

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

د. همال فريدة

كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير - جامعة الجزائر 3-

ملخص: جاءت هذه الورقة البحثية لمحاولة تشخيص ضعف الأداء اللوجستي في الجزائر الذي يحول دون تأدية السلسلة اللوجستية دورها المنوط بها في التجارة الدولية في الجزائر، وذلك عن طريق تحليل مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر في الفترة الممتدة من 2007 إلى 2018 ومقارنته بمؤشر أداء كل من تونس والمغرب، من أجل فهم وتحديد مواطن الخلل والضعف الذي يشهده النشاط اللوجستي للتجارة الدولية في الجزائر وتشخيص معوقات السلسلة اللوجستية قصد تجاوزها كي تضمن الصادرات الجزائرية مكانها في الأسواق العالمية. يعد أداء الخدمات اللوجستية عاملاً أساسياً للنمو الاقتصادي للبلد وقدرته على اكتساب الميزة التنافسية، ويؤدي عدم كفاءة الخدمات اللوجستية إلى زيادة تكلفة الأنشطة وتقليل إمكانية التكامل مع سلاسل القيمة العالمية؛ تأتي الجزائر في المرتبة 117 من بين 167 دولة من حيث مؤشر الأداء اللوجستي لديها برصيد 2.45 في سنة 2018 حسب بيانات البنك الدولي. يدل هذا على رداءة نوعية خدمات السلسلة اللوجستية من خلال سوء تسيير الإدارة الجمركية لعمليات التخليص، وتدني نوعية البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل.

الكلمات المفتاحية: السلسلة اللوجستية، التجارة الدولية، سلسلة القيمة العالمية، مؤشرات الأداء اللوجستية (LPI)

تصنيف JEL: F20, L90, P45, N70

Abstract : This research paper tries to diagnose the most important weakness that prevent the logistics chain from fulfilling its assigned role in international trade in Algeria; this is done by analysing the logistic performance index in the period from 2007 to 2018 and comparing it with the performance index for Tunisia and Morocco, in order to understand and identify the deficiencies and weaknesses witnessed in the logistical activity of international trade in Algeria and to diagnose the obstacles of the logistical chain in order to overcome them in order to ensure that Algerian exports guarantee their place in the global markets.

Logistics performance is a key factor for a country's economic growth and ability to gain competitive advantage, and the inefficiency of logistics services increases the cost of activities and reduces the potential for integration with global value chains; Algeria ranks 117 out of 167 countries in terms of its logistical performance index with a score of 2.45 in 2018, according to World Bank data. This indicates the poor quality of the logistics chain services through poor management of customs clearance operations, and the low quality of trade and transport infrastructure.

Keywords: Logistics Chain, International Trade, Global Value Chain, Logistics Performance Indicators (LPI).

Classification JEL: F20, L90, P45, N70

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

مقدمة:

تعد التجارة الخارجية محورا أساسيا في رسم السياسات الاقتصادية لمختلف الدول لما تجلبه من تدفقات للنقد الأجنبي نحو الداخل لتمويل عملية التنمية، بالإضافة إلى تغطية ما تحتاجه المجتمعات من سلع وخدمات ضرورية، لذلك نجد أن نشاط التصدير يحتل مرتبة هامة في بناء وتطوير وتنويع الهيكل الاقتصادي للدول، لما تشكله الصادرات من قوة محركة للنمو الاقتصادي.

كما أدت عملية تحرير التجارة من إلغاء القيود المفروضة على الحدود وخفض تكاليف التعريفات الجمركية، وكذا التطورات الحاصلة في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتي ساعدت في تحسين أداء الشركات وكفاءة أنشطتها المتباعدة جغرافيا إلى ظهور مفاهيم جديدة تتماشى مع التحولات والتطورات السريعة والمتلاحقة، تدعم تلاشي فكرة تقارب أماكن الإنتاج والاستهلاك ما أدى إلى خلق احتياجات جديدة لإدارة الوسائل وهو ما يسمى بإدارة اللوجستيات وظهور العديد من الاتجاهات الجديدة في مجال الخدمات اللوجستية وسلاسل التوريد. تعبر إدارة العمليات اللوجستية عن نموذج متكامل بين الأنشطة الأساسية للشركات الكبرى وأنشطة الإمداد والتوزيع، ذلك أن ممارسة الأعمال اللوجستية بشكل متطور ومتكامل ومتجانس يساعد الشركة على التوسع في السوق، من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجات ورغبات العملاء. ولكي تضمن الشركة نجاحها واستمراريتها فإنها مطالبة بتقديم أداء عالي في النشاط اللوجستي مقارنة مع منافسيها، وذلك بتلبية ما يحتاجه الزبائن بأقل التكاليف وأقل وقت وأكبر جودة.

ومن أجل فهم وتحليل الأداء اللوجستي ومن ثم تحديد مواطن الخلل والضعف الذي يشهده النشاط اللوجستي للتجارة الدولية في الجزائر قصد تجاوزها ولضمان الصادرات الجزائرية مكانها في الأسواق العالمية جاءت هذه الورقة البحثية لمحاولة تحليل مؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر من خلال تحليل مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) في الفترة الممتدة من 2007 إلى 2017، الذي يقيس كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية ويعطينا مؤشرات الأمر الذي يمكننا من تشخيص الوضع ومقارنته بكل من تونس والمغرب.

أهمية الدراسة: تعتبر السلسلة اللوجستية حلقة أساسية ومهمة في التبادل التجاري والولوج إلى الأسواق العالمية ومن تم قدرة الدولة وشركاتها على تحقيق تدفقات سلعية وخدمية إلى أسواق دولية لغرض تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية. ونظرا لأهمية النقل بكل أنواعه وخاصة النقل البحري في عملية الإنتاج والتوزيع إبتداء من مرحلة المادة الخام وصولا إلى التوزيع وعلاقته بالنشاط الاقتصادي، فإن تطور السلسلة اللوجستية يترتب عليه ارتفاع في حجم التجارة الخارجية للدولة من ارتفاع معدلات تدفق الصادرات والواردات حسب احتياجات الاقتصاد الوطني وبالتالي تحسن في حالة الميزان التجاري وتوفير العملة الصعبة.

إشكالية الدراسة: من هنا وعلى ضوء ما تقدم يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما هو دور الأداء اللوجستي في تفعيل التجارة الدولية في الجزائر؟

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

الأسئلة الفرعية: للإجابة على هذه الإشكالية لا بد أن نقف على بعض الأسئلة الفرعية التي من شأنها الإجابة على متطلبات هذا الموضوع:

1: ما هي أهم التعاريف المتعلقة بالسلسلة اللوجستية؟

2: ما هي المؤشرات التي تسمح لنا بقياس الأداء اللوجستي في الجزائر؟

3: بناء على مؤشرات الأداء هل يمكن تحديد أسباب ضعف السلسلة اللوجستية في الجزائر؟

الهدف من الدراسة: تهدف هذه الورقة إلى معرفة دور الأداء اللوجستي في ترقية التجارة الدولية ومعرفة تصنيف الجزائر بالنسبة لمؤشرات الأداء اللوجستي ومقارنتها بدول الجوار، بالإضافة إلى تشخيص أسباب ضعف السلسلة اللوجستية وأثرها على التجارة الدولية في الجزائر وإعطاء بعض الحلول التي يمكن أن تساعد في تحسين الأداء اللوجستي.

منهج الدراسة ومحاورها: استخدم المنهج الوصفي التحليلي في إنجاز هذه الورقة البحثية من خلال جمع المعلومات والبيانات والاطلاع على عديد المراجع التي تناولت الموضوع، قصد وصف حالة السلسلة اللوجستية في الجزائر وتحليل المعوقات التي تحول دون تحسين الأداء اللوجستي مع اعتماد المنهج المقارن لمقارن هذا الأداء بين الجزائر ودول الجوار. وقصد الإلمام بمختلف جوانب الموضوع محل الدراسة، قسمت هذه الورقة إلى ثلاث محاور رئيسية:

- مفهوم السلسلة اللوجستية، أهميتها وأنواعها؛

- مؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر؛

- أسباب ضعف السلسلة اللوجستية في الجزائر.

أولا: مفاهيم حول السلسلة اللوجستية:

1- مفهوم كلمة لوجستيك: يعد أول استعمال لكلمة لوجستيك في المجال العسكري، وهي تقنية النقل والامدادات للقوات العسكرية (Carbone, V, 2004) وذلك لضمان وصول المؤن والذخائر في الوقت المناسب وبأحسن الطرق. نتيجة للنجاحات التي حققها في المجال العسكري، انتقل هذا المصطلح إلى المجال الاقتصادي إلا أن الأمر كان معقد لصعوبة وضع تعريف واضح ومحدد للمفهوم، حيث كان هناك بعض الغموض في التمييز بين تعريف اللوجستيات وبين النقل والتوزيع، غير أن مفهوم اللوجستيات أشمل وأوسع من ذلك لأنه يربط بين جميع هذه الأنشطة في آن واحد وهذا ما أدى إلى وجود عدة تعريفات:

- الجمعية الأوروبية اللوجستية: عرفت اللوجستيات على أساس وظائفها: "تنظيم تيار المواد وتخطيطه، ومراقبته وتنفيذه بدءا من مرحلة شراء أو تحضير المواد الخام الأولية، ثم مرحلة التصنيع والإنتاج، فمرحلة التوزيع والتسويق إلى المستهلك النهائي، لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن، ولكن بأقل تكلفة، وبأقل استخدام لرأس المال."¹

¹ - د/آدم إسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداة قنوات النقل والتوزيع، دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، 2014، ص 46.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

- مجلس إدارة اللوجستيات بأمريكا: "اللوجستيات هي تلك العملية الخاصة بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات العملاء."²

- اللوجستيات: "هي فن وعلم إدارة تدفق البضائع، والطاقة والمعلومات، والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، ومن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد/تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية، أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي."³

- اللوجستيات: "عبارة عن مجموعة من الأنشطة الداعمة لعملية الإنتاج السلعي، وهي بطبيعتها خدمات، تحتاج عملية إنتاج سلعة ما إلى نشاط نقل المادة الأولية، وبعد إتمام عملية التصنيع فإن السلعة تحتاج إلى تعبئة أولية ثم تعبئة نهائية داخل حاوية ثم نقلها إلى مكان التخزين ومن ثم إلى مراكز التوزيع وفي الأخير تسليمها إلى المستهلك النهائي في المكان والموعد المحدد ومتابعة خدمة ما بعد البيع، ويصاحب مجموعة تلك الأنشطة نشاط هام وهو الاتصال والمعلومات."⁴ وعرف (James.L HASKETT, 1977) اللوجستية على أنها: "كل الأنشطة التي تضمن تدفق السلع والتنسيق بين الموارد والأسواق لتحقيق مستوى جيد من الخدمة وبأقل تكلفة ممكنة."⁵

ومن خلال كل هاته التعاريف يمكننا أن نعرف العملية اللوجستية على أنها عبارة عن سلسلة كاملة من الخدمات منظمة ومراقبة وتغطي جميع العمليات من مكان الإنتاج وصولا إلى المستهلك النهائي، وتتوافق مع كل من الوظيفة التنظيمية والنشاط الاقتصادي للشركة عن طريق نظام معلوماتي محكم.

2- أهمية السلسلة اللوجستية وأهدافها: تحتل السلسلة اللوجستيات أهمية كبرى في الاقتصاد من خلال تأثيرها على أدائه ونموه وتطوره، كما لها تأثير مباشر وغير مباشر في خلق الوظائف وتخفيض معدلات البطالة والفقر. وباعتبار النشاط اللوجستي أحد عناصر الناتج الإجمالي الوطني "سيكون له تأثير أكيد وفعال على مؤشرات الاقتصاد الوطني الكلي مثل معدلات التضخم، ومعدلات الفائدة، وتكلفة الطاقة والتسهيلات المتاحة، وأيضا المستوى العام لإنتاجية هذا النظام ككل"⁶. حيث أن هناك علاقة طردية بين معدل تكلفة اللوجستيات ومعدل التضخم فكلما زاد معدل تكلفة

² - رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، 2006، ص 26.

³ - د/أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجستيات تسويق الخدمات الإلكترونية، مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الإلكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010، الأردن، ص3.

⁴ - ميرا محمد شفيق، الصاوي، مركز إقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19، ديسمبر 2004، الإسكندرية، ص38.

⁵ - Pierre Médián, AnneGratacap, **La logistique et supplychain management**, Dunod, Paris, 2008, P11.

⁶ - د/نقيدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2002، ص 19.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

اللوجستيات كلما زاد معدل التضخم والعكس صحيح. وهناك نقطة حدية للإففاق على اللوجستيات يجب عدم تجاوزها وإلا أصبح العائد من اللوجستيات أقل من تكلفتها.

وتعتبر السياسات الحكومية والإجراءات التجارية عاملا جوهريا في تعزيز ونجاح الأداء اللوجستي للتجارة خاصة فيما يتعلق بالبنية التحتية والخدمات المرتبطة بالتجارة وبتهيئة عبورها للحدود. كما أصبحت اللوجستيات من أساسيات النظام التجاري العالمي، وبالأخص بعد أن شكلت الأساس الذي قامت عليه اتفاقية منظمة التجارة العالمية في بالي باندونيسيا خلال ديسمبر 2013، والتي أكدت على تسهيل التجارة من خلال المزيد من الشفافية والتناغم في عمليات التخليص الجمركي.⁷ ومع اتساع السوق العالمية لقطاع اللوجستيات تظهر أهميتها، حيث قدر السوق الإجمالي العالمي للوجستيات حسب التقرير الصادر عن منظمة (Working group on logistics) حوالي 320 مليار دولار أمريكي سنويا وينمو بمعدل سنوي ما بين 3-10% وتستحوذ الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا على أكبر حصة في السوق بامتلاكها أكبر أسواق الخدمات اللوجستية وأكثرها نضجا.

يعد الهدف الجوهري من المنظومة اللوجستية التخلص من الفاقد المادي والبشري والزمني للنشاط الاقتصادي وذلك من خلال:

" - خفض التكاليف المتعلقة بالوفاء بمستويات خدمة العميل المطلوب تحقيقها مع تعظيم الفائدة للشركة؛ وتحقيق أعلى عائد ممكن من الاستثمار بمرور الوقت من خلال وضع تصميم لمنظومة اللوجستيات"⁸؛

- أقل مستوى ممكن من المخزون؛

- السعر المناسب وزيادة الكفاءة؛

- تحقيق الشراء التنافسي؛

- تقديم خدمات نقل رخيصة وسريعة ذات جودة عالية؛

- التجاوب السريع في الإنتاج حسب رغبة المستهلك؛

- التواجد الزمني والمكاني للمنتج تبعا لطلب المستهلك، وهذا ما يسمى بتقديم خدمات التزامن المحكم؛

- الحصول على مزايا تنافسية عن طريق تقديم خدمات أفضل أو أسعار أقل للعملاء؛

- إختيار المورد المناسب أي مصدر التوريد المناسب؛

- التوسع الكبير في استخدام اقتصاديات الحجم باستخدام المستحدثات التكنولوجية المتقدمة.⁹

⁷ - دائرة البحوث الاقتصادية، اللوجستيات التجارية في العالم العربي واحتياجات التطوير البحري والبري إلكترونيا، عمان، 2014، ص5.

⁸ - د/محمد علي إبراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورش عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، أوت 2008، ص8.

⁹ - خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة 2006، ص181.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

3- الترابط بين اللوجستيات والتجارة الدولية: لم يعد تحليل التجارة الدولية حسب أسس ومبادئ نظرية الميزة النسبية النمط الوحيد للتجارة الدولية، ولم يعد تفسيرها" يقتصر على الوفرة أو الندرة النسبية لعوامل الإنتاج التقليدية (الأرض، العمل، ورأس المال) بل أصبح يعتمد على الكثير من العوامل المتقدمة مثل القدرة التكنولوجية والقدرة على التجديد والابتكار، وتأهيل المنتجات ذات الجودة العالية والتي تلتزم بالمعايير البيئية المطلوبة للمنافسة العالمية¹⁰. كما لم تعد المزايا النسبية ساكنة ولم يعد التخصص وتقسيم العمل الدولي جامدا حسب الافتراضات الكلاسيكية في ظل العولمة وتحرير التجارة بل أصبحت تتغير بشكل مستمر وتنتقل من دولة إلى أخرى، وأصبحت عملية ديناميكية يمكن خلقها حسب ما يتمتع به اقتصاد الدولة من القدرة على اختيار أفضل التقنيات المناسبة وإتباع أنسب السياسات ومواكبة التطورات الاقتصادية وهذا ما قدمه بورتر في نظريته للميزة التنافسية من خلال نموذج أكثر واقعية قادر على تفسير أنماط التجارة الدولية. حيث أرجع بورتر " ظهور الفجوة التكنولوجية إلى نمو ظاهرة الشركات المتعددة الجنسية والتي تنافس بالتصدير والاستثمار يرجع ذلك إلى توافر الميزة التنافسية الديناميكية، والبيئة الاقتصادية الكلية التي تؤهل الدولة لذلك¹¹. لقد ساهمت هذه التطورات في تدعيم البناء النظري والمنهجي لنظرية التجارة الدولية من خلال إدخالها المتغيرات التكنولوجية لكي تستطيع الشركات التنافس عالميا.

ظهرت فكرة نظام النقل الدولي المتكامل أو الشامل جاءت أهمية السلسلة اللوجستية والتي تعتمد على عمليات النقل الدولي في إطار لوجستيات التجارة الدولية، حيث يهدف إلى ضمان انسيابية ومرونة حركة السلع خلال سلسلة نقل متكاملة بالسعر والوقت المناسب، ذلك أن كفاءة خدمات النقل أمر بالغ الأهمية للأنشطة اللوجستية ككل لأنه إذا لم يتم توزيع المنتجات بشكل فعال وفي الوقت المناسب سوف يؤدي ذلك إلى ارتباك في سلسلة الإمداد وبعبارة أخرى إن لم تسير أنشطة النقل بشكل جيد يكن لها تأثير سلبي كبير على إجمالي التكلفة اللوجستية وكذلك خدمة العملاء.

يوجد ارتباط وثيق بين حركة التجارة الدولية والعمليات اللوجستية والنقل، خصوصا النقل البحري الذي ينقل حوالي 85% من إجمالي التجارة الدولية، "حيث ارتبطت صناعة اللوجستيات في مختلف مراحلها بالتطورات الحاصلة في التجارة الدولية في شتى مراحلها، منذ نشأت هذه التجارة في صورتها البدائية على هيئة المقايضة مروراً بتدفقات التجارة القارية عبر طريق البهار وطريق الحرير، إلى إن توجت هذه الصناعة الخدمية في عصر النقل المتعدد الوسائط والوسائل والنظم"¹². ثم تكاملت مع التجارة الالكترونية التي تسير في ركاب الاقتصاد الرقمي.

فالتغير الذي شهدته التجارة الدولية مع ظهور المفاهيم المتعلقة باللوغستيات ونظام النقل متعدد الوسائط، أدى إلى زيادة المنافسة الدولية من خلال السعي إلى تحقيق التميز التنافسي عن طريق تطبيق إستراتيجية تخفيض تكاليف

¹⁰ - منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2013، ص58.

¹¹ - Porter, Machael, **The competitive advantage of nations**, new york, the free press, 1990, P 6-18.

¹² - أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص387.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

الإنتاج وتحسين جودة المنتج. فكان لا بد من النظر إلى الخدمات اللوجستية المتكاملة التي تساهم في تخفيض تكاليف النقل وإدارة المخزون، والمناولة، والتعبئة والتغليف، والتوزيع الشامل، والعمليات المتعلقة بالإنتاج لغاية وصول المنتج إلى المستهلك. لذا فالعلاقة بين التجارة الدولية والخدمات اللوجستية تكمن فيما تقدمه هذه الأخيرة من تخفيض في التكلفة وتقليل في الوقت والحفاظ على جودة المنتج على طول سلسلة الإمداد، مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات.

يعد النقل من الوظائف الرئيسية في العملية اللوجستية وتتجلى أهميته في إجمالي التكلفة اللوجستية لحركة التجارة الدولية، "تؤدي الكفاءة العالية للوجستيات النقل والتجارة دورا كبيرا في تخفيض التكلفة الإنتاجية وتعتبر اليابان أحسن مثال في هذا المجال حيث استطاعت أن تحافظ على قدراتها التنافسية عالميا"¹³. ولقد أثبتت بعض الدراسات في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن "زيادة تكلفة النقل بنسبة 10% تؤدي إلى خفض حجم التجارة بنسبة 20%". وزيادة الوقت بنسبة 10% تؤدي إلى خفض حجم التجارة الدولية ما بين 5% إلى 8%.¹⁴ من هنا تظهر أهمية الخدمات اللوجستية في خفض التكلفة وتقليل التجارة الدولية خصوصا بالنسبة للسلع الزراعية التي يمثل الوقت بالنسبة لها عامل مهم.

في حين أن "تكلفة الدول النامية في المتوسط للوجستيات التجارة مرتين إلى ثلاث مرات أكثر من تكلفة الدول الصناعية، وتشكل تكاليف اللوجستيات جزء كبير جدا من إجمالي الناتج الوطني على مستوى العالم، وكذلك بالنسبة لكل دولة على حده وخاصة الدول النامية."¹⁵ وهنا يظهر الاختلاف بين الدول المتقدمة والدول النامية في إمكانية تطبيق اللوجستيات في العمليات الإنتاجية حيث تمثل تكاليف اللوجستيات في الدول المتقدمة حوالي 10% من الناتج الإجمالي الوطني وتزيد عن 30% من إجمالي الناتج الوطني بالنسبة للدول النامية. فتكاليف لوجستيات التجارة الدولية (الاستيراد والتصدير) تؤثر مباشرة على الاقتصاد الوطني وعلى الفرص التنافسية المتاحة، لذا أعطت العديد من الدول المتقدمة اهتماما خاصا بتنمية وتطوير نظام كفاء لخدمات النقل اللوجستية.

ثانيا: مؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر:

تقول كارولين فرويند، مديرة الاقتصاد الكلي والتجارة العالمية والاستثمار في مجموعة البنك الدولي إلى أن "الخدمات اللوجستية تمثل العمود الفقري للتجارة العالمية، وفي ظل زيادة انتشار سلاسل التوريد على مستوى العالم، فإن جودة الخدمات اللوجستية في بلد ما يمكنه من تحديد إمكانية مشاركته في الاقتصاد العالمي من عدمها." الخدمات

¹³ - عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل والوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، الطبعة الثانية، 2009، ص28.

¹⁴ - NUNO Limà O et Anthony J. Venables , " **Infrastructure, Geographical Disadvantage, transport costs and trade** ", World bank Economic review, Vol. 15, 2001, p 2.

¹⁵ - Ernst Frankel, " **The cost of total foreign trade logistics in Ldcs And how to reduce them** ", A paper presented In Marcon, 2^{ème} Conference, 1991, Alexandria, p 4.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

اللوجستية هي شبكة الخدمات التي تدعم حركة نقل البضائع، وتضم مجموعة من الأنشطة من بينها النقل والتخزين والوساطة والتسليم السريع وعمليات المحطات النهائية وحتى إدارة البيانات والمعلومات. وتعد درجة كفاءة نقل السلع عبر هذه الأنظمة إلى وجهاتها النهائية عنصراً رئيسياً في إتاحة الفرص. منذ منتصف التسعينات بدأ اهتمام البنك الدولي بقطاع النقل والخدمات اللوجستية باعتبار هذا القطاع أحد محاور التنمية الاقتصادية ويخدم كافة القطاعات الاقتصادية وترتكز إستراتيجية البنك الدولي على أربع عناصر وهي تحسين خدمات النقل الإقليمية والدولية ولوجستيات التجارة إضافة إلى تطوير النقل الحضري وتحسين السلامة على الطرق وذلك من خلال منح قروض أو تقديم خدمات استشارية.

1- مؤشر الأداء اللوجستي: مؤشر الأداء اللوجستي هو أداة طورها البنك الدولي استناداً إلى دراسة استقصائية عالمية لشركات الشحن العالمية وشركات النقل السريع، يقيس فيها الأداء على طول السلسلة اللوجستية داخل البلد ويسمح بالمقارنة بين 167 دولة، يساعد البلدان على تحديد التحديات والفرص لتحسين أدائهم اللوجستي وتحديد كيفية مشاركته في الأسواق الدولية. قام البنك الدولي بإصدار أول تقرير (الترايط من أجل المنافسة) عن المؤشر العالمي لقياس أداء الخدمات اللوجستية عام 2007، يصدر كل سنتين، يقيم البلدان عبر عدد من المؤشرات تساعد الحكومات على قياس تقدمها مع مرور الوقت ومقارنة ذلك مع بلدان مماثلة، إذ يأخذ بعين الاعتبار عوامل مثل: استخدام القدرات والمهارات اللوجستية، ونوعية البنية التحتية ذات الصلة بالتجارة، وسعر الشحنات الدولية، وتواتر وصول الشحنات إلى وجهاتها في الوقت المناسب.

يضم مؤشر الأداء اللوجستي (Performance Index Logistics (LPI)) ستة مكونات أو مركبات وهي:

- كفاءة الجمارك وإدارة الحدود والتخليص (CUST)؛
- نوعية البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل (INFR)؛
- سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية (ITRN)؛
- كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية (LOGS)؛
- وتيرة وصول الشحنات إلى المرسل إليه خلال وقت التسليم أو الوقت المتوقع (TIME)؛
- القدرة على تتبع الشحنات (TRAC).

يصنف المؤشر الأداء اللوجستي بدرجات من الأسوأ (1) إلى الأفضل (5).

يكشف العدد السادس (2016) من التقرير عن استمرار الفجوة في أداء الخدمات اللوجستية بين البلدان مرتفعة الدخل والأخرى منخفضة الدخل، حيث سجلت البلدان مرتفعة الدخل في المتوسط درجات أفضل بنسبة 48% على مؤشر أداء الخدمات اللوجستية من البلدان منخفضة الدخل¹⁶، يعطينا الجدول رقم (01) ترتيب البلدان في المراتب العشرة الأولى.

¹⁶ -Jean-Francois Arvis and all, Connecting to compete, Trade Logistics in the Global Economy, The world Bank.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

الجدول رقم (01): ترتيب البلدان العشرة الأولى حسب معدل الأداء

	2012	2014	2016			
البلد	الرتبة	معدل الأداء	الرتبة	معدل الأداء	الرتبة	معدل الأداء
ألمانيا	1	4.23	1	4.12	4	4.03
لوكسمبورغ	2	4.22	8	3.95	15	3.92
السويد	3	4.20	6	3.96	13	3.85
هولندا	4	4.19	2	4.05	5	4.02
سنغفورة	5	4.14	5	4.00	1	4.13
بلجيكا	6	4.11	3	4.04	7	3.98
أستراليا	7	4.10	22	3.65	35	3.41
المملكة المتحدة	8	4.07	4	4.01	10	3.90
الصين	9	4.07	15	3.83	28	3.53
الولايات المتحدة الأمريكية	10	3.99	9	3.92	9	3.93

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي.

حيث احتلت البلدان ذات الدخل المرتفع المراكز العشرة الأولى في الترتيب لسنة 2016، ستة بلدان أوروبية بالإضافة إلى الصين وسنغفورة والولايات المتحدة الأمريكية، ألمانيا تحتل دائما الصدارة في الترتيب برصيد 4.23، تأتي لوكسمبورغ في المركز الثاني بـ 4.22 والولايات المتحدة الأمريكية في المركز العاشر برصيد 3.99. تأتي البلدان الأوروبية (مرتفعة الدخل)، وخاصة بلدان أوروبا الغربية في صدارة الترتيب في مجال الخدمات اللوجستية، حيث من بين الثلاثين بلدا ذات الأداء الأعلى، هناك 24 بلدا أعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. في حين كانت المراتب الأخيرة من نصيب البلدان المتوسطة والمنخفضة الدخل، خاصة إفريقيا والمناطق التي تتميز باقتصاد هش والمناطق المتضررة من النزاعات والكوارث الطبيعية. فجاءت سوريا في المرتبة 160 برصيد 1.60، تسبقها كل من هايتي بـ 1.92 نقطة والصومال بـ 1.75 نقطة، أنظر الجدول رقم (02).

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

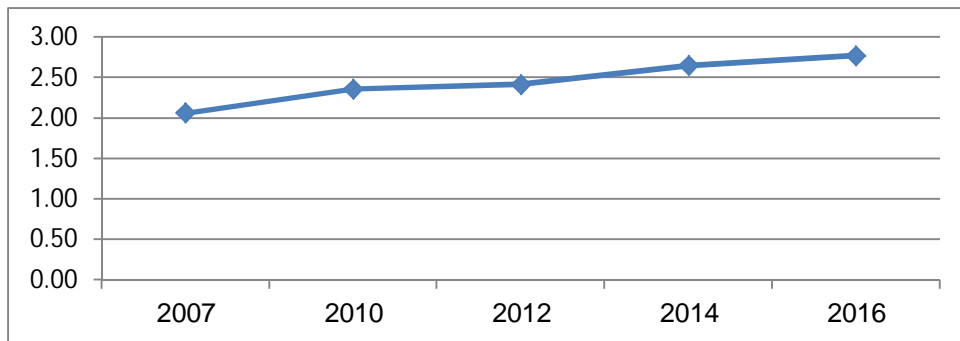
الجدول رقم (02): ترتيب البلدان العشرة الأخيرة حسب معدل الأداء

	2012	2014	2016			
البلد	الرتبة	معدل الأداء	الرتبة	معدل الأداء	الرتبة	معدل الأداء
زيمبابوي	151	2.08	137	2.34	158	2.60
جمهورية لاو	152	2.07	131	2.39	133	2.68
طاجكستان	153	2.06	114	2.53	138	2.73
لوزوتو	154	2.03	133	2.37	156	2.71
سيراليون	155	2.03	-	-	-	-
غينيا	156	1.88	136	2.35	157	2.73
الإستوائية						
موريطانيا	157	1.87	148	2.23	159	1.86
الصومال	158	1.75	160	1.77	160	1.77
هايتي	159	1.92	144	2.27	124	2.02
سوريا	160	1.60	155	2.09	161	2.37

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي.

2- مؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر: يعد أداء الخدمات اللوجستية عاملاً أساسياً للنمو الاقتصادي لكل بلد على حدة وقدرته التنافسية، ويؤدي عدم كفاءة الخدمات اللوجستية إلى زيادة تكلفة الأنشطة وتقليص إمكانية التكامل مع سلاسل القيمة العالمية، كما أنه يمكن أن يكلف البلد خسائر كبيرة للغاية عند محاولتها للمنافسة في السوق العالمية. ويمكن للحكومات استخدام مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لفهم الصلة بين الخدمات اللوجستية والتجارة والنمو بشكل أفضل، والسياسات التي يمكن أن تضعها للتنافس على مستوى العالم.

الشكل رقم (01): تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر



المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي،

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

أغفلت الجزائر هذا الجانب الكفيل بتحسين التجارة الدولية وتضاءلت ميزتها التنافسية بعدم وضع سياسات عامة طموحة في هذا المجال، واعتماد استراتيجيات تنمية تمكنها من الوصول إلى الأسواق العالمية. حيث وحسب تقرير مؤشرات الأداء اللوجستية لسنة 2016 المحين تأني الجزائر في المرتبة 75 من بين 167 دولة وأن مؤشر الأداء اللوجستي لديها يتراوح ما بين 2.06 نقطة في سنة 2007، وهي سنة بداية حساب هذا المؤشر في البنك الدولي إلى 2.77 في سنة 2016، ومن خلال الجدول رقم (03) نلاحظ أن المؤشر بدأ في الارتفاع نسبيا من سنة 2007 إلى غاية 2016. وهو بذلك يعطينا نظرة عن وضع ونوعية الخدمات اللوجستية في الجزائر خلال فترة الدراسة (2007-2016) وأن الجزائر تشارك بنسبة ضئيلة جدا في الاقتصاد العالمي ومشيرا إلى التحديات التي تنتظر البلد لتحسين أداءها اللوجستي وتحديد معالم مشاركتها في الأسواق الدولية باعتبار أن السلسلة اللوجستية تخدم كافة القطاعات الاقتصادية ومن ثم يساهم في التنمية الاقتصادية.

الجدول رقم (03): ترتيب مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر حسب السنوات

نسبة الأداء	الرتبة	LPI	
33,33	140	2,06	2007
43,68	130	2,36	2010
45,26	125	2,41	2012
52,83	96	2,65	2014
54,86	75	2,77	2016

المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي.

والجدول رقم (04) يلخص لنا درجات كل مكون من مكونات مؤشر الأداء بالتفصيل، ويلاحظ أن مؤشر كفاءة الجمارك وإدارة الحدود والتخليص (CUST) ارتفع من 1.60 درجة إلى 2.71 في سنة 2014 وهي أعلى درجة حققها هذا المؤشر في فترة الدراسة لينخفض إلى 2.37 نقطة في 2016 وهو يدل على تأخر وبطء في التخليص والإجراءات الجمركية في الحدود. مؤشر نوعية البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل (INFR) بدأ تدرجيا بالتحسن إلى غاية سنة 2016 حيث انتقل من 1.83 في 2007 إلى 2.58 في 2016. أما بالنسبة لمؤشر سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية (ITRN) فكان في تذبذب خلال فترة الدراسة وبلغ أعلى قيمة في سنة 2016 بنقطة 2.80.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

الجدول رقم (04): مكونات مؤشر الأداء اللوجستي حسب السنوات في الجزائر.

LOGS	TRAC	INFR	TIME	CUST	ITRN	
1,92	2,27	1,83	2,82	1,60	2,00	2007
2,24	2,26	2,06	2,81	1,97	2,70	2010
2,13	2,46	2,02	2,85	2,26	2,68	2012
2,54	2,54	2,54	3,04	2,71	2,54	2014
2,91	2,86	2,58	3,08	2,37	2,80	2016

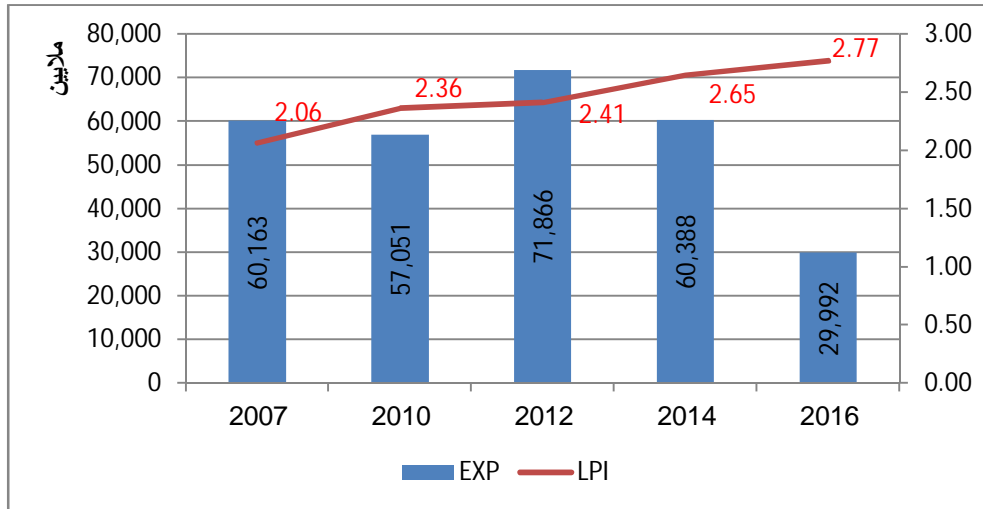
المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي.

وصل مؤشر وتيرة وصول الشحنات إلى المرسل إليه خلال وقت التسليم أو الوقت المتوقع (TIME) إلى رصيد 3.08 في سنة 2016 وهو أكبر رصيد يتحقق في فترة الدراسة. مؤشر القدرة على تتبع الشحنات (TRAC) تذبذب بين ارتفاع وانخفاض ليسجل أعلى درجة سنة 2016 برصيد 2.86 وأقل درجة برصيد 2.26 سنة 2010، كذلك هو الحال بالنسبة لمؤشر كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية (LOGS). الملاحظ أيضا من خلال هذا الجدول أن سنة 2016 ارتفعت فيها جل المؤشرات ما عدا مؤشر كفاءة الجمارك وعدادة الحدود والتخليص وبالتالي ارتفعت نسبة الأداء من 52,83% إلى 54.86%، ويصعد بذلك في الترتيب من 96 سنة 2014 إلى 75 سنة 2016 (أنظر الجدول رقم (03)).

من خلال الشكل رقم (02) يظهر لنا جليا أن مسار تطور الصادرات يختلف عن مسار تطور المؤشر الأداء اللوجستي، فعلى سبيل المثال سجل أعلى رصيد لمؤشر الأداء اللوجستي سنة 2016 (2.77)، بينما قدرت قيمة الصادرات في نفس السنة بـ 29.992.101.470 دولار أمريكي، وهي أضعف قيمة سجلت في فترة الدراسة. وإذا نستنتج أنه لا توجد علاقة بين السلسلة اللوجستية والصادرات بالتالي هناك تناقض في حالة الجزائر. لأن وجود سلسلة لوجستية متكاملة وذات كفاءة تؤدي إلى ارتفاع في حجم صادرات البلد نحو الأسواق الخارجية، وهو يدل على عدم وضوح السياسات المنتهجة من قبل الحكومات المتعاقبة في هذا المجال.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

الشكل رقم (02): مقارنة تطور صادرات الجزائر بتطور مؤشر أداءها اللوجستي في الفترة 2007-2016



المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي (LPI) وقاعدة بيانات الأمم المتحدة الإحصائية (EXP).

3- مقارنة مؤشر الأداء اللوجستي في كل من الجزائر، تونس والمغرب: أبانت سياسات هذه البلدان في الولوج إلى الأسواق العالمية عن قصورها لاسيما بالنظر لحجم اقتصاديات المنطقة وضعف قدرتها على الاندماج في التجارة الدولية، ورغم جهود التنوع التي بذلتها تظل حصتها في السوق العالمية هامشية جدا وهذا بالرغم من المزايا التي تتصف بها هذه البلدان مقارنة مع عدد من البلدان النامية، قريبا من أحد أهم الأسواق الكبرى في العالم (الأسواق الأوروبية) إلا أنها لم تستفد من هذه الأخيرة لمحاولة تحسين وتطوير السلسلة اللوجستية لديها، وتبقى الجزائر مقارنة بكل من تونس والمغرب متأخرة نوعا ما في تطوير شبكة السلسلة اللوجستية في التجارة الدولية والشكل البياني رقم (03) يوضح أن مؤشر الأداء في الجزائر منخفض مقارنة بكل من المغرب وتونس وهذا خلال فترة الدراسة. ويمكن أن نرجع ذلك اعتماد الجزائر على الموارد الطبيعية في صادراتها حيث أن 95% من صادرات الجزائر عبارة محروقات وتقليص الاهتمام بتطوير الصناعة والتجارة. بالإضافة إلى كون الجزائر ليست بعد عضوا في منظمة التجارة العالمية¹⁷، وبالتالي تقليص حجم المبادلات التجارية الأمر الذي عطل من تطوير السلسلة. فحسب رئيس الشركة الناشئة "Opticharge"¹⁸ تقدر التكلفة اللوجستية في المعدل بـ 35% من السعر النهائي للمنتوج، بينما المعدل العالمي يقدر بـ 15% والمعدل المعياري هو 10% وتصل إلى 5% في بعض الدول المتقدمة في حين تصل النسبة في دول الجوار إلى 20%.

وكانت تونس والمغرب من بين البلدان النامية التي اعتمدت سياسات التجارة الحرة في وقت مبكر نوعا ما، وشجعت الاستثمارات الأجنبية، وأنشأت المناطق الاقتصادية والتجارية الخاصة. تمكنت هذه البلدان من تحقيق مستوى أعلى من الجزائر في الاندماج في سلاسل القيمة العالمية المرتكزة على الاتحاد الأوروبي بالنسبة للمغرب وتونس، في حين

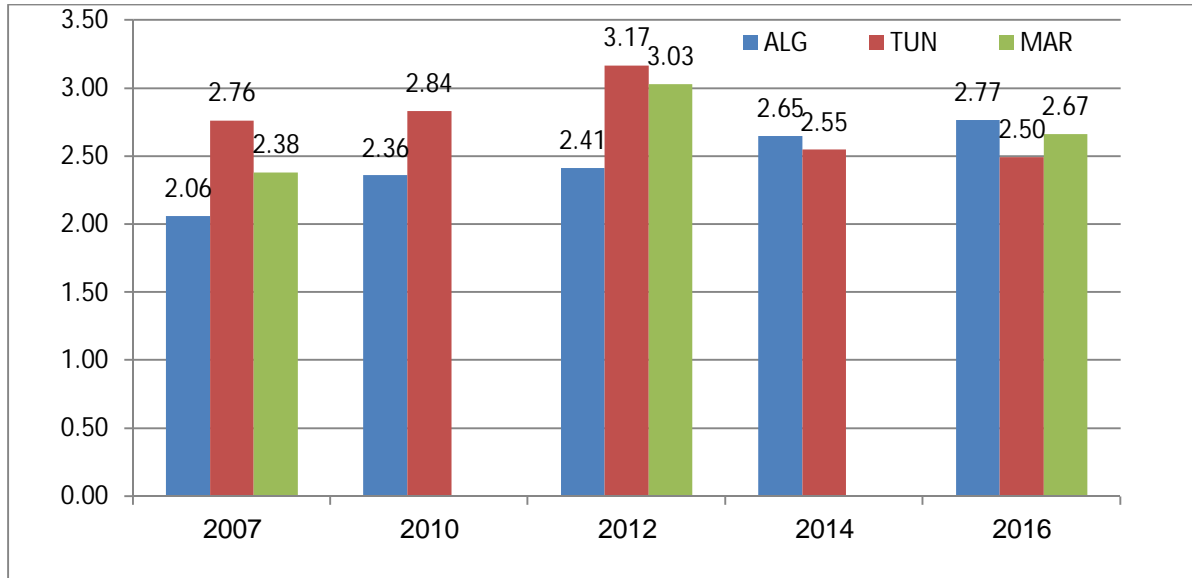
18- تتواصل مفاوضات الانضمام إلى هذه المنظمة منذ أن قدمت الجزائر طلبها لأول مرة سنة 1987 وتشير التقارير الأخيرة إلى إحراز تقدم ملموس في المفاوضات في السنتين الأخيرتين إلا أنها تحظى بصفة مراقب في المنظمة

19 - وضعت رسميا الأرضية اللوجستية الإلكترونية في فيفري 2020.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

نجد أن الجزائر أقل مستوى في الربط مع سلاسل القيمة العالمية للمنتجات الصناعية والزراعية، سواء بسبب تبعيتها للنفط والمعادن أو نقص هياكل البنى التحتية أو عدم جلبها

الشكل رقم (03): تطور مؤشر الأداء اللوجستي في كل من الجزائر، تونس والمغرب

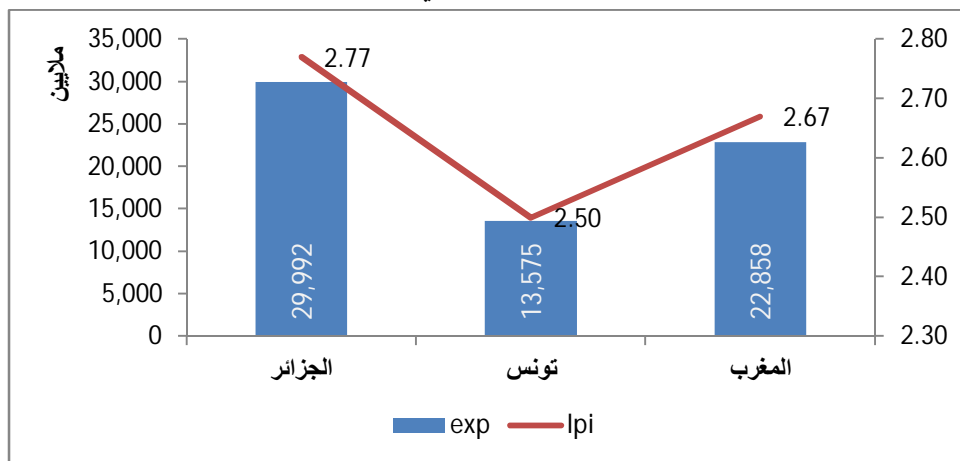


المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي.

للاستثمارات الأجنبية والمشاكل السياسية. وأخيرا، يختلف وضع انضمام بلدان الثلاث للاتفاقات التجارية متعددة، حيث اعتمدت تونس والمغرب نمجا إستباقيا اتجاه هذه الاتفاقات في حين عرقلت المشاكل السياسية الداخلية والخارجية هذه السياسات في الجزائر، ونتجت عن هذا الوضع مجموعة من المشاكل ذات الصلة بالتعريفات، وقواعد المنشأ، وغيرها من القيود أمام التجارة الدولية. والملاحظ أن مستوى صادرات الجزائر أعلى من مستوى صادرات كل من تونس والمغرب بالإضافة إلى أن مؤشر أداء اللوجستي للجزائر أقوى من مؤشر كا من تونس والمغرب (أنظر الشكل رقم (04)).

الشكل رقم (04): مقارنة قيم الصادرات ومؤشر الأداء اللوجستي في كل من الجزائر، تونس والمغرب لسنة

2016 (دولار أمريكي)



المصدر: قاعدة بيانات الأمم المتحدة الإحصائية

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

ويبقى التحدي الكبير في الجزائر هو وضع استراتيجية واسعة تسمح بحل مشاكل النقل واللوجستيات والولوج إلى الأسواق العالمية والسهر على تطبيقها.

ثالثا: أسباب ضعف السلسلة اللوجستية في الجزائر:

تعتبر العملية اللوجستية هامة لجميع أنواع الشركات سواء كانت صناعية، أو تجارية، أو خدمية. إلا إن الشركات الجزائرية والمكاتب المتخصصة في هذا المجال لم تظهر اهتمام كبير بالمنظومة اللوجستية. بيد أن تطبيقها أصبح حتمية لا خيار لشركات الأعمال الصناعية والخدمية ومن هنا تظهر أهمية وضرورة إدارة سلسلة اللوجستية بصورة فعالة. من خلال تحليل مؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر يمكن أن نحدد مواطن الخلل والضعف التي تواجه السلسلة اللوجستية في الجزائر.

إن تجاهل دور الأنشطة اللوجستية في الجزائر وعدم إعطائها الأهمية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية؛ وتشتت الأنشطة اللوجستية بين وظائف المؤسسة وعدم توافر بيانات بشكل منفصل عن تكلفة هذه الأنشطة اللوجستية أدى إلى ارتفاع التكاليف وخدمة العميل، ومن تم التخلف في الحصول على الصفة التنافسية في التجارة الدولية وحسب مؤشرات الأداء اللوجستي الستة يمكن أن نرجع هذا القصور إلى عدة أسباب من أبرزها:

1- نقص البنى التحتية للموانئ:

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددًا وهو قطاع المحروقات باعتبار أن 95% من صادرات الدولة عبارة عن محروقات، أما باقي الموانئ التجارية بقيت تشكو من تأخر كبير وتعاني من مشاكل كثيرة؛ الجزائر لم تواكب التغيرات السريعة والكبيرة التي شهدتها مفهوم الميناء في الثلاثة عقود الأخيرة، فالميناء لم يعد مجرد مركز للنقل بل قاعدة لوجستية، وأصبحت مؤسسة اقتصادية بالمعنى الكبير وليست مجرد مؤسسة خدمية. وشهدت الموانئ البحرية تطورا سريعا ومتلاحقا شمل جميع العناصر المكونة لمنظومة الميناء فبعدما كانت الموانئ عبارة عن نقطة وصل بين البحر والبر وتعتمد على موقعها الجغرافي وتوفير خدمات مناولة البضائع وعمليات التخزين وهي المفاهيم الأساسية للموانئ القديمة، تغيرت من حيث دورها وخدماتها ومن ناحية البنية الأساسية والتجهيزية والإدارية، وأصبحت أحد أهم حلقات الربط بين أطراف التجارة الدولية، ومع استخدام المفاهيم الحديثة للمنظومة اللوجستية أصبح الميناء إحدى أهم حلقات السلسلة اللوجستية لتوافره على الأنشطة اللوجستية كالصنيع والتجميع والتوزيع والتخزين وتكامله مع المناطق الحرة والصناعية وإمكانه تحديد موقع البلد من سلسلة القيمة العالمية.

ومع كل هذه التطورات والتغيرات ظلت الموانئ الجزائرية تعمل بالطرق القديمة وبوتيرة متباطئة جدا وهذا بالرغم من الجهود التي قامت بها الدولة في هذا المجال حيث وضعت مخططات لتطوير السلسلة اللوجستية على غرار مخطط هيئة الإقليم في آفاق 2030، والذي يتضمن عددا من الإجراءات تهدف لعصرنة البنى التحتية، قصد تحسين أداء ومردود السلسلة اللوجستية التي ما تزال تتخبط في مشاكل عديدة منها مشاكل النقل، خدمة المخزون والعملاء نقص تدفق المعلومات ... وفي إطار المخطط الخماسي "2015-2019" ركزت الدولة على تعزيز الاستثمارات في قطاع

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

النقل والخدمات اللوجستية وتحديث البنى التحتية، حيث وقعت على اتفاقية في إطار مشروع مشترك بين شركة موانئ دبي العالمية وبوابة دبي التجارية موانئ الجزائر العاصمة، وهران وسكيكدة تقدم فيه هذه الشركة خدمات إلكترونية متكاملة وتقوم بإدخال معدات حديثة لمناولة الحاويات، رافعات مناولة الحاويات ورافعات جسرية عملاقة، بالإضافة إلى إعادة بناء أرصفة الموانئ لاستيعاب رافعات الحاويات واصلاح أرصفة أخرى، كما أنه من المنتظر أن تبني خمسة موانئ نموذجية قبل نهاية سنة 2020، وتدعم بأرصفتها عائمة تخص موانئ الصيد والتجارة بهدف الرفع من طاقة استقبال السفن بهدف تحسين الكفاءة والوصول إلى زيادة قدرة استيعاب 1.2 مليون حاوية في سنة 2018 إلا أن الملاحظ أن هناك تأخر كبير في تجسيد هذه المشاريع.

2- اختلالات في قطاع النقل: بظهور عصر الحاويات التي أحدث ثورة في مجال النقل سادت أسواق التجارة الدولية خدمات توصيل البضائع، أصبح بذلك لا ينظر إلى النقل كعمليات مجزأة ولكن كعملية واحدة تتم من خلال قناة لوجيستية كاملة.

رغم جهود الدولة المبذولة خلال العقد الماضي (المخطط 2009/2005 و 2014/2010)، من حيث تنفيذ مشاريع البنى التحتية الكبرى والمعدات العامة، وخاصة في قطاع السكك الحديدية والتي كانت تهدف إلى كسر العزلة عن بعض المناطق التي لا تتوفر على وسائل النقل وكذا تمكين المواطنين من استخدام وسائل النقل الحديثة بتكلفة أقل، والسماح لهذا القطاع بتأدية دوره كمحرك للنمو بفضل دمج وسائل النقل المختلفة (الطرق، السكك الحديدية، الجو والبحر)، إلا أنها تبقى غير كافية ولا يزال القطاع يتخبط في مشاكل كثيرة ناتجة عن تأخر إنجاز المشاريع من جهة وعدم مواكبة التطورات الحديثة من جهة أخرى. هذه الاختلالات تشكل عائق أمام المبادلات التجارية خصوصا في مجال النقل بالسكك الحديدية حيث ما تزال شبكته غير مجهزة على أكمل وجه وغير مرتبطة في كثير من الأحيان بمناطق النشاط بالإضافة إلى غياب التنسيق والربط بين مختلف أنواع النقل، حيث أنه من الضروري وجود تكامل بين مختلف وسائل النقل.

3- ضعف الأسطول البحري: ضعف الأسطول البحري الوطني فرض على المتعاملين الجزائريين استئجار السفن بأسعار نقل باهظة جدا من قبل أصحاب السفن الأجانب، وهي الأسعار الأعلى في منطقة "ميناء" علما أن الحجم الأكبر من التجارة الخارجية للجزائر يتم عن طريق البحر (95%)، بالإضافة إلى فرض أسعار خدمات الشحن البحري بقيمة أكبر بكثير من سعرها الحقيقي.

4- الإجراءات الإدارية والجمركية: في إطار تبني الجزائر للمفاهيم المكرسة من طرف الاتفاقيات الجمركية الدولية، جاء قانون الجمارك الجديد 04/17 المتضمن تعديل قانون الجمارك 07/79، لتبسيط وتوحيد الإجراءات الجمركية وفقا للمعايير الدولية من أجل مرافقة أحسن وأنجع للمستثمرين والمؤسسات الجزائرية والمتعاملين الاقتصاديين. يتضمن هذا القانون تحديث إدارة الجمارك، وذلك بفصل إجراءات التخليص عن إجراءات الإفراج عن البضائع وتقليل وتبسيط المتطلبات المستندية للاستيراد والتصدير التي كانت موجودة في النسخة السابقة من القانون بغرض الاستفادة من التجارة

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

العالمية الحرة. التعجيل بالتخليص الجمركي وتخفيض الزمن اللازم للإجراءات الجمركية من شأنه أن يعود بمنافع جمة على كافة الأطراف المشاركة في سلسلة الإمداد وشبكة النقل الدولي وخاصة النقل الدولي متعدد الوسائط. غير أن التطبيق الميداني لهذا الإجراء يشكل عائق يتعين على إدارة الجمارك التصدي له، ذلك أنه لا يسمح أن تفرج عن البضاعة إلا عند حل جميع القضايا العالقة وسداد الحقوق والرسوم المستحقة مسبقا كما نصت عليه المادة 54 من القانون 17-04 وكثيرا ما يصعب استكمال تصنيف البضائع لأغراض التعريف الجمركية على الطبيعة، مثلما هو الحال بالنسبة للمواد الكيميائية التي قد تتطلب تحليلا مطولا في المختبرات كما أن المنازعات قد تطول بشأن التقدير الصحيح للقيمة لدى الجمارك؛ وهو ما يجعل الإجراءات الجمركية بطيئة ومثل هذه المشاكل التي تعيق السداد والإفراج النهائيين لها أثر سلبي على القدرة التنافسية وينبغي إزالتها أو تقليلها إلى أدنى حد ممكن.

وكان الإجراء المتمثل في منح ترخيص مسبق في حالة وصول أية باخرة لتحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة عقبة كبيرة أمام التدفق السهل للسلع والبضائع وشكل مصدر قلق للمهنيين والمحترفين العاملين في مجال التجارة البحرية وبغرض تبسيط الإجراءات، عمدت إدارة الجمارك وفقا لمراسلة رقم 1818 بتاريخ 08 نوفمبر 2017 إلى تبسيط إجراءات تحويل الحاويات، بعد أن عانت الموانئ من اكتظاظ وتكدس وخسائر للمتعاملين¹⁹.

5- نظام المعلومات والرقمنة: تساهم تكنولوجيا المعلومات في تحسين الميزة التنافسية من خلال تأثيرها على طريقة تنفيذ الأعمال والإجراءات في السلسلة اللوجستية، حيث أنها تساهم في زيادة الترابط والتكامل بين الوحدات المختلفة بالإضافة إلى خلق مخزون معلوماتي من شأنه أن يرفع مستوى معالجة البيانات، كونها تتيح للإدارة كل ما تحتاجه من معلومات بالسرعة والدقة متجاوزة كل قيود وحدود الطريقة التقليدية في الاتصالات.

إن إدارة الموانئ ونتيجة السرعة المطلوبة في تفريغ وتحميل السفن بالإضافة إلى المحافظة على أمن الميناء والرقابة على الصادرات والواردات، وتحصيل الضرائب والرسوم الجمركية والرقابة الصحية، وتشغيل العمالة الموجودة في الميناء، وجمع المعلومات اللازمة للجهات المختصة، يتطلب وجود نظام معلومات سلس في كل ميناء، للتنسيق بين العمليات الإدارية والتشغيلية للسفن والحوايات والبضائع، بالإضافة إلى إتاحة الوقت الكافي للتحضير لدخول السفينة وتخصيص الرصيف والمعدات اللازمة لتشغيل السفينة وتداول البضائع والحوايات وإمكانية إعداد خطة تحميل وتفريغ السفينة وتحديد موقع الحوايات وتخليص المستندات المتعلقة بالنواحي الإدارية والمحاسبية والجمركية وبنح للموانئ ميزة تنافسية²⁰ يمكنها من تحسين الأداء اللوجستي.

¹⁹ -بن عزوز إبراهيم، إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخليص الجمركي، نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك، مجلة نماء

للاقتصاد والتجارة، العدد الثاني، ديسمبر 2017، ص03.

²⁰ - رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص297.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

فأصبح من الضروري عصرنة القطاع بوضع القاعدة الرقمية بالشكل الذي يضمن تدفق المعلومات من الوحدات المختلفة وتحليلها قصد الاستفادة منها في تطوير أداء السلسلة اللوجستية كي تتماشى مع المعايير الدولية للتجارة الدولية، ورفع مستوى كفاءة الجهاز الإداري.

6- الاختلالات التنظيمية والهيكلية التي تعيق وصول المنتج الجزائري للأسواق الدولي: كما أن هناك مشاكل

تنظيمية تعيق عملية تصدير السلع والبضائع وهو ما يضعف من نشاط السلسلة اللوجستية ومن أهمها:

- عدم امتلاك المصدرين الجزائريين المعلومات الكافية عن الأسواق العالمية، والتي يمكن أن تشكل فرصا تسويقية بالنسبة إليهم، حيث أبدى أرباب منتدى رؤساء المؤسسات مخاوفهم من دخول الجزائر للمنطقة العربية للتبادل الحر بسبب نقص المعلومات حول دراسة الجدوى منها.

- استنزاف المدخرات الوطنية في تمويل قطاع الاستيراد وذلك عن طريق منح البنوك قروضا وتسهيلات للاستيراد عوضا عن تشجيع الانتاج الوطني.

- غياب البعد الإستراتيجي لدى المؤسسات الجزائرية فهي لا تضع الإستراتيجية لتسويق منتوجها منذ البداية بل تبحث عن أسواق دولية في التظاهرات الاقتصادية فقط كالمعارض الدولية من أجل صرف منتجاتها.

- غياب سياسة واضحة لتسيير الاقتصاد الوطني وترقية الصادرات خارج المحروقات، إضافة إلى مسائل التعريفات الجمركية والتأمينات والنقل وخدمات ما بعد البيع، وكذلك ما يتصل بالدفع وتحصيل عوائد الصادرات بالعملة الصعبة.

- عدم تطابق السلع الجزائرية مع المعايير الدولية خاصة في مجال الجودة والتنوعية وقیود البيئة، وهذا راجع لكونها عملت لسنوات طويلة في غياب المنافسة مما جعلها تبقي سلعتها ضمن مقاييس وطنية بجثة موجهة لسوق واحد²¹.

- ارتفاع أسعار السلع الجزائرية والذي ترجع أسبابه إلى عدم الاستفادة من اقتصاديات الحجم، إلى جانب عدم الاستخدام العقلاني للطاقت الإنتاجية المتوفرة، على غرار تبعية مدخلاتها للخارج.

- استفحال ظاهرة الفساد الإداري والتي تطورت مع مرور الزمن، وحسب تقرير منظمة الشفافية الدولية لعام 2014 فقد تراجعت مرتبة الجزائر من 83 إلى 100، فالجزائر أنفقت ملايين الدولارات في السنوات الماضية ولم تتغير بنية الاقتصاد وكان بالإمكان تنويع مصادر الاقتصاد الوطني لولا الفساد وغياب الرقابة المالية ومتابعة ما تم إنجازها في المشاريع، فهناك مشاريع بقيت أكثر من 20 عاما وأنفقت أموالا طائلة²².

- التباطؤ في إدراج نصوص تشريعية وتنظيمية جديدة تحكم آليات التصدير والمنافسة والمعاملات التجارية وشروط ممارسة الأنشطة التجارية ونقص الدعم اللوجستي للمصدرين الجزائريين من حيث التخزين والنقل والمناولة، حيث يشكو

²¹ - محمد براق، محمد عبيلة. (جون، 2006)، دفع الصادرات الجزائرية خارج المحروقات باستخدام مقارنة التسويق الدولي. مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، ص1.

²² - هوارى أحلام وآخرون، وضعية الصادرات الجزائرية في الأسواق الأوروبية، الملحق الدولي الثاني، ما بعد البترول التبادلات التجارية والاختيارات الاقتصادية للدول الأوروبية، ص4.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

مصدرون من مشكلات عديدة تعترضهم على غرار محدودية طاقات الشحن، بالإضافة إلى غياب التطبيق الفعلي للمقارنة التسويقية بروافدها الحيوية (الإداري، الإستراتيجي، التكتيكي، البيئي، الدولي، الإلكتروني، الإبداعي،... إلخ) لدى المؤسسة الاقتصادية الجزائرية²³.

خاتمة:

سعت الجزائر لبناء اقتصاد متنوع المصادر والمداخيل من خلال التوجه نحو ترقية الصادرات والتي تعتمد أساسا على رفع مقدرة المؤسسات الوطنية في الوصول إلى الأسواق الدولية، وكذا تحسين نوعية المنتجات واستخدام التقنيات الحديثة في الإنتاج، فتنمية الصادرات تحتاج إلى إستراتيجية صناعية ملائمة تعمل على تنويع الإنتاج بغرض التصدير وتقوية القدرة التنافسية النوعية للمنتج الوطني في الأسواق الدولية، وحرصا منها على تحسين الأداء حظي القطاع الصناعي بإصلاحات هيكلية، لاسيما أن ترقية الصادرات الصناعية أضحت ضرورة يستوجبها الاندماج في المنظومة الاقتصادية العالمية للاستفادة من المزايا الناتجة عن تحرير التجارة الدولية وبالتالي الاندماج في سلسلة القيمة العالمية. ومع تعاظم دور وأهمية اللوجستيات نتيجة لتعاظم درجة المنافسة وسياسات تحرير التجارة كان لا بد على الجزائر أن تواكب كل هذه التغيرات والتطورات بوضع سياسة عامة واضحة المعالم في تطوير السلسلة اللوجستية والتجارة الدولية خصوصا مع ما يطرح النموذج الاقتصادي الجزائري من تحديات صعبة أمام البلد من تدني أسعار الطاقة واستنزاف الموارد باعتمادها على قطاع المحروقات، إذ أن أداءها الاقتصادي يرتبط بتقلبات أسعار المحروقات وبالأزمات الاقتصادية.

وباعتماد الحكومة إستراتيجية صناعية تهدف إلى تحسين الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، عن طريق تطور السلسلة اللوجستية واستغلال التكنولوجيا والمعلوماتية في مواجهة التحديات الاقتصادية يترتب عليه ارتفاع في حجم التجارة الخارجية للدولة من ارتفاع معدلات تدفق الصادرات والواردات حسب احتياجات الاقتصاد الوطني؛ في حين نجد أن الجزائر دائما في ذيل الترتيب العالمي في كل المجالات بالرغم من الثروات الهائلة التي تزخر بها، إذ أنها تأتي في المرتبة 75 من بين 167 دولة من حيث مؤشر الأداء اللوجستي لسنة 2016 برصيد 2.77 نقطة مع العلم أن أعلى رصيد هو 5 وأسوأ رصيد هو الواحد وهو ترتيب الدول الفقيرة والدول التي توجد فيها منازعات وحروب، وتسبقها في ذلك كل من المغرب وتونس.

النتائج: استنادا إلى ما سبق يمكن حصر أهم نقاط الضعف التي تحول دون تطور السلسلة اللوجستية في الجزائر إلى:

- نقص الدعم اللوجستي للمصدرين الجزائريين من حيث التخزين والنقل والمناولة، حيث يشكو مصدرون من مشكلات عديدة تعترضهم على غرار محدودية طاقات الشحن؛
- غياب التطبيق الفعلي للمقارنة التسويقية بروافدها الحيوية لدى المؤسسة الاقتصادية الجزائرية؛

²³ - جمعي عماري، و طارق قندوز. (2010)، التسويق الصناعي كمدخل إستراتيجي وتنافسي لترقية الصادرات الصناعية الجزائرية مع التطبيق على 5 المؤسسات الصغيرة والمتوسطة. الملتقى الدولي الرابع حول: المنافسة والإستراتيجيات التنافسية للمؤسسات الصناعية خارج المحروقات في الدول العربية، الشلف، ص133.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

- غياب إستراتيجية واضحة لتسيير الاقتصاد الوطني وترقية الصادرات خارج المحروقات؛
- غياب سياسة واضحة المعالم فيما يخص مسائل التعريفات الجمركية والتأمينات والنقل وخدمات ما بعد البيع، وكذلك ما يتصل بالدفع وتحصيل عوائد الصادرات بالعملية الصعبة؛
- قلة الموانئ التجارية وانخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية الموجودة؛
- تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري؛
- نقص في التجهيزات والآليات ورداءة منشآتها أدى إلى خلق نقط اختناق؛
- احتكار الدولة لتسيير الموانئ، وما ترتب على ذلك من مشاكل جانبية عديدة، كبطء المعاملات وتكدس المخازن. وأمام هذا الوضع ومن خلال محاولتنا لتحليل الأداء اللوجستي وتبسيط الضوء على نقاط الضعف التي تحول دون تطور السلسلة اللوجستية في الجزائر، يمكن أن نطرح بعض الاقتراحات التي من شأنها أن تساهم في تحسين الوضع الراهن إن أخذت بعين الاعتبار:
- تفعيل الإستراتيجية الوطنية لترقية الصادرات خارج المحروقات تسمح برفع العراقيل التي تحد من ترقية عملية التصدير على غرار ارتفاع تكلفة نقل السلع المصدرة؛
- تسخير الأدوات الأساسية لمرافقة عملية التصدير عند الحدود وخارجها لدفع التنافسية في سلسلة القيمة العالمية؛
- مواكبة التطورات التقنية والتنظيمية للجمارك من اجل تسهيل الإجراءات الجمركية بتوحيد الوثائق والمستندات طبقا للمواصفات الدولية من أجل تبسيط إجراءات التجارة الخارجية والنقل الدولي للبضائع وذلك باستخدام نظام الشباك الوحيد، بما لا يخل بمتطلبات الرقابة الجمركية وحماية أمن الدولة ؛
- وضع تنظيم إداري أفقي تفتح فيه كل أنماط النقل على بعضها وتتماشى ومتطلبات عملية النقل بدلا من التنظيم الإداري العمودي أين يستقل كل نمط بالإشراف؛
- تحسين أداء المتدخلين في السلسلة اللوجستية الوطنية والتي تسمح بتفعيل المعالجة الإلكترونية للإجراءات الإدارية؛
- مواكبة المؤسسات الاقتصادية تطورات الحاصلة في السوق الدولية والتأقلم معها حتى يتسنى لها تأدية دورها في الأسواق الخارجية.

المراجع:

- د/آدم إسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداة قنوات النقل والتوزيع، دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، 2014.
- د/أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجستيات تسويق الخدمات الإلكترونية، مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الإلكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010، الأردن.
- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

- بن عزوز إبراهيم، إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخليص الجمركي، نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد الثاني، ديسمبر 2017.
- د/تفيدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2002.
- جمعي عماري، و طارق قندوز. التسويق الصناعي كمدخل إستراتيجي وتنافسي لترقية الصادرات الصناعية الجزائرية مع التطبيق على 5 المؤسسات الصغيرة والمتوسطة. الملتقى الدولي الرابع حول: المنافسة والإستراتيجيات التنافسية للمؤسسات الصناعية خارج المحروقات في الدول العربية، الشلف، 2010.
- خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة 2006.
- دائرة البحوث الاقتصادية، اللوجستيات التجارية في العالم العربي واحتياجات التطوير البحري والبري إلكترونيا، عمان، 2014.
- رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، 2006.
- عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، الطبعة الثانية، 2009.
- د/محمد علي إبراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورش عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة.
- محمد براق، محمد عبيلة، دفع الصادرات الجزائرية خارج المحروقات باستخدام مقارنة التسويق الدولي. مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جوان، 2006.
- منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2013.
- ميرا محمد شفيق، الصاوي، مركز إقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19، ديسمبر 2004، الإسكندرية.
- هوارى أحلام وآخرون، وضعية الصادرات الجزائرية في الأسواق الأورومتوسطية، الملتقى الدولي الثاني، ما بعد البترول التبادلات التجارية والاختيارات الاقتصادية للدول الأورومتوسطية، 24-25 أفريل 2017.
- Ernst Frankel, « **The cost of total foreign trade logistics in Ldcs And how to reduce them** », A paper presented In Marcon, 2^{eme} Conference, 1991, Alexandria.
- Jean-Francois Arvis and all, **Connecting to compete, Trade Logistics in the Global Economy**, The world Bank.

دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر

- Pierre Médian, Anne Gratacap, **La logistique et supplychain management**, Dunod, Paris, 2008.
- Porter, Machael, **The competitive advantage of nations**, new york, the free press, 1990.
- NUNO Limà O et Anthony J. Venables , " **Infrastructure, Geographical Disadvantage, transport costs and trade** , World bank Economic review, Vol. 15, 2001.
- Yves Primor, **Logistique- production- distribution- soutien**, 3^{ème} Edition, Dunod, paris, 2003.