

تقييم أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الاداء اللوجستي للبنك الدولي

Evaluating the performance of the logistics sector in Algeria according to the World Bank's Logistics Performance Index methodology

قريد عمر¹، خليل سنا²omar.guerid@ univ-biskra.dz¹Sana.khelil@ univ-biskra.dz²

تاريخ الاستلام: 2022/01./24. تاريخ القبول: 2022/03../20. تاريخ النشر: 2022/04./12..

ملخص: يعتبر قطاع اللوجستيك الدعامة الرئيسية للتبادل التجاري داخل الحدود وعبرها نظرا لمساهمته الفعالة في تحسين تنافسية الصادرات بشكل خاص والاقتصاد الوطني بشكل عام، وبالرغم من الأهمية التي توليها السلطات العمومية للارتقاء بالخدمات اللوجستية من خلال الاعتمادات المالية الكبيرة المستثمرة في هذا المجال فإن المراتب المتأخرة لقطاع اللوجستيك في التقارير الدولية خاصة تقرير مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي لا تعكس جهود الجزائر لتطوير هذا القطاع، لذا يهدف هذا البحث إلى تقييم أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر وإبراز التحديات وكذا الإجراءات الواجب اتخاذها لتحسين أداء الخدمات اللوجستية بالنظر لأهميتها البالغة للتنافسية والنمو والتنمية.

كلمات مفتاحية: اللوجستيك، مؤشر الأداء اللوجستي، البنية التحتية

تصنيفات JEL : H11، C52، P23.

Abstract: The logistics sector is considered the main pillar of trade exchange within and across borders due to its effective contribution to improving the competitiveness of exports in particular and the national economy in general. Despite the importance that the public authorities dedicate to the improvement of logistics services through the continuous large financial appropriations in this field, the Last ranks of the logistics sector in international reports, especially the World Bank's Logistics Performance Index report, do not reflect Algeria's efforts to develop this sector. Therefore, this research aims to evaluate the performance of logistics services in Algeria and to highlight the challenges as well as the

measures to be taken to improve the performance of logistics services in Algeria in view of its great importance for competitiveness, economic growth and development.

Keywords: logistics, logistics performance index, infrastructure

Jel Classification Codes: H11, C52, P23

1. مقدمة:

عرف النظام التجاري الدولي العديد من التغيرات خلال العقود الثلاث الأخيرة خاصة فيما يتعلق بالاتجاه المتزايد لتحرير التجارة الخارجية وكذا الانفتاح على الأسواق الدولية الأمر الذي نتج عنه تزايد أهمية قطاع اللوجستيك باعتباره الدعامة الرئيسية للتبادل التجاري، وكذا مساهمته الفعالة في تفعيل تنافسية التجارة الخارجية بشكل خاص وتنافسية الدولة عموما، وعليه فإن عدم توافر منظومة لوجستية متكاملة وفعالة قد يرهن الجهود الرامية إلى تسهيل الاندماج في الاقتصاد العالمي ويحد من فعالية أي إستراتيجية هادفة لتنويع وتنمية الصادرات، ونظرا لاهتمام الجزائر في الفترة الأخيرة بضرورة البحث عن بدائل للنفط والرفع من التصدير خارج المحروقات فقد أولت السلطات العمومية لقطاع النقل و اللوجستيك أهمية كبيرة في خططها الاستثمارية، إلا أن المراتب المتأخرة لهذا القطاع الحساس في تقرير البنك الدولي حول مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لا يعكس جهود الجزائر الرامية لتطوير هذا القطاع.

وبناء على ما تقدم يمكن صياغة إشكالية البحث كما يلي :

كيف تم تقييم مستوى أداء الخدمات اللوجستية في الجزائر حسب منهجية البنك الدولي؟

وبغرض الإجابة على هذه الإشكالية قسم البحث إلى ثلاث محاور :

– المحور الأول : الإطار النظري للوجستيك.

– المحور الثاني : الأداء اللوجستي، الأهمية ومؤشر القياس.

– المحور الثالث : تقييم ترتيب الجزائر في تقرير أداء الخدمات اللوجستية.

المحور الأول: الإطار النظري للوجستيك

لم يتفق الباحثون والكتاب على تعريف موحد لمصطلح " لوجستيك " كما تباينت آرائهم

حول تاريخ هذا المصطلح وفيما يلي سيتم التطرق في هذا المحور إلى " اللوجستيك" من خلال عرض

نبذة تاريخية عن المصطلح، المفهوم والأهمية

أولاً: نشأة وتطور مفهوم اللوجستيك

يعود أصل كلمة " لوجستيك " إلى الكلمة اليونانية _logistikos_ والتي تعني بالإنجليزية " Calculation and Reasoning " أي الحساب والاستنتاج من المنظور الرياضي في حين يرجع بعض المؤرخين ظهور هذه الكلمة في العصور القربية كان في القرن 17 في فرنسا تحديداً عام 1670 حين اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلاً للمشاكل الإدارية المتزايدة التي واجهت الجيش في هذا العصر خاصة ما تعلق بالتخطيط والتنظيم للتنقلات والإمداد أما في القرن العشرين وبالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية كان هناك كبير وسريع لتحريك الجيوش وإمدادها وبذلك عادت اللوجيستيات إلى الظهور مرة أخرى وبالأخص لدى الجيش الأمريكي، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصبحت كلمة " لوجستيك " رسمية لجميع الجيوش (فتحي لاشين، 2007، ص31)

من هنا أصبح يقصد بمصطلح " لوجستيك " فن نقل الجيوش وإيوائهم وتموينهم أي إدارة تدفقات الأفراد والمواد لدعم المجهود الحربي عن طريق نقل الجنود والعتاد والمؤن والدخائر من المعسكرات والمستودعات إلى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة وذلك في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة. (الحجازي، 2000، ص12)

وخلال النصف الأخير من القرن العشرين قام كتاب الاقتصاد وإدارة الأعمال بتطوير هذا المصطلح وسحبه على المجالات الاقتصادية باعتباره فناً من فنون إدارة الأعمال ذات الأثر الاقتصادي البالغ ليصبح هذا المصطلح دال على كل ما من شأنه ضبط وإدارة تدفق المواد الخام وعمليات الإنتاج والتوزيع والنقل إلى أسواق الاستهلاك وذلك كله في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة

ثانياً: ماهية اللوجستيك

منذ أن استخدم مصطلح " لوجستيك " كمصطلح حربي ذو مدلول اقتصادي وبعد أن دخلت اللوجيستيات إلى مجال الأعمال الاقتصاد فإن مفهوم هذا المصطلح قد تطور مع مرور الزمن ويمكن عرض مختلف تعاريف اللوجيستيك " فيما يلي:

يعرف البنك الدولي اللوجيستيك على أنه شبكة الخدمات التي تدعم الحركة المادية للبضائع داخل الحدود وغيرها، وتضم مجموعة من الأنشطة من بينها النقل والتخزين والوساطة والتسليم السريع وعمليات المخططات النهائية وحتى إدارة المعلومات والبيانات.

أما اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا وتعرف اللوجستيك " بأنها سلسلة من الخدمات والأنشطة كالنقل والتخزين والسمسة اللازمة لنقل السلع وإنشاء سلاسل إمداد عبر الحدود ودخلها والهدف من هذه الخدمات هو ضمان نقل المنتجات من المنتجين إلى المستهلكين بالسرعة المطلوبة وفي أفضل الظروف (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017، ص3). وتعرف الجمعية الأوروبية للوجستيك هذا المفهوم من منطلق وظائف باعتباره " تنظيم تيار المواد وتخطيطه ومراقبته وتنفيذه بدأ من مرحلة الشراء أو تحضير المواد الخام الأولية ثم مرحلة التصنيع والإنتاج ومرحلة التوزيع والتسويق إلى المستهلك النهائي لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن ولكن بأقل تكلفة وبأقل استخدام لرأس المال (همال، 2018، ص297).

ويعرف مجلس سلاسل الإمداد اللوجستيك على أنها "جزء من سلاسل الإمداد تهدف إلى التخطيط والتنفيذ والرقابة والتدفق والتخزين الكفاء للمواد الخام والسلع الصناعية والمعلومات المتعلقة بها من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك النهائية وذلك لتلبية احتياجات المستهلك النهائي" (خالد هاشم، 2020، ص9).

وعرفته الجمعية الفرنسية لشبكة الإمداد والوجستيك " اللوجستيك هو الوظيفة التي تهدف إلى توفير المنتج من حيث التكلفة والجودة المطلوبة في المكان والزمان حيث يوجد الطلب، مع تحديد جميع عمليات حركات المنتج مثل موقع المصانع ، والمخازن والمشتريات وإدارة المخزون المناولة إعداد الطلبات النقل الخ" (بوعدلة و بن طيب، ص299)

وفي الأخير يمكن تعريف اللوجستيك باعتباره الأنشطة الضرورية لنقل المواد الأولية والنصف مصنعة والمواد التامة الصنع من مواقع الإنتاج إلى أسواق المستهلك داخل الحدود أو غيرها كالنقل والتخزين والإجراءات الجمركية وذلك بأقل تكلفة ممكنة وفي الوقت والمكان المناسبين

ثالثا: منافع، مكونات وأنواع اللوجستيك

1) منافع اللوجستيك

من خلال ما تقدم يتبين أن للوجستيك منافع أربع وهي: (مكاوي، ص524)

- المنفعة المكانية : تتيح للمستهلك الحصول على السلعة في المكان المناسب وتتضمن اختيار الأماكن المتوقع أن يجد فيها المستهلك الساعة من مكان إنتاجها إلى أماكن استهلاكها مع مراعاة المناطق والأماكن الموزعة لها، وكمثال على ذلك سكان المناطق الباردة يحتاجون إلى تجهيزات التدفئة

والملابس الشتوية في حين لا يحتاجها سكان المناطق الحارة ومن هنا ترجع هذه المهمة للمنتج أو الوسيط لأي أن المنتج في هذه الحالة قد عمل على توفير منفعة سكانية للمستهلك.

- **المنفعة الزمنية:** تتحقق هذه المنفعة عن طريق التخزين (الاحتفاظ بالمنتج) ثم تقديمه للمستهلك في الوقت الذي يطلبه فيه وكمثال على ذلك المحاصيل الزراعية تنتج في مواسم معينة من السنة ويفضل التخزين نجدها متاحة طول السنة

- **المنفعة الحيازية:** تتحقق من خلال عملية البيع ودور الوسيط في هذه الحالة هو نقل ملكية المنتجات من طرف لآخر أي من المنتج إلى المستهلك حتى يتمكن هذا الأخير من الحصول عليها واستخدامها والانتفاع بها.

- **المنفعة الشكلية/ القيمة :** وهي القيمة التي يدركها المستهلك في السلعة أو الخدمة عندما تأخذ شكلا معينا فإن الوسطاء يضيفون المنفعة الشكلية إلى السلعة عن طريق تجزئتها وبيعها في عبوات صغيرة تتناسب مع حاجات العملاء و عرضها في أماكن تساعد على رؤيتها.

2-مكونات أنشطة الأعمال اللوجيستية

تحتوي الخدمات اللوجيستية على العديد من الأنشطة الفرعية التي يمكن تصنيفها كأنشطة رئيسية وأخرى مساعدة.

(الأنشطة الرئيسية: وتتكون من (هبة الله، 2019، ص221)

-**النقل:** يأتي النقل على رأس الأنشطة اللوجستية حيث يوجد فرع خاص بلوجيستيات يسمى بلوجيستيات النقل

-**التخزين:** حيث يعد من أهداف الخدمات اللوجيستية الرئيسية هو توفير أماكن التخزين وما يتطلبه ذلك من ضرورة توفر إدارة جيدة لحركة المخزون لتنظيم تدفقات السلع في الوقت المناسب إلى العملاء والأسواق إضافة إلى الحفاظ على المخزون بالطرق الصحيحة

-**إدارة المخزون:** لا تخلو أي عملية إنتاجية من الحاجة إلى التخزين سواء كان تخزين للمواد الأولية أو السلع الوسيطة أو تلك التامة الصنع وذلك لضمان وصولها إلى المستهلكين النهائيين

-**التعبئة:** تأتي التعبئة كأحد الأنشطة اللوجستية الهامة والمعبرة بشكل كبير عن جودة المنتج كما أن لها دور هام في جذب واستقطاب العملاء.

-معالجة الطلب: ويتلخص الدور الرئيسي لمعالجة الطلب بشكل مبسط في إعداد وتجهيز الطلب وجعله متاحا للعميل.

أما الأنشطة الفرعية للأعمال اللوجستية فتتكون من: (مكاوي، ص525)

-خدمة الزبون: و هي طريقة وفلسفة الشركة في خدمة زبائنها ومستوى التكاليف التي سوف تتحملها من أجل الوفاء بطلبات المستهلك.

-التنبؤ بحجم الطلب المتوقع: وهو تحديد العمليات المتوقع الطلب عليها في فترة زمنية ما من قبل العملاء والخدمات المصاحبة لها وهذا يؤثر على خطط الشراء والإنتاج والتوزيع.

-إدارة المناولة: ويشمل إدارة وحركة السلع والمواد الخام للشركة من المستودعات إلى أماكن الإنتاج أو حركة السلع أثناء التصنيع وتشمل أيضا حركة السلع من المخازن إلى الأسواق والزبائن.

-احتياجات الإنتاج: وتهتم بتوفير مواد ومستلزمات الإنتاج من حيث مواقعها والكميات المطلوبة ووقت شرائها الخ

-جدولة وتخطيط الإنتاج وتدقيقه للسوق: وتهدف إلى التوازن بين العملية الإنتاجية والكميات والأنواع المطلوبة من الزبائن من أجل توفيرها في الزمان والمكان المناسبين.

3-أنواع اللوجستيك:

هناك عدة أنواع للوجستيك ويمكن التمييز بينها بحسب أهدافها وطريقة عملها:

● **لوجستيك المشتريات (التموين):** وهو إدارة الإمدادات الخاصة بالتموين اللازم لتصنيع مواد

تامة الصنع أو نصف مصنعة وهناك ثلاث طرق لإدارة التموين في المؤسسة:

-في الوقت المناسب: أين يتم استلام التموينات المطلوبة عند الحاجة إليها لإكمال عملية الإنتاج

وليس قبل وهذا لتجنب عملية التخزين.

-متزامن مع الإنتاج : يتم التخطيط للإمداد لاستباق احتياجات الإنتاج وبهذه الطريقة تعلم

المؤسسة مسبقا آجال وكمية التموينات المراد استلامها.

-مخزون الأمان: أي الاحتفاظ بمخزون إضافي من التموينات للتعامل مع تقلبات السوق أو

التأخير في الاستلام من الموردين.

● **لوجستيك الإنتاج:** ويغطي جميع العمليات اللوجستية بدأ من شراء المواد الخام وصولا إلى

تصنيع المنتج .

● **لوجستيك التوزيع** : ويسمى أيضا بلوجستيك النقل ويهدف إلى ضمان التسليم السريع والفعال للمنتج للعميل حيث من غير المجدي امتلاك منتج جيد و عملي وبسعر جيد إذا لم يصل الزبون في الوقت والشكل والكمية المتفق عليها ويمكن أن تكون لوجستيات التوزيع:

-مباشرة: الشركة المنتجة مسؤولة عن توزيع منتجاتها مباشرة للمستهلكين النهائيين

-غير مباشرة: وهنا يظهر المستوردون أو تجار الجملة والتجزئة كوسيط بين المنتج والمستهلك

■ **اللوجستيك العكسي** : يشير اللوجستيك العكسي إلى جميع العمليات الهادفة لاسترداد

وإرجاع المنتجات التي لم يرق للزبون شرائها وتميز هنا بين لوجستيات المسترجعات وهي الأكثر شيوعا بفضل التجارة الإلكترونية وهي تسمح بمعالجة الطلبات المسترجعة إلى مراكز التوزيع ولوجستيك النفايات والتي تتضمن إعادة تدوير النفايات ومعالجتها لإعادة الاستفادة منها أو القضاء عليها لتفادي الإضرار بالبيئة.

المحور الثاني: الأداء اللوجستي : الأهمية ومؤشر القياس.

أولا: أهمية اللوجستيك في التجارة الخارجية

يمكن إبراز الأهمية البالغة للأنشطة اللوجستية في التبادل التجاري الدولي من خلال النقاط

التالية :

1- يشير البنك الدولي ان الخدمات اللوجيستية تمثل العمود الفقري للتجارة العالمية وفي ظل

زيادة انتشار سلاسل التوريد على مستوى العالم فإن جودة الخدمات اللوجستية في بلد ما تمكنه من تحديد إمكانية مشاركته في الاقتصاد العالمي من عدمها.

2- للخدمات اللوجستية أهمية كبيرة في تعزيز تنافسية القطاع التجاري داخل الدول وفيما بين

دول العالم، كما أن لها أهمية كبيرة في توفير فرص العمل والتشغيل ورفع كفاءة التوصيل والنقل للبضائع وتقليل التالف والفاقد منها مما يعني الحفاظ على جودة المنتج وتوصيله للمستهلك النهائي في الوقت المتوقع وبالكمية والجودة اللازمين (العتوم).

3- يسهم وجود خدمات لوجستية فعالة في تعزيز القدرة التنافسية للدولة ويساهم في تسهيل

اندماجها في الاقتصاد العالمي في حين يعتبر عدم وجود قطاع لوجستي ناضج بمثابة عقبة أمام نمو

الصادرات وهو ما يؤثر على تكاليف الخدمات اللوجستية كأحد المحددات الرئيسية للإنتاج والتجارة

داخل وعبر الحدود وبالتالي التأثير على نمط التخصص ومستوى النمو الاقتصادي (خالد هاشم،

2020، ص8).

4- يؤثر اللوجستيك على الإنتاجية في جميع القطاعات الاقتصادي ويمكن أن تشكل

اللوجستيات قطاعا من قطاعات التنمية يمكن البلدان ذات الصلات العالمية والإقليمية القوية من أن تكون مركزا هاما للوجستيات والتجارة (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017، ص3).

5- ساهم القطاع اللوجستي الفعال بشكل كبير على دعم العديد من الدول النامية فدول نامية لا تتمتع بموارد طبيعية أوجدت لها موطأ قدم في حقل التجارة الدولية بفضل أداء خدماتها اللوجستية في حين أن دول أخرى ذات مواقع إستراتيجية ونتيجة لأدائها اللوجستي المنخفض أصبحت على هامش تحركات التجارة الدولية ما أدى إلى تراجعها اقتصاديا فالبنية التحتية اللوجستية تعد من أحد محددات جذب الاستثمار الأجنبي وعامل مهم في زيارة القدرة التنافسية للبلد.

6- يمكن للخدمات اللوجستية أن تؤثر في الصادرات من خلال تأثيرها في التكاليف ومن ثم التأثير في التسعير فإذا كان التسعير داخل الأسواق المحلية يتأثر الى حد كبير بالقدرة الاحتكارية للمنتج، نجد أنه في التجارة الدولية تعتبر تكلفة الخدمات اللوجستية إحدى العوامل الهامة في تحديد السعر على المستوى الدولي الأمر الذي يجعل تكاليف مختلف الأنشطة الداعمة للإنتاج تلعب دورا هاما في تحديد اتجاهات التجارة الدولية ومن أهم هذه الأنشطة النقل الذي يعتبر النشاط الأبرز في الأداء اللوجستي (هبة الله، 2019، ص227).

7- يعتبر سوق الخدمات اللوجستية من الأسواق الأكثر نموا في الاقتصاد العالمي حيث شهدت هذه السوق نموا متزايدا خلال العقود الأخيرة فبعد أن كانت قيمة سوق الخدمات اللوجستية في العالم تقدر ب 332 مليار دولار عام 2003 ارتفعت هذه القيمة لتصل 850 مليار عام 2015 ومن المتوقع أن تزيد هذه القيمة لتصل إلى 1950 مليار دولار عام 2022 وتشير التوقعات بارتفاع هذه القيمة إلى مبلغ 15800 مليار دولار بحلول عام 2030 أي بمعدل نمو مركب يقدر ب 6.8% خلال فترة 2022-2030).

ففي دولة الولايات المتحدة الأمريكية فقد بلغت قيمة السوق اللوجستيكية 1.6 ترليون دولار عام 2018 أي ما يعادل 8% من الناتج المحلي الإجمالي لنفس السنة كما يشغل هذا القطاع حوالي 400000 عامل أمريكي

8- أدركت العديد من الدول أهمية امتلاك منظومة لوجستية فعالة وعدم اقتصر اعتمادها على الشركات التوريد العالمية خاصة في ظل جائحة كورونا حيث لم تكف أسعار الشحن البحري مثلا عن ارتفاع في ظل الأزمة الصحية العالمية والتي شهدت ارتفاع يقدر بستة أضعاف، ففي ظل رفع القيود

على التجارة الدولية في سياق التعافي الاقتصادي وجد المتعاملون في قطاع الشحن البحري والذين يستحوذون على أكثر 80% من النقل العالمي للبضائع صعوبة كبيرة للاستجابة للطلب المتزايد على خدماتهم الأمر الذي نجم عنه ارتفاع كبير في أسعار المستوردات ونقص كبير في تنافسية الصادرات في الدول المعتمدة لوجستيا على الشركات الأجنبية.

ثانيا: مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي (مكونات ومنهجية الإعداد).

1. تقديم المؤشر ومكوناته

نظرا للأهمية البالغة الذي يكتسبها قطاع اللوجستيك في التجارة الدولية وفي تحديد القدرة التنافسية لصادرات أي بلد عمدة هيئات ومنظمات اقتصادية دولية وإقليمية على بناء مؤشرات تقيس مدي كفاءة الخدمات اللوجستية وفعاليتها في مختلف الدول حتى يتسنى إجراء مقارنات دولية شأنها شأن غيرها من المؤشرات.

ومن أهم هذه المؤشرات نجد مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي والذي يعتبر أداة قياس عالمية ومرجعية يقوم بقياس كفاءة الخدمات اللوجستية في دول العالم وبشكل دوري بهدف تسليط الضوء على تطور البيئة التنافسية للأعمال والذي يكتسي أهمية كبيرة كونه أصبح الأداة المعتمدة للحكم عن البلدان في هذا المجال (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017، ص3).

وبناء على مسبق تم بناء مؤشر للخدمات اللوجستية من مجموعة من المؤشرات والمعايير التي تقيس جودة البنية التحتية المساندة للأنشطة تحت ستة مجموعات كما جاء في تقرير البنك الدولي وتشتمل ما يلي : (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017، ص4)

1- الجمارك: ويقاس كفاءة التخليص الجمركي على الحدود من حيث الإجراءات الجمركية، معالجة البيانات الجمركية عبر الانترنت ،السرعة وبساطة التخليص واختيار مكان التخليص النهائي وضرورة استخدام مخلص والإفراج عن البضائع بتعهد انتظار إتمام المستندات المطلوبة للتخليص وإخضاع المستوردات للمعاينة أو لعدة معاينات، كما يشمل هذا العنصر ثلاث أنواع من السلطات الحدودية : الإدارات الجمركية، وكالات ضمان الجودة والالتزام بالمعايير ووكالات الصحة والصحة النباتية.

2- البنية التحتية : وتشمل الموانئ والطرق والسكك الحديدية والمطارات ومرافق التخزين

وإعادة الشحن وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

3-كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية : وتشمل خدمات النقل البري، الجوي، والبحري والنقل بالسكك الحديدية، الموانئ والتخزين وإعادة الشحن وتوزيع ووكلاء الشحن ودوائر الجمركية و وكالات ضمان الجودة.

4-التوقيت: توقيت التخليص وسرعة وصول الشحنات إلى الموقع المقرر في الوقت المحدد مع التركيز على توقيت التخليص والتسليم وتواتر وصول الشاحنات ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة والتأخير والتخزين الإلزامي والمعاينة قبل الشحن والمعاينة عند نقل البضائع من سفينة لأخرى.....الخ.

5-التتبع والتعقب: أي القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها والتأكد من وصولها.

6-سهولة ترتيب الشحنات الدولية: أي سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.

ويبين الشكل رقم (01) عناصر مؤشر أداء الخدمات اللوجستية الستة بعد توزيعها في فئتين رئيسيتين (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017) :

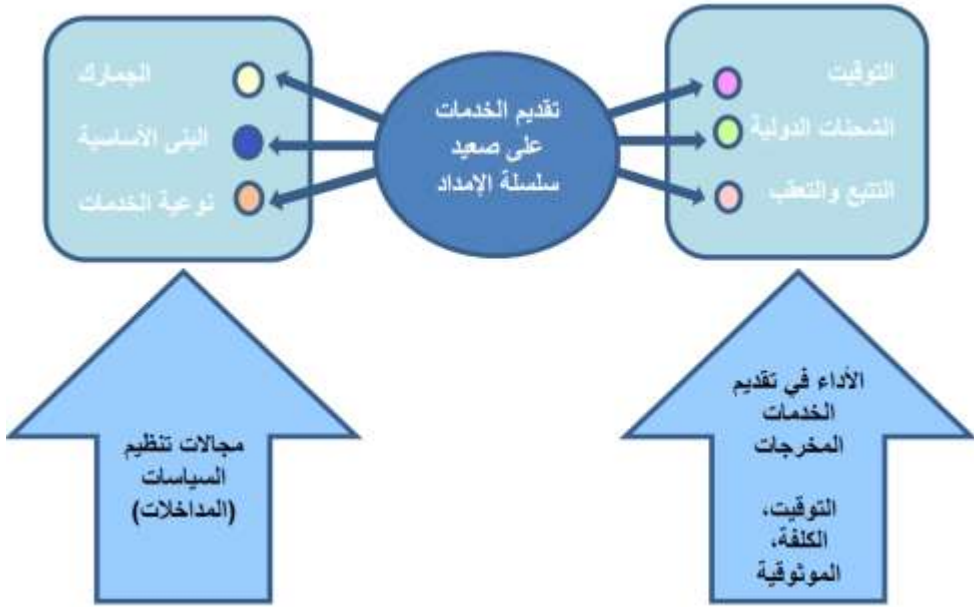
-مؤشرات المدخلات والنتائج وتقييم الفئة الأولى وعنوانها " مجالات تنظيم السياسات

،المدخلات الرئيسية إلى سلسلة الإمداد وهي الجمارك، البني الأساسية ،الخدمات .

-وتقييم الفئة الثانية وعنوانها " نواتج أداء سلسلة الإمداد " توقيت شحنات دولية وتكلفتها

ومدى الموثوقية في التتبع والتعقب.

الشكل رقم (01) مدخلات و مخرجات عملية التقييم



المصدر: The word bank. Connecting to compete 2018.p8

2. أهمية مؤشر الأداء اللوجستي

يمكن توضيح أهمية مؤشر الأداء اللوجستي في النقاط التالية:

- تم بناء مؤشر الأداء اللوجستي لتحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية وتقديم المشورة لمعالجتها، كما أن قياس الأداء يفيد في تقييم ملائمة بيئة الأعمال في البلدان وإمكاناتها في التجارة الدولية.

- يشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجستية للبنك الدولي أداة قياس مرجعية الهدف منها مساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في مجال لوجستيات التجارة وتحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أدائها في هذا المجال (غرفة الرياض، 2019، ص 69).

- يشكل أهمية كبيرة نظرا لكونه أصبح الأداة المعتمدة للحكم على البلدان في مجال الأداء اللوجستي (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017، ص 02).

3. منهجية مؤشر أداء الخدمات اللوجستية

يقدم البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مرة كل سنتين وقد كون مجموعة من البيانات على أساس التقييمات الكمية والنوعية لمدى سلاسة اللوجستيك في البلدان قابلة للمقارنة

بين البلدان ويستند مؤشر أداء الخدمات اللوجستية إلى مسح عالمي لأصحاب المصلحة العاملين على أرض الواقع حيث يدلون برأيهم وانطباعهم حول مدى سلامة الخدمات اللوجستية في البلدان التي يعملون فيها والتي يتعاملون معها تجاريا خاصة وسطاء الشحن وشركات النقل (غرفة الرياض، 2019، ص69)

للخدمات اللوجستية أبعاد عديدة تجعل من عملية قياس الأداء اللوجستي للبلدان وتقييمه بشكل موجز عملية معقدة فمن السهل جمع البيانات لكن من الصعب تجميعها في وحدة منسقة عبر البلدان وتكمن العقبة الرئيسية في الاختلافات في هياكل سلاسل الإمداد بين البلدان مضافا إليها عدم كفاءة المعلومات المتوفرة عن الوقت والتكاليف لتقييم شفافية العملية وجودة الخدمات والقدرة على التنبؤ والموثوقية وحسب منهجية البنك الدولي فإن المسح يشمل 160 بلدا ويستند إلى 5000 مقيم للبلدان بعدها خبراء في اللوجستيك ووفقا لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية يجري ترتيب الدول حسب ملامح اللوجستيات التجارية على مقياس من (1 إلى 5) حيث يعتبر (1: الأسوأ) و (5: الأفضل) (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017، ص7)

اوجه القصور في المؤشر

حسب اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا فإن مؤشر تقييم أداء الخدمات اللوجستية

تشوبه عدة عيوب أهمها: (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا، 2017، ص8)

- الاعتماد يشكل كامل على آراء الخبراء والمبشرين وليس على حقائق.

- يمكن تغيير تقييم البلد بحسب تغير الأشخاص المقيمين.

- لا تؤخذ في الاعتبار آراء المحليين

- يمكن أن يؤدي استياء متعاملين محددين إلى تدني تقييم البلد

- لا يتم مناقشة النتائج مع البلد قبل نشرها

- لا توجد طريقة معروفة للاعتراض على النتائج

المحور الثالث : تقييم ترتيب الجزائر في تقرير أداء الخدمات اللوجستية

أولا : قراءة في تقرير أداء الخدمات اللوجستية لسنة 2018

في سياق قيام البنك الدولي وبصفة دورية منذ سنة 2007 ومرة كل سنتين تم إصدار تقرير الأداء اللوجستي تحت عنوان " الترابط من أجل المنافسة " في نسخته السادسة بتاريخ 24 جويلية 2018 وهو تقرير يرصد مدى كفاءة أداء الخدمات اللوجستية والشحن الدولي وسلاسل الإمداد واستدامة الخدمات في 167 دولة حيث يتم ترتيب هذه الدول على مقياس من (1 منخفض إلى 5 مرتفع)

واظهر التقرير سيطرة بلدان العالم المتقدم على المراكز العشرة الاولى منذ بداية اعداد التقرير عام 2007 وهي بلدان مرتفعة الدخل في اوريا وبلدان اعضاء في منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية كما هو موضح في الجدول رقم (01)

الجدول رقم (01) العشر دول الأولى في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية 2018

الدولة	الترتيب العالمي	الدولة	الترتيب العالمي
ألمانيا	1	هولندا	6
السويد	2	سنغفورة	7
بلجيكا	3	الدانمارك	8
النمسا	4	بريطانيا	9
اليابان	5	فنلندا	10

المصدر : The word bank. Connecting to compete 2018.p 40:

وفي فئة الدول المنخفضة ومتوسطة الدخل (وهي الفئة التي تنتمي إليها الجزائر) جاءت دولة الفيتنام في صدارة المجموعة بحصولها على المركز 39 عالميا متنوعة بالهند (44 عالميا) تليها اندونيسيا في المركز 46 والكوت ديفوار بالمركز 50 (word bank, 2018, p10) أما على مستوى القارة الأفريقية جاءت جنوب إفريقيا على رأس دول القارة (33 عالميا) متبوعة بدولة كوت ديفوار (50 عالميا) وفي المركز الثالث رواندا (57 عالميا) ورابعا مصر(67 عالميا). أما ترتيب الدولة العربية فكان كما هو مبين في الجدول التالي:

الجدول رقم (02) ترتيب الدول العربية في كفاءة أداء الخدمات اللوجستية 2018

الدولة	الترتيب العالمي	الدولة	الترتيب العالمي
--------	-----------------	--------	-----------------

الإمارات ع. م	11	لبنان	79
قطر	30	الأردن	84
سلطنة عمان	43	تونس	105
السعودية	55	المغرب	109
البحرين	59	الجزائر	117
الكويت	63	السودان	121
مصر	67	موريتانيا	135

المصدر: The word bank. Connecting to compete 2018.p 41-40

ثانيا: تقييم تصنيف الجزائر في مؤشر الاداء اللوجستي :

بالرغم من الموقع الاستراتيجي للجزائر كأكبر دولة في أفريقيا وتوسط بلدان المغرب العربي بساحل يزيد عن 1200 كلم وبالرغم من أن قيمة الاستثمارات العمومية في مجال النقل والأشغال العمومية قد تجاوزت 135 مليار دولار خلال العقدين الأخيرين ما يؤهل الجزائر لتصبح محورا لوجستيا رائد في المنطقة، إلا أن أغلب المتعاملين في التجارة الخارجية وخاصة في مجال التصدير يعتبرون أن الأداء اللوجستي يعتبر الحلقة الأضعف في مجال التصدير وجاء تقدير الأداء اللوجستي للبنك الدولي ليصنف الجزائري في مراتب متأخرة عالميا إفريقيا وعربيا.

ويوضح الجدول رقم (03) ترتيب الجزائر في مؤشر الأداء اللوجستي منذ بداية صدور التقرير

عام 2007

السنة	فئة المؤشر	الترتيب العالمي
2007	2.06	140
2010	2.36	130
2012	2.41	125
2014	2.65	96
2016	2.77	75
2018	2.45	117

المصدر : بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن الجزائر قد تراجعت في التصنيف الأخير ب 49 مركزا باحتلالها المركز 117 بعد أن كان ترتيبها 75 عالميا في تقرير سنة 2016 كما يشير التقرير أن ترتيب

الجزائر قد جاء متأخرا مقارنة بالدول المنخفضة ومتوسطة الدخل (وهي الفئة التي تنتمي إليها الجزائر) أو مقارنة بالدول الإفريقية (المرتبة 20) وكذا مقارنة بالدول العربية (المرتبة 12).

وفيما يلي سيتم التطرق إلى تقييم كل مؤشر فرعي مكون لمؤشر الأداء اللوجستي

1-الجمارك (كفاءة التخليص الجمركي عبر الحدود) : تقوم إدارة الجمارك بدور هام في

تنظيم عمليات التجارة الخارجية، كونها الجهة المسؤولة عن تنظيم وتيسير المعاملات المتعلقة بإجراءات التصدير والاستيراد وما يترتب عنها من إجراءات التخليص الجمركي لذا فإن أي عرقلة أو تأخير في الجانب الإجرائي للعملية الجمركية سيؤثر سلبا على انسيابية السلع عبر الحدود ويزيد من تكاليف الصادرات ما يؤثر سلبا على تنافسيتها.

ويبين الجدول رقم (04) قيمة المؤشر الفرعي لكفاءة الجمارك والتخليص الجمركي عبر

الحدود في الجزائر خلال الفترة (2007-2008)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
قيمة المؤشر الفرعي الجمركي	1.60	1.97	2.26	2.71	2.37	2.13

المصدر : بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي LPI

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن قيمة المؤشر الفرعي للجمارك قد انخفض من 2.37 سنة

2016 إلى 2.13 سنة 2018 وهي أسوأ علامة منذ سنة 2012 وهو ما يظهر وجود اختلالات

كبيرة من حيث الوقت والإجراءات اللازمة للإفراج الجمركي عن البضائع والتي قد تصل في بعض الأحيان إلى أسابيع أو عدة أشهر.

2-البنية التحتية : إن توفر البنية التحتية وجودها أمران هاما لتوفير خدمات لوجستية كفوة

فالبنية التحتية السيئة تؤدي إلى زيادة تكاليف النقل والتكاليف اللوجستية عموما:

ويبين الجدول رقم (05) تطور قيمة المؤشر الفرعي -البنية التحتية- خلال الفترة

(2007-2018)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
قيمة المؤشر الفرعي البنية التحتية	1.83	2.06	2.02	2.54	2.58	2.42

المصدر : بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ انخفاض قيمة المؤشر الفرعي -البنية التحتية- من 2.58 سنة

2016 إلى 2.42 سنة 2018 وهي العلامة الأسوأ منذ سنة 2014.

3-نوعية الخدمات اللوجستية: تزايد اهتمام الدول بضرورة الرقي بالخدمات اللوجستية كونها

تولد قيمة مضافة لكافة القطاعات الاقتصادية الأخرى ويوضح الجدول رقم (06) قيمة المؤشر الفرعي

لنوعية الخدمات اللوجستية خلال الفترة 2018-2007

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
قيمة المؤشر الفرعي نوعية الخدمات اللوجستية	1.92	2.24	2.13	2.54	2.91	2.39

المصدر: بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي LPI

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه انخفاض قيمة المؤشر الفرعي لنوعية الخدمات اللوجستية من

2.91 سنة 2016 إلى 2.39 سنة 2018 وهي القيمة الأسوأ منذ سنة 2014 حيث أن توفر البنية

التحتية لا يشكل ضمان لتوفير خدمات لوجستية جيدة ما لم يكن ذلك مقرون بتوفير خدمات كفؤة.

4-التوقيت: يعكس المؤشر الفرعي التوقيت، مدى توصيل البضائع محل التصدير والاستيراد في

الآجال المقررة أو المتوقعة ويوضح الجدول رقم (07) تطور قيمة المؤشر الفرعي التوقيت خلال الفترة

(2018-2007)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
قيمة المؤشر الفرعي التوقيت	2.82	2.81	2.85	3.04	3.08	2.76

المصدر: بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن قيمة المؤشر الفرعي - التوقيت - قد انخفضت من 3.08

سنة 2016 إلى 2.76 سنة 2018 وهي القيمة الأسوأ لهذا المؤشر الفرعي منذ بداية التقسيم سنة

2007، إلا أن هذه القيمة قد بلغت مستويات مقبولة سنة 2014 و 2016 وذلك بتسجيلها على

التوالي قيمة 3.04 و 3.08.

5-مؤشر التتبع والتعقب: ويقيس هذا المؤشر تعقب وتتبع السلع محل التصدير والاستيراد من

مواقع شحنها إلى مواقع وصولها وضمان تأمينها بالطرق والكيفية المناسبين وبالجودة المطلوبة ويوضح

الجدول رقم (08) تطور قيمة المؤشر الفرعي - التتبع والتعقب - في الجزائر خلال الفترة 2007-

2018.

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
قيمة المؤشر الفرعي - التبع والتعقب -	2.27	2.26	2.46	2.54	2.6	2.60

المصدر: بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن قيمة المؤشر الفرعي - التبع والتعقب - قد عرفت توجها تصاعديا منذ سنة 2007 إلا أن سنة 2018 شهدت تراجعا إلى 2.60 بعد أن كانت 2.86 سنة 2016

6- مؤشر سهولة ترتيب الشحنات الدولية: يوضح الجدول رقم (09) قيمة المؤشر الفرعي سهولة ترتيب الشحنات الدولية في الجزائر خلال الفترة (2007-2018)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
قيمة المؤشر	2.06	2.70	2.68	2.54	2.80	2.31

المصدر: بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن قيمة المؤشر الفرعي سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية قد انخفضت في تصنيفه 2018 إلى 2.39 بعد أن كانت 2.80 سنة 2016 وهي القيمة الأدنى منذ سنة 2010.

الخلاصة:

يعتبر قطاع اللوجستيك العمود الفقري للتجارة داخل الحدود أو عبرها حيث تعد كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية عاملا حاسما ومحددا لتعزيز تنافسية الدول في مجال التجارة الخارجية وتزيد من إمكانية اندماجها في الاقتصاد العالمي في حين تواجه الدول ذات الخدمات اللوجستية الغير فعالة والغير كفوة عدة عقبات أمام تنمية صادراتها وزيادة تنافسيتها نتيجة ارتفاع التكاليف الأمر الذي ينعكس سلبا على قدرة هذه الدول على المنافسة عالميا وعلى غرار الدول المتقدمة والتي تعتبر رائدة في مجال الصناعة اللوجستية سعت العديد من الدول النامية إلى تحسين أدائها اللوجستي من خلال القيام بالعديد من الإصلاحات والاستثمارات في مجال إقامة البنية التحتية وتيسير التبادل التجاري وزيادة التواصل مع سلاسل التوريد الدولية ما يعني أن الجزائر ليس لها خيار سوى مواكبة ومسايرة هذه التطورات الحديثة

لجعل الجزائر تتبوأ مراتب أحسن في مؤشر الأداء اللوجستي ما يؤهلها لتصبح محور لوجستي هام في المنطقة بحكم موقعها الاستراتيجي ومقدارها الاقتصادية.

التوصيات :

- ضرورة أن تنال صناعة اللوجستيك المكانة اللازمة وحققها من الاهتمام لدى دوائر صنع القرار خاصة فيما يتعلق بإعداد أي استراتيجية تهدف إلى تنويع الاقتصاد الوطني وإنعاش وتطوير الصادرات خارج المحروقات.

- ضرورة ترقية البنية التحتية اللوجستية في الجزائر خاصة ما تعلق بترقية عمل الموانئ والمعايير الحدودية وما يستلزم ذلك من ضرورة تقديم خدمات بالكفاءة اللازمة تماشياً مع المعايير والمواصفات الدولية المعمول بها لتمكين اندماج الاقتصاد الوطني في محيطه الجهوي والدولي وهو ما يساهم في ترقية وتطوير التجارة الخارجية عموماً وترقية الصادرات بشكل خاص.

- ضرورة إصلاح وتنظيم الإدارات العمومية المرتبطة بالخدمات اللوجستية والتي تتعامل مع الفاعلين في مجال التجارة الخارجية خاصة المصدرين وفي مقدمتها إدارة الجمارك بغية تسهيل الأداء الجمركي واختصار الوقت اللازم للإفراج عن مختلف السلع موضوع الاستيراد أو التصدير بغية جعل هذه العملية أكثر سلاسة وانسيابية مع استعمال الوسائل الالكترونية التي تحد من البيروقراطية .

- إن توفير خدمات لوجستية جيدة وفعالة يتطلب وجود المورد البشري الكفاء والكوادر المؤهلة علمياً الأمر الذي يستوجب تنمية الموارد البشرية وتأهيلها المستمر من خلال التكوين الجيد في مهنة اللوجستيك.

- ضرورة إيلاء تقرير البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي الأهمية والعناية اللازمين من خلال دراسة نقاط القوة وتنميتها والكشف عن نقاط الضعف والعمل على معالجتها وتحسينها.

قائمة المراجع:

البنك الدولي. (بلا تاريخ). من الاجزاء إلى المنتجات، أهمية الخدمات اللوجيستية للتبادل

التجاري. تم الاسترداد من albankaldawli.org/ar/news/feature

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا. (2017). مؤشر الاداء اللوجستي في المنظمة العربية

. بيروت .

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا. (2017). مؤشر الأداء اللوجستي ومنهجية إعداده ومستوياته. بيروت.

راضي العتوم. (بلا تاريخ). مؤشر خفة الحركة اللوجيستية للإردن للعام 2019. تم الاسترداد من <http://alsaa.net>

سارة بوعدلة، و خديجة بن طيب. قدرات وتحديات اللوجيستيك ودوره في عملية التبادل التجاري الدولي-دراسة حالة ميناء الغزوات خلال الفترة 2011-2019 (المجلد العدد 01). مجلة المالية والأسواق.

عبد الحميد خالد هاشم. (2020). لوجستيات التجارة وأثرها على النمو الاقتصادي في دول الشرق الاوسط وشمال افريقيا (المجلد المجلد 21). مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة. عبد القادر فتحي لاسين. (2007). المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيك. القاهرة : المنظمة العربية للتنمية الإدارية .

عبيد علي أحمد الحجازي. (2000). اللوجستيك كبديل للميزة النسبية. الإسكندرية : منشأة المعارف.

غرفة الرياض. (2019). التقرير الاقتصادي.

فريدة همال. (2018). دراسة تحليلية امؤشرات الأداء اللوجيسي في الجزائر . الجزائر: مجلة الحقوق والعلوم الانسانية، جامعة الجلفة .

محمد أحمد اسماعيل هبة الله. (2019). أثر اللوجيسي على تنمية الصادرات في الدول النامية (المجلد 35). المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية.

محمد الامين مكاوي. اللوجستيك وتحديات التنافسية الدولية (المجلد 06). مجلة المالية والأسواق.

new word bank. (2018). *connecting to compete*.