

Effet de l'innovativité sur la performance de la Supply chain : Cas du secteur automobile au Maroc

Effect of innovation on the performance of the Supply chain : Case of the automotive sector in Morocco

Auteur 1 : DHIBA Youssef

Auteur 2 : MDAARY Soumaya,

DHIBA Youssef, Professeur d'enseignement supérieur (PES)

1 Université Hassan II CASABLANCA / Faculté des Sciences Juridiques, Économiques & Sociales (FSJES)
Mohammedia, Casablanca Maroc

Laboratoire de recherche : Performances économiques et logistiques (PEL)

MDAARY Soumaya, Doctorante en sciences de gestion

2 Université Hassan II CASABLANCA / Faculté des Sciences Juridiques, Économiques & Sociales (FSJES)
Mohammedia, Casablanca Maroc

Laboratoire de recherche : Performances économiques et logistiques (PEL)

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : DHIBA .Y & MDAARY .S (2023) « Effet de l'innovativité sur la performance de la Supply chain : Cas du secteur automobile au Maroc », African Scientific Journal « Volume 03, Numéro 16 » pp: 816 – 830.

Date de soumission : Janvier 2023

Date de publication : Février 2023



DOI : 10.5281/zenodo.7767501
Copyright © 2023 – ASJ



Résumé

L'objectif de cet article est d'étudier le rôle potentiel de l'innovativité dans l'amélioration de la performance de la SC des distributeurs des véhicules automobiles au Maroc. Pour ce faire, nous avons collecté des données auprès de 127 sociétés de distribution automobile au Maroc.

Les répondants étaient propriétaires de ces entreprises, acheteurs logistiques, PDG et responsables informatiques.

Les résultats indiquent que l'innovativité influencent positivement sur la performance de la SC. Ils suggèrent que les entreprises devraient s'efforcer de réaliser l'innovativité, car elle favorise la performance de la SC. Les distributeurs des véhicules automobiles au Maroc peuvent utiliser l'innovativité comme un outil important pour améliorer la performance de la SC.

Mots clés :

Gestion de la chaîne d'approvisionnement, performance de la SC, modèles à équations structurelles, innovativité.

Abstract

The objective of this paper is to study the potential role of innovativeness in improving the SC performance of automotive distributors in Morocco. To do so, we collected data from 127 automotive distribution companies in Morocco. The respondents were owners of these companies, logistics buyers, CEOs and IT managers.

The results indicate that innovativeness has a positive influence on SC performance. They suggest that companies should strive to achieve innovativeness, as it promotes SC performance. Automotive distributors in Morocco can use innovativeness as an important tool to improve SC performance.

Keywords

Supply chain management, SC performance, Structural equations modeling, innovativeness.

Introduction

Le rôle de l'innovation en tant que moteur essentiel du développement économique est largement reconnu. En particulier dans le cadre des entreprises, l'innovation est souvent considérée comme une source vitale de changement stratégique, par laquelle une entreprise génère des résultats positifs, notamment un avantage concurrentiel durable. Pour ces raisons, entre autres, l'innovation fait l'objet d'analyses et de recherches approfondies depuis plusieurs décennies.

L'innovation elle-même est un concept large qui est conçu de diverses manières. Les tentatives antérieures de cerner ce qui constitue réellement le terme d'innovation ont abouti à des conceptualisations très diverses. Par conséquent, l'innovation et l'innovativité sont soit distinguées l'une de l'autre, soit utilisées de manière interchangeable (Damanpour, 1991). Néanmoins, l'innovation semble incorporer l'adoption et/ou la mise en œuvre de "nouvelles" définies de manière plutôt subjective, tandis que l'innovativité semble incarner une sorte de mesure conditionnée par la propension d'une organisation à l'innovation.

Les entreprises ayant des SC d'exploitation dans les marchés émergents se rendent compte que l'innovativité - la capacité d'une entreprise à innover - dans les SC est essentielle pour leur performance et leur survie à long terme (Kim et Chai, 2017). Dans certaines études récentes (par exemple, Ojha et al., 2016 ; Panayides et Lun, 2009 ; Soosay et al., 2008), l'innovativité est apparue comme un facteur de revitalisation de la SCM, soulignant ainsi son importance pour la performance de la SCM.

La section suivante fournit une revue de la littérature et présente l'hypothèse, puis la méthodologie de recherche, ensuite les résultats obtenus par l'estimation basée sur les modèles à équations structurelles sont présentés avant de conclure.

1. Littérature et hypothèses

1.1. Innovativité

La notion de l'innovativité joue un rôle central dans l'augmentation de la qualité et de la performance (Mone et al., 1998), et est couramment utilisée comme mesure du niveau de nouveauté d'une innovation (Garcia et Calantone, 2002). Hurley et Hult (1998) ont défini l'innovativité comme une perspective collective, c'est-à-dire l'ouverture aux nouvelles idées en tant que caractéristique de la culture d'une organisation. L'innovativité implique une volonté proactive d'abandonner les vieilles habitudes et de tenter des idées expérimentales en recherchant de nouvelles opportunités plutôt que de profiter des forces actuelles (Panayides et Lun, 2009). D'un point de vue microéconomique, Garcia et Calantone (2002, p. 113) ont défini l'innovativité comme "la capacité d'une nouvelle innovation à influencer les ressources marketing, les ressources technologiques, les compétences, les connaissances, les capacités ou la stratégie existantes de l'entreprise". L'innovativité renforce souvent la position concurrentielle des organisations sur les marchés où les demandes des clients changent rapidement et où la différenciation est limitée (Harvey, 2000), car elle facilite la flexibilité dans l'élaboration, la sélection et l'adaptation de diverses stratégies. L'innovativité est une capacité basée sur l'action d'introduire et d'exécuter de nouvelles idées créatives au sein d'une entreprise (Rhee et al., 2010), et lorsqu'elle est présente, elle oblige les organisations à intégrer un processus de transformation des opportunités en utilisation pratique (Tidd et al., 2011). Le degré d'innovation dépend de la mesure dans laquelle les dirigeants acquièrent des informations sur le marché et agissent en conséquence (Hult et al., 2004) ou de la mesure dans laquelle les entreprises ont une forte culture de l'innovation qui les encourage à adopter un comportement innovant (Škerlavaj et al., 2010). Les organisations qui manquent de l'innovativité peuvent consacrer du temps et des ressources à l'étude des marchés, mais elles ne peuvent pas absorber ces connaissances dans leur pratique (Hult et al., 2004). Par conséquent, les organisations modernes ont tenté de stimuler l'innovativité en interne en encourageant les employés, les équipes et les cadres à exploiter de nouveaux comportements, produits, services et pratiques. Les environnements de plus en plus axés sur la technologie et la connaissance, qui exigent un état dynamique des connaissances et des flux plus rapides de matériaux et d'informations, obligent les fabricants à rechercher une plus grande intégration de la technologie (Soosay et Hyland, 2008). Il peut en résulter l'innovativité par l'expansion des connaissances dans les chaînes d'approvisionnement afin de maintenir la compétitivité. Les technologies génèrent une base pour le partage des connaissances dans les chaînes d'approvisionnement dans lesquelles

des facteurs tels que la technologie, les connaissances et les réseaux de relations sont principalement liés à l'innovation (Chapman et al., 2003). Une fois que de nouvelles connaissances sont générées et étendues à partir des informations obtenues à partir de réseaux de relations étendus tels que les fournisseurs et les clients, l'innovation peut être susceptible de faciliter le développement et la diffusion des connaissances dans les organisations et les chaînes d'approvisionnement. Les capacités d'innovation s'articulent autour de l'expansion de la base de connaissances via l'utilisation efficace des relations de la chaîne d'approvisionnement (Chapman et al., 2003). Cette diffusion des connaissances peut se faire à travers et entre les organisations (Soosay et Hyland, 2004). Elle peut améliorer les capacités organisationnelles d'intégration des opérations internes et de collaboration avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement (Soosay, 2005). En outre, les technologies stimulent l'innovation parce qu'elles améliorent la communication et la collecte d'informations en tant que source et moteur de l'innovation, ce qui favorise une collaboration accrue (Soosay et Hyland, 2004). Hyland et al. (2003) ont identifié les principales capacités qui contribuent à l'innovation dans le contexte de la chaîne d'approvisionnement : la gestion des connaissances, la gestion de l'information, la capacité d'adapter et de gérer les technologies et la capacité de gérer les opérations de collaboration. Dans ce document, l'innovativité est considérée dans le contexte de la supply chain parce que les nouveaux processus introduisent une tendance à la mise en œuvre de systèmes de technologie de l'information intégrés avec les partenaires de la performance de la supply chain.

1.2. Performance de la supply chain

Pour améliorer la performance de la supply chain, les fabricants s'efforcent depuis longtemps d'établir des objectifs de la supply chain avec des indicateurs de performance bien définis (Panayides et Lun, 2009), mais la complexité et la fréquence de la supply chain compliquent le choix d'indicateurs de la performance de la supply chain adéquats. Peu de chaînes d'approvisionnement sont efficaces et efficientes, ce qui fait que la mesure de la performance est souvent négligée dans les contextes critiques de la supply chain (Gunasekaran et al., 2004). Traditionnellement, Beamon (1998) a identifié le coût, le temps d'activité, la réactivité du client et la flexibilité comme des mesures de la performance de la supply chain, seules ou conjointement, mais il a conclu que celles-ci semblaient incomplètes sur la base de critères tels que l'inclusivité, l'universalité, la mesurabilité et la cohérence. Gunasekaran et al. (2004) ont

proposé un cadre complet pour la mesure de la performance de la supply chain, largement divisé en processus stratégiques, tactiques et opérationnels. Les six catégories comprenaient :

1. Métrique pour la planification des commandes
2. L'évaluation du lien d'approvisionnement
3. Mesures et paramètres au niveau de la production
4. L'évaluation du lien de livraison
5. Mesure du service et de la satisfaction du client
6. Le supply chain et la logistique

Beamon (1999) a fait valoir que les éléments de performance opérationnelle, tels que le service client et la flexibilité, devraient être inclus dans la mesure de la performance de la supply chain. Panayides et Lun (2009) ont identifié la fiabilité des livraisons, la réactivité, la réduction des coûts, les délais, la conformité aux spécifications, les améliorations des processus et les délais de commercialisation comme des éléments constitutifs de la performance de la supply chain.

1.3. L'innovativité et performance de la SC

L'innovativité, selon Gao et al. (2017), est la capacité d'une entreprise à transformer les opportunités en réalité, alors que Hurley et Hult (1998, p. 45) ont défini l'innovativité comme " la culture de l'entreprise, lorsque des ressources adéquates sont présentes, facilite la mise en œuvre des innovations. " l'innovativité joue un rôle clé dans la performance et se concentre sur l'expérimentation et l'adaptation de nouvelles approches plutôt que de s'appuyer sur des techniques anciennes ou existantes (Panayides et Lun, 2009). Elle facilite le développement, la sélection et la mise en œuvre de diverses stratégies (Seo et al., 2014) qui peuvent renforcer la position concurrentielle des entreprises sur des marchés caractérisés par une évolution rapide des demandes des clients et une disponibilité très limitée de la différenciation (Harvey, 2000 ; Loon et al., 2017). Selon Rhee et al. (2010), l'innovativité est une capacité basée sur l'action qui, si elle est présente, incite les entreprises à adapter un processus afin de profiter des opportunités en introduisant et en exécutant de nouvelles idées. Le degré de l'innovativité dépend de l'étendue des nouvelles connaissances intégrées dans l'entreprise ou de l'étendue de la culture d'innovation d'une entreprise qui motive les dirigeants et les employés à adopter des comportements innovants (Escrig-Tena et al., 2018). Les entreprises ayant un degré d'innovation plus élevé peuvent obtenir de meilleures réponses de l'environnement et peuvent facilement obtenir les capacités nécessaires pour surpasser les autres financièrement (Calantone

et al., 2002) ; ainsi, les entreprises innovantes peuvent croître plus rapidement et être plus efficaces et rentables que les non-innovateurs. Par conséquent, les entreprises modernes s'efforcent de promouvoir l'innovation en encourageant les dirigeants et les employés à exploiter de nouveaux comportements, produits, processus et services.

Dans une économie fondée sur la connaissance, les entreprises sont confrontées à une concurrence technologique accrue qui exige un flux plus rapide de connaissances, d'informations et de matériaux, car cette concurrence raccourcit le cycle de vie des produits (Soosay et Hyland, 2004). Cela oblige les entreprises à poursuivre une plus grande intégration de la technologie. Les technologies fournissent une base pour le partage des connaissances entre les SC où des facteurs tels que les connaissances, la technologie et les réseaux de relations sont étroitement liés à l'innovation (Chapman et al., 2003). Les technologies stimulent également l'innovation grâce à l'amélioration de la communication et à la collecte d'informations qui, par conséquent, servent de sources d'innovation.

Golgeci et Ponomarov (2013) ont décrit l'innovativité comme la capacité dynamique que les entreprises utilisent pour répondre aux changements environnementaux et aux défis de performance. Elle peut servir d'outil important pour faire face aux menaces sur la performance, en diminuant les effets des menaces potentielles et en les empêchant de se produire à l'avenir. Panayides et Lun (2009) considèrent que l'adoption de techniques et de technologies actualisées dans la SC augmente la probabilité d'une amélioration de la performance de l'entreprise en termes de SC. L'innovativité permet aux entreprises de comprendre et de réagir rapidement aux changements de l'environnement dans leurs SC et, par conséquent, leur offre une opportunité d'améliorer l'efficacité et l'efficience de leurs SC. Lin et al. (2008) et Seo et al. (2014) ont noté que la performance des SC peut être améliorée par l'adoption d'innovations technologiques. En outre, la génération d'innovations aide les entreprises à minimiser leurs coûts associés à la transformation des produits, des services et des valeurs, ce qui augmente l'efficacité. Cela aidera également les entreprises à acquérir des capacités pour minimiser les temps de cycle des stocks de matières premières et des travaux en cours. En outre, l'innovativité est susceptible d'optimiser la flexibilité des entreprises pour répondre à une demande imprévue sans délai ni coût supplémentaire (Li et al., 2009), améliorant ainsi l'efficacité de la SC. De même, on s'attend à ce que l'innovativité offre aux entreprises la possibilité de minimiser les délais de commande, de répondre aux besoins des SC à un coût minimal et d'exécuter les commandes dans les bonnes quantités dans des circonstances normales ou irrégulières (Tarafdar et Qrunfleh, 2017 ; Wu et al., 2014). Le développement de nouveaux canaux en aval et/ou la modification des moteurs

existants permettrait d'économiser des coûts de distribution et d'accroître la "précision" dans l'exécution des commandes (Maestrini et al., 2017), garantissant ainsi la réactivité de la SC dans un environnement opérationnel dynamique qui, en réponse, pourrait accroître l'efficacité de la SC. Sur la base des discussions, l'hypothèse suivante est proposée :

➤ **H1. L'innovativité est positivement associée à la performance de la SC.**

2. Méthodologie de recherche

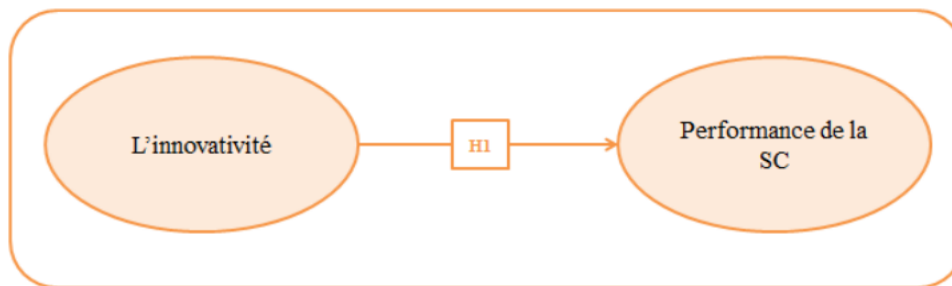
2.1. Echantillon et collecte de données

Le contexte de recherche implique l'entreprise de distribution automobile au Maroc comme l'unité principale.

Les données ont été recueillies auprès de 127 entreprises marocaines. La liste des entreprises enregistrées a été obtenue sur le site internet de AVIAM « Association des importateurs de véhicules ». La population des concessionnaires au Maroc est de 46 d'après AVIAM, mais dans le but de répondre à notre problématique qui exige un échantillon suffisamment grand, nous avons élargi l'échantillon étudié aux garagistes des voitures de luxe à fin d'augmenter la puissance statistique. De ce fait, nous avons récolté des données auprès de 127 entreprises marocaines, dans l'ensemble, ayant un département logistique et SI en essayant de recouvrir toutes les marques de voitures.

L'étude a utilisé une technique d'échantillonnage de convenance pour collecter les données. Sur 250 questionnaires distribués, dont 127 ont été reçus en retour et analysés. Par poste on trouve 35% directeur du département SI, 34% Président/ directeur/ chef de direction, 31% directeur logistique/ achat/ vente. Les tranches d'âge les plus prépondérantes dans l'échantillon d'étude sont entre 31-55 avec 47% et par la suite la tranche d'âge de plus que 55 ans avec 39%, le personnel est en moyenne ancien de plus de 8 ans à hauteur de deux tiers (65%) alors que les anciens de 4 ans à 8 ans représentent plus d'un tiers (35%). L'échantillon est exclusivement composé des distributeurs automobiles dont la forme juridique est soit SARL (68%), SA (20%), ou autres entreprises tel que SNC, coopérative, GIE, SCA qui représentent 12%. En outre en 2022 près de 46% des distributeurs d'automobile au Maroc ont un chiffre d'affaires de plus de 20 MDH, les autres ont un CA inférieur à 20MDH soit un pourcentage de 54%. Ces montants prouvent que le secteur automobile occupe une place importante dans l'économie marocaine.

Figure 1 : Modèle synthétique de l'effet de l'innovativité sur la performance SC
(Source: *Elaboré par les auteurs*)



2.2. Mesure de la structure

Cette étude utilise différentes variables pour analyser les liens hypothétiques. Les échelles suivantes ont été utilisées pour recueillir les données. Toutes les échelles ont estimé des données subjectives plutôt qu'objectives sur une échelle de Likert à cinq points.

L'innovativité a été mesurée à l'aide d'une échelle à (cinq éléments : CI1, CI2, CI3, CI4, CI5) adaptée de Panayides et Lun (2009). Les répondants ont évalué le degré de soutien de leur entreprise à l'innovation. Un exemple d'item est "Nous cherchons des choses à faire dans notre contexte de SC". La performance du SC a été mesurée en termes d'efficience et d'efficacité de la SC. Ces deux composantes de la performance de la SC ont été mesurées à l'aide d'une échelle à (quatre items : EFFICA1, EFFICA2, EFFICIE1, EFFICIE2) adaptée de Tsanos et al. (2014) (tableau 1).

2.3. Analyse des données

On a utilisé une modélisation par équations structurelles (SEM) basée sur la méthode des moindres carrés partiels (PLS) pour tester les hypothèses. Plus précisément, une technique PLS a été employée car elle est appropriée pour les concepts nouvellement développés et pour assurer la robustesse de l'analyse pour les concepts avec moins d'indicateurs, par conséquent, PLS-SEM est l'approche la plus appropriée pour les analyses de données et les tests d'hypothèses. Nous avons utilisé le logiciel SmartPLS 3.3.9 pour effectuer l'analyse. SmartPLS 3.3.9 utilise plusieurs indices pour évaluer la qualité de l'ajustement du modèle, parmi lesquels nous avons utilisé les indices d'ajustement du modèle importants suivants : NFI, SRMR et GoF.

Avant de passer à la vérification des hypothèses, nous avons vérifié les charges factorielles, la validité et la fiabilité. Tout d'abord, nous avons procédé à une analyse factorielle confirmatoire

pour nous assurer que les saturations des facteurs postulés étaient élevées et que les saturations croisées étaient faibles. Ensuite, pour garantir la validité, nous avons vérifié la validité convergente et discriminante et constaté que les charges factorielles des items et la 7 variance moyenne extraite « Average variance extracted » (AVE) étaient supérieures à 0,50 (Fornell et Larker, 1981). De plus, la validité discriminante a été évaluée en comparant la racine carrée des AVE avec les corrélations entre les facteurs et on a trouvé que les valeurs de la racine carrée des AVE étaient supérieures aux valeurs de corrélation des facteurs concernés (Fornell et Larker, 1981).

Les indices de la qualité d'ajustement du modèle structurel sont satisfaisants, l'indice GoF est de l'ordre de 0.75 indiquant une validité globale du modèle, SRMR est de l'ordre de 0.078 inférieur au seuil recommandé de 0.08 et NFI a une valeur de 0.91.

Le tableau 1 présente les charges factorielles des items et fiabilité des échelles qui est supérieure à 0.70 pour l'ensemble des facteurs (Fornell et Larker, 1981). **Le tableau 2** présente les moyennes, les écarts types et les valeurs de la racine carrée de l'AVE. **Le tableau 3** montre la valeur de R² qui révèle que la variable exogène a un effet significatif sur la variable endogène.

Tableau 1 : Charges factorielles des items et fiabilité des échelles

Variables	Items codés	Items	Factor loadings	Fiabilité (Alpha de Cronbach)
L'innovativité	CI1	1. Nous essayons fréquemment de nouvelles idées dans le contexte de la supply chain	0.877	0.872
	CI2	2. Nous recherchons de nouvelles façons de faire les choses dans notre supply chain	0.922	
	CI3	3. Nous sommes créatifs dans les méthodes de fonctionnement de la supply chain	0.784	
	CI4	4. Nous introduisons souvent de nouvelles façons de servir la supply chain	0.771	
	CI5	5. Nous avons de plus en plus introduit de nouveaux processus dans la supply chain au cours des 5 dernières années	0.707	
Performance de la supply chain : Efficience de la SC	EFFIC IE2	2. Flexibilité de la supply chain (temps moyen nécessaire à la supply chain pour répondre à une augmentation imprévue de 20% de la demande sans pénalité de service ou de coût)	0.930	0.874
	EFFIC A1	1. Délai d'exécution des commandes (Temps moyen entre l'entrée de la commande et le moment de la livraison de la commande).	0.894	
Performance de la supply chain: Efficacité de la SC	EFFIC A2	2. Exécution parfaite des commandes (commandes livrées (i) complètes, (ii) à la date demandée par le client et (iii) en parfait état et (iv) avec la documentation correcte, sur le nombre total de commandes)	0.858	

Notes : Indices d'ajustement du modèle : GoF: 0.75, SRMR: 0.078, NFI : 0.910.

Source : Elaboré par les auteurs

Tableau 2 : Moyennes, écart type et racine carré de l'AVE

	Moyenne	Ecart type	Performance	Innovativité
Performance	3.33	1.02	0.894	
Innovativité	3.65	1.13	0.847	0.889

Source : Sortie Smart PLS

Tableau 3 : Variance expliquée par chaque variable

Variable	R2
L'innovativité --- > Performance de la SC	0.701
R2 : Le carré de coefficient de corrélation	

Source : Sortie Smart PLS

Par ailleurs, les résultats du tableau 5 permettent de vérifier la significativité et l'importance des liens de causalité entre l'innovativité et la performance de la SC dans le but de valider les hypothèses de recherche.

Comme le montre le **tableau 4**, l'hypothèse H1 est confirmée. En effet, la valeur de test de Student est supérieure à 2 et le niveau de probabilité est significatif au risque de 5%. Ainsi, nous pouvons conclure que la performance dépend positivement de l'innovativité.

Tableau 4: Résultats de lien de causalité et validation de l'hypothèse de recherche

Lien causal	Coefficient standardisé	Valeur de t de Student	Significativité des liens	Validation des hypothèses
H1 : L'innovativité → Performance de la SC	0.48	25.6	0.000*	Confirmée
* : $p < 0,05$				

Source : Sortie Smart PLS

L'examen des résultats fait apparaître que l'innovativité influence la performance de la SC. En effet, le recours au bootstrapping, permet de vérifier la significativité, la nature et l'intensité de ce lien. La figure 2 ainsi que le tableau 4 présentent l'application de cette procédure d'analyse.

Figure 2: Schéma du modèle de recherche « Source : Sortie Smart PLS »



Conclusion

La présente recherche fait progresser la compréhension actuelle de l'innovativité, et le lien avec la performance pour les entreprises travaillant dans les SC des marchés automobile. Plus important encore, en s'appuyant sur la théorie de la contingence, cette étude propose que le choix de l'innovativité dépende du degré de la performance des SC dans lequel les entreprises opèrent. La recherche actuelle met également en évidence le rôle potentiel de l'innovativité sur la performance de la SC. Étant donné que la notion d'innovativité est contemporaine et que sa familiarité dans le contexte de la SC est relativement faible, les fabricants soucieux d'augmenter leur intégration et leur performance en matière de SC devraient se concentrer sur ce segment important (Neutzling et al., 2018 ; Rhee et al., 2010). Les résultats impliquent que l'innovativité encourage les entreprises à améliorer leur propre performance SC. De plus, la présence d'effets indirects suggère que l'innovativité est une approche basée sur l'action qui a besoin de pratiques de SC compatibles afin d'améliorer la performance.

ANNEXES

- Damanpour Fariboz, 1991, « Organizational innovation: A Meta-Analysis of Effects of Determinants and Moderators », The Academy of Management Journal Vol. 34, No. 3 (Sep., 1991), pp. 555-590 (36 pages).
- Minkyun Kim and Sangmi Chai, 2017, « The impact of supplier innovativeness, information sharing and strategic sourcing on improving supply chain agility: Global supply chain perspective », International Journal of Production Economics, 2017, vol. 187, issue C, 42-52.
- Ojha et al., 2016 ; Panayides et Lun, 2009 ; Soosay et al., 2008, « Supply chain organizational infrastructure for promoting entrepreneurial emphasis and innovativeness: The role of trust and learning », International Journal of Production Economics 179, [DOI:10.1016/j.ijpe.2016.06.011](https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2016.06.011)
- Mone A. Mone, William McKinley and Vincent L. Barker, III, 1998, « Organizational Decline and Innovation: A Contingency Framework », The Academy of Management Review, Vol. 23, No. 1 (Jan., 1998), pp. 115-132 (18 pages), <https://doi.org/10.2307/259102>
- Garcia et Calantone, 2002, « A critical look at technological innovation typology and innovativeness terminology: A literature review », Journal of Product Innovation Management 19(2):110-132 , [DOI:10.1016/S0737-6782\(01\)00132-1](https://doi.org/10.1016/S0737-6782(01)00132-1)
- Hult Robert F, Tomas M. Hult, (1998), « Innovation, Market Orientation, and Organizational Learning: An Integration and Empirical Examination », Journal of Marketing, Vol. 62, No. 3 (Jul., 1998), pp. 42-54 (13 pages)
- Panayides et Lun, 2009, « The Impact of Trust on Innovativeness and Supply Chain Performance », International Journal of Production Economics 122(1):35-46, [DOI:10.1016/j.ijpe.2008.12.025](https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2008.12.025)

- Calantone, 2002, « A critical look at technological innovation typology and innovativeness terminology: A literature review », Journal of Product Innovation Management 19(2):110-132, [DOI:10.1016/S0737-6782\(01\)00132-1](https://doi.org/10.1016/S0737-6782(01)00132-1)
- Harvey, 2000, « Modern analytical chemistry », Boston, McGraw-Hill, Massachusetts, 108
- Hee et al., 2010y, « Drivers of Innovativeness and Performance for Innovative SMEs in South Korea: Mediation of Learning Orientation », Technovation 30(1):65-75, [DOI:10.1016/j.technovation.2009.04.008](https://doi.org/10.1016/j.technovation.2009.04.008)
- Tidd et al., 2011, « Managing Innovation: Integrating Technological », Market And Organizational Change, ISBN: 978-1-118-53859-3
- Hult et al., 2004, «Innovativeness: Its Antecedents and Impact on Business Performance», Industrial Marketing Management 33(5):429-438, [DOI:10.1016/j.indmarman.2003.08.015](https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2003.08.015)
- Soosay et Hyland, 2008, « Supply Chain Collaboration: Capabilities for Continuous Innovation », Supply Chain Management 13(2), [DOI:10.1108/13598540810860994](https://doi.org/10.1108/13598540810860994)
- Škerlavaj et al., 2010, « Organizational learning culture, innovative culture and innovations in South Korean firms », Expert Systems with Applications 37(9):6390-6403, [DOI:10.1016/j.eswa.2010.02.080](https://doi.org/10.1016/j.eswa.2010.02.080)
- Soosay et Hyland, 2004, « Creativity and Innovation Management », Volume 13, Issue 1 p. 41-51, <https://doi.org/10.1111/j.1467-8691.2004.00292.x>
- Gunasekaran et al., 2004, « A Framework for Supply Chain Performance Measurement», International Journal of Production Economics 87(3):333-347, [DOI:10.1016/j.ijpe.2003.08.003](https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2003.08.003).

- Beamon, B. M., 1998, « Supply Chain Design and Analysis: Models and Methods », International Journal of Production Economics, 55, 281-294, [https://doi.org/10.1016/S0925-5273\(98\)00079-6](https://doi.org/10.1016/S0925-5273(98)00079-6)
- Seo, Bumsuk; Bogner, Christina; Poppenborg, Patrick; Martin, Emily; Hoffmeister, Mathias; Jun, Mansing; Koellner, Thomas; Reineking, Björn; Shope, Christopher L; Tenhunen, John (2014), « Per-field land use and land cover data set of the Haeen catchment », South Korea. PANGAEA, <https://doi.org/10.1594/PANGAEA.823677>
- Harvey, 2000 ; Loon et al., 2017, « Innovation or Imitation? Technological Dependency in the American Nonferrous Mining Industry », Technology and Culture 41(2):321-347, DOI:10.1353/tech.2000.0058
- Escrig-Tena et al., 2018, « The impact of hard and soft quality management and proactive behaviour in determining innovation performance », International Journal of Production Economics 200, DOI:10.1016/j.ijpe.2018.03.011
- Calantone et al., 2002, « Learning orientation, firm innovation capability, and firm performance », Industrial Marketing Management 31(6) :515-524, DOI:10.1016/S0019-8501(01)00203-6
- Golgeci et Ponomarov, 2013, « Does firm innovativeness enable effective responses to supply chain disruptions ? An empirical study », Supply Chain Management 18(6):604-617, DOI:10.1108/SCM-10-2012-0331
- Lin et al. (2008) et Seo et al. (2014), « The impact of innovativeness on supply chain performance : is supply chain integration a missing link? », Supply Chain Management 19(5/6):733-746, DOI:10.1108/SCM-02-2014-0058
- Maestrini et al., 2017, « Supply Chain Performance Measurement Systems: A Systematic Review and Research Agenda », International Journal of Production Economics 183, DOI:10.1016/j.ijpe.2016.11.005