

## واقع أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر

قراءة في ضوء مؤشر (LPI) خلال الفترة (2007 - 2022)

### *The Reality of Logistics Services Performance in the Algeria A Reading in The Light of (LPI) for The Period (2007 - 2022)*

علي عليوة مخبر اقتصاد المنظمات والتنمية المستدامة جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل -الجزائر- ali.alioua@univ-jijel.dz	مراد بوسعدية مخبر الاستراتيجيات والسياسات الاقتصادية جامعة المسيلة -الجزائر- mourad.boussadia@univ-msila.dz
---	--

تاريخ النشر: 2024/12/ 17

تاريخ القبول: 2024 /09/ 20

تاريخ الاستلام: 2024 /02/ 02

#### الملخص:

هدفت هذه الدراسة إلى تشخيص وتحليل واقع أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر خلال الفترة (2007 - 2022)، ولتحقيق هذا الغرض تم الاعتماد على مؤشر البنك الدولي الكلي لقياس أداء الخدمات اللوجستية (LPI) والمؤشرات الفرعية التي تندرج ضمنه (CUST, INFR, ITRN, LOGS, TIME, TRAC)؛ وخلصت نتائج الدراسة إلى أنه رغم تسجيل المؤشر الكلي (LPI) لتحسن نسبي ملحوظ طيلة فترة الدراسة، إلا أنه من خلال قراءة وتحليل المؤشرات الفرعية أثبتت أن جودة أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر لم ترق إلى المستوى المطلوب، وكانت تحت المتوسط العالمي، وهو ما يضع السلطات المعنية أمام تحديات كبيرة لبدل جهود إضافية لتجاوز معوقات الأداء وإيجاد الحلول المناسبة لتعزيز تنافسية الخدمات اللوجستية الجزائرية في الأسواق الدولية.

الكلمات المفتاحية: خدمات لوجستية، مؤشر قياس الأداء (LPI)؛ الجزائر.

تصنيف JEL: L80 ; C52

#### Abstract:

This study aimed to diagnose and analyze the reality of logistics services performance in Algeria during the period (2007-2022), and to achieve this purpose The World Bank Logistics Performance Index (LPI) and the sub-indices which falls within it (CUST, INFR, ITRN, LOGS, TIME, TRAC) were relied upon.

The study concluded that despite the noticeable relative improvement of the overall index (LPI) throughout the study period, the analysis of the sub-indices showed that the quality of performance of logistics services in Algeria did not reach the required level, and was below the global average, which puts the relevant authorities in front of great challenges require additional efforts to overcome performance obstacles and find appropriate solutions to enhance the competitiveness of Algerian logistics services in international markets.

**Keywords:** logistics services; logistics performance index; Algeria.

**JEL classification codes:** L80 ; C52

## مقدمة

شهدت الاقتصاديات الدولية في السنوات الأخيرة تزايداً كبيراً لأهمية قطاع الخدمات اللوجستية والذي أصبح جزءاً مهماً من النظام الاقتصادي للأعمال والنشاط الاقتصادي العالمي الرئيسي، حتى أصبحت اللوجستيات التجارية العمود الفقري لقطاع التجارة الخارجية من حيث تأثيرها على أدائه ونموه وتطوره.

لقد جاء ظهور صناعة الخدمات اللوجستية في سياق التحول من الأنشطة الصناعية إلى الأنشطة الخدمية، وقد دفع هذا التحول الهيئات والمنظمات الدولية إلى بناء مؤشرات تمكن الدول من قياس كفاءة أداء خدماتها اللوجستية ومقارنتها ببعضها البعض، ومعرفة الفرص والتحديات لتعزيز تنافسية خدماتها في مجال الأعمال اللوجستية العالمية.

أجبرت البيئة التنافسية إلى جانب طلبات العملاء على المنتجات والخدمات المخصصة الشركات على تقييم عملياتها اللوجستية وتحسينها وإعادة هندستها بشكل مستمر، حتى أصبح يُنظر إلى التطبيق الفعال للوجستيات كعامل مهم ومساعد للشركات التي تسعى إلى تحقيق التفوق التنافسي واختراق الأسواق الخارجية باعتبارها عصب الإنتاج والتوزيع وكذلك تدفق المعلومات.

يشكل القطاع اللوجستي في الجزائر دعامة اقتصادية مهمة؛ إذ أن وجود قطاع لوجستي تنافسي وفعال أمر حيوي لجميع الاقتصادات وهو عنصر أساسي في التجارة وفي صناعة الخدمات اللوجستية، ويأتي اهتمام الحكومة بهذا القطاع من خلال تنفيذها لعدد من مشاريع البنية الأساسية كالمطارات والموانئ والطرق وذلك استكمالاً للمنظومة اللوجستية، كما يُعدّ القطاع اللوجستي قطاعاً رائداً للاقتصاد الوطني، حتى يأخذ مكانه الاستراتيجي ليُشكل مورداً أساسياً في إيرادات الدولة، وخاصة بعد التذبذبات الكبيرة التي تحدث لأسعار النفط العالمية.

## الإشكالية:

بناء على ما تقدم حاولنا من خلال هذه الورقة البحثية الإجابة على الإشكالية الرئيسية التالية: ما هو واقع أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر خلال الفترة من 2007 إلى 2022 في ضوء مؤشر البنك الدولي لقياس أداء الخدمات اللوجستية (LPI) ؟

## أهمية الدراسة:

يستمدّ الموضوع أهميته من أهمية متغيّر الدراسة في حد ذاته والمتمثّل في الخدمات اللوجستية، والذي زادت أهميته وتنامي دوره في التجارة الخارجية خاصة في السنوات الأخيرة وأصبح أكبر مُعَبّر عن التدابير المُسيّرة للتجارة الدولية.

بالإضافة إلى ما تتمتع به الجزائر من مواقع لوجستية استراتيجية هامة تسمح لها بأن تُصبح مركزاً لوجستياً حيوياً فاعلاً، من خلال جهود وتوجهات الحكومة كمسعى للنهوض بهذا القطاع. أهداف الدراسة:

يهدف البحث إلى إبراز واقع الخدمات اللوجستية في الجزائر خلال الفترة (2007 - 2022) وتحليله من خلال الاعتماد على مؤشر البنك الدولي الكلي لقياس أداء الخدمات اللوجستية (LPI) والمؤشرات الفرعية التي تندرج ضمنه. منهج الدراسة:

اعتمادنا في دراستنا على المنهج الوصفي لوصف مختلف الجوانب النظرية المتعلقة بالخدمات اللوجستية، بالإضافة إلى المنهج التحليلي المناسب لعرض وكذا تحليل متغيرات الأداء اللوجستي في الجزائر خلال الفترة (2007 - 2022) بالاعتماد على أهم المؤشرات الصادرة عن مؤسسة البنك الدولي. هيكل الدراسة:

من أجل الإلمام بجميع جوانب البحث تم تقسيم الدراسة إلى المحاور التالية:

- I- اللوجستيات التجارية في الاقتصاد العالمي؛
  - II- مؤشر البنك الدولي لقياس أداء الخدمات اللوجستية (Logistics Performance Index) ؛
  - III- واقع أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر في ضوء مؤشر (LPI) خلال الفترة (2007-2022)؛
  - IV- معوقات الأداء والحلول المقترحة لتعزيز تنافسية الخدمات اللوجستية الجزائرية في الأسواق الدولية.
- I. اللوجستيات التجارية في الاقتصاد العالمي:

تعتبر اللوجستيات التجارية من المواضيع الحيوية في المجال الاقتصادي في الوقت الراهن باعتبار أن دورها أضحى عاملاً مهماً في تحقيق عملية التنمية الاقتصادية لأي دولة، بحكم أن الخدمات اللوجستية تساهم في تسهيل حركة التجارة الدولية وتحقيق ميزات تنافسية في الأسواق الدولية من خلال تقديم الخدمات ونقل المنتجات في الوقت والمكان المناسبين وبالشكل المرغوب.

#### 1. مفهوم وأهمية اللوجستيات التجارية:

اختلفت المفاهيم المتعلقة باللوجستيات التجارية بحيث لا يوجد مفهوم محدد لهذا المصطلح، وسوف نحاول في هذا العنصر التطرق لمختلف المفاهيم المتعلقة بـ"اللوجستيات التجارية" وكذا نشأتها وتطورها.

#### 1.1 مفهوم ونشأة الخدمات اللوجستية:

يوضع لا شك أن هناك الكثير وحتى يومنا هذا يعتقدون أن أصل كلمة "اللوجستيات" في العالم مرتبط بالمجال العسكري أو بالقوات المسلحة، وأن هذا المصطلح يستخدم لوصف جميع المهام المتعلقة

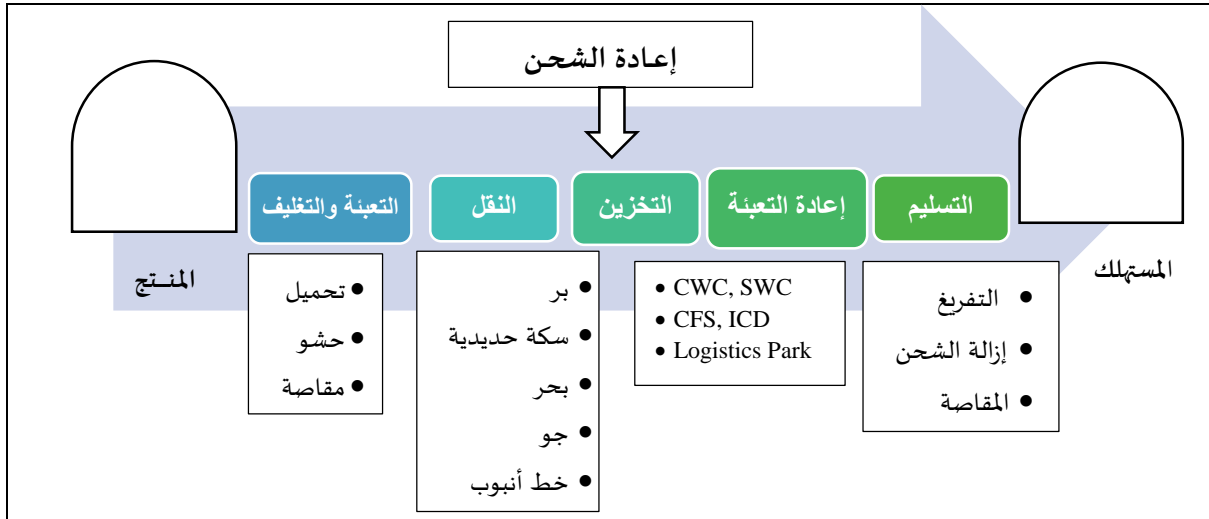
بدعم القوات العسكرية (Erkan, B, 2014, p. 1240)، من نقل وإمدادات لضمان وصول المؤن والذخائر في الوقت المناسب وبأفضل الطرق (همال فريدة، 2018، صفحة 297)، إلا أن أصل "الخدمات اللوجستية" تعود إلى الماضي بشكل أعمق بكثير، أين لعبت هذه الأخيرة دوراً أساسياً في التنمية العالمية منذ ما يقارب 5000 سنة، وتحديدًا منذ بناء الأهرامات في مصر القديمة حيث شكلت أنداك الحلول اللوجستية الجيدة الأساس للانتقال إلى مرحلة تاريخية جديدة بدخوله إلى المجال الاقتصادي، ومن أمثلة هذا التقدم اختراع حاوية البضائع البحرية وإنشاء أنظمة خدمة جديدة خلال القرن العشرين (DHL, 2008)؛

وخلال الحرب العالمية الثانية (1939-1945) عرفت الخدمات اللوجستية تطوراً ملحوظاً خاصة في المجال العسكري، بين القوات المسلحة للولايات المتحدة الأمريكية ونظرائها ضد الجيش الألماني، الأولى التي تمكنت من ضمان وتقديم الإمدادات في الوقت والمكان المناسبين، والثانية (القوات المسلحة الألمانية) التي تعرضت فيها مواقع الإمدادات لأضرار جسيمة، وهو ما أدى إلى ظهور العديد من التقنيات اللوجستية العسكرية التي لا تزال قيد الاستخدام وفي شكل أكثر تقدماً (Erkan, B, 2014, p. 1240)، وبعد ذلك دخلت اللوجستيات فعلياً إلى مجال الأعمال وإلى المجال الاقتصادي بعد النجاح الذي حققته عسكرياً، وتم تأسيس مفهوم جديد تحت مسمى "اقتصاديات اللوجستيات" (هبة الله محمد أحمد، 2021، صفحة 220).

أما فيما يتعلق بالمفاهيم والتعاريف التي قدمت للخدمات اللوجستية فقد تنوعت وتعددت تبعاً لتباين واختلاف آراء الباحثين، الاقتصاديين والمهتمين، أو تبعاً للزاوية التي ينظر منها لهذا المصطلح، وفيما يلي نورد أهم التعاريف المقدمة على إثر ذلك.

اللوغستيات بحكم تعريفها، هي نظام وظيفي يتكون من الجمع والتنسيق بين عمليات وسائل النقل المختلفة كشرط أساسي لضمان كفاءة تقديم الخدمة (Erkan, B, 2014, p. 1240)، والتي يقصد بها هنا القدرة على نقل البضائع بسرعة وبشكل موثوق وبتكلفة منخفضة (Hollweg, C., & Wong, M. H., 2009, p. 1) فالخدمات اللوجستية تعمل على توفير النوع المناسب من المنتج أو الخدمة في المكان المناسب وفي الوقت المناسب وفي الحالة المناسبة (Erkan, B, 2014, p. 1238)؛

ويعرفها (مجلس إدارة الخدمات اللوجستية، 1998) على أنها: "جزء من عملية سلسلة التوريد التي تخطط وتنفذ وتتحكم في تدفق وتخزين البضائع بكفاءة وفعالية، والمعلومات ذات الصلة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك من أجل تلبية متطلبات العملاء (Rafele, C, 2004, p. 280). وتتضمن سلسلة القيمة هنا خدمات النقل والتخزين والشحن وخدمات القيمة المضافة مثل التغليف ووضع العلامات (Arif, J., & Jawab, F, 2018, p. 89) من المنتج إلى المستهلك كما هو موضح في الشكل الموالي.



المصدر: Erkan, B. (2014). The importance and determinants of logistics performance of selected countries. *Journal of Emerging Issues in Economics, Finance and Banking*, 3(6), 1237-1254.

NSDC (2010) بتصرف. ص 1244.

كما برز أيضا الاهتمام بهذا النوع من الخدمات اللوجستية في ميدان إدارة الأعمال من طرف (James L. Heskett; 1973) الذي عرفها على أنها: "الإدارة المتسلسلة للعمليات المختلفة المتعلقة بمعالجة التدفقات وتحسين التكاليف في ظل القيود (محمد الأمين و عبد المجيد، 2022، صفحة 96)، أو هي: "عملية إدارة التدفق من مكان المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لعدد من المواد الخام، والمخزونات قيد المعالجة، ومخزونات السلع تامة الصنع." (Widayat, W; Subiyantoro, H; Sidik, M, 2022, p. 2)

وانطلاقا من التعاريف السابقة يمكن القول أن الخدمات اللوجستية هي كل الأنشطة الداعمة والمساندة لحركة السلع والبضائع المادية التي تتم عن طريق سلاسل الإمداد عبر وداخل الحدود من إنتاج، نقل، تخزين، توزيع وتسويق، لضمان وصول السلع والبضائع من المنتج إلى المستهلك في الوقت والمكان المناسبين وبجودة أداء عالية.

ومن جهة أخرى يطلق على المصادر الخارجية التي تقدم هذه الخدمات "مقدمي الخدمات اللوجستية"، حيث يعرف مقدم الخدمة اللوجستية على نطاق واسع على أنه مزود الخدمات اللوجستية الذي يؤدي كل أو جزء من الوظيفة اللوجستية للشركة العميلة (Coyle et al, 1996 ; Delfmann et al, 2003)، وهذا على الأقل من خلال إدارة وتشغيل وظائف النقل والتخزين، حيث يمكن لمقدم خدمة LSP أيضا تقديم خدمات أخرى مثل خدمات إدارة المواد (المخزون مثلا) (Lai, K. H, 2004, p. 385)، أو هي الشركات التي تقوم بالأنشطة اللوجستية للعميل إما بشكل كامل أو جزئي فقط (Delfmann et al, 2003 ; Lai, 2004) ويمكن أن تشمل هذه الوظائف الأنشطة التقليدية مثل النقل والتخزين والتعبئة وما إلى ذلك، أو الأنشطة الأخرى مثل تلك المتعلقة بالتخليص الجمركي وإعداد الفواتير بالإضافة إلى التتبع والتعقب؛

ويقسم آخرون الموارد اللوجستية إلى موارد ملموسة (مثل المعدات والمصانع والأساطيل والأجهزة)، وموارد غير ملموسة (مثل العمليات التنظيمية، المهارات، الخبرة والسمعة) والقدرات المطلوبة لإنشاء الموارد أو نشرها (Karia, N., & Wong, C. Y, 2013, p. 589) خاصة وأن العديد من الشركات أدركت الفوائد المحتملة المكتسبة من خلال نظام عالي الجودة للخدمات اللوجستية، والتي يتم توفيرها إما داخلياً أو خارجياً بواسطة شركة لوجستية تابعة لطرف ثالث (Gotzamani, K., Longinidis, P., & Vouzas, F, 2010, p. 438)

## 2.1 أهمية الخدمات اللوجستية في الاقتصاد العالمي:

شهدت الخدمات اللوجستية نمواً وتطوراً كبيراً في جميع الاقتصاديات العالمية بالموازاة مع نمو وعولمة الأسواق المحلية والدولية للسلع والخدمات (Arif, J., & Jawab, F, 2018, p. 89)، وكذا زيادة حدة المنافسة محلياً ودولياً وتشعب أسواق المنتجات، فكان لزاماً على الحكومات زيادة الاهتمام بقطاع الخدمات اللوجستية من أجل تخفيض التكلفة وتعزيز تنافسية خدماتها في الأسواق العالمية، وتكمن أهمية الخدمات اللوجستية في النقاط التالية:

- تتمتع الخدمات اللوجستية باعتبارها حافزاً للتنمية الاقتصادية بضراوة أكبر للأدوات النظرية والتطبيقية لتشكيل أنظمة لوجستية متكاملة، تغطي قطاعات أعمال محددة، بالإضافة إلى بلدان ومناطق بأكملها (Prokhorova, V. V., Kolomyts, O. N., Nenasheva, A. I., Sholukha, N. A., & Vashchenko, P. G, 2016, p. 32)

- تساهم الخدمات اللوجستية في مساعدة الشركات على تحقيق ميزة تنافسية؛
- يمكن أن تكون وسيلة لتطوير منتجات جديدة (Zacharia and Mentzer, 2007) بضمان التوجه نحو السوق وتحقيق أداء جيد، ونتائج مالية استثنائية؛
- تلبية حاجيات الزبائن الذين يتوقعون خدمات ذات جودة أعلى في أوقات تسليم أقصر (Krauth, E., Moonen, H., Popova, V., & Schut, M, 2005, June, p. 1)
- يؤثر الأداء اللوجستي بشكل كبير على حجم التجارة الثنائية، فهو يزيد من القدرة التنافسية ليس فقط للشركات، ولكن أيضاً للبلدان، التي تدرك بشكل متزايد أهمية الخدمات اللوجستية في التجارة العالمية (Göçer, A., Özpeynirci, Ö., & Semiz, M, 2022, p. 20)
- تعمل الأنشطة اللوجستية على تسريع النمو الاقتصادي ونمو الإنتاجية. تعد الخدمات اللوجستية الفعالة عاملاً مهماً في تحديد القدرة التنافسية لأي بلد ومصدر التوظيف (Erkan, B, 2014, p. 1238)؛

- تعد الخدمات اللوجستية مقياسًا مهمًا لتدفقات التجارة في سلسلة التوريد العالمية (Song, M. J., & Lee, H. Y., 2022, p. 1) لذا تصبح مهمة في تحسين الأداء العام لسلسلة التوريد (Forslund, H, 2010, p. 609)

- تدعم الخدمات اللوجستية حركة وتدفق العديد من المعاملات الاقتصادية، كونها نشاط مهم في تسهيل بيع جميع السلع والخدمات؛

- تعتبر الخدمات اللوجستية أحد النفقات الرئيسية للأعمال، وبالتالي تؤثر وتتأثر بالأنشطة الاقتصادية الأخرى؛

- لا تعمل الخدمات اللوجستية الفعالة على تقليل تكاليف النقل ووقت العبور فحسب، بل تقلل أيضًا من تكلفة الإنتاج، إذا كانت الخدمات اللوجستية غير فعالة، فمن المرجح أن تحتفظ الشركات بمخزونات أعلى في كل مرحلة من مراحل سلسلة الإنتاج، مما يتطلب رأس مال عامل إضافي (مستودعات أكبر لتخزين مخزونات أكبر (Erkan, B, 2014, p. 1248).

## 2. أهداف الخدمات اللوجستية:

تسعى المنظومة اللوجستية إلى تحقيق جملة من الأهداف الجوهرية والتي تتمثل أساسًا في (همال فريدة، 2018، صفحة 299):

❖ يرى (Byrne & Markham, 1991) الهدف من العملية اللوجستية هو دمج وتنظيم جميع الأنشطة المشاركة في الحصول على السلع وتحويلها وتوزيعها من المواد الخام إلى السلع تامة الصنع للعملاء من أجل تحقيق أهداف خدمة العملاء بطريقة فعالة من حيث التكلفة (Forslund, H, 2010, p. 609)؛

❖ تهدف الخدمات اللوجستية أيضًا إلى توصيل البضائع والمواد المختلفة بالكمية والمكان المناسبين وبأقل تكلفة إجمالية (Widayat, W; Subiyantoro, H; Sidik, M, 2022, p. 2)

❖ أقل مستوى ممكن من المخزون؛

❖ تحقيق الشراء التنافسي؛

❖ تقديم خدمات نقل ذات جودة عالية وسعر مناسب؛

❖ التجاوب السريع في الإنتاج حسب رغبة المستهلك؛

❖ إختيار المورد المناسب أي مصدر التوريد المناسب؛

❖ التوسع في الاعتماد على اقتصاديات الحجم القائمة على التكنولوجيا المتقدمة.

## 2. مستويات وأنواع الخدمات اللوجستية:

يمكن تقسيم العملية اللوجستية إلى أربعة مستويات (Arif, J., & Jawab, F, 2018, p. 88): المستوى

الأول: وهو مستوى تنفيذ الأنشطة الأساسية مثل خدمات إدارة النقل والتخزين، والخدمات الاستشارية



لسلسلة التوريد، والتي تشمل تصميم الشبكات، الخدمات اللوجستية للشحن ذات الصلة بما في ذلك القطاعات الفرعية لخدمات النقل البحري والممرات المائية الداخلية والجوية والسكك الحديدية والطرق.

المستوى الثاني: ويتعلق بأنشطة القيمة المضافة، بما في ذلك خدمات تجارة الجملة والتجزئة، وخدمات التشغيل، والخدمات العقارية، وخدمات الاستشارات الإدارية. (Hollweg, C., & Wong, M. H., 2009, p. 1).

المستوى الثالث: يشير هذا المستوى إلى مستوى التخطيط والرقابة، والأنشطة التي يمكن الاستعانة بمصادر خارجية لهذا المستوى هي إدارة عمليات النقل والتخزين. الأنشطة الفرعية لإدارة المخزون هي التنبؤ بالمبيعات ومراقبة المخزون والتحكم في الأحداث.

المستوى الرابع: يتوافق هذا المستوى مع أعلى مستوى من الأنشطة اللوجستية، وينتج عنه تصميم شبكات التوزيع، هذا هو مستوى التخطيط الاستراتيجي والتحكم الذي يتم من خلاله اتخاذ القرارات فيما يتعلق باختيار الناقل وموقعه وتحليل موقع وإدارة الشبكة اللوجستية.

إن المتتبع لتدفق المنتج بدءاً من شراء المواد الخام وحتى تصنيع المنتج النهائي وصولاً إلى العميل، يمكننا من الحصول على نظرة واسعة للعمليات اللوجستية، وفي هذا السياق يمكن التمييز بين عدة أنواع نوردتها في (Erkan, B, 2014, p. 1244) :

➤ **لوجستيات المشتريات (المواد الخام وقطع الغيار):** ويقصد بها هنا تدفق البضائع عندما يتم شراء المواد الخام والأجزاء اللازمة للتصنيع من الموردين، أي إدارة الإمدادات الخاصة بالحصول على التموين اللازم الذي يدخل في عمليات التصنيع التامة أو النصف مصنعة؛

➤ **لوجستيات الإنتاج:** ويتضمن جميع العمليات اللوجستية لتدفق البضائع من شراء المواد الخام وصولاً إلى تصنيع المنتج (إدارة الأجزاء، التوزيع داخل المصنع، إدارة المنتج والتعبئة الشحن إلى المستودع).

➤ **لوجستيات التوزيع:** والمقصود به هنا نقل البضائع بهدف ضمان التسليم المنتج إلى العميل السريع بفاعلية وسرعة في الوقت والمكان المناسبين وبالسعر والكمية المتفق عليهما؛

➤ **لوجستيات عكسية:** وتشير إلى عملية جمع واسترداد المنتجات والمواد المستخدمة من الزبائن والمستعملين لإعادة استخدامها أو تدويرها، وينبغي التمييز هنا بين لوجستيات المسترجعات وهي الأكثر شيوعاً بفضل التجارة الإلكترونية، ولوجستيات النفايات التي تتضمن إعادة تدوير النفايات ومعالجتها للاستفادة منها أو التخلص منها لتفادي الإضرار بالبيئة.



## II. مؤشر البنك الدولي لقياس أداء الخدمات اللوجستية (Logistics Performance Index)

يعد مؤشر البنك الدولي لقياس أداء الخدمات اللوجستية المعروف اختصاراً بـ (LPI)، والذي ينشره البنك الدولي مرة كل سنتين ابتداء من سنة 2007، من أهم المؤشرات العالمية التي تسمح بقياس وتقييم كفاءة أداء قطاع اللوجستيات في كل دول العالم، ومن خلاله تستطيع هذه الأخيرة معرفة واقع أداء خدماتها اللوجستية وتحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أدائها في الأسواق الدولية.

1. مفهوم وأهمية مؤشر أداء الخدمات اللوجستية:

يعد مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) التابع للبنك الدولي، والمعروف أيضاً باسم تقرير "الاتصال من أجل المنافسة" "Connecting to Compete"، أداة المقارنة الدولية الأكثر شمولاً لقياس مدى ملائمة البلدان لتسهيل التجارة والنقل. إذ أن فهم مكونات الأداء التجاري واللوجستي يمكن أن يساعد البلدان على تحسين كفاءتها في نقل البضائع وتحديد مجالات الضعف والقوة مقارنة بالمنافسين (ITF, 2015, p. 9) فهو إذن مؤشر يقيس كفاءة أداء قطاع اللوجستيات في كل دول العالم وبشكل دوري (مرة كل سنتين) بهدف تسليط الضوء على مدى تطور بيئة الأعمال التنافسية في هذه البلدان، حيث يتم إعداده استناداً على نتائج دراسة استقصائية عالمية لمحترفي الخدمات اللوجستية الدوليين حول ذلك البلد. حيث يتمتع كل من خبراء اللوجستيات المشاركين في نقل البضائع/البعثة الدولية بالمعرفة النظرية والتجريبية، بالإضافة إلى الخبرة الفعلية (Widayat, W; Subiyantoro, H; Sidik, M, 2022, p. 2)

وقد تم نشر هذا الأخير لأول مرة في عام 2007 وأدى إلى نقاش عالمي حول أهمية الخدمات اللوجستية في النمو الاقتصادي العالمي (Martí, L., Martín, J. C., & Puertas, R, 2017, p. 170)، ويعد مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، الذي نشره البنك الدولي، أداة قوية تستخدمها البلدان لقياس وتقييم أدائها في مجال الأعمال اللوجستية العالمية (Göçer, A., Özpeynirci, Ö., & Semiz, M, 2022, p. 20)، يتم نشر هذا المؤشر كل سنتين كأداة قياس تفاعلية تم إنشاؤها لمساعدة البلدان على تحديد أدائها فيما يتعلق بلوجستيات التجارة (Song, M. J., & Lee, H. Y., 2022, p. 1)، ويكتسي أهمية بالغة من حيث كونه:

- أداة قياس وتقييم مرجعية تهدف إلى مساعدة الدول في معرفة التحديات والفرص التي تواجهها في مجال لوجستيات التجارة وتحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أدائها في هذا المجال؛
- يمكن الدول من تحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية وتقديم الحلول والمشورات لمعالجتها (أعمر، قريد؛ سنا، خليل، 2022، صفحة 20)؛

- مقبول على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم (160 دولة شاركت في نسخة 2018). وهذا يساعد البلدان على فهم موقفها الحالي ووضع استراتيجيات وسياسات لتحسين أدائها في التجارة العالمية (Göçer, A., Özpeynirci, Ö., & Semiz, M, 2022, p. 20)؛

- يتيح مؤشر LPI لصانعي السياسات في الحكومة وقطاع الأعمال والمجتمع المدني تقييم الميزة التنافسية الناتجة عن الخدمات اللوجستية الجيدة بشكل أفضل (Mundial, B, 2014).

## 2. مكونات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية:

تدخل في تركيبة مؤشر أداء الخدمات اللوجستية (LPI) ستة مكونات أو مركبات أساسية هي (أعمر، قريد؛ سنار، خليل، 2022، الصفحات 18-19):

❖ **كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية:** وتشمل خدمات النقل البري، البحري والجوي، وكذا النقل بالسكك الحديدية، الموانئ والتخزين وإعادة الشحن والتوزيع، وكلاء الشحن والدوائر الجمركية ووكالات ضمان الجودة؛

❖ **كفاءة عملية التخليص الجمركي:** ويقصد به كفاءة التخليص الجمركي على الحدود من حيث الإجراءات الجمركية، معالجة البيانات عبر الأنترنت، السرعة والبساطة واختيار مكان التخليص النهائي والافراج عن البضائع واخضاعها للمعاينة، ويتقاطع في هذا العنصر ثلاث سلطات هي: الإدارات الجمركية، وكالات ضمان الجودة والالتزام بالمعايير، ووكالات الصحة والصحة النباتية؛

❖ **نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل:** وتشمل الموانئ والطرق والسكك الحديدية والمطارات ومرافق التخزين وإعادة الشحن وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛

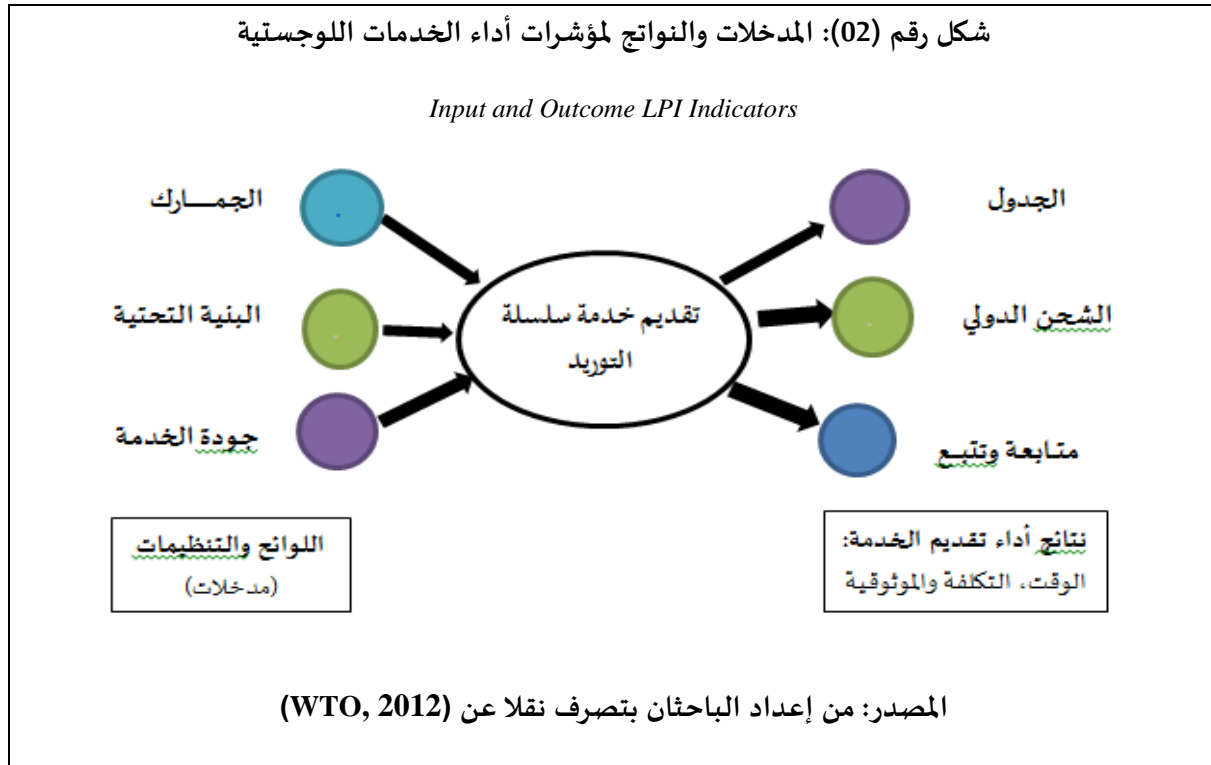
❖ **معدل تكرار وصول الشحنات إلى الشخص المرسل له وفقا للجدول الزمني المقرر أو المدة الزمنية المتوقعة:** وتشير إلى توقيت التخليص وسرعة وصول الشحنات إلى الموقع المقرر وفي الوقت المحدد، وكذا تواتر وصول الشحنات ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة والتأخير والمعاينة قبل الشحن وعند نقل البضائع من سفينة لأخرى.

❖ **سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.**

❖ **القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها:** ويقصد بها القدرة على تتبع مسار الشحنات وتعقبها والتأكد من وصولها؛

ويتم اختيار هذه المؤشرات الفرعية المشكلة له بالاعتماد على دراسات نظرية وتطبيقية، وعلى الخبرات المتراكمة لدى محترفي الخدمات اللوجستية، إذ تقسم هذه المؤشرات إلى صنفين اثنين، الأولى منها ترتبط بالسياسات الحكومية والتشريعات المنظمة للخدمات اللوجستية، والتي تمثل مدخلات لسلاسل القيمة أو سلاسل التوريد، وتتضمن كل من: التخليص الجمركي، البنية الأساسية والخدمات اللوجستية، بينما تتعلق المجموعة الثانية بأداء مخرجات سلاسل التوريد، وتتضمن كل من: سهولة وتنظيم الشحنات، تتبع وتعقب الشحنات، وأخيرا التزام الشحنات بمدتها الزمنية المحددة (بربري محمد،

2023، صفحة 5) كما هو موضح في الشكل الموالي. فال مؤشر الإجمالي أو المركب يتم الحصول عليه من خلال جمع المؤشرات الفرعية الستة.



### 3. طريقة قياس مؤشر أداء الخدمات اللوجستية:

يتم حساب المؤشر الإجمالي لأداء الخدمات اللوجستية (LPI) من خلال تحليل الأبعاد الستة المذكورة سابقا (المؤشرات الفرعية) بما في ذلك الواردات/الصادرات، والمهل الزمنية، وتكاليف سلسلة التوريد، والتخليص الجمركي، والنسبة المئوية للشحنات الخاضعة للتفتيش المادي. وإدراجها مشروط بالدراسات التجريبية والمقابلات المكثفة التي يتم إجراؤها مع متخصصين في الشحن الدولي (ITF, 2015, p. 12)، فمن المهم معرفة أن التقييمات في مؤشر (LPI) الدولي تأتي من مشاركين من خارج الدولة التي يتم تقييمها. وبالتالي، تعكس الإجابات "الملاءمة اللوجستية" للدولة كما يراها متخصصو الخدمات اللوجستية من الخارج. ومن المهم بنفس القدر أن نفهم أن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية يعتمد على تصور وكلاء الشحن للأداء على طول الأبعاد الستة العملية؛

ويتم الحصول على البيانات من خلال دراسات استقصائية يجريها البنك الدولي بالاشتراك مع مؤسسات أكاديمية دولية وشركات تابعة للقطاع الخاص وأفراد آخرين مشاركون في الخدمات اللوجستية الدولية، وقد غطت جولة الاستقصاء التي تمت عام 2009 أكثر من 5000 آلاف تقييم قطري من خلال حوالي 1000 وكيل دولي للشحن، ويقيم المجيبون ثمانية أسواق من خلال ستة أبعاد أساسية، وتتراوح قيمة هذا المؤشر بين 1 (الأسوأ) و 5 (الأفضل)، ويتم إختيار الأسواق استنادا إلى أكثر أسواق التصدير

والاستيراد أهمية بالنسبة لبلد المجيبين، والإختيار العشوائي للبلدان غير الساحلية والبلدان المجاورة لها التي تربطها بالأسواق الدولية (قاعدة بيانات البنك الدولي، 2023).

ورغم أهمية هذا المؤشر في قياس جودة الأداء اللوجستي، إلا أنه تعرض لمجموعة من الانتقادات بسبب منهجيته إعداداته والقائمة على جمع الإجابات من خلال الاستبيانات الموجهة لمشغلي ومتعهدي الخدمات اللوجستية، والتي يمكن أن تكون متحيزة، فتحرم دول من الترتيب والقيمة التي تستحقها رغم امتلاكها لأنظمة لوجستية قد تكون الأفضل مقارنة بدول أخرى من الناحية الكمية أو الإحصائية، ولعل أهم أوجه قصور هذا المؤشر نبرزها في النقاط التالية:

✓ مؤشر (LPI) هو عبارة عن مسح، وعلى هذا النحو تخضع المنهجية لخطأ في أخذ العينات وتحيز التثبيت (وهو عملية بناء الحكم على نقطة مرجعية مألوفة). قد تؤدي المقارنة المرجعية للبلدان في مجموعتها المرجعية الجغرافية أو الاقتصادية إلى خلق تصور للأداء الأدنى أو المتفوق - فقد يُنظر إلى دولة في مجموعة إرساء ناجحة على أنها تؤدي أداءً أسوأ من دولة أخرى ذات أداء مماثل، فقط بسبب مجموعاتها المرجعية المختلفة. تخلق القيود البيئية والجغرافية مصدرًا محتملاً ثانيًا للتحيز؛

✓ يعكس مؤشر (LPI) وجهة نظر القطاع الخاص العالمي حول كيفية ارتباط البلدان عالميًا من خلال بواباتها التجارية الرئيسية. لذلك، قد لا يستوعب بشكل كامل التغييرات على مستوى الدولة. على سبيل المثال، قد تعكس النتيجة المنخفضة لمؤشر أداء الخدمات مشاكل الوصول خارج البلاد بالنسبة للبلدان غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة. (ITF, 2015, p. 12) (Arvis, et al., 2012)؛

✓ تستند هذه المؤشرات إلى تعريفات ومقاييس على مستوى الدولة، (Bensassi, S., Márquez-Ramos, L., Martínez-Zarzoso, I., & Suárez-Burguet, C, 2015, p. 50) وهذا يعني الاعتماد بشكل كامل على آراء الخبراء والمبشرين وليس على حقائق، إذ يمكن تغيير تقييم البلد تبعاً لتغير الأشخاص المجيبين.

✓ يمكن أن يؤدي استياء متعاملين محددين إلى تدني تقييم البلد؛  
✓ لا يتم مناقشة النتائج مع البلد المعني، ولا وجود لأي طريقة للإعتراض على نتائج التقييم (أعمر، قريد؛ سنا، خليل، 2022، صفحة 21)؛

✓ ومع ذلك، لا ينبغي المبالغة في التأكيد على نتائج مؤشر أداء الدولة - فلا ينبغي تفسير الترتيب أو النتيجة الفعلية للدولة بمعزل عن غيرها، بل يجب بدلاً من ذلك تفسير ما إذا كانت من بين الأفضل أو الأسوأ أداء. (Mundial, B, 2014).

### III. واقع أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر في ضوء مؤشر (LPI) الفترة (2007-2022)

لتحليل وتشخيص واقع أداء الخدمات اللوجستية والشحن الدولي وسلاسل الإمداد واستدامة الخدمات في الجزائر خلال الفترة (2007-2022)، خاصة ونحن نعلم أهمية وتأثير اللوجستيات التجارية

على أداء الاقتصاد ونموه وتطوره، وأن عدم كفاءة الخدمات اللوجستية سوف تؤدي حتما إلى زيادة تكلفة الأنشطة وتقليص إمكانية التكامل مع سلاسل القيمة العالمية، مما ينعكس سلبا على تنافسية خدماتها في الأسواق العالمية، لذا نحاول قراءة لواقع أداء الجزائر في تقارير البنك الدولي للأداء اللوجستي الصادرة تحت عنوان "Connecting to Compete"

## 1. تحليل واقع أداء الخدمات اللوجستية في المؤشر العام أو المركب (LPI):

يعبر المؤشر الكلي أو المركب LPI عن مدى كفاءة الخدمات اللوجستية في الجزائر، وفيما يلي جدول يوضح تطور قيمة هذا المؤشر في الجزائر وترتيبها العالمي خلال الفترة (2007-2022).

جدول (01): تطور أداء الخدمات اللوجستية للجزائر في المؤشر العام (LPI) للفترة (2007-2022)

السنوات	قيمة المؤشر	المتوسط العالمي	أعلى قيمة عالميا	الترتيب العالمي
2007	2.06	2.74	4.19	140
2010	2.36	2.87	4.16	130
2012	2.41	2.87	4.19	125
2014	2.65	2.89	4.17	96
2016	2.77	2.88	4.27	75
2018	2.45	2.87	4.20	117
2022	2.50	3.00	4.30	97

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

نلاحظ من الجدول رقم (1) أعلاه أن:

مؤشر (LPI) في الجزائر خلال هذه الفترة عرف نموا وتطورا ملحوظا مسجلا أعلى قيمة له سنة 2022 قدرت بـ 2.50 من 5، وهذا ما انعكس فعلا على ترتيبها العالمي الذي كان 140 سنة 2007 وأصبح ترتيبها 97 عالميا من أصل 160 دولة. لكن الملاحظ كذلك أن كل القيم التي سجلتها الجزائر خلال هذه الفترة كانت تحت المتوسط العالمي، وبعبارة أخرى عن أعلى قيمة مسجلة عالميا والتي قدرت سنة 2022 بـ 4.30 من 5.

## 2. تحليل واقع أداء الخدمات اللوجستية في المؤشرات الفرعية (CUST, INFR, ITRN, LOGS, TIME, TRAC):

لمعرفة وتشخيص مواطن الضعف أو القوة في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للجزائر، سوف نحاول قراءة وتحليل المؤشرات الفرعية المشكلة له كل على حدى، خلال نفس الفترة الزمنية السابقة.

### 1.2 كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية:

يعد مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية (LOGS) واحدا من المؤشرات الفرعية الستة التي تدخل في تركيبة المؤشر الكلي، ويقيس مدى كفاءة خدمات النقل البري، البحري والجوي، وكذا النقل

بالسكك الحديدية، الموانئ والتخزين وإعادة الشحن، وفيما يلي جدول يوضح القيم التي سجلتها الجزائر في هذا المؤشر خلال الفترة (2007-2022).

جدول رقم (02): مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية للجزائر خلال الفترة (2007-2022)

2022	2018	2016	2014	2012	2010	2007	LOGS
2.20	2.39	2.91	2.54	2.13	2.24	1.92	قيمة المؤشر
3.03	2.82	2.82	2.85	2.82	2.76	2.71	المتوسط العالمي
127	113	59	102	145	129	139	الترتيب العالمي

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

نلاحظ من الجدول رقم (02) أعلاه أن:

مؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية LOGS في الجزائر عرف تباين في نموه خلال الفترة (2007-2022)، حيث سجل معدلات نمو إيجابية في فترات ومعدلات سلبية في فترات أخرى، مسجلا بذلك أقل قيمة له سنة 2007 قدرت ب 1.92، بينما أعلى قيمة سجلها هذا المؤشر كانت سنة 2016 والتي قدرت ب 2.91، وهو ما يلاحظ فعلا من خلال تذبذب ترتيبها العالمي الذي بلغ أسوأ قيمة له سنة 2012 باحتلال الجزائر للمرتبة 145 عالميا، وأحسن ترتيب لها كان سنة 2016 عندما احتلت المرتبة 59 عالميا، لتتراجع إلى المرتبة 127 عالميا سنة 2022. من جهة أخرى نلاحظ أن كل القيم التي سجلها هذا المؤشر في الجزائر خلال نفس الفترة كلها تحت المتوسط العالمي، باستثناء سنتي 2007 و2016 التي كانت فوق المتوسط العالمي.

## 2.2 سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية:

يوضح الجدول الموالي واقع الجزائر في مؤشر سهولة ترتيب الشحنات ITRN خلال الفترة (2007-2022).

جدول رقم (03): مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية خلال الفترة (2007-2022)

2022	2018	2016	2014	2012	2010	2007	ITRN
3.00	2.39	2.80	2.54	2.68	2.70	2.00	قيمة المؤشر
2.93	2.83	2.87	2.86	2.83	2.85	2.72	المتوسط العالمي
57	122	77	117	89	98	139	الترتيب العالمي

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

نلاحظ من الجدول رقم (03) أعلاه أن:

مؤشر سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية (ITRN) في الجزائر حقق تذبذبا في قيمته من سنة لأخرى خلال الفترة (2007-2022)، وتراوح قيمته بين 2 (أقل قيمة) و3 (أعلى قيمة) خلال نفس

الفترة، مسجلا أعلى قيمة له سنة 2022 قدرت ب 3 من 5 وأحسن ترتيب عالمي سجله عند نفس السنة 57 عالميا بعدما كانت الجزائر تحتل المرتبة 139 عالميا سنة 2007، وهي السنة الوحيدة التي سجل فيها هذا المؤشر قيمة تفوق المتوسط العالمي الذي قدر عند هذه السنة ب 2.93.

3.2 معدل تكرار وصول الشحنات إلى الشخص المرسل له وفقا للجدول الزمني المقرر أو المدة الزمنية المتوقعة

ويشير هذا المؤشر كما سبق أن أشرنا إلى توقيت التخليص وسرعة وصول الشحنات إلى الموقع المقرر وفي الوقت المحدد، وكذا تواتر وصول الشحنات ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة، والجدول الموالي يوضح تطور أداء هذا المؤشر في الجزائر خلال الفترة (2007-2022)

جدول رقم (04): معدل تكرار وصول الشحنات إلى الشخص المرسل له وفقا للجدول الزمني المقرر

2022	2018	2016	2014	2012	2010	2007	TIME
2.60	2.76	3.08	3.04	2.85	2.81	2.82	قيمة المؤشر
3.24	3.24	3.27	3.25	3.26	3.41	3.17	المتوسط العالمي
117	124	91	94	116	136	103	الترتيب العالمي

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

نلاحظ من الجدول رقم (04) أعلاه:

يمكن القول أن مؤشر معدل وصول الشحنات إلى الشخص المرسل له وفقا للجدول الزمني المقرر (TIME) قد عرف نمو وتطور ملحوظ خلال الفترة (2007-2016)، أين سجل أعلى قيمة له في نهاية هذه الفترة قدرت ب 3.08، لكنه تراجع خلال سنتي 2018 و2022، التي سجل بهما 2.76 و2.60 على الترتيب، وهو ما يؤكد تقدم الجزائر في الترتيب العالمي حيث أحتلت المرتبة 91 عالميا سنة 2016، لتراجع خلال السنتين الموليتين 2018 و2022 إلى المرتبة 124 و117 عالميا. والملاحظ كذلك أن كل القيم التي سجلها هذا المؤشر خلال الفترة السالفة الذكر تقع تحت المتوسط العالمي.

#### 4.2 نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل:

ويشمل هذا المؤشر (INFR) الموانئ والطرق والسكك الحديدية والمطارات ومرافق التخزين وإعادة الشحن وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والجدول الموالي يوضح تطور أداء مؤشر التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل في الجزائر خلال الفترة (2007-2022).

جدول رقم (05): مؤشر نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل للجزائر الفترة (2007-2022)

2022	2018	2016	2014	2012	2010	2007	INFR
2.10	2.42	2.58	2.54	2.02	2.06	1.83	قيمة المؤشر
2.92	2.72	2.75	2.77	2.77	2.64	2.58	المتوسط العالمي
126	96	80	87	139	122	139	الترتيب العالمي

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.



نلاحظ من الجدول رقم (05) أعلاه أن:

مؤشر نوعية التجارة والبنية التحتية المتعلقة بالنقل للجزائر خلال الفترة (2007-2022) حقق تذبذباً في قيمته على غرار باقي المؤشرات الأخرى حيث سجل أدنى قيمة له سنة 2007 قدرت ب 1.83 وأعلى قيمة له سجلت سنة 2018 قدرت ب 2.58، وهذا ما أكدته تقدم الجزائر في الترتيب العالمي من المرتبة 139 عالمياً سنة 2007 إلى المرتبة 80 عالمياً سنة 2016، لكن شهد هذا المؤشر تراجعاً في قيمته بعد سنة 2016 ليبلغ سنة 2022 قيمة 2.10 لتتراجع بذلك الجزائر إلى المرتبة 126 عالمياً عند نفس السنة. والملاحظ على هذا المؤشر كذلك أن كل القيم التي سجلتها الجزائر كانت تحت المتوسط العالمي. 5.2 القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها:

ويشير هذا المؤشر (Trac) إلى القدرة على تتبع مسار الشحنات وتعقبها والتأكد من وصولها، وفيما يلي جدول يبرز تطور أداء هذا المؤشر في الجزائر خلال الفترة (2007-2022):

جدول رقم (06): مؤشر القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها الفترة (2007-2022)

2022	2018	2016	2014	2012	2010	2007	Trac
2.50	2.60	2.86	2.54	2.46	2.26	2.27	قيمة المؤشر
3.05	2.90	2.86	2.90	2.88	2.92	2.73	المتوسط العالمي
98	103	72	109	114	138	108	الترتيب العالمي

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

نلاحظ من الجدول رقم (06) أعلاه أن:

مؤشر القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها (Trac) سجل نمواً وتطوراً ملحوظاً خلال الفترة (2007-2016)، مسجلاً أعلى قيمة له سنة 2016 قدرت ب 2.86 وأحسن ترتيب عالمي عند نفس السنة المرتبة 72 عالمياً، لكن عرف هذا المؤشر تراجعاً في قيمته بعد سنة 2016، ليبلغ سنة 2022 قيمة 2.5 لتتراجع بذلك الجزائر إلى المرتبة 98 عالمياً. والملاحظ أن كل القيم المسجلة كانت تحت المتوسط العالمي باستثناء سنة 2016 التي تساوت فيها قيمة المؤشر مع المتوسط العالمي (2.86).

## 6.2 كفاءة عملية التخليص الجمركي

ويشير هذا المؤشر إلى كفاءة التخليص الجمركي على الحدود من حيث الإجراءات الجمركية، معالجة البيانات عبر الأنترنت، السرعة والبساطة واختيار مكان التخليص النهائي والافراج عن البضائع واخضاعها للمعاينة.

جدول رقم (07): مؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي للجزائر خلال الفترة (2007-2022)

2022	2018	2016	2014	2012	2010	2007	CUST
2.30	2.13	2.37	2.71	2.26	1.97	1.60	قيمة المؤشر
2.80	2.67	2.71	2.73	2.66	2.59	2.56	المتوسط العالمي
101	138	108	66	117	141	148	الترتيب العالمي

المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على التقارير السنوية للبنك الدولي للأداء اللوجستي.

نلاحظ من الجدول رقم (07) أعلاه أن:

مؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركي (CUST) في الجزائر سجل تطوراً ملحوظاً إلى غاية سنة 2014 التي سجل بها أعلى قيمة وأحسن ترتيب عالمي (2.71 المرتبة 66 عالمياً)، ليتراجع بعدها قيمة المؤشر خلال سنتي 2014 و2016 التي سجل بهما المؤشر 2.37 و2.13 على الترتيب، ليرتفع بعد سنة 2018 ويبلغ قيمة 2.30 سنة 2022، وتراجع بذلك ترتيب الجزائر من المرتبة 66 سنة 2014 إلى المرتبة 101 سنة 2022. والملاحظ كذلك أن كل القيم المسجلة كانت تحت المتوسط العالمي.

#### IV. معوقات الأداء والحلول المقترحة لتعزيز تنافسية الخدمات اللوجستية الجزائرية في الأسواق الدولية:

انطلاقاً من المعطيات السابقة (الجدول من 1 إلى 7) نحاول تحليل وتشخيص واقع أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر خلال الفترة (2007 - 2022)، وهذا لمعرفة مكان الضعف والخلل في المنظومة اللوجستية الجزائرية، ومن ثم محاولة اقتراح بعض الحلول التي من شأنها تحسين نوعية وكفاءة الخدمات اللوجستية الجزائرية لتعزيز تنافسيتها في الأسواق الدولية.

##### 1. تحليل وتشخيص أداء المؤشر العام (LPI):

على الرغم من أن المؤشر الكلي (LPI) قد عرف تطور نسبي في الأداء (من 2.06 إلى 2.50، ومن المرتبة 140 إلى المرتبة 97 عالمياً) طيلة فترة الدراسة، إلا أن هذا التطور كان ضعيف ولم يرق للمستوى المأمول في مدة تجاوزت 15 سنة، بل كانت كل القيم التي حققها تحت مستوى المتوسط العالمي، وهو ما أدى فعلاً إلى زيادة تكلفة الأنشطة، تقليص إمكانية التكامل مع سلاسل القيمة العالمية، وضعف تنافسية الخدمات اللوجستية في الأسواق الدولية، وفيما يلي نفسر الأسباب المجملّة لضعف أداء المؤشر العام (LPI):

❖ تعاني الجزائر من ارتفاع التكاليف في العديد من العمليات اللوجستية مما يؤدي إلى تأخير تسليم الشحنات وتأخير وصولها إلى الوجهة المحددة. وفي هذا الصدد يؤكد رئيس الشركة الناشئة "Opticharge" أن معدل التكلفة اللوجستية يقدر ب 35% من السعر النهائي للمنتوج، بينما المعدل العالمي يقدر ب 15% وتصل في بعض الدول المتقدمة إلى 5%؛

❖ ضعف التخطيط الاستراتيجي في السلسلة اللوجستية وعدم تحقيق التوازن بين العرض والطلب؛

❖ ضعف البنية التحتية (الموانئ والطرق والسكك الحديدية)؛

❖ ضعف الاستثمارات الموجهة لتطوير المنظومة اللوجستية؛

❖ نقص المهارات والكفاءات البشرية المؤهلة المدربة؛

- ❖ كثرة اللوائح والتنظيمات (الإجراءات والقيود التنظيمية، والإجراءات الجمركية في الحدود)
- السياسات الحكومية المعقدة (التعقيدات الإدارية في سير العملية اللوجستية)؛
- ❖ ضعف السلسلة اللوجستية (مشاكل النقل والتوزيع عبر المناطق المختلفة)؛
- ❖ ضعف الوسائل التكنولوجية المعتمدة في تسيير المنظومة اللوجستية (تأخير المعالجة والتسليم)؛
- ❖ ضعف قدرات التتبع والتعقب.

## 2. تحليل وتشخيص أداء المؤشرات الفرعية:

ويمكن تفسير أسباب ضعف أداء المؤشرات الفرعية في النقاط التالية:

- ❖ ضعف خدمات النقل البري، البحري والجوي، وكذا النقل بالسكك الحديدية، بالإضافة إلى مشاكل اكتظاظ الموانئ بالسلع في الكثير من الأحيان؛
- ❖ بخصوص الشحن الدولي فالجزائر من الدول التي تعاني من صعوبات كبيرة في ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية بسبب ارتفاع تكاليف التصدير والاستيراد سواء في الموانئ أو المطارات؛
- ❖ التذبذبات الكبيرة المسجل في مؤشر التوقيت بسبب التأخر وعدم تسليم أو استلام البضائع المصدرة أو المستوردة في الوقت المتفق عليه، أو المدة الزمنية المتوقعة، والذي قد يصل أحيانا إلى أسابيع أو أشهر.
- ❖ ضعف القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها بسبب ضعف الوسائل الإعلام والاتصال المستخدمة في هذا المجال؛

- ❖ الضعف الكبير في كفاءة عملية التخليص الجمركي بسبب الإجراءات الجمركية المعقدة، وضعف معالجة البيانات عبر الأنترنت، بالإضافة إلى بطء إجراءات الإفراج عن البضائع؛

## 3. الحلول المقترحة لتعزيز تنافسية الخدمات اللوجستية الجزائرية في الأسواق الدولية:

- ينبغي على السلطات الجزائرية أن تسعى لتجاوز معوقات الأداء وتستهدف إجراءات تحسين نوعية وكفاءة خدماتها ومنظومتها اللوجستية لتعزيز تنافسيتها في الأسواق الدولية من خلال:
- ❖ ضرورة تطوير البنية التحتية اللوجستية في الجزائر (داخليا وخارجيا) خاصة فيما يتعلق المطارات والسكك الحديدية والموانئ ومعابر الحدود وزيادة طاقتها الاستيعابية؛
- ❖ بدل جهود إضافية في إصلاح الإدارة العامة من خلال تعميم عملية رقمنة المؤسسات والقطاعات مما يخفف من عبء المستندات والوثائق الإدارية للمصدرين والمستوردين؛
- ❖ إصلاح الإدارة الجمركية باعتبارها فاعل مهم في التجارة الخارجية وأداة وصل بين المصدر والمستورد؛
- ❖ إعادة ضبط السياسات المتعلقة بالتعريفات الجمركية والتأمينات والنقل وخدمات ما بعد البيع؛
- ❖ فتح المجال أمام الخواص وتخفيف احتكار الدولة لتسيير الموانئ؛

- ❖ التشجيع على ضرورة تنويع الاقتصاد الوطني وخلق اقتصاد تنافسي خارج قطاع المحروقات؛
- ❖ زيادة الاهتمام بالعنصر البشري وتكوينه وتأهيله كعامل رئيسي في تحسين الخدمات اللوجستية؛

## V. الخاتمة

حاولنا من خلال هذا البحث تشخيص واقع أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر خلال الفترة (2007 - 2022) وتحليلها بالاعتماد على مؤشر البنك الدولي الكلي لقياس أداء الخدمات اللوجستية (LPI) والمؤشرات الفرعية المكونة له (CUST, INFR, ITRN, LOGS, TIME, TRAC). وقد توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى تسجيل تحسن نسبي للمؤشر العام (المركب) (LPI) الذي يعبر عن مدى كفاءة الخدمات اللوجستية في الجزائر طيلة فترة الدراسة، غير أن هذا التحسن استغرق فترة كبيرة جداً وهو ما يُدخل الشكوك فيما يتعلق بمستقبل الجزائر في إمكانية مسايرة التطورات الاقتصادية والتجارية الحاصلة من جهة، وإمكانية أن تتبوأ الجزائر مراتب متقدمة في مؤشرات الأداء اللوجستي مما يؤهلها لأن تصبح محوراً لوجستياً هاماً بحكم موقعها الاستراتيجي في منطقة البحر الأبيض المتوسط ومزاياها الاقتصادية والطبيعية الكبيرة.

وبالرجوع إلى المؤشرات الفرعية فقد لاحظنا الضعف الكبير في المركبات الأساسية لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2007 - 2022) وهذا ما يعكسه بالدرجة الأولى ضعف كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية المقدمة في مجالات النقل البري، البحري والجوي، وكذا النقل بالسكك الحديدية، الموانئ والتخزين وإعادة الشحن، بالإضافة إلى ضعف الآليات المستخدمة في تتبع مسار الشحنات وتعقبها والتأكد من وصولها فضلاً عن تعقد الإجراءات الجمركية.

إن جملة العوامل سالفة الذكر وأخرى ساهمت في تدني مستوى أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر خلال السنوات القليلة الماضية، ما يحتم على السلطات المعنية بذل جهود إضافية من أجل تصحيح المسار الخاص بأداء قطاع الخدمات اللوجستية كآلية لدفع وتعزيز تنافسية المؤسسات الاقتصادية في الأسواق الدولية ومنفذ رئيسي للاندماج في سلاسل القيمة العالمية.

## VI. المراجع

- ❖ Arif, J., & Jawab, F. (2018). Outsourcing of logistics' activities: Impact analysis on logistics service performance. In IEEE (Ed.), *International Colloquium on Logistics and Supply Chain Management (LOGISTIQUA)*, (pp. 88-92). Tangie-Morocco. doi:https://doi.org/10.1109/LOGISTIQUA44050.2018
- ❖ Bensassi, S., Márquez-Ramos, L., Martínez-Zarzoso, I., & Suárez-Burguet, C. (2015). Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation research part A: policy and practice*, 72, 47-61.
- ❖ Erkan, B. (2014). The importance and determinants of logistics performance of selected countries. *Journal of Emerging Issues in Economics, Finance and Banking*, 3((6)), 1237-1254.

❖ Forslund, H. (2010). The role of logistics service providers in supply chain performance management. *The 22nd International NOFOMA conference: Logistics Research Network*. Kolding, Danmark.

❖ Göçer, A., Özpeynirci, Ö., & Semiz, M. (2022). Logistics performance index-driven policy development: An application to Turkey. *Transport policy*, 124, 20-32.

❖ Gotzamani, K., Longinidis, P., & Vouzas, F. (2010). The logistics services outsourcing dilemma: quality management and financial performance perspectives. *Supply Chain Management: An International Journal*, 15((6)), 438-453.

❖ Hollweg, C., & Wong, M. H. (2009). Measuring regulatory restrictions in logistics services. 14, 1-37. ERIA Discussion Paper Series.

❖ ITF. (2015). Drivers of Logistics Performance: A Case Study of Turkey. In P. OECD Publishing (Ed.), *International Transport Forum Policy Papers*, (pp. 1-54). Retrieved from <https://doi.org/10.1787/5jlwvzd3pks2-en>

❖ Karia, N., & Wong, C. Y. (2013). The impact of logistics resources on the performance of Malaysian logistics service providers. *Production Planning & Control*, 24((7)), 589-606. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1080/09537287.2012.659871>

❖ Krauth, E., Moonen, H., Popova, V., & Schut, M. ((2005, June)). Performance indicators in logistics service provision and warehouse management—a literature review and framework. *Operations and Global Competitiveness (Euroma international conference)* (pp. 99-22). Budapest, Hungary : Corvinus University of Budapest.

❖ Lai, K. H. (2004). Service capability and performance of logistics service providers. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 40((5)), 385-399. doi:doi:10.1016/j.tre.2004.01.002

❖ Martí, L., Martín, J. C., & Puertas, R. (2017). A DEA-logistics performance index. *Journal of applied economics*, 20((1)), 169-192.

❖ Mundial, B. (2014). *Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, DC: Banco Mundial.

❖ Prokhorova, V. V., Kolomyts, O. N., Nenasheva, A. I., Sholukha, N. A., & Vashchenko, P. G. (2016). Logistics management as a tool to achieve competitive advantages of the enterprise trade. *International Review of Management and Marketing*, 6((6)), 32-37.

❖ Rafele, C. (2004). Logistic service measurement: a reference framework. *Journal of manufacturing technology management*, 15((03)), 280-290.

❖ Song, M. J., & Lee, H. Y. (2022). The relationship between international trade and logistics performance: A focus on the South Korean industrial sector. *Research in Transportation Business & Management*, 44.

❖ Widayat, W; Subiyantoro, H; Sidik, M. (2022). Influence of Logistic Performance on Global Competitiveness. *Proceedings of the First Multidiscipline International Conference*. Jakarta, Indonesia: EAI. Retrieved from: <http://dx.doi.org/10.4108/eai.30-10-2021.2315843>

❖ أممر، قريد؛ سنا، خليل. (2022). تقييم أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي. *مجلة الاقتصاديات المالية البنكية وإدارة الأعمال*, 11 ((1)), 10-28.

❖ خلاط كيحل محمد الأمين، وتيماوي عبد المجيد. (2022). أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة (2010-2018). *مجلة الابتكار والتسويق*, 9 ((1)), 91-114.

❖ قاعدة بيانات البنك الدولي. (2023). مؤشر أداء الخدمات اللوجستية. تم الاسترداد من: <https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ>

❖ هبة الله محمد أحمد. (2021). أثر الأداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول النامية. *المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية*, 35 ((1)), 215-240.

❖ همال فريدة. (2018). دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر. *مجلة الحقوق والعلوم الانسانية - العدد الإقتصادي*, عدد خاص، 295-316.