتغيِّر المُستقِل $DIMLER_AG_PROD_i$ وقِيَم المُتغيِّر التابِع PIB_{c_i}، مُضافاً لهُما مُتغيِّر t_i، المُعبِر عن أيِّ تغيُّرٍ حاصِلٍ فِي الزّمن يُؤثِر على المُتغيِّرين سالِفيْ

الذِّكر؛ فرغم عدم اِستِقراريَة هذيْن المُتغيِّريْن [مُعطيات الجدْول رقم 02]، إلا أنّنا نكسِبُ اِنحِداراً غيْر زائِفْ إذا وفقط إذا كانت قِيم الأخطاء الراشِحة عنْ هذا النموذج مُستقِرةً، لِتَحْصُلَ لديْنا بِذلِك علاقةٌ أوْ توازُنٌ فِي الأجل الطويل، أيْ تكامُلٌ مُشتركٌ بيْن مُتغيِّريْ النموذج، تكون فِيها قِيم الأخطاء الضامِن الوحيد لِتصحيح أيِّ اِنحِرافٍ عن التوازُن أوْ العلاقة في المدى القصير. (هاني، 2016)

قبل بناء نموذج التكامُل المُشترك، نُلاحظ أن المُتغيِّر $PIBc_i$ يُمكِن أن يتطوّر بِدلالة المُتغيِّر $DIMLER_AG_PROD_i$ فِي مُعدلاتٍ رِياضيَّةٍ مُختلِفةٍ، كما هُوَ مُبيّنٌ فِي الشكل التالي:

الشكل رقم 04: تطوُّر PIB_c بألمانيا حسب الإنتاج في مُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي 1996-2017.



المصدر: مِن إعداد الباحِثيْن.

مِن المُعطيات السابِقة، نجِد أنّ الدالة الأُسِّيَة: $y_i = \frac{a}{x_i} + b$ هِيَ الأمثل لِلتعبير عن العلاقة بيْن مُتغيِّريْ الدِّراسة، وهِيَ الصّيغة المُعتمَدة فِي مُحاولتِنا الكشف عن العلاقة طويلة الأجل بيْن مُتغيِّريْ حجم إنتاج المركبات فِي مُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي وحجم الناتِج المحلِّي الإجمالي بِألمانيا خِلال الفِترة 1996-2017 بعد إدخال مُتغيِّر الزّمن t_i. الجدول رقم 03 يُيسِر الحُصول على النموذج التالي:

$$PIB_{ci} = \left(\frac{2.300.31010}{DIMLER_AG_PROD_i}\right) + (68,375857585) \cdot t_i + (1\,557,92525) + \mu_i \dots (022)$$

الجدول رقم 03: بيانات الدالة $y_i = \left(\frac{a}{x_i}\right) + b \cdot t_i + c + \mu_i$.

Null Hypothesis: UI has a unit root
Exogenous: Constant, Linear Trend
Lag Length: 1 (Automatic - based on SIC, maxlag=3)

		t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic		-4.250534	0.0193
Test critical values:	1% level	-4.616209	
	5% level	-3.710482	
	10% level	-3.297799	

Dependent Variable: PIBC
Method: Least Squares
Date: 04/29/20 Time: 14:14
Sample: 1999 2017
Included observations: 19

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
DAIMLER_AG_PROD	2300310.	481251.8	4.779846	0.0002
@TREND	68.37585	11.63499	5.876745	0.0000
C	1557.925	158.0304	9.858387	0.0000

R-squared	0.903982	Mean dependent var	3084.805
Adjusted R-squared	0.891979	S.D. dependent var	661.7098
S.E. of regression	217.4808	Akaike info criterion	13.74604
Sum squared resid	756766.3	Schwarz criterion	13.89516
Log likelihood	-127.5874	Hannan-Quinn criter.	13.77127
F-statistic	75.31743	Durbin-Watson stat	1.970717
Prob(F-statistic)	0.000000		

المصدر: مِن إعداد الباحِثيْن وِفق مُخرجات برنامج Eviews9.

تُعبر المُعادلة رقم (02) عن علاقةٍ طويلة الأجل بيْن مُتغيِّراتِها، نتيجة اِستِقرار مُتغيِّر الخطأ العشوائي μ_i، وإجراءِه لِتصحيحات التوازُن بيْن المُتغيِّرات فِي المدى القصير.

2.1.3. اِنعِدام الأمل الرياضي $E(\mu_i) = 0, \forall i = 1 \dots n$:

الأمل الرِياضي يُساوي الصِفر، يعني أنّ الأخطاء μ_i لا تُفسِر PIB_{C_i}.(هتهات، صفحة 98) وهُوَ ما تحقَق حيْث قُدِّر الأمل الرِياضي لِهذا النموذج بِـــ: $E(\mu_i) - 0,000301199 \cong 0, \forall i = 1 \dots 19$.

3.1.3. تجانُسُ تبايُن الخطأ:

تعني هذِه الفرضِيَة، أنّه يوجد تباينٌ واحِدٌ لِجميع قِيَم مُشاهدَة المُتغيِّر المُستقِل حوْل خط الاِنحِدار المُقدَر، أما في حالة اِختِلال هذا الاِفتِراض، فإنّه: (عبد القادر، 2005، الصفحات 495-499)

-تتّصِف المُعلمات المُقدّرة بِالتحيُّز وعدم الاِتساق.

-تفقُد التبايُنات المُقدرَة صِفة الكفاءة، وهُوَ ما يُفقِد دِقة ومُلائمة اِختِبارات الفُروض.

-عدم مِصداقِيَة تنبُؤات المُعلمات المُقدرة بِاِستِخدام طريقة المُربعات الصُغرى.

يُؤكِد اِختِبار White تجانُس تبايُن الخطأ μ_i لِلنموذج، لِأنّ: $obs * R = 9,773250 < \chi^2_{0,05}(5) = 11,070$. (عبد القادر، 2005، صفحة 507) (Mignon, 2008, pp. 160-161)

الشكل رقم 05: اِختبار White لِتجانُس تبايُن الخطأ.

Heteroskedasticity Test: White

F-statistic	2.753998	Prob. F(5,13)	0.0655
Obs*R-squared	9.773250	Prob. Chi-Square(5)	0.0819
Scaled explained SS	4.113965	Prob. Chi-Square(5)	0.5331

Test Equation:
Dependent Variable: RESID^2
Method: Least Squares
Date: 04/29/20 Time: 18:53
Sample: 1999 2017
Included observations: 19

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	194588.0	92278.43	2.108705	0.0549
DAIMLER_AG_PROD^2	6.29E+11	6.90E+11	0.911606	0.3786
DAIMLER_AG_PROD*@TREND	6868700.	31041725	0.221273	0.8283
DAIMLER_AG_PROD	-9.82E+08	5.58E+08	-1.762234	0.1015
@TREND^2	-1342.150	507.2785	-2.645785	0.0202
@TREND	27355.95	12608.86	2.169581	0.0492

R-squared	0.514382	Mean dependent var	39829.81
Adjusted R-squared	0.327605	S.D. dependent var	44586.99
S.E. of regression	36561.19	Akaike info criterion	24.10345
Sum squared resid	1.74E+10	Schwarz criterion	24.40170
Log likelihood	-222.9828	Hannan-Quinn criter.	24.15393
F-statistic	2.753998	Durbin-Watson stat	2.550927
Prob(F-statistic)	0.065518		

المصدر: مِن إعداد الباحِثيْن بِالاعتِماد على مُخرجات برنامج Eviews9.

4.1.3. عدم وُجود اِرتِباط ذاتي بيْن البواقي:

إنّ وُجود اِرتِباطٍ ذاتيٍ لِلأخطاء، معناه وُجود علاقة اِرتِباطٍ بيْن القيمة الحالِيَة والقيمة السابِقة لِلمُتغيِّر العشوائي، ما يُؤدي إلى اِختِباراتٍ إحصائيةٍ ومجالات ثقةٍ خاطئةٍ؛ لِذا نستغِل اِختِبار دربِن

واتسُن Durbin-Watson، المُمثَل في الشكل رقم 06، والذِّي يُؤكِد خُلُوَ نموذجِنا مِن هذِه الفرضِيَّة لِأنّ: $\mathbf{d_c = 1,970717}$. (جلاطو، 2009، الصفحات 103–104)

الشكل رقم 06: تفسير قِيَم d.

المصدر: مِن إِعداد الباحِثِيْن.

5.1.3. عدم وجودُ ارتباطٍ بيْن المُتغيِّر المُستقِل والمُتغيِّر العشوائي:

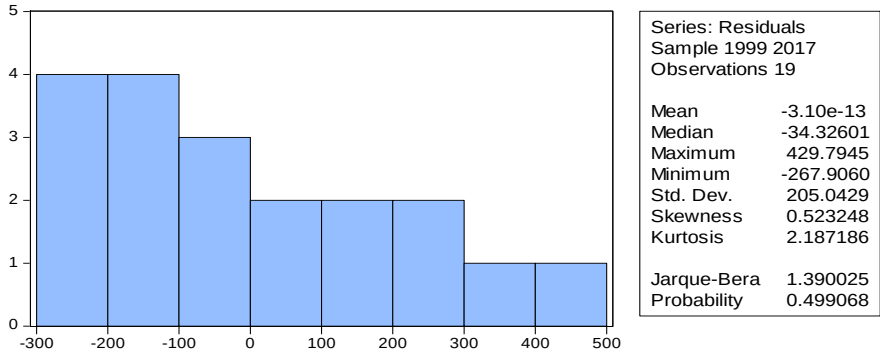
على المُتغيرات المُستلقِة إِظهار تأثيرها فِي مسار المُتغيِّر التابِع، عبر عدم اِرتِباطِها بِالأخطاء، بِفِعلِ اِنعدام التبايُن المُشترك بيْنهُما، وهُوَ ما تحقّق فِي نموذجِنا، حيْث سجلنا:

$$\left.\begin{matrix}\mathbf{cov(DIMLER_AG_PROD_i - \mu_i) = -6,702E-09}\\ \mathbf{cov(PIB_i - \mu_i) = -0,000111936}\end{matrix}\right\} \cong 0, \forall i = 1 \dots 19$$

6.1.3. التوزيع الاِحتِمالي لِلمُتغيِّر العشوائي هُوَ التوزيع الطبيعي:

كثيرٌ مِن الظواهِر تُخضَعُ وتُقرَّب لِلتوزيع الطبيعي، كما يُستخدم فِي دِّراسة البواقي عِند تحليل الاِنحدار؛ والمُلاحَظ أن توزيع μ_i طبيعيٌ فِي نموذجِنا، لِأنّ قيمة: $\mathbf{Jarque - Bera = 1,390025}$ أقل مِن إِحصائِيَة: $\chi^2_{0,05}(2) = 5,991$. (لقوقي، صفحة 66)(شيحة، الصفحات 114–115)

الشكل رقم 07: اِختِبارُ التوزيع الطبيعي لِبواقي النموذج المُقدَر.



المصدر: مِن إِعداد الباحِثِيْن بِالاِعتِماد على مُخرجات برنامج Eviews9.

7.1.3. حجم العيِّنة n أكبر مِن عدد المُعلَمات المُقدرَة k:

إِنّ الهدف مِن هذِه الفرضِيَّة هُوَ الحُصول على أحسن تقديراتٍ لِلمُتغيِّر التابِع [النُّمُو الاِقتِصادي]، وهُوَ ما تجسد فِي نموذجِنا، لِأنّ: $\mathbf{k = 3} < n = 19$.

2.3. دِّراسةُ صّلاحِيَة النموذج:

بعد ما تمّ التحقُّق مِن اِستِفاء النموذج والِتزامِه بِجميع فرضِّيات الانحِدار الخطي البسيط، وَجُبَ التأكُّد مِن صلاحِيَتِه الإِحصائِيَة والإِقتِّصادِيَة، والتِّي سنتطرّق لها فِي نِقاطٍ مُنهجةٍ، يتِّم إِدراجُها فِي الآتي:

1.2.3. دِّراسة القُدرة التفسيرِيَة والقُوّةِ الإِرتِباطِيَة لِلنموذج:

حسب الجدْول رقم 03، فإِنّ القِيمة المحسوبة لِمُعامِل التحديد: $\mathbf{R = 0,903982}$، تعني بِأنّ المُتغيِّر المُستقِل $DIMLER_AG_PROD_i$، يُفسِر المُتغيِّر التابِعَ PIB_{c_i} بنسبةٍ فاقت 90%، فيما النِسبة المُتبقِيَة ترجِع لِأخطاءٍ عشوائِيَةٍ تعكِسُها مُتغيِّراتٌ أُخرى خارِجةٌ عن النموذج. فيما يدُل مُعامِل الارتباط، البالغ لمِقدار : $\mathbf{r = \pm\sqrt{R} = 0,95078}$، أنّ مُتغيِّريْ النموذج مُرتبِطيْن بِقُوَة تصّل إلى درجة: 95,08%.

2.2.3. اِختِبار معنوِيَة المُعلَمات المُقدَرة:

يُقدِم الجدول رقم 03 كذلِك اِختِبار ستودنت test de student، والذِّي يُبيِّن مدى معنوِيَة مُعلَمات النموذج المُقدّرَة، حيْث بلغت قِيمُها المحسوبة قِيّم: $\mathbf{t_{ca} = 4,779846}$، $\mathbf{t_{cb} = 5,876745}$ و $\mathbf{t_{cc} = 9,858387}$، والتِّي فاقت قِيمها المُجدوَلة: $t(\%5; 16ddl) = 2,1199$، وعليْه تتوافق مدلولِيَة مُعامِلات الانحِدار لِــ: a، b وc فِي تجاوُز اِحتِمال الثِقة والمدلولية: 95%. (جلاطو، 2009، الصفحات 33-34)

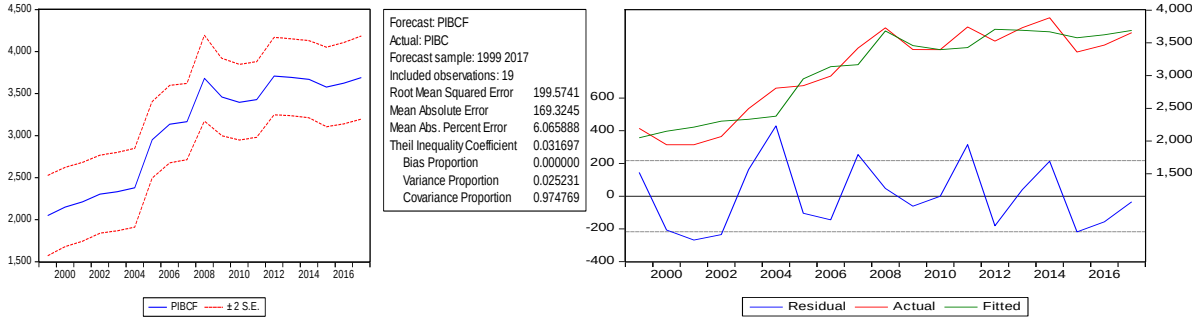
3.2.3. دِراسة معنوِيَة النموذج وِفق اِختِبار فيشر:

يتجلى لنا تمتُع نموذج الدِّراسة بِمعنوِيَةٍ ومدلولِيَةٍ تفوق 95%، بِفضل ما يُقدِمُه اِختِبار فيشر Fisher Snédécor الظاهِر فِي الجدْول رقم 03، ذلِك لِأنّ قيمته المحسوبة $\mathbf{F_c = 75,31743}$ أكبر من قيمتِه المُجدولَة والمُقدَرة بِــ: $F_t(5\%, (2ddl)(16ddl)) = 3,63$. (جلاطو، 2009، الصفحات 34-35)

4.2.3. مُحاكاة النموذج:

عِند إِنجاز المُحاكاة التاريخِيَة بيْن القِيَم الحقيقِيَة والمُقدَرة لِــ PIB_{ci} بِواسِطة المُعادلة رقم (02) نَلحظ تقارُباً شديداً بينهُما، كما نُلاحِظ مِن الشكل رقم 08 استِقرار قِيَمِ الخطأ فِي جميع سنوات الدِّراسة تقريباً عِند $\pm$ 200 مِليار دولار، ماعدا 08 حالات تمّ فيهِما اِختِراق هذا الحاجِز مِن أصل 19 حالة مُسجلة.

الشكل رقم 08: المُحاكاة التاريخِيَة بِالقِّيَم الإحصائِيَة وفيما بيْن القِّيَم الفِعلِيَة والمُقدَرة لِـــ PIB_{c_i}.



المصدر: مِن إعداد الباحِثيْن حسب مُخرجات برنامج Eviews9.

كذلك نجِّد أنّ: $Theil\ Inequality\ Coefficient = 0,031697 \cong 0$، الأمرُ الذِّي يدُل [هذا الاختِبار رُفقَة جميع الاختِبارات الإحصائِيَة والقِياسِيَة المُنجزَة] على قُدرةٍ تنبُؤِيَةٍ عاليةٍ لِنموذج أثر إنتاج المركبات بِمُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي في تحقيق النُّمُو الاقتِّصادي بِألمانيا خِلال الأعوام مِن 1999 إلى 2017.

5.2.3. دِراسة الصّلاحِيَة الإقتِّصادِيَة لِلنموذج:

إنّ الدِّراسة الإقتِّصادِيَة لِنموذجِنا المُستهدَف، تستلزِم التأكُد مِن صِحة العلاقة القائمة بيْن النُّمُو الاقتِّصادي كمُتغيِّرٍ تابعٍ والإنتاج فِي مُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي بِاعتِباره مُتغيِّراً مُستقِلاً، وهذا مِن خِلال ما نصّت عليه النظرِيَةُ الاقتِّصادِيَة.

إنّ التدقيق في النموذج المُقيَد بِالمُعادلة رقم (02) يُبيِّن أنّ ارتِفاع $(DIMLER_AG_PROD_i)^{-1}$ بِـــ: 01%، سيُؤدي لِارتِفاع PIB_{c_i} إلى 2.300.310 مِليار دولار وهِيَ حصيلةٌ تُبرِزُ التأثير الإيجابيَ [المُقدَر عبر مُتوسِط المُرونة] بِـــ $E_{yx} = 29,55\%$. (مكيد ، 2007، صفحة 160)

هذِه العلاقة الطرديَة فِي ظاهِرِها لا تتوافقُ والنظرِيَة الاقتِّصادِيَة البتّة، ذلك لِأن الزِّيادة فِي المِقدار $(DIMLER_AG_PROD_i)^{-1}$ بِـــ: 01% ما هُوَ إلا تراجعٌ فِي إنتاج المُؤسّسة بِـــ $(10 \approx 9,91)$ وحدة إنتاج، فكيْف لِتراجُع الإنتاج بِشرِكة دايملر أَيهْ جِي [التِّي تُعَدُ واحِدةً مِن المُؤسّسات الفاعِلة فِي القِطاع الإنتاجي بِألمانيا] أن يُسهِم في زيادة PIB_{c_i}؟ [هذا أمرٌ لا يستقيم يُنكِره العقل] لكِن التمعُن والتمحيص في خبايا هذِه المُؤسّسة خِلال عُمر الدِّراسة المُحدَد بِـــ: 19 عام، يُوضِح التراجُع العام فِي الإنتاج بِـــ: $(-1,48\%)$ في المُتوسِط، ما خَولها التقهقُر إلى المرتبة 13 في الترتيب العالمي لِأكبر شرِكات المركبات إنتاجاً سنة 2017، كذلك تواجُدها خارِج نادي العشرة، الذِّي يضُم المُؤسّسات الأكثر مبيعاً لِلمركبات عالمِياً فِي الفترة 2007−2017.(جريدة المال، 2019)(المنسي، 2019)

فِي الحقيقة تعود كُلُّ تِلك المعطيات لِلجَوْدة الكبيرة لِمركبات دايملر أَيهْ جِي وتكلُفتِها الباهِظة، لاسِيما سياراتِها الفارِهة [سِعر سيّارة Mercedes Maybach S650 Pullman مثلاً تجاوز: 1,56 مليون دولار]، التِّي هِيَ فقط فِي مُتناول أغنِياء وشخصِيّات العال، وعليْه فالإِطناب فِي الإِنتاج سيُوقِع المُؤسّسة فِي كسادٍ يُدمِرها وينال مِن الاِقتِّصاد الألماني، لِأنّ المركبات الكاسِدة سيتجاوزُها الزّمن وتضيع في ركب نظيرتِها مِن المُؤسّسات المُنافِسة، التِّي لا تألوا جُهداً فِي سبيل الاِستِحواذ على أَسهُمِها، وما حال بريطانيا عنها بِبعيدٍ، فهِيَ التِّي خسر قِطاعُها الإِنتاجي جميع مُؤسّساتِها لِصنّاعة المركبات. (BoiBoiCars, 2019)

4. خاتِمة:

شهِدنا خِلال هذِه الورقة، واقِع مُؤسّسة دايْملر أَيهْ جِي خِلال سُنون الدِّراسة، والذِّي عكسه ترتيبُها المُتأخِر عالمياً، مِن حيْث الإِنتاج والمبيعات وهُوَ واقِع جُّل شرِكات صنّاعة المركبات الألمانِيَة [ماعدا علامة فُولسفَاغَنْ Volkswagen المُتصَّدِرة عالمياً القوائِم سالِفة الذِّكر]، التِّي تُتهم نماذِجُها بِتلويث للبيئة.

لقد أعلنت مجموعة دايْملر بِنِهاية **2016** عن تخصيص 14,5 مِليار يورو لِلأبحاث والتطوير، أكثر مِن 07 مِليارات يورو مِنها مُخصّصٌ لِمجال التِكنولوجيا الخضراء، حيْث كانت بعض نتائِجها السّلبِيَة بِنِهاية 2019، أيْن اِستِغنت المُؤسّسة عما لا يقِل عن 10 000 مُوظّف فِي جميع فُروعِها بِـــ: 17 دَّوْلة فِي العالم.

✓ **نتائِجُ الدِّراسة:**

قادنا هذا البحث لِاستِخلاص عديد النتائِج، التِّي نَسُوق مِنها ما يأتي:

- دايملر أَيهْ جِي Daimler AG هي: مجموعة ألمانية عملاقة ذاتُ سيطٍ عالميْ، فهِيَ مُورِدٌ عالمِي لِلسيّارات السِّياحِيَة الفاخِرة والتِّجارِيَة، كما تُصنَف ضِمن أكبر الشرِكات المُصنِّعة لِلشاحِنات والحافِلات في العالم، إِضافةً لِخدماتِها الموسُومة بِـــ Daimler Mobility AG.
- تُمارِس دايملر أَيهْ جِي أنشِطتها المالِيَة فِي بورصتيْ فرانكفورت وشتوتغارت، بمُؤشِرٍ DAI، وقد سُجِل لِلمجموعة سنة 2019 قوةٌ عاملةٌ مُقدرَةُ بِـــ: 298.700 عامل، بيع 3,34 مليون سيّارة، لِتبلُغ عائِدات المجموعة: 172,7 مِليار يورو.
- النُّمُو الاقتصادي γ هو: الزِّيادة السنوِيَة فِي الناتِج المحلِّي الإِجمالي بِالأسعار الثابِتة PIB_f.

-شهِد المسار التطوُّري لِإنتاج دايملر أَيهْ جِي خِلال الأعوام 1999-2017 اِنحِساراً، قُدِّر فِي مُتوسِطِه بِـــ: (1,48%-)، فيما توسّع الناتِج المحلِّي الإجمالي بِالأسعار الجارِيَة PIB_c في ألمانيا بمعدل: 3,25%.

-ساهم مِقدار: مقلوب حجم المركبات المُنتَجة فِي مُؤسّسة دايملر أَيهْ جِي فِي التأثير على حركِيَة PIB_c مصدر النُّمُو الاِقتِصادي الألماني بِـــ: (29,55%+)، ما يُثبِت خطأ فرضِيَة الدِّراسة لِأسباب مُرتبطةٍ بِخُصوصِيَّة الفِترة المُسلّط عليْها بِالاِهتِمام، التِّي سجلت فيها المُؤسّسة تراجُعاً كبيراً، وكذا لِطبيعة مركباتِها، رمزُ الفخامة والتفرُّد فِي نوْعِها.

5. المراجِع والهوامش:

✓ **المؤلفات:**

1. Mignon Valérie, (2008), **Économétrie Théorie et application**, Economica, paris.
2. جيلاليجلاطو، (2009)، **الإحصاء التطبيقي مع تمارين ومسائل محلولة** ، دار الخلدونية، الطبعة الثانية، الجزائر.
3. حربي موسى عريفات، (2006)، **مبادئ الاقتصاد (التحليل الكلي)**، دار وائل للنشر، عمان.
4. سالم توفيق النجفي، (2000)، **أساسيات علم الاقتصاد**، الدار الدولية للاستثمارات الثقافية، القاهرة.
5. عبد القادر محمد عبد القادر عطية، (2005)،**الحديث في الاقتصاد القياسي بين النظرية والتطبيق** ، الإسكندرية.
6. علي مكيد، (2007)،**الاقتصاد القياسي دروس ومسائل محلولة**، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.

✓ **الأطروحات:**

7. سعيد هتهات، (2006/2005)،**دراسة اقتصادية وقياسية لظاهرة التضخم في الجزائر**، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة.
8. فاتح لقوقي، (2014/2013)،**جودة نماذج السلسلة الزمنية الموسمية المختلطة SARIMA في التنبؤ بالمبيعات دراسة حالة مؤسسة مطاحن جديع بتقرت** ، مذكرة ماجستير في علوم التسيير، جامعة محمد خيضر، بسكرة.

✓ **مواقع الأنترنت:**

9. BoiBoiCars, (2019, 11 23), **Mercedes Maybach S650 Pullman (2020) $1 56M Interior and Exterior Details**, Retrieved: 30/04/2020: 15:20,from youtube: https://www.youtube.com/watch?v=qGNRio7blbE.
10. Daimler, (2020). **Daimler at a Glance**, Retrieved: 11/04/2020: 14:22, from Daimler: https://www.daimler.com/company/at-a-glance.html.
11. Daimler, (2020),**Daimler Mobility AG**, Retrieved: 20/04/2020: 15:47, from Daimler: https://www.daimler.com/company/business-units/daimler-mobility/.
12. DEUTSCHE BUNDESBANK, (2020),**Statistical Series Seasonally adjusted business statistics**, Retrieved: 27/04/2020: 20:19, from DEUTSCHE BUNDESBANK EUROSYSTEM:

https://www.bundesbank.de/dynamic/action/en/homepage/search/723378/general-search?query=Statistical+Series+Seasonally+adjusted+business+statistics.

13. fxtop; (2020),**historique de taux de change euro dollar**, Retrieved: 27/04/2020: 15:29, from Convertisseur de devises Zone euro / Etats-Unis - fxtop.com: https://fxtop.com/fr/historique-taux-change.php?A=1&C1=USD&C2=EUR&DD1=01&MM1=01&YYYY1=2004&B=1&P=&I=1&DD2=31&MM2=12&YYYY2=2004&btnOK=Chercher.

14. The global economy, (2020),**Germany, Economic growth**, Retrieved: 24/04/2020: 15:59, from The global economy: https://www.theglobaleconomy.com/Germany/Economic_growth/.

15. الاقتصادية، (2019/01/05)،**صناعة السيارات الألمانية بين النمو والصعوبات الاقتصادية الخانقة** ، تاريخ الاسترداد: 2020/04/25 15:22، من الاقتصادية جريدة العرب الاقتصادية الدولية: https://www.aleqt.com/2009/05/01/article_36631.html.

16. ألمانيا، (2015)،"**دايملر" الالمانية تعتزم استثمار مليارى يورو لزيادة الإنتاج في الصين** ، تاريخ الاسترداد:2020/04/25 16:34، من ألمانيا تعرف على ألمانيا بالعربي: http://www.almaniah.com/articles/view/3806/%D8%AF%D8%A7%D9%8A%D9%85%D9%84%D8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D8%AA%D8%B9%D8%AA%D8%B2%D9%85-%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%AB%D9%85%D8%A7%D8%B1-%D9%85%D9%84%D9%8A%D8%A7%D8%B1%D9%8A-%D9%8A%D9.

17. بارتيك بينينغ، منصف السليمي، (2010/07/03)،**السيارات الألمانية تغزو أسواق العالم رغم الأزمة**، تاريخ الاسترداد: 2020/04/25 17:01، من DWعربية: https://www.dw.com/ar/%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%84%D9%85%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D8%AA%D8%BA%D8%B2%D9%88-%D8%A3%D8%B3%D9%88%D8%A7%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85-%D8%B1%D8%BA%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A.

18. جريدة المال، (2019/07/31)،**كيف تغيرت قائمة أكبر مصنعى السيارات مبيعًا فى العالم خلال 20 عاماً؟** تاريخ الاسترداد: 2020/04/24 18:43، من Youtube: t=24s&https://www.youtube.com/watch?v=gR6n7H_nFbY.

19. دويتشه فيله، وكالات (م.س.ح)، (2008/10/08)،**الأزمة المالية تطال قطاع صناعة السيارات الألمانية**، تاريخ الاسترداد: 2020/04/25 15:48، من DWعربية: https://www.dw.com/ar/%D8%A7%D9%84%D8%A3%D8%B2%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A7%D9%84%D9%8A%D8%A9-%D8%AA%D8%B7%D8%A7%D9%84-%D9%82%D8%B7%D8%A7%D8%B9-%D8%B5%D9%86%D8%A7%D8%B9%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%A3%D9%8.

20. صالح تومي، (بلا تاريخ)، **مبادئ التحليل الاقتصادي الكلي مع تمارين ومسائل محلولة** ، تاريخ الاسترداد:2017/03/30: 17:20، من:
http://www.mediafire.com/file/9y1o465gy9dtqyt/%D8%AD%D8%B5%D8%B1%D9%8A%D8%A7+%D9%83%D8%AA%D8%A7%D8%A8+%D8%AA%D9%88%D9%85%D9%8A+%D8%B5%D8%A7%D9%84%D8%AD.rar.

21. عبد اللطيف هاني، (2016/10/02)،**المحاضرة (١٠) التكامل المشترك ونماذج تصحيح الخطأ**، تاريخ الاسترداد:2017/08/08، منYoutube:https://www.youtube.com/watch?v=tH6QxuQHZww&t=515s.

22. عبد الله شيحة، (2015/08/09)،**مبادئ الإحصاء والاحتمالات** ، تاريخ الاسترداد: 21 07, 2014: 15:52، من:http://faculty.sau.edu.sa/filedownload/doc-3-pdf-1ec12035e5b91874abca57cefbd59200-original.pdf.

23. علاء محمد المنسي، (2019/12/20)،**تطور الإنتاج لأكبر 15 شركة مصنعة للسيارات في العالم 1999-2017**، تاريخ الاسترداد: 2020/04/24: 15:34، من facebook:https://www.facebook.com/alaa.mansy.7/videos/1021782055259850 1/?d=null&vh=i.

24. ويكيبيديا، (2020/03/27)،**دايملر**، تاريخ الاسترداد: 2020/04/12: 16:12، من ويكيبيديا الموسوعة الحرة:https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AF%D8%A7%D9%8A%D9%85%D9%84%D8%B1.