

تحليل تطور قطاع اللوجستيك في الجزائر استنادا إلى مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) للفترة (2007-2023)

Analyzing the Development of the Logistics Sector in Algeria Based on the Logistics Performance Index (LPI) from 2007 to 2023

عاشور نبيل¹، معيزي نجاة².

¹ مخبر اقتصاد المنظمات والتنمية المستدامة، جامعة جيجل (الجزائر)، nabil.achour@univ-jijel.dz

² مخبر اقتصاد المنظمات والتنمية المستدامة، جامعة جيجل (الجزائر)، nadjatmaizi@univ-jijel.dz

تاريخ النشر: 2025/12/26

تاريخ القبول: 2025/10/20

تاريخ الاستلام: 2025/04/30

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تقييم تطور الأداء اللوجستي في الجزائر استنادًا إلى مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) الصادر عن البنك الدولي للفترة 2007-2023، مع التركيز على تحليل المؤشرات الفرعية و هي كفاءة التخليص الجمركي، جودة البنية التحتية، وسهولة ترتيب الشحنات الدولية، التوقيت و كفاءة الخدمات اللوجستية. اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي من خلال استخدام بيانات كمية من تقارير البنك الدولي لتسليط الضوء على التحديات والفرص المتاحة لتحسين تنافسية الجزائر في التجارة الخارجية.

توصلت الدراسة إلى أن الجزائر حققت تحسُّنًا في ترتيبها العالمي من المرتبة 140 سنة 2007 إلى المرتبة 97 سنة 2023، و رغم التذبذب الملحوظ في الأداء خلال هذه الفترة إلا أن الدراسة أظهرت أن التحليل النقدي لمؤشر الأداء اللوجستي يمكن أن يساعد في تحديد أولويات الإصلاح اللازمة لتطوير القطاع، سواء على مستوى البنية التحتية الصلبة أو الناعمة، مع التركيز على ضرورة تكامل هذه الإصلاحات داخل السلسلة اللوجستية. هذا التكامل يُعد الحل الأنسب لتحسين الأداء اللوجستي، خاصة في ظل المنافسة الشديدة التي يشهدها هذا القطاع عالميًا.

الكلمات المفتاحية: أداء اللوجستي، لوجستيك، مؤشر LPI، بنية تحتية، تخليص جمركي.

تصنيف JEL : H11؛C52؛P23.

Abstract:

This study aims to analyze how the logistics sector has developed in Algeria by using the Logistics Performance Index (LPI) issued by the World Bank for the period from 2007 to 2023. It focuses on key factors such as customs clearance efficiency, the quality of infrastructure, and how international shipments are organized.

The study follows a descriptive and analytical method, depending on data taken from World Bank reports. The results show that Algeria's global ranking improved, moving from the 140th position in 2007 to the 97th position in 2023. This progress is mainly due to efforts made to develop customs services and improve infrastructure quality.

However, the study also points out that there is still a need for more reforms, especially to achieve better integration and coordination within the logistics chain. Improving these areas is important to strengthen Algeria's logistics performance, particularly in the face of growing international competition.

Keywords: Logistics performance, Logistics, LPI index, infrastructure quality, customs clearance.

Jel Classification Codes : P23؛C52؛H11.

مقدمة:

* المؤلف المرسل.

منذ إصدار أول تقرير بعنوان "إقامة روابط من أجل المنافسة" لمؤشر الأداء اللوجستي من طرف البنك الدولي في عام 2007، أصبحت الدول تستخدمه كأداة لتقييم وتحسين أدائها اللوجستي، حيث أطلقت العديد من البلدان برامج لتعزيز التحسينات في أدائها اللوجستي المحلي، وأوكلتها إلى مؤسسات قائمة بذاتها تسهر على تنفيذ برامج و رؤية بعيدة المدى، من أجل تبوأ مراكز متقدمة في الأداء اللوجستي يعزز القدرة التنافسية للدولة.

و تحاول الكثير من الدول الاستفادة من رؤية البنك الدولي الذي ابتكر هذا المؤشر و قدمه كأداة قياس تفاعلية لمساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي يواجهونها في أدائهم في مجال الخدمات اللوجستية التجارية، وماذا يمكنهم القيام به لتحسين أدائهم، خاصة و أن هذا المؤشر أصبح محل أبحاث علمية متزايدة لتحليل و تفسير نتائجه، و إبراز مدى تأثيره على الاقتصاد المحلي و الدولي .

تُعَدّ الجزائر من بين الدول التي شملها هذا التقييم، حيث استند إلى آراء مقدمي الخدمات اللوجستية الدوليين لتحديد نقاط القوة والضعف وموقعها التنافسي على الصعيدين الإقليمي والعالمي. تهدف هذه الدراسة إلى تحليل وضع القطاع اللوجستي في الجزائر بالاعتماد على نتائج المؤشر، من أجل إبراز مواطن التحسن والتحديات التي تواجهها.

وبناء على ما تقدم يمكن صياغة إشكالية البحث كما يلي :

- ما هو واقع القطاع اللوجستي في الجزائر حسب مؤشر الأداء اللوجستي الذي يصدره البنك الدولي؟
- و تتفرع عن هذه الاشكالية الأسئلة الفرعية التالية :
- ما أهمية مؤشر الأداء اللوجستي و كيف تستفيد منه الجزائر؟
- ما هو الموقع التنافسي للجزائر على المستوى العالمي و المجموعات الدولية في الأداء اللوجستي؟
- ما هي آفاق تطوّر القطاع اللوجستي في الجزائر ؟

محاور البحث :

قسمنا هذا البحث إلى ثلاث أقسام و هي :

- القسم الأول : يتناول الجانب النظري حول ماهية اللوجستيك و مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي.
 - القسم الثاني : قراءة في نتائج آخر تقرير لمؤشر الأداء اللوجستي 2023.
 - القسم الثالث : تحليل واقع القطاع اللوجستي المحلي في الجزائر استنادا إلى أرقام مؤشر **LPI** الدولي للفترة (2007-2023).
- منهجية البحث:**

اعتمدنا في دراستنا هذه علثلاث مناهج و هي :

المنهج الوصفي: بهدف جمع المفاهيم من مختلف المراجع و كذلك الأرقام من مختلف التقارير و المصادر المتاحة حول كل ما يتعلق بقطاع اللوجستيك .

المنهج التحليلي: تحليل المعلومات و الأرقام التي تم جمعها في اطارها الزمني و المكاني، و تفسير التغيرات على طول السلسلة الزمنية الممتدة من 2007 إلى 2023.

المنهج المقارن: كون المؤشر محلّ الدراسة هو أداة مقارنة (Arvis J.-F. , Mustra, Panzer, Ojala, & Naula, 2007, p. 3)، فقد استعملنا المنهج المقارن بغرض المقارنة بين الجزائر و دول العالم سواء كانت المقارنة ثنائية أو مع المجموعات .

أهمية الدراسة :

- تسليط الضوء على أهمية مؤشر الأداء اللوجستي وكيفية الاستفادة منه.
- التعريف بالمؤشرات الفرعية وتحليل أدائها في الجزائر.
- تقديم رؤية شاملة لموقع الجزائر التنافسي دوليًا وإقليميًا.

المحور الأول: الإطار النظري لمؤشر الأداء اللوجستي

مؤشر الأداء اللوجستي هو أداة قياس مرجعية تفاعلية أنشأها البنك الدولي لمساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص في مجال الخدمات اللوجستية. والنتائج المستخلصة من المؤشر تُوفّر معيارًا عالميًا لصناعة الخدمات اللوجستية ولمستخدميها. كما تم تبني نتائج المؤشر من قِبَل المجتمع الأكاديمي لإعداد الدراسات المقارنة التي تسمح بتطوير هذا القطاع على أسس تنافسية بين الدول، و ان كان مفهوم اللوجستيك مرّ بمفاهيم مختلفة تاريخيًا ، الا أن مؤشر القياس الذي ابتكره البنك الدولي يتسم بمفهوم واحد و محدد .

أولاً: وصف مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي LPI

مؤشر الأداء اللوجستي LPI الذي يصدره البنك الدولي هو أول أداة قياس دولية تركز بشكل خاص على قياس مدى سهولة التجارة وتسهيل النقل في البلدان. وهو يكمل الجهود الدولية الأخرى لجمع البيانات و قياس تيسير التجارة من خلال التركيز حصريًا على الخدمات اللوجستية وتقييم الأداء باستخدام نهج شامل يركز على تحليل سلسلة التوريد العالمية. وهو يقيس بعض العوامل الحاسمة لأداء الخدمات اللوجستية التجارية، بما في ذلك جودة البنية التحتية والخدمات اللوجستية. (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, & Naula, 2010, p. 46)

و يلعب مؤشر (LPI) دورًا إعلاميًا مهمًا. من خلال إظهار البلدان كيفية مواجهتها لمنافسيها وتسلط الضوء على تكاليف الخدمات اللوجستية الضعيفة، كما يعمل مؤشر LPI على تحفيز التقدم حيث يقدم لصناع السياسات حجة قوية للإصلاح. (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, Shepherd, & Saslavsky, 2012, p. 6)

ويقدم البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية مرة كل سنتين. وقد كوّن مجموعة من البيانات على أساس التقييمات الكمية والنوعية لمدى سلاسة اللوجستيات في البلدان قابلة للمقارنة وعلى مدى فترات زمنية مختلفة. (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, & Naula, 2010, p. 1)

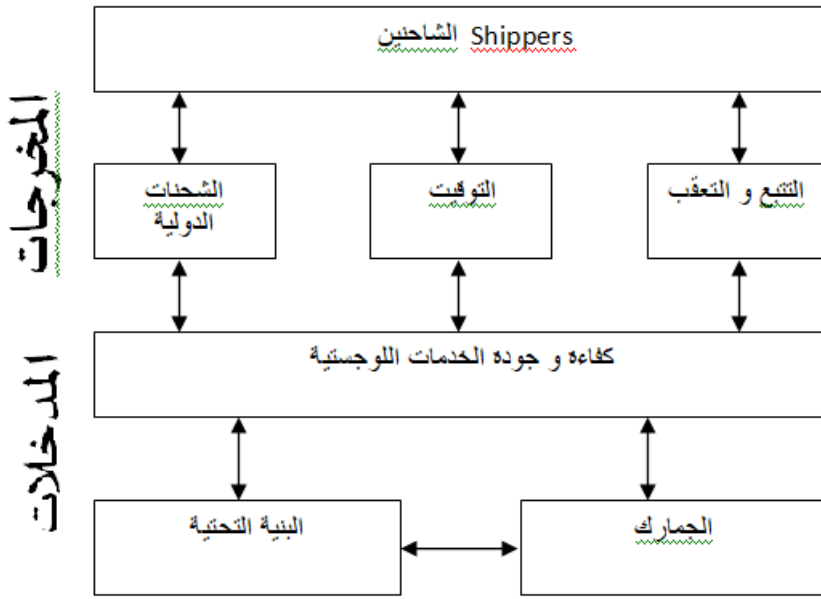
ثانياً: عناصر مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي LPI

يتألف مؤشر الأداء اللوجستي من ستة (06) مكونات أساسية، يتم تعريف كل منها على النحو التالي (Martí, Puertas, & García, 2014, p. 4).

- **الجمارك:** يقيس كفاءة وفعالية إجراءات التخليص الجمركي (السرعة والبساطة والقدرة على التنبؤ). ويتم تكوين كل هذا من خلال سلسلة من المهام الإدارية التي تسمح بتنفيذ التشريعات المتعلقة بالتجارة الدولية وتحصيل الضرائب على استيراد/تصدير السلع والخدمات.
- **البنية التحتية:** يقيس جودة البنية التحتية للنقل والاتصالات في البلاد. ويرتبط بالإجراء المستخدم لنقل البضائع إلى المستهلك النهائي، ولا يتم التحكم فيه بشكل كامل من قبل الشركات بسبب عوامل خارجية. ومع ذلك، فمن المهم قياس كيفية تعامل المنظمات مع المرافق المتاحة، سواء كانت ميزة أو عائقاً يمنعها من المنافسة.
- **الشحنات الدولية:** يقيس مدى سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
- **الجودة والكفاءة اللوجستية:** يقيس كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية. فهو يوضح سلوك أطراف معينة داخل الهيكل التنظيمي، مما يمثل جودة الخدمة المقدمة للعميل وتحسين العلاقة بين المنظمات والمستهلكين.

- **التتبع والتعقب:** يقيس تتبع وتعقب الشحنات. ومن المهم تحديد الموقع الدقيق وطريق كل شحنة حتى تسليمها إلى العميل النهائي. وتشارك جميع الأطراف في سلسلة توريد السلعة في هذا المكون، وبالتالي فإن التتبع هو نتيجة لنشاط القطاع ككل.
- **حسن التوقيت:** يقيس دقة مواعيد تسليم الشحنات. وهذا عامل مهم يجب أخذه في الاعتبار، لأنه في ظل المستوى العالي للمنافسة، فإن عدم الالتزام بجدول التسليم أمر غير مقبول. وقد أثر هذا على الحاجة إلى عمليات حوسبة متطورة بشكل متزايد. ويمكن توضيح العلاقة بين هذه العناصر من خلال الشكل التالي:

الشكل (1) : العلاقة بين مكونات مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)



المصدر : (Ivan Su & Ke, 2017, p. 60)

الشكل (1) يوضح العلاقة بين مكونات مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) من خلال تصنيفها إلى مدخلات ومخرجات. تشمل المدخلات الجمارك والبنية التحتية وجودة الخدمات اللوجستية، وهي العوامل التي تعكس السياسات والإجراءات التنظيمية. أما المخرجات فتشمل التوقيت المناسب، الشحنات الدولية، والتتبع والتعقب، والتي تعبر عن نتائج الخدمات اللوجستية المقدمة.

ثالثاً: مستويات مؤشر الأداء اللوجستي LPI:

يجمع مؤشر LPI بين التقييمات الكمية والنوعية ضمن وجهات نظر دولية ومحلية مزدوجة بشأن الأداء اللوجستي. و تتضمن تقارير " إقامة روابط من أجل المنافسة " ثلاث مستويات من مؤشر الأداء اللوجستي و هي :

1-مؤشر الأداء اللوجستي الدولي :، يقوم خبراء القطاع الخاص بتقييم أداء شركائهم التجاريين على أساس آرائهم وخبراتهم - عبر مجموعة من المؤشرات المتعلقة بأبعاد مختلفة للأداء اللوجستي. و نتائج هذه الاستطلاعات تكون هي المدخلات التي يحسب من خلالها المؤشر، و لا تدخل نتائج الاستبيانات المتعلقة بالأداء المحلي في حساب المؤشر. ((الإسكوا، 2017، صفحة 3).

2- مؤشر الأداء اللوجستي المحلي : و هو الجزء الثاني من المسح، و يتم التقييم من خلال الاجابة على مجموعة من الأسئلة، حيث يقدم المشاركون معلومات نوعية مفصلة عن البيئة اللوجستية في البلد الذي يعملون فيه (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, & Naula, 2010, p. 4)

و تم اطلاق هذا المؤشر منذ أول تقرير في 2007 بغرض تفسير نتائج مؤشر الأداء الدولي، كونه يحتوي على معلومات أكثر تفصيلاً عن البيئات اللوجستية مثل البنية التحتية، والخدمات، والإجراءات الحدودية، وموثوقية سلسلة التوريد (Arvis, et al., 2016, p. 17).

و استمر اصدار المؤشر المحلي الى غاية 2018، ثم تم الاستغناء عنه بسبب عيوب تتعلق بالثقة و التحيز من طرف مشغلي الخدمات اللوجستية و تم تعويضه بملحق مؤشرات الأداء الرئيسية KPLs.

3- مؤشرات الأداء الرئيسية KPLs : و هو جديد تقرير "الاتصال من أجل المنافسة" لسنة 2023، و جاء بديلا عن مؤشر الأداء اللوجستي المحلي الذي تم الاستغناء عنه في التقرير الأخير. ومؤشرات الأداء الرئيسية KPLs هي بيانات كمية تم جمعها من مجموعات بيانات تتبع الشحنات و قياس سرعة التجارة حول العالم، و هي نتاج رقمنة عمليات سلسلة التوريد خاصة تلك المتعلقة بحركة البضائع و السفن مما اتاح للبنك الدولي بناء بنك من البيانات الضخمة يتم الاعتماد عليها مستقبلا في قياس الأداء اللوجستي بدل الاستبيانات التي توزع على مشغلي الخدمات اللوجستية . (Arvis, Ulybina, & Wiederer, 2024, p. 2)

رابعا: منهجية إعداد مؤشر الأداء اللوجستي :

نظراً لأن المشتغلين في القطاع اللوجستي و هم الأقرب الى الميدان يمكنهم تقييم الجوانب الحيوية للأداء اللوجستي بشكل أفضل، فإن مؤشر LPI يعتمد على استبيان منظم عبر الإنترنت لمتخصصي الخدمات اللوجستية من الشركات المسؤولة عن نقل البضائع حول العالم، و هم وكلاء الشحن متعددي الجنسيات وشركات النقل السريع الرئيسية (Arvis, et al., 2016, p. 55). و بالتالي يعكس مؤشر أداء الخدمات وجهة نظر القطاع الخاص العالمي حول كيفية ارتباط البلدان عالمياً من خلال بواباتها التجارية الرئيسية. (Arvis J.-F., Mustra, Ojala, Shepherd, & Saslavsky, 2012, p. 4)

ويشمل المسح مجموعة من الدول، كان عددها 150 سنة 2007 تاريخ أول مسح، و بلغ عددها 139 بلد سنة 2023 تاريخ آخر مسح ؛ ويستند إلى 5,000 تقييم للبلدان، أعدّها 1,000 خبير في اللوجستيات. ووفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية، يجري ترتيب البلدان حسب ملامح اللوجستيات التجارية على مقياس من 1 (الأسوأ) إلى 5 (الأفضل). ((الإسكوا)، 2017، صفحة 3) و تم تصميم المسح وتنفيذه بالتعاون مع كلية توركو للاقتصاد في فنلندا (www.tse.fi)، والتي عملت مع البنك الدولي لتطوير هذا المفهوم منذ سنة 2000. (Arvis J.-F., Mustra, Panzer, Ojala, & Naula, 2007, p. V) و يقوم كل مشارك في الاستطلاع بتقييم ثمانية أسواق خارجية بناءً على ستة مكونات أساسية للأداء اللوجستي. يتم اختيار البلدان الثمانية بناءً على أهم أسواق التصدير والاستيراد في البلد الذي يقع فيه المستجيب. و يكون التقييم بطريقة ليكند (جيد جداً، جيد.....) و بهذا يكون المؤشر محصور بين (5 جيد و 1 سيئ) تقرير (Arvis J.-F., Mustra, Ojala, Shepherd, & Saslavsky, 2012, p. 1)

ويتم حساب مؤشر LPI الدولي عبر تقنية إحصائية قياسية، وهو المتوسط البسيط للمؤشرات الفرعية الست (06)، ولمراعاة خطأ أخذ العينات الناتج عن مجموعة البيانات في استطلاع LPI، يتم تقديم نتائج LPI بفواصل ثقة تقريبية تبلغ 80 بالمائة. (Arvis J.-F., Mustra, Panzer, Ojala, & Naula, 2007, p. 9)

خامسا: مجموعات المقارنة في الدراسة

يعتبر خبراء البنك الدولي أن مؤشر الأداء اللوجستي هو أداة مقارنة بالأساس، و بالتالي فالنتيجة المحققة لا ينبغي تفسيرها بمعزل عن غيرها، و هو ما يسمح لصانع القرار بتقييم التقدم التنافسي بشكل أفضل . (Arvis, Saslavsky, Ojala, Shepherd, Busch, & Raj, 2014, p. 7)

و قمنا في هذه الدراسة بتقييم تطور الأداء اللوجستي للجزائر باجراء المقارنة على ثلاث مستويات و هي :

1- **المستوى الدولي** : من خلال تحليل الترتيب العام للجزائر على المستوى العالمي و هو ضروري لمعرفة الموقع التنافسي للجزائر على الخريطة اللوجستية العالمية كنقطة ارتكاز يبنى عليها التقييم، مما يعطي نظرة شاملة تسمح بتحديد نقاط القوة و نقاط الضعف في الأداء اللوجستي.

2- **المستوى الاقليمي** : اقليميا اخترنا مجموعة الشرق الأوسط و شمال افريقيا كون هذه المجموعة تدخل ضمن مجموعات البنك الدولي التي يخصصها بالاهتمام و الدراسة و بالتالي فالمعطيات الخاصة بها متوفرة ضمن قاعدة البيانات الخاضعة بالبنك، و من جهة أخرى فكون الجزائر تنتمي الى هذه المجموعة فالحاجة الى اجراء مقارنات مع دول الجوار له أهمية كبيرة بخصوص الأداء اللوجستي .

3- **مستوى الدخل** : كون الجزائر تنتمي الى مجموعة الدخل المتوسط الأدنى خلالالفترة الزمنية لهذه الدراسة (2007-2023)، فان المقارنة على مستوى هذه المجموعة تكون في غاية الأهمية كون البنك يأخذ بعين الاعتبار هذا المستوى سواء في احتساب المؤشر ((الإسكوا)، 2017، صفحة 5)، أو في تحليل نتائجه . و تجدر الاشارة الى ان الجزائر أصبحت الآن تنتمي الى مجموعة الدخل المتوسط الأعلى ابتداء من 01 جويلية 2024 (متر، يونغ، و إيبين، 2024)، و لكن هذا لا يؤثر على الدراسة من حيث الهدف و النتائج، و لكن في الاصدارات القادمة للمؤشر سيختلف الأمر جزئيا.

سادسا: مؤشر LPI و التوجه مستقبلا نحو البيانات الضخمة بدلا عن الاستبيانات

أعلن الخبير في البنك الدولي Jean-François Arvis و هو المشرف الرئيسي على اعداد تقرير البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي منذ 2007 الى غاية 2023 و هو كذلك المساهم الرئيسي في ابتكار هذا المؤشر في كلية توركو للاقتصاد في فنلندا، أن البيئة اللوجستية تطورت حاليا بشكل كبير مقارنة بسنة 2007 تاريخ اطلاق أول تقرير للمؤشر، فالمعلومات و المعطيات التي تسمح بقياس الأداء اللوجستي للدول أصبحت متوفرة بفضل رقمنة سلسلة التوريد، و ستصبح بديلة عن الاستبيانات التي يتم جمعها بشكل مرهق من مشغلي الخدمات اللوجستية الدوليين، و هي عبارة عن تقييمات يشوبها الانحياز كونها انطباعات خاصة للأفراد يعملون في ظروف غير متشابهة. (Arvis, Ulybina, & Wiederer , 2024, p. 19)

و في تقرير 2023 تم الاستغناء لأول مرة عن الملحق الخاص بمؤشر الأداء اللوجستي المحلي، و حلّ محله ملحق خاص بمؤشرات الأداء الرئيسية **KPLs**، و هي معلومات كمية دقيقة تقوم بجمعها مؤسسات دولية مختصة مثلالشركة العالمية " **MDS Transmodal**" و هي شركة استشارية مستقلة تركز على قطاع النقل الدولي، و الاتحاد الدولي للنقل الجوي " **Cargo iQ**" الذي يمتلك بيانات عن 650 مطارا في 184 دولة، و شركة **Marine Traffic** التي تمتلك بيانات عن تتبع أكثر من 5000 سفينة حاويات في أكثر من 1000 ميناء، الاتحاد البريدي العالمي (**UPU**) بتتبع حركة الطرود البريدية و هو مصدر بيانات شاملة لأكثر من 190 دولة عضو ..(Arvis, Ulybina, & Wiederer , 2024, p. 3)

و بعد صدور تقرير 2023 نشر Arvis مقالا في مدونة البنك الدولي تحت عنوان : "من الاستبيانات إلى البيانات الضخمة :مؤشر الأداء اللوجستي الجديد" اعتبر أن تقرير 2023 سيكون آخر تقرير يعتمد على توزيع الاستبيانات على مشغلي الخدمات اللوجستية الدوليين،(Arvis, Ulybina, & Wiederer , 2024, p. 19) و بالتالي سيكون مؤشر الأداء اللوجستي الدولي في الاصدار اللاحق مبني على معطيات جديدة و المتمثلة في قاعدة البيانات الضخمة التي توفرها الهيئات و المؤسسات الدولية المذكورة بشكل أساسي، و هو ما يجعل المؤشر اللوجستي أكثر دقة في تصنيف الدول و ترتيبها .

و رغم هذا التوجه الجديد، إلا أن نتائج التقارير السابقة للفترة (2007-2023) تبقى مؤشرات هامة في دراسة و تحليل الأداء اللوجستي، و بالتالي دراستها يساهم في تحليل تطور قطاع اللوجستيك للدول التي شملها التصنيف و منها الجزائر .

المحور الثاني: قراءة في تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI2023

أصدر البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023، و هو الإصدار السابع من التقرير المعنون "إقامة روابط من أجل المنافسة" الذي يعرض بيانات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، يُغطي هذا العام 139 بلداً . و خُصص التقرير الى معلومة جوهرية حول معدل التبادل التجاري المحتمل، حيث ينقضي في المتوسط 44 يوماً من وقت دخول الحاوية ميناء البلد المصدّر حتى تغادر ميناء المقصد (جهة الوصول)، بانحراف معياري قدره 10.5 أيام وتُمثل تلك الفترة 60% من الوقت الذي يستغرقه تداول السلع دولياً.(البنك الدولي، 2023).

ووفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023، فإن رقمنة سلاسل الإمداد بالكامل، لا سيما في الاقتصادات الصاعدة، تتيح للبلدان إمكانية اختصار فترات التأخير في الموانئ بنسبة تصل إلى 70% مقارنة بالبلدان المتقدمة علاوة على ذلك، يتزايد الطلب على الخدمات اللوجستية الخضراء، حيث يبحث 75% من شركات الشحن عن خيارات صديقة للبيئة عند التصدير إلى البلدان مرتفعة الدخل.(البنك الدولي، 2023)

أولاً: أهم نتائج تقرير 2023 و المركز التنافسي للجزائر عالمياً و إفريقيا و عربياً .

انطلاقاً من تقرير 2023، نلقي نظرة عامة حول ترتيب الدول في مؤشر الأداء اللوجستي على المستوى العالمي و كذلك المستوى الإفريقي و العربي، و هو ما يعطينا لمحة حول البيئة اللوجستية المحيطة بالجزائر و المركز التنافسي لأكبر دولة في القارة الإفريقية، و كانت أهم المقارنات على مستوى مجموعات الدول كما يلي :

1- الدول الـ 12 ذات الأداء الأفضل في العالم .

أظهر التقرير سيطرة بلدان العالم المتقدم على المراكز الاثني عشر الأولى منذ بداية إعداد التقرير عام 2007 وهي بلدان مرتفعة الدخل في أوروبا وبلدان أعضاء في منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية كما هو موضح في الجدول رقم (01)

الجدول رقم (01): الدول العشر الأوائل في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لسنة 2023

الدولة	الترتيب العالمي	الدولة	الترتيب العالمي
سنغافورة	01	النمسا	07
فنلندا	02	بلجيكا	07
الدانمارك	03	كندا	07
ألمانيا	03	هونغ كونغ (الصين)	07
هولندا	03	السويد	07
سويسرا	03	الإمارات العربية المتحدة	07

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقرير البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي (Connecting to Compete 2023).

وفي مؤشر الأداء الاقتصادي لعام 2023، كانت الاقتصادات ذات الدخل المرتفع هي الاقتصادات التي سجلت أعلى 12 مركز. و قد تبوأّت سنغافورة الصدارة بنتيجة 4.3 نقطة، وهو المركز الذي شغلته أيضاً في عام 2007 و 2012. وهي بذلك تثبت نجاحها

كدولة صغيرة في تحقيق كفاءة لوجستية استثنائية عبر الابتكار والاستثمار في الموانئ والخدمات اللوجستية الرقمية، إضافة إلى موقعها الاستراتيجي عند مفترق طرق التجارة الآسيوية جعلها محطة حيوية للشحن الدولي. ومن بين أفضل 12 مركزاً، هناك 8 في أوروبا و هي فنلندا، التي سجلت 4.2، والدنمارك وهولندا وإيطاليا و سويسرا: 4.1 نقطة؛ والنمسا، بلجيكا، ألمانيا والسويد : 4.0 نقطة، وهذا يعكس تفوق القارة الأوروبية في تطوير نظم لوجستية متقدمة. وانضمت إليها منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة-الصين؛ والامارات العربية المتحدة؛ وكندا. وهذا يظهر أن الاقتصادات غير الأوروبية ذات الدخل المرتفع يمكنها المنافسة عالمياً، بفضل تركيزها على الربط الدولي والتكنولوجيا المتقدمة، فلقد كانت معظم هذه الدول لسنوات هي المهيمنة في جميع أنحاء العالم على شبكات سلسلة التوريد الدولية.

2- الدول الـ 12 ذات الأداء الأفضل على المستوى الافريقي

و على المستوى الافريقي جاءت النتائج حسب الجدول التالي :

الجدول رقم (02): الدول الـ 12 الأوائل على المستوى الافريقي في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لسنة 2023

الدولة	الترتيب افريقيا	الدولة	الترتيب افريقيا
جنوب افريقيا	01	جمهورية الكونغو	07
مصر	02	غينا بيساو	08
البنين	03	مالي	09
ناميبيا	04	نيجيريا	10
رواندا	05	الجزائر	11
جيبوتي	06	الطوغو	11

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقرير البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي (Connecting to Compete 2023).

من خلال الجدول رقم 2 نلاحظ أن جنوب إفريقيا ومصر تصدران الأداء اللوجستي في إفريقيا بفضل بنيتهم التحتية المتطورة وربطهما الإقليمي والدولي الفعال. في المقابل، احتلت الجزائر المرتبة 11 في مجموعة الدول الإفريقية، وهو ترتيب يعكس ضعف استغلال إمكاناتها الجغرافية والاقتصادية، خاصة مع تفوق دول صغيرة وغير ساحلية مثل رواندا صاحبة المرتبة الخامسة إفريقيا ومالي صاحبة المرتبة التاسعة إفريقيا، التي اعتمدت على التخطيط الفعال وتحسين الكفاءة التشغيلية رغم محدودية مواردها. و لم يتضمن تقرير 2023 دولتان مطلّتان على البحر الأبيض المتوسط و منافستان للجزائر في الأداء اللوجستي و اللتان عادة ما تتقدّمان عليها في التقارير السابقة، و هما المغرب و تونس، حيث تحصلتا في التقرير السابق 2018 على المراتب 87 و 104 عالمياً على الترتيب مقابل المرتبة 107 للجزائر، و بالتالي فموقع الجزائر يظل مهددًا بفقدان ميزة "البوابة الإفريقية" لصالح دول أخرى أكثر ديناميكية. يعكس هذا الترتيب الحاجة إلى استثمارات استراتيجية وإصلاحات شاملة لتطوير البنية التحتية وتعزيز التكامل الإقليمي لتحقيق تنافسية مستدامة.

3- الدول الـ 10 ذات الأداء الأفضل على المستوى العربي

على المستوى العربي، يلاحظ وجود تباين كبير في الأداء اللوجستي بين الدول، وهو ما يتضح من خلال البيانات الواردة في الجدول التالي:

الجدول رقم (03): الدول الـ 10 الأوائل على المستوى العربي في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لسنة 2023

الدولة	الترتيب عربيا	الدولة	الترتيب عربيا
--------	---------------	--------	---------------

06	الكويت	01	الإمارات العربية م
07	مصر	02	مملكة البحرين
08	جيبوتي	03	قطر
09	الجزائر	04	المملكة السعودية
10	العراق	05	سلطنة عمان

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقرير البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي (Connecting to Compete 2023).

من خلال الجدول رقم 3 للدول العشرة الأولى على المستوى العربي والذي شمل المسح 15 دولة عربية نلاحظ تفاوتاً واضحاً في الأداء اللوجستي بين الدول العربية، حيث تهيمن دول الخليج على المراتب الأولى بفضل استثماراتها الكبيرة في البنية التحتية ومواردها الاقتصادية. إذ تصدرت الإمارات العربية المتحدة القائمة العربية وجاءت في المرتبة السابعة عالمياً، تلتها البحرين وقطر، مما يعكس تفوق هذه الدول في تحسين شبكة النقل والخدمات اللوجستية. في المقابل، جاء العراق في المركز العاشر عربياً والـ119 عالمياً. أما الجزائر، فقد احتلت المرتبة التاسعة عربياً، وهو ترتيب متواضع لا يتناسب مع حجمها الاقتصادي والسياسي، مما يشير إلى الحاجة الملحة لتحسين البنية التحتية اللوجستية وتعزيز التكامل بين القطاعات المختلفة. كما يظهر الجدول غياب بعض الدول العربية مثل المغرب وتونس، موريتانيا، الأردن و لبنان مما يثير تساؤلات حول الأسباب التي تقف وراء هذا التراجع أو الغياب في التقرير.

ثانياً: أثر جائحة كوفيد-19 على الأداء اللوجستي من خلال تقرير 2023

ما يميز تقرير 2023، أنه جاء متأخراً بسبب تداعيات جائحة كوفيد-19، يفترض ان يصدر التقرير الموالي سنتين بعد نشر تقرير 2018. أي في 2020، لكنه تأخر بثلاث سنوات عن مواعده، و على عكس القطاعات الاقتصادية الأخرى، فقد خلص تقرير 2023 أن الجائحة لم تؤثر سلباً على نتائج مؤشر الأداء اللوجستي بشكل محسوس، و كانت متوسط الدرجات الإجمالية في مؤشر LPI للدول لسنة 2023 هي نفسها تقريباً كما في الاستطلاع الأخير في 2018 باستثناء تدهور طفيف في عنصر التوقيت.

و قد أرجع خبراء البنك الدولي الأسباب الى ما يلي (Arvis, Ojala, Shepherd, Ulybina, & Wiederer, 2023, p. 1):

- النطاق العالمي للاضطرابات يعني أنه عندما يتأثر الجميع، فمن الصعب تعيين التأثير على بلدان دون أخرى.
- تم إجراء مسح LPI في أواخر عام 2022، عندما تضاءلت الاضطرابات إلى حد كبير، مما قد يؤدي إلى خلق تحيز للواقع المتعاني بين المستجيبين.

- معظم مكوّنات مؤشر أداء الخدمات (LPI) من العوامل الهيكلية التي لم تتأثر بشكل مباشر بالأزمة الأخيرة، فأربعة منها و هي الجمارك ووكالات الحدود الأخرى والبنية التحتية وجودة الخدمات اللوجستية والقدرة على تعقب الشحنات وتتبعها لم تتأثر بشكل مباشر بأزمة سلسلة التوريد الأخيرة.

ثالثاً: تقييم تصنيف الجزائر في مؤشر الأداء اللوجستي (2007-2023).

أصبح قطاع اللوجستيك ذا أهمية متزايدة في الجزائر، خاصة في ظل التحديات الاقتصادية التي تواجهها البلاد بعد الانخفاض الحاد في أسعار النفط منذ 2014. إذ أن تحسين الأداء اللوجستي يرتبط بشكل وثيق بتنوع الصادرات وتوسيع قاعدة الاقتصاد بعيداً عن الاعتماد على إيرادات المحروقات. وبما أن قطاع اللوجستيك يشمل جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل والتخزين والتوزيع، فإن تحسينه يساهم بشكل كبير في رفع القدرة التنافسية للمنتجات الجزائرية في الأسواق العالمية. وقد أثبتت الدراسات والأبحاث أن الأداء اللوجستي الفعال يعد من العوامل الأساسية لتحقيق النمو الاقتصادي، حيث أقر البنك الدولي منذ عام 2007 بأهمية متابعة تطور هذا القطاع في الجزائر، وذلك من خلال مؤشرات تقييمية تتيح للدول قياس تقدمها ومقارنته مع الدول الأخرى. ويمكن توضيح ذلك من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (04): نتائج مؤشر الأداء اللوجستي للجزائر للفترة (2007-2023).

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر	2.06	2.36	2.41	2.65	2.77	2.45	2.50
الحد الأدنى (مجال الثقة)	1.84	2.23	2.15	2.40	2.51	2.21	2.1
الحد الأقصى (مجال الثقة)	2.28	2.49	2.68	2.90	3.03	2.69	2.9
المعدل العالمي	2.71	2.76	2.82	2.85	2.82	2.82	3.03
MNA*	2.69	2.85	2.80	2.81	2.89	2.78	2.95
الشريحة الدنيا متوسطة الدخل	2.38	2.59	2.53	2.56	2.50	2.54	2.62
الترتيب	/140 150	/130 155	/125 155	160/96	160/75	167/117	139/97

* دول الشرق الأوسط و شمال افريقيا.

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

يبين الجدول (04) تحسّن ملحوظ في ترتيب الجزائر في تقرير 2023 مقارنة بتقرير 2018، حيث تقدمت ب 20 مركز، وانتقلت من الترتيب 117 الى الترتيب 97، كما تحسّن المؤشر ب 0.05 نقطة وانتقل من 2.45 نقطة الى 2.50 نقطة، وهذه الوتيرة في التحسّن كان سائدا منذ أول تقرير سنة 2007 إلى غاية 2016 حيث انتقلت من المركز 140 الى المركز 75، لكن حدث بعدها تراجع كبير ب 42 مركز، و هي بمثابة انتكاسة في مجال اللوجستيك بعدما أصبح ترتيبها 117 سنة 2018 مع نزول قيمة المؤشر من 2.77 ن الى 2.45 ن، و هو تراجع مثير للانتباه في الأداء اللوجستي.

و عن المركز التنافسي الدولي للجزائر، و هو الهدف الجوهري للمؤشر كونه أداة قياس و إجراء مقارنات بين الدول.-Arvis J. (F. , Mustra, Panzer, Ojala, & Naula, 2007, p. V). نلاحظ أن الجزائر في جميع إصدارات التقرير كانت نتيجتها أقل من المعدل العالمي للأداء اللوجستي، حتى في التقرير الذي سجلت فيه الجزائر احسن نتيجة سنة 2016 بترتيب 75 من 160 بلد كان مؤشرها 2.77 ن و هو أكبر قيمة سجلت في جميع التقارير، لكن تبقى أقل من المعدل العالمي و المقدّر في تلك السنة ب 2.82 نقطة.

و على المستوى الإقليمي، و كون الجزائر تنتمي إلى مجموعة الشرق الأوسط و شمال إفريقيا، و من خلال الجدول نرى أن الموقع التنافسي للجزائر في هذه المجموعة يبقى دون المعدل كذلك في جميع الإصدارات، و هو ما يدعو الى ضرورة الاهتمام بقطاع اللوجستيك في الجزائر بشكل جدّي لتعزيز تنافسية الدولة الجزائرية.

و بالمقارنة ضمن مجموعة الشريحة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل التي تنتمي اليها الجزائر، فإن المركز التنافسي ضمن هذه المجموعة يبقى ضعيفا هو الآخر، فباستثناء تقرير 2014 و 2016 جاءت الجزائر دون معدل الأداء اللوجستي للمجموعة، و في هذين التقريرين كان مؤشر الأداء اللوجستي هو 2.65 و 2.77 على التوالي في حين كان معدل مجموعة المقارنة هو 2.56 و 2.50 على التوالي، و لهذا جاء ترتيب الجزائر 96 و 75 على الترتيب، و هي أحسن المراتب التي تم تحقيقها إلى حد الآن.

و قبل تحليل هذه الأرقام استنادا الى نتائج المؤشرات الفرعية المكونة لهذا المؤشر و كذلك استنادا إلى مؤشر الأداء المحلي المرفق للتقارير، وجب التنبيه الى مجموعة من الملاحظات حول كيفية قراءة هذه النتائج و تفسيرها و التي نبهت إليها التقارير السبعة التي أصدرها البنك الدولي، و سنخصّ منها بالذكر ما ينطبق على حالة الجزائر و هي كالآتي :

1- وضع البنك الدولي فترات ثقة لنتائج التقرير منذ أول صدور له 2007، و ذلك من أجل مراعاة أخطاء العينات، و أرفقت جميع التقارير المنشورة نتائج و تصنيفات الدول مضاف إليها حدودها الدنيا و وحدودها العليا بمهدف قراءة النتائج بدقة عالية و بدلالة إحصائية. و تم وضع قاعدة و هي اعتبار التحسّن في الأداء اللوجستي لأي دولة لا يعتد به إحصائيا الا اذا كان الحد الأدنى لقيمة المؤشر في التقرير الحالي يتجاوز الحد الأعلى لنفس المؤشر في التقرير السابق، فمثلا قيمة مؤشر 2023 للجزائر هو 2.50 نقطة بحد أدنى بقيمة 2.10 نقطة و حد أقصى بقيمة 2.90 ن، و لأن قيمة الحد الأقصى للمؤشر السابق 2018 هو 2.69 ن و هو أكبر من 2.10 فإن التحسّن الذي شهده مؤشر الأداء العام الذي انتقل من 2.45ن(2018) الى 2.50ن(2023) ليس له دلالة إحصائية، و وفق هذه القاعدة، فإن التحسينات في النتائج المتعلقة بالجزائر في جميع التقارير السبعة منذ 2007 إلى 2023 ليست لها دلالة احصائية.

2- نلاحظ من خلال الجدول (04) تقدم الجزائر في الترتيب أحيانا و تأخرها أحيانا أخرى بفوارق كبيرة في المراتب تثير الانتباه و تدعو الى التساؤل حول السبب رغم أن الفروقات المتزامنة في قيمة المؤشر طفيفة، فبين سنتي 2012 و 2014 تحسنت الجزائر ب 29 مرتبة، و بين 2016 و 2018 تدهرجت الجزائر ب 41 مرتبة، و يفسر البنك الدولي مثل هذه الحالات انها تكثر في مجموعة دول الدخل المتوسط كون "هذا الفضاء مكتظ بدرجات البلدان التي لا تفصل بينها سوى بضعة أرقام عشرية. وبالتالي، قد نشهد بعض التغييرات الكبيرة في الترتيب في هذه الأرضية الوسطى، حتى لو كانت التغييرات في النتيجة الأساسية هامشية فقط". (Arvis, et al., 2016, p. 13)

3- ينصح البنك الدولي بعدم التركيز على مركز التصنيف للدولة كمؤشر وحيد بمعزل عن الدرجة، فيجب ان تكون القراءة ثنائية تجمع بين ترتيب الدولة و قيمة المؤشر عند عرض تطور الأداء اللوجستي من تقرير الى تقرير موالي (Arvis, et al., 2018). (p. 8) ففي بعض الأحيان نجد تحسن في ترتيب الدولة يقابله تراجع في قيمة المؤشر و هو ما يتيح لنا تفسير أن تحسن الترتيب التنافسي للدولة لا يعود الى تحسينات داخلية، و انما الى تدهور الأداء اللوجستي في بعض دول المقارنة، و قد تم تسجيل هذه الحالة بالنسبة للجزائر من خلال التقريرين (2014-2018)، حيث تحسن ترتيب الجزائر من المركز 96 الى المركز 75 و هو ما يعطي انطباعا ظاهريا بتحسن الجزائر ب 21 مركز، في حين تراجع قيمة المؤشر من 2.85 الى 2.82 يعطينا صورة أشمل حول حقيقة الأداء المحلي لقطاع اللوجستيك في الجزائر، و هو واقعا يعبر عن حالة تراجع في الأداء المحلي بالتوازي مع تراجع الكثير من الدول، و لكن تراجع الجزائر كان بحدة أخف مما حسّن في مركزها التنافسي الدولي، و هو ما يدفع الى البحث عن مواضع الخلل و إصلاحها، و لهذا يدعوا البنك الدولي دائما الى الحذر في تفسير نتائج التقرير.

4- لتفسير مؤشر الأداء اللوجستي الدولي، يتضمن تقرير البنك الدولي ملحق يخص مؤشر الأداء المحلي، فكل التقارير من 2007 الى 2018 تضمنت هذا الملحق، لكن لاحظنا في إصدار 2018 سقوط اسم الجزائر في هذا الملحق، و هو ما صعب من تفسير التراجع الكبير من المركز 75 الى المركز 117 أي تراجع ب 42 مركز. و هو ما يقودنا الى التساؤل حول طريقة تعامل المشغلين الرئيسيين في اللوجستيك مع استبيانات البنك الدولي هل كانت في المستوى، و هل تم تزويد البنك الدولي بالمعطيات المطلوبة و الكافية لتقييم الجزائر، و هل أثر ذلك على النتيجة النهائية للمؤشر.

5- تطرّق تقرير 2007 الى واقع الأداء اللوجستي في الدول المصدرة للنفط، و ذكر حالة الجزائر التي جاءت في الترتيب (140) كنموذج يعاني من ضعف في الأداء اللوجستي، و ذلك مقارنة مع تونس مرتبة (60) و المغرب مرتبة(94)، و قد أرجع السبب الى هيمنة قطاع النفط على الصادرات و الغياب النسبي للحواضر و الضغوط التي يمارسها القطاع الخاص لتنفيذ إصلاحات مؤسسية في مجالي التجارة و النقل،(9. p. Arvis J.-F. , Mustra, Panzer, Ojala, & Naula, 2007, p. 9)و رغم مرور قرابة عقدين على صدور هذا التقرير، فان هذه الملاحظة تستحق المتابعة و التحليل في كل إصدار لاحق، كونها ترتبط بموضوع آخر و هو العلاقة الطردية بين الأداء اللوجستي و تنوع الصادرات.

6- نبّه البنك الدولي الى حالات خاصة تتعلق بفترات الأشغال التي لها علاقة بالاصلاحات و التحسينات في البيئة اللوجستية، حيث يمكن أن تؤدي إلى خفض درجة مؤشر أداء الخدمات (LPI) للبلد مؤقتًا. على سبيل المثال، حتى لو تمت إدارة النقل من ميناء قديم إلى ميناء جديد بكفاءة، فمن المرجح أن تواجه صناعة الخدمات اللوجستية اضطرابات في سلاسل التوريد أثناء عملية التعديل. (Arvis, et al., 2018, p. 18)

وتخضع موانئ و مطارات الجزائر الى أشغال متواصلة من تحسينات و توسيعات في الأرصفة و قد ينجم عن ذلك اضطرابات يستاء منها مشغلي الخدمات اللوجستية الدوليين مما يؤثر على تقييمهم للأداء اللوجستي في الجزائر.

و لتقييم مؤشر الأداء اللوجستي للجزائر، سيتم التطرق إلى تقييم و تحليل أرقام هذا المؤشر، و التي هي بمثابة مؤشرات فرعية مكونة لمؤشر الأداء اللوجستي LPI كما يلي :

1- كفاءة التخليص الجمركي و إدارة الحدود :

يعد تحسين كفاءة التخليص الجمركي أحد العناصر الأساسية في تحسين الأداء اللوجستي لأي دولة، حيث يلعب دورًا حيويًا في تسهيل حركة البضائع وتقليل التكاليف. ومن خلال هذا سنعرض فيمايلي تطور قيمة المؤشر الفرعي للجمارك في الجزائر خلال الفترة 2007-2023، استنادًا إلى التقارير الصادرة عن البنك الدولي، والتي تعكس التقدم والتحديات التي واجهتها الجزائر في مجال تخليص البضائع على الحدود:

الجدول رقم(05): قيمة المؤشر الفرعي "كفاءة التخليص الجمركي و إدارة الحدود" للجزائر خلال الفترة 2007-2023

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر الفرعي الجمركي	1.60	1.97	2.26	2.71	2.37	2.13	2.30
المعدل العالمي للمؤشر الفرعي	2.56	2.59	2.66	2.73	2.71	2.67	2.8
معدلاللشريحة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل	2.20	2.25	2.33	2.34	2.34	2.38	2.42
الترتيب العالمي للجزائر	148	141	117	66	108	138	101

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

يبين الجدول رقم (05) تطور قيمة المؤشر الفرعي الخاص بكفاءة التخليص الجمركي في الجزائر خلال الفترة من 2007 إلى 2023، مما يعكس تحسناً ملحوظاً في أداء الجزائر في هذا المجال. فقد ارتفعت قيمة المؤشر من 1.60 نقطة في 2007 إلى 2.30 نقطة في 2023، مما يعكس تحسناً تدريجياً في كفاءة الإجراءات الجمركية والتخليص، وهو ما أدى إلى تحسين ترتيب الجزائر من المرتبة 148 في 2007 إلى المرتبة 101 في 2023 على الصعيد العالمي. يبرز هذا التحسن في التصنيف بـ 37 مرتبة بين 2018 و 2023، وهو يعد إنجازاً مهماً رغم أنه لا يتجاوز المعدل العالمي للمؤشر الذي استمر في التفاوت مع الجزائر طوال الفترة المدروسة.

على الرغم من تحسّن الجزائر في الترتيب والمقارنة بمعدلاتها السابقة، فإنها لم تتفوق على المعدل العالمي لمؤشر التخليص الجمركي في أي من التقارير منذ 2007 وحتى 2023، مما يدل على أن التقدم المحرز كان دون المستوى العالمي. في سنة 2014، حققت الجزائر أفضل ترتيب لها حيث وصلت إلى المرتبة 66، مع قيمة مؤشر بلغت 2.71 نقطة، وهو ما كان قريباً جداً من المعدل العالمي الذي بلغ 2.73 نقطة، مما يشير إلى تحسن في الكفاءة الجمركية. ومع ذلك، فإن الجزائر لم تتمكن من المحافظة على هذا التحسن الملحوظ، حيث تراجعت مجدداً في السنوات التالية.

وبمقارنة الجزائر مع مجموعة الدول ذات الدخل المتوسط المنخفض، يظهر أن الجزائر كانت في بعض السنوات، مثل 2014 و2016، قد حققت نتائج قريبة أو أعلى من معدل هذه المجموعة. ومع ذلك، في معظم السنوات، كانت نتائج الجزائر دون هذا المعدل، مما يعكس أن التحديات الجمركية لا تزال قائمة مقارنة بالدول ذات الوضع الاقتصادي المماثل.

و لتفسير هذه النتائج نتطرق الى التفاصيل الواردة في القسم المحلي من مؤشر LPI المتعلقة بعملية التخليص الجمركي، مما يسمح بإجراء تحليل أكثر دقة لجوانب معينة من الجمارك وعملية التخليص. بالإضافة إلى تقييم وقت التخليص وتقييم كفاءة الجمارك، و طرق التقييم الجمركي؛ و طرق فحص الشحنات، والتخليص قبل الوصول، وإجراءات التدقيق بعد التخليص؛ وشفافية الإجراءات والإدارة الجمركية، بما في ذلك الإخطار المسبق بالتغييرات التنظيمية، وتوافر إجراءات المراجعة أو الاستئناف.(Arvis J.-F., Mustra, Ojala, و Naula, 2010)

و كانت النتائج المتعلقة بالجزائر ملخصة في الجدول التالي :

الجدول (06) : كفاءة التخليص الجمركي في مؤشر الأداء اللوجستي المحلي للجزائر للفترة (2010-2018)

2018	2016	2014	2012	2010	مؤشر الأداء المحلي (كفاءة التخليص الجمركي)	
لم يتضمن التقرير معطيات عن الجزائر	75	75	75	61	نسبة الشحنات المستوردة الخاضعة للتفتيش اليدوي	
	50	11	35	2	نسبة الشحنات المستوردة الخاضعة للتفتيش المتعدد	
عدد الوكالات	3	4	4	4.5	التصدير	عدد الوثائق
	3	4	2	3	الاستيراد	
عدد الوثائق	3	4	4	10.5	التصدير	عدد الوثائق
	3	4	2	9	الاستيراد	

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

يبين الجدول رقم (06) تطور كفاءة التخليص الجمركي في الجزائر وفقاً لمؤشر الأداء اللوجستي المحلي للفترة 2010 - 2018، حيث يعكس هذا الجدول عدداً من المؤشرات الفرعية التي تساعد في فهم مدى تقدم وتحديات الجزائر في مجال التخليص الجمركي وقد تم تسجيل الملاحظات التالية:

1- نلاحظ أن نسبة الشحنات المستوردة الخاضعة للتفتيش اليدوي مرتفعة جداً، وصلت الى نسبة 75 بالمئة في 2016، و كذلك نسبة الشحنات التي يتم تفتيشها بشكل متكرر حيث ترتفع هذه النسبة من تقرير الى آخر حتى وصلت الى نصف الشحنات المستوردة، و يشكل التفتيش قبل الشحن مصدراً رئيسياً للتأخير و بالتالي فهو يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأداء اللوجستي العام. فهناك وقت معتبر في مرحلة الاستيراد يرجع إلى الإجراءات الجمركية الحدودية تم تقديره في تقرير 2010 ب 56 بالمئة في حالة الدول الافريقية . (Arvis J.-F., Mustra, Ojala, & Naula, 2010)

بالمقارنة مع بعض الدول، فإن هذه النسبة مرتفعة جداً، مثلاً سنغافورة التي تحتل الترتيب الثاني (2) في المؤشر الفرعي لكفاءة التخليص الجمركي (2023) لا تتعدى نسبة الشحنات التي تخضع للتفتيش اليدوي 2 بالمئة، و 1 بالمئة بالنسبة للشحنات التي تخضع للتفتيش المتكرر و هو ما انعكس ايجاباً على مكانتها التنافسية . (Arvis, Ojala, Shepherd, Ulybina, & Wiederer, 2023, p. 46)

2- يظهر الجدول انخفاض عدد الوكالات الادارية المعنية بالتصدير والاستيراد بين عامي 2010 و 2016، حيث انخفض عدد وكالات التصدير من 4.5 إلى 3 وكالات، فيما استقر عدد وكالات الاستيراد عند 3 وكالات. كما يوضح أيضاً تطور عدد الوثائق المطلوبة للتصدير والاستيراد. حيث فيسنة 2010، كان عدد الوثائق للتصدير 10.5، ولكن هذا العدد انخفض بشكل ملحوظ إلى 4 سنة 2012 ثم 3 سنة 2016، بينما في الاستيراد، انخفض العدد من 9 إلى 3. هذه التحسينات في الإجراءات تشير إلى جهود الجزائر لتبسيط وتعزيز الشفافية في المعاملات الجمركية، مما يسهل من حركة البضائع ويقلل من التكاليف المرتبطة بإجراءات التصدير و الاستيراد.

3- لم يظهر الجدول الحلقة الضعيفة في وكالات ادارة الحدود الثلاث (الجمارك، الصحة، الصحة النباتية) و هي المعنية بالتخليص الحدودي، فالجمارك ليست هي الوحيدة المعنية بهذا التخليص و انما هناك لاعبان رئيسيان و هما وكالات فحص الجودة والمعايير ووكالات فحص الصحة والصحة النباتية .

و بالعودة الى آخر تقرير أصدره المنتدى الاقتصادي العالمي حول مؤشر تمكين التجارة سنة 2016، و الذي اعتمد على بيانات البنك الدولي في 136 دولة، و الذي يقوم بقياس تنافسية الدولة على المستوى العالمي في مجال "كفاءة و شفافية الحدود الادارية"، حيث جاء ترتيب الجزائر العام في المركز 127 من أصل 136 دولة، و هو ما أعطى صورة سودوية عن حالة إجراءات العبور على مستوى الحدود الجزائرية، فجاءت الجزائر ضمن الدول العشر الأخيرة في العالم، لكن في مؤشرات الفرعية جاء موقع الجزائر في المؤشر الفرعي "الخدمات الجمركية" في الترتيب 42 من أصل 136 دولة و هو ترتيب جيد مقارنة بالمؤشر العام. و هذا ما يوحي أن هناك أسباب أخرى تتسبب في الاختناقات الحدودية غير الجمارك.

و تعمل الجزائر على رقمنة قطاع الجمارك بالتعاون مع كوريا الجنوبية التي تعكف على نقل تجربتها في الاصلاحات الجمركية عبر الرقمنة كحل فعال و حاسم، و هو ما يقوم به حالياً فريق من الخبراء الكوريين بالتعاون مع الإطارات الجزائرية في مجال الرقمنة (فراح ف.، 2021، صفحة 18)

وبرقمنة قطاع الجمارك ستتمكن الجزائر من تحسين موقعها في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، حيث سيسمح معالجة أسباب تخلف قطاع الجمارك بالقفز الى مراكز متقدمة و الرفع من نقاط المؤشر.

2- جودة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة و النقل :

تُعد جودة البنية التحتية أحد العناصر الأساسية التي يعتمد عليها البنك الدولي في تقييم مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) ، و تتضمن كلا من البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) والبنية التحتية للنقل التي تشمل الموانئ، المطارات، الطرق، السكك الحديدية، ومرافق التخزين. ومن خلال هذا المؤشر الفرعي، يتم قياس مدى كفاءة وتطور البنية التحتية المرتبطة بالتجارة والنقل في الدول المختلفة. ويمكن تحليل تطور أداء الجزائر في هذا المؤشر خلال الفترة 2007-2023 من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (07): تطور قيمة المؤشر الفرعي البنية التحتية للجزائر خلال الفترة (2007-2023)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر الفرعي للبنية التحتية	1.83	2.06	2.02	2.54	2.58	2.42	2.10
المعدل العالمي للمؤشر الفرعي	2.58	2.64	2.77	2.77	2.75	2.72	2.92
معدل الشريحة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل	2.15	2.22	2.32	2.34	2.35	2.34	2.42
الترتيب العالمي للجزائر	139	122	139	87	80	96	125

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023.

يظهر الجدول رقم 7 تطور قيمة المؤشر الفرعي للبنية التحتية للجزائر وترتيبها العالمي ضمن مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) خلال الفترة 2007 - 2023. حيث نلاحظ تذبذباً واضحاً في قيمة المؤشر الفرعي للبنية التحتية وجودتها، مما انعكس بشكل مباشر على ترتيبها العالمي في مؤشر الأداء اللوجستي. فقد بدأت بقيمة متواضعة بلغت 1.83 نقطة سنة 2007، لتحقق أفضل أداء لها سنة 2016 بقيمة 2.58 نقطة، قبل أن تعود للتراجع إلى 2.10 نقطة سنة 2023. وعلى الرغم من أن الجزائر أظهرت تحسناً ملحوظاً في بعض السنوات، لا سيما بين 2014 و2016 عندما سجلت تقدماً من المرتبة 87 إلى 80 عالمياً، إلا أن هذا التحسن لم يكن مستمراً، حيث عادت للتراجع إلى المرتبة 125 سنة 2023. ويلاحظ أن الجزائر لم تتمكن طوال الفترة من تجاوز المعدل العالمي للمؤشر البنية التحتية، مما يشير إلى فجوة مستمرة مقارنة بالمستويات الدولية، حيث تقلصت هذه الفجوة أحياناً، كما في 2016، لكنها سرعان ما اتسعت مجدداً. وفيما يتعلق بالمقارنة مع مجموعة الدول ذات الدخل المتوسط المنخفض، سجلت الجزائر تقدماً نسبياً بين 2014 و2018 عندما تجاوزت معدل هذه المجموعة، لكنها عادت للتراجع سنة 2023.

ويرجع سبب الأداء الإيجابي سنة 2016 إلّاثر برنامج الانعاش الاقتصادي في مجال البنية التحتية الذي كان واضحاً على موقع الجزائر دولياً من خلال هذا المؤشر، فقد انفتحت الجزائر مبالغ كبيرة على قطاعات البنية التحتية لا سيما المنشآت القاعدية لشبكات الطرقات وتهيئة الموانئ و المطارات و تجديد اسطول النقل البري و البحري، وانفتحت الجزائر خلال برنامج توطيد النمو الاقتصادي (2010-2014) ما قيمته 286 مليار دولار، و خصصت ما نسبته 31.59 بالمئة من هذا المبلغ على قطاع الاشغال العمومية و النقل و تهيئة الاقاليم، و هو ما يعادل 6448 مليار دينار(حبيبة و زقير، 2015، صفحة 215) ورغم هذا التحسن المؤقت، تُظهر البيانات أن غياب الاستدامة في الصيانة والتطوير، إضافة إلى تحديات اقتصادية وإدارية، ساهم في تدهور الترتيب لاحقاً.

و لربط نتائج مؤشر الأداء اللوجستي الخاصة بالجزائر بما جاء في تقارير البنك الدولي نسجل الملاحظات التالية :

1- جاء في تقرير 2014 أن البنية التحتية قد تحسنت في جميع شرائح الأداء ، و هذا ينطبق بشكل كبير على حالة الجزائر، حيث ارتفع المؤشر من 2.02 (2012) الى 2.52 (2014)، و تعتبر الجزائر هي أحد أكثر البلدان التي تحسن فيها مؤشر جودة البنية التحتية بدليل انها تقدمت ب 52 مركز تنافسي مرة واحدة و انتقلت من المركز 139(2012) الى المركز 87(2014)، و استمر هذا التحسن في 2016 الى المركز 80 قبل ان يعود الى حالة التراجع في 2018 (ترتيب 96) ثم التقهقر في 2023(ترتيب 125).

2-و عن علاقة جودة البنية التحتية بالمؤشر اللوجستي عموماً، فقد لاحظ تقرير البنك الدولي أنه باستثناء الدول المتقدمة لوجستياً، فإن درجة جودة البنية التحتية للتجارة والنقل تأتي في الغالب أقل من النتيجة الإجمالية لمؤشر الأداء اللوجستي (Arvis, et al., 2018, p. 20) وهذا ما يؤشر الى أهمية جودة البنية التحتية كونها من العناصر الحاسمة في تصنيف مؤشر LPI، و هذه الملاحظة تنطبق تماماً على حالة الجزائر في جميع الإصدارات من 2007 الى 2023، حتى في السنوات التي حققت فيها الجزائر احسن المراتب في جودة البنية التحتية كانت النتيجة أقل من نتيجة لمؤشر العام، و كان 2016 الذي صنف الجزائر في المركز 80 بمؤشر مقداره 2.58 نقطة كأحسن

نتيجة تعرفها الجزائر في مؤشر جودة البنية التحتية، و رغم ذلك كانت هذه النتيجة أقل من المعدل العام للمؤشر الخاص بالجزائر و المقدر بـ 2.77 نقطة.

3- جودة و كفاءة الخدمات اللوجستية :

تكمن أهمية كفاءة الخدمات اللوجستية بأن حجم التداول العالمي الناتج عن هذه الشبكات يتجاوز 4.3 تريليون دولار أمريكي، وبالتالي فإن الفهم الأفضل لتشغيلها ليس قضية جانبية..، ناهيك عن أن الخدمات اللوجستية الجيدة تقلل من تكلفة التجارة. و بالتالي فإن هذا المؤشر الفرعي الذي يقيس جودة و كفاءة الخدمات اللوجستية يوفر معلومات إضافية مهمة حول محددات الأداء اللوجستي الشامل. (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, & Naula, 2010, p. 5). و بخصوص الجزائر فقد جاء تقييمها خلال الفترة 2007-2023 كما يلي :

الجدول رقم (08): ترتيب الجزائر في قيمة المؤشر الفرعي لنوعية الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2007-2023)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر الفرعي نوعية الخدمات اللوجستية	1.92	2.24	2.13	2.54	2.91	2.39	2.20
المعدل العالمي للمؤشر الفرعي	2.71	2.76	2.82	2.85	2.82	2.82	3.03
معدل الشريحة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل	2.37	2.44	2.47	2.52	2.46	2.47	2.65
الترتيب العالمي	139	129	145	102	59	113	126

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

نلاحظ من خلال الجدول رقم (08) تذبذب أداء الجزائر في المؤشر الفرعي الخاص بجودة وكفاءة الخدمات اللوجستية خلال الفترة 2007-2023، حيث سجلت الجزائر انخفاضاً في قيمة المؤشر من 2.39 عام 2018 إلى 2.20 عام 2023، مما أدى إلى تراجع ترتيبها العالمي إلى المركز 113. وتبقى سنة 2016 الأفضل في أداء الجزائر ضمن هذا المؤشر، حيث بلغت قيمة المؤشر 2.91، ما منحها المركز 59 عالمياً، وهو أفضل ترتيب حققته الجزائر ليس فقط في هذا المؤشر الفرعي ولكن ضمن المؤشر الرئيسي ومؤشراته الفرعية عموماً.

وعلى الرغم من تحسن أداء الجزائر في بعض السنوات، فإن تنافسيتها الدولية ضمن هذا المؤشر الفرعي بقيت ضعيفة مقارنة بالمعدل العالمي لجودة الخدمات اللوجستية، إذ لم تتجاوز الجزائر هذا المعدل في أي من التقارير المنشورة منذ 2007، مع اتساع الفجوة بشكل ملحوظ في تقرير 2023. وعلى مستوى مجموعات الدخل، انخفضت كفاءة الخدمات اللوجستية في الجزائر إلى ما دون معدل الشريحة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل سنة 2023، بعد تحقيق تحسن متواصل خلال تقارير 2014، 2016، و 2018. يشير ذلك إلى فقدان الجزائر للتقدم الذي أحرزته سابقاً، مما يعكس تأثير تدهور كفاءة الخدمات اللوجستية على القدرة التنافسية للجزائر في السوق العالمية.

و بالرجوع الى ما جاء في مختلف تقارير البنك الدولي، نسجل الملاحظات التالية و التي تفيدنا في تحليل حجم جودة و كفاءة الخدمات اللوجستية في الجزائر على المستويين المحلي والدولي :

1- يؤكد خبراء البنك الدولي أنمغلي الخدمات اللوجستية يبدون رضاهم عن كفاءة و جودة الخدمات اللوجستية أكثر بكثير من رضاهم عن جودة البنية التحتية للنقل (Arvis, Saslavsky, Ojala, Shepherd, Busch, & Raj , 2014, p. 19) و في هذا الاتجاه و باستثناء 2018، جاءت نتائج المؤشر الفرعي الخاص لجودة و كفاءة الخدمات اللوجستية الخاص بالجزائر أعلى من المؤشر الفرعي الخاص بجودة البنية التحتية، و يفسر خبراء البنك الدولي هذه الملاحظة بعدة أسباب منها (Arvis, et al., 2016, p.

2) قاعدة بيانات المستجيبين هم وكلاء الشحن و شركات الخدمات اللوجستية، أي يقومون بتقييم خدماتهم الخاصة و بالتالي قد يكون الانحياز الى التقييم الجيد لخدماتهم يؤثر على دقة المؤشر الفرعي .

- كلما زادت العمليات الدولية، مثل النقل والخدمات الجوية والبحرية، تميل إلى الحصول على درجات عالية حتى لو كانت البنية التحتية ضعيفة.

و حول الملاحظة الثانية و حسب إحصائيات البنك الدولي، فإن حركة النقل في الموانئ الجزائرية عرفت تزايدا كبيرا انتقل من 250050 حاوية بحجم 20 قدم سنة 2007 الى 1,553,362 حاوية سنة 2020 (البنك الدولي، 2020)، و هي زيادة تفوق 600 بالمئة .

كما تطرقنا سابقا حول جودة البنية التحتية للتجارة والنقل، فإن قيمة المؤشر الفرعي لجودة الخدمات اللوجستية تأتي هي الأخرى أقل من النتيجة الإجمالية لمؤشر الأداء اللوجستي (Arvis, et al., 2018, p. 20)، و في حالة الجزائر و باستثناء 2016 الذي شهد أحسن أداء للجزائر في كلا المؤشرين في جميع التقارير المنشورة، فقد كان التقييم العام لمؤشر LPI أحسن من التقييم الخاص بالمؤشر الفرعي لجودة الخدمات اللوجستية، و هو ما يؤكد فرضية طالما كررها البنك الدولي في تقاريره المختلفة و هو ان تطور اداء كفاءة الخدمات يسير في نفس اتجاه تطور أداء المؤشر العام LPI.

2- يؤكد خبراء البنك الدولي أهمية نجاح مشاريع تيسير التجارة في الجانب المتعلق بإدارة الموانئ من أجل الرفع من كفاءتها و جودة خدماتها ، فقد أصبح فصل الأنشطة التجارية عن المهام القانونية والتنظيمية لهيئة الموانئ هو القاعدة في البلدان النامية، مع وجود العديد من الأمثلة على مشاركة القطاع الخاص الناجحة في عمليات محطات نهائي الحاويات. و بخصوص الجزائر فإنها سارت على هذا النهج حيث أشركت القطاع الخاص و مشغلي الخدمات اللوجستية العالمية في إدارة نهائي الحاويات مثل شركة موانئ دبي العالمية بمينائي العاصمة و جن جن بجيجل، حيث استثمرت أكثر من 114 مليون دولار في تحديث المنشآت و التجهيزات و أنظمة رقمه نهائي ميناء العاصمة و ذلك منذ التوقيع على اتفاق الامتياز في سنة 2009. (وكالة الأنباء الجزائرية، 2022)

4- التوقيت:

يركز المؤشر الفرعي "التوقيت" في تقييمه على مدى كفاءة الالتزام بمواعيد تسليم الشحنات وفق الجدول الزمني المقرر أو المدة الزمنية المتوقعة، مما يجعله من العناصر الحيوية التي تُظهر قدرة الأنظمة اللوجستية على تلبية متطلبات التجارة العالمية. يتم قياس هذا المؤشر بناءً على تقييم مشغلي الخدمات اللوجستية الذين يحددون مدى انتظام وصول الشحنات في الوقت المحدد. ويُعد هذا المؤشر مرآة لجودة الإدارة اللوجستية والأنظمة التشغيلية، حيث إن تحسينه يرتبط مباشرة بخفض التكاليف وتعزيز التنافسية الدولية. يوضح الجدول التالي تطور أداء الجزائر في هذا المؤشر خلال الفترة الممتدة بين 2007 و 2023.

الجدول رقم (09): تطور قيمة المؤشر الفرعي التوقيت خلال الفترة (2007-2023)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر الفرعي التوقيت	2.82	2.81	2.85	3.04	3.08	2.76	2.60
المعدل العالمي للمؤشر الفرعي	3.17	3.41	3.26	3.25	3.27	3.24	3.24
معدل الشريحة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل	2.80	3.24	2.96	2.91	2.85	2.91	2.92
الترتيب العالمي	103	136	116	94	91	124	116

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

يبين الجدول رقم (09) تطور أداء الجزائر في المؤشر الفرعي "التوقيت" خلال الفترة 2007-2023، حيث انخفضت قيمة المؤشر من 2.76 عام 2018 إلى 2.60 عام 2023، مما يعكس تراجعاً في كفاءة الالتزام بمواعيد التسليم. ومع ذلك، حققت الجزائر أداءً أفضل في سنوات معينة، حيث بلغت قيمة المؤشر 3.04 و 3.08 في عامي 2014 و 2016 على التوالي، وهو ما انعكس إيجاباً

على ترتيبها العالمي الذي وصل إلى المركز 94 عام 2014 والمركز 91 عام 2016، وهو الرقم الأعلى على الإطلاق في قيمة كلا من المؤشر العام LPI ومؤشراته الفرعية لفترة الدراسة (2007-2023).

ورغم هذا التحسن النسبي، ظل أداء الجزائر أقل من المعدل العالمي للمؤشر الفرعي "التوقيت" في جميع التقارير. تميزت الفجوة بين الجزائر والمعدل العالمي بالاتساع بشكل عام، إذ تجاوز المعدل العالمي 3 نقاط في جميع الإصدارات، مما يُبرز التحسن العالمي في هذا المؤشر، بينما بقيت الجزائر بعيدة عن تضيق هذه الفجوة باستثناء عامي 2014 و2016، حيث تجاوزت الجزائر 3 نقاط لكنها لم تصل إلى المعدل العالمي. وعلى مستوى مجموعات الدخل، كانت الجزائر متقاربة مع معدل الشريحة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل في معظم التقارير، إلا أن الفجوة بينهما اتسعت في تقريرَي 2018 و2023 لصالح هذه المجموعة، مما يشير إلى ضعف الأداء الجزائري مقارنةً بمثيلاتها. يعكس هذا التراجع في مؤشر "التوقيت" تحديات تتعلق بكفاءة إدارة الوقت في العمليات اللوجستية، وهو ما يؤثر سلبًا على التنافسية الدولية للجزائر.

وفيما يتعلق بتقييم كفاءة وفعالية عمليات التصدير والاستيراد في الجزائر، يعكس الجدول التالي تطور وقت التصدير ووقت الاستيراد خلال الفترة من 2010 إلى 2018، وفقًا لمؤشر الأداء المحلي الذي يصدره البنك الدولي .:

الجدول (10): وقت التصدير و الاستيراد حسب مؤشر الأداء المحلي الذي يصدره البنك الدولي (2007-2018)

النقل عبر الموانئ و المطارات	2010	2012	2014	2016	2018
وقت التصدير بالأيام	4.58	8	3	4	
وقت الاستيراد بالأيام	7.07	39	4	5	لم يتضمن التقرير معطيات عن الجزائر

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

يقيس المؤشر المحلي الوقت المستغرق للامتثال لقوانين الحدود بما في ذلك الوقت المرتبط بالامتثال لقوانين الجمارك في الاقتصاد المعني والقوانين ذات الصلة بأعمال الفحص والتفتيش الأخرى الإلزامية لعبور الشحنة حدود الاقتصاد المعني، وكذلك الوقت لأعمال المناولة التي تتم في موانئها أو على حدودها. ويتضمن الوقت لهذه الجزئية الوقت للحصول على المستندات وإعدادها وتقديمها أثناء أعمال المناولة في الموانئ أو على الحدود، وكذلك التخليص الجمركي، وإجراءات الفحص والتفتيش. (مجموعة البنك الدولي، 2024).

ومن خلال الجدول رقم (10) نلاحظ أن الجزائر شهدت تذبذبًا ملحوظًا في هذه الفترة، حيث انخفض وقت التصدير من 4.58 يومًا في 2010 إلى 3 أيام في 2014، ليصل إلى 4 أيام سنة 2016. أما وقت الاستيراد، فقد كانت الجزائر قد سجلت 7.07 أيام في 2010، لكنه شهد تراجعًا كبيرًا في 2012 حيث بلغ 39 يومًا، ثم تحسن بشكل تدريجي ليصل إلى 4 أيام في 2014 و5 أيام في 2016. و بالعودة الى ارقام المنتدى العالمي للتنافسية، و هو مرجعية يعتمد عليها البنك الدولي، فان عنصر الوقت في عمليات التصدير و الاستيراد يتجه نحو التقليل حسب ما يوضحه الجدول التالي :

الجدول(11): الوقت المستغرق للامتثال لقوانين الحدود الجزائرية للفترة 2016-2020.

البيان	2016	2017	2018	2019	2020	2020 ME&NA*	2020 OECD**	2020 أرقام قياسية
الوقت اللازم للاستيراد (بالساعات)								
الامتثال لقوانين الحدود	327	327	327	210	210	94.2	8.5	25 دولة أقل من 01 ساعة
الوقت اللازم للتصدير (بالساعات)								
الامتثال لقوانين الحدود	118	118	118	80	80	52.5	12.7	19 دولة أقل من 01 ساعة

* مجموعة الشرق الأوسط و شمال افريقيا ** منظمة التعاون الاقتصادي و التنمية.

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير المنتدى العالمي للتنافسية للفترة 2016-2020..

من خلال الجدول (11) نلاحظ تطوراً ملحوظاً في تقليص الوقت المستغرق للامتنثال لقوانين الحدود الجزائرية سواء في عمليات التصدير أو الاستيراد. في حالة التصدير نلاحظ أن وقت الامتنثال لقوانين الحدود قد تقلص من 118 ساعة سنة 2018 إلى 80 ساعة سنة 2019 و هو ليس بعيد عن مجموعة الشرق الأوسط و شمال إفريقيا التي معدلها 52.5 ساعة، لكن الهوة كبيرة مع مجموعة OECD التي معدل التوقيت لديها 12.7 ساعة، مع تسجيل 19 دولة أوقات قياسية لذات الغرض لا تتجاوز الساعة 01 الواحدة. و بخصوص الاستيراد فقد لاحظ البنك الدولي أن التعامل مع متطلبات العملية من حيث الإجراءات الحدودية ينتج عنه تأخير زمني أكبر مما هو في حالة التصدير، و بالتالي فإن عادةً ما يكون لسلاسل توريد الصادرات عبئاً إجرائياً أخف بكثير من سلاسل توريد الاستيراد، وبالتالي فإن المهل الزمنية أقصر بالنسبة للصادرات منها بالنسبة للواردات (Arvis J.-F. , Mustra, Ojala, Shepherd, & Saslavsky, 2012, p. 17).

و هذه الحالة تنطبق على الجزائر كون عملية التصدير تحظى باهتمام سياسي للدولة، فأولتها حزمة من التسهيلات من أجل تحقيق هدف اقتصادي استراتيجي و هو التنوع الاقتصادي رفع حجم الصادرات خارج المحروقات. و لهذا جاءت المهل الزمنية للامتنثال لقوانين الحدود و الامتنثال للمتطلبات المستندية في عملية التصدير أكبر من نظيرتها في عملية الاستيراد، فالامتنثال لقوانين الحدود عند الاستيراد يتطلب 327 ساعة مقابل 118 ساعة فقط في حالة التصدير بالنسبة لسنة 2018، لتتقلص في 2019 من 210 ساعة في حالة الاستيراد مقابل 80 ساعة في حالة التصدير. و بالمقارنة مع دول الشرق الأوسط و شمال إفريقيا فهي في حدود 94.2 ساعة، فالفجوة كبيرة و تزداد اتساعاً مع دول OECD بمعدل 8.5 ساعة مع تسجيل 25 دولة أقل من ساعة 01 واحدة.

و عملياً قامت الجزائر بإقرار مجموعة من التسهيلات عبر حدودها بغرض تقليص الوقت الذي تتطلبه الإجراءات القانونية هو معيار رئيسي لقياس تنافسية الدولة، و قد قامت بتشجيع عمليات التصدير بالدرجة الأولى، حيث خصّصت رواق أخضر للسلع من المنتجات الفلاحية مثل الخضّر و الفواكه و أي منتج طازج و سريع التلف، حيث يعفى من المراقبة الفورية و مع الالتزام باستكمال الإجراءات في نفس اليوم، أما باقي السلع فإن الإجراءات الجمركية تتم في ظرف لا يتعدى 48 ساعة، و أي نزاع جمركي فإنه لا يعرقل صدور الترخيص بالتصدير و إنما يتم تأجيل البث فيه، و قد تم تخصيص فرقة خاصة لمراقبة البضائع الموجهة للتصدير من أجل تسريع الوتيرة التي قد تعفي هذه البضائع من الخضوع للكشاف الضوئي في حالات كثيرة (دليل المصدر، 2023) و من جهة أخرى حددت الإدارة الجمركية سقف زمني للقيام بعمليات المراقبة على مستوى الحدود و التي تشمل ثلاث جوانب هي المراقبة الوثائقية و المراقبة بالعين المجردة و المراقبة النوعية عبر التحاليل، و ذلك في حدود 48 ساعة و بالتزامن، إلا إذا تطلبت التحاليل أكثر وقتاً. (التجارة، 2024)

5- مؤشر التتبع والتعقب:

ويقاس هذا المؤشر القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها، و ذلك من مواقع شحنها إلى مواقع وصولها مع ضمان تأمينها بالطرق والكيفية المناسبين وبالجودة المطلوبة، و يعتمد هذا الأداء اللوجستي على التكنولوجيا حيث يكون الابتكار هو مصدر التنافسية بالدرجة الأولى، كما توجد عدة تطبيقات تتيح تتبع و تعقب الشحنات مثل نظام التموضع العالمي GPS و نظام تحديد الترددات الراديوية المعروف اختصاراً بـ « RFID ».

ويمكن توضيح تطور قيمة المؤشر الفرعي التتبع والتعقب في الجزائر من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (12) تطور قيمة المؤشر الفرعي - التتبع والتعقب - في الجزائر خلال الفترة 2007-2018

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر الفرعي "التتبع و التعقب".	2.27	2.26	2.46	2.54	2.86	2.60	2.50
المعدل العالمي للمؤشر الفرعي	2.73	2.92	2.88	2.90	2.86	2.90	3.05
الشرححة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل	2.38	2.61	2.51	2.61	2.45	2.60	2.63
الترتيب العالمي	108	138	114	109	72	103	98

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

من خلال الجدول رقم (12) نلاحظ أن مؤشر "التتبع والتعقب" في الجزائر شهد تذبذبًا خلال الفترة 2007-2023. سنة 2007، بلغ المؤشر 2.27 نقطة مع ترتيب عالمي 108، ثم تراجع سنة 2010 إلى 2.26 نقطة وترتيب 138. ثم بعدها أخذ يتحسن تدريجيًا سنتي 2012 و 2014، ليصل إلى 2.54 نقطة وترتيب 109. سنة 2016، حققت الجزائر أفضل أداء لها عند 2.86 نقطة وترتيب 72، يرجع سبب هذا التحسن إلى تركيز الدولة على تحسين الأداء اللوجستي في ذلك الوقت، بما في ذلك اعتماد تقنيات حديثة.. لكن المؤشر تراجع سنتي 2018 و 2023 إلى 2.60 و 2.50 نقطة على التوالي، رغم تحسن الترتيب العالمي من 103 إلى 98 سنة 2023.

و على صعيد الجانب التنافسي للدولة، فقد جاءت نتائج المؤشر الفرعي للتتبع و التعقب أقل من المعدل العالمي في جميع التقارير باستثناء 2016 الذي حصلت فيه الجزائر علىأحسننتيجة لها (المركز 72 بمؤشر 2.86)، و يرجع البنك الدولي مثل هذه الحالات الى تبعات الركود الاقتصادي، أين يتم تأجيل الاستثمار في التكنولوجيا. و أضاف تفسير آخر هو أن متطلبات التتبع و التعقب أصبحت أكثر صعوبة من ذي قبل، وأن الحلول التقنية الحالية لم تعد تلبي المتطلبات.(Arvis, et al., 2016, p. 10) و على مستوى مجموعة الدخل، فباستثناء العام الذي تحصلت فيه الجزائر على احسن مرتبه لها في 2016، ظلت مؤشرات التتبع و التعقب أقل من معدل مجموعة الدخل المتوسط المنخفض، و هو ما يؤكد أن هذا المؤشر شديد المنافسة و الجزائر بحاجة الى مواكبة التطور في هذه الخدمة اللوجستية.

6- مؤشر سهولة ترتيب الشحنات الدولية:

يُعد مؤشر "سهولة ترتيب الشحنات الدولية" أحد المؤشرات الفرعية الرئيسية التي تقيس كفاءة وفعالية الدول في تنظيم عمليات الشحن الدولي بأسعار تنافسية، وهو معيار أساسي يعكس مدى قدرة الأنظمة اللوجستية على تلبية متطلبات التجارة العالمية. يمكن متابعة أداء الجزائر في هذا المؤشر من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (13): قيمة المؤشر الفرعي سهولة ترتيب الشحنات الدولية في الجزائر خلال الفترة (2007-2023)

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018	2023
قيمة المؤشر الفرعي "سهولة ترتيب الشحنات الدولية".	2.00	2.70	2.68	2.54	2.80	2.39	3.00
المعدل العالمي للمؤشر الفرعي	2.72	2.85	2.83	2.86	2.87	2.83	2.93
الشرححة الدنيا من البلدان متوسطة الدخل	2.42	2.68	2.54	2.60	2.54	2.54	2.62
الترتيب العالمي	139	98	89	117	77	122	57

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

من خلال الجدول رقم (13) نلاحظ تحسن ملحوظ في أداء الجزائر في مؤشر "سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية" خلال الفترة 2007-2023. بدأت الجزائر بقيمة منخفضة للمؤشر بلغت 2.00 نقطة سنة 2007، مع ترتيب عالمي 139، لكنها حققت تحسناً تدريجيًا وصولاً إلى 2.80 نقطة سنة 2016، حيث سجلت أفضل ترتيب عالمي لها حينها (77). بعد ذلك، شهد المؤشر

تراجعا إلى 2.39 نقطة سنة 2018 مع ترتيب 122، قبل أن تحقق الجزائر قفزة نوعية سنة 2023، مسجلة 3.00 نقطة وترتيب 57 عالميا، متقدمة بـ 65 مركزا مقارنة بسنة 2018.

وعند المقارنة بالمعدل العالمي، كانت الجزائر دائما أقل من هذا المعدل، باستثناء عام 2023 حيث تخطت حاجز 3 نقاط، متفوقة على كل من المعدل العالمي ومجموعة الدخل المتوسط الأدنى. هذا الإنجاز يعكس تطورات إيجابية في قدرة الجزائر على ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية، ما يعكس جهودا واضحة لتحسين الكفاءة اللوجستية، ويشكل قاعدة قوية لمزيد من التحسينات في الأداء اللوجستي على المدى الطويل.

و كون هذا المؤشر الفرعي يهتم بتكاليف النقل، و بالنظر لبيانات مؤشر الأداء المحلي، فقد تم تقدير تكاليف النقل على مستوى موانئ و مطارات الجزائر كما يلي:

الجدول(14) : تكاليف النقل للاستيراد و التصدير للفترة 2010-2018

النقل عبر الموانئ و المطارات	2010	2012	2014	2016	2018
تكلفة التصدير بالدولار	-	1000	707	-	لم يتضمن التقرير معطيات عن الجزائر
تكلفة الاستيراد بالدولار	1500	2000	2000	-	لم يتضمن التقرير معطيات عن الجزائر

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على تقارير البنك الدولي (Connecting to Compete) للفترة 2007-2023..

يبين الجدول رقم (14) تكاليف النقل المتعلقة بالاستيراد والتصدير عبر الموانئ والمطارات الجزائرية خلال الفترة 2010-2018، حيث تتسم بالتباين. في عام 2012، بلغت تكلفة التصدير 1000 دولار، لتراجع بشكل ملحوظ إلى 707 دولارات في 2014. أما تكلفة الاستيراد، فقد شهدت استقرارا عند 2000 دولار خلال الفترة 2012-2014، مع غياب المعطيات لباقي السنوات. و قد أشار البنك الدولي الى الجزائر كنموذج لظاهرة تؤثر على تكاليف الشحن و تثير استياء الشاحنين، و هي ظاهرة "إعادة الشحن"، حيث جاء في تقرير 2010 "، اشتكى المشاركون الجزائريون والتونسيون أكثر من غيرهم من تأثير إعادة الشحن. وتعتمد هذه البلدان على الشحن إلى مركز أوروبي أو مغربي حتى للتجارة عبر مسافات قصيرة في البحر الأبيض المتوسط" (Arvis J.-F., Mustra, Ojala, & Naula, 2010, p. 19) والسبب في ذلك يعود الى افتقار البنية التحتية للموانئ الجزائرية الى القدرة على استقبال السفن من الحجم الكبير خاصة و ان الجزائر تستورد منتجات تتطلب هذا النوع من السفن مثل الحبوب، فيتم تفريغ السلع في موانئ قريبة في البحر الأبيض المتوسط ثم يتم إعادة شحنها الى الموانئ الجزائرية و هذا ما يزيد من تكاليف التجارة و استياء الشاحنين وبالتالي تؤثر سلبا على تنافسية الدولة في هذا القطاع اللوجستي.

و تحاول الجزائر استدراك هذا النقص عبر اطلاق مشروع ضخيم و هو ميناء الحمداية بالشراكة مع الصين، و في انتظار تجسيده تم تطوير ميناء جنجن بجيجل و تأهيله لاستقبال السفن الكبيرة، و قد تم تدشين رصيف في 2024 بعمق 14 متر قادر على استقبال بواخر من حجم 150 الف طن بعدما كان غير مؤهل لاستقبال أكثر من 60 الف طن، و هذا ما سيقلل من تكلفة نقل الطن الواحد بـ 10 دولار، و بواخر الحاويات يمكنه استقبال سفن بسعة 6000 حاوية بعدما كانت جميع موانئ الجزائر تفتقر لأرصفتها تستقبل سفن بسعة أكبر من 1600 حاوية، و هو ما سيمكن من تقليل تكلفة الحاوية الواحدة بـ 100 دولار حسب تصريح مسؤولي الميناء.(الاذاعة الجزائرية، 2024).

و من أجل تقليل تكاليف الشحن و النقل و جعلها أسعار تنافسية كسبيل لتشجيع الصادرات خارج المحروقات، فقد انشأت الدولة صندوق يساهم في رفع تنافسية المصدرين المقيمين لنقل السلع و شحنها بریا أو بحريا، و هو صندوق ترقية الصادرات FSPE و الذي تم استحداثه بموجب قانون المالية لسنة 1996، و يقوم هذا الصندوق بالمساهمة في تحمل نسبة معتبرة من تكاليف النقل الدولي لرفع و شحن

البضائع بالموانئ الجزائرية و الموجهة للتصدير، و تقدر هذه النسبة بـ 50٪ في حالة النقل الدولي للمنتجات الزراعية القابلة للتلف و 25٪ في حالة النقل الدولي للمنتجات غير الزراعية إلى وجهات بعيدة، و في حالة النقل البري للمسافات التي تتجاوز 150 كيلومتر يتم تقديم دعم يقدر بـ 5 دنانير لكل طن / كيلومتر (وزارة التجارة و ترقية الصادرات، 2024) .

الخاتمة:

أصبح الاهتمام بقطاع اللوجستيك توجهها عالميا انخرطت فيه الجزائر كغيرها من الدول، و أصبح عاملا حاسما لتعزيز التنافسية في مجال التجارة الخارجية، و قد برزت هذه الأهمية أكثر بعد التوجه الفعلي و العملي نحو تنويع الصادرات خارج المحروقات، حيث يشهد قطاع اللوجستيك في الجزائر جهودًا متزايدة لتحسين الأداء و التنافسية على المستوى الإقليمي و العالمي. استنادًا إلى تحليل مؤشر الأداء اللوجستي للفترة (2007-2023)، يتضح أن الجزائر حققت بعض التحسينات في ترتيبها، حيث انتقلت من المرتبة 140 في 2007 إلى المرتبة 97 في 2023. ومع ذلك، فإن هذا التحسن تخللته فترات تراجع ملحوظة، مما يعكس تحديات تتعلق بالبيئة اللوجستية المحلية و البنية التحتية و السياسات ذات الصلة. حيث تواجه الجزائر تحديات كبيرة للتموقع في سوق اشتدت فيها المنافسة في الصناعة اللوجستية بعد تأخر و غياب دام لعقود، كما أن توجه الجزائر و رغبتها في الانضمام الى التكتلات الاقتصادية و على رأسها البريكس يتطلب مجموعة من الشروط على رأسها توفر البنية التحتية الناعمة و الصلبة.

و كون الجزائر تخطط لرفع الناتج المحلي الاجمالي الى 400 مليار دولار في آفاق 2026، فإن قطاع اللوجستيك يصبح أكثر أهمية كونه جزء معتبر في الناتج المحلي للدول (الإمارات 14 بالمئة)، و سعت الجزائر من أجل ذلك إلى القيام بالعديد من الإصلاحات ذات الارتباط بالقطاع، و أغلبها هي إصلاحات جارية لا زالت قيد الانجاز، و بعضها يعاني من عقبات داخلية خاصة في مجال الرقمنة، و لهذا فان مراتب الجزائر المتدنية و المتذبذبة في أغلبها في مؤشر الأداء اللوجستي تعكس الوضعية الحالية و الراهنة و هي وضعية تحتاج الى التفاتة و جدية حقيقية.

من أهم النتائج المتوصل إليها من هذه الدراسة مايلي:

- أظهرت الجزائر تحسناً في بعض المؤشرات مثل كفاءة التخلص الجمركي وجودة البنية التحتية، إلا أن الفجوة ما زالت كبيرة مقارنة بالمعدلات العالمية؛
- على الرغم من تحقيق قفزات نوعية في بعض الفترات مثل عام 2016، عانت الجزائر من تراجع كبير في مؤشرات الأداء خلال 2018 و 2023، مما يشير إلى غياب الاستمرارية في السياسات؛
- بقيت الجزائر أقل من المعدل العالمي ومعدل مجموعات الدخل التي تنتمي إليها في معظم المؤشرات الفرعية، مما يعكس تحديات كبيرة في قطاع النقل والتخزين والخدمات اللوجستية؛
- ساهمت الاستثمارات الكبرى في المشاريع الاقتصادية مثل برنامج توطيد النمو الاقتصادي (2010-2014) في تحسين الأداء، إلا أن غياب الاستدامة أثر على التقدم المحرز؛
- رغم هذه الصورة القاتمة فانه و بالنظر الى المشاريع والورشات المفتوحة في الميدان الاقتصادي، فمن المتوقع أن يتحسن موقع الجزائر عالميا في الأداء اللوجستي اذا نجحت الاصلاحات الجارية و دخلت حيز التنفيذ، وكذلك المشاريع في البنية التحتية مثل استكمال ميناء جن جن و ميناء الحمداينة و الطريق السيار شرق غرب و تفرعاته، و مشاريع السكك الحديدية و مشاريع التخزين و غيرها من المشاريع التي لها علاقة بقطاع اللوجستيك؛
- يعول على قطاع الجمارك بعد رقمته بشكل احترافي، و كذلك بعد رقمنة القطاع المالي على الرفع من الأداء اللوجستي لقطاع اللوجستيك في الجزائر، و بالتالي فإن السيناريو المتوقع هو تحسن ترتيب الجزائر في مؤشر LPI الذي يصدره البنك الدولي.

التوصيات :

- ضرورة وضع خطة متكاملة لتطوير قطاع اللوجستيك من طرف صانع القرار سواء في تشييد البنية التحتية و عصرنتها، أو رقمنة جميع القطاعات ذات الصلة بالاقتصاد الوطني.
- ضرورة مواصلة الإصلاحات التي باشرتها الدولة في مجال الرقمنة، و الاستعانة بالخبرات الاجنبية مع تسريع وتيرتها و مواجهة التحديات الداخلية المقاومة لهذه الإصلاحات، و نخص بالذكر الرقمنة في القطاع الجمركي بالخصوص و القطاع المالي عموما.
- 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.
- تأهيل الموارد البشرية و تكوينها في المجالات ذات الارتباط بقطاع اللوجستيك، مع مواكبة التطورات المتسارعة التي يعرفها هذا القطاع و تشجيع الابتكار من أجل الحلول اللوجستية.
- ضرورة قراءة تقرير البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجستي قراءة نقدية ذاتية و إعطائه الأهمية والعناية اللازمتين من خلال دراسة نقاط القوة وتنميتها والكشف عن نقاط الضعف والعمل على معالجتها وتحسينها.
- ضرورة إشراك القطاع الخاص في جميع الإصلاحات التي لها علاقة بالقطاع اللوجستي.
- الاهتمام بالصناعة اللوجستية الوطنية و منحها امتيازات تساهم في ترقيتها في ظل بيئة اقتصادية شديدة التنافس.
- ضرورة خلق هيئة عمومية مكلفة بمتابعة و تطوير القطاع اللوجستي و ذلك بالتنسيق بين الدوائر الحكومية التي لها علاقة باللوجستيك .

Bibliographie

- Arvis, J.-F., Mustra, M., Panzer, J., Ojala, L., & Naula, T. (2007). *Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy–The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*.
- Arvis, J.-F., Mustra, M., Ojala, L., Shepherd, B., & Saslavsky, D. (2012). *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy–The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*. The World Bank.
- Arvis, J.-F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., Raj, A., et al. (2016). *Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy–The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*. The World Bank.
- Ivan Su, S.-I., & Ke, J.-y. (2017, 02 15). National Logistics Performance Benchmarking: A Process-based Approach Using World Bank Logistics Performance Index Database. *Journal of Supply Chain and Operations Management*, Volume (, Number 1,).
- Arvis, J.-F., Mustra, M. A., Ojala, L., & Naula, T. (2010). *Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy–The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*. The World Bank.
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., Ulybina, D., & Wiederer, C. (2023). *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy–The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*. The World Bank.
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., et al. (2018). *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy–The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*. The World Bank.
- Arvis, J.-F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., & Raj, A. (2014). *Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy–The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*. The World Bank.
- Arvis, J.-F., Ulybina, D., & Wiederer, C. (2024). From Survey to Big Data : The New Logistics Performance Index. (W. Bank, Éd.) *Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice*.
- <https://www.compareyourcountry.org>. (2022). *Trade Facilitation Indicators 2022 edition*. Consulté le 10 20, 2024, sur Compare your country: <https://www.compareyourcountry.org/trade-facilitation>
- Martí, L., Puertas, R., & García, L. (2014). The importance of the Logistics Performance Index in international trade. *Applied Economics*.
- OJALA, L., & Çelebi, D. (2015). The World Bank's Logistics Performance Index (LPI) and drivers of logistics performance. *Logistics Development Strategies and their Performance Measurements*. Queretaro: OECD.

- 1- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا). (2017). مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته. بيروت: الأمم المتحدة.
 - 2- إيريك متر، كاثرين يونغ، و شويتا إيبين. (01 07, 2024). تصنيفات مجموعة البنك الدولي للبلدان حسب مستوى الدخل: 2024-2025. تاريخ الاسترداد 21 10, 2024، من مدونات البنك الدولي: <https://blogs.worldbank.org/ar/opendata/world-bank-country-classifications-by-income-level-for-2024-2025>
 - 3- اشكالية تنويع الاقتصاد الجزائري و ارساء النمو المستدام بين برامج الانعاش و الرؤية الجديدة للنمو في آفاق. (12, 2015). ع. زقير & .ك. حبيبة (05), 115. مجلة البحوث الاقتصادية المتقدمة. 2030.
- فراح & فريال. (s.d.).
- فراح ف. (2021). رقمنة إدارة الجمارك و حتمية الانتقال من SIGAD إلى E-DOUANE. مجلة المنهل الاقتصادي. (2) 4 ,
- مجموعة البنك الدولي. (2024). التجارة عبر الحدود. تاريخ الاسترداد 20 10, 2024، من ممارسة الاعمال التجارية: قياس أنشطة الأعمال: <https://archive.doingbusiness.org/ar/methodology/trading-across-borders>
- وزارة التجارة و ترقية الصادرات. (2024). الصندوق الخاص بترقية الصادرات. Consulté le 10 20, 2024, sur <https://www.commerce.gov.dz/a-fonds-special-pour-la-promotion-des-exportations-fspe>
- وكالة الأنباء الجزائرية. (02 09, 2022). استكمال أشغال تحديث نهائي ميناء الجزائر. Consulté le 10 20, 2024, sur <https://www.aps.dz/ar/regions/134351-2022-11-09-08-00-48>