

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات -دراسة تحليلية

The Role of Logistics Services in enhancing the Competitiveness of Algerian non-hydrocarbon exports-an analytical study

هدى عصماني¹، زينب بوقاعة² houda.osmani@univ-setif.dz، جامعة فرحات عباس سطيف 1 (الجزائر)،¹ zineb.bougaa@univ-setif.dz، جامعة فرحات عباس سطيف 1 (الجزائر)،²

تاريخ القبول: 2026-06-15

تاريخ الإرسال: 2026-02-11

Abstract

This study examines the role of logistics services in supporting the competitiveness of Algerian exports over the period 2007-2022. It combines a theoretical framework with a quantitative and comparative diagnosis based on the Logistics Performance Index (LPI) and export competitiveness indicators, including import coverage, export concentration, export diversification, revealed comparative advantage and economic complexity. The study adopts a descriptive, analytical and comparative approach, using Egypt and Tunisia as regional benchmarks. The findings show that Algeria's logistics performance has improved unevenly and remains constrained by port bottlenecks, weak multimodal transport, customs delays and limited digitalization. These constraints do not alone explain export fragility, but they reinforce the effects of a narrow production base, low technological content and dependence on hydrocarbons.

Keywords: Logistics services; export competitiveness; Algeria; LPI; export diversification; non-hydrocarbon exports.

JEL Classification Codes: L53; L78; F14; O24.

ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خلال الفترة 2007-2022، من خلال الجمع بين التأطير النظري والتشخيص الكمي لمؤشر أداء اللوجيستيات LPI ومؤشرات التنافسية التصديرية، مثل معدل تغطية الواردات، مؤشر التركيز السلعي، مؤشر تنوع الصادرات، الميزة النسبية الظاهرة، ومؤشر التعقيد الاقتصادي. اعتمدت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن، مع التركيز على مصر وتونس كحالتين إقليميتين مرجعيتين. خلصت الدراسة إلى أن تحسن الأداء اللوجيستي في الجزائر ظل محدود الأثر على الصادرات خارج المحروقات بسبب استمرار اختلالات الموانئ، ضعف الربط متعدد الوسائط، بطء الإجراءات الجمركية، ومحدودية الرقمنة. كما تبين أن ضعف الخدمات اللوجيستية لا يفسر وحده هشاشة الصادرات، لكنه يمثل قيда هيكليا يضاعف أثر ضعف القاعدة الإنتاجية والتكنولوجية.

الكلمات المفتاحية: الخدمات اللوجيستية؛ تنافسية الصادرات؛ الجزائر؛ مؤشر LPI؛ التنوع التصديري؛ الصادرات خارج المحروقات.

تصنيفات JEL: L53؛ L78؛ F14؛ O24.

1. مقدمة

تشهد بيئة التجارة الدولية تحولات متسارعة أعادت تشكيل محددات تنافسية الصادرات، إذ لم تعد القدرة على المنافسة في الأسواق الخارجية رهينة بعوامل الإنتاج التقليدية وحدها، بل أصبحت الكفاءة اللوجيستية تحتل مكانة جوهرية في تحديد قدرة الدول على اختراق هذه الأسواق والحفاظ على موقع فيها. وقد أثبتت الدراسات التجريبية المستندة إلى مؤشر أداء اللوجيستيات LPI الصادرة عن البنك الدولي وجود ارتباط وثيق بين كفاءة المنظومة اللوجيستية وحجم الصادرات، بحيث يؤدي تحسين هذا الأداء إلى ارتفاع ملموس في القيمة التصديرية ومستوى الاختراق في الأسواق الجديدة (Martí, Puertas, & García, 2014) (Arvis, et al., 2018).

في هذا السياق، يقف الاقتصاد الجزائري أمام إشكالية تنمية مركبة، فعلى الرغم من الموقع الجيوستراتيجي المتميز والموارد الطبيعية والبشرية المتوفرة، لا تزال الصادرات خارج قطاع المحروقات هامشية لا تتجاوز 5-6% من إجمالي الصادرات (Office National des Statistiques, 2024)، فيما يحتل الاقتصاد الوطني مراتب متأخرة في مؤشر اللوجيستيات الدولي. وقد تعاقبت برامج إصلاح قطاع النقل واللوجستيات على امتداد الفترة (2007-2022)، غير أن أثرها على القدرة التصديرية ظل دون المستوى المأمول.

1.1 إشكالية البحث :

انطلاقا مما سبق، تتمحور إشكالية هذا المقال حول التساؤل الرئيسي التالي:

ما واقع الخدمات اللوجيستية في الجزائر، وما انعكاساته على تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات خلال الفترة (2007-2022)؟.

ويتفرع عن هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية الآتية:

- هل هناك علاقة ذات دلالة بين تطور مؤشر LPI وتطور مؤشرات تنافسية الصادرات؟

- ما طبيعة وآليات هذه العلاقة، وما مستوى تأثير كل مكون من مكونات LPI في كل مؤشر من مؤشرات تنافسية الصادرات؟
- ما مسار تطور أداء الخدمات اللوجيستية الجزائرية وفق المؤشرات الدولية خلال فترة الدراسة (2007-2022)؟
- ما هي اتجاهات تطور مشرات تنافسية الصادرات الجزائرية خلال الفترة (2007-2022)؟

2.1 فرضيات البحث :

تعاي الخدمات اللوجيستية في الجزائر من قصور هيكلي مركب يشكل عائقا أمام تعزيز تنافسية الصادرات خارج قطاع المحروقات، وذلك من خلال ارتفاع تكاليف النقل وضعف كفاءة الإجراءات الجمركية وتدني جودة البنية التحتية اللوجيستية.

3.1 أهمية و أهداف البحث :

يسعى هذا المقال إلى:

- أ- تأطير نظري للخدمات اللوجيستية وتحديد علاقتها بالتنافسية التصديرية عبر القنوات الثلاث للتكلفة والوقت والجودة؛
- ب- تشخيص واقع المنظومة اللوجيستية الجزائرية وفق المؤشرات الدولية خلال الفترة (2007-2022)؛
- ج- تحليل تطور تنافسية الصادرات الجزائرية على مؤشرات قياسية معتمدة؛
- د- استخلاص العلاقة التحليلية بين المتغيرين وتقديم توصيات عملية لتطوير الخدمات اللوجيستية بما يخدم أهداف التنوع الاقتصادي في الجزائر.

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

كما تستمد هذه الدراسة أهميتها من ندرة الدراسات التحليلية التي تربط بين الأداء اللوجستي ومؤشرات التنافسية التصديرية في الاقتصاد الجزائري، وتوافقها مع أولويات التنوع الاقتصادي ومتطلبات الاندماج في منطقة التجارة الحرة الإفريقية (AfCFTA).

4.1 منهجية البحث:

اعتمد المقال على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن، مستندا إلى بيانات ثانوية من مصادر دولية ووطنية موثقة كتقارير البنك الدولي وقاعدة بيانات UNCTAD وتقارير الديوان الوطني للإحصاء (ONS).

5.1 الدراسات السابقة:

حظيت العلاقة بين الخدمات اللوجيستية وتنافسية الصادرات باهتمام متزايد من قبل الباحثين خلال العقدين الأخيرين، في ظل تنامي سلاسل القيمة العالمية وبروز الكفاءة اللوجيستية كمحدد رئيسي للقدرة التنافسية الدولية. ويمكن تصنيف الأدبيات التي تناولت دراسة متغيرات الدراسة - الكفاءة اللوجيستية، تنافسية الصادرات - إلى عدة اتجاهات رئيسية؛ الاتجاه الأول تناول أثر الأداء اللوجستي في التجارة الدولية، بينما ركز الثاني على الربط بين اللوجيستيات وتنافسية الصادرات، في حين اهتم الاتجاه الثالث بأبعاد التعقيد الاقتصادي والتنوع التصديري، وصولا إلى الدراسات المعنية بالدول النامية والاقتصادات الريفية ومنها الجزائر. الدراسات التي تناولت الأثر اللوجستي على التجارة الدولية، في هذا الاتجاه تبرز دراسة أرفيس وآخرين (Arvis, et al., 2018) كإحدى المساهمات المرجعية، حيث اعتمدت على بيانات مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) لأكثر من مئة وستين دولة، لتخلص إلى أن الدول المحققة لمستويات مرتفعة من الكفاءة اللوجيستية تسجل معدلات أعلى في الاندماج التجاري الدولي، خاصة في قطاع الصادرات الصناعية والسلع ذات القيمة المضافة المرتفعة، مؤكدة أن تطوير بنية النقل التحتية وتبسيط الإجراءات الجمركية يساهمان في خفض تكاليف التجارة وتعزيز تنافسية الدول النامية. ورغم أهمية هذه الدراسة، تميزت بطابعها الوصفي الذي أغفل

خصوصية الاقتصادات الريفية، الأمر الذي يحد من قابليتها للتطبيق المباشر على الجزائر. وفي نفس السياق، جاءت دراسة مارتي وبويرتاس وغارسيا (Martí, Puertas, & García, 2014) لتبين أثر الأداء اللوجستي في قيمة الصادرات لعينة شملت مئة وأربعة وعشرين دولة، مبينة أن كفاءة البنية التحتية والخدمات اللوجيستية تمثل المتغيرات الأكثر تأثيراً في الصادرات مقارنة بالعوامل التقليدية كحجم السوق أو الناتج المحلي الإجمالي، غير أن الدراسة اعتمدت على إجمالي الصادرات ككتلة واحدة دون الفصل بين السلع الأولية والمصنعة، وهو ما يحدث فجوة بحثية حول تباين أثر اللوجيستيات باختلاف الهيكل التصديري.

وضمن الأدبيات التي ربطت اللوجيستيات بالتنافسية، أكدت دراسة هاوسمان و لي و سوبرامانيان (Hausman, Lee, & Subramanian, 2013) أن تحسن الأداء اللوجستي بنسبة 10% يؤدي إلى زيادة حجم التجارة الدولية بنسب تتراوح بين 20% و 30%، وهو أثر قد يتجاوز مكاسب خفض الرسوم الجمركية. وتتقاطع هذه النتيجة مع ما توصلت إليه دراسة كورينيك وسوردين (Jane & Patricia, 2011) من أن تكاليف النقل وتأخير المعاملات الجمركية يشكلان عائق رئيسي أمام صادرات الدول النامية يفوق الحواجز الجمركية التقليدية. إلا أن هاتين الدراستين ركزت على قياس تكاليف التجارة المباشرة، دون معالجة انعكاسات الأداء اللوجستي على المؤشرات المتقدمة للتنافسية مثل التنوع التصديري أو التعقيد الاقتصادي، وهي مؤشرات أصبحت اليوم أكثر استخداماً في تقييم القدرة التنافسية الدولية.

وفيما يتعلق بأبعاد التعقيد الاقتصادي والتنوع، ساهمت أعمال هاوسمان وهيدالغو (César A & Ricardo, 2009) في صياغة مفهوم التعقيد الاقتصادي كمؤشر يعكس المعرفة المتمثلة في هيكل الصادرات، مبينة أن الاقتصادات ذات البنية التصديرية المعقدة تحقق معدلات نمو أعلى وأكثر استدامة مقارنة بالاقتصادات المعتمدة على المواد الأولية. كما أثبتت دراسة فيلبي وآخرين (Jesus, Utsav, & Arnelyn, 2012) أن التنوع التصديري لا يتوقف عند زيادة عدد المنتجات المصدرة فحسب، بل يتطلب منظومة لوجيستية فعالة تسمح للشركات من الاندماج في سلاسل القيمة العالمية، إلا

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

أن تركيز هذه الأعمال انصب على الجوانب الإنتاجية والمؤسسية، دون منح البنية اللوجيستية الاهتمام الكافي كمتغير وسيط يربط بين التنوع والتنافسية التصديرية.

أما بالنظر إلى خصوصية الدول النامية، فقد أوضحت دراسة بورتوغال-بيريز وويلسون (Alberto Portugal-Perez & John S. , 2012) التي شملت عددا من الدول الافريقية أن تحسين البنية التحتية اللوجيستية يرفع الصادرات أكثر من خفض الرسوم الجمركية، وأن الدول ذات الأداء الضعيف تواجه صعوبات بالغة في تنوع صادراتها. ورغم أهمية النتائج التي توصلت لها هذه الدراسات، فإنها لم تستهدف الاقتصادات الريفية المعتمدة على المحروقات، والتي تختلف طبيعة صادراتها وتحدياتها الهيكلية اختلاف جوهري عن الاقتصادات الصناعية.

تشير الدراسات التي تناولت الجزائر، إلى وجود علاقة بين ضعف الخدمات اللوجيستية ومحدودية تنوع الصادرات خارج قطاع المحروقات، غير أن هذه الدراسات عانت من قصور تمثل في التركيز المنفصل على قطاع النقل أو الموانئ دون رؤية تكاملية، والاعتماد على المنهج الوصفي دون توظيف مؤشرات التنافسية الدولية، إضافة إلى دراسة الصادرات خارج المحروقات بمعزل عن الربط المنهجي بمؤشرات الأداء اللوجيستي، مع غياب توظيف المؤشرات الحديثة : مثل مؤشر التعقيد الاقتصادي (ECI)، ومؤشر الميزة النسبية الظاهرة (RCA)، ومؤشر التركيز السلعي (HHI)، ومؤشر التنوع التصديري، وهو ما يترك العلاقة بين الأداء اللوجيستي وتنافسية الصادرات الجزائرية في حاجة إلى معالجة تحليلية أكثر شمولاً.

تكشف مراجعة الأدبيات السابقة المتناولة في هذه الدراسة عن مجموعة من الفجوات ، أولها أن التركيز كان على حجم التجارة أو قيمتها دون الأبعاد المتعددة للتنافسية التصديرية كالتنوع والتعقيد والميزة النسبية، كما تم الاعتماد على مؤشرات أحادية لقياس ظواهر مركبة تتطلب مجموعة مؤشرات متكاملة، وأيضا فجوة جغرافية تتمحور حول تركيز الدراسات التجريبية في الاقتصادات المتقدمة والصناعية الصاعدة مقابل ندرة

الدراسات التي تناولت الاقتصادات الربعية المعتمدة على المحروقات، وعلى رأسها الجزائر. ومن هذا المنطلق، تنبع مساهمة الدراسة الحالية لتسد هذه الثغرات عبر الربط المنهجي بين الأداء اللوجستي وتنافسية الصادرات الجزائرية خارج المحروقات، مستندة إلى مجموعة متكاملة من المؤشرات الدولية تشمل مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، ومؤشر الميزة النسبية الظاهرة (RCA)، ومؤشر التعقيد الاقتصادي (ECI)، ومؤشر التركيز السلعي (HHI)، ومؤشر التنوع التصديري (Export Diversification Index)، وذلك بالتطبيق التحليلي على الفترة الممتدة من عام 2007 إلى عام 2022، وهي فترة شهدت إصلاحات لوجيستية متعاقبة وتحولات جوهرية في هيكل الصادرات الجزائرية، مما يتيح تقديم تفسير علمي دقيق للعلاقة بين كفاءة الأداء اللوجستي ومحدودية التنوع التصديري في الاقتصاد الوطني.

2. الإطار النظري للخدمات اللوجيستية وعلاقتها بالتنافسية التصديرية

1.2 مفهوم الخدمات اللوجيستية وتطوره

1.1.2 التعريف وتطور المفهوم: من اللوجيستيات التقليدية إلى إدارة سلاسل الإمداد

تعد الخدمات اللوجيستية العمود الفقري للتجارة الدولية، خاصة في ظل الاندماج الاقتصادي العالمي والتزايد المستمر في حجم التجارة العالمية. وفقا لدراسات البنك الدولي، تعرف الخدمات اللوجيستية بأنها "شبكة الخدمات التي تدعم الحركة المادية للبضائع داخل الحدود وعبرها" (Arvis, et al., 2018)، وهو تعريف يتخطى الفهم التقليدي القائم على وظيفة النقل وحدها ليشمل التنسيق الكامل لسلاسل الإمداد العالمية.

مر مفهوم اللوجيستيات بتحويلات جوهرية، ففي مراحلها التقليدية اقتصر على إدارة التدفقات المادية للبضائع (النقل والتخزين)، ثم امتد ليشمل إدارة سلاسل الإمداد بوصفها منظومة تكاملية تربط الموردين بالمنتجين ثم الموزعين والمستهلكين (Ballou, 2004). وتميز الدراسات الحديثة بين اللوجيستيات الداخلية

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات(دراسة تحليلية)

المرتبطة باستقبال المواد الخام، واللوجيستيات الخارجية المتعلقة بإيصال المنتجات النهائية إلى الأسواق، وبعد كلا المحورين أساسي في تحديد تنافسية الصادرات (Maggi & Borruso, 2001).

2.2 مكونات المنظومة اللوجيستية

1.2.2 الأنشطة الأساسية

تشمل الأنشطة الأساسية للمنظومة اللوجيستية ثلاثة محاور رئيسية:

- أ- معايير خدمة العملاء، وتتضمن تحديد احتياجات العملاء المتعلقة بجودة الخدمة، واستجابة المنشأة لتلك الاحتياجات، ووضع مستويات الخدمة الملائمة؛
- ب- النقل، الذي يستلزم اختيار نوع وأسلوب خدمة النقل، وتحديد الحمولات والمسارات، واختيار المعدات المناسبة ومراجعة أسعار النقل؛
- ج- إدارة المخزون، وتشمل سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية، والتنبؤ بالمبيعات، وتحديد عدد وحجم وموقع نقاط التخزين (Maggi & Borruso, 2001).

2.2.2 الأنشطة الثانوية

تدعم الأنشطة الثانوية العمليات الأساسية وتسهم في تعزيز الكفاءة الشاملة، وتشمل: المخازن، ومناولة المواد، والشراء، والتعبئة والتغليف، والتعاون مع الإنتاج، وصيانة المعلومات اللوجيستية (Waters & Rinsler, 2014). وتعمل هذه الأنشطة مجتمعة على ضمان توصيل البضائع بالشكل الملائم والكمية المحددة والحالة الجيدة، في الوقت والمكان المحددين، وبأدنى تكلفة ممكنة مع أعلى مستويات الجودة (Havenga, 2018).

3.2 مؤشرات قياس الأداء اللوجستي

1.3.2 مؤشر أداء اللوجيستيات

أنشأ البنك الدولي مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) لمساعدة الدول على تحديد التحديات والفرص في مجال الخدمات اللوجيستية. يجري البنك الدولي مسحاً لأداء هذه الخدمات كل سنتين منذ عام 2007 لـ 160 دولة ، على أساس تقييمات نوعية وكمية تتراوح بين 1 (منخفض) و 5 (عال)، وتشمل ستة مجالات:

- 1- كفاءة التخليص الجمركي وإدارة الحدود؛
- 2- جودة البنية التحتية للتجارة والنقل؛
- 3- كفاءة وجودة الخدمات اللوجيستية؛
- 4- القدرة على تتبع وتعب الشحنات؛
- 5- سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية؛
- 6- تحليل وتيرة وصول الشحنات إلى العملاء ضمن أوقات التسليم المقررة (World Bank, 2023).

2.3.2 مؤشر الاتصال الملاحي البحري LSCI

يقيس مؤشر الاتصال الملاحي البحري (LSCI) الصادر عن الأونكتاد مدى اندماج دولة ما في شبكات النقل البحري الدولية، من خلال قياس عدد الخطوط الملاحية والسفن والطاقة الاستيعابية المنتظمة. يعد المؤشر ذا أهمية محورية للدول المعتمدة على النقل البحري كركيزة أساسية لصادراتها.

3.3.2 مؤشر Trading Across Borders

يصدر هذا المؤشر عن البنك الدولي ضمن تقرير مناخ الأعمال (Doing Business) ، ويقاس التكاليف الزمنية والمالية لإجراءات التصدير والاستيراد، بما فيها الوثائق الجمركية والتفتيش والنقل. ارتبطت قيم هذا المؤشر بدرجة كبيرة بتدفقات الصادرات في دراسات تيسير التجارة (Arvis, et al., 2018) .

4.2 آليات تأثير الخدمات اللوجيستية على تنافسية الصادرات

1.4.2 قناة التكلفة

تؤثر الخدمات اللوجيستية على التنافسية السعرية للصادرات عبر قناة التكلفة، إذ يشكل ضعف البنية التحتية محددًا رئيسيًا لتكاليف النقل. وقد أثبت (Limão & Venables, 2001) أن تحسين البنية التحتية من المستوى الرابع إلى الخامس يمكن أن يرفع حجم التجارة بنسبة 50%. وتتجلى هذه القناة بوضوح في الصادرات الجزائرية غير النفطية، لا سيما المنتجات الغذائية التي تشكو من ارتفاع تكاليف النقل البحري وضعف سلاسل التبريد.

2.4.2 قناة الوقت

ترتبط موثوقية آجال التسليم ارتباطًا مباشرًا بالتنافسية التصديرية، خاصة في قطاعات المنتجات سريعة التلف والصناعات ذات سلاسل الإمداد المتكاملة. فكل يوم تأخير إضافي في التصدير يعادل بالنسبة للمشتري فرض رسم جمركي بنسبة 0.5% إلى 1% (Hummels, 2001) . وتضعف اختناقات موانئ الجزائر وتعقيد الإجراءات الجمركية قدرة المصدرين الجزائريين على الوفاء بالالتزامات التعاقدية في الأسواق الإفريقية والأوروبية.

3.4.2 قناة الجودة

تؤثر الكفاءة اللوجيستية على جودة المنتجات المصدرة من خلال سلامة المناولة والتخزين والنقل، خاصة في قطاعات التمور والمنتجات الزراعية الجزائرية ذات الإمكانيات التصديرية المرتفعة. كما تسهم الخدمات اللوجيستية المتطورة في بناء ميزة تنافسية من خلال ضمان الامتثال لمعايير الجودة الدولية (Martí, Puertas, & García, 2014).

4.4.2 العلاقة بين الخدمات اللوجيستية و تنافسية الصادرات

بينت الدراسات التجريبية بشكل متسق العلاقة الإيجابية بين الأداء اللوجستي وتدفقات الصادرات. فقد خلص (Martí, Puertas, & García, 2014) في دراستهم على 26 دولة من الاتحاد الأوروبي خلال الفترة 2005-2010 إلى أن اللوجيستيات أكثر أهمية للدول المصدرة منها للمستوردة، وأن التحسينات في البنية التحتية والجمارك تعزز الأداء التصديري بصورة ملموسة. كما أكدت دراسة (Bugarčić, Skvarciany, & Stanišić, 2020) على دول أوروبا الوسطى والشرقية أن تحسينا بنقطة واحدة في مؤشر LPI يرتبط بزيادة الصادرات بنسبة تتراوح بين 15 و25%، لذلك لا تعد اللوجيستيات مجرد وظيفة داعمة، بل مدخلا لتكوين الميزة التنافسية في الصادرات الحديثة.

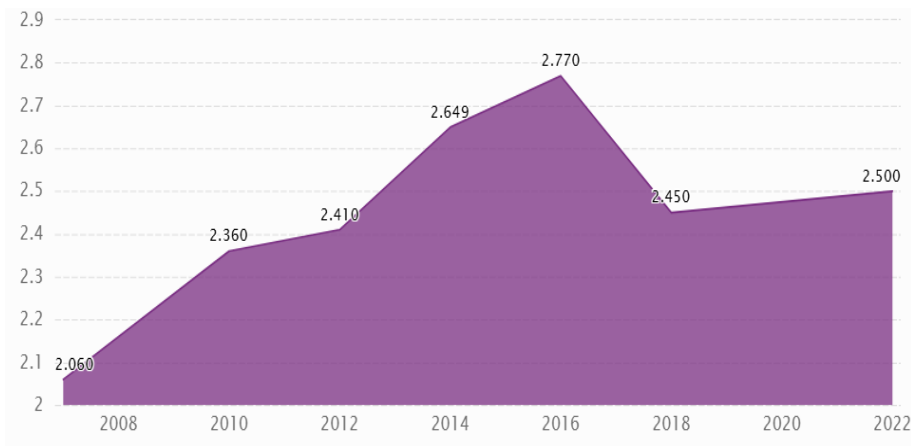
3. واقع الخدمات اللوجيستية في الجزائر

1.3 تطور مؤشر LPI للجزائر خلال الفترة 2007-2022

يمثل قطاع الخدمات اللوجيستية في الجزائر عنصرا أساسيا لدعم التجارة الخارجية، خاصة أن النقل البحري الذي يمثل نحو 97% من المبادلات التجارية نتيجة الموقع المتوسطي للبلاد. غير أن هذا القطاع عرف اختلالات هيكلية تتعلق بضعف البنية التحتية، طول الإجراءات، محدودية الربط الداخلي، وعدم اكتمال الرقمنة، رغم وجود جهود لتحديث الموانئ والطرق وتوسيع الشراكات. يوضح الجدول الآتي تطور مؤشر الأداء اللوجيستي (LPI) في الجزائر بناء على بيانات البنك الدولي (World Bank, 2023).

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

الشكل 1: تطور مؤشر الأداء اللوجستي في الجزائر خلال الفترة 2007-2022/2023



المصدر: (World Bank, 2023).

يبين الشكل أن الجزائر سجلت تحسنا تدريجيا من 2.06 سنة 2007 إلى ذروة 2.77 سنة 2016، ثم تراجع إلى 2.45 سنة 2018 بسبب ارتفاع أسعار الشحن العالمية، قبل أن تستقر حول 2.50 في دورة 2023/2022. غير أن هذه القيم تظل دون المتوسط العالمي البالغ 3.24 وفق تقرير 2023، مما يعكس استمرار التحديات في المؤشرات الفرعية للجمارك (2.07) والبنية التحتية (2.10)، في حين سجل مكون التتبع والتعقب أعلى القيم (2.7 عام 2016)، مما يدل على تحسن نسبي في التكنولوجيا المعلوماتية دون أن يواكبه تحسن مماثل في الجانب التشغيلي للموانئ والجمارك (World Bank, 2023).

2.3 الموقع التنافسي للجزائر إقليميا

تتضح فجوة الأداء اللوجستي للجزائر عند مقارنتها بمصر وتونس. فقد أظهر مؤشر LPI في دورة 2023 تقدما واضحا لمصر مقارنة بالجزائر، خاصة في البنية التحتية والآجال والشحن الدولي، بينما تظهر

تونس كحالة إقليمية ذات أهمية تحليلية بالنظر إلى محاولاتها تبسيط الإجراءات وربط الموانئ بالنسيج الصناعي، رغم محدودية حجم السوق وتذبذب الأداء.

الجدول 01: مقارنة مؤشر LPI : الجزائر ومصر وتونس (2016-2022)

الدولة	LPI 2016	ترتيب 2016	LPI 2022	ترتيب 2022
الجزائر	2.77	75	2.50	97
مصر	3.18	49	2.82	67
تونس	2.90	77	2.78	81

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على البنك الدولي (World Bank, 2023)

تظهر المقارنة أن مصر تتصدر بفارق ملموس (0.32 نقطة عن الجزائر عام 2022)، ويعود ذلك بصفة رئيسية إلى الإصلاحات المنفذة في إطار المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والتحديث المستمر للموانئ وبرامج الرقمنة الجمركية، التي خفضت الإجراءات الإدارية بنسبة 35% وأوقات التسليم بنسبة 52% خلال 2020-2022 (European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)). أما تونس، رغم ترتيبها الأدنى إقليمياً، فتتميز بتكاليف تجارة أقل بـ 13% من المتوسط الإفريقي (World Trade Organization, 2025) بفضل تبسيط إجراءات التصدير وأتمتة الجمارك منذ التسعينيات.

المقارنة تبين أن الفجوة اللوجيستية للجزائر تتركز في ثلاثة محاور وهي:

- أ- الفجوة البنيوية المتمثلة في محدودية الطاقة الاستيعابية للموانئ وضعف شبكة السكك الحديدية الرابطة بالموانئ؛
- ب- الفجوة المؤسسية المتمثلة في الإجراءات الجمركية المطولة التي تكلف الاقتصاد ما يزيد على 3 مليارات دولار سنوياً؛

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

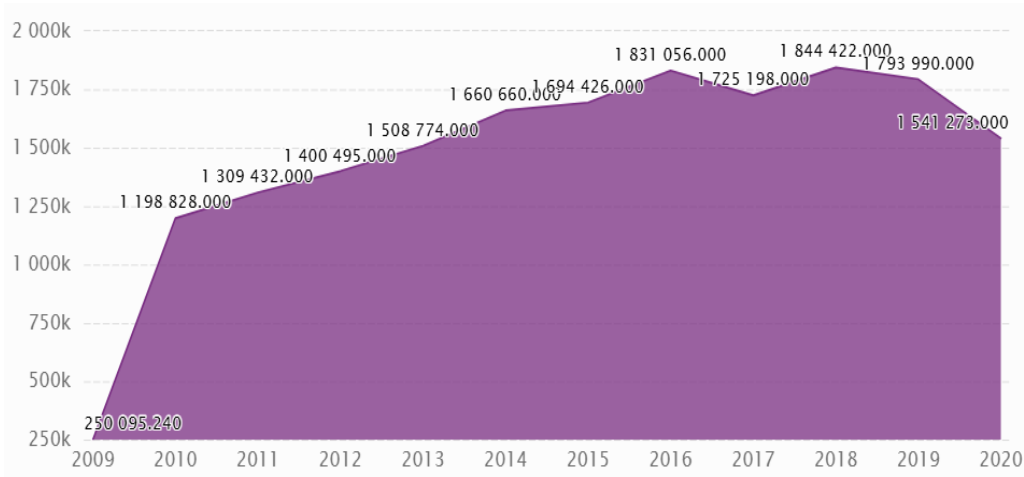
ج- الفجوة الرقمية المتعلقة بضعف التحول الرقمي في المنظومة اللوجيستية مقارنة بالتجربة المصرية الرائدة.

3.3 أبرز الاختلالات الهيكلية في المنظومة اللوجيستية للجزائر

- واقع الموانئ والنقل البحري

تتسم البنية المينائية الجزائرية بعدة اختلالات هيكلية. أولها اختلال التوازن بين الصادرات والواردات الذي يؤدي إلى عودة السفن فارغة، مما يرفع تكاليف الشحن. محدودية قدرة الموانئ الصغيرة على استيعاب سفن كبيرة (حد أقصى 500 TEU في بعضها)، في حين يحتكر ميناء الجزائر على 60% من التجارة الخارجية. غير أن الشراكات الدولية المبرمة أسفرت عن تحسينات ملموسة حيث رفعت شراكة موانئ دبي العالمية في ميناء الجزائر (2008-30 سنة، 114 مليون دولار) الطاقة الاستيعابية من 250.000 إلى 755.600 TEU سنويا، وقلصت وقت الانتظار من 10 أيام عام 2009 إلى أقل من يوم عام 2022.

الشكل 2: تطور حجم حركة الحاويات في الموانئ الجزائرية للفترة 2008-2020



المصدر: (World Bank, 2024)

- إشكاليات التخليص الجمركي وطول الآجال

تصنف إجراءات التخليص الجمركي الجزائرية ضمن الأبطأ إقليمياً؛ إذ تستغرق وثائق التصدير في المتوسط ما بين 15 و 23 يوم، مقارنة بـ 8-12 يوم في تونس وأقل من 10 أيام في مصر. وتسبب البيروقراطية والتدقيق المفرط خسائر تقدر بأكثر من 3 مليارات دولار سنوياً، مع نقص في استخدام التكنولوجيا لتسريع العمليات.

- ضعف النقل متعدد الوسائط والربط اللوجستي الداخلي

يعاني الاقتصاد الجزائري من ضعف شبكة السكك الحديدية الرابطة بين الموانئ والمناطق الصناعية، مما يكبد المصدرين تكاليف توزيع مرتفعة وضعف الوصول إلى الأسواق الداخلية. ويظل النقل الجوي للبضائع شبه معدوم (أربع طائرات شحن فقط تابعة للخطوط الجوية الجزائرية لا تستوفي المعايير الدولية)، فيما لا يرقى النقل البري بعد لمستوى الاعتماد عليه في تصدير البضائع.

- محدودية الرقمنة والتحول الرقمي

تبقى منظومة اللوجيستيات الجزائرية محدودة الرقمنة مقارنة بالتجربتين المصرية والتونسية؛ إذ لا تزال بعض الإجراءات الجمركية ورقية، ويفتقر النظام إلى منصة رقمية متكاملة لتتبع الشحنات في الوقت الحقيقي. وقد أكدت تجربة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس أن التحول الرقمي - تقلص 35% في الإجراءات الإدارية - يحدث فارق ملموس في جاذبية البيئة الاستثمارية والتصديرية (European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)).

4.3 مبادرات الإصلاح اللوجستي وتقييم فعاليتها

عرفت الجزائر عدداً من المبادرات الرامية إلى تحديث منظومة النقل واللوجستيات، من أبرزها تحرير بعض الأنشطة المينائية، عقود الامتياز والشراكات التقنية، مشروع الطريق السيار شرق-غرب، وتوسيع التفكير في المناطق اللوجيستية المتكاملة ضمن المخطط الوطني للنقل. فقد أسهم امتياز ميناء بجاية سنة

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات(دراسة تحليلية)

2005 في رفع حركة الحاويات من 100.050 حاوية مكافئة سنة 2007 إلى 252.500 حاوية مكافئة سنة 2018، وارتفعت معالجة البضائع من 15 مليون طن سنويا إلى 26 مليون طن سنويا بحلول 2017. كما ساعد الدعم الأوروبي ضمن مشروع MEDAMOS على تقليص وقت التصدير من 29 يوما إلى 23 يوما، وخفض الإجراءات الجمركية من 2.7 يوم إلى 1.5 يوم.

كما ساهم مشروع الطريق السيار شرق-غرب، بطول 1,216 كلم وبتكلفة قدرت بنحو 11 مليار دولار، في تحسين الاتصال بين عدد من الموانئ والأسواق الداخلية. غير أن فعالية هذه المبادرات بقيت محدودة بسبب تأخر الإنجاز، ضعف التكامل بين المشاريع، محدودية النقل السككي واللوجيستيات الخلفية، وعدم تحويل الإصلاحات إلى منظومة رقمية موحدة لخدمة المصدرين.

4. واقع وتنافسية الصادرات الجزائرية خلال الفترة(2007-2022)

1.4 الإطار المفاهيمي للصادرات والتنافسية

1.1.4 مفهوم الصادرات وأهميتها الاقتصادية

تعد الصادرات محركا أساسيا للنمو الاقتصادي المستدام، إذ تمكن الدول من تجاوز حدود أسواقها المحلية والوصول إلى الطلب العالمي. وقد بلغت قيمة صادرات السلع والخدمات عالميا نحو 32.2 تريليون دولار عام 2024، أي ما يعادل قرابة ثلث الناتج المحلي الإجمالي العالمي (World Trade Organization, 2024). وتتجلى الآثار الاقتصادية للصادرات على المستوى الكلي في المساهمة في الناتج المحلي، وتوفير النقد الأجنبي، وتعزيز الاستقرار الاقتصادي (Iizuka & Gebreeyesus, 2016)، وعلى مستوى التنمية في خلق فرص العمل ونقل التكنولوجيا وتحسين إنتاجية القطاع المصدر (Verhoogen, 2008).

2.1.4 مفهوم القدرة التنافسية الدولية وتطورها

مر مفهوم القدرة التنافسية الدولية بتحولات جوهرية؛ فعلى المستوى التقليدي ارتبط بعوامل السعر والتكلفة، قبل أن تفرز نظرية التجارة الجديدة لبول كروغمان (1989) عوامل تنافسية جديدة تتمحور حول جودة المنتجات ودرجة تنوعها، ثم جاءت تعريفات المؤسسات الدولية الشاملة (المفوضية الأوروبية، IMD، WEF) لتعرف التنافسية بأنها "قدرة الاقتصاد على إيجاد قيمة مضافة أعلى" مستنداً إلى مجموعة المؤسسات والسياسات والعوامل المحددة لمستوى الإنتاجية.

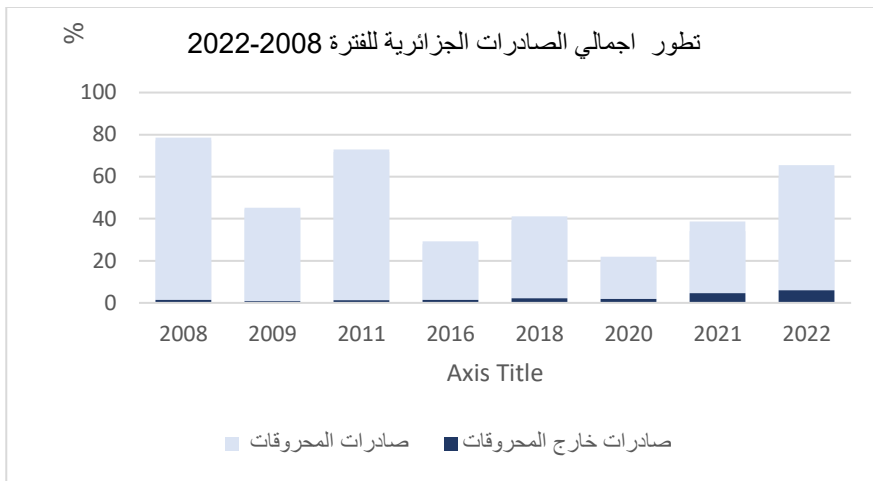
2.4 واقع الصادرات الجزائرية (2007-2022)

1.2.4 تطور إجمالي الصادرات الجزائرية

تنقسم الصادرات الجزائرية إلى صادرات المحروقات وصادرات خارج المحروقات. شهد إجمالي الصادرات تقلبات حادة مرتبطة بتطور أسعار النفط، إذ انخفض بشكل حاد عام 2016 جراء تراجع أسعار النفط العالمية بنسبة 15.2%، وبلغ أدنى مستوياته عام 2020 بسبب جائحة كوفيد-19 التي أفضت إلى انخفاض صادرات المحروقات بأكثر من 50%. وبالمقابل، سجلت الصادرات ارتفاع ملحوظ عامي 2021 و2022 بنسبة تفوق 40% عن 2020، مدعومة بانتعاش أسعار النفط والغاز، وتحقيق صادرات خارج المحروقات مستويات قياسية بلغت 4.5 مليار دولار عام 2021 و5.2 مليار دولار عام 2022.

الشكل 3: تطور إجمالي الصادرات الجزائرية خلال الفترة (2007-2022)

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

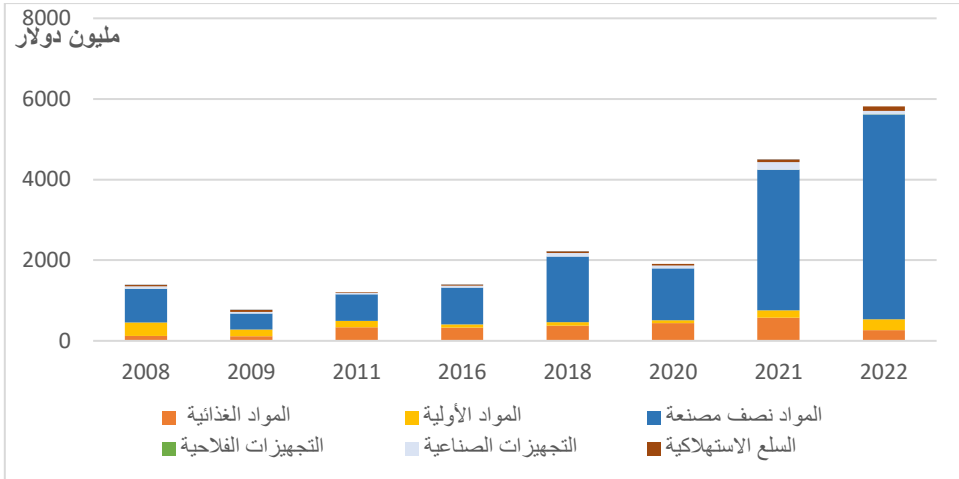


المصدر: (بنك الجزائر / Banque d'Algérie، 2024)

2.2.4 تطور الصادرات خارج المحروقات

خلال النصف الأول من فترة الدراسة (2008–2016)، ظلت قيمة الصادرات خارج المحروقات في مستوى منخفض لا تتجاوز 1.5 مليار دولار، مما يؤكد الضعف الهيكلي وعدم التنوع. وفي عام 2018، ولأول مرة، تجاوزت عتبة 2 مليار دولار، وإن كانت تتركز أساسا على المنتجات نصف المصنعة (أسمدة آزوتية، أمونيا لا مائية) بنسبة 73%، والمنتجات الغذائية (سكر وتمور) بنسبة 17%. وبحلول عام 2022، تجاوزت الصادرات خارج المحروقات 5.9 مليار دولار، مدفوعة بارتفاع صادرات الأسمدة لأزيد من 46%، والحديد والصلب 252 مليون دولار، والأسمت 209 مليون دولار.

الشكل 4: تطور الصادرات الجزائرية خارج المحروقات خلال الفترة (2007–2022)



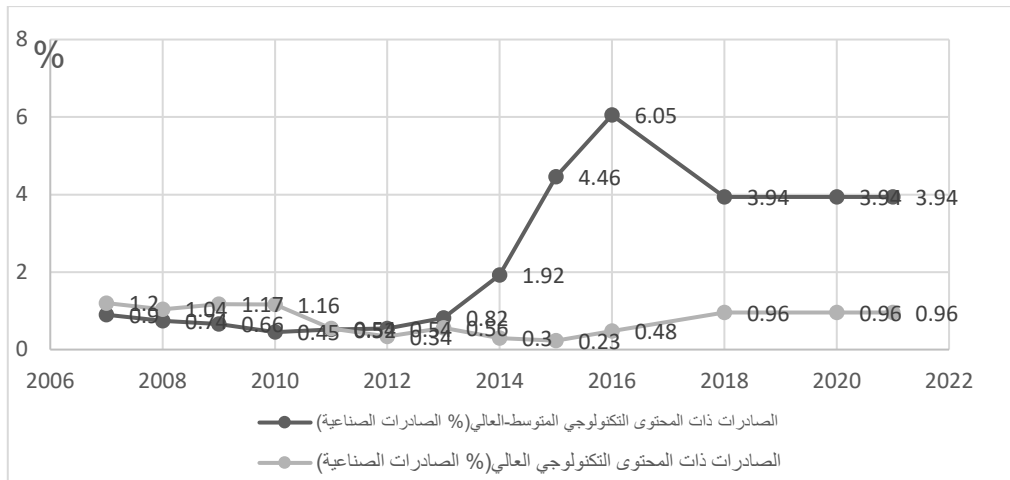
المصدر: (بنك الجزائر / Banque d'Algérie، 2024)

3.2.4 تطور الصادرات حسب درجة المحتوى التكنولوجي

تكشف بيانات تصنيف الأونكتاد أن مساهمة الصادرات الصناعية في إجمالي الصادرات السلعية الجزائرية ضعيفة جداً، لا تتجاوز 3.3% طوال فترة الدراسة. وبالنظر إلى المحتوى التكنولوجي، لا تتجاوز مساهمة المنتجات ذات المحتوى التكنولوجي المتوسط-العالي 4% من إجمالي الصادرات الصناعية، فيما لا تتجاوز نسبة المنتجات عالية التكنولوجيا 1% منها. ويعود هذه المحدودية إلى استحواذ القطاع العام على الصناعة بشكل شبه تام، وضعف قدرات القطاع الخاص التمويلية للبحث والتطوير، وانعدام الروابط المؤسسية بين المؤسسات الاقتصادية والبحثية.

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

الشكل 5: تطور الصادرات الجزائرية حسب درجة المحتوى التكنولوجي 2007-2021

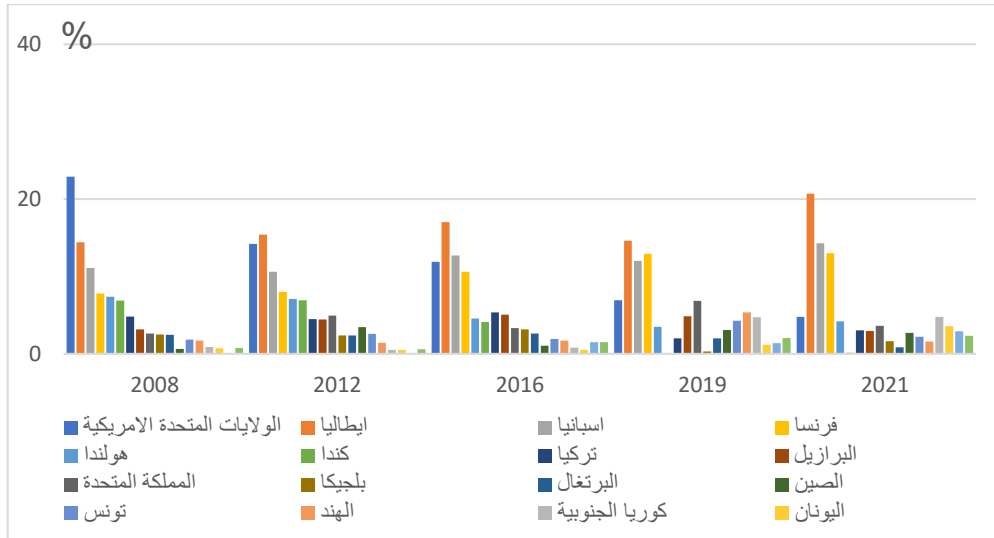


المصدر: (World Bank, 2024)

4.2.4 تطور التوزيع الجغرافي للصادرات

شهد الهيكل الجغرافي للصادرات الجزائرية تحولات ملحوظة بين النصفين الأول والثاني من فترة الدراسة. ففي النصف الأول 2008-2016، كانت الولايات المتحدة الوجهة الأولى بنسبة 22.9%، تليها إيطاليا بـ 15.5% وإسبانيا بـ 11.1% وفرنسا بـ 7.99% أما في النصف الثاني 2016-2022، فقد تراجع الحصة الأمريكية وتصدرت الدول الأوروبية بنسبة تفوق 70%، فيما امتدت الصادرات الجزائرية نحو الأسواق الآسيوية (كوريا الجنوبية 4.75%، سنغافورة 2.92%، الصين 2.71%)، ودخلت تونس بوصفها أفضل وجهة إفريقية-عربية (4.5%). غير أن نوعية الصادرات تبقى متمركزة على النفط الخام والغاز البترولي بنسبة تفوق 90%.

الشكل 6: تطور التوزيع الجغرافي للصادرات الجزائرية للفترة 2008-2021



المصدر: (The Observatory of Economic Complexity, 2024)

3.4 تقييم تنافسية الصادرات الجزائرية عبر المؤشرات المعتمدة

يوضح الجدول الآتي تطور معدل تغطية الواردات الجزائرية من قِبَل الصادرات خارج المحروقات

الجدول 2: تطور معدل تغطية الواردات الجزائرية خلال الفترة 2008-2022

السنة	2008	2009	2011	2016	2018	2020	2021	2022
صادرات خارج المحروقات	1,4	0,77	1,228	1,391	2,218	1,909	4,578	5,977
اجمالي الواردات الجزائرية	37,99	37,402	46,927	49,437	48,292	35,421	37,405	38,757
معدل التغطية								

المصدر: (بنك الجزائر / Banque d'Algérie، 2024)

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

يظهر هذا المؤشر ضعف بنيوي حاد؛ إذ لم يتجاوز معدل التغطية 15% طوال فترة الدراسة، بسبب ارتفاع فاتورة الواردات بوتيرة أسرع من نمو حصيلة الصادرات خارج المحروقات، وعجز الهيكل التصديري عن توليد مصادر متنوعة للنقد الأجنبي.

2.3.4 مؤشر التركيز السلعي للصادرات (HHI)

الجدول 3: تطور مؤشر التركيز السلعي (HHI) للصادرات 2008-2022

السنة	2008	2009	2011	2016	2018	2020	2021	2022
معدل التركيز السلعي للصادرات	0,58	0,55	0,53	0,49	0,48	0,44	0,42	0,54

المصدر : (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2024)

يتراوح مؤشر HHI بين 0.42 و 0.58 طوال فترة الدراسة، وهو مستوى مرتفع جدا يعكس الاعتماد شبه الكلي على المحروقات أكثر من 90% واستمرار التركيز الجغرافي في السوق الأوروبية أكثر من 70%. ويعادل هذا المستوى من التركيز ضعف ما تسجله اقتصادات ناشئة كتونس ومصر.

3.3.4 مؤشر تنوع الصادرات

جدول 4: تطور مؤشر تنوع الصادرات للجزائر 2008-2022

السنة	2008	2009	2011	2016	2018	2020	2021	2022
مؤشر تنوع الصادرات	0.76	0.73	0.72	0.81	0.80	0.82	0.81	0.77

المصدر : (United Nations Conference on Trade and Development

(UNCTAD), 2024)

يتراوح المؤشر بين 0.72 و 0.82 طوال فترة الدراسة، وهي قيمة قريبة جدا من 1، تدل على وجود انحراف وتباعد كبير بين هيكل الصادرات الجزائرية وهيكل التجارة العالمية، أي أن الجزائر تصدر ما لا يصدره العالم بنسب مماثلة، مما يؤكد الضعف البنيوي لتنويع الصادرات.

4.3.4 مؤشر الميزة النسبية الظاهرة

يوضح الجدول الآتي المنتجات الجزائرية ذات الميزة النسبية الظاهرة ($RCA > 4$) لسنة 2021

جدول 5: المنتجات الجزائرية ذات الميزة النسبية الظاهرة ($RCA > 4$) لسنة 2021

المنتج	القسم	قيمة RCA	قيمة الصادرات (م. \$)
الأمونيا	المنتجات الكيميائية	40.92	714
فوسفات الكالسيوم	المنتجات المعدنية	20.6	141
الأسمدة النيتروجينية	المنتجات الكيميائية	19.64	1210
الغاز البترولي	المنتجات المعدنية	19.37	1430
الأعشاب البحرية/بنجر السكر	منتجات نباتية	11.31	29.7
الهيدروجين	المنتجات الكيميائية	7.3	167
النفط الخام	المنتجات المعدنية	6.68	1070
قضبان الحديد الخام	المعادن	6.59	272
الأسمنت	المنتجات المعدنية	6.34	158
جلود الأغنام المدبوغة	جلود الحيوانات	5.46	724

المصدر: (The Observatory of Economic Complexity, 2024)

تتركز الميزة النسبية الجزائرية في المواد الهيدروكربونية والمشتقات الكيميائية، مع غياب شبه كامل لمنتجات التكنولوجيا المتوسطة و العالية. ويلاحظ أن منتج الأمونيا يمتلك ميزة نسبية ظاهرة عالية جدا 40.92 ،

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

لكن قيمة صادراته المنخفضة والتي تقدر بـ 714 مليون دولار تدل على أن هذه الميزة الكامنة لم يتم تحويلها إلى نمو تصديري متكامل.

5.3.4 مؤشر التعقيد الاقتصادي (ECI)

يظهر مؤشر التعقيد الاقتصادي (ECI) تطور إيجابي للجزائر من القيمة -1.68 والمرتبة 127 عام 2007 إلى -0.92 عام 2017، ثم -0.75 عام 2020، ليصل إلى 0.63 والمرتبة 96 عام 2021 وهو أعلى مستوى يتحقق منذ عام 2000. غير أن الجزائر لا تزال ضمن مجموعة الدول منخفضة التعقيد بسبب انخفاض المحتوى التكنولوجي المتوسط -العالى (أقل من 4% من الصادرات الصناعية) والعالى (أقل من 1%).

جدول 6: الصادرات الجزائرية الأكثر تعقيدا لسنة 2021

المنتج	قيمة التعقيد	قيمة الصادرات (م. \$)
الغسلات المنزلية	0.23	29.2
الهيدروجين والغازات النادرة	0.10	167
نفايات الورق والورق المقوى	-0.084	19.1
الجبس وتركيباته	-0.25	4.9
الزجاج والصفائح الزجاجية	-0.30	27.4
الحديد/الفولاذ غير السبائكي	-0.34	134
المواد نصف المصنعة من الحديد	-0.88	342

المصدر: (The Observatory of Economic Complexity, 2024)

5. تحليل العلاقة بين الخدمات اللوجيستية وتنافسية الصادرات الجزائرية

1.5 الأداء اللوجيستي ومؤشرات التنافسية التصديرية

يجمع الجدول التالي تطور مؤشر الأداء اللوجستي وأبرز مؤشرات التنافسية التصديرية عبر الزمن.

الجدول 7: تطور LPI ومؤشرات التنافسية التصديرية للجزائر (2007-2022)

المؤشر	2007	2010	2012	2016	2018	2022
LPI	2.06	2.36	2.41	2.77	2.45	2.50
HHI (التركز)	—	0.55	0.53	0.49	0.48	0.54
مؤشر التنوع	—	0.73	0.72	0.81	0.80	0.77
معدل التغطية (%)	—	—	—	2.81	4.59	15.42
ECI	-1.68	—	—	—	—	-0.14

المصدر: (The Observatory of Economic (Office National des Statistiques, 2024)

(United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Complexity, 2024)
(World Bank, 2023) 2024)

استخلاص الاتجاهات المتوازية والتحويلات المشتركة

تبين بيانات الجدول عن نمط مزدوج لافت: ففي حين شهد مؤشر LPI تحسن تدريجي بين 2007 و2016 (من 2.06 إلى 2.77)، سجل مؤشر التنوع الصادرات تراجع (من 0.73 إلى 0.81)، مما يدل على أن التحسن اللوجستي لم يؤدي إلى تنوع هيكل الصادرات. ويرجع ذلك إلى أن التحسينات اللوجيستية ركزت على تيسير صادرات المحروقات لا على تنمية قطاعات التصدير غير النفطية. في المقابل، تظهر المرحلة 2018-2022 تحسن ملموس في معدل تغطية الواردات (من 4.59% إلى 15.42%)، مصحوب بتحسن طفيف في مؤشر ECI، وهو ما يتزامن مع بداية ارتقاء بعض القطاعات غير النفطية (الأسمدة، الحديد والصلب، الأسمنت) نحو تصدير منتجات ذات قيمة مضافة أعلى. ويؤكد هذا الاتجاه المشترك وجود رابط بنيوي بين كفاءة المنظومة اللوجيستية وهيكل الصادرات (Martí, Puertas, & García, 2014)

2.5 القنوات التي يضعف فيها القصور اللوجيستي التنافسية الجزائرية

- ارتفاع تكاليف النقل

تمتلك الجزائر ميزة نسبية واضحة في قطاع التمور ($RCA = 11.31$) لكن صادراتها لا تتجاوز 30 مليون دولار سنويا. يعود ذلك إلى ارتفاع تكاليف النقل البحري الناجمة عن اختلال توازن الصادرات والواردات، مما يجعل ناقلات الشحن تفرض أسعار مرتفعة على رحلات العودة. يضاف إلى ذلك غياب سلاسل التبريد المدججة بالموانئ اللازمة لضمان جودة المنتجات الغذائية في الأسواق الأوروبية والإفريقية. ووفقا لمنهجية (Limão & Venables, 2001)، يعادل ارتفاع تكاليف النقل بنقطتين مئويتين انخفاض في حجم التجارة بنسبة 6%، مما يفقد المنتجات الجزائرية تنافسياتها السعرية أمام المنافسين التونسيين والمغاربة.

- اختناقات الموانئ وتأثيرها على حصص الجزائر في الأسواق الإفريقية

تتضح هذه الإشكالية في مؤشر LSCI المنخفض للجزائر مقارنة بمصر وتونس، إذ يحتكر ميناء الجزائر 60% من التجارة الخارجية دون أن يتمتع بروابط وثيقة بالشبكات اللوجيستية للقارة الإفريقية. ورغم أن تونس تمثل أفضل وجهة إفريقية-عربية للصادرات الجزائرية بحصة 4.5%، تبقى حصة الجزائر في السوق الإفريقية المتنامية-لا سيما في إطار اتفاقية التجارة الحرة الإفريقية (AfCFTA)- ضئيلة للغاية بسبب قصور الربط البحري المنتظم مع الموانئ الإفريقية.

- تعقيد التخليص المؤسسات وتأثيرها على الانخراط في التصدير

تشكل الإجراءات الجمركية المطولة عائقا يدفع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة التي تمثل الجزء الأكبر من النسيج الاقتصادي إلى تفضيل السوق الداخلية على التصدير. تقدر الخسائر الناجمة عن البيروقراطية الجمركية بأكثر من 3 مليارات دولار سنويا، وهو ما يكبح مشاركة المصدرين الجدد في

منظومة التنوع الصادراتي. وبينما خفّضت مصر آجال الإجراءات الإدارية بنسبة 52% (European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)، لا تزال الجزائر تعتمد إجراءات تستغرق ضعف المدة الإقليمية.

3.5 مقارنة الحالة الجزائرية بالتجارب الإقليمية الناجحة

- مصر: إصلاح المنطقة الاقتصادية لقناة السويس وارتفاع الصادرات

تعد التجربة المصرية نموذج إقليمي ناجح في ربط الإصلاح اللوجستي بتنمية الصادرات. استثمرت مصر في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (SCZone) بوصفها منصة صناعية-لوجيستية متكاملة، مستهدفة الاستفادة من موقعها الاستراتيجي الذي يستقبل 20% من التجارة الدولية للحاويات سنوياً. وبحلول عام 2024، ارتقت مصر إلى المرتبة 23 عالمياً في مؤشر الاتصال البحري، وشهدت موانئها نمو في حركة الملاحة بنسبة 13% إلى أكثر من 14,400 سفينة عام 2023. وعليه حتى تستفيد الجزائر من التجربة المصرية عليها أن تعمل على ربط المناطق الصناعية بالموانئ عبر بنية تحتية لوجيستية متكاملة، وتبني نظام الشباك الواحد رقمياً لتسريع الإجراءات الجمركية، وتطوير منتجات تصديرية تستفيد من الميزة الجغرافية للموقع.

- تونس: تبسيط الجمارك وأثره على الصادرات الصناعية

أرست تونس منذ تسعينيات القرن الماضي نموذج في تبسيط الإجراءات الجمركية، إذ أطلقت برامج أتمتة شاملة لإجراءات الجمارك وأنشأت منطقة التجارة الحرة للمصدّرين (régime offshore)، مما أدى إلى تكاليف تصدير أقل بـ 13% من المتوسط الإفريقي (World Trade Organization, 2024). ورغم الإشكاليات الهيكلية التي تعانيها تونس حالياً، يبقى التحول الرقمي في المنظومة الجمركية نقطة قوة تميزها عن الجزائر. الدرس العملي المستخلص: أتمتة الجمارك ووضع أطر تفضيلية للمصدرين كفيضان بخفض العوائق أمام المؤسسات الصغيرة وتعزيز

دور الخدمات اللوجيستية في دعم تنافسية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات (دراسة تحليلية)

تنافسيتها في الأسواق الإقليمية.

6. خاتمة

استنادا إلى التحليل المقارن لمؤشر LPI ومؤشرات التنافسية التصديرية خلال الفترة (2007-2022)

للجزائر، تخلص هذه الدراسة إلى النتائج الرئيسية الآتية:

- يعاني قطاع اللوجيستيات للجزائر من قصور هيكلية مزمن، إذ ظل مؤشر LPI دون المتوسط العالمي 3.24 طوال فترة الدراسة، مسجلا قيمة بلغت 2.50 عام 2022، مع استمرار الضعف البنيوي في مكويّ الجمارك 2.07 والبنية التحتية 2.10.
- ثمة تضارب بين التحسن النسبي في مؤشر LPI بين 2007 و 2016 وتراجع مؤشر تنوع الصادرات في الفترة ذاتها، مما يدل على أن تحسينات المنظومة اللوجيستية استهدفت بصفة رئيسية تيسير صادرات المحروقات لا بناء قدرات تنافسية للصادرات غير النفطية.
- تكشف مؤشرات تنافسية الصادرات عن ضعف هيكلية : معدل تغطية لا يتجاوز 15%، وتركز سلعي (HHI) بين 0.42 و 0.58، وتنوع صادراتي (0.77) قريب من الانعدام التام، وتعتيد اقتصادي سالب حتى عام 2020.
- تعمل الاختلالات اللوجيستية عبر ثلاث قنوات:
 - ✓ قناة التكلفة المتمثلة في ارتفاع نفقات الشحن بسبب اختلال توازن الصادرات والواردات.
 - ✓ وقناة الوقت متمثلة في اختناقات مينائية وإجراءات جمركية مطولة،
 - ✓ وقناة الجودة من خلال غياب سلاسل التبريد والتخزين الملائم.
- تقدم تجربتا مصر وتونس دروس في الرقمنة الجمركية وتطوير المناطق الاقتصادية المتكاملة، يمكن للجزائر توظيفها في بناء منظومة لوجيستية أكثر كفاءة.

- سجلت الفترة 2018-2022 تحسن نسبي ملموس في صادرات خارج المحروقات (5.9 مليار دولار عام 2022) وفي ECI ، مما ينبئ ببوادر تنويع أولي لم تتحول بعد إلى تحول هيكلي جذري. بالنسبة للفرضية المطروحة تقبل جزئيا: تبين أن الخدمات اللوجيستية في الجزائر تعاني من قصور هيكلي مركب يشكل عائقا أمام تعزيز تنافسية الصادرات خارج المحروقات، ويعمل عبر قنوات التكلفة والوقت والجودة. غير أن العلاقة ليست خطية صارمة؛ فالتحسينات اللوجيستية الجزئية المنجزة لم تؤثر تأثيرا متناسبا في هيكل الصادرات، مما يعكس أن إشكالية التنويع الصادراتي أعمق من مجرد قصور لوجيستي وتمتد إلى ضعف التنافسية الإنتاجية وضيق القاعدة الصناعية.

7. قائمة المراجع

- Alberto Portugal-Perez , P.-P., & John S. , W. (2012). *Export performance and trade facilitation reform: Hard and soft infrastructure*. *World Development*, 40(7), pp. 1295–1307. doi:<https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2011.12.002>
- Arvis, J.-F., Ojal, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2018). *Connecting to compete 2018: Trade logistics in the global economy – The logistics performance index and its indicators*. Washington: World Bank Group. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29971>
- Ballou, R. (2004). *Business logistics/supply chain management: Planning, organizing, and controlling the supply chain (5th Edition ed.)*. Upper Saddle River, NJ: Pearson Prentice Hall.
- Bugarčić, F., Skvarciany, V., & Stanišić, N. (2020). *Logistics performance index in international trade: Case of Central and Eastern European and Western Balkans countries*. *Business: Theory and Practice*, 21(2), pp. 452–459. doi: <https://doi.org/10.3846/btp.2020.12802>
- César A, H., & Ricardo, H. (2009). *The building blocks of economic complexity*. *Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS)*, 106(26), pp. 10570–10575. doi:<https://doi.org/10.1073/pnas.0900943106>
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). (n.d.). *Enhancing economic governance to boost the competitiveness of Egypt's Suez Canal Economic Zone*. Retrieved 01 15, 2026, from <https://www.ebrd.com/home/what-we->

[do/impact-management/impact-case-studies/enhancing-economic-governance-to-boost-the-competitiveness-of-egypt-s-suez-canal-economic-zone.html#](https://doi.org/10.1111/j.1937-5956.2011.01312.x)

- Hausman, W., Lee, H., & Subramanian, U. (2013). *The impact of logistics performance on trade. Production and Operations Management*, 22(2), pp. 236–252. doi:<https://doi.org/10.1111/j.1937-5956.2011.01312.x>
- Havenga, J. (2018). *Logistics and the future: The rise of macrologistics. Journal of Transport and Supply Chain Management*, 12. doi:<https://doi.org/10.4102/jtscm.v12i0.336>
- Hummels, D. (2001). *Time as a trade barrier (GTAP Working Paper No. 18). Purdue University. Center for Global Trade Analysis.* doi:<https://doi.org/10.21642/GTAP.WP18>
- Iizuka, M., & Gebreeyesus, M. (2016). *Using Functions of Innovation Systems to Understand the Successful Emergence of Non-Traditional Agricultural Export Industries in Developing Countries: Cases from Ethiopia and Chile. The European Journal of Development Research*, 29, pp. 384–403. doi:<https://doi.org/10.1057/s41287-016-0004-0>
- Jane, K., & Patricia, S. (2011). *To what extent are high-quality logistics services trade facilitating? OECD Publishing.*
- Jesus, F., Utsav, K., Arnelyn, A., & Marife, B. (2012). *Product complexity and economic development. Structural Change and Economic Dynamics*, 23(1), pp. 36–68. doi:<https://doi.org/10.1016/j.strueco.2011.08.003>
- Limão, N., & Venables, A. (2001). *Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. The World Bank Economic Review*, 15(3), pp. 451–479. doi:<https://doi.org/10.1093/wber/15.3.451>
- Maggi, E., & Borruso, G. (2001). *A theoretical framework of the new approach to logistics: Supply chain management. European Transport*, 7, pp. 16–24. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/230793618>
- Martí, L., Puertas, R., & García, L. (2014). *The importance of the logistics performance index in international trade. Applied Economics*, 46(24), pp. 2982–2992. doi:<https://doi.org/10.1080/00036846.2014.916394>
- Office National des Statistiques. (2024). *EVOLUTION DES ECHANGES EXTERIEURS DE MARCHANDISES DE 2018 A 2023. ONS. Consulté le 02 13, 2026, sur https://www.ons.dz/IMG/pdf/c.echanges_ext2018_2023.pdf*

- The Observatory of Economic Complexity*. (2024). *Algeria (DZA): Exports, Imports, and Trade Partners*. Retrieved from OEC – The Observatory of Economic Complexity: <https://oec.world/en/profile/country/dza?yearSelector1=2019>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2024). *Merchandise: Product Concentration and Diversification Indices of Exports and Imports*. Retrieved 02 14, 2025, from UNCTADstat Data Hub: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.ConcentDiversIndices>
- Verhoogen, E. (2008). Trade, quality upgrading, and wage inequality in the Mexican manufacturing sector. *Quarterly Journal of Economics*, 123(2), pp. 489–530. doi:<https://doi.org/10.1162/qjec.2008.123.2.489>
- Waters, D., & Rinsler, S. (Eds.). (2014). *Global logistics: New directions in supply chain management* (7th ed.). Kogan Page.
- World Bank. (2023). *Logistics Performance Index (LPI)*. Retrieved 02 01, 2026, from World Bank LPI: <https://lpi.worldbank.org/en/home>
- World Bank. (2023). *Logistics Performance Index (LPI): Survey-based LPI 2007–2023*. Retrieved from World Bank Group – LPI: <https://lpi.worldbank.org/en/indicators/survey-based-lpi-2007-2023>
- World Bank. (2024). *Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units) – Algeria*. Retrieved from World Bank DataBank: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?locations=DZ>
- World Bank. (2024, 12 5). *High-technology exports (% of manufactured exports)*. Retrieved 2025, from World Bank Open Data: <https://data.worldbank.org/indicator/TX.VAL.TECH.MF.ZS>
<https://data.worldbank.org/indicator/TX.MNF.TECH.ZS.UN>
- World Trade Organization. (2024). *Global trade statistics*. Retrieved 02 02, 2026, from WTO: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_e.htm
- World Trade Organization. (2025). *Trade policy review: Tunisia*. WTO. Retrieved from https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/tp_rep_e.htm?country_e=TUNISIA
- Bank of Algeria: بنك الجزائر / Banque d'Algérie. (2024). الإحصائيات – ميزان المدفوعات. تم الاسترداد من <https://www.bank-of-algeria.dz/ar/%d8%a7%d9%84%d8%a5%d8%ad%d8%b5%d8%a7%d8%a6%d9%8a%d8%a7%d8%aa>

The Role of Logistics Services in Supporting the Competitiveness of Algerian non-hydrocarbon exports (an analytical study)

Houda Osmani^{1*}, Zineb Bougaa²

¹Farhat Abbas University Setif 01(Algeria) houda.osmani@univ-setif.dz 

²Farhat Abbas University Setif 01(Algeria) zineb.bougaa@univ-setif.dz 

Received: 11-02-2026

Accepted: 15-06-2026

Abstract

This study examines the role of logistics services in supporting the competitiveness of Algerian exports over the period 2007-2022. It combines a theoretical framework with a quantitative and comparative diagnosis based on the Logistics Performance Index (LPI) and export competitiveness indicators, including import coverage, export concentration, export diversification, revealed comparative advantage and economic complexity. The study adopts a descriptive, analytical and comparative approach, using Egypt and Tunisia as regional benchmarks. The findings show that Algeria's logistics performance has improved unevenly and remains constrained by port bottlenecks, weak multimodal transport, customs delays and limited digitalization. These constraints do not alone explain export fragility, but they reinforce the effects of a narrow production base, low technological content and dependence on hydrocarbons.

Keywords: Logistics services; export competitiveness; Algeria; LPI; export diversification; non-hydrocarbon exports.

JEL Classification Codes: L53; L78; F14; O24.

Corresponding author