الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

الشعبة:علوم تجارية

التخصص :الإمداد والنقل الدولي

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماسترفي العلوم التجارية

بعنوان:

أهمية الخدمات اللوجيستية في التبادل التجاري

دراسة حالة الجزائر

من إعداد الطالبة :
مطعيش فاطمة

تحت إشراف الأستاذ:
أ/ مكاوي محمد الأمين

أعضاء لجنة المناقشة

اسم و لقب الأستاذ	الرتبة	الجامعة الأصلية	الصفة
بوظراف الجيلالي	أستاذ محاضر	جامعة مستغانم	رئيسا
مكاوي محمد الامين	أستاذ محاضر	جامعة مستغانم	مقررا
شهيدة /ع	أستاذ محاضر	جامعة مستغانم	مناقشا

السنة الجامعية 2022- 2023

بسم الله الرحمن الرحيم
١٤٢٠

كلمة شكر وعرفان

على إثر إنهائنا لهذا العمل نتقدم بشكرنا وامتناننا للمولى عّز وجل.

عملا بقول الإمام علي (رضي الله عنه) اثنان لا يشبعان : "طالب علم و طالب مال".

ها قد وصلنا إلى نهاية المشوار الدراسي ومن باب قول النبي صلى الله عليه و سلم " من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

نتوجه بالشكر الجزيل للأستاذ المشرف "مكاوي محمد الأمين "على مجهوداته معنا في هذا العمل ، كما نتوجه بالشكر إلي كل من وقف معنا في هذا البحث.

كما لا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلي كافة أساتذة و عمال كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بجامعة مستغانم.

إلى والداي الكريمين اللذان منحاني تذكرة الوجود لأسافر بها إلى أقصى الحدود و أضاءا لي سبيل العتمة بنور الحب و التضحية و مهدا لي الدرب للوصول إلى النجاح .

اهدي هذا العمل إلى أولادي لؤي و بسمة و إلى أختي الوحيدة وأولادها و إلى كل إخوتي وأولادهم و إلى كل عائلتي الكريمة .

كما لا أنسى زملائي بكلية العلوم التجارية مستغانم تخصص لوجيستيك و نقل دولي دفعة 2023/2022 .

إلى كل صديقاتي اللواتي أحببتهم من قلبي و إلى كل من يعرفني و يحبني.

الملخص:

يعتبر قطاع اللوجيستيك الدعامة الرئيسية للتبادل التجاري داخل الحدود و عبرها نظرا لمساهمته الفعالة في تحسين تنافسية التجارة الخارجية بشكل خاص، و الاقتصاد الوطني بشكل عام، وبالرغم من الأهمية التي توليها السلطات العمومية للارتقاء بالخدمات اللوجيستية من خلال الإعتمادات المالية الكبيرة المستثمرة في هذا المجال، فان المراتب المتأخرة لقطاع اللوجيستيك في التقارير الدولية خاصة تقرير مؤشر الأداء اللوجيستي للبنك الدولي لا تعكس جهود الجزائر لتطوير هذا القطاع.

لهذا يهدف هذا البحث إلى معرفة أهمية الخدمات اللوجيستية في التبادل التجاري في الجزائر وتصنيف الجزائر في مؤشر الأداء اللوجيستي و إبراز التحديات التي تواجه هذا القطاع و كذلك الإجراءات الواجب إتخادها لتحسين أداء الخدمات اللوجيستية نظرا لأهميتها البالغة في التنمية و التنافسية .

الكلمات المفتاحية : الخدمات اللوجيستية، التبادل التجاري، التجارة الخارجية، مؤشر الأداء اللوجيستي.

The logistics sector is considered the main pillar of trade exchange within and across borders due to its effective contribution to improving the competitiveness of foreign trade in particular, and the national economy in general. The delay in the logistics sector in international reports, especially the report on the logistics performance index of the World Bank, does not reflect Algeria's efforts to develop this sector.

For this reason, this research aims to know the importance of logistic services in trade exchange in Algeria, the classification of Algeria in the logistic performance index, and highlighting the challenges facing this sector, as well as the measures that must be taken to improve the performance of logistic services due to their extreme importance in development and competitiveness.

Keywords: logistic services, trade exchange, foreign trade, logistic performance index.

فهرس المحتويات

شكر و تقدير

الإهداء

ملخص

فهرس المحتويات

قائمة الجداول

قائمة الأشكال

المقدمة..... 01

الفصل الأول : عموميات حول الخدمات اللوجيستية.....04

تمهيد.....04

المبحث الأول: مفاهيم حول اللوجيستيات.....05

المطلب الأول: التطور التاريخي للوجستيات.....05

المطلب الثاني: تعريف اللوجيستيات.....10

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول الخدمات اللوجيستية 17

المطلب الأول: مفهوم الخدمات اللوجيستية.....17

المطلب الثاني: مجالات الخدمات اللوجيستية.....20

المطلب الثالث: أنواع الخدمات اللوجيستية.....25

المطلب الرابع: أدوات اللوجيستيات.....26

المطلب الخامس: أهداف الخدمات اللوجيستية.....30

المطلب السادس: أهمية الخدمات اللوجيستية.....32

خاتمة الفصل.....37

الفصل الثاني : دور الخدمات اللوجيستية في ترقية التجارة الخارجية.....38

تمهيد.....38
المبحث الأول: عموميات عن التبادل التجاري و التجارة الخارجية.....39
المطلب الأول: مفهوم التبادل التجاري.....39
المطلب الثاني: الإطار المفاهيمي العام للتجارة الخارجية.....42
المطلب الثالث: اثر التجارة الخارجية على الاقتصاد.....48
المبحث الثاني: علاقة اللوجيستيات بالتجارة الخارجية.....50
المطلب الأول: الترابط بين اللوجيستيات و التجارة الدولية.....50
المطلب الثاني: دور المنظمات الدولية في المنظومة اللوجيستية.....51
المطلب الثالث: أهمية الخدمات اللوجيستية في التجارة الدولية.....53
المطلب الرابع:أثار لوجيستيات قطاع التجارة على التنمية الاقتصادية.....54
خاتمة الفصل.....58
الفصل الثالث:تقييم مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية في الجزائر.....59
تمهيد.....59
المبحث الأول : عموميات عن الاقتصاد الجزائري.....60
المطلب الأول: نظرة عامة عن الاقتصاد الجزائري.....60
المطلب الثاني: الناتج المحلي الإجمالي.....62
المطلب الثالث: قطاعات الاقتصاد الجزائري.....63
المبحث الثاني: إصلاح التجارة الخارجية و انعكاساتها على الاقتصاد الوطني في الجزائر.....71
المطلب الأول: الإصلاحات التي مرت بها التجارة الخارجية في الجزائر.....72
المطلب الثاني: انعكاسات إصلاح التجارة الخارجية على الاقتصاد الوطني.....79
المطلب الثالث: انعكاسات تحرير التجارة الخارجية.....90
المبحث الثالث: تقييم ترتيب الجزائر في تقرير أداء اللوجيستية.....91

المطلب الأول: مؤشر الخدمات اللوجيستية.....91

المطلب الثاني: قراءة في تقرير أداء الخدمات اللوجيستية سنة 2018.....92

المطلب الثالث: تقييم تصنيف الجزائر في مؤشر الأداء اللوجيستي.....94

المطلب الرابع: أسباب ضعف السلسلة اللوجيستية في الجزائر.....98

خاتمة الفصل.....106

الخاتمة العامة.....107

المراجع.....111

قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الحدود المشتركة للأنشطة اللوجيستية مع الإنتاج و التسويق	24
02	مراحل تحسين الجودة	27
03	7RS	32
04	التوزيع القطاعي لمشاريع مخطط دعم الانتعاش الاقتصادي 2001-2004	76
05	محاور برنامج دعم نمو للفترة (2005-2009)	77
06	برنامج توطيد النمو الاقتصادي 2010-2014	78
07	تطور الصادرات و الواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2021	84
08	بنية التبادلات التجارية حسب المنطقة الجغرافية ب %	88
09	الممونون العشرة الأوائل للجزائر	89
10	الزبائن العشرة الأوائل للجزائر	89
11	العشر دول الأولى في مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية 2018	93
12	ترتيب الدول العربية في كفاءة أداء الخدمات اللوجيستية 2018	93
13	ترتيب الجزائر في مؤشر الأداء اللوجيستي منذ بداية صدور التقرير عام 2007	94
14	قيمة المؤشر الفرعي لكفاءة الجمارك و التخليص الجمركي عبر الحدود في الجزائر خلال الفترة (2007-2018)	95
15	تطور قيمة المؤشر الفرعي البنية التحتية خلال الفترة (2007-2018)	95
16	قيمة المؤشر الفرعي لنوعية الخدمات خلال الفترة (2007-2018)	96

17	تطور قيمة المؤشر الفرعي التوقيت خلال الفترة (2007-2018)	96
18	تطور قيمة المؤشر الفرعي التتبع و التعقب في الجزائر خلال الفترة (2007-2018)	97
19	قيمة المؤشر الفرعي سهولة ترتيب الشحنات الدولية في الجزائر خلال الفترة (2007-2018)	97
20	مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية في الجزائر لسنة 2023	98

قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	العملية اللوجيستية	16
02	مخطط تفصيلي يمثل زيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق	57
03	تطور مؤشر التنوع السلعي الصادرات الجزائر (2010-2019)	81
04	تطور مؤشر التركز السلعي لصادرات الجزائر (2010-2019)	82
05	تطور الصادرات خلال الفترة 2010-2021	84
06	مساهمة القطاعات خارج المحروقات في إجمالي الصادرات للفترة 2010 -2021	85
07	تطور هيكل الواردات خلال الفترة 2010-2021	86
08	تطور الصادرات و الواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2021	87

مقدمة

مـقـدمـة:

تعتبر الخدمات اللوجيستية عاملا مهما و أساسيا في تفعيل التجارة الخارجية و تطورها خاصة بالنسبة للدول المتطورة التي تسارعت في رفع قدراتها التنافسية و تطور بنيتها التحتية و باتت دراسة الخدمات اللوجيستية أكثر اهتماما من قبل الشركات الدولية المصدرة، وذلك من اجل تشجيع صادراتها و زيادة مداخيلها من اجل تحقيق رفاهية اجتماعية.

بعد ظهور العولمة و تطور التجارة على المستوى الدولي ، أصبح لسلسلة الخدمات اللوجيستية أهمية كبيرة، و ذلك لتحسين أداء المنظمات و إنتاجيتها وحتى ربحيتها على نطاق الدولي .

كما صارت تحتل الخدمات اللوجيستية مكانا بارزا في الهيكل التنظيمي للمؤسسة الاقتصادية و ذلك من خلال تأمين وسائل نقل آمنة لشحن و تخزين و تسويق و تزويد و مناولة البضائع ، و تخفيض تكاليف عمليات التبادل التجاري خاصة بين الدول كما يساهم وجود الخدمات اللوجيستية في توفير كميات اكبر من السلع و الخدمات و نقلها عبر الدول ، مما يساعد على حماية المستهلك و توفير خيارات شرائية أفضل من حيث جودة المنتجات و أسعارها .

إن تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال كمفهوم يقوم على إدارة تدفق و تخزين السلع و الخدمات والمعلومات بكفاءة و فاعلية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائية و بما يحقق رضا العميل و زيادة ربحية المنتج.

إشكالية البحث: من خلال ما سبق ذكره يمكن صياغة إشكالية البحث التي سوف يتم معالجتها في هذا البحث كما يلي :

- ما أهمية الخدمات اللوجيستية في ترقية التبادل التجاري الخارجي في الجزائر ؟

و لتسهيل مهمتي في هذا البحث و للسيطرة على جوانب الموضوع قررت تجزئة الإشكالية إلى عدة أسئلة هي :

ما هي الخدمات اللوجيستية و التطور التاريخي لها؟

ما هو التبادل التجاري و التجارة الخارجية و علاقتهم باللوجيستيات؟

ما هي انعكاسات إصلاح التجارة الخارجية و انعكاساتها على الاقتصاد الجزائري؟

ما هو ترتيب الجزائر في تقرير أداء الخدمات اللوجيستية؟

فرضيات البحث:

قصد تسهيل الإجابة على الإشكالية المطروحة و الأسئلة الفرعية سوف نضع بعض الفرضيات التي يكون منطلق دراستنا و يمكن حصرها فيما يلي:

- الخدمات اللوجيستية هي عبارة عن مجموعة من الوظائف المرتبطة بتدفقات السلع و المعلومات والأموال بين الموردين و العملاء.

- كان أول ظهور للخدمات اللوجيستية في المجال العسكري.

- التبادل التجاري هو نظام مقايضة تتبادل فيه الشركات والأفراد البضائع والخدمات.

- التجارة الخارجية هي الصادرات والواردات وهي عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات بين عدة دول.

- يوجد علاقة ترابط بين التبادل التجاري و التجارة الخارجية مع الخدمات اللوجيستية بما فيها النقل.

أسباب اختيار الموضوع:

هناك مبررات عديدة دفعتنا للاختيار الموضوع نذكر منها

- الرغبة الذاتية في فهم الخدمات اللوجيستية و تطورها عبر الزمن و تطبيقها في الجزائر.

- التعرف على أهمية الخدمات اللوجيستية في التجارة الدولية .

أهمية البحث:

تظهر أهمية البحث باعتبار أن العالم يشهد تطور كبير في مجال إدارة الأعمال و مجال التبادل التجاري الدولي في جو ازدادت المنافسة على مستوى الصعيد المحلي و الوطني و العالمي و نظرا لاستخدامها العديدة في عدة مجالات مما أدى إلى بروز الخدمات اللوجيستية كعنصر هام و رئيسي في تحديد القدرة التنافسية للشركات الدولية أو المصدرة .

أهداف البحث:

ترمي هذه الدراسة بعد الإجابة على الإشكالية المطروحة آنفا ، و مختلف التساؤلات السالفة الذكر إلى تحقيق جملة من الأهداف نذكر منها ما يلي:

- إبراز أهمية الخدمات اللوجيستية و خاصة بالنسبة للمؤسسة الاقتصادية التي تشجع عملية الاستيراد و التصدير.

- محاولة تسليط الضوء على الخدمات اللوجيستية و دورها في إنعاش التجارة الخارجية .

صعوبات البحث:

- ندرة المراجع.

- صعوبة إجراء الدراسات التطبيقات الخاصة بهذا الموضوع.

الفصل الاول :
عموميات حول الخدمات اللوجيستية

تمهيد:

يعرف اللوجيستيك بأنه فن وعلم إدارة تدفق السلع والخدمات والبضائع التي تحتاجها الدول والمؤسسات من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها كما يؤدي القطاع اللوجيستي دورا هاما في اقتصاديات الدول حيث يعتبر المحرك الأساسي في عمليات الإنتاج والتوزيع ودلك من خلال تأثيره الإيجابي في التقليل من حلقات التداول بين المنتج والمستهلك النهائي كما يعتبر محفز رئيسي لاستثمار في أي بلد ولعل العلاقة بين هذا القطاع وقطاع الصادرات علاقة تكاملية كون القطاعين يساهمان في التنمية الاقتصادية، حيث أولى الفكر الاقتصادي أهمية لقطاع الصادرات كذلك باعتباره من أهم أسس ومقومات النمو الاقتصادي للدول ولما يكتسبه هدا القطاع من أهمية بالغة في تقدم وتطور الدول كما أثبتت العديد من الدراسات أن النمو السريع للصادرات يعجل في النمو الاقتصادي.

تزايد الاهتمام في السنوات الأخيرة في مجال إدارة الأعمال بالأنشطة اللوجيستية لأنه أصبح لدى القيادات الإدارية قناعة بأن تحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح تأتي بتحقيق رضا العملاء عند أقل تكلفة كلية مع خلق قيمة اقتصادية مضافة واتسمت المنظومة اللوجيستية بالتطور السريع بالرغم من حداثتها مما أدى إلى إفراز العديد من المفاهيم والاتجاهات الحديثة في هذا المجال.

و في هذا الفصل النظري سنقوم بالتعرف أكثر على اللوجيستيك و الخدمات اللوجيستية من خلال عرضنا لمبحثين هما :

المبحث الأول : مفاهيم عامة حول اللوجستيات

المبحث الثاني : مفاهيم عامة حول الخدمات اللوجيستية

المبحث الأول :مفاهيم عامة حول اللوجستيات

تعتبر اللوجستيات من أهم الموضوعات الهامة والحيوية، التي تزايد الاهتمام بها في السنوات الأخيرة على مستوى المنظمات والشركات، أو على مستوى العالم ورغم ذلك لم يتوصل الكتاب والباحثين إلى تعريف جامع وموحد لمعنى اللوجستيات، كما اختلفوا حول تاريخ هذا المصطلح، ولم يعطوا تعريب لهذا المصطلح واكتفوا بنطقه على النحو التالي اللوجستيات .

و قد قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين ففي المطلب الأول تطرقنا إلى التطور التاريخي للوجيستيات أما المطلب الثاني تطرقنا فيه إلى تعريف اللوجيستيات.

المطلب الأول :التطور التاريخي للوجستيات

ففكرة اللوجستيات ومفهومها يمكن تتبعها وتأصيلها عندما تتصفح السجلات التاريخية منذ العصور القديمة.

أولا :في المجال الديني

إن اللوجستيات بمفاهيمها الحديثة لها امتداد منذ عصور قديمة اقترنت بالرسائل النبوية حيث كان لهذه الأخيرة الأثر البالغ على الحياة البشرية نجد ذلك في قصة سيدنا نوح عليه السلام والسفينة من إنقاذ للبشرية من طوفان عظيم تنبأ به سيدنا نوح عليه السلام فارتكن ومن معه لصناعة السفينة التي أمره المولى عز وجل وتتمثل اللوجستيات في أخذ زوجين من كل حيوان من خطر الطوفان وقام بتنظيم

وجمع ونقل المواد وتوفير الماء والغذاء والتهوية والتدفئة والتخلص من النفايات والصيانة خلال الفترة التي قضاها مع قومه في السفينة وكل من معه من مخلوقات [1].

وهو الأمر نفسه ما حدث لسيدنا يوسف في قصته مع فرعون مصر عند تفسيره لرؤيا الملك التي رأى فيها كما قال المولى عز وجل في محكم تنزيله﴿ **وَقَالَ الْمَلِكُ إِنِّي أَرَى سَبْعَ بَقَرَاتٍ سِمَانٍ يَأْكُلُهُنَّ سَبْعٌ عِجَافٌ وَسَبْعَ سُنْبُلَاتٍ خُضْرٍ وَأُخَرَ يَابِسَاتٍ يَا أَيُّهَا الْمَلَأُ أَفْتُونِي فِي رُؤْيَايَ إِنْ كُنْتُمْ لِلرُّؤْيَا تَعْبُرُونَ** ﴾[2]

فهذه الرؤيا التي أزعجت الملك وأمر بإعطاء تفسير لهذا الأمر و إنقاذ شعب مصر من سنوات العجاف هنا يكمن العمل اللوجيستي في الطريقة التنظيمية والمحكمة التي أشرف عليها سيدنا يوسف في كيفية زرع المحاصيل حتى تنتج أعلى مستويات إنتاجية وطريقة تجميعها وتخزينها (أن تبقى الحبوب في السنابل حتى لا تأكلها الحشرات) في المستودعات ببناء مخازن مركزية، وتوزيعها من خلال تخزين خمس المحاصيل في سنوات الوفرة وتوزيعها في سنوات المجاعة . وكذلك الأمر بالنسبة لطريقة بناء الأهرامات.

ثانيا :في مجال الرياضيات

لقد استخدمت كلمة اللوجستيات لأول مرة في الرياضيات سنة 1614 م في المسائل المتعلقة بالاستنباط العقلي، وفي سنة 1656 إستخدمت في العمليات الأولية للحسابات الرياضية وأخذت في التطور إلى غاية سنة 1727 حيث ضمت اللوغريتم، المنحنيات، المعادلات " ويوجد نموذج رياضي يسمىLogit model في الاقتصاد الرياضي، واسم هذه المعادلة Logit وهو مستمد من كلمة Logistics" . [3]

[1] رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانيء البحرية ، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة وهران2 محمد بن احمد ، السنة الجامعية 2019/2018، ص 22.

[2] سورة يوسف ، الآية 43.

3 عبد العزيز بن قيراط ، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة ، رسالة ماجستير جامعة قالمة الجزائر، 2010 ،ص 02.

ثالثا :في المجال العسكري

في القرن الرابع قبل م قام - H. Nikolo poulou بتنظيم المؤونة والإمدادات قبل تحرك جيشه بتوفير شاحنات الطعام، أما الإسكندر الأكبر فأمر بحرق هذه الشاحنات قبل انطلاق رحلته نحو آسيا لكي لا تعيق تحركات جيشه، أما الروماني خوليو قيصر استعمل وظيفة logista لتنظيم التخيمات الليلية ووضع مخازن في المدن للاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية.

"ومن (865م- 912 م) استخدم القيصر البيزنطي ليونتوس السادس مفهوم اللوجيستية حينما كتب إلى جيوشه (إن الأمر مسألة لوجيستية) قاصدا بذلك أن يعسكر الجيش، وأن يسلح ويرتب وفقا للغرض المطلوب منه، وإن توفر كافة الاحتياطات، وفي أوانها، وبكم كافي مع التحقيق الدقيق، والملائم للواقع لكل حركة من حركات الحملة العسكرية[1].

وفي القرن 17 م بفرنسا عام " 1670 اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في هذه العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة وتسمى مارشال جنرال دولوجي Marechal général delogis وكانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد[2].

-وفي القرن 19 وبالضبط عام 1806 قام نابليون بإنشاء مجموعة عسكرية إدارية لتموين جيشه وتتكون من الخبازين، الحرفين، الجزارين.

1 ادم إسماعيل ، ادم خميس، تطبيق الإدارة اللوجيستية و أثرها في أداء قنوات النقل و التوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان) رسالة دكتوراه جامعة السودان 2014 ، ص48.

2 شريف ماهر هيكل ، إستراتيجية مقترحة لتفعيل لوجيستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر و الدول العربية ، المجلة العلمية (التجارة و التمويل) كلية التجارة جامعة طنطا ، مصر العدد الأول ، مارس 2018 ،ص307.

- أما في عام 1836 فعرفت اللوجستيات بفن تحريك الجيوش حيث تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات (الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجيستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة).

- وفي عام 1837 كتب القائد العسكري السويسري أنطوان هنري جوميني كتاب بعنوان (مشروع فن الحرب) وذكر أن اللوجستيات تعود إلى وظائف عسكرية خاصة بكيفية إمداد الجيش بالمؤن والذخيرة والعتاد بالشكل الصحيح ولقي هذا الكتاب اهتمام كبير في و م أ على عكس أوروبا وترجم إلى الإنجليزية عام1862 .

- وفي القرن 20 وبالذات عام 1905 تم استعمالها في الجيش الفرنسي لتأمين وصول المؤونة والذخائر في الوقت المناسب وبأحسن طريقة، ثم أعيد استعمالها بكثافة في الحرب العالمية الثانية من طرف الحلفاء إذ كانت إحدى أسباب انتصار جيوشها والجيش الأمريكي.

ومن بين العوامل التي أدت إلى تحقيق النصر لمصر في حرب أكتوبر 1973 تطبيق اللوجستيات في تحريك القوات وإدارة الحرب.

وحتى في وقتنا الحاضر لا يزال مصطلح اللوجستيات يستعمل بشكل مكثف في المجال العسكري أو في أي تطبيقات تقوم بها القوات المسلحة.

رابعا :في المجال الزراعي

هناك من الكتاب من يرى أن اللوجستيات أمر معروف منذ عام " 1901 حيث أجريت دراسة حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع في و م أ " [1]

[1] -Douglas m. Lambert et Games R, stock, strategic Management Boston : Trwin , 1992 , p19.

أي ظهرت في مجال توزيع الإنتاج الزراعي دف دعم إستراتيجية الإنتاج الزراعي لتحقيق المنافع الزمانية والمكانية للإنتاج الزراعي .

"حيث قام العديد من العلماء بتحديد العناصر المؤثرة في عملية توزيع المنتجات الزراعية في و م أ كفريد إي كلارك، والذي لفت انتباه القائمين على الأمر بأهمية ودور وظيفة اللوجستيات واستخدامها في التسويق[1]".

خامسا :في مجال الإدارة والاقتصاد(الأعمال):

وبعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية تم سحب هذا المصطلح العسكري في الأصل الذي كان السبب الرئيسي في فشل ونجاح العديد من المعارك إلى مجال الاقتصاد وإدارة الأعمال وتم تسميته Logistics Business، ومنه علم إدارة اللوجستيات يعتبر من المجالات الحديثة في العلوم الإدارية، " وذلك لقدرته على مساعدة المنظمات في مواجهة التحديات سواء في بيئة عملها الداخلية من خلال ضرورة الاستخدام الأمثل والكفء للموارد والإمكانيات المتاحة، وأيضا بيئة عملها الخارجية والمتمثلة في ضغوط المنافسة في الأسواق ومواجهة نتائج العولمة[2] .

وأصبح اللوجستيون العسكريون المتقاعدون عن المهنة العسكرية هم الممثلين للوجستيات الشركة بهدف نقل الخبرات المكتسبة في هذا ا لمجال من ا لمجال العسكري إلى تلك ا لمجالات الصناعية والتجارية، بالإضافة إلى الباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل Hesketts في الو م أ و Colin و غيره في فرنسا حيث تم تطبيقها فعليا في و م أ و أوربا في الثمانينات.

[1] آدم إسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجيستية وأثرها في أداة قنوات النقل والتوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان)، مرجع سبق ذكره، ص48.

[2] تامر مصطفى صالح الجزار، اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، رسالة دكتوراه، كلية التربية الرياضية للبنات ،الإسكندرية، 2010 ، ص2 .

فبالرغم من اختلاف الأهداف والغايات بين الفكر اللوجيستي العسكري والاقتصادي إلا أن المشاكل الأساسية هي نفسها.

المطلب الثاني :تعريف اللوجستيات

إن مصطلح اللوجستيات فن وعلم وله أسسه ومفاهيمه وبدأ تطوره منذ الخمسينات ولقد ظهرت دراسته في العديد من الكتابات والدراسات التي ركزت في بدايتها على الجيش وحركته، ولكن لم يكن هناك اتفاق كامل بين الخبراء على مفهوم اللوجستيات كما أن مضمون ومفهوم اللوجستيات تغير نتيجة لعدد من المتغيرات يأتي في مقدمتها سياسات تحرير التجارة وتعاظم درجة المنافسة بين الشركات.

أما في الأدبيات العربية والتسويقية غير متداول، وكتسلل تاريخي لمحاولات تعريف إدارة اللوجستيات تم وصف اللوجستيات بأسماء عدة :إدارة المواد، التوزيع، إدارة النقل، إدارة التوريد، التزويد، الإمداد.

أولا :التعريف اللغوي

يعود أصل كلمة اللوجيستية إلى "اللغة الإغريقية القديمة " و تأتي من كلمة لوجس λoϳos و تعني نسبة ، حساب ، سبب ، خطاب و كذلك الكلمة اللاتينية Logisticus التي لها نفس المعنى "[1] .

و يعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون أول من استعمل كلمة Logistikos (428 -348 ق م)، و التي تعني ""Calculation and reasoning (الحساب و الاستنتاج) من المنظور الرياضي "2.

1 http:/ar.wikipedea.org (سوقيات)

2د/ شريف ماهر هيكل، إستراتيجية مقترحة لتفعيل لوجيستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر و الدول العربية ،مرجع سبق ذكره، ص307

- و باللغة الانجليزية Logistic : تتكون من جزئين هما Lodge التي تعني (مقر الإمداد و التخزين) وIstic تعني (المتعلق ب) و يضم الجزئين فالكلمة Lodgeistic تعني أمر متعلق بالإيواء و لتخفيف النطق أصبحت Logistic .

ثانيا :التعريف الاصطلاحي:

نظرا لكون أول ظهور لمصطلح اللوجستيات كان في المجال العسكري فيمكن توضيح التعريف العسكري أولا الذي يعتبر الأصل لهذا المصطلح ثم التعريف الاقتصادي الذي تطرقت إليه العديد من المنظمات والجمعيات والعديد من المفكرين الاقتصاديين.

1-في المجال العسكري:

" - هي فرع/شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الاحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية بالجنود و العتاد وما يلزمها من المرافق والتسهيلات [1]".

" - في العمليات العسكرية تعني اللوجستيات" إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب [2]."

"- فن نقل الجند وإيوائهم وتموينهم، أي إدارة تدفقات الأفراد والموارد لدعم المجهود الحربي عن طريق نقل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر من المعسكرات والمستودعات في منطقة عسكرية معينة إلى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة، وذلك في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة "[3].

1 د/سمير معوض ،تعريف و مفهوم الإدارة اللوجيستية مجلة أنترناشيونال ، 2007 ، ص8

2 المرجع السابق ،ص8

3 wood ,F ,Donald ,Murphy ,R, Paul ,"Contemporary Logistics ,Pearson Education ,ING, New Jersy , 8 th Edition,2004,PP3

2-في مجال الأعمال:

ومع نهاية الحرب العالمية الثانية، انتقل هذا المصطلح إلى المجال نتيجة النجاحات التي حققها في المجال العسكري، مما زاد الأمر صعوبة في وضع تعريف واضح ومحدد حيث كان هناك تداخل في التمييز بين تعريف اللوجستيات وبين القطاعات الأخرى كالنقل والتوزيع بل أن الأمر يختلف عن ذلك، فمفهوم اللوجستيات أشمل وأوسع من ذلك لأنه يربط بين جميع هذه الأنشطة في آن واحد وهذا ما أدى إلى وجود عدة تعريفات:

- **عرفه المجلس الدولي لإدارة التوزيع المادي (NCPDM)*** إن المصطلح يصف تكامل النشاطين أوأكثر بهدف التخطيط والتنفيذ والسيطرة للتدفق الفعال للمواد الأولية، وعمليات الخزن الداخلية والسلع النهائية من المكان الرئيسي إلى مكان الاستهلاك، إذ أن هذه النشاطات يمكن أن تشمل على الرقابة، ومناولة المواد، وأوامر العمليات، والاختيار الصائب للمخازن والمصانع والتغليف، ونظام لإعادة السلع، والنقل والمرور والتخزين الجيد "[1].

-**الجمعية الأوروبية اللوجيستية** :عرفت اللوجستيات على أساس وظائفها" :تنظيم تيار المواد وتخطيطه، ومراقبته وتنفيذه بدءا من مرحلة شراء أو تحضير المواد الخام الأولية، ثم مرحلة التصنيع والإنتاج، فمرحلة التوزيع والتسويق إلى المستهلك النهائي، لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن، ولكن بأقل تكلفة، وبأقل استخدام لرأس المال[2] ".

1 *National council of phisical distribution managent

نافع دنون الدباغ ،نظام اللوجيستيك المفاهيم و الأساسيات ، مجلة تنمية الرافدين ، 80(27)، 2005، 107.

2 د/آدم إسماعيل ادم خميس، مرجع سبق ذكره، ص46.

-**مجلس إدارة اللوجستيات بأمريكا**" :اللوجستيات هي عملية كفاءة وفعالية التخطيط والتنفيذ والرقابة لتدفق وتخزين المواد الخام والمخزون قيد الصنع والبضائع النهائية والمعلومات المتعلقة ا من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك، وذلك بهدف إرضاء المستهلك وتحقيق احتياجاته "[1].

-**اللوجستيات**" :هي فن وعلم إدارة تدفق البضائع، والطاقة والمعلومات، والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، ومن الصعب أو حتى من المستحيل انجاز أية تجارة عالمية أو عملية إستيراد و تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية، أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجيستي احترافي"[2] .

-**اللوجستيات**" :عبارة عن مجموعة من الأنشطة الداعمة لعملية الإنتاج السلعي، وهي بطبيعتها خدمات تحتاج عملية إنتاج سلعة ما إلى نشاط نقل المادة الأولى، وبعد إتمام عملية التصنيع فإن السلعة تحتاج إلى تعبئة أولية ثم تعبئة نهائية داخل حاوية في حالة كون السلعة قابلة للتحوية، ثم نقلها إلى مكان التخزين ثم إلى مراكز التوزيع ثم تسليمها إلى المستهلك النهائي في المكان والموعد المحدد ومتابعة خدمة ما بعد البيع، ويصاحب مجموعة تلك الأنشطة نشاط هام وهو الاتصال والمعلومات "[3].

- **حسب James Heskett** : إدارة الأنشطة التي تسهل حركة المنتجات و تنسيق العرض و الطلب في خلق المنفعة المكانية و الزمانية وذلك بتوفير المواد في المكان والوقت المحدد "[4].

1 رونالدو انش بالو، إدارة اللوجيستيات : تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة احمد مسلم، دار المريخ، الرياض 2006،ص26.

2 د/ أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجيستيات لتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجيستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010،الأردن، ص03

3 ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز إقليمي للوجيستيات الحاويات و توزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة ، العدد 19 ديسمبر2004، الإسكندرية،ص 38

4 pierre median, Anne Gratacap,La logistique et supplychain management,Dunod.paris2008, p11

-مفهوم اللوجستيات في النقل والتجارة الدولية" :هو التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد و إلى مكان محدد وبأقل تكلفة Juste in time Delevery"[1] .

- **جمعية التقيس الفرنسية AFNOR: "** عرفت اللوجستيات من خلال خمسة أبعاد متكاملة ومنسقة فيما بينها وتشمل :التموين والشراء، اللوجستيات داخل المؤسسة، و لوجستيات عملية الإنتاج، خدمة ما بعد البيع و اللوجستيات العكسية التي تقوم باسترجاع وإعادة تصنيع المنتجات المنتهية صلاحيته"[2].

- تعتبر من مجالات المعرفة الإدارية الحديثة فهي عملية التنسيق بين مجالات الإدارة التقليدية الأخرى مثل الإنتاج والتسويق والتمويل بدلا من ممارستهم التاريخية السابقة بشكل منفصل مما يضيف قيمة للمنتجات والخدمات المقدمة للعملاء والتي تلعب في الحقيقة دورا أساسيا في تحقيق ما يعرف برضاء العملاء "[3].

-تتضمن اللوجستيات" عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمي، فهي امتداد للتجارة الدولية وتعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات غير الأساسية إلى شركات متخصصة من الباطن وذلك من أجل تخفيض التكاليف والذي يعتبر من الأهداف الهامة لأي منظمة والذي تسعى دائما لتحقيقه"[4].

- كما يعرفها شريف ماهر" العلم الذي يدرس إدارة سلسلة تدفق المواد الأولية، والمنتجات الوسيطية والنهائية والمعلومات، بما يضمن استمرارية الإنتاج وتخفيض تكلفته، ويحقق ميزة تنافسية للمشروع،

1 محمود حلتم عبد الحليم القاضي ، دور السكك الحديدية و الموانيء الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي ، المعرض الدولي للنقل و مستلزماته(ايتركس)، دمشق،2005، ص3.

2 Gilles Pache et Thiery Sauvage, La Logistique-enjeux stratégique,3éme Edition, Vuibert 2004,P20.

3 د/ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية - الإمداد و التوزيع المادي، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية 2002، ص20.

4 د/ شيرين جلال، اللوجيستيات متى انطلقت و أين وصلت؟، مجلة انترناشيونال ، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية ، أوت 2001، ص93

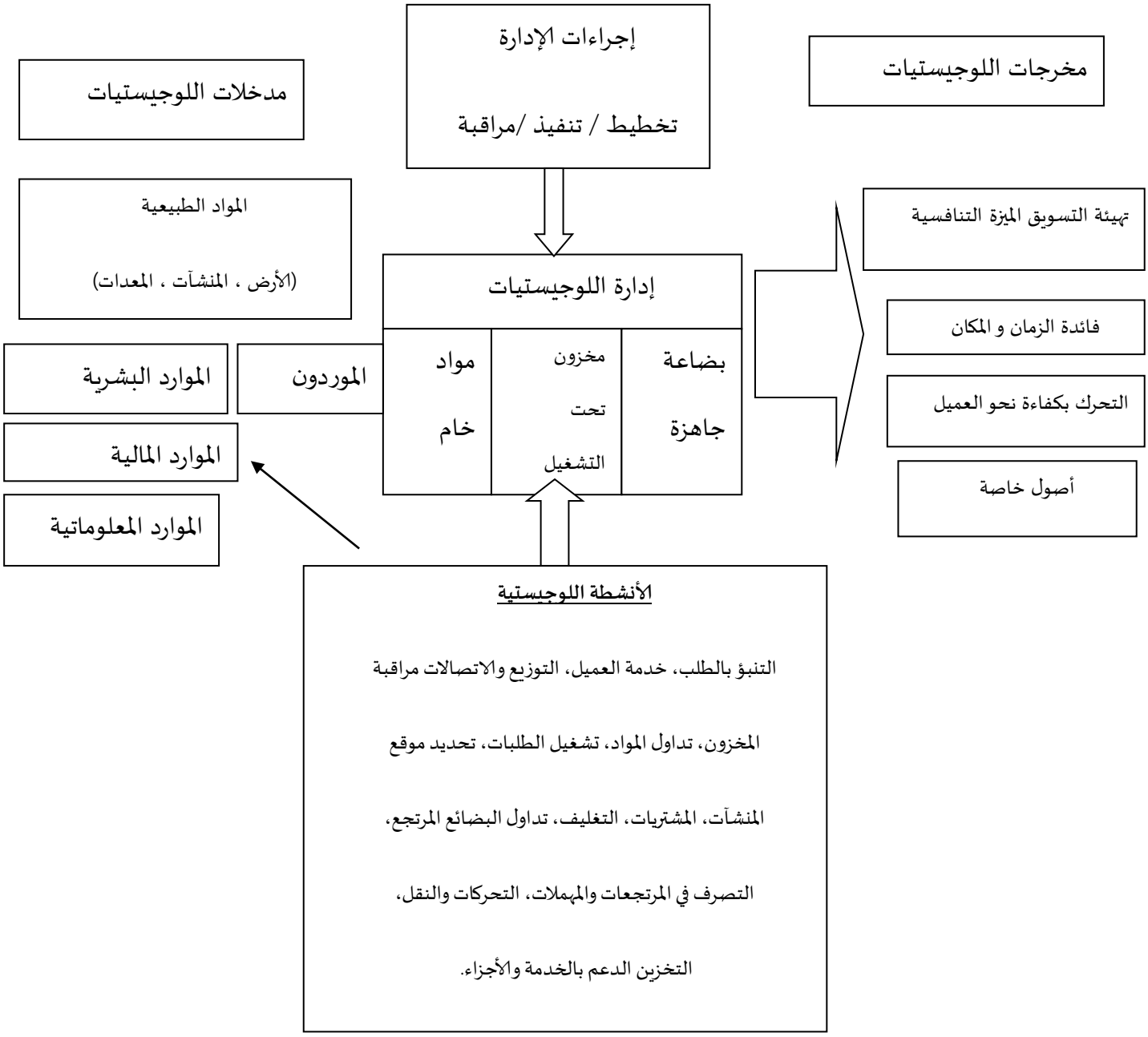
ويكفل رضا العملاء، وذلك من خلال إدارة أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتوزيع والتغليف في إطار نظم المعلومات"[1] .

ويعرفها أيمن النحراوي":بأنها تجميع الأنشطة التي لها علاقة بتدفق وتخزين السلع والخدمات وإدارتها جماعيا Manage collectively بغرض إمداد العملاء بالسلع والخدمات التي يرغبونها في التوقيت والمكان المحددين والجودة المطلوبة"[2].

1 د/ شريف ماهر، تخطيط النقل و سياساته الفعالية و عوامل الجدارة، الدار الجامعية، الإسكندرية،2006، ص11.

2 أيمن النحراوي ، تخطيط و إدارة و اقتصاديات الموانئ البحرية ، دار الفكر الجماعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2014،ص49

الشكل رقم 01 : العملية اللوجيستية



المصدر :د /محمد علي إبراهيم، أهداف النظام اللوجيستي وعناصر تكلفته وأساليب إدارته، ملتقى حول الإدارة اللوجيستية ، وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، أوت2008 ، ص9 .

المبحث الثاني : مفاهيم عامة حول الخدمات اللوجيستية

تعتبر الخدمات اللوجستية مصدرا مهما في تعزيز النمو والاندماج في الاقتصاد العالمي ، حيث أن وجود خدمات لوجستية فعالة يساهم مباشرة في تعزيز القدرة التنافسية الدولية ويقلص من تكلفة ممارسة أنشطة الأعمال .

لقد قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى ست مطالب حيت تطرقنا في المطلب الأول إلى مفهوم الخدمات اللوجيستية ثم مجالات الخدمات اللوجيستية في المطلب الثاني ثم تطرقنا إلى أنواع الخدمات اللوجيستية في المبحث الثالث ثم إلى أدوات اللوجيستيات في المطلب الرابع ثم أهداف الخدمات اللوجيستية في المطلب الخامس و أخيرا تطرقنا إلى أهمية الخدمات اللوجيستية في المطلب السادس.

المطلب الأول: مفهوم الخدمات اللوجيستية LOGISTICS:

و فيما يلي سنورد بعض مفاهيم اللوجيستيك حسب التطور التاريخي و من بينها ما يلي:[1]

* **التعريف 1:** الرابطة الأمريكية للتسويق Association American Marketing سنة 1948 حركة ومناولة البضائع من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك أو الاستعمال ، إن هذا التعريف ركز على أنشطة التوزيع المادي فقط.

* **التعريف 2:** مجلس إدارة الأعمال اللوجيستية بالو.م.أ سنة 1962: اللوجيستيك هو تلك العملية الخاصة بتخطيط، تنفيذ، رقابة التدفق و التخزين الكفء و الفعال للمواد الخام،و السلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء

1 عبد العزيز بن قيراط ، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة ، مذكرة مقامة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجيستير ، جامعة قالمة ، السنة الجامعية، 2009-2010، ص7 .

العملاء.[1] بالمقارنة مع التعريف السابق، هناك توسع في المهام اللوجيستية و هي: توقعات السوق، الخدمة المقدمة للعملاء، و تحديد مواقع المصانع و المستودعات.

***التعريف 3:** Mageeسنة 1968 "تقنية مراقبة و إدارة تدفقات المواد و المنتجات من مصدر التموين إلى نقطة الاستهلاك .اعتبر Magee اللوجيستيك مجموعة من التقنيات للمراقبة و تحريك تدفقات المواد و المنتجات من مصادر التموين إلى مراكز الإنتاج من جهة ، و من وحدات الإنتاج إلى نقاط الاستهلاك من جهة أخرى .

* **التعريف 4:** المجلس الوطني لإدارة التوزيع المادي NCPDM سنة 1972 " مصطلح يصف التكامل بين اثنين أو أكثر من الأنشطة و ذلك بهدف التخطيط، التنفيذ و مراقبة التدفق الفعال للمواد الخام، النصف المصنعة و المنتجات النهائية من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك ، و يمكن أن تشمل هذه الأنشطة على نوع الخدمة المقدمة للعملاء ، التنبؤ بالطلب ، الاتصالات المتعلقة بالتوزيع، مراقبة المخزون، مناولة المواد و إعداد الطلبيات ، خدمة ما بعد البيع و قطع الغيار، تحديد مواقع المصانع والمخازن ، المشتريات ، التغليف، معالجة البضائع المعادة ، التفاوض، تنظيم النقل و النقل الفعلي للسلع و كذلك التخزين و المخازن ، بالمقارنة مع تعريف NCPDMالسابق (سنة 1962) . يمكننا أن نرى بوضوح أن هذا التعريف يعتبر اللوجيستيك كإدارة (التخطيط و الرقابة)، بالإضافة إلى ذلك يشمل هذا التعريف التموين و إعادة التدوير.

* **التعريف 5:** Ratliff et Nulty سنة 1996 " اللوجيستيك هو عبارة عن مجموعة من الأنشطة المتعلقة ب: إكتساب، حركة، تخزين و تسليم القطع و السلع في سلسلة اللوجيستيك يشمل

1 ثابت عبد الرحمان إدريس ، مرجع سبق ذكره، ص20.

اللوجيستيك مهام النقل، التوزيع، التخزين، و إدارة المواد و المخزون، و هو مرتبط بالإنتاج والتسويق.

* **التعريف 6:** Aslog" اللوجيستيك هو الوظيفة التي تهدف إلى أن توفر على الأقل من حيث التكلفة والجودة المطلوبة، المنتج إلى المكان و الزمان حيث يوجد الطلب . و هو يشير إلى تحديد جميع عمليات حركات المنتجات مثل موقع المصانع ، المخازن ، المشتريات، إدارة المخزون ، المناولة ، إعداد الطلبيات، النقل ، و رحلات التسليم "يشبه هذا التعريف تعريف NCPDM سنة 1972 و لكنه لا يحتوي على خدمات ما بعد البيع و إعادة تدوير المنتجات.

* **التعريف 7:** (IL)Institute of Logistics اقترح تعريفين للوجيستيك : اللوجيستيك هو فعل تحديد الموارد مع مرور الوقت أو اللوجيستيك هو الإدارة الإستراتيجية لسلاسل التوريد و بعدها يعرف سلسلة التوريد على النحو التالي : " سلسلة التوريد هي تسلسل الأحداث لإرضاء الزبائن ، قد تحتوي على أنشطة التموين، الإنتاج، التوزيع، إدارة النفايات و النقل المرتبط بها ،التخزين و تكنولوجيا الإعلام الآلي و هنا اللوجيستيك هو الإدارة الإستراتيجية لأنشطة التموين ، الإنتاج ، التوزيع، النقل، التخزين ، إعادة التدوير و الإعلام الآلي.

التعريف 8: مجلس إدارة اللوجيستيك هو جزء من أنشطة سلسلة الإمداد، و هو يغطي عمليات التخطيط ، وسائل التنفيذ ، الرقابة على أنشطة اللوجيستيك ، الانسياب الفعال للمواد ، تخزين المواد و المعلومات و البيانات ذات العلاقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لأغراض توليد القناعة لدى الزبائن أو كسب رضاهم "في هذا التعريف نجد أن اللوجيستيك يشمل التخطيط والتنفيذ والرقابة و السيطرة لرفع كفاءة إنسيابية المواد، مع التركيز على المعلومات و البيانات.

* **التعريف 9:** The Logistics Institute TLI" اللوجيستيك هو عبارة عن مجموعة من الوظائف المرتبطة بتدفقات السلع، المعلومات و الأموال (تدفقات مادية ، معلوماتية و نقدية) بين الموردين والعملاء " . بالمقارنة مع غيرها من التعاريف ، تؤكد بشكل واضح على تدفق المعلومات و التدفقات المالية .

المطلب الثاني :مجالات الخدمات اللوجيستية

أصبحت الأنشطة اللوجيستية تمثل أهمية خاصة في جميع المجالات الصناعية و الخدماتية، والعسكرية والبيئية، لأنه هناك اعتقاد خاطئ بأن الأنشطة اللوجيستية قاصرة على المؤسسات الصناعية التي تقوم بإنتاج السلع المادية بما أن الأنشطة اللوجيستية تتضمن تخزين ونقل المواد والمنتجات في المؤسسات الصناعية وهذا الاعتقاد أدى إلى ضياع الكثير من الفرص الإدارية والتسويقية والتجارية للمؤسسات المعاصرة.

لأن نجاح تطبيق مبادئ ومفاهيم المنظومة اللوجيستية التي تم ممارستها في مجال الخدمات، البيئة،الجيش، الشرطة بررت قصور هذه النظرة للعمل اللوجيستي وعليه فالأنشطة اللوجيستية لا تقتصر على المجال الصناعي بل تمتد إلى المجالات الأخرى.

أولا: في قطاع الخدمات:

هناك العديد من المؤسسات العاملة في مجال الخدمات تطبق الأنشطة اللوجيستية مثل المؤسسات الصناعية، البنوك، شركات الطيران، شركات النقل البحري، الفنادق وشركات السياحية، الشركات المالية،القانونية، شركات النقل البري، الصحف، المستشفيات، شركات التأمين، المطاعم...

فقطاع الخدمات في الدول المتقدمة يتسم بنموه الدائم وكبر حجمه و"تشعب أنشطته في تحديد المواقع والتخزين والنقل والتسليم والاتصالات وتدفق المعلومات وتشغيل الطلبات وغيرها التي تمارسها منظمات الخدمات تعكس بوضوح أهميته الأعمال اللوجيستية في قطاع الخدمات ."

وهناك الكثير من المؤسسات التي تقوم بإنتاج منتجات ورغم ذلك تصنف على أنها مؤسسات خدمات مثل المطاعم منها ماكدونالدز وتقوم بتطبيق جميع الأنشطة اللوجيستية.

فبالرغم من أن الخدمات تتسم بأنها غير مادية وغير ملموسة إلا أنه لا يمكن إنتاجها إلا بواسطة منتجات مادية ملموسة لذا من الضروري ممارسة أنشطة التوزيع المادي مثل المستشفيات تقدم خدمة غير ملموسة ولكن تحتاج إلى أجهزة طبية، أدوية، أثاث، تجهيزات المكاتب، الأكل، وهذا يتطلب" من إدارة المستشفى اتخاذ القرارات الخاصة بالإمداد، والشراء، والتخزين، والمناولة، والنقل، والاتصالات، والتوزيع ".

وكذلك في البنوك تقوم الإدارة اللوجيستية بتحديد مواقع الفروع وتخزين السيولة اللازمة لكل الفروع وماكينات الصرف الآلي، ونوع وعدد السيارات التي تنقلها.

ثانيا: في القطاع العسكري:

"لقد ظهر مفهوم اللوجستيات في المنظمات العسكرية وبصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر وأدق عمليات ا للوجيستيات تم خلالها نقل الآلاف من المعدات والأفراد والأغذية ".

إن الأحداث العسكرية الإستراتيجية التي إستعمل فيها أعقد وأكبر الأعمال اللوجيستية المتكاملة والمعتمدة على التكنولوجيا الحديثة تتابعت عبر التاريخ وحققت الأهداف المطلوبة بكفاءة عالية.

والمقصود بخدمة العملاء في المجال العسكري هم الجيش (الضباط، الجنود) وخدمة العملاء لا تعني الاعتناء بالجيش بإعطائه الأكل والمشروبات الجيدة في الوقت والمكان المناسبين بل توفير له الذخيرة من الأسلحة والمعدات ووسائل النقل والإمدادات الطبية بحيث عندما تبدأ الحرب سيكون لديه ما يحتاجه للفوز بالمعركة.

وخير مثال للوجستيات الحربية على نطاق أوسع،" هو الصراع الذي حدث بين القوات الأمريكية والعراق بعد غزو العراق للكويت وقد تم وصف هذا الغزو بأنه أكبر عملية لوجيستية حربية في التاريخ ."

-وقال روميل إن الدبابات الألمانية فاقت دبابات الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية ولديهم عدد كبير من الجنود ولكنهم خسروا الحرب لأن بريطانيا كانت لوجستيات أحسن منهم.

-كما تشهد أفغانستان أضخم وأكبر عملية لوجيستية حربية نفذتها الو م أ و بريطانيا عليها للقبض على الإرهاب.

ثالثا: في قطاع البيئة:

إن ممارسة الأعمال اللوجيستية في مجال الأعمال لا يختلف كثيرا عند ممارسته في مجال البيئة إلا في بعض التعقيدات الإضافية كالقوانين والتشريعات الحكومية التي تجعل اللوجستيات ذات تكلفة أعلى من خلال توسيع قناة التوزيع المادي مثل ما يحدث في ألمانيا" حيث تلزم الحكومة متاجر التجزئة بالقيام بجمع عبوات أو صناديق المواد الغذائية المباعة وبالتحديد فإن المستهلكين يقومون بشراء المنتجات الغذائية المعبئة ثم يستعملونها، ثم يضعون العبوات الفارغة في أوعية مخصصة لذلك خارج منازلهم ."

فجمع واسترجاع هذه العبوات الفارغة من مسؤولية البائع ليعاد تصنيعها واستخدامها أو التخلص منها .فلقد تزايد الوعي البيئي مع ارتفاع النمو وزيادة الوعي السكاني والتطور الاقتصادي من حيث جمع القمامات من المصانع ومن المناطق السكنية، والتخلص من النفايات الضارة كنفايات المستشفيات

والمصانع والمواد الكيماوية، جمع مواد التغليف التي يتم إعادة تدويرها أو منتجات أخرى يتم تجديدها لبيعها مرة أخرى .وهذه الأمور البيئية تتطلب القيام بالوظائف اللوجيستية كالنقل والتخلص من النفايات وتحديد مواقع التخزين، التعبئة، المناولة، تدفق المعلومات، الاتصالات.

رابعا: اللوجستيات في المؤسسات (التسويق والإنتاج):

فالمؤسسة في هياكلها التنظيمية أو ممارستها الفعلية تركز على وظيفتين رئيسيتين:

وظيفة التسويق التي تقوم بتسويق السلع والخدمات من خلال المزيج التسويقي (المنتوج، السعر، الترويج،التوزيع) ووظيفة الإنتاج التي تقوم بتصنيع سلعة أو خدمة.

وبجانب هاتين الوظيفتين تقوم الكثير من المؤسسات بممارسة الأنشطة اللوجيستية المتمثلة في الشراء،النقل، التخزين، التعبئة والمناولة .فهذه الأنشطة اللوجيستية تقع في نطاق كل من وظيفة الإنتاج والتسويق ولها تأثير كبير على فعالية وكفاءة كل منهما فهناك تداخل أو حدود مشتركة مع التسويق والإنتاج والأنشطة اللوجيستية كما هو موضح في الجدول التالي:

الجدول رقم 01 : الحدود المشتركة للأنشطة اللوجيستية مع الإنتاج و التسويق

التسويق	اللوجيستيات		الإنتاج / العمليات
عينة من الأنشطة -الترويج - بحوث تسويقية - خليط الإنتاج - إدارة المبيعات	الأنشطة المشتركة (البيئة) - معايير خدمة العميل - التسعير - التغليف - مواقع التجزئة	عينة من الأنشطة - النقل -المخزون -تنفيذ الطلبية - مناولة المواد	الأنشطة المشتركة (البيئة) - جدولة المنتج - مكان المصنع - المشتريات	عينة الأنشطة - إدارة الجودة - جدولة إنتاج تفصيلية - صيانة المعدات - تخطيط القدرات العمل
الحدود المشتركة بين اللوجيستيات و التسويق				الحدود المشتركة بين اللوجيستيات و الإنتاج

المصدر: رونالد اتش بالوا، إدارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص43

المطلب الثالث :أنواع الخدمات اللوجيستية

هناك من يقسم الخدمات اللوجيستية إلى 3 أنواع حسب موقع الخدمة من عملية الإنتاج وتنقسم الخدمة بدورها إلى نوعين من العمليات : تدفق المواد وتدفق المعلومات.

1-لوجستيات داخلية : وهي تهتم بكل الأنشطة المتعلقة بوظيفة الإمداد التي تسبق عملية الإنتاج كتوريد المواد الأولية، أو قطع الغيار، أو التخزين.

2-**لوجستيات التشغيل:** تخص كل الأنشطة التي تدخل مباشرة في عملية الإنتاج.

3-**لوجستيات خارجية :** تخص كل الأنشطة المتعلقة بوظيفة التوزيع أي التي تلي عملية الإنتاج كالنقل، والتخزين.

وهناك من يقسم الخدمات اللوجيستية حسب طبيعتها وأهدافها : [1]

1-**لوجستيات التموين :** تقوم بتوفير المواد الأولية للمصانع.

2-**لوجستيات التموين العام :** توفير المواد الخاصة بالشركات الخدمية كتجهيزات المكاتب.

3-لوجستيات الانتاج : تهتم بكل الأنشطة التي تدخل في العملية الانتاجية" كطرق تصميم المصانع الداخلية لتوفير تدفق فعال لكل من العمال، البضائع، المعدات، والمعلومات لتضمن أعلى مستوى من الانتاجية بأقل التكاليف، وتحديد مدى القدرات اللوجستية لاستيعاب كمية الإنتاج وطول خطوط الإنتاج" [2].

1 -Yves Primor,Logistique-Production-Soutien.3ém Edition.Dunod,Paris.2003.

2 - د/ محمود خضر ، إدارة الأعمال اللوجيستية، مرجع سبق ذكره ، ص86

4-لوجستيات التوزيع : توفير السلع للمستهلكين من قبل الموزعين في الأسواق التجارية أو محلات البيع بالتجزئة.

5-**لوجستيات النقل:** تقوم بتحريك المواد الأولية والمركبات وقطع الغيار من الموردين إلى المصنع ثم نقل السلع النهائية من المصنع إلى المخازن ومناولتها ثم إلى العملاء.

6-**لوجستيات العكسية :** تهتم بالتدفقات (السلع المسترجعة) من العملاء إلى المنتجين.

المطلب الرابع: أدوات اللوجستيات

يعتبر علم الاقتصاد وعلم الإدارة روافد هامة لعلم اللوجستيات نظرا لارتباطه الوثيق بهما، حيث قدمت هذه العلوم من نظرياتها ومبادئها الأدوات الأساسية لعلم اللوجستيات المتمثلة في إدارة الجودة الشاملة والمواصفات القياسية الدولية الإيزو.

أولا:الجودة الشاملة:

وتعرف الجودة في اللوجستيات بأنها" :استيفاء متطلبات وتوقعات العملاء المتعاقدين عليها من سهولة في الاستفسار عن المنتج أو السلعة، وسهولة الطلب عليها، والتسليم في المواعيد المحددة، وأن تكون عملية الطلب دقيقة وكاملة وخالية من الأخطاء، ودعم خدمة ما بعد البيع، والدقة في الاتصال وفي انتقال المعلومات بين الأطراف المختصة من أجل دعم التخطيط والإدارة"[1].

1 د/ بازينة محمد، الجودة في اللوجيستيات، بدون ناشر، 2000، ص9.

وحسب عبيد علي الحجازي يقصد بالجودة درجة التميز، أو خلو الشيء من العيوب والنقائص، وحسب المفهوم التقليدي لإدارة الجودة هو قيام إحدى إدارات الشركة بمراقبة جودة السلعة المصنعة من خلال التأكد من مدى مطابقتها للمواصفات التقنية وهذا يعني:[1]

أ -إن مراقبة الجودة كانت تأتي كمرحلة لاحقة للإنتاج.

ب -إن مراقبة الجودة كانت لا تقع إلا على المنتجات المادية، ومن ثم تخرج الخدمات عن نطاق هذه المراقبة.

ولقد أصبح للجودة الشاملة مفهوم خاص يشمل جميع مراحل الإنتاج، وكل المنتجات سواء كانت سلعية أو خدمية، وقابلية المنتوج للتطوير لتحقيق رضا العميل.

ولقد اتخذت مراحل تحسين الجودة ثلاثة أشكال مختلفة حسب الجدول التالي:

الجدول 2 : مراحل تحسين الجودة

المرحلة	اسم المرحلة	مواصفات المرحلة	المسؤول عن تنفيذها
الأولى	جودة المنتج	منتج خالي من العيوب	إدارة الجودة
الثانية	ضمان المنتج	رضا العميل بنسبة 100%	بناءا على متطلبات العملاء
الثالثة	إدارة الجودة الشاملة	تحسين الأداء للمنافسة ، ومتابعة الإدارة للموظفين ، و الموردين و خدمة العملاء	العمل كفريق نحو هدف واحد

ا لمصدر : محمد بازينة الجودة في اللوجيستيات ، مرجع سبق ذكره ص8.

ويتم تطبيق إدارة الجودة الشاملة في اللوجستيات من خلال إتباع الخطوات التالية:

*تحديد احتياجات ومتطلبات العميل.

1 د/ عبيد علي احمد الحجازي، اللوجيستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص25.

*قياس مستوى الأداء الحالي في تلبية جميع احتياجات العميل ومتطلباته وقياس مستوى الأداء والتحسن في الأنشطة اللوجيستية.

*تحديد الطريقة المثلى لضمان تطبيق الجودة الشاملة في اللوجستيات من خلال وضع إستراتيجية إدارة الجودة الشاملة.

*الاستمرارية في عملية التطوير والتحسين.

ويهدف تطبيق إدارة الجودة الشاملة في اللوجستيات إلى تحقيق المزايا التالية: [1]

*خفض تكلفة الإنتاج من خلال تقليل الفاقد في المواد والجهد والوقت.

*تلبية حاجة المستهلك بتقديم سلعة أو خدمة مطابقة للمواصفات وقابليتها لتطوير حسب تطور حاجة العميل.

*رفع درجة الأداء الكفء في الشركة (المنظمة).

*زيادة ربحية المنظمة.

*تحقيق الميزة التنافسية في الأسواق العالمية :بزيادة القدرة التنافسية من خلال الجودة العالية والسعر الأقل.

[1] - د/عبيد علي احمد الحجازي، اللوجيستيك كبديل للميزة التنافسية ، المرجع السابق، ص27.

ثانيا: المواصفات القياسية الدولية (الإيزو ISO):

لقد ظهرت المواصفات القياسية في المجال الحربي كما حدث في اللوجستيات وكان أول إصدار لمواصفة قياسية وطنية أمريكية عام1959 وهي : MILQ9858A بخصوص برنامج الجودة في وزارة الدفاع الأمريكية وبعد أن أثبتت اللوجستيات نجاحها في نطاق الحياة العسكرية اتخذت طريقها إلى الأنشطة الاقتصادية.

ويستعمل مصطلح ISO " في بيان مدى أهمية إعداد المنشأة الاقتصادية على نحو يطابق الشروط والمواصفات الموضوعة سلفا للمنتج، أيا كان نوعه سلعة أم خدمة وكلما كان التطابق تاما كانت نسبة الخطأ أقرب ما تكون إلى الصفر"[1] ،وبالتالي تقليص الوقت والجهد الذي يؤدي إلى خفض النفقات وزيادة الربح وهذا ما يجعل ISO أداة من أدوات اللوجستيات .

وتقوم هيئات دولية متخصصة بوضع معايير للجودة الشاملة وفقا لمواصفات قياسية دولية Standard Organisation International .

إن ISO ليست مواصفات فنية تختص بجودة منتج أو منتجات معينة أي ليست مقياسا لإنتاجية بل هي مواصفة إدارية تنطبق على كل المشاريع مهما كان نوع نشاطها أو حجمها، والمشروع الذي يملك هذه الشهادة قد أصبح يمتلك نظاما قادرا على التطوير المستمر وفقا لمبادئ الجودة الشاملة.

ثالثا: العلاقة بين الجودة الشاملة والإيزو واللوجستيات:

وبما أن الإيزو يخص الجانب الإداري في الإنتاج، فإن الجودة الشاملة تخص الجانب الفني في الإنتاج وبهذا فالإيزو أداة من أدوات الجودة الشاملة.

1 د/عبيد علي احمد الحجازي، اللوجيستيك كبديل للميزة التنافسية ، المرجع السابق، ص30.

وهناك علاقة وثيقة بين إدارة الجودة الشاملة واللوجستيات بل أكثر من ذلك فهي عضوية لأن كل من اللوجستيات وإدارة الجودة الشاملة تتغلغل في جميع مراحل الإنتاج والتوزيع، كما أن اللوجستيات تعمل على توفير المنتوج المناسب في المكان المناسب في الوقت المناسب، بالسعر المناسب وهذا يعني أنها مطابقة للمواصفات القياسية العالمية الخاضعة لنظام الجودة الشاملة.

و بهذا يمكن القول أن نظام الجودة الشاملة سببا ونظام اللوجستيات نتيجة له وعليه فإن الإيزو يعد أداة من أدوات إدارة الجودة الشاملة، وإدارة الجودة أداة من أدوات اللوجستيات.

المطلب الخامس : أهداف الخدمات اللوجيستية :

فالهدف الأساسي من المنظومة اللوجيستية هو التخلص من الفاقد المادي والبشري والزمني للنشاط الاقتصادي من خلال:

- خفض التكاليف المتعلقة بالوفاء بمستويات خدمة العميل المطلوب تحقيقها مع تعظيم الفائدة للشركة.

- تحقيق أعلى عائد ممكن من الاستثمار بمرور الوقت من خلال وضع تصميم لمنظومة اللوجستيات [1].

- أقل مستوى ممكن من المخزون .

- السعر المناسب وزيادة الكفاءة.

- تحقيق الشراء التنافسي.

- تقديم خدمات نقل رخيصة وسريعة ذات جودة عالية.

- التجاوب السريع في الإنتاج حسب رغبة المستهلك.

1 د/محمد علي إبراهيم، تعريف الأعمال اللوجيستية،ملتقى الإدارة اللوجيستية و تحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ،القاهرة ، أوت 2008، ص8.

- التواجد الزمني والمكاني للمنتج تبعا لطلب المستهلك، وهذا ما يسمى بتقديم خدمات التزامن المحكم Just in time (الوقت المناسب).

- " الحصول على مزايا تنافسية عن طريق تقديم خدمات أفضل أو أسعار أقل للعملاء" [1].

- إختيار المورد المناسب (مصدر التوريد المناسب).

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

- تحقيق 05 أصفار التي تتمثل في: [2]

*صفر مخزون: تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، و وفرة في التكلفة الناتجة عن ذلك.

*صفر آجال: تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.

*صفر أوراق: عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الأنترانات، الهاتف، الحاسب الآلي، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق وكذلك يزيد من سرعة الاستجابة.

*صفر أخطاء: عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.

*صفر تعطل: يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه وهذا ما يسمى بالصيانة الوقائية".

وعليه فالمنظومة اللوجيستية تهدف إلى تحقيق ما يعرف بـ**7Rs** [3]:

1 خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب و الاستشارات الإدارية ، الاتجاهات و الأساليب الحديثة لإدارة المشتريات و المخازن باستخدام النظام اللوجيستي، الشركة المتحدة للتسويق و التوريدات، القاهرة 2006، ص181.

2 عبد العزيز بن قيراط ، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة، مرجع سبق ذكره، ص11

3 د/ شريف ماهر هيكل، اللوجيستيات و الموانيء البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية،2015، ص36.

الجدول رقم(03) : 7RS

المنتج الملائم	Right Product
الكمية الملائمة	Right Quantity
الحالة الجيدة	Right Condition
المكان الملائم	Right Place
الوقت المناسب	Right Time
المستهلك المناسب	Right Customer
التكلفة المناسبة	Right Cost

المصدر: د/ شريف ماهر هيكل، اللوجيستيات و الموانيء البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية،2015، ص36.

المطلب السادس : أهمية الخدمات اللوجيستية :

"وتنبع أهمية الأنشطة اللوجيستية من دورها المكمل لوظائف التسويق والإنتاج، حيث تخدم وظيفة الإنتاج من خلال تيسير تدفق العمليات الإنتاجية من المصنع إلى وصول المنتج أو الخدمة للمستهلك النهائي من ناحية ومن ناحية أخرى تخدم الأنشطة اللوجيستية بكفاءة وفعالية نشاط التسويق من خلال إيصال السلع والخدمات للمستهلكين في المكان المناسب والوقت المناسب وبالسعر المناسب"[1]. ومن هنا تأتي أهمية اللوجستيات من خلال تأثيرها على المستوى الجزئي في نطاق المؤسسات وعلى المستوى الكلي في نطاق الاقتصاد الوطني.

أولا: على مستوى الاقتصاد:

تحتل اللوجستيات أهمية كبرى في الاقتصاد من خلال تأثيرها على أدائه ونموه وتطوره، كما لها تأثير مباشر وغير مباشر في خلق الوظائف وتخفيض معدلات البطالة والفقر حيث أشارت بعض الدراسات

1 ساوس الشيخ، اثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الإمداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية،رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، الجزائر، 2012-2013،ص84.

إلى أن هذا القطاع استطاع أن يستقطب نسبة قد تصل إلى 24 % من حجم العمالة الموجودة كما هو الحال في و م أ.

وباعتبار نشاط الإمداد أحد عناصر الناتج القومي الإجمالي "سيكون له تأثيره الأكيد والفعال على متغيرات الاقتصاد القومي ككل مثل معدلات التضخم، ومعدلات الفائدة، وتكلفة الطاقة والتسهيلات المتاحة، وأيضا المستوى العام لإنتاجية هذا النظام ككل" [1].

فهناك علاقة طردية بين معدل تكلفة اللوجستيات ومعدل التضخم فكلما زاد معدل تكلفة اللوجستيات كلما زاد معدل التضخم والعكس صحيح.

وهناك نقطة حدية للإنفاق على اللوجستيات يجب عدم تجاوزها وإلا أصبح العائد من اللوجستيات أقل من تكلفتها.

-وتعتبر السياسات الحكومية والإجراءات التجارية عاملا جوهريا في تعزيز ونجاح الأداء اللوجيستي للتجارة خاصة فيما يتعلق بالبنية التحتية والخدمات المرتبطة بالتجارة وبتسهيل عبورها للحدود.

-لقد أصبحت اللوجستيات من أساسيات النظام التجاري العالمي، "وبالأخص بعد أن شكلت الأساس الذي قامت عليه اتفاقية منظمة التجارة العالمية في بالي بأندونيسيا خلال ديسمبر 2013 ، والتي أكدت على تسهيل التجارة من خلال المزيد من الشفافية والتناغم في عمليات التخليص الجمركي"[2].

ثانيا: على مستوى الأعمال.

إن العملية اللوجيستية هامة بالنسبة لجميع أنواع الشركات سواء كانت صناعية، أو تجارية، أوخدمية.

1 د/ تفيدة علي هلال، إدارة المواد و الإمداد، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2002، ص19.

2 دائرة البحوث الاقتصادية، اللوجيستيات التجارية في العالم العربي و احتياجات التطوير البحري و البري الكترونيا، عمان ، 2014، ص5.

ونجد أن شركات الأعمال لم تظهر أي اهتمام بالمنظومة اللوجيستية إلا بعد منتصف الخمسينات عندما بدأت تكلفتها في الارتفاع وعندما تأكدت أن زيادة الأرباح وتدعيم المركز التنافسي لن يتحققا إلا من خلال خفض التكاليف وخدمة العميل وهذا القصور راجع إلى عدة أسباب منها: [1]

*تجاهل دور الأنشطة اللوجيستية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية.

*تشتت الأنشطة اللوجيستية بين وظائف المؤسسة (الإنتاج والتسويق) وبالتالي عدم توافر بيانات بشكل منفصل عن تكلفة هذه الأنشطة اللوجيستية لدى الإدارة .

فمن خلال إتساع السوق العالمية لقطاع اللوجستيات تظهر أهميتها، حيث قدر السوق الإجمالي العالمي للوجستيات حسب التقرير الصادر عن Working group on logistics حوالي 320 مليار دولار أمريكي سنويا وينمو بمعدل سنوي ما بين 3- 10 %. وتستحوذ الو م أ و أوروبا على أكبر حصة في السوق بامتلاكها أكبر أسواق الخدمات اللوجيستية وأكثرها نضجا.

- وتكمن أهمية اللوجستيات بأنها تخلق المنفعة الزمنية والمكانية للسلعة عند تحويلها الوقت إلى قوة اقتصادية مضافة وبدورها تتحول القيمة الانتاجية المضافة إلى تدفقات من الثروة التي تصب في تقوية مجموعة الميزات التنافسية.

- لقد أدرك الباحثون والمديرون في مجال اللوجستيات أن الإدارة الكفؤة والفعالة للأنشطة اللوجيستية تؤدي إلى خلق القيمة المتمثلة في الوقت والمكان وترجع هذه الأهمية إلى الأسباب التالية:

1-2 التكلفة

في السنوات الأخيرة أجريت دراسات عديدة لتحديد تكاليف الأنشطة اللوجيستية للشركة والاقتصاد فعلى مستوى الشركة "تصل تكلفة الأعمال اللوجيستية حوالي 40 % من تكلفة المنتج"[2]، وعلى مستوى

1 سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجيستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، رسالة دكتوراه، إدارة الأعمال ، جامعة القاهرة،2011،ص88.

2 د/محمود خضر،إدارة الأعمال اللوجيستية، دار البلدية، الطبعة الأولى، الأردن، 2015،ص95.

الاقتصاد فإن متوسط تكلفة الأنشطة اللوجيستية يصل إلى 15 % من الناتج الإجمالي على مستوى العالم، لذا من الضروري توجيه البحوث نحو هذا المجال.

2-2- طول خطوط الإمداد والتوزيع:

تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجيستية داخل الشركات خاصة الشركات المتوسطة والشركات الكبيرة لأن الاهتمام بالتسويق الدولي والاتجاه نحو العولمة في الصناعة أصبح يعتمد على الأداء اللوجيستي بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

2-3- اللوجستيات مهمة للإستراتيجية:

إن إستراتيجية التمايز في التكلفة تتوقف على الأداء الجيد للأعمال اللوجيستية من حيث التكلفة وخدمة العميل، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجيستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها وتساعدها لتوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.

2-4- تزايد رغبة العملاء في الحصول على إستجابة مناسبة وسريعة:

"أصبحت الأنشطة اللوجيستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتها ورغباتها، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها"[1]. خصوصا في ظل استعمال الأنترنت والبريد الإلكتروني وتوصيل الطلبات أصبح المستهلك يفضل ويرغب في الحصول على احتياجاته من السلع والخدمات في وقت قصير.

[1] د/ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية الإمداد و التوزيع العيني، الدار الجامعية ،الإسكندرية،2002-2003،ص31.

2-5-اللوجستيات تضيف قيمة ملحوظة للعميل:

إذا لم يتم توفير المنتوج في الوقت والمكان المناسب للعميل فقيمة المنتوج تقل ولكن عندما تقوم المنشأة بتوفير المنتوج أو الخدمة في الوقت والمكان المناسبين فإنا بذلك تخلق قيمة مضافة للعميل، "فاللوجستيات تتحكم في قيمتي الوقت والمكان في المنتجات من خلال النقل وتدفق المعلومات والمخازن"[1].

[1] رونالد اتش بالو ، إدارة اللوجيستيات ، مرجع سبق ذكره،ص36

خلاصة الفصل :

إن عصر ما بعد الصناعة الذي أطلق عليه عصر الخدمات، ثم أعيد تسميته بعصر صناعة الخدمات اللوجيستية أو عصر اقتصاديات اللوجيستيات، يعد تعبيرا عن الخيط العام الذي كان مفقودا لربط التجارة الدولية مع منظومة الخدمات المركزية العالمية للإدارة الذي يهدف إلى صناعة بيئة عالمية متدامجة ومتكاملة من المراحل والحلقات التي تصنع اقتصادا عالميا يحقق قيما مضافة بدون زيادة التكاليف.

كما أن للخدمات اللوجيستية دور كبير في دفع عجلة النمو الاقتصادي وذلك من خلال السرعة في تنفيذ العمليات وبأكثر كفاءة ممكنة ومن هنا نستنتج أن النمو الاقتصادي له علاقة بالصادرات والخدمات اللوجيستية حيث اجمع الاقتصاديون على أهمية دور الصادرات والخدمات اللوجيستية في دفع عجلة النمو الاقتصادي وأثارهما الايجابية على التنمية الاقتصادية.

الفصل الثاني :
دور الخدمات اللوجيستية في ترقية التجارة الخارجية

تمهيد:

يعتبر قطاع اللوجيستيك العمود الفقري للتجارة داخل الحدود أو خارجها ،حيث تعد كفاءة و جودة الخدمات اللوجيستية عاملا حاسما و محددا لتعزيز تنافسية الدول في مجال التجارة الخارجية ،وتزيد من إمكانية اندماجها في الاقتصاد العالمي، في حين تواجه الدول ذات الخدمات اللوجيستية الغير فعالة و الغير كفؤة عدة عقبات أمام تنمية صادراتها و زيادة تنافسيتها نتيجة ارتفاع التكاليف الأمر الذي ينعكس سلبا على قدرة هذه الدول على المنافسة عالميا و على غرار الدول المتقدمة و التي تعتبر رائدة في مجال الصناعة اللوجيستية سعت العديد من الدول النامية إلى تحسين أدائها اللوجيستي من خلال القيام بالعديد من الإصلاحات و الاستثمارات في مجال إقامة البنية التحتية وتسيير التبادل التجاري و زيادة التواصل مع سلاسل التوريد الدولية .

و في هذا الفصل سنقوم بالتطرق إلى التبادل التجاري و التجارة الخارجية و علاقتهم بالخدمات اللوجيستية من خلال عرضنا لمبحثين و هما :

المبحث الأول : عموميات عن التبادل التجاري و التجارة الخارجية .

المبحث الثاني: علاقة اللوجيستيات بالتجارة الخارجية.

المبحث الأول: عموميات عن التبادل التجاري و التجارة الخارجية

إن التبادل التجاري بين الدول يعتبر نظام حيوي يتم بين أكثر من دولة، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن دول العالم.

لقد قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى مفهوم التبادل التجاري أما المطلب الثاني فقد تطرقنا إلى الإطار المفاهيمي للتجارة الخارجية أما المطلب الثالث فقد خصصناه لمعرفة اثر التجارة الخارجية على الاقتصاد.

المطلب الأول: مفهوم التبادل التجاري الدولي

أولا: تعريفه: يعرف التبادل التجاري بالإنجليزية (Trade Exchange):بأنه نظام مُقايضة تتبادل فيه الشركات والأفراد البضائع والخدمات دون الحاجة إلى استعمال الأموال بحيث يخضع الدخل الناتج عنه للضريبة، ويجري التبادل التجاري تحت الإرادة الحرة دون وجود عوامل ضاغطة على الفرد أوالمؤسسة، أي أن هذه العملية لا تتم إلا برضى كلا الطرفين وبما يحقق المصلحة المشتركة لهما.[1]

إن التبادل التجاري يعبّر عن أهم صور العلاقات الاقتصادية التي تجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات.

يعتبر كذلك التبادل التجاري الجسر الرابط بين الدول لتصريف الفائض من السلع والبضائع واستيراد فائض الدول الأخرى.

ثانيا :أهمية التبادل التجاري :

يتمتع التبادل التجاري بأهمية بالغة، كما هو موضح أدناه:

1-استغلال السلع المميزة لدى الدولة: فكل دولة تشتهر بإنتاج سلعة معينة، ولكثرة توفرها فيها تلجأ لعملية التبادل التجاري لتوسيع نطاق الاتجار بها لتحقيق الاستفادة الاقتصادية.

[1] بلفكرات عابد،بن زيدان ياسين ، تأثير الخدمات اللوجيستية البحرية على التبادل التجاري الدولي ، مختبر البحث إستراتيجية للتحول إلى اقتصاد اخضر ، جامعة عبد الحميد بن باديس .

2- ازدهار الدولة اقتصاديًا: حيث أن إنتاج سلعة أو تقديم خدمة معينة لا يتم على نطاق ضيق في السوق المحلي، بل يتم زيادة إنتاجها ونشرها على نطاق أكثر اتساعًا بالأسواق الخارجية، وهو ما ينعكس إيجابيًا على اقتصاد الدولة.

3-زيادة المنافسة: وهو ما ينعكس على تقليل أسعار السلع المعروضة في الأسواق عالميًا، نظراً إلى زيادة القوة الشرائية للأفراد ضمن حدود دخلهم.

4-ضبط عمليات الاحتكار: يعمل التبادل التجاري على توفير بدائل ما يكسر سلسلة الاحتكار التي عادةً ما تتسبب بها بعض الشركات الأجنبية الأكثر كفاءة.

5- تحسين وتطوير السلع: وذلك عن طريق تنافس الدول على استخدام التقنيات الحديثة في الإنتاج، الأمر الذي يؤدي إلى تحسين جودة البضائع والخدمات المتوفرة.

6-تقليل معدلات البطالة: وذلك عن طريق زيادة فرص التوظيف، إذ إنّ زيادة الإنتاج تتطلب زيادة في أعداد العمال، وذلك لحاجة مختلف أنواع المؤسسات والهيئات الموجودة بمختلف الدول إلى الأيدي العاملة .

ثالثا :أنواع التبادل التجاري:

يشمل التبادل التجاري عدة أنواع نوضحها كما يلي:

1.3التبادل المحلي(Local Exchange):

نظام مقايضة اقتصادي يشيع استخدامه في المجتمعات المحلية، يجري خلاله تبادل السلع والخدمات بين الأفراد والمجموعات، عادة ما تستخدم المقايضة مقابل السلعة أو الخدمة المقدمة، وتعتمد حركة هذا التبادل على مجموعة من المبادئ الرئيسية، كما هو موضح أدناه:

أ-تكلفة المنتج أو الخدمة: فلابد من اختيار الخدمات أو السلع المتناسبة من حيث السعر لتحقيق النفع لكلا الطرفين.

ب-توفير النواقص: فلابد أن يحدد كل طرف ما ينقصه وما يحتاجه من الطرف الآخر كذلك تحديد ما يمكن أن يقدمه، فكلا الطرفين يسعى لإشباع حاجته من خدمات أو سلع ناقصة لديه.

ج-الإعلان عن المنتج أو الخدمة: فلابد من استخدام مختلف أشكال الإعلانات لتعريف كلا الطرفين عمّا سيتم تبادله من خدمات أو سلع.

2.3. التبادل الإقليمي (Regional Exchange) :

نظام يتضمن توقيع معاهدات بين دولتين أو أكثر بهدف تشجيع حركة السلع والخدمات المقدمة عبر حدود هذه الدول، إذ يجري الاتفاق على مجموعة من القواعد الداخلية التي يجب الالتزام بها من قبل الدول الأعضاء، أما بالنسبة للدول الخارجية التي لا تشملها المعاهدة، فيجري الاتفاق على مجموعة من القواعد الخارجية المختلفة التي يجب على الدول الالتزام بها.

3.3. التبادل العالمي (International/Global Exchange):

وهو نظام تبادل تجاري يُستخدم بين الدول المتباعدة والعابرة للحدود، يزيد هذا النوع من التبادل القوة الشرائية والاستهلاكية للدولة، لأنه يرفع مستواها المعيشي ويحسن كفاءتها الإنتاجية، كما يتيح للدول المختلفة فرصة استهلاك المنتجات والسلع غير المتوافرة في الأسواق عن طريق استيرادها.

أ- تجارة ثنائية (Bilateral Exchange) :

نظام تبادل البضائع بين الشركات والحكومات في بلدين مختلفين، وعادةً ما يحدث دون اللجوء إلى استخدام العملة النقدية، وقد كانت هذه العملية شائعة جدًا في الحرب العالمية، لكنها أصبحت الآن نادرة جدًا باستثناء حالات تبادل المواد الحساسة جدًا مثل المواد النووية.

ب- تجارة متعددة الجوانب (Multilateral Trade) :

نظام معاهدات تجارية يربط 3 دول فأكثر، وتكمن أهمية هذه المعاهدات بخفضها الضرائب الجمركية بين الدول الأعضاء لتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير فيما بينها، وبالرغم من أن هذه المعاهدات

تربط العديد من الدول فتصعب من عملية التفاوض على الشروط، إلا أنها تعد نظام التبادل الأقوى مقارنةً مع باقي أنواع التبادلات التجارية.

4.3. شروط التبادل التجاري:

يوجد عدد من الشروط المهمة التي يجب توفرها لإتمام عملية التبادل التجاري بنجاح، ومن أهم هذه الشروط ما يلي:

- تحقيق المصالح المشتركة بين الدول الأعضاء.

- ترجمة الشروط بدقة بما يتناسب مع لغة الدول الأعضاء.

- إدارة الاتفاق عبر مجلس يمثل الدولة .

- امتثال والتزام جميع الأطراف بالشروط والقواعد المالية الموضوعة.

- الاحترام المتبادل بين الأطراف.

- التزام الدول المشاركة بدفع الرسوم والنفقات المترتبة عليها كاملة إما على نطاق ضيق، مثل تبادل الخدمات والسلع بين الأفراد أو مدن الدولة الواحدة، أو على نطاق واسع، مثل التبادل الحاصل بين دول العالم المتعددة.

المطلب الثاني :الإطار المفاهيمي العام للتجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية المحرك الأساسي لعملية التنمية الاقتصادية ولذلك ارتأينا من خلال هذا المبحث التطرق إلى أهم الجوانب التي نستطيع من خلالها التعرف على مفهوم التجارة الخارجية وأثرها على الاقتصاد الوطني ومؤشرات قياسها كما تطرقنا إلى مفهوم وأهداف السياسة التجارية .

الفرع الأول: مفهوم التجارة الخارجية

لقد تعددت التعاريف والمفاهيم الخاصة بالتجارة الخارجية ونطاق عملها وذلك حسب طبيعة النشاط

والمجالات المختلفة ونوعية التبادلات التجارية ولذلك سنحاول من خلال هذا المطلب التطرق إلى المعنى الإصلاحي للتجارة الخارجية ومفهومها.

أولا :المعنى الاصطلاحي للتجارة الخارجية

يخضع معنى اصطلاح التجارة الخارجية شأنه في ذلك شأن الكثير من مصطلحات العلوم الاجتماعية التباين كبير في الرأي حول نطاق مضمونه وللصور التي يتألف منها .وفي هذا الخصوص يمكن التفرقة بين مصطلح التجارة الخارجية بمعناها الضيق "ومصطلح" التجارة الخارجية بمعناها الواسع ." يغطي اصطلاح التجارة الخارجية بالمعنى الضيق كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة، في حين يغطي اصطلاح التجارة الخارجية بالمعنى الواسع كلا من [1]:

* الصادرات والواردات المنظورة.

* الصادرات والواردات غير المنظورة.

* الهجرة الدولية، أي انتقالات الأفراد بين دول العالم.

* الحركات الدولية، أي انتقالات السلع ورؤوس الأموال بين دول العالم المختلفة.

وأمام هذا التباين في المفاهيم اتجه بعض الكتاب إلى استخدام اصطلاح التجارة الخارجية للدلالة على النطاق الضيق لها، بينما أطلق مفهوم التجارة الدولية للدلالة على التجارة الخارجية بالمعنى الواسع .من هنا كان استخدام اصطلاح" التجارة الخارجية "بدلا من اصطلاح" التجارة الدولية "أمرا منطقيا في ظل الفهم والنهج الكلاسيكي لطبيعة حركة عناصر الإنتاج بين الدول، حيث افترضت هذه النظرية عدم قدرة هذه العناصر على التنقل بين الدول لوجود العديد من العوائق المادية والمعنوية التي تعيق انسيابها بين هذه الدول .غير أن منتصف حقبة التسعينات من القرن الماضي-القرن العشرين -حملت إلينا نهجا جديدا لقضايا التجارة العالمية، من خلال التوقيع على الوثيقة الختامية لنظام الأورجواي-مراكش -

1 بلقلة براهيم ، آليات تنويع و تنمية الصادرات خارج المحروقات و أثرها على النمو الاقتصادي- دراسة حالة الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجيستير في العلوم الاقتصادية، جامعة حسيبة بن بوعلي ، شلف ، 2009، ص3

للتجارة متعددة الأطراف، والتي حملت مسمى" جولة الأورجواي للتجارة الدولية متعددة للأطراف"، ومنذ هذا التاريخ أصبح التبادل الدولي يشتمل على حركة السلع والخدمات، وانتقالات رؤوس الأموال، إلى جانب حقوق الملكية الفكرية، وجوانب الاستثمار المرتبطة بالتجارة وغيرها .ومن هنا كان طبيعيا أن يتغير مصطلح" التجارة الخارجية"

ثانيا: تعاريف التجارة الخارجية:

هناك عدة تعاريف للتجارة الخارجية نذكر منها:

تعرف التجارة الخارجية بأنها فرع من فروع علم الاقتصاد والتي تهتم بالصفقات الاقتصادية عبر الحدود الوطنية وهي ركيزة مهمة لدعم نمو البلدان النامية والمتقدمة على حد سواء، إذ تستطيع هذه الدول الحصول على ما تحتاجه إليه من سلع لا يمكن إنتاجها محليا "أو توافرها بكفاية فضلا "عن تصريف إنتاجها الفائض عن الحاجة وتصديره إلى الخارج ودورها المهم والواضح في عملية التنمية الاقتصادية [1].

ويمكن تعريفها أيضا" :التجارة الدولية هي عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات، وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق المنافع المتبادلة لأطراف لتجارة"[2].

- التجارة الخارجية هي المعاملات الدولية أي انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال، وهي تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، كما قد تتحول التجارة الخارجية إلى داخلية في حالات التعاملات الاقتصادية الإقليمية مثل ما يحدث في الوحدة الأوربية.

- التجارة الخارجية هي تلك العلاقات الاقتصادية وكل النشاطات التي تقوم بين الدول، باعتبار كل دولة حرة تتمتع بالسلطات السياسية والاقتصادية المختلفة عن الدول الأخرى، وتتألف هذه العلاقات من شقين هما:

1 تغريد داود سلمان، اثر الاستثمار الأجنبي المباشر على التجارة الخارجية في البلدان النامية مع إشارة إلى العراق، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية العراق، المجلد 18، العدد64، 2020، ص108.

2 بن سيد احمد مليكة ، الانفتاح الاقتصادي الجزائري في ظل العولمة - دراسة تحليلية لقطاع التجارة الخارجية ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الماجيستير في العلوم التجارية تخصص تحليل اقتصادي ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم،2011،ص43.

*علاقات ناشئة عن تحركات الأشخاص على المستوى الدولي.

*علاقات ناشئة عن تحركات السلع والخدمات وكذا رؤوس الأموال على المستوى الدولي وتعرف بالمعاملات (الاقتصادية الدولية) [1].

ومن التعاريف السابقة نستنتج أن التجارة الخارجية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع اكبر الحاجات الممكنة، وتتكون التجارة الخارجية من عنصرين أساسيين هما : الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة وغير المنظورة .

ثالثا: مكونات التجارة الخارجية:[2]

تتكون التجارة الخارجية في أي دولة من العناصر التالية:

1 - الصادرات" EXPORTATION ": وهي سلع منتجة في الداخل وتستهلك في الخارج، بذلك فهي تمثل قيمة المنتجات الوطنية التي ينتظر أن يشتريها العالم الخارجي. إضافة إلى ذلك فهي العمليات المتعلقة بالسلع والخدمات التي يؤديها بصفة نهائية المقيم لغير المقيم في البلد بغض النظر عن المقيم إذا كان متواجدا في الحدود الإقليمية للبلد أو خارجها. وتقسم الصادرات إلى نوعين:

أ.**الصادرات المنظورة في شكل سلع ملموسة**: كالسلع الاستهلاكية والإنتاجية والمواد الأولية مثل: البترول والآلات.

ب .**الصادرات غير المنظورة في شكل خدمات غير ملموسة** مثل: خدمات النقل الدولي(النقل الجوي والبحري والبري)، خدمات التأمين الدولي،خدمات السفر و السياحة.

1 طالب محمد عوض ، التجارة الدولية ، نظريات و سياسات -معهد الدراسات المصرفية ، 1990، ص 14.

2 طالب محمد عوض، مرجع سبق ذكره، ص19.

2-الواردات : الواردات هي سلع منتجة في الخارج وتستهلك في الداخل. وتتمثل الواردات في تلك العمليات المتعلقة بالسلع والخدمات يؤديها بصفة نهائية غير المقيم للمقيم إذا كان متواجد داخل الحدود الإقليمية أو خارجها، وتنقسم الواردات إلى نوعين :

أ.الواردات المنظورة في شكل سلع ملموسة: مثل المواد الغذائية.

ب .الواردات غير المنظورة في شكل خدمات غير ملموسة كالخدمات العلاجية المقدمة من دولة أخرى.

3- تجارة الترانزيت (نظام التجارة العابرة): يقصد بتجارة الترانزيت أو نظام التجارة العابرة بعبور البضائع أو مرورها عبر إقليم الدولة دون أن تكون وجهتها النهائية إليه أي دون أن تستهلك فيه، فهي إذن تجارة عابرة لأراضي دولة ثالثة أثناء إنتقالها من البلد المصدر إلى البلد المستورد .

الفرع الثاني : أهمية وأهداف ومبررات قيام التجارة الخارجية:

بدأت التجارة الدولية منذ قديم الزمان ومن الأمثلة عليه ما يعرف بطريق الحرير، ولكن في القرون الأخيرة زادت أهمية هذه التجارة سواء اقتصاديا أو سياسيا أو اجتماعيا.

وقد ساهمت الثورة الصناعية كثيرا في تعزيز أهمية هذه التجارة والذي ساهم أيضا هو تطور وسائل النقل والعولمة والشركات متعددة الجنسيات. وقد عبر المجتمع الدولي عن أهمية التجارة من خلال إطلاق اتفاقية الجات ثم منظمة التجارة العالمية (WTO)التي يراد لها أن تنظم العمل التجاري العالمي.

أولا: أهمية التجارة الخارجية

تلعب التجارة الدولية دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج إليه من سلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الإستيراد، وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع والخدمات المختلفة ، من خلال نشاط التصدير وتؤثر هذه النشاطات

الإسترادية التصديرية بدورها على الأسواق المادية السلعية " الإنتاج والدخل والعمالة" وعلى الأسواق النقدية والمالية "أسواق النقود والصرف الأجنبي "[2].

وقد ساهمت اتفاقيات تحرير التجارة الدولية والإقليمية على مدى الخمسة عقود الأخيرة في زيادة (التجارة الدولية) درجة الترابط بين دول العالم وإلى تعاظم كبير في حجم التدفقات السلعية والنقدية بين الدول، مما ضاعف في تأثير التجارة على المناحي الاقتصادية المختلفة لمعظم دول العالم .

ثانيا : مبررات قيام التجارة الخارجية:

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية إلى جذور المشكلة الاقتصادية،أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية، فبغض النظر عن الزمان أو المكان، يمكن تلخيص أهم أسباب قيام التجارة الخارجية في النقاط التالية:

- عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين دول العالم المختلفة. مما ينتج عنه عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا.

- تفاوت التكاليف وأسعار عوامل الإنتاج و الأسعار المحلية لكل دولة.

- اختلاف مستوى التكنولوجيا من دولة لأخرى، مما ينتج عنه تفاوت الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية.

- الفائض في الإنتاج المحلي، الذي يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويق الإنتاج بشرط توفر كافة الظروف الملائمة للطلب على الإنتاج عالميا.

- السعي إلي زيادة الدخل القومي بالاعتماد على الدخل المتحقق من التجارة الخارجية، و ذلك بهدف دفع مستوى المعيشة محليا و تحقيق الرفاهية الاقتصادي.

2 طالب محمد عوض، مرجع سبق ذكره، ص14.

- اختلاف الميول والأذواق الناتج عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات الإنتاجية المتميزة ، حيث أن المستهلكين في كل دولة يسعون للحصول على السلعة ذات المواصفات العالية من الجودة.لتحقيق أقصى منفعة ممكنة منها.

- الأسباب الإستراتيجية و السياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة و المتاجرة بها عالميا.

ثالثا: أهداف التجارة الخارجية :

إن أهداف التجارة الخارجية متنوعة يمكن حصرها في ما يلي:

الحصول على المواد الأولية و المنتوجات المصنعة التي يحتاج إليها الوطن وبالتالي السير المتواصل للمؤسسات الاقتصادية يؤدي بها إلى سد حاجات الوطن بصفة عامة ، والهدف الأساسي للتجارة الخارجية هو تحويل الخيرات من بلد لبلد آخر ، بدونه لا يمكن تحقيق أي تطور اقتصادي. [1]

المطلب الثالث :أثر التجارة الخارجية على الاقتصاد

هناك علاقة وثيقة بين التجارة الخارجية و الاقتصاد، و لها آثار حاسمة عليه باعتبارها من أهم القطاعات الحيوية فيه، فقد تكون محفزة كما قد تكون مدمرة، ويظهر هذا بوضوح من خلال آثارها على المتغيرات أو المؤشرات الكبرى للاقتصاد، و هذا ما سنتطرق إليه فيما يلي:

الفرع الأول :التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي

تعتبر التجارة الخارجية أداة هامة لتحقيق النمو الاقتصادي، ومن ثم فإنه يتعين على الدول المتخلفة أن تعمل للاستفادة من هذا الدور التي تقوم به التجارة الخارجية، عن طريق إتباع سياسات تجارية متحررة تمكنها من الاستفادة من التجارة كقطاع قائد للتنمية .وتعمل التجارة الخارجية في هذه الحالة على المساهمة في زيادة تنمية قطاعات الإنتاج المختلفة، عن طريق تنمية قطاعات التصدير أولا ثم انتقال آثار

1 طالب محمد عوض،مرجع سبق ذكره، ص17.

ذلك لبقية قطاعات الاقتصاد القومي .فمن المعروف أن قطاعات الاقتصاد القومي لا تنمو كلها في نفس الوقت وبنفس السرعة، بل على العكس من ذلك فإن بعض القطاعات الرائدة قد تحرك الاقتصاد القومي وتقوده، وقد يؤدي توسع قطاع ما إلى نمو قطاع أخر، مما يحفز بدوره قطاعا ثالثا على النمو، وهكذا.

الفرع الثاني :التجارة الخارجية والدخل الوطني

تؤثر التجارة الخارجية بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي و في مستواه، فالظاهر أن صادرات البلد تعود عليه بدخل إضافي، فهي تعني زيادة الطلب على إنتاجه، و بالتالي تجلب له دخلا إضافيا من الخارج، فمن هذه الناحية يعتبر التصدير كالاستهلاك، حيث كلاهما يجر طلبا على السلع ;أما الواردات فهي لا تعود على البلد بدخل مباشر، بل تنقص الدخل المعد للتصرف فيه و الموجود بصورة مباشرة من خلال استيراد السلع والتي تدخل في البنية التحتية للاقتصاد، و من هنا يعتبر الاستيراد كالادخار فهو إبعاد لجزء من الدخول عن التداول .و هكذا يمكن تصور معادلة الدخل الوطني كما يلي:

الدخل الوطني = الاستهلاك المحلي + الاستثمار + الإنفاق الحكومي + الصادرات - الواردات

وتتمثل الزيادة في الدخل عن طريق الآلية التي تسمى" بمضاعف التجارة الخارجية" ، حيث توضح كل زيادة صافية في الدخل القومي و كل نقص صافي فيه، و بالتالي فالمضاعف هو عبارة عن عدد المرات التي يجب أن نضاعف فيها مقدار الحقنة الأصلية لمعرفة الزيادة الكلية في الدخل . وكل زيادة أصلية في الدخل تؤدي في العادة إلى زيادة في الاستهلاك و زيادة أخرى في الادخار، و زيادة ثالثة في الاستيراد.

الفرع الثالث :التجارة الخارجية وتوزيع الدخل

للتجارة الخارجية أهمية كبيرة تتمثل في إعادة توزيع الدخل القومي و العمل الاجتماعي، و لكنها لا تعمل الضرورة على المساواة بين جميع دول العالم، و يرجع ذلك إلى التباين في مستوى التنمية الاقتصادية بين الدول الصناعية و الدول المتخلفة، وعليه فان المزايا النسبية للتجارة الخارجية تعود بصفة أساسية إلى

الدول التي تتمتع بإنتاجية عالية . كما أنها تعمل على إعادة توزيع الدخل من خلال عمليات التصدير و الاستيراد و الإنتاج، فتعمل على تغيير هيكله و تركيبة هذه الدخول و نسبتها بين المنتج و الناتج و المستهلك ...، و تعمل على تعديل هذه التركيبة من خلال التفصيل بين فائض المستهلك و فائض المنتج، أو بين المنتجين أنفسهم و المستوردين.

المبحث الثاني: علاقة اللوجيستيات بالتجارة الخارجية

مع ظهور اللوجيستيات ازداد الاهتمام بالتجارة الخارجية و خاصة الدولية و ذلك للترابط الموجود بينهما. لهذا قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى أربع مطالب حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى الترابط بين اللوجيستيات و التجارة الدولية ثم إلى دور المنظمات الدولية في المنظومة اللوجيستية في المطلب الثاني ثم إلى أهمية الخدمات اللوجيستية في التجارة الدولية في المطلب الثالث ثم إلى أثار لوجيستيات قطاع التجارة على التنمية الاقتصادية في المطلب الرابع.

المطلب الأول: الترابط بين اللوجستيات والتجارة الدولية:

يوجد إرتباط وثيق بين حركة التجارة الدولية والعمليات اللوجيستية والنقل، حيث ارتبطت صناعة اللوجستيات في مختلف مراحلها المتدرجة على سلم التطورات بالتجارة الدولية في شتى مراحلها، منذ نشا ت هذه التجارة في صورتها البدائية على هيئة المقايضة مرورا بتدفقات التجار ة القارية عبر طريق البهار وطريق الحرير، إلى أن توجت هذه الصناعة الخدمية في عصر النقل المتعدد الوسائط والمتعاقب المراحل والوسائل والنظم[1] ، ثم تكاملت مع التجارة الالكترونية التي تتبع أو تسير في ركاب الاقتصاد الرمزي الرقمي .

1 أيمن النحراوي ،لوجيستيات التجارة الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، عام 2009، ص387.

فالتغير الذي شهدته التجار ة الدولية مع ظهور المفاهيم المتعلقة باللوجستيات ونظام النقل متعدد الوسائط، وخدمة التزامن المحكم، أدى إلى زياد ة المنافسة الدولية من خلال السعي إلى تحقيق التميز التنافسي عن طريق تطبيق إستراتيجية تقليل تكاليف الإنتاج وتحسين جودة المنتج .

فكان لابد من النظر إلى الخدمات اللوجيستية المتكاملة التي تساهم في تقليل تكاليف النقل وإدارة المخزون، والمناولة، والتعبئة والتغليف، والتوزيع الشامل، والعمليات المتعلقة بالإنتاج لغاية وصول المنتج إلى المستهلك .

لذا فالعلاقة بين التجار ة الدولية والخدمات اللوجيستية تكمن فيما تقدمه الخدمات اللوجيستية من تخفيض في التكلفة وتقليل في الوقت والحفاظ على جودة المنتج على طول سلسلة الإمداد، مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات .

والنقل من الوظائف الرئيسية في العملية اللوجيستية وتتزايد أهميته في إجمالي التكلفة اللوجيستية لحركة التجارة الدولية، وعلى ذلك تلعب الكفاءة المرتفعة للوجستيات النقل والتجارة دورا كبيرا في تخفيض التكلفة الإنتاجية وتعتبر اليابان أفضل مثال في هذا المجال حيث استطاعت أن تحافظ على قدرتها التنافسية دوليًا [1] .

المطلب الثاني: دور المنظمات الدولية في المنظومة اللوجيستية

تعمل العديد من المنظمات الدولية والإقليمية كمنظمة التجارة العالمية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ، والبنك العالمي عل ى تقوية وتفعيل الترابط بين التجار ة الدولية و اللوجستيات لأنه يساهم في رفع كفاءة النقل في تسيير حركة التجارة الدولية .

1 عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر،الطبعة الثانية، عام 2009، ص28.

أولا:المنظمة العالمية للتجارة :W.T.O,

تعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS أول اتفاقية متعددة الأطراف تتضمن أحكامًا للتعامل مع التجارة في الخدمات، ولقد أشملت الاتفاقية كافة الخدمات القابلة للإتجار واستثنت منها الخدمات السيادية التي تؤديها القطاعات الحكومية والتي تم تقسيمها أثناء المفاوضات إلى 12 نشاطًا خدميًا لكي يتسنى للدول الأعضاء الإستعانة به عند إدراج القطاعات الخدمية بجداول تعهداتهم والالتزام بالتحرير الدولي لها وتتمثل في " خدمات الأعمال التجارية، التشييد والخدمات الهندسية، التوزيع، التعليم،البيئة، المالية (البنوك، شركا ت التأمين، سوق المال)، صحية والاجتماعية، السياحة والسفر، الترفيهية والرياضة، الاتصالات، النقل" [1].

ثانيا: البنك - الدولي : World Bank

منذ منتصف التسعينيات بدأ اهتمام البنك الدولي بقطاع النقل والخدمات اللوجستية باعتبار هذا القطاع أحد محاور التنمية الاقتصادية ويخدم كافة القطاعات الاقتصادية وتركز إستراتيجية البنك الدولي على أربع عناصر وذلك من خلال منح قروض أو تقديم خدما ت استشارية وهي :

(أ) تحسين خدمات النقل الإقليمية والدولية .

(ب) تحسين لوجستيا ت التجارة .

(ج) تحسين السلامة على الطرق .

(د) تطوير النقل الحضري .

وقام بإصدار أول تقرير عن المؤشر العالمي لقيا س أداء الخدمات اللوجيستية Logistics performance Index (LPI) في عام 2007 يتناول قياس أداء الدول في تقديم الخدمات اللوجيستية.

1 عبد المطلب عبد الحميد ،الجات و آليات منظمة التجارة العالمية من اوروجواي ليساتل و حتى الدوحة، الدار الجامعية، الإسكندرية، عام 2005، ص125.

ثم قام بتقديم تقرير ثاني عام 2010 يحتوي على بعض التغيرات مقارنة بتقرير عام 2007 حيث اشتمل على 155 دولة مقارنة بعام 2007 التي اشتملت على حوالي 150 دولة، وتتضمن 1000 من وكلاء الشحن وشركات تقديم الخدمات اللوجيستية من 130 دولة بينما في عام 2007 تتضمن حوالي 800 من وكلاء الشحن وشركا ت تقديم الخدمات اللوجيستية من في 100 دولة وتم إدخال تعديلات على المؤشر حيث تضمن مؤشر جديد محلي يقوم بتقييم نوعي وكمي للدولة يتضمن معلوما ت تفصيلية عن البيئة اللوجيستية المحلية للدولة.

المطلب الثالث: أهمية الخدمات اللوجيستية في التجارة الدولية :

يعتمد النمو المستمر في التجارة الدولية على كفاءة هياكل دعم التجارة مثل الخدمات اللوجيستية؛ إذ تكمن أهمية هذه الأخيرة كجزء من سلسلة القيمة في القدرة على حل مشكلات النقل والتخزين والتغليف بكفاءة، بالإضافة إلى زيادة القدرة التنافسية للشركات والبلد بشكل عام، من خلال مساهمتها في التدفق الفعال للمنتجات والخدمات بالسرعة والسلامة المطلوبة إضافة إلى خفض تكلفة تداولها بين البلدان .

ويمكن توضيح مساهمة الأنشطة اللوجيستية في التجارة الدولية من خلال :[1]

- تشمل البنية التحتية اللوجيستية شبكة النقل لتسهيل الحركة المادية للبضائع، بالإضافة إلى شبكات الاتصال اللازمة لتسريع عملية تبادل المعلومات، كذلك الهيكل التنظيمي المناسب لإدارة الجمارك لغرض تسهيل عمليات التخليص الجمركي، بالإضافة إلى محطات الشحن والتخزين للمحافظة على جودة المنتجات وسلامتها.

[1] طعني عبد الله ،بن عايشة أسامة، لكحل محمد الأمين، دور الخدمات اللوجيستية في ترقية الصادرات دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة،مذكرة تخرج ضمن متطلبات شهادة الماستر، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، 2021/2020، ص18.

المطلب الرابع : أثار لوجيستيات قطاع التجارة على التنمية الاقتصادية

توجد العديد من الدراسات التي حاولت تقدير العلاقة بين لوجيستيات التجارة و النمو الاقتصادي المحقق، و ذلك من خلال الاعتماد على بيانات سلاسل مقطعية، و من هذه الدراسات:[1]

أولا: الدراسة Pinar Hayaloglu2015:

وقد تناولت الدراسة اثر لوجيستيات التجارة على النمو الاقتصادي المحقق في دول منظمة التعاون الاقتصادي و التنمية (الاوسيد) خلال الفترة 1994-2011، و ذلك من خلال التطبيق على الدول الأعضاء في الاوسيد البالغ عددها 32 دولة باستخدام بيانات مقطعية خلال الفترة 1994-2011، و قد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة طردية بين تطوير الأداء اللوجيستي للدول الأعضاء و مستوى النمو الاقتصادي المحقق بهذه الدول.

ثانيا: دراسة Demilie & Meron 2016:

وقد تناولت الدراسة أثر التحسن في مؤشر الأداء اللوجيستي على النمو الاقتصادي بالتطبيق على دول إفريقيا جنوب الصحراء البالغ عددها 19 دولة ، و باستخدام بيانات مقطعية خلال الفترة 2007-2014، و قد توصلت الدراسة إلى الأثر الايجابي للتحسن في الأداء اللوجيستي على النمو الاقتصادي.

حيت يساهم التحسن في الأداء اللوجيستي في خفض الزمن اللازم للتخليص الجمركي و منع تكدس البضائع بالموانئ، و بالتالي خفض التكاليف اللوجيستية و تحسين تنافسية الدولة و زيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق.

ثالثا: دراسة Aibin Li et Al 2015:

و تناولت الدراسة العلاقة بين اللوجيستيات و النمو الاقتصادي في مقاطعة Xuzhou الصينية خلال الفترة 2000-2009، و قد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة طردية بين التحسن في الأداء اللوجيستي و

1 جوادي إبراهيم ،حمزة قادري، بن العيد عادل، أهمية الخدمات اللوجيستية في تفعيل التجارة الدولية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية تخصص تجارة دولية، جامعة الشهيد حمة لخضر بالوادي، 2021/2020، ص 32-35 .

النمو الاقتصادي المحقق بالمقاطعة ، و هو ما يتطلب من الحكومة استخدام مجموعة من السياسات المناسبة لتعزيز التنمية المتوازنة بين الخدمات اللوجيستية و مستوى النمو الاقتصادي المحقق.

كما ترى الدراسة وجود رأيين حول العلاقة بين الخدمات اللوجيستية و النمو الاقتصادي و هما:

- تطوير الخدمات اللوجيستية تعتبر قوة دافعة لتحقيق النمو الاقتصادي.

- تحقيق النمو الاقتصادي يسهم في تطوير منظومة الخدمات اللوجيستية .

رابعا: دراسة Vittorio D'Aleo & Bruno S.Sergi 2017:

و تتناول هذه الدراسة تنافسية القطاع اللوجيستي في الدول الأوروبية معيار عنها بشبكة الاتصالات والبنية الأساسية لشبكة الموانئ و المطارات و السكك الحديدية و قد استخدم مؤشر الأداء اللوجيستي كمتغير وسيط بين المتغير المستقل و هو التنافسية و المتغير التابع و هو النمو الاقتصادي ، و ذلك بالاعتماد على بيانات سلسلة مقطعية خلال الفترة 2007-2014 لعدد 41 دولة من الاتحاد الأوروبي وخارج الاتحاد الأوروبي ، و قد قامت الدراسة باختيار فرضيتين الفرضية الأولى و هي أن التحسن في مؤشر التنافسية يؤدي إلى التحسن في مؤشر الأداء اللوجيستي، أما الفرضية الثانية فهي أن التحسن في مؤشر الأداء اللوجيستي يؤدي إلى زيادة مستوى النمو الاقتصاد المحقق، و قد توصلت الدراسة إلى وجود علاقة ايجابية بين التحسن في مؤشر الأداء اللوجيستي و مستوى النمو الاقتصادي المحقق.

خامسا: دراسة Mohammad Reza 2013:

و تناولت الدراسة دور اللوجيستيات في تحقيق النمو الاقتصادي في اندونيسيا باستخدام بيانات سلسلة زمنية خلال الفترة من 1988-2010 ، و قد تم التعبير عن مؤشر الأداء اللوجيستي بحجم الشحنات المنقولة بحرا و جوا ، و أثرها على النمو الاقتصادي المحقق، وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الايجابي لتحسين الأداء اللوجيستي على النمو الاقتصادي المحقق في اندونيسيا ، كما توصلت الدراسة أيضا أن النمو الاقتصادي المحقق يحفز تطوير الأداء اللوجيستي و أن العلاقة بينهم تبادلية ، و قد أوصت الدراسة بتطبيق مجموعة من الإجراءات منها خطة تكامل اللوجيستيات بما يسهم في تسهيل حركة البضائع الدولية و تشجيع النمو الاقتصادي.

سادسا: دراسة Zhaofang Chu 2012 :

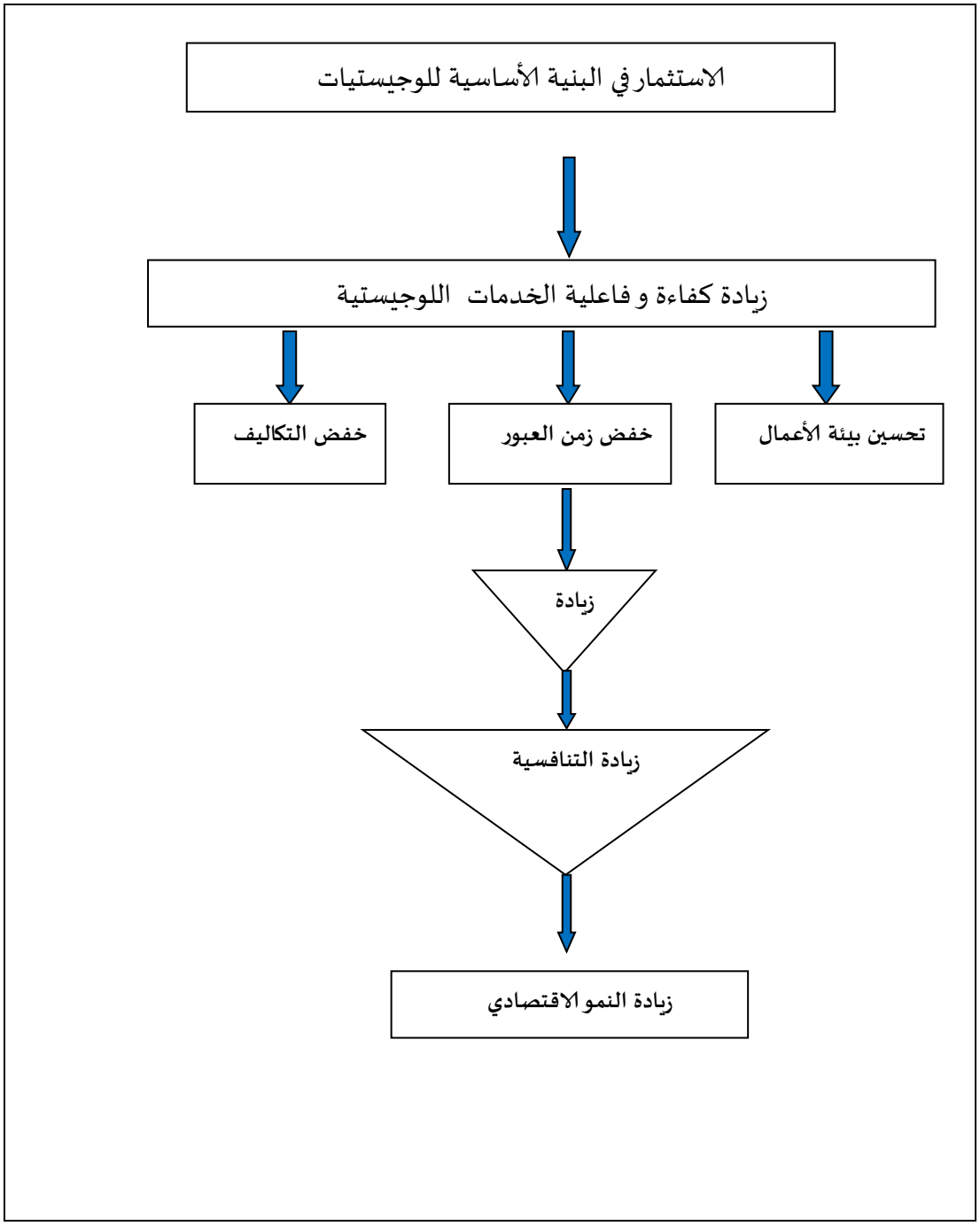
و قد تناولت الدراسة الإستثمار في القطاع اللوجيستي و أثره على النمو المحقق في الناتج المحلي الإجمالي المحقق بالصين ، و ذلك من خلال التطبيق على 30 مقاطعة صينية خلال الفترة 1998-2007، و قد

توصلت الدراسة إلى الأثر الايجابي و المعنوي للاستثمار في القطاع اللوجيستي على النمو الاقتصادي المحقق في الصين خلال الفترة محل الدراسة كما توصلت أن الأثر الايجابي يكون أقوى في حالة الاستثمار في المناطق الأقل تقدما مقارنة المناطق الأكثر تقدما .

في ضوء الدراسات السابقة يتضح أن الاستثمار في البنية التحتية اللوجيستية يؤدي إلى زيادة القدرة اللوجيستية للدولة، و بالتالي زيادة كفاءة و فاعلية الخدمات اللوجيستية المقدمة ، و من ثم زيادة القيمة المضافة و ذلك من خلال انخفاض تكاليف الخدمات اللوجيستية ، و اختصار زمن العبور و خلق الظروف المناسبة للأعمال التجارية.

و يترتب على ذلك حدوث تحسن في إنتاجية القطاع اللوجيستي ، و من ثم حدوث تحسن في تنافسية الدولة، و زيادة الفرص التجارية أمام ، و بالتالي زيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق و يمكن توضيح ذلك من خلال الشكل التالي:

الشكل 2: مخطط تفصيلي يمثل زيادة مستوى النمو الاقتصادي المحقق.



المصدر: جوادي براهيم، حمزة قادري، بن العيد عادل، أهمية الخدمات اللوجيستية في تفعيل التجارة الدولية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية تخصص تجارة دولية، جامعة حمة لخضر بالوادي، سنة 2021/2020، ص36.

خلاصة الفصل :

سوف تشهد الفترة القادمة تعاظم دور وأهمية اللوجيستيات نتيجة لتعاظم درجة المنافسة وسياسات تحرير التجارة التي تقوم على ضرورة الأخذ بمنظومة متكاملة لتحقيق وفر في تكاليف الإنتاج و النقل والتوزيع وهذا ما تحققه اللوجيستيات.

إن للخدمات اللوجيستية علاقة وطيدة مع التجارة الخارجية و ذلك من خلال عملية التصدير التي تملك أهمية في اقتصاد أي دولة حيث اعتبرها البعض قضية مجتمعية تفرض نفسها على مسارات الاقتصادية لتلك المجتمعات وهو أحد آليات الهامة لزيادة معدلات نمو الناتج المحلي الخام من خلال توسيع نطاق السوق الذي يعد من أهم عنصر للنفوذ إلى الخارج وتوسع في التصدير يساعد عموما على إزالة العراقيل التي تقف أمام التنمية الاقتصادية.

الفصل الثالث:
تقييم مؤشر اداء الخدمات اللوجيستية في الجزائر

تمهيد:

إن حرية التجارة الخارجية لم تكن خيارا بالنسبة للجزائر وإنما فرضها التحول نحو اقتصاد السوق وبما أن سياسة الحماية المطبقة ضمن المسار الاشتراكي لم تثبت نجاعتها في النهوض بهذا القطاع، حيث بقي الاقتصاد يشهد تبعية مطلقة في ميدان الواردات من مواد أولية ومستلزمات الإنتاج إضافة إلى الاعتماد على النفط كأداة للتصدير .وأمام هذه الأحداث المتسارعة التي يشهدها العالم تطمح الجزائر في أن تندرج ضمن هذه التحولات الجديدة خاصة بعد تخلي السلطات عن احتكارها لنشاط التجارة الخارجية ، فمع القوانين الجديدة للإصلاحات الاقتصادية أصبحت المبادلات التجارية الخارجية في الجزائر ذات بعد جديد و توجهات حديثة.

لهذا قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث :

المبحث الأول : عموميات عن الاقتصاد الجزائري.

المبحث الثاني: إصلاح التجارة الخارجية و انعكاساتها على الاقتصاد الوطني في الجزائر.

المبحث الثالث : تقييم ترتيب الجزائر في تقرير أداء الخدمات اللوجيستية.

المبحث الأول : عموميات عن الاقتصاد الجزائري

تعتبر الجزائر من الدول التي تزخر بثروات كبيرة و ذلك نظرا لكبر مساحتها و موقعها الاستراتيجي، لكنها لا تزال تعاني من مشاكل اقتصادية ،حيث لا تزال تعتمد على المحروقات في ميزانها التجاري، لهذا تعتبر من الدول النامية.

و قد قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى نظرة عامة عن الاقتصاد الوطني الجزائري ثم إلى الناتج المحلي الإجمالي في المطلب الثاني ثم إلى قطاعات الاقتصاد الجزائري في المطلب الثالث .

المطلب الأول : نظرة عامة عن الاقتصاد الوطني الجزائري

تعتمد بنية الاقتصاد الجزائري على صادرات المواد الهيدروكربونية، حيث تحتل الجزائر المرتبة 11 على مستوى العالم من حيث احتياطيات الغاز الطبيعي التي قُدِّرت في عام 2021م بحوالي 159 تريليون قدم مكعب، كما تملك احتياطيات مؤكّدة من البترول التقليدي بحوالي 12.2 مليار برميل.

وكان للعام الأوّل من وباء كورونا تأثير بالغ على الاقتصاد الجزائري. فبالإضافة إلى الخسائر الصحية، نتج عن الوباء تطوّرات سلبية أخرى، منها انخفاض أسعار النفط، وإغراق الاقتصاد الجزائري في الركود؛ حيث انكمش الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بنسبة 5.1% في عام 2020م، وتراجع معدّل النموّ بنسبة 6.1% مقارنة بعام 2019م حسب بيانات البنك الدولي[1].

1 https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria/

ووفقًا لبنك التنمية الأفريقي ، أدّت التدابير التي اتخذتها الحكومة الجزائرية من أجل احتواء كوفيد-19 إلى عواقب وخيمة على قطاعيّ الخدمات والبناء، خاصةً من جهة إلغاء العديد من الوظائف. كما أدى الانخفاض في عائدات صادرات النفط والغاز إلى زيادة اتساع هوّة العجز العام والخارجي.

ومن الآثار التي خلّفتها التدابير الحكومية، أشار تقرير الآفاق الاقتصادية لبنك التنمية الأفريقي إلى تضاعف عجز الموازنة العامة أكثر من الضعف في عام 2020م ليبلغ 13.6% من الناتج المحلي الإجمالي مقارنةً بـ 5.6% في 2019م تحت ضغط مشترك من انخفاض عائدات الهيدروكربونات التي تشكّل حصّة كبيرة من الإيرادات العامة، وارتفاع الإنفاق العام للتخفيف من الآثار الاقتصادية الصحية."

وتابع التقرير كذلك اتّسع عجز الحساب الجاري إلى 148% من الناتج المحلي الإجمالي في 2020م مقارنةً بـ 10% في 2019م بسبب اعتماد البلاد الشديد على صادرات الهيدروكربونات والواردات المرتفعة هيكليًا. ونتيجةً لذلك، انخفض مستوى احتياطيات النقد الأجنبي بشكل تدريجي، بحيث يكفي لتغطية 12 شهرًا فقط من الواردات في نهاية عام 2020م، مقارنةً بـ 13.6 شهرًا في نهاية عام 2019م .

ولتزويد البنوك بسيولة إضافية لتمويل الاقتصاد، خفض بنك الجزائر بشكل حاد نسبة الاحتياطي إلى 3% في سبتمبر 2020م من 12% في فبراير 2019م[1].

وعلى الرغم من أن الآفاق المستقبلية لا تزال محفوفة بقدر كبير من عدم اليقين، حسب صندوق النقد الدولي ، إلا أن الاقتصاد الجزائري قد بدأ بالتعافي تدريجيًا من الآثار الأولية لوباء كوفيد-19، سواء كان من جهة صدمة أسعار النفط في عام 2020م وتفاقم الاختلالات الاقتصادية طويلة الأمد، أو من حيث ارتفاع الدَّيْن الحكومي وهبوط الاحتياطيات الدولية؛ فقد خفّت حدة الأزمة الصحية، كما رُفِعَت معظم إجراءات

[1] https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria

احتواء الجائحة. ومع انتعاش إنتاج الهيدروكربونات وأسعارها، استأنف النموّ الاقتصادي للجزائر مساره من جديد.

المطلب الثاني :الناتج المحلي الإجمالي

أدّت جائحة كورونا إلى كساد الاقتصاد الجزائري في عام 2020م، حيث تراجع نموّ الناتج المحلي الإجمالي في الجزائر بنسبة 6.1% في عام 2020م مقارنةً بالعام السابق له، وفقًا لبيانات البنك الدولي .وبلغ متوسّط معدّل نموّ الناتج المحلي الإجمالي في الجزائر 1.81% بين 2010 و2020م، حيث بلغ أعلى مستوى له على الإطلاق خلال تلك الفترة عند 3.8% في عام 2014م، وأدنى مستوى له في عام 2020م حيث حقّق الاقتصاد الجزائري انكماشًا حقيقيًا كبيرًا نموًا **سالبًا** (بنحو 5.1%)، بعد تباطؤٍ استمر لخمس سنوات متتالية[1].

ففضلًا عن التداعيات الناجمة عن وباء كوفيد-19 التي انعكست على الأنشطة في القطاع غير النفطي نتيجة حالات الإغلاق للأنشطة الاقتصادية، شهد الاقتصاد الجزائري انخفاضًا في مستويات الناتج في القطاع النفطي في ظلّ تراجع مستويات الطلب على النفط والتزام الجزائر باتفاق "أوبك+" لخفض كميات الإنتاج، وهو ما أسفر عن تراجع في مستويات الإنتاج من النفط الخام بنسبة 12% في عام 2020م، حيث تراجع الإنتاج من 1.022 مليون برميل يوميًا في عام 2019م إلى 897 ألف برميل يوميًا في عام 2020م.

وكان للصدمة المزدوجة التي أحدثتها التدخّلات الصارمة غير الدوائية لاحتواء جائحة كوفيد-19 خلال عام 2020م والانخفاض الحاد في عائدات المنتجات الهيدروكربونية، أثرهما في زيادة الصعوبات الاقتصادية التي تعاني منها الجزائر. وقد تأثّرت بشكل كبير القطاعات كثيفة العمالة مثل الخدمات والبناء – والتي

1 https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria/

تتركّز إلى حد كبير في الاقتصاد غير الرسمي – مما أدى إلى فقدان العديد من الوظائف مؤقتًا أو بشكل دائم. وفي الوقت نفسه، تسبّب الانخفاض المؤقّت في أسعار النفط، إلى جانب تراجع حجم الصادرات، في هبوطٍ حادٍ في عائدات صادرات الهيدروكربونات. وفي حين أظهر الاقتصاد الجزائري بوادر تعافيه خلال النصف الثاني من عام 2020م، إلا أن الشركات والعمّال تضرّروا بشدة جراء الركود الاقتصادي. و وفقًا للبنك الدولي" أدى الانخفاض المؤقّت في أسعار النفط العالمية إلى زيادة تدهور رصيد المالية العامة والسيولة المصرفية وأرصدة المعاملات الخارجية، على الرغم من الانخفاض في قيمة الدينار الجزائري[1].

المطلب الثالث: قطاعات الاقتصاد الجزائري

تعتمد الجزائر لإنعاش إقتصادها على قطاعات حيوية و أهمها الصناعة و الزراعة و تربية الحيوانات والتجارة الخارجية

أولا :الصناعة

هيمن قطاع النفط والغاز الطبيعي، تاريخيًا، على الصناعة الجزائرية. فمن ناحية، يُعد قطاع النفط والغاز أكبر قطاع صناعي في البلاد. ومن ناحية ثانية، كانت الإيرادات الناجمة عن تصدير النفط والغاز والمنتجات ذات الصلة المصدر الرئيسي للرأسمال الاستثماري للصناعات الأخرى، بالإضافة إلى قروض هائلة من السوق الرأسمالية الدولية التي تمثّل رهنًا على هذه الاحتياطات.

وعادةً يتم نقل النفط والغاز الطبيعيَّيْن من أهم مواقع الإنتاج في الصحراء الكُبرى إلى ساحل البحر المتوسط. وتُعتبر المناطق الصناعية المحيطة بالمدن الكبرى، مثل الجزائر ووهران و عنابة، موطن مصانع

1 https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria/

التكرير والمجمّعات البترو كيميائية الضخمة ومصانع إسالة الغاز الطبيعي الذي يتم نقله عبر الناقلات إلى الأسواق الأجنبية.

وكهيئة رئيسية مسؤولة عن قطاع النفط والغاز، غالبًا ما تُعتبر شركة النفط الوطنية "سوناطراك" (الشركة الوطنية للبحث والإنتاج والنقل والتحويل وتسويق المحروقات) دولة داخل الدولة. فبعد تأسيس الشركة عام 1963م، نمت في الحجم والأهمية مع تأميم المصالح الأجنبية في قطاع النفط خلال عقد واحد .

وكانت الجزائر قد صُنِّفت من قِبل وكالة الطاقة الدولية، كواحدة من بين أكبر ثلاثة احتياطيات في العالم من الغاز الصخري في عام 2018م، وفقًا لـ موقع عربي21.

كما حظِيَ مجمّع سوناطراك بمكانة عبر العالم بمساهمات، وشراكات، وفروع دولية عددها 41 فرعًا في عام 2019م، التي من شأنها تعزيز وجوده وتقوية وضعه المالي.

ويعمل المجمّع عبر سلسلة القيمة الهيدروكربونية بأكملها ، والتي تتضمّن 5 أنشطة: الاستكشاف والإنتاج، النقل عبر خطوط الأنابيب، التسييل والفصل، التكرير والبترو كيماويات، والتسويق. وقُدِّر رقم الأعمال الموحّد للمجمّع للسنة المالية 2019م بنحو 5,538,000 مليون دينار جزائري (46 مليار دولار أمريكي). إلّا أن شركات النفط تكبّدت خسائر كبيرة في العام 2020م تُقدَّر بنحو 40% من مداخيلها، وبالتالي قامت بتخفيض استثماراتها بنسبة 32%، ولم يكن مجمّع سوناطراك في منأى عن هذه التأثيرات .

فقد حدث تراجع حاد في إنتاج الطاقة من مصادرها الأحفورية من نفط وغاز في عام 2020م، في مقابل تنامي الطلب الداخلي على الغاز والمنتجات البترولية بنسبة تُقدَّر بنحو 7% سنويًّا، وهو ما قلّص فرص تصدير هذه المصادر الطاقوية في الأسواق الدولية.

وعلى هذا الأساس، أقرَّت الجزائر برنامجًا للانتقال الطاقوي، يرمي إلى تعزيز استخدام الطاقات المتجدّدة وتجنُّب العجز الطاقوي؛ إذ وفقًا لسيناريو "عدم التدخّل" الحالي (Laissez-faire scenario) من حيث الإنتاج والاستهلاك، فإن البلاد قد تتحوّل إلى بلد غير قادر على التصدير بحلول عام 2030م، ثم إلى بلد مستورد للطاقة بحلول عام 2040م[1].

ففي سبعينيّات القرن الماضي، استثمرت الحكومة مليارات من أموال البترول (بالإضافة إلى أموال قروض من الأسواق الدولية) في إنشاء الصناعات الثقيلة – خاصة صناعة الفولاذ – المزوّدة بخام الحديد الجزائري. وإلى جانب صناعات أساسية أخرى (مثل معامل الإسمنت)، كان الهدف من مصانع الفولاذ أن تكون قاعدة تنمية صناعية مُكثّفة توفّر مدخولًا للصناعات الخفيفة التي تنتج السلع الاستهلاكية. ولم تحقّق مقاربة "تصنيع المصانع" النتائج المخطّط لها، ويعود ذلك بشكل جزئي إلى العوامل السياسية المتأصّلة في الاقتصاد الريعي. وبقي عدد كبير من المصانع غير فعّال، وبدت كمولّد وظائف لأتباع النظام من عُمّال ومدراء ومراكز بيروقراطية للوزارات التابعة لها.

ومع تضاؤل الموارد وارتفاع الدَّيْن الأجنبي، بدا أن عملية إعادة هيكلة قطاع الصناعة وخصخصة جزء منه مسألة ملحّة، حيث سبق وتمّ تقسيم عدد كبير من شركات الدولة في ثمانينيّات القرن الماضي. وبعد مرور عقد من الزمن، انتقل التركيز على سياسة استقطاب الاستثمار الأجنبي في قطاعات الصناعة الجزائرية. ولم تُتّبع هذه السياسة بكامل مداها، حيث أن بعض الأنشطة كانت لا تزال تُعتبر ذات أهمية إستراتيجية للدولة. والأهم من ذلك، لم يشجّع العجز الهيكلي وعدم الكفاءة، اللذين عانى منهما – حينئذٍ – عدد كبير من الشركات في قطاع الدولة، الشركات الأجنبية على الاستثمار في البلاد، كما فعلت الحرب الأهلية.

[1] https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria

وبعد عام 1999م بدأت تتغيّر هذه الصورة مع بدء الاستقرار الظاهر للأوضاع السياسية والأمنية وبداية حقبة جديدة من ارتفاع إيرادات النفط والغاز. ونتيجة لذلك، أصبح مجمّع الفولاذ الرمزي في الحجّار ملكًا لمجموعة "ArcelorMittal" الهندية. كما أدّت الفرص المتزايدة للاستثمار الأجنبي في شركة "رينو" الفرنسية إلى إنتاج السيارات في الجزائر. وتقدّمت المفاوضات والترتيبات الأخرى ببطء، إلا أن واقع تصنيع ثلثيّ السيارات الجزائرية في فرنسا شكّل دافعًا كافيًا لمواصلة العمل[1].

إن الصناعات الجزائرية الخفيفة متنوّعة، وطالما شملت شركات خاصة كبرى. وفيما يتعلق بالصناعة الثقيلة، تتواجد غالبية المصانع بالقرب من المراكز الحضرية الرئيسية في الشمال، مع أن إلغاء المركزية في الثمانينيّات أدى إلى إنشاء المزيد من الصناعات الخفيفة في منطقة الهضاب العليا المكتظّة بالسكان وبعض مدن الواحات. ويشمل قطاع الصناعات الخفيفة تصنيع الأغذية والأجهزة المنزلية وبعض السلع الكمالية. ولكن في حالات كثيرة، يفضّل المستهلكون السلع المستوردة التي تمنحهم مكانة اجتماعية أعلى.

وكان قد بلغ إجمالي عدد الشركات الصغيرة والمتوسّطة ذات الطابع الصناعي في الجزائر 97,803 كيانًا صناعيًا حتى منتصف عام 2018م، منها ما نسبته 99.92% يملكها القطاع الخاص. وانخفضت نسبة العاملين في قطاع الصناعة من 30.91% من إجمالي عدد المشتغلين عام 2018م، إلى 30.42% في عام 2019م، وفقًا لبيانات البنك الدولي.

ثانيا: الزراعة والثروة الحيوانية

أ-الزراعة: يُعد القطاع الزراعي الجزائري عصب التنمية الاقتصادية الوطنية من خلال زيادة الإنتاج المحلي الخام والرفع من نصيب الفرد منه، بالإضافة إلى توفير مناصب الشغل وتحسين مستوى المعيشة في

[1] https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria

الأرياف. وهذا جراء تمتّعه بإمكانيات طبيعية، بشرية ومادية ضخمة، وُضِعت في إطار البرامج التنموية المتتالية.

وقد أظهرت دراسات زيادة في مختلف المنتجات الزراعية وتنوّعها، كذلك الدور الذي تلعبه الزراعة في الاقتصاد الوطني والذي يُعد محدودًا مقارنةً بإمكانيات القطاع والنتائج المعول عليها في البرامج التنموية المخطّطة.

ومع مطلع الألفية الثالثة، احتلّت منتجات الحبوب مكانًا استراتيجيًا في النظام الغذائي وفي الاقتصاد الوطني الجزائري. وحتى عام 2017م احتلّت مساحة الحبوب معدّل سنوي يبلغ 40% من المساحة الزراعية المفيدة.

وفي عام 2020م، ظهر القطاع الزراعي ، على نقيض غالبية القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تأثّرت بشدة من تداعيات الأزمة الصحية (كوفيد-19) التي ميّزت عام 2020م، كاشفاً عن قدراته الكبيرة على الصمود أمام الأزمة وتداعياتها. بل والأكثر من ذلك، أنّه حقّق قفزة كبيرة في الإنتاج وسجّل فائضًا للتصدير، حيث شهدت صادرات الجزائر من المنتجات الزراعية قفزة نوعية خلال عام 2020م وذلك من خلال تصدير أكثر من 100 ألف طن مقارنةً بـ 70 ألف طن في عام 2019م. ووفقًا لما نقلته سكاي نيوز عربية عن مصادر رسمية، فإنّ الجزائر استطاعت تصدير 50 ألف طن من المنتجات الزراعية خلال الربع الأوّل من عام 2021م[1].

[1] https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria

وحسب تقديرات أوردتها وكالة الأنباء الجزائرية عن مصالح مختصة، تجاوزت قيمة الإنتاج الزراعي في الناتج المحلي الإجمالي للبلاد 25 مليار دولار في عزّ الأزمة الصحية التي ميّزت عام 2020م، مقابل 23 مليار دولار في عام 2019م.

وبفضل مواردها البشرية والطبيعية والمادية (المكنّنة)، فرضت الزراعة نفسها كقطاع استراتيجي قادر على ضمان الأمن الغذائي للبلاد حتى في أصعب الظروف.

واتّسم عام 2020م أيضًا بتعزيز الاستخدام العقلاني للموارد الطبيعية والمياه، ومكافحة التبذير من خلال التسيير المحكم لفائض الإنتاج لا سيّما من خلال عزم القطاع على تطوير السلسلة اللوجستية (التخزين والتبريد والنقل وغيرها).

وتحقيقًا لهذه الغاية، أعلن القطاع عن خارطة طريق لتنظيم الإنتاج حسب خصوصيات كل منطقة مع إنشاء وحدات للصناعات الغذائية التحويلية.

كما تميّز عام 2020م بغرس أكثر من 11.5 مليون شجرة في إطار تنفيذ البرنامج الوطني للتشجير .

وبلغ متوسّط معدّل المساحة المزروعة بالحبوب خلال العقد الثاني من الألفية حوالي 3.4 مليون هكتار، مع زيادة بنسبة 6% عن متوسّطها خلال العقد الأوّل من الألفية. ويشغل القمح الصلب والشعير معظم هذه المساحة، بحوالي 74% من إجمالي مساحة الحبوب.

ويُقدَّر معدّل إنتاج الحبوب خلال العقد الثاني من الألفية بنحو 51.5 مليون قنطار، بزيادة تُقدَّر بـ 57.8% مقارنةً بالعقد الأوّل حيث قُدِّر معدّل الإنتاج بـ 32.6 مليون قنطار.

ويُشكّل كل من القمح الصلب والشعير نحو 80% من الإنتاج الكلي للحبوب، بنسبة 51%، و29% لكل منهما على التوالي.

وقد بلغت مساهمة القطاع الزراعي في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة تفوق 12.4%، وبقيمة إنتاج عادلت 25 مليار دولار في عام 2020م، مقابل 23 مليار دولار في عام 2019م، بمساهمة الزراعة في تشغيل أكثر من مليونيّ ونصف من اليد العاملة[1].

وحسب مصادر زراعية رسمية، قامت الجزائر بتصدير 50 ألف طن من المنتجات الزراعية خلال الربع الأوّل من عام 2021م. ولتشجيع الاستثمار الزراعي ، أعلنت الحكومة الجزائرية عن توجّهها لدعم الاستثمارات في المجال الفلاحي بدعم يصل إلى 90% من قيمة المشروع الاستثماري، كما تعتزم الحكومة مواصلة تحسين الإنتاج الزراعي وزيادة الإنتاجية، وترشيد استخدام الأراضي الزراعية في المناطق الجبلية والحفاظ على الثروة الغابية وفقًا لما أورده موقع سبوتنيك عربي.

وقد حقّقت الجزائر المرتبة الأولى إفريقيًا في مجال الأمن الغذائي حسب تصنيف برنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة، وقد وضعها هذا الإنجاز في "الخانة الزرقاء" في المستوى نفسه مع أقوى دول العالم. وصنّف التقرير الجزائر ضمن البلدان المستقرّة غذائيًا، واضعًا البلاد ضمن فئة البلدان التي تقلّ فيها نسبة الأشخاص الذي يعانون من سوء التغذية عن 2.5% من العدد الإجمالي للسكان، وذلك خلال الفترة الممتدّة بين 2018-2020م.

ويرى خُبراء في الاقتصاد والزراعة أن هناك عدة اعتبارات وراء هذا التصنيف الإيجابي للجزائر في خطوة سد الفجوة الغذائية، بالنظر إلى الإمكانيات الاقتصادية الكبيرة للبلاد، إضافةً إلى التحوّل نحو الاهتمام بالزراعة والصناعات الغذائية في إطار الخروج من هيمنة المحروقات على الصادرات .

[1] https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria

ب -الثروة الحيوانية: تُمارَس في الجزائر 5 أنواع رئيسية لتربية المواشي وهي: الأبقار والأغنام والماعز والإبل والخيول، وقد وقُدِّرت الثروة الحيوانية ، بين عاميّ 2019 و2020م، بحوالي 28 مليون رأس غنم، ومليون رأس من الأبقار، و400 ألف رأس إبل. وقد ارتفع عدد الأغنام بأكثر من مليون رأس في عام 2020م بسبب نقص المبيعات المُسجّل خلال الحجر، الذي فرضته الأزمة الصحية لفيروس كوفيد-19، حسب وزارة الفلاحة والتنمية الريفية[1].

وقُدِّرَت نسبة العاملين في قطاع الزراعة والثروة الحيوانية في الجزائر بنحو 9.6% من إجمالي عدد المشتغلين، وبنحو 10.16%، و9.88% في عامي 2017م و2018م على التوالي وفقًا لبيانات البنك الدولي . وشكّلت القيمة المُضافة في قطاع الزراعة نسبة 11.84%، و12.38%، و14.23% من الناتج المحلي الإجمالي في الأعوام 2018م، و2019م، 2020م على التوالي.

ثالثا :التجارة الخارجية:

بلغت القيمة الإجمالية للصادرات الجزائرية 23.7 مليار دولار خلال الفترة من يناير إلى أغسطس 2021م، مُرتفعةً بمعدّل 57% مقارنةً بالفترة ذاتها في عام 2020م (15.1 مليار دولار)، حيث انخفض العجز التجاري بنسبة 87.9% إلى 926 مليون دولار في الأشهر الثمانية الأولى من العام 2021م، في ضوء ارتفاع إيرادات النفط والغاز وتراجُع الواردات بشدة خلال الفترة المذكورة .

ولا تزال الجزائر، العضو في منظمة أوبك، تعتمد كثيرًا على إيرادات النفط والغاز التي تمثّل ما يبلغ 90% من صادراتها الإجمالية و60% من ميزانية الدولة.

[1] https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria

وقد بلغت الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات خلال الأشهر الثمانية الأولى من عام 2021م، 2.9 مليار دولار بزيادة بلغت 118%، مقارنةً بالفترة ذاتها من عام 2020م. وتُقدَّر الصادرات خارج قطاع المحروقات بنحو 12.2% من القيمة الإجمالية للصادرات الجزائرية.

وتتفاوت معدلات الزيادة في الصادرات وفقًا لطبيعة المنتجات التي تم تصديرها خلال تلك الفترة، مقارنةً بمثيلتها في عام 2020م. ومن أبرز هذه المنتجات:[1]

- **الأسمدة المعدنية والكيميائية الأزوتية:** 886 مليون دولار مقابل 524 مليون دولار، أي بزيادة تُقدَّر بنسبة 69.1% .
- **الحديد والصلب:** 595.78 مليون دولار مقابل 28.76 مليون دولار، أي بزيادة تُقدَّر بنسبة1971.6%.
- **مواد كيميائية غير عضوية:** 501.8 مليون دولار مقابل 150.1 مليون دولار، أي بزيادة تُقدَّر بنسبة 234%.
- **سكر، محضرات سكرية، وعسل النحل**: 288 مليون دولار مقابل 173 مليون دولار، أي بزيادة تُقدَّر بنسبة 66.5% .

المبحث الثاني :إصلاح التجارة الخارجية وانعكاساتها على الاقتصاد الوطني في الجزائر.

تعرض قطاع التجارة الخارجية في الجزائر إلى عدّة إصلاحات وتغييرات، منذ خروج الاستعمار الفرنسي إلى غاية وقتنا الحالي، ولذلك تغير نمطها في مراحل مختلفة، لكن كلها كانت تسعى إلى تحرير التجارة الدولية ومنع احتكار الدولة لها، بهدف تحسين وضعية الاقتصاد الوطني على اعتبار أن التجارة هي

[1] https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria

العصب المحرك للاقتصاد والبديل للاقتصاد الريعي، ومن هذا المنطلق سنقوم بالتطرق إلى الإصلاحات التي مر بها قطاع التجارة الخارجية ثم إلى انعكاساتها على الاقتصاد الوطني.

و قد قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب حيث تطرقنا في المطلب الأول إلى الإصلاحات التي مرت بها التجارة الخارجية في الجزائر ثم إلى انعكاسات إصلاح التجارة الخارجية على الاقتصاد الوطني في المطلب الثاني ثم إلى انعكاسات تحرير التجارة الخارجية في المطلب الثالث .

المطلب الأول: الإصلاحات التي مرت بها التجارة الخارجية في الجزائر

إن وضعية التجارة الخارجية في ظل مرحلة التخطيط المركزي وقبل بداية إصلاحها، كانت تتميز بالركود حيث كان الاقتصاد الجزائري آنذاك غير متوازن نظرا لسياسة الاستعمار التي تركها، وتداركا لهذه النقائص عمدت الدولة بوضع قطاع التجارة الخارجية تحت رقابتها، وهو ما تم اعتباره بمثابة إجراء تمهيدي أول لاحتكار الدولة لهذا القطاع[1]، ولتأمينها اعتمدت على ثلاثة آليات رئيسة تمثلت في وضع نظام الحصص والتعريفات الجمركية، والرقابة على الصرف [2].

ومع بداية السبعينيات قامت الدولة باحتكار قطاع التجارة الخارجية بصفة كلية، وقامت بإصدار مجموعة من القوانين تؤكد توجه الدولة لاحتكار التجارة الخارجية، كان أولها الأمر 01/73 الصادر بتاريخ 1973/02/20، وكان الهدف من الاحتكار وحماية المنتوج الوطني من المنافسة الأجنبية وتنمية قطاع التجارة والاقتصاد الوطني بصفة عامة ، والتحكم في التدفقات التجارية وإدماجها في إطار التخطيط المركزي، وبذلك كانت أكثر من 80 %من الواردات تحت رقابة الدولة [3].

1 درار عياش ، تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة 2000-2001، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و التجارة، المجلد 02، العدد 27، 2013،ص39.

2 عجة الجيلالي، التجربة الجزائرية في تنظيم التجارة الخارجية من احتكار الدولة إلى احتكار الخواص، دار الخلدونية ، الجزائر ، الطبعة الأولى، 2007، ص20.

3 بلال بوجمعة - ملوك عثمان ، تطور حجم التجارة الخارجية بالجزائر خلال الفترة 2001-2016، مجلة الحوار الفكري، المجلد 11، العدد12، سنة 2016،ص154.

لكن هذه المرحلة شكلت عائقا كبيرا أمام نشاط القطاع الخاص لعدة أسباب، مما أدى إلى التفكير في تبني استراتيجيات أخرى، وإصلاح قطاع التجارة الخارجية عن طريق تحريرها، وكان ذلك مع بداية التسعينيات، لتدخل قطاع التجارة الخارجية في جملة من الإصلاحات محاولة في تحريرها.

أولا: **التحرير الأولي لقطاع التجارة الخارجية**

بدأت بوادر تحرير قطاع التجارة الخارجية بموجب إصدار المرسوم رقم37/91الصادر بتاريخ 13 فيفري1991 المتعلق بإلغاء احتكار الدولة للتجارة الخارجية، والذي منح عملية الاستيراد للتجار الجملة والوكلاء المعتمدين من مجلس النقد والقرض، وبموجبه أصبح بإمكان كل مؤسسة عمومية أو خاصة، وكل شخص طبيعي أو معنوي، منتجين أو تجار الجملة التدخل في التجارة الخارجية لاستيراد وتصدير كل البضائع، ومكن وكلاء وبائعي الجملة من الحصول على هياكل التخزين، وتم إسناد مهمة الرقابة إلى البنك المركزي [1].

وتم كذلك إصدار قانون النقد والقرض في14 ابريل الذي احدث تعديلات في مجال الاحتكار من ضمنها إزالة القيود عن رؤوس الأموال وحرية حركتها من والى الجزائر.

لكن هذه المرحلة عرفت أثار سلبية على الاقتصاد الوطني بسبب تطبيق بطريقة عشوائية، وتم التأثير على رصيد الدولة من العملة الصعبة وزاد من عبئ المديونية وأدى إلى ظهور خلافات بين البنك المركزي والحكومة حول معايير التمويل [2].

ثانيا: مرحلة التحرير الكامل للتجارة الخارجية

أدت أزمة المديونية إلى حتمية الدخول في مفاوضات مع صندوق النقد الدولي، الذي فرض عليها برامج

1 تركية صغير، سياسة التجارة الدولية في الجزائر و انعكاساتها على الأداء الاقتصادي خلال الفترة 1990-2014 ، مذكرة ماستر، جامعة حمة لخضر،الوادي، سنة 2015/2014، ص56.

2 تركية صغير، المرجع السابق ، ص57.

إصلاح اقتصادية، تضمنت إجراءات واسعة للتحرير التجارة الخارجية للجزائر، ومن ثم فتح حدودها في وجه السلع والخدمات الأجنبية ودخول رؤوس الأموال الأجنبية، وتم ذلك من خلال التعليمة 20/94المؤرخة في 1994/04/12والمتعلقة بتمويل الواردات التي أصدرها بنك الجزائر، وتم إعادة الاعتبار للبنك المركزي في أداء مهمته كممول رئيسي للتجارة الخارجية وتجسيد مبدأ حرية الحصول على العملة الأجنبية من قبل كل متعامل اقتصادي، كما تم إلغاء قائمة المنتجات المحظورة وبعض السلع الموقوفة مؤقتا لغاية 1994.[1]

وتم إلغاء القيود على الصادرات مما جعل نظام التجارة الخارجية خاليا من القيود الكمية، ولزيادة الانفتاح وتدعيم التكامل الإقليمي تم تخفيض الحماية الجمركية وكذلك الحدود العليا للتعريفة الجمركية على الواردات، فانخفضت سنة1996من 60 % إلى 45 . % في جانفي 1997.[2]

و تم إصدار الأمر رقم 02/01 المؤرخ في 20 أوت 2001 المتعلق بإنشاء تعريفة جمركية تشمل التعريفة العامة المطبقة على البضائع التي يكون منشؤها البلدان التي تمنح الجزائر معاملة الدولة الأكثر تفضيلا، تحدد نسبها كما يلي[3] :

- ✓ الإعفاء الخاص بالحبوب وبعض المنتوجات الصيدلانية.
- ✓ معدل منخفض 5 % يخص المواد الأولية وبعض السلع الاستهلاكية أو سلع التجهيز.
- ✓ معدل أقصى30 % يخص كل المنتجات نصف المصنعة ومختلف السلع الوسيطية.
- ✓ معدل أقصى 30 %يخص كل المنتجات الاستهلاكية النهائية.

1 مسعود قريز، التجارة الخارجية بين التقييد و التحرير، حالة الجزائر، مذكرة ماجيستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، سنة 2001-2002، ص178.

2 تركية صغير، المرجع السابق ، ص 58.

3 دارعياش و اخرون، المرجع السابق، ص52.

ونظرا للانتقادات التي وجهت إلى هذه التعريفة من قبل المتعاملين الاقتصاديين، والتي وصفوها بأنها تعريفة لمعاقبة الإنتاج الوطني بدلا من حمايته، بسبب المعدل المطبق على السلع الوسيطية، عدل الأمر بموجب المرسوم 02/02 الصادر بتاريخ 25 فيفري2002، وتم تخفيض الحقوق الجمركية ومست264وضعية، كما تم تخفيض المعدل من 15 %إلى نسبة 5 % بالنسبة للمنتجات نصف المصنعة المستعملة كوسيط في الفروع الصناعية[1] .

ثالثا: سياسة التجارة الدولية في ظل المخططات التنموية 2001 - 2014 :

سنتعرض فيما يلي البرامج الثلاثة من خلال التطرق لأهدافها ومضمونها وآثارها على بعض المؤشرات الاقتصاد الكلي .

1- برنامج دعم الإنتعاش الاقتصادي (2001 -2004):

يعتبر مخطط دعم الإنتعاش الاقتصادي الذي أقر في أفريل 2001 عبارة عن مخصصات مالية موزعة على طول 2004-2001 بنسب متفاوتة و تبلغ قيمته الإجمالية حوالي 525 مليار دينار جزائري أي ما يقارب سجل قبل إضراره سنة 2000 ،والمقدرة بـ 9. 11مليار دولار، وقد جاء هذا المخطط في إطار السياسة المالية قصد تنشيط الاقتصاد الوطني .

أهداف دعم الانتعاش الاقتصادي :يهدف إلى تحقيق ثلاثة أهداف رئيسية وهي

- الحد من الفقر وتحسين مستوى المعيشة.

- خلق مناصب عمل والحد من البطالة.

- دعم التوازن الجهوي و إعادة تنشيط الفضاءات الريفية.

مضمون دعم الانتعاش الاقتصادي : يتمحور طول الفترة 2000- 2004 با لأساس حول تدعيم الأنشطة الخاصة با لإنتاج الفلاحي والصيد البحري، البناء والأشغال العمومية دعم الإصلاحات في

1 المرجع نفسه، ص53.

مختلف القطاعات وكذلك ما يخص التنمية المحلية و البشرية، وبلغ عدد المشاريع المدرجة في إطار مخطط دعم الانتعاش حوالي 15974 مشروعا وزعت على النحو التالي:[1]

الجدول رقم04: التوزيع القطاعي لمشاريع مخطط دعم الإنتعاش الاقتصادي 2001- 2004

القطاعات	عدد المشاريع المدرجة
الري الفلاحي و الصيد البحري	6312
السكن،العمران و الأشغال العمومية	4316
تربية،تكوين مهني و تعليم عالي و بحث علمي	1369
هياكل قاعدية وثقافية	1269
أشغال المنفعة العامة و الهياكل الإدارية	982
اتصالات و صناعة	623
صحة،بيئة و نقل	653
حماية اجتماعية	223
طاقة و دراسات مدنية	200

المصدر :نبيل بوفليج، اثار التنمية الاقتصادية على الموازنات العمومية الدول النامية، مجلة شمال إفريقيا جامعة بن بوعلي شلف،2005،ص106.

من خلال الجدول يتجلى انه من ناحية القيمة يمثل قطاع الأشغال الكبرى و الهياكل القاعدية النصيب الأكبر أي ما نسبة 40.1% أما على مدار الفترة جاءت سنة 2001 كصاحبة اكبر المخصصات، وقد جاء هذا التركيز في السنتين الأوليتين رغبة من الدول في تسريع وتيرة الإنفاق خلال أقصر مدة ومن ثم استغلال الانفراج المالي لتحقيق أكبر منفعة للاقتصاد المحلي سواء من ناحية معدلات النمو الاقتصادي، إنشاء مناصب العمل و تطوير البنى التحتية[2].

[1] زهير عماري، تحليل اقتصادي قياسي لأهم العوامل المؤثرة على قيمة الناتج المحلي الفلاحي الجزائر خلال الفترة 1980-2009 ،أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013-2014 ،ص ص: 65 ،66.

[2] طاوش قندوسي، تأثير النفقات العمو مية على النمو الاقتصادي، دراسة حالة الجزائر 1970 -2013 ،أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في علوم التسيير، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2013 -2014 ،ص 64

2- مرحلة سياسة دعم النمو (2005 -2009): انطلاقا من سنة 2005 قامت الجزائر ببعث برنامج لدعم النمو الاقتصادي للفترة 2005-2009و يتضمن هذا البرنامج خمس محاور أساسية تعكس الجزائر الجوانب الاقتصادية والاجتماعية، ولقد خصص لهذا البرنامج غلاف مالي يقدر بـ 60 مليار دولار للمحاور الخمس الأساسية وهي: تحسين ظروف المعيشة السكان تطوير المنشآت الأساسية، دعم التنمية الاقتصادية، تطو ير الخدمة العمومية، تطوير التكنولوجيا الجديدة والاتصال، و هذه المحاور نوجزها في الجدول التالي:

الجدول رقم05: محاور برنامج دعم النمو للفترة (2005-2009)

القطاعات	المبلغ مليار د.ج	النسبة%
تحسين ظروف المعيشة	1908.5	45.4
تطوير المنشئات الأساسية	1703.1	40.5
دعم التنمية الاقتصادية	337.2	8
تطوير الخدمة العمومية و تحديثها	203.9	4.9
تطوير التكنولوجيا الجديدة للاتصال	50	1.2
المجموع	4202.7	100

المصدر: البرنامج التكميلي لدعم النمو للفترة (2005-2009)

لاحظ من خلال الجدول أعلاه أنه خصص ما نسبة 9. 85 %فقط لكل من برنامج تحسين الظروف المعيشية والإسكان، و برنامج تطوير المنشآت الأساسية، أي ما يعادل 52 مليار دولار أمريكي، وبسبب اهتمام السلطات الحكومية راجع إلى الضرر الذي لحق بالجهة الاجتماعية من جراء البطالة والفقر، والتأكيد على إعادة التوازن الاجتماعي، أما في المقام الثالث فقد خصص لمحور دعم التنمية الاقتصادية بنسبة 8 %والذي يستهدف مباشرة كل من قطاع الفلاحة و الصناعة والصيد البحري والسياحة و هي قطاعات تعكس الاقتصاد الحقيقي من شأنها أن تحد من قدراتها الإنتاجية وبالتالي تلبية جزء هام من الطلب الداخلي والخارجي[1] .

[1] عبد الرحمن تومي، "الإصلاحات الاقتصادية في الجزائر الواقع و الآفاق"، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الجزائر 2011 ،ص 243.

3- برنامج توطيد النمو الاقتصادي (2010 - 2014): جاء في برنامج توطيد النمو الاقتصادي في إطار مواصلة المشاريع التي سبق إقرارها و تنفيذها في البرنامجين السابقين حيث خصصت الجزائر لهذا البرنامج غلافا ماليا لم يسبق لبلد سائر في طريق النمو أن خصصه حتى الآن و المقدر بحوالي 286مليار دولار و الذي من شأنه تعزيز الجهود التي شرع فيها منذ عشر سنوات لدعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية، و لقد استهدفت الجزائر من خلال هذا البرنامج تحقيق ما يلي :

- استكمال المشاريع الكبرى الجاري إنجازها على الخصوص في قطاعات السكة الحديدية والطرق والمياه بمبلغ 9700مليار دج أي ما يعادل 130 مليار دولار .

- إطلاق مشاريع جديدة بمبلغ 11534 مليار دج أي ما يعادل 156 مليار دولار .

لقد تم تقسيم المخصصات المالية لهذا البرنامج وفق خمس مجالات كما يلي :

الجدول رقم 06: برنامج توطيد النمو الاقتصادي (2010- 2014)

القطاع	المبلغ مليار د.ج
التنمية البشرية	9386.6
الخدمة العمومية	379
المنشآت القاعدية	6447
الجماعات المحلية و الأمن الوطني و الحماية المدنية	أكثر من895
البحث العلمي و التكنولوجيا للإعلام و الاتصال	250

Source: programme de developpement,quinquennale,2010-2014,p250.1

يخصص هذا البرنامج أكثر من 40% من موارده لتحسين التنمية البشرية وذلك على الخصوص من خلال تحسين التعليم في مختلف أطواره التكفل الطبي النوعي و تحسين ظروف السكن والتزويد

بالمياه والموارد الطاقوية، كما تم الاهتمام أيضا بقطاعات الشبيبة والرياضة الثقافة والاتصال، الشؤون الدينية، التضامن الوطني والمجاهدين [1].

خصص برنامج توطيد النمو الاقتصادي ما يقارب 40% من موارده لمواصلة تطوير المنشآت القاعدية الأساسية و تحسين الخدمة العمومية، كما ركز على ضرورة دعم التنمية الفلاحية والريفية ترقية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من خلال تخصيص ما يزيد عن 1500 مليار دج، فيما يتعلق بالتنمية الصناعية فقد خصصت الدولة أكثر من 2000 مليار دج من القروض البنكية المسيرة من إنجاز محطات جديدة لتوليد الكهرباء وتطوير الصناعة البتروكيماوية و حديث المؤسسات العمومية .في مجال الشغل خصصت الجزائر 350 مليار دج من البرنامج الخماسي لمراجعة الإدماج المهني لخريجي الجامعات ومراكز التكوين المهني ودعم إنشاء المؤسسات الصغيرة و تمويل آليات إنشاء مناصب العمل جديدة .على صعيد آخر يخصص البرنامج مبلغ 250 مليار دج لتطوير اقتصاد المعرفة من خلال دعم البحث العلمي وتعميم التعليم و استعمال وسيلة الإعلام الآلي داخل المنظومة الوطنية للتعليم كلها وفي المواقف العمومية[2].

المطلب الثاني :انعكاسات إصلاح التجارة الخارجية على الاقتصاد الجزائري

تعتبر التجارة الخارجية من المكونات الأساسية للاقتصاد الوطني، ويعتبر أداؤها وحسن إدارتها من المسائل الرئيسية والمؤشرات الضرورية لتقييم أداء الاقتصاد ككل، ولذلك ارتأينا من خلال ها المطلب التعرف على أداء التجارة الخارجية من خلال تنافسية الصادرات السلعية الجزائرية(الفرع الأول)وهيكل التجارة الخارجية(الفرع الثاني) .

[1] أنيسة عثماني، بوحصان لامية، "تقيم آثر برامج الاستثمارات العامة وانعكاساتها على التشغيل والاستثمار والنمو الاقتصادي خلال الفترة -2001 2014 ، "أبحاث المؤتمر الدولي دراسة قياسية لأثر الاستثمارات العامة على النمو الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف، 11 -12 مارس 2013 ،ص 9.

[2] أنيسة عثماني، بوحصان لامية، مرجع سابق، ص11 ،12

الفرع الأول :تنافسية الصادرات السلعية الجزائرية:

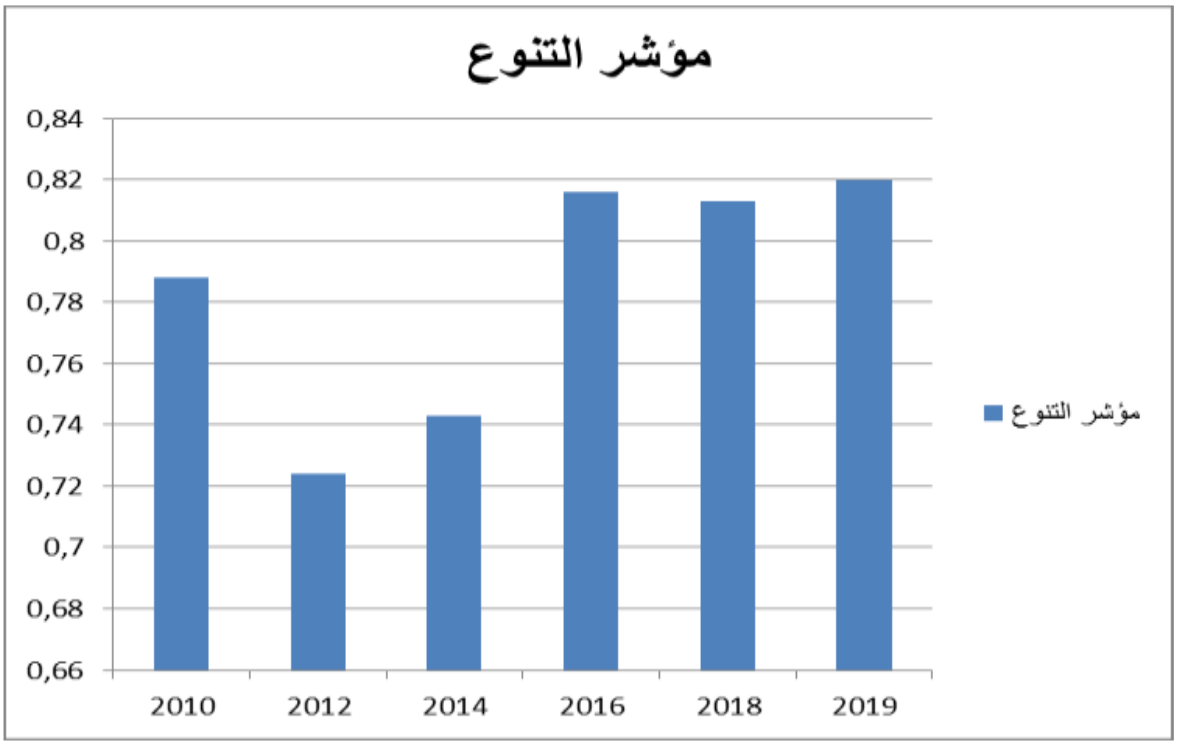
إن تحسين تنافسية السلع الجزائرية في الأسواق العالمية من أهم القضايا التي تستدعي اهتمام الاقتصاديين مع ضعف نسبة مساهمة التجارة الخارجية في التجارة العالمية، كما تزداد أهمية تنمية الصادرات في ضوء الدور الحيوي الذي تلعبه في زيادة الإنتاج المحلي، والتشغيل، وتوفير النقد الأجنبي، وتحسين وضع ميزان المدفوعات مما يسهم في خفض الدين الخارجي، ويعد الارتقاء بالتنافسية أحد أهم الآليات لتنمية الصادرات .ومن هنا فسوف يتم تتبع التطور في مؤشرات التنوع والتركز الخاصة بالصادرات الجزائرية.

أولا :مؤشر التنوع :Diversification Idex والذي يقيس انحراف حصة صادرات السلع الرئيسية لدولة معينة في إجمالي صادراتها، عن حصة الصادرات الوطنية لتلك السلع الرئيسية في الصادرات العالمية، ويتراوح هذا المؤشر بين 0 و 1 ، بحيث كلما اقترب المؤشر من الصفر كلما كانت درجة تنوع الصادرات أعلى.1

ويشير لمؤشر التنوع للصادرات الجزائرية(الشكل **03**) إلى أن قيمته بلغت 0.82 سنة 2019 وهي قيمة تعتبر متأخرة بالنسبة للسنوات السابقة حيث بلغت 0.788 سنة 2010 و 0.743 سنة2014 . ويشير تتبع تطور هذا المؤشر إلى وجود اتجاه تدهور ففي سنة 2012 سجل 0.724 ليرتفع سنة 2019 مسجلا قيمة 0.82 .مما يدل على أن الصادرات الجزائرية لا زالت مرتبطة بقطاع المحروقات رغم كل الجهود المبذولة لتنويعها وترقيتها وحجم الدعم المقدم والتسهيلات الممنوحة.

1 صندوق النقد العربي، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، الفصل الثامن التجارة الخارجية للدول العربية، 2021 ، ص 178

الشكل رقم 03 : تطور مؤشر التنوع السلعي لصادرات الجزائر (2010- 2019)

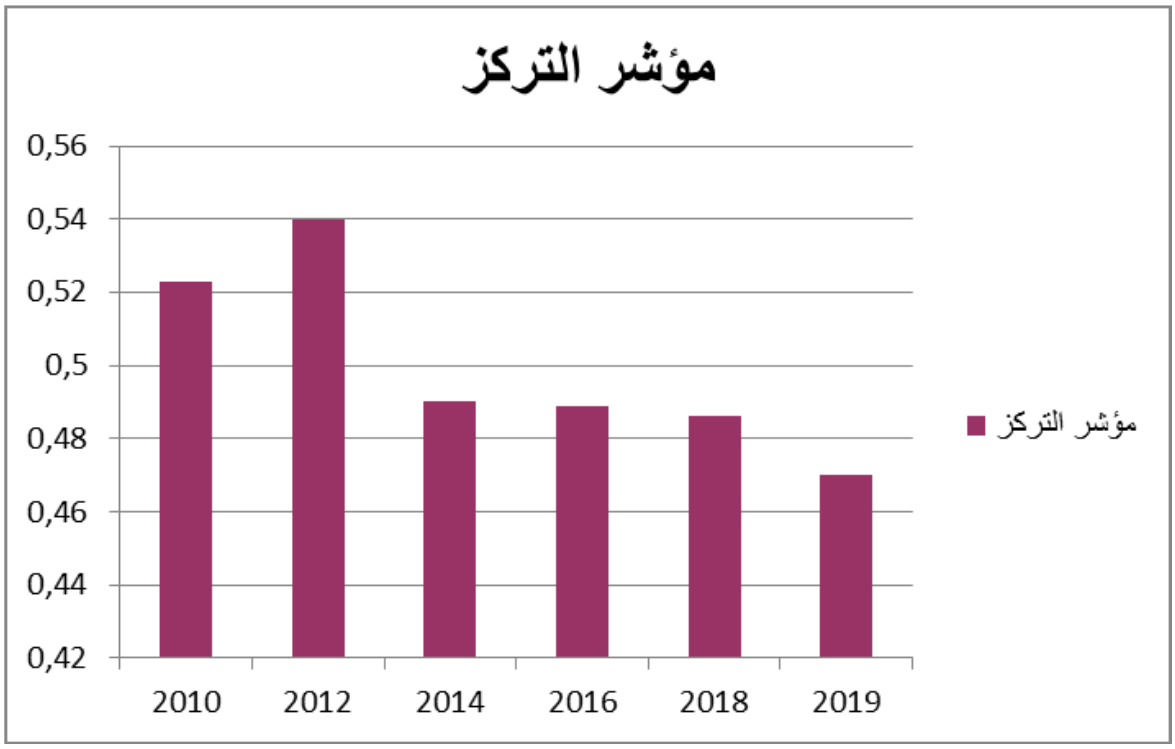


المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215

ثانيا :مؤشر التركز: Concentration Idex ويعرف بمؤشر هيرفندال-هيرشمان ويقيس مستوى التركز السوقي لحصة الدولة الصادرات/الواردات العالمية في سلعة أو مجموعة سلعية محددة أو تنويعها بين أكثر من سلعة أو مجموعة سلعية، وتتراوح قيمة مؤشر التركز بين 0 و 1 وتشير القيم الدنيا للمؤشر إلى درجات تركز أقل لكل من الصادرات والواردات فيما تشير القيم الأعلى إلى درجات تركز أكبر[1] .

1 صندوق النقد الدولي ، نفس المرجع السابق

الشكل 04: تطور مؤشر التركز السلعي لصادرات الجزائر (2010- 2019)



المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215.

تشير مؤشرات التنافسية لعام 2019 إلى ضعف تنافسية الصادرات الجزائرية سواء من حيث مؤشر التركز أو مؤشر التنوع(الشكل **03 و 04**)،حيث أن قيمة مؤشر التركز للجزائر لم تقل عن 0.47 عبر فترة الدراسة حيث بلغت 0.523 سنة 2010 و 0.489 سنة 2016 ، غير أنه يشير تتبع تطور هذا المؤشر إلى وجود اتجاه تحسن ففي سنة 2010 سجل 0.523 ثم انخفض سنة 2019 ليصل إلى. 0.47

الفرع الثاني :هيكل التجارة الخارجية السلعية الجزائرية:

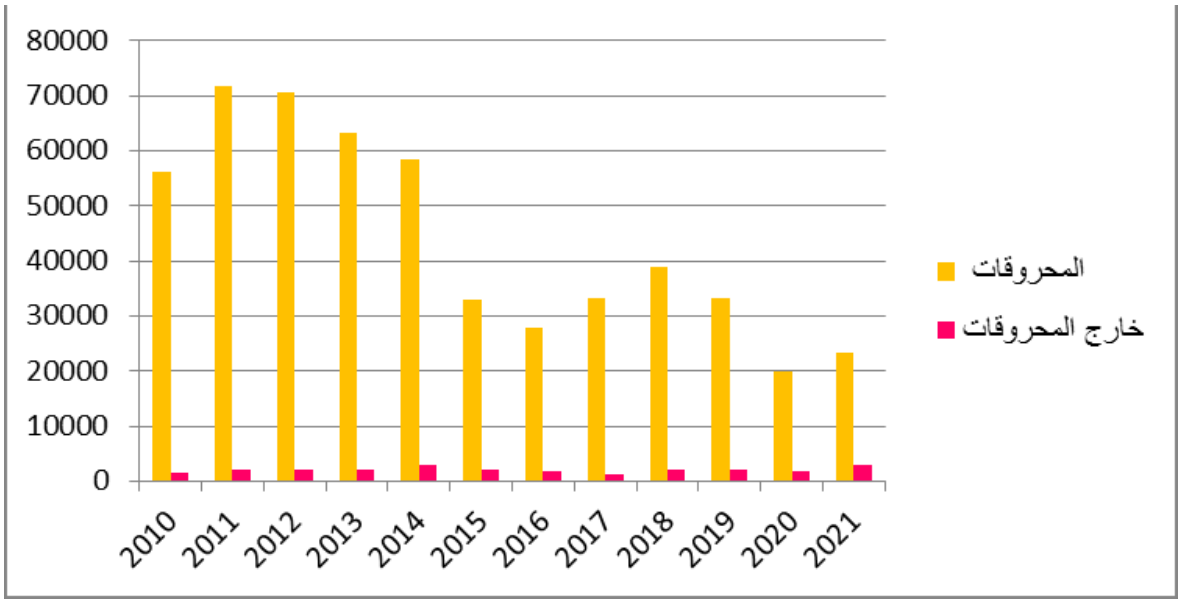
نستطيع تقييم التجارة الخارجية من خلال هيكل الواردات والصادرات ومدى مساهمة القطاعات في تشكيلها و التوزيع الجغرافي للموردين والممونين ولذلك سنتطرق لكل من هيكل الصادرات السلعية من خلال تطورها ومدى مساهمة القطاعات في تشكيلها وكذلك الواردات.

أولا :هيكل الصادرات السلعية الجزائرية:

ما تزال المحروقات تستحوذ بالحصة الأعلى من الصادرات الإجمالية في الجزائر خلال الفترة من 2010 إلى غاية 2021 كما يبنه**(الشكل 05)** بالرغم من تذبذب أسعار النفط ومحاولات تنويع الصادرات من خلال برامج الدعم المقدمة والتسهيلات الممنوحة في هذا الشأن .مسجلة تغير طفيف من سنة إلى أخرى ففي أحسن الأحوال بلغت نسبة 88.56 سنة 2021 وهذا لصالح القطاعات الأخرى خارج المحروقات حيث بلغت نسبتها11.42 لنفس السنة كمعطيات مؤقتة .**(الجدول رقم07)**

أما بالنسبة لمساهمة القطاعات خارج المحروقات في إجمالي الصادرات فتبقى دون المستوى حيث تشكل مجتمعة ما نسبته في أحسن الأحوال 11.42 %أي بمبلغ 3.015 مليار دولار سنة2021 . ويشير تتبع تطور الصادرات خارج المحروقات إلى تحسن خلال فترة الدراسة حيث تم تسجيل نسبة 2.82% كحد أدني سنة 2010، غير أن هذه النسبة تحسنت لتصل إلى حدود 11.42 %سنة2021 . ونجد المواد نصف المصنعة تشكل أكبر مساهمة بنسبة9.02 %سنة 2021 مقارنة بسنة 2010 حيث بلغت النسبة 1.89 %تليها المواد الغذائية بنسبة 1.57 %سنة 2021 . وتحتل التجهيزات الصناعية والمواد الاستهلاكية المرتبة الأخيرة حيث لا تتعدى نسبة 0.18 %كما لا تساهم التجهيزات الفلاحية بشيء. **(الشكل6)**

الشكل 05: تطور الصادرات خلال الفترة 2010 -2021



المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215

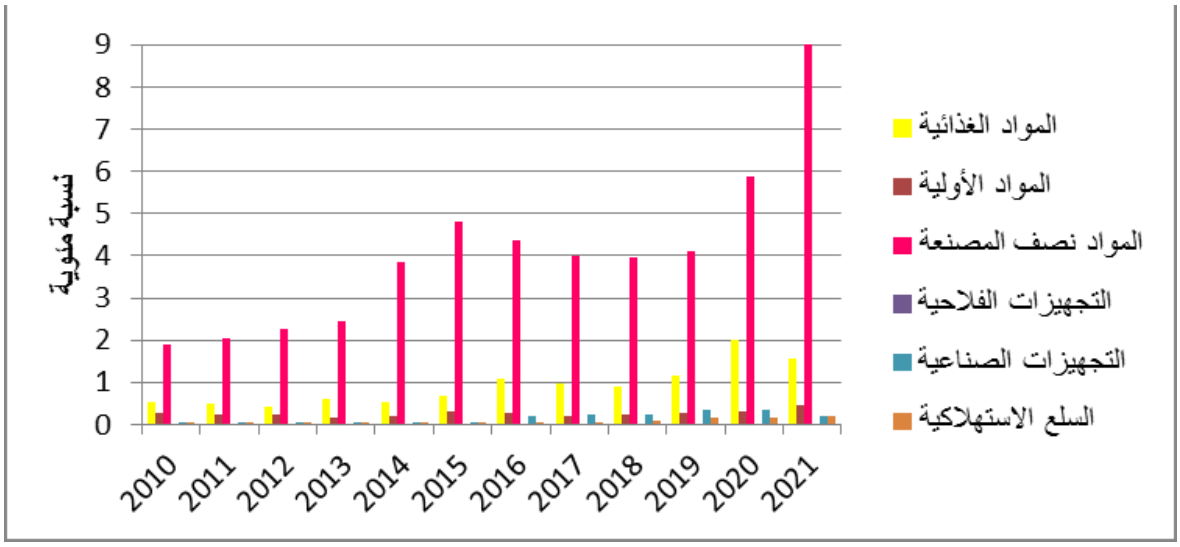
الجدول رقم 07: تطور الصادرات و الواردات الجزائرية خلال الفترة (2010-2021)

	الصادرات	الواردات	الميزان التجاري	الصادرات		النسبة المئوية من إجمالي الصادرات	
				المحروقات	خارج المحرقات	المحروقات	خارج المحرقات
2010	57762.00	40212.00	18.20	56143.00	1619.00	97.20	2.80
2011	73802.00	47300.00	28.00	71662.00	2140.00	97.10	2.90
2012	72620.00	50376.00	20.17	70571.00	2048.00	97.18	2.82
2013	65487.00	54903.00	9.31	63326.00	2161.00	96.70	3.30
2014	61172.00	58330.00	0.46	58362.00	2810.00	95.41	4.59
2015	35138.00	51646.00	-18.08	33081.00	2057.00	94.15	5.85
2016	29698.00	46727.00	-20.13	27917.00	1781.00	94.00	6.00

3.95	96.05	1367.00	33202.00	-14.41	48980.00	34569.00	2017
5.39	94.61	2218.00	38897.00	-7.46	48573.00	41115.00	2018
5.86	94.14	2068.00	33244.00	-9.32	44632.00	35312.00	2019
8.71	91.29	1909.00	20016.00	-13.62	35547.00	21925.00	2020
11.42	88.58	3015.00	23387.00	1.57	27973.00	26402.00	2021

المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215

الشكل 06: مساهمة القطاعات خارج المحروقات في إجمالي الصادرات للفترة 2010- 2021



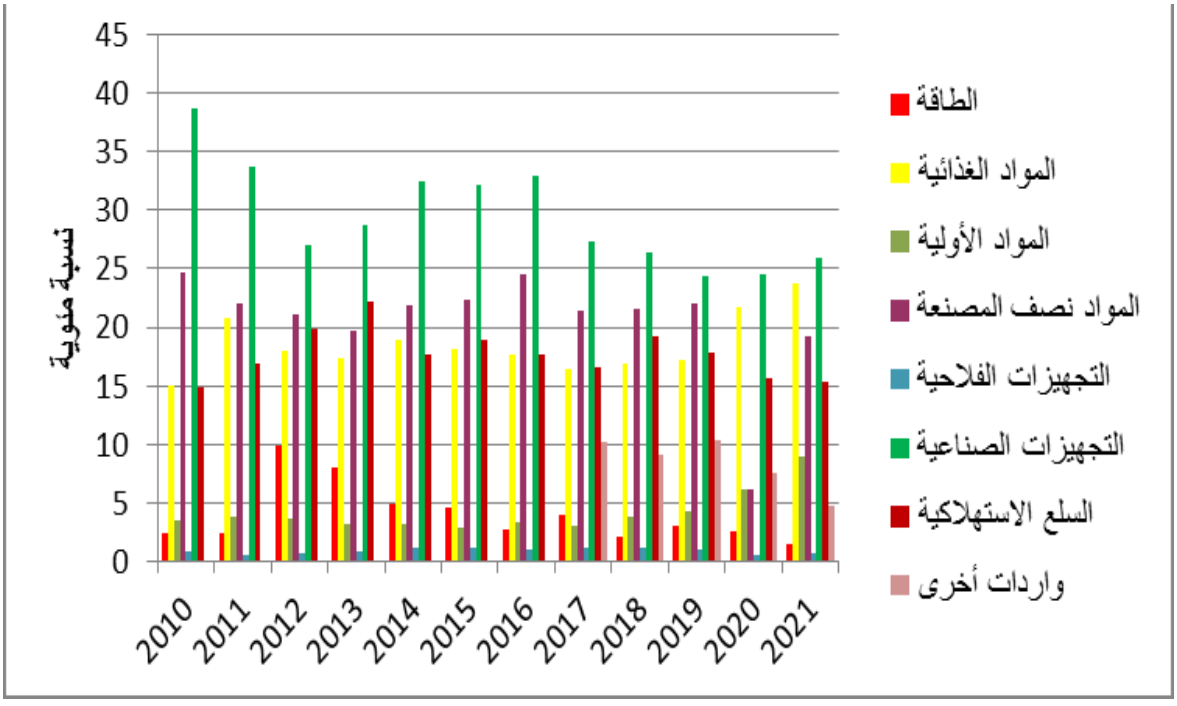
المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215.

ثانيا :هيكل الواردات الجزائرية

بالنسبة للهيكل السلعي للوردات الإجمالية الجزائرية، تشير البيانات إلى أن فئة التجهيزات الصناعية قد استأثرت بالحصة الأكبر من إجمالي الواردات محافظة بذلك على المرتبة الأولى طيلة فترة الدراسة مع حدوث انخفاض في حصتها من 38.73 %كأعلى نسبة سنة 2010 إلى 24.3 %سنة 2019 .**(الجدول رقم 07)**

أما حصة المواد الغذائية والسلع الاستهلاكية كما نلاحظ في(**الشكل7)** فلم تتعدى نسبة 24 % طيلة فترة الدراسة لهذا وصلت فاتورة المواد الغذائية المستوردة من طرف الجزائر في نهاية سنة 2010 إلى ما يعادل7.8 مليار دولار نصفها من سلة الحبوب و قد بلغت نسبة الزيادة في السلة المذكورة مقارنة بسنة 2007نسبة100% كما انتقلت واردات المواد الغذائية في سنة 2014 إلى 11 مليار دولار مقابل 9.58 مليار دولار سنة 2013 أي بزيادة تقدر ب 18.9 %و لكن كنتيجة لانخفاض أسعار النفط و تراجع احتياطيات الجزائر من العملة الصعبة واستمرار العجز في الميزان التجاري قامت الجزائر في بداية سنة 2018 بتبني آليات جديدة خاصة بتأطير استيراد السلع منها المواد الغذائية (ماعدا المواد الغذائية الأساسية)مما أدى إلى تخفيض فاتورة واردات المواد الغذائية سنة 2018 إلى ما يعادل 8.573 مليار دولار وفق معطيات النشرة الإحصائية الثلاثية لبنك الجزائر لسنة 2019.

الشكل 07 : تطور هيكل الواردات خلال الفترة 2010-2021

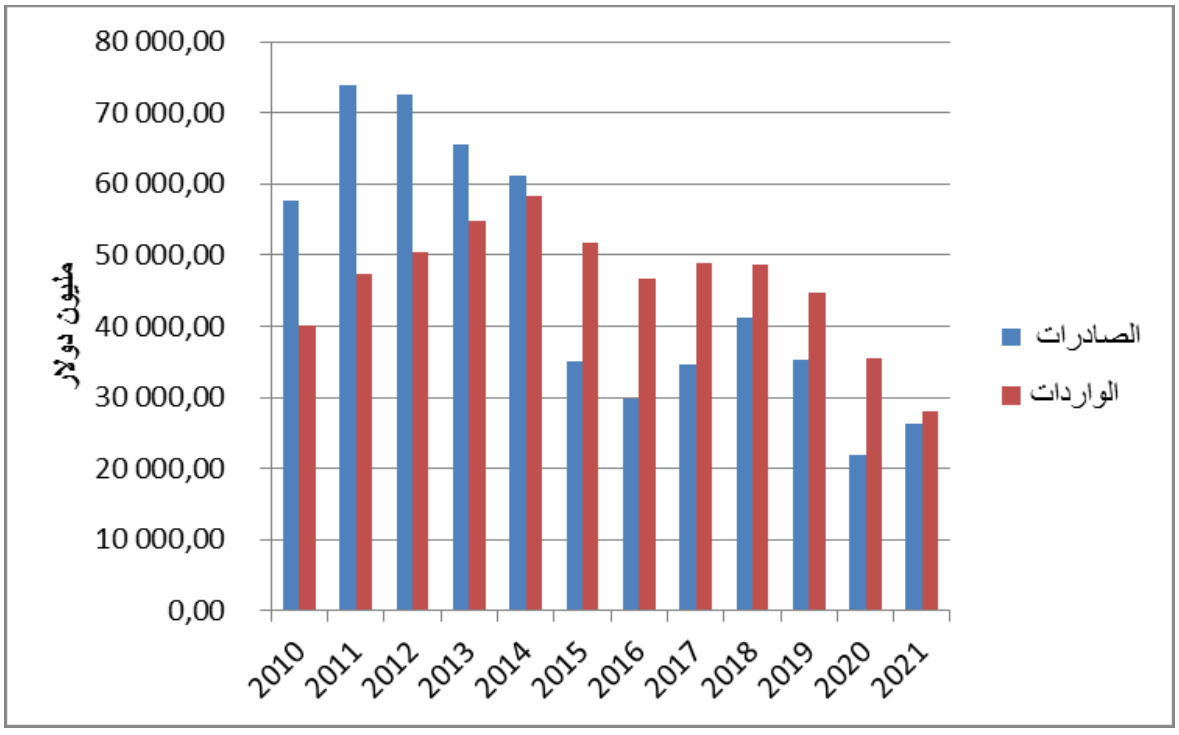


المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215.

الفرع الثالث :بنية التبادلات التجارية الخارجية الجزائرية

وعلى صعيد أداء التجارة الخارجية الجزائرية فقد شهدت الصادرات السلعية انخفاضا ملحوظا كما يبينه (الشكل 08) وذلك ابتداء من سنة 2015 وخاصة سنة 2020 حيث سجلت 21.9 مليار دولار مقارنة بالسنوات السابقة وهذا راجع إلى انتشار وباء كوفيد 19 -وكذلك بالنسبة للواردات فقد سجلت هي الأخرى أدنى انخفاضا لها سنة 2020 حيث بلغت 35.5 مليار دولار.

الشكل 08: تطور الصادرات والواردات الجزائرية خلال الفترة(2010- 2021)



المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر ، ص 1194- 1215

أما بالنسبة لرصيد الميزان التجاري فنلاحظ تسجيل عجز في كل السنوات من 2015 إلى غاية 2021 رغم التحسن الملحوظ في نهاية الثلاثي الثالث لسنة 2021 حيث سجل عجز قدره 1.571 مليار دولار وهذا راجع إلى ارتفاع أسعار النفط حيث أن متوسط سعر البترول قد سجل خلال الأشهر التسعة الأولى من

سنة 2021 ارتفاعاً بنسبة 66.6 في المائة، منتقّلاً من 41.365 دولار للبرميل خلال الفترة نفسها من السنة المنقضية، إلى68.917 دولار للبرميل.

أما بالنسبة للهيكل الجغرافي للتبادلات التجارية الخارجية كما يبنه(**الجدول رقم 08)** فنجد أن دول الاتحاد الأوروبي تستحوذ على النصيب الأكبر من حجم هذه التبادلات مسجلة نسبة 47.7 %سنة 2018 مقارنة بنسبة44.7. %سنة 2017بالنسبة للواردات ونسبة 57.40 %سنة 2018 مقارنة بنسبة 57.9 % سنة 2017 فيما يخص الصادرات .تليه دول آسيا ثم دول أمريكا اللاتينية وتأتي الدول العربية في مراتب متأخرة حيث لا تتجاوز نسبة المبادلات 4.1 %بخصوص الواردات ونسبة 2.2 %فيما يتعلق بالصادرات وكذلك الحال بالنسبة للدول الإفريقية.

ونلاحظ من خلال(**الجدول رقم 09)** أن الصين تحتل المرتبة الأولى بالنسبة لتموين التجارة الخارجية الجزائرية ما بين 17 %و 18 %خلال سنوات 2016-2018 ثم تليها فرنسا وإيطاليا، أما بالنسبة لزبائن الجزائر فنجد حسب(**الجدول 10**) أن ايطاليا تأتي في المقدمة بنسبة تتراوح مابين 14.4 %و 17.4 %خلال سنوات2016-2018 تليها إسبانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية .

الجدول رقم 08: بنية التبادلات الخارجية حسب المنطقة الجغرافية ب %

	2016		2017		2018	
	الواردات	الصادرات	الواردات	الصادرات	الواردات	الصادرات
الاتحاد الأوروبي	45.7	57.4	44.1	57.9	47.7	57.4
الدول الأوروبية الأخرى	9.2	6.1	9.3	5.5	6.8	4.9
أمريكا الشمالية	4.6	10.4	5.3	11.8	6	17.2
أمريكا اللاتينية	8.2	6.4	7.2	7.2	6.6	6.6
أسيا	25.8	12.9	27.9	10.9	25.9	7.9
المغرب	1.2	4	1.3	3.6	1.5	3.9
الدول العربية	4.1	1.8	3.3	2.2	4.1	1.3
إفريقيا	0.4	0.3	0.4	0.3	0.5	0.2
باقي العالم	1	0.6	1.3	0.5	0.9	0.6

المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215

الجدول رقم 09: الممونون العشرة الأوائل للجزائر

البلدان	2016	%	البلدان	2017	%	البلدان	2018	%
الصين	920449.80	17.9	الصين	923051.10	18.1	الصين	916522.90	17
فرنسا	522497.90	10.1	فرنسا	476904.80	9.3	فرنسا	559246.80	10.4
ايطاليا	508461.80	9.9	ايطاليا	416701.00	8.2	ايطاليا	428452.60	7.9
اسبانيا	390658.30	7.6	ألمانيا	358125.80	7	اسبانيا	412699.30	7.6
ألمانيا	331420.10	6.4	اسبانيا	347608.70	6.8	ألمانيا	371126.60	6.9
و.م.أ	251130.70	4.9	تركيا	222824.20	4.4	تركيا	269699.00	5
تركيا	211809.00	4.1	و.م.أ	201688.40	3.9	الأرجنتين	220619.60	4.1
الأرجنتين	146111.80	2.8	ج.كوريا	187510.90	3.7	و.م.أ	191868.00	3.6
برازيل	132338.20	2.6	الأرجنتين	168500.20	3.3	الهند	1515.6.80	2.8
ج.كوريا	119506.10	2.3	البرازيل	152492.00	3	ج.كوريا	144566.20	2.7

المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215

الجدول رقم 10: الزبائن العشرة الأوائل للجزائر

البلدان	2016	%	البلدان	2017	%	البلدان	2018	%
ايطاليا	569199.20	17.4	ايطاليا	628404.60	16	ايطاليا	703783.60	14.4
اسبانيا	423938.30	12.9	فرنسا	494598.20	12.6	اسبانيا	591253.80	12.1
و.م.أ	422518.40	12.9	اسبانيا	458048.90	11.7	فرنسا	586258.80	12
فرنسا	374183.80	11.4	و.م.أ	387113.60	9.9	و.م.أ	471512.40	9.6
برازيل	176624.20	5.4	برازيل	237539.10	6	بريطانيا	318423.60	6.5
هولندا	160741.80	4.9	هولندا	212475.80	5.4	تركيا	276000.70	5.6
تركيا	146900.80	4.5	تركيا	205066.30	5.2	برازيل	262380.10	5.4
كندا	142153.00	4.3	بريطانيا	179292.70	4.6	هولندا	248414.70	5.1
بريطانيا	115984.40	3.5	برتغال	106694.00	2.7	االهند	178607.40	3.7
بلجيكا	107900.10	3.3	بلجيكا	102762.80	2.6	الصين	148954.50	3

المصدر :ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر، ص 1194- 1215

المطلب الثالث :انعكاسات تحرير التجارة الخارجية على الاقتصاد الوطني

لقد كان للإصلاحات التجارة الخارجية انعكاسات كبيرة على الاقتصاد بصفة عامة، والتجارة الدولية بصفة خاصة، منها ما كانت ايجابية ومنها ما كانت سلبية، وابرز الانعكاسات كانت على معدل النمو الذي تزايد ليقارب سنة 1998 نسبة 5.1 % وانخفض في سنة 2001 ، لكنه ارتفع مرة ثانية بنسبة 4.7 % في سنة 2002.

أما بخصوص الميزان التجاري فانه شهد عجزا في سنة1994 و 1995 بسبب تزايد قيمة الواردات نتيجة لتحرير التجارة والتساهل في الشروط التي تخص الأعوان الاقتصاديين المستوردين للمواد الأساسية، كذلك محدودية نشاط الإنتاج المحلي الذي لم يساهم في تغطية السوق المحلية.

وانخفاض قيمة الواردات سنة 1996 بسبب حدوث تشبع مفاجئ في الطلب، وانخفاض مستوى الواردات الغذائية بسبب الارتفاع الاستثنائي للإنتاج الزراعي الوطني.

غير أنه سرعان ما زادت نسبة التغطية بعد زيادة قيمة الصادرات، بسبب تسديد الجزائر لديونها بتصدير المنتجات، وبلغت ذروتها في سنة 2000بسبب استقرار الواردات.

كما ساهمت الحقوق الجمركية في زيادة إيرادات ميزانية الدولة، لأنها تعتبر أهم مصادر الإيرادات الجبائية، حيث بسبب تحرير التجارة الخارجية التي اتبعتها في إجراء تعديلات على النظام التعريفي،وخفض عدد معدلاتها من 18 إلى 6 ثم إلى3، وتخفيض الحد الأقصى لها من 120 % إلى 60% ، تم تسجيل من قبل الدراسات ارتفاع حصيلة الجباية العادية مقارنة بمعدل ارتفاع حصيلة الرسوم الجمركية، حيث أن هذه الأخيرة بلغت حدود 355 مليار دولار في 2012 بسبب ارتفاع قيمة الواردات من سنة إلى أخرى، بلغت قيمة 47.38 مليار دولار مابين سنة 2010 و 1.2012

كذلك تطور الرسم على القيمة المضافة ساهم على السلع والخدمات والذي يعد من بين أهم المصادر

1 فيصل لوصيف، اثر سياسات التجارة الخارجية على التنمية الاقتصادية المستدامة في الجزائر خلال الفترة 1970-2012، رسالة ماجيستير، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و علوم التسيير، جامعة سطيف 1، سنة 2013-2014، ص170.

الجبائية للدولة نظرا للارتفاع المستمر للطلب وبالتالي ارتفاع الاستهلاك، وفي الجزائر تشكل الواردات نسبة كبيرة من حجم الاستهلاك الداخلي وبالتالي ارتفاع حصيلة الرسم على القيمة المضافة على الواردات، حيث بلغت عائدات الرسم على القيمة المضافة 301 مليار دولار في سنة 2010 ، وهذا ما يعد جانبا ايجابيا في إيرادات الميزانية1 .

المبحث الثالث: تقييم ترتيب الجزائر في تقرير أداء الخدمات اللوجيستية

لتقييم ترتيب الجزائر في مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية، يجب معرفة أولا تعريفه و مكوناته، ثم دراسة معطيات البنك الدولي في السنوات السابقة.

لقد قسمنا هذا المبحث إلى أربع مطالب و قد تطرقنا في المطلب الأول إلى مفهوم مؤشر الخدمات اللوجيستية ثم إلى قراءة في تقرير أداء الخدمات اللوجيستية في المطلب الثاني ثم إلى تقييم تصنيف الجزائر في مؤشر الأداء اللوجيستي في المطلب الثالث و أخيرا تطرقنا في المطلب الرابع إلى أسباب ضعف السلسلة اللوجيستية في الجزائر.

المطلب الأول: مفهوم مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية

هو أداة طورها البنك الدولي استنادا إلى دراسة استقصائية عالمية لشركات الشحن العالمية و شركات النقل السريع ، يقيس فيها الأداء على طول السلسلة اللوجيستية داخل البلد و يسمح بالمقارنة بين 167 دولة ،يساعد البلدان على تحديد التحديات و الفرص لتحسين أدائهم اللوجيستي و تحديد كيفية مشاركته في الأسواق الدولية. قام البنك الدولي بإصدار أول تقرير (الترابط من اجل المنافسة) عن المؤشر العالمي لقياس أداء الخدمات اللوجيستية عام 2007، يصدر كل سنتين، يقيم البلدان عبر عدد من المؤشرات تساعد الحكومات على قياس تقدمها مع مرور الوقت و مقارنة ذلك مع بلدان مماثلة.

1 فيصل لوصيف، المرجع السابق ، ص171.

تعكس التصورات عن اللوجستيات في بلد معين استنادا إلى كفاءة عملية التخليص الجمركي، وجودة البنية التحتية ذات الصلة بالتجارة والنقل، وسهولة تنسيق الشحنات بأسعار تنافسية، وجودة الخدمات اللوجيستية، والقدرة على تتبع وتعقب الشحنات، والتردد الذي تصل به الشحنات إلى المرسل إليه في الوقت المحدد. ويتراوح المؤشر من 1 إلى 5، مع تمثيل أعلى درجة لأداء أفضل.

يضم مؤشر الأداء اللوجيستي ("LPI" Performance Index Logistics) ستة مكونات أو مركبات و هي:

- كفاءة الجمارك و إدارة الحدود و التخليص (CUST)،

- نوعية البنية التحتية المتعلقة بالتجارة و النقل(INFR)،

- سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية (ITRN)،

- كفاءة و نوعية الخدمات اللوجيستية (LOGS)،

- وتيرة وصول الشحنات إلى المرسل إليه خلال وقت التسليم أو الوقت المتوقع(TIME) ،

- القدرة على تتبع الشحنات (TRAC).

المطلب الثاني: قراءة في تقرير أداء الخدمات اللوجيستية لسنة 2018

في سياق قيام البنك الدولي و بصفة دورية منذ سنة 2007 و مرة كل سنتين تم إصدار تقرير الأداء اللوجيستي تحت عنوان "الترابط من اجل المنافسة " في نسخته السادسة بتاريخ 24 جويلية2018 و هو تقرير يرصد مدى كفاءة أداء الخدمات اللوجيستية و الشحن الدولي و سلاسل الإمداد و استدامة الخدمات في 167 دولة حيث يتم ترتيب هذه الدول على مقياس من (1 منخفض الى 5 مرتفع)[1] .

1 فريد عمر، خليل سنا،تقييم أداء قطاع اللوجيستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجيستي للبنك الدولي ، مجلة الاقتصاديات المالية البنكية و إدارة الأعمال، المجلد 11/العدد01 (2022) ،ص10-28

و اظهر التقرير سيطرة بلدان العالم المتقدم على المراكز العشرة الأولى منذ بداية إعداد التقرير عام 2007 و هي بلدان مرتفعة الدخل في أوروبا و بلدان أعضاء في منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية كما هو موضح في الجدول رقم (07).

الجدول رقم (11): العشر دول الأولى في مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية 2018

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

المصدر: The word bank connecting to complete 2018 p40

و في فئة الدول المنخفضة و متوسط الدخل (و هي الفئة التي تنتمي اليها الجزائر) جاءت دولة الفيتنام في صدارة المجموعة بحصولها على المركز 39 عالميا متنوعة بالهند (44 عالميا) تليها اندونيسيا في المركز 46 والكوت ديفوار (50عالميا) و في المركز الثالث رواندا (57 عالميا) و رابعا مصر (67 عالميا) أما ترتيب الدولة العربية فكان كما هو مبين في الجدول التالي:

الجدول رقم (12) : ترتيب الدول العربية في كفاءة أداء الخدمات اللوجيستية 2018

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

المصدر: The word bank connecting to 2018 p41-40

المطلب الثالث: تقييم تصنيف الجزائر في المؤشر الأداء اللوجيستي :

بالرغم من الموقع الاستراتيجي للجزائر كأكبر دولة في إفريقيا و تتوسط بلدان المغرب العربي بساحل يزيد عن 1200 كلم و بالرغم من أن قيمة الاستثمارات العمومية في مجال النقل و الأشغال العمومية قد تجاوزت 135 مليار دولار خلال العقدين الأخيرين ما يؤهل الجزائر لتصبح محورا لوجيستيا رائدا في المنطقة، إلا أن اغلب المتعاملين في التجارة الخارجية وخاصة في مجال التصدير يعتبرون أن الأداء اللوجيستي يعتبر الحلقة الأضعف في مجال التصدير و جاء تقدير الأداء اللوجيستي للبنك الدولي ليصنف الجزائري في مراتب متأخرة عالميا إفريقيا و عربيا.

الجدول رقم (13): ترتيب الجزائر في مؤشر الأداء اللوجيستي منذ بداية صدور التقرير عام 2007

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

المصدر: بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجيستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن الجزائر قد تراجعت في التصنيف الأخير ب49 مركزا باحتلالها المركز 117عالميا بعد أن كان ترتيبها 75 عالميا في تقرير سنة 2016 كما يشير التقرير أن ترتيب الجزائر قد جاء متأخرا مقارنة بالدول المنخفضة و متوسطة الدخل (و هي الفئة التي تنتمي إليها الجزائر) أو مقارنة بالدول الأفريقية (المرتبة 20) و كذا مقارنة بالدول العربية (المرتبة 12)

و فيما يلي سيتم التطرق إلى تقييم كل مؤشر فرعي مكون لمؤشر الأداء اللوجيستي

أولا: الجمارك (كفاءة التخليص الجمركي عبر الحدود): تقوم إدارة الجمارك بدور هام في تنظيم عمليات التجارة الخارجية ، كونها الجهة المسؤولة عن تنظيم و تسيير المعاملات المتعلقة بإجراءات التصدير و الاستيراد و ما يترتب عنها من إجراءات التخليص الجمركي لذا فان أي عرقلة أو تأخير في الجانب الإجرائي للعملية الجمركية سيؤثر سلبا على انسيابية السلع عبر الحدود و يزيد من تكاليف الصادرات ما يؤثر سلبا على تنافسيتها .

الجدول رقم 14: قيمة المؤشر الفرعي لكفاءة الجمارك و التخليص الجمركي عبر الحدود في الجزائر خلال الفترة (2007-2018):

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

المصدر: بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجيستي LPI

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن قيمة المؤشر الفرعي للجمارك قد انخفض من 2.37 سنة 2016 إلى 2.13 سنة 2018 و هي أسوا علامة منذ سنة 2012 و هو ما يظهر وجود إختلالات كبيرة من حيث الوقت و الإجراءات اللازمة للإفراج الجمركي عن البضائع و التي قد تصل في بعض الأحيان إلى أسابيع أو عدة أشهر.

ثانيا: البنية التحتية: إن توفر البنية التحتية و جودتها أمران هامان لتوفير خدمات لوجيستية كفأة فالبنية التحتية السيئة تؤدي إلى زيادة تكاليف النقل و التكاليف اللوجيستية عموما.

الجدول رقم (15) تطور قيمة المؤشر الفرعي -البنية التحتية - خلال الفترة(2007-2018)

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

المصدر: بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ انخفاض قيمة المؤشر الفرعي - البنية التحتية- من 2.58 سنة 2016 إلى 2.42 سنة 2018 و هي العلامة الأسوأ منذ سنة 2014.

ثالثا: نوعية الخدمات اللوجيستية : تزايد اهتمام الدول بضرورة الرقي بالخدمات اللوجيستية كونها تولد قيمة مضافة لكافة القطاعات الاقتصادية الأخرى .

الجدول رقم (16): قيمة المؤشر الفرعي لنوعية الخدمات اللوجيستية خلال الفترة 2007-2018

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

المصدر : بيانات البنك الدولي حسب مؤشر الأداء اللوجيستي LPI

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه انخفاض قيمة المؤشر الفرعي لنوعية الخدمات اللوجيستية من 2.91سنة 2016الى 2.39سنة 2018 و هي القيمة الأسوأ منذ سنة 2014 حيث أن توفر البنية التحتية لا يشكل ضمان لتوفير خدمات لوجيستية جيدة ما لم يكن ذلك مقرون بتوفير خدمات كفؤة.

رابعا : التوقيت : يعكس مؤشر الفرعي التوقيت ، مدى توصيل الضائع محل التصدير و الاستيراد في الآجال المقررة أو المتوقعة .

الجدول رقم (17) تطور قيمة المؤشر الفرعي التوقيت خلال الفترة (2007-2018)

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

المصدر: بيانات البنك الدولي حسب مؤشر الأداء اللوجيستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن قيمة المؤشر الفرعي -التوقيت- قد انخفضت من 3.08 سنة 2016 إلى 2.76 سنة 2018و هي القيمة الأسوأ لهذا المؤشر الفرعي منذ بداية التقسيم سنة 2007، إلا أن

قيمة هذه القيمة قد بلغت مستويات مقبولة سنة 2014و 2016 و ذلك بتسجيلها على التوالي قيمة 3.0و3.08.

خامسا: مؤشر التتبع و التعقب: و يقيس هذا المؤشر تعقب و تتبع السلع محل التصدير و الاستيراد من مواقع شحنها إلى مواقع وصولها و ضمان تأمينها بالطرق و الكيفية المناسبين و بالجودة المطلوبة .

الجدول رقم (18) تطور قيمة المؤشر الفرعي -التتبع و التعقب - في الجزائر خلال الفترة 2007-2018

السنة	2007	2010	2012	2014	2016	2018
قيمة المؤشر	2.27	2.26	2.46	2.54	2.86	2.60

المصدر : بيانات البنك الدولي حسب مؤشر الأداء اللوجيستي LPI

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

سادسا: مؤشر سهولة ترتيب الشحنات الدولية: يوضح **الجدول رقم (19) قيمة المؤشر الفرعي - سهولة ترتيب الشحنات الدولية في الجزائر خلال الفترة 2007-2018:**

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

المصدر : بيانات البنك الدولي حسب مؤشر الأداء اللوجيستي LPI

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن قيمة المؤشر الفرعي سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية قد انخفضت في تصنيفه 2018 إلى 2.31 بعد أن كانت 2.80سنة 2016 وهي القيمة الأدنى منذ سنة 2010.

سابعا: ترتيب الجزائر في مؤشر الخدمات اللوجيستية لسنة 2023

من خلال الجدول الموالي نلاحظ أن الجزائر لازالت متأخرة في مجال الأداء اللوجيستي و هذا من خلال إحتلالها المرتبة 97 عالميا في مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية LPI و المرتبة 101 بالنسبة للجمارك ، كما احتلت المرتبة 125 بالنسبة للبنية التحتية التي تملكها الجزائر، و المرتبة 126 بالنسبة للكفاءة اللوجيستية حسب بيانات البنك الدولي لسنة 2023

الجدول رقم(20):مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية في الجزائر لسنة 2023

البلد	العام	رتبة LPI	قيمة LPI	كفاء الجمارك	التخليص الجمركي	رتبة البنية التحتية	قيمة البنية التحتية	مرتبة الشحنات الدولية	قيمة الشحنات الدولية	رتبة الكفاءة اللوجيستية	قيمة الكفاءة اللوجيستية	رتبة التتبع والتعقب	قيمة التتبع والتعقب	رتبة التوقيت	قيمة التوقيت
الجزائر	**2023**	97	2.5	101	2.3	125	2.1	57	3	126	2.2	98	2.5	116	2.6

المصدر: بيانات البنك الدولي حسب مؤشر الخدمات اللوجيستية LPI.

المطلب الرابع: أسباب ضعف السلسلة اللوجيستية في الجزائر

تعتبر العملية اللوجيستية هامة لجميع أنواع الشركات سواء كانت صناعية ،أو تجارية ، أو خدماتية ، إلا أن الشركات الجزائرية و المكاتب المتخصصة في هذا المجال لم تظهر اهتمام كبير بالمنظومة اللوجيستية ، بيد أن تطبيقها أصبح حتمية لا خيار لشركات الأعمال الصناعية و الخدماتية و من هنا تظهر أهمية وضرورة إدارة سلسلة اللوجيستية بصورة فعالة .

و من خلال تحليل مؤشرات الأداء اللوجيستي في الجزائر يمكن أن نحدد مواطن الخلل و الضعف التي تواجه السلسلة اللوجيستية في الجزائر.

إن تجاهل دور الأنشطة اللوجيستية في الجزائر و عدم إعطائها الأهمية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية ، و تشتت الأنشطة اللوجيستية بين وظائف المؤسسة و عدم توافر بيانات بشكل منفصل عن تكلفة هذه الأنشطة اللوجيستية أدى إلى ارتفاع التكاليف و خدمة

العميل ، و من ثم التخلف في الحصول على الصفة التنافسية في التجارة الدولية و حسب مؤشرات الأداء اللوجيستي الستة يمكن أن نرجع هذا القصور إلى عدة أسباب من أبرزها:[1]

الفرع الأول: نقص البنى التحتية للموانيء:

ركزت الجزائر استثمارها في الموانيء النفطية ، و هي موانيء متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددا و هو قطاع المحروقات باعتبار أن 95 % من صادرات الدولة عبارة عن محروقات ، أما باقي الموانيء التجارية بقيت تشكو من تأخر كبير و تعاني من مشاكل كثيرة ؛ الجزائر لم تواكب التغيرات السريعة و الكبيرة التي شهدها مفهوم الميناء في الثلاثة عقود الأخيرة ، فالميناء لم يعد مجرد مركز للنقل بل قاعدة لوجيستية ، و أصبحت مؤسسة اقتصادية بالمعنى الكبير و ليست مجرد مؤسسة خدماتية ، و شهدت الموانيء البحرية تطورا سريعا و متلاحقا شمل جميع العناصر المكونة لمنظومة الميناء فبعدما كانت الموانيء عبارة عن نقطة وصل بين البحر و البر و تعتمد على موقعها الجغرافي و توفير خدمات مناولة البضائع و عمليات التخزين و هي المفاهيم الأساسية للموانيء القديمة، تغيرت من حيث دورها وخدماتها و من ناحية البنية الأساسية و التجهيزية و الإدارية ، و أصبحت احد أهم حلقات الربط بين أطراف التجارة الدولية، و مع استخدام المفاهيم الحديثة للمنظومة اللوجيستية أصبح الميناء إحدى أهم حلقات السلسلة اللوجيستية لتوافره على الأنشطة اللوجيستية كالتصنيع و التجميع و التوزيع والتخزين و تكامله مع المناطق الحرة ة الصناعية و بإمكانه تحديد موقع البلد من سلسلة القيمة العالمية .

و مع كل هذه التطورات و التغيرات ظلت الموانئ الجزائرية تعمل بالطرق القديمة و بوتيرة متباطئة جدا و هذا بالرغم من المجهودات التي قامت بها الدولة في هذا المجال حيث وضعت مخططات لتطوير السلسلة اللوجيستية على غرار مخطط تهيئة الإقليم في آفاق 2030، و الذي يتضمن عددا من

[1] د.همال فريدة ، دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجيستي في الجزائر ، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و علوم التسيير - جامعة الجزائر3-

الإجراءات تهدف لعصرنة البنى التحتية ، قصد تحسين أداء و مردود السلسلة اللوجيستية التي ما تزال تتخبط في مشاكل عديدة منها مشاكل النقل، خدمة المخزون و العملاء نقص تدفق المعلومات ... و في إطار المخطط الخماسي "2015-2019" ركزت الدولة على تعزيز الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجيستية و تحدي البنى التحتية، حيث وقعت اتفاقية في إطار مشروع مشترك بين شركة موانيء دبي العالمية و بوابة دبي التجارية موانيء الجزائر العاصمة ، وهران و سكيكدة تقدم فيه هذه الشركة خدمات الكترونية متكاملة و تقوم بإدخال معدات حديثة لمناولة الحاويات ، رافعات مناولة الحاويات ورافعات جسرية عملاقة ، بالإضافة إلى إعادة بناء أرصفة الموانيء لاستيعاب رافعات الحاويات و إصلاح أرصفة أخرى ، كما انه من المنتظر أن تبنى خمسة موانيء نموذجية قبل نهاية 2020،و تتدعم بأرصفة عائمة تخص موانيء الصيد و التجارة بهدف الرفع من طاقة استقبال السفن لهدف تحسين الكفاءة والوصول إلى زيادة قدرة استيعاب 1.2 مليون حاوية في سنة 2018 إلا أن الملاحظ أن هناك تأخر كبير في تجسيد هذه المشاريع.

الفرع الثاني:إختلالات في قطاع النقل :

بظهور عصر الحاويات التي احدث ثورة في مجال النقل سادت أسواق التجارة الدولية خدمات توصيل البضائع، أصبح بذلك لا ينظر إلى النقل كعملية مجزأة و لكن كعملية واحدة تتم من خلال قناة لوجيستية كاملة .

رغم جهود الدولة المبذولة خلال العقد الماضي (المخطط 2009/2005 و 2014/2010)، من حيث تنفيذ مشاريع البنى التحتية الكبرى و المعدات العامة، و خاصة في قطاع السكك الحديدية و التي كانت تهدف إلى كسر العزلة عن بعض المناطق التي لا تتوفر على وسائل النقل و كذا تمكين المواطنين من استخدام وسائل النقل الحديثة بتكلفة اقل، و السماح لهذا القطاع بتأدية دوره كمحرك للنمو بفضل دمج وسائل النقل المختلفة (الطرق، السكك الحديدية ، الجو و البحر) ، إلا أنها تبقى غير كافية و لا

يزال القطاع يتخبط في مشاكل كثيرة ناتجة عن تأخر انجاز المشاريع من جهة و عدم مواكبة التطورات الحديثة من جهة أخرى . هذه الاختلالات تشكل عائق أمام المبادلات التجارية خصوصا في مجال النقل بالسكك الحديدية حيث ما تزال شبكته غير مجهزة على أكمل وجه و غير مرتبطة في كثير من الأحيان بمناطق النشاط بالإضافة إلى غياب التنسيق و الربط بين مختلف أنواع النقل ،حيث انه من الضروري وجود تكامل بين مختلف وسائل النقل.

الفرع الثالث: ضعف الأسطول البحري:

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

الفرع الرابع: الإجراءات الإدارية و الجمركية:

في إطار تبني الجزائر للمفاهيم المكرسة من طرف الاتفاقيات الجمركية الدولية ، جاء قانون الجمارك الجديد 04/17 المتضمن تعديل قانون الجمارك 07/79، لتبسيط و توحيد الإجراءات الجمركية وفقا للمعايير الدولية من اجل مرافقة أحسن و أنجع للمستثمرين و المؤسسات الجزائرية و المتعاملين الاقتصاديين . يتضمن هذا القانون تحديث إدارة الجمارك ، و ذلك بفضل إجراءات التخليص عن إجراءات الإفراج عن البضائع و تقليل و تبسيط المتطلبات المستندية للاستيراد و التصدير التي كانت موجودة في النسخة السابقة من القانون بغرض الاستفادة من التجارة العالمية الحرة . التعجيل بالتخليص الجمركي و تخفيض الزمن اللازم للإجراءات الجمركية من شانه أن يعود بمنافع جمة على كافة الأطراف المشاركة في سلسلة الإمداد و شبكة النقل الدولي و خاصة النقل الدولي متعدد الوسائط.

غير أن التطبيق الميداني لهذا الإجراء يشكل عائق يتعين على إدارة الجمارك التصدي له، ذلك انه لا يسمح أن تفرج عن البضاعة إلا عند حل جميع القضايا العالقة و سداد الحقوق و الرسوم المستحقة مسبقا كما نصت عليه المادة 54 من القانون 17-04 و كثيرا ما يصعب استكمال تصنيف البضائع لأغراض التعريفة الجمركية على الطبيعة ، مثلما هو الحال بالنسبة للمواد الكيميائية التي قد تتطلب تحليلا مطولا في المختبرات كما أن المنازعات قد تطول بشان التقدير الصحيح للقيمة لدى الجمارك ؛ وهو ما يجعل الإجراءات الجمركية بطيئة و مثل هذه المشاكل التي تعيق السداد و الإفراج النهائيين لها اثر سلبي على القدرة التنافسية و ينبغي إزالتها أو تقليلها إلى أدنى حد ممكن .

و كان الإجراء المتمثل في منح ترخيص مسبق في حالة وصول أية باخرة لتحويل الحاويات إلى الموانيء الجافة عقبة كبيرة أمام التدفق السهل للسلع و البضائع و شكل مصدر قلق للمهنيين و المحترفين العاملين في مجال التجارة البحرية و بغرض تبسيط الإجراءات ، عمدت إدارة الجمارك وفقا لمراسلة رقم 1818 بتاريخ 08 نوفمبر 2017 إلى تبسيط إجراءات تحويل الحاويات ، بعد أن عانت الموانيء من اكتظاظ و تكدس و خسائر للمتعاملين[1] .

الفرع الخامس: نظام المعلومات و الرقمنة :

تساهم تكنولوجيا المعلومات في تحسين الميزة التنافسية من خلال تأثيرها على طريقة تنفيذ الأعمال والإجراءات في السلسلة اللوجيستية ، حيث أنها تساهم في زيادة الترابط و التكامل بين الوحدات المختلفة بالإضافة إلى خلق مخزون معلوماتي من شانه أن يرفع مستوى معالجة البيانات ، كونها تتيح للإدارة كل ما تحتاجه من معلومات بالسرعة و الدقة متجاوزة كل قيود و حدود الطريقة التقليدية في الاتصالات .

[1] بن عزوز إبراهيم، إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخليص الجمركي، نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك ، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد الثاني، ديسمبر 2017،ص03

إن إدارة الموانيء و نتيجة السرعة المطلوبة في تفريغ و تحميل السفن بالإضافة إلى المحافظة على أمن الميناء و الرقابة على الصادرات و الواردات ، و تحصيل الضرائب و الرسوم الجمركية و الرقابة الصحية، و تشغيل العمالة الموجودة في الميناء، و جمع المعلومات اللازمة للجهات المختصة ، يتطلب وجود نظام معلومات سلس في كل ميناء، للتنسيق بين العمليات الإدارية و التشغيلية للسفن والحاويات و البضائع، " بالإضافة إلى إتاحة الوقت الكافي للتحضير لدخول السفينة و تخصيص الرصيف و المعدات اللازمة لتشغيل السفينة و تداول البضائع و الحاويات و إمكانية إعداد خطة تحميل و تفريغ السفينة و تحديد موقع الحاويات و تخليص المستندات المتعلقة بالنواحي الإدارية والمحاسبية و الجمركية و يمنح للموانيء ميزة تنافسية "[1] يمكنها من تحسين الأداء اللوجيستي .

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

الفرع السادس: الاختلالات التنظيمية و الهيكلية التي تعيق وصول المنتج الجزائري للأسواق الدولي:

كما أن هناك مشاكل تنظيمية تعيق عملية تصدير السلع و البضائع و هو ما يضعف من نشاط السلسلة اللوجيستية و من أهمها :

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

- استنزاف المدخرات الوطنية في تمويل قطاع الاستيراد و ذلك عن طريق منح البنوك قروضا وتسهيلات للاستيراد عوضا عن تشجيع الإنتاج الوطني .

[1] رصاع حياة ، مرجع سبق ذكره، ص297

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

- غياب سياسة واضحة لتسيير الاقتصاد الوطني و ترقية الصادرات خارج المحروقات ، إضافة إلى مسائل التعريفات الجمركية و التأمينات و النقل و خدمات ما بعد البيع ، وكذلك ما يتصل بالدفع وتحصيل عوائد الصادرات بالعملة الصعبة .

- عدم تطابق السلع الجزائرية مع المعايير الدولية خاصة في مجال الجودة و النوعية و قيود البيئة، وهذا راجع لكونها عملت لسنوات طويلة في غياب المنافسة مما جعلها تبقي سلعها ضمن مقاييس وطنية بحثة موجهة لسوق واحد.[1]

- ارتفاع أسعار السلع الجزائرية و الذي ترجع أسبابه إلى عدم الاستفادة من اقتصاديات الحجم ، إلى جانب عدم الاستخدام العقلاني للطاقات الانتاجية المتوفرة، على غرار تبعية مدخلاتها للخارج.

- استفحال ظاهرة الفساد الإداري و التي تطورت مع مرور الزمن ، وحسب تقرير منظمة الشفافية الدولية لعام 2014فقد تراجعت مرتبة الجزائر من 83 إلى 100، فالجزائر أنفقت ملايير الدولارات في السنوات الماضية و لم تتغير بنية الاقتصاد و كان بالإمكان تنويع مصادر الاقتصاد الوطني لولا الفساد و غياب الرقابة المالية و متابعة ما تم انجازه في المشاريع ، فهناك مشاريع بقيت أكثر من 20 عاما وأنفقت أموالا طائلة.[2]

- التباطؤ في إدراج نصوص تشريعية و تنظيمية جديدة تحكم آليات التصدير و المنافسة و المعاملات التجارية و شروط ممارسة الأنشطة التجارية و نقص الدعم اللوجيستي للمصدرين الجزائريين من

[1] محمد براق،محمد عبيلة، (جوان،2006)، دفع الصادرات الجزائرية خارج المحروقات باستخدام مقاربة التسويق الدولي، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، ص1.

[2] هواري أحلام و آخرون، وضعية الصادرات الجزائرية في الأسواق الاورو متوسطية، الملتقى الدولي الثاني، ما بعد البترول التبادلات التجارية والاختيارات الاقتصادية للدول الاورو متوسطية، ص4.

حيث التخزين و النقل و المداولة ، حيث يشكو مصدرون من مشكلات عديدة تعترضهم على غرار محدودية طاقات الشحن ، بالإضافة إلى غياب التطبيق الفعلي للمقارنة التسويقية بروافدها الحيوية (الإداري، الاستراتيجي، التكتيكي ،البيئي، الدولي ، الالكتروني، الإبداعي،.....الخ)لدى المؤسسة الاقتصادية الجزائرية.[1]

[1] جمعي عماري، طارق قندوز، (2010) ، التسويق الصناعي كمدخل استراتيجي و تنافسي لترقية الصادرات الصناعية الجزائرية مع التطبيق على المؤسسات الصغيرة و المتوسطة ، الملتقى الدولي الرابع حول المنافسة و الاستراتيجيات التنافسية للمؤسسات الصناعية خارج المحروقات في الدول العربية، شلف، ص 133.

خلاصة الفصل :

تهدف الدراسة إلي الوقوف علي أثر الأداء اللوجيستي علي التجارة الخارجية داخل الاقتصاد الجزائري وذلك من خلال تحسين الخدمات اللوجيستية التي تقدمها كتطوير البنية التحتية وتطوير وهيكلة الأنظمة الجمركية بداخلها والاهتمام بعامل الوقت كعنصر هام للتجارة الدولية، وذلك انبعاثاً من مشكلة الدراسة التي تنص على دراسة أهمية الخدمات اللوجيستية و مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية في الجزائر التي تتمتع بعدم الثبات في حصيلتها، وذلك حسب بيانات البنك الدولي التي بينت تأخر الاقتصاد الوطني في هذا المجال .

كما أن للوجستيات تأثير كبير سواء على المستوى الكلي أو الجزئي فقد أثرت الخدمات اللوجيستية بشكل كبير على مستوى التجارة الخارجية كما اثبت أن تراجع اقتصاديات بعض الدول كان وراء فقرها أوضعف لخدماتها اللوجيستية فالبنية التحتية سواء النقل أو الكهرباء ونضم المعلومات والاتصالات من المؤشرات الهامة في دعم وترقية اقتصاديات وصادرات الدولة.

الخاتمة العامة

الخاتمة:

لقد حاولنا في هذه الدراسة التركيز على أهمية الخدمات اللوجيستية في التبادل التجاري و هذا نظرًا لما يشهده العالم من عولمة وبشكل خاص على مستوي الاقتصاد والاتجاه بشكل عام نحو دعم الانفتاح التجاري منذ عدة قرون وهو ما ترتب عليه زيادة في حجم التجارة العالمية نتجت عنها زيادة في حدة المنافسة داخل الأسواق العالمية واستحداث مزايا تنافسية جديدة وظهور بعض المحددات الجديدة التي تؤثر في تنافسية صادرات بعض الدول عن غيرها.

يعتبر القطاع اللوجيستي المحفز الأول لفرص الأعمال في أي بلد، فبناء الموانئ والمطارات والطرق والسكك الحديدة ووجود منظومة خدمات متكاملة ذات جودة علية من شانهما التأثير إيجابا على وتيرة النشاط الاقتصادي وتنويع مصادر الدخل، كما أن إنتاج الشركات المحلية والأجنبية وتعزيز مكانتها و تنافسيتها مرتبطان بمدى توفر الخدمات اللوجيستية التي تتيح لها فرصة أداء مهامها بأكثر كفاءة واقل وقت وهو أمر لا يتحقق ألا بوجود أرضية لوجيستية صلبة لدلك يمكن القول أن الخدمات اللوجيستية قد أصبحت عامل رئيسي في تطور تنافسية أي دولة وسبب رئيسي من أسباب تنمية القطاع الاقتصادي.

وتكمن العلاقة بين التجارة الدولية والخدمات اللوجيستية فيما تقدمه هذه الأخيرة من تخفيض في التكلفة وتقليل في الوقت والحفاظ على جودة المنتوج على طول سلسلة الإمداد مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات.

ولقد اختلفت تعريفات اللوجستيات باختلاف المراحل السابقة لتطور الفكر الخاص بإدارة الأنشطة اللوجيستية، وأصبحت إحدى سمات العصر الحديث الذي نعيش فيه وتدخل في مجمل الأنشطة الاقتصادية،ومن أساسيات النظام التجاري العالمي خصوصا بعد أن شكلت الأساس الذي قامت عليه إتفاقية منظمة التجارة العالمية في بالي بأندونيسيا عام2013 وبذلك شهدت السنوات العشر الأخيرة تقدما قويا وتنافسيا في صناعة اللوجستيات.

وما ميز الأنشطة اللوجيستية عن باقي الأنشطة التي كانت قبل ظهورها هو أن هذه الأنشطة اللوجيستية تتم بشكل تكاملي من جهة، ومن جهة أخرى تتم تحت مظلة نظم معلومات متكاملة ويعد النقل من الأنشطة الرئيسية في المنظومة اللوجيستية، وهو أساس ومركز العملية اللوجيستية لأنه يؤدي تكامل حركة التجارة مع سلسلة اللوجيستيات من خلال الربط بين مراكز العرض ومراكز الطلب وإضافة الطلب وإضافة المنافع المكانية و الزمانية.

للإجابة على الفرضيات الدراسة:

إن اللوجستيات بمفاهيمها الحديثة لها امتداد منذ عصور قديمة اقترنت بالرسائل النبوية حيث كان لهذه الأخيرة الأثر البالغ على الحياة البشرية نجد ذلك في قصة سيدنا نوح عليه السلام والسفينة و قصة سيدنا يوسف كما ظهرت أيضا في مجال الرياضيات ليصل إلى المجال العسكري.

الخدمات اللوجيستية عبارة عن مجموعة من الوظائف المرتبطة بتدفقات السلع و المعلومات و الأموال بين الموردين و العملاء من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك .

التبادل التجاري هو نظام مقايضة تتبادل فيه الشركات و الأفراد البضائع و الخدمات،و التجارة الخارجية هي نوع من التبادل التجاري الذي يتم بين عدة دول و تشمل الصادرات و الواردات.

ويمكن القول أن العلاقة بين الخدمات اللوجيستية والتجارة الخارجية هو ما تقدمه الخدمات من تخفيض في التكاليف ،وتقليل للوقت والجهد والقدرة على الاحتفاظ بجودة المنتج طول مدة وسلسة الإمداد ،وهذا ما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات، والخاصية الرئيسية التي تتميز بها الأنشطة اللوجيستية عن باقي الأنشطة أن هذه الأخيرة تتم بشكل تكاملي وتوافقي من جهة ومن جهة أخرى تتم تحت لواء نظم وقرارات ومعلومات متكاملة ومن يمكن القول أن الخدمات اللوجيستية تعتبر عصب الاقتصاد التجاري وأداة تبادل سلعي بين العديد من دول العالم، لدلك تعتبر الخدمات اللوجيستية الفعالة مهمة لنمو التجارة حيث تتصل الخدمات بمدى جودة وكفاءة البلدان في نقل السلع

عبر الحدود وداخلها، وان العلاقة التي تربط بين الخدمات اللوجيستية والتجارة الخارجية هي أن عدم وجود قطاعا لوجيستيا ناضج لدى البلدان يعوق الصادرات.

إن تجاهل دور الأنشطة اللوجيستية في الجزائر و عدم إعطائها الأهمية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية ، و تشتت الأنشطة اللوجيستية بين وظائف المؤسسة و عدم توافر بيانات بشكل منفصل عن تكلفة هذه الأنشطة اللوجيستية أدى إلى ارتفاع التكاليف و خدمة العميل ، و من ثم التخلف في الحصول على الصفة التنافسية في التجارة الدولية و حسب مؤشرات الأداء اللوجيستي يمكن أن نرجع هذا القصور إلى عدة أسباب من أبرزها نقص البنى التحتية للموانيء وإختلالات في قطاع النقل و ضعف الأسطول البحري،و كذلك الإجراءات الإدارية و الجمركية ونقص المعلومات و الرقمنة و الاختلالات التنظيمية و الهيكلية التي تعيق وصول المنتج الجزائري للأسواق الدولية .

التوصيات :

- العمل على رفع مستوى الخدمات اللوجيستية بالجزائر.

- تحسين مستوى مؤشر الخدمات اللوجيستية و هذا من خلال العمل على وجود حلول لتسهيل عمليات التبادل التجاري و خاصة فيما يخص التجارة الخارجية.

- وجوب تنويع و تطوير وسائل النقل الدولي و من أهمها تطوير الأسطول البحري من اجل تفعيل عمليات التجارة الدولية و هذا يكون على عاتق الدولة و السلطات العمومية .

- تعزيز نظام المعلومات و الرقمنة الخاص بالخدمات اللوجيستية و العمل على تطويره وعصرنته.

- تسهيل الإجراءات الإدارية و الجمركية الخاصة بالصادرات و الواردات.

- جلب المعلومات المناسبة من الأسواق العالمية و ذلك من اجل خلق الفرص التسويقية للمنتجات الجزائرية.

- تشجيع الإنتاج الوطني المحلي عن طريق دعم المؤسسات الناشئة.
- وضع استراتيجيات لتسويق المنتوج قبل إصداره و ذلك لتسهيل صرفه لتفادي اللجوء إلى المعارض الدولية.
- تحسين المنتوجات الجزائرية و تطويرها لجعلها مطابقة للمعايير الدولية.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المراجع:

قائمة الكتب:

1 - رونالدو انش بالو، إدارة اللوجيستيات : تخطيط و تنظيم و رقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة احمد مسلم، دار المريخ، الرياض 2006 .

2- د/ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية - الإمداد و التوزيع المادي، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية 2002 .

3- د/ شريف ماهر، تخطيط النقل و سياساته الفعالية و عوامل الجدارة، الدار الجامعية، الإسكندرية،2006

4- أيمن النحراوي ، تخطيط و إدارة و اقتصاديات الموانئ البحرية ، دار الفكر الجماعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2014 .

5- د/ عبيد علي احمد الحجازي، اللوجيستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.

6- خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب و الاستشارات الإدارية ، الاتجاهات و الأساليب الحديثة لإدارة المشتريات و المخازن باستخدام النظام اللوجيستي، الشركة المتحدة للتسويق و التوريدات، القاهرة 2006

7- د/ شريف ماهر هيكل، اللوجيستيات و الموانيء البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية،2015.

8- د/ تفيدة علي هلال، إدارة المواد و الإمداد، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2002 .

9- دائرة البحوث الاقتصادية، اللوجيستيات التجارية في العالم العربي و احتياجات التطوير البحري والبري الكترونيا، عمان ، 2014 .

10- د/محمود خضر،إدارة الأعمال اللوجيستية، دار البلدية، الطبعة الأولى، الأردن، 2015 .

11- د/ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية الإمداد و التوزيع العيني، الدار الجامعية ،الإسكندرية،2002-2003 .

12- طالب محمد عوض ، التجارة الدولية ، نظريات و سياسات -معهد الدراسات المصرفية ، 1990

13- أيمن النحراوي ،لوجيستيات التجارة الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، عام 2009 .

14- عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر،الطبعة الثانية، عام 2009 .

15- عبد المطلب عبد الحميد ،الجات و آليات منظمة التجارة العالمية من أوروجواي ليساتل و حتى الدوحة، الدار الجامعية، الإسكندرية، عام 2005 .

16- عجة الجيلالي، التجربة الجزائرية في تنظيم التجارة الخارجية من احتكار الدولة إلى احتكار الخواص، دار الخلدونية ، الجزائر، الطبعة الأولى، 2007 .

17- عبد الرحمن تومي، "الإصلاحات الاقتصادية في الجزائر الواقع و الآفاق"، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر 2011 .

قائمة المجلات العلمية :

1- شريف ماهر هيكل ، إستراتيجية مقترحة لتفعيل لوجيستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية ، المجلة العلمية (التجارة و التمويل) كلية التجارة جامعة طنطا ، مصر العدد الأول ، مارس 2018 .

2- د/ شريف 1 د/سمير معوض ،تعريف و مفهوم الإدارة اللوجيستية مجلة أنترناشيونال ، 2007 .

3- نافع دنون الدباع ،نظام اللوجيستيك المفاهيم و الأساسيات ، مجلة تنمية الرافدين ، 80(27)، 2005 .

4- ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز إقليمي للوجيستيات الحاويات و توزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة ، العدد 19 ديسمبر2004، الإسكندرية .

5- د/ شيرين جلال، اللوجيستيات متى انطلقت و أين وصلت؟، مجلة انترناشيونال ، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية ، أوت 2001 .

6- د/ بازينة محمد، الجودة في اللوجيستيات، بدون ناشر، 2000.

7- بلفكرات عابد،بن زيدان ياسين ، تأثير الخدمات اللوجيستية البحرية على التبادل التجاري الدولي ، مختبر البحث إستراتيجية للتحول إلى اقتصاد اخضر ، جامعة عبد الحميد بن باديس .

8- تغريد داود سلمان، اثر الاستثمار الأجنبي المباشر على التجارة الخارجية في البلدان النامية مع إشارة إلى العراق، المجلة العراقية للعلوم الاقتصادية العراق، المجلد 18، العدد64، 2020 .

9- درار عياش ، تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة 2000-2001، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و التجارة، المجلد 02، العدد 27، 2013.

10- بلال بوجمعة - ملوك عثمان ، تطور حجم التجارة الخارجية بالجزائر خلال الفترة 2001-2016، مجلة الحوار الفكري، المجلد 11، العدد12، سنة 2016 .

11- نبيل بوفليج، اثار التنمية الاقتصادية على الموازنات العمومية الدول النامية، مجلة شمال إفريقيا جامعة بن بوعلي شلف،2005 .

12- ط.د.بن جوال بشير،د.قصري محمد عادل، أ.د. بهناس العباس، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية جامعة زيان عاشور بالجلفة - الجزائر.

13- فريد عمر ، خليل سنا،تقييم أداء قطاع اللوجيستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجيستي للبنك الدولي ، مجلة الاقتصاديات المالية البنكية و إدارة الأعمال، المجلد 11/العدد01 (2022) .

14- بن عزوز إبراهيم، إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التخليص الجمركي، نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك ، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد الثاني، ديسمبر 2017 .

15- محمد براق،محمد عبيلة، (جوان،2006)، دفع الصادرات الجزائرية خارج المحروقات باستخدام مقاربة التسويق الدولي، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا.

16- د.همال فريدة ، دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجيستي في الجزائر ، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية و علوم التسيير - جامعة الجزائر3- مجلة الحقوق و العلوم الانسانية ، العدد الاقتصادي ،2018.

قائمة مذكرات التخرج:

1- رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانيء البحرية ، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة وهران2 محمد بن احمد ، السنة الجامعية 2019/2018 .

2- عبد العزيز بن قيراط ، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة ، رسالة ماجستير جامعة قالمة الجزائر، 2010 .

3- . ادم إسماعيل ، ادم خميس، تطبيق الإدارة اللوجيستية و أثرها في أداء قنوات النقل و التوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان) رسالة دكتوراه جامعة السودان 2014 .

4- تامر مصطفى صالح الجزار، اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، رسالة دكتوراه، كلية التربية الرياضية للبنات .والإسكندرية، 2010 .

5- عبد العزيز بن قيراط ، أداء و جودة الخدمات اللوجيستية و دورها في خلق القيمة ، مذكرة مقامة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجيستير ، جامعة قالمة ، السنة الجامعية، 2009-2010 .

6- ساوس الشيخ، اثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الإمداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية،رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، الجزائر، 2012-2013 .

7- سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجيستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، رسالة دكتوراه، إدارة الأعمال ، جامعة القاهرة،2011 .

8 - بلقلة براهيم ، آليات تنويع و تنمية الصادرات خارج المحروقات و أثرها على النمو الاقتصادي- دراسة حالة الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجيستير في العلوم الاقتصادية، جامعة حسيبة بن بوعلي ، شلف ، 2009 .

9- بن سيد احمد مليكة ، الانفتاح الاقتصادي الجزائري في ظل العولمة - دراسة تحليلية لقطاع التجارة الخارجية ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الماجيستير في العلوم التجارية تخصص تحليل اقتصادي ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم،2011 .

10- جوادي إبراهيم ،حمزة قادري، بن العيد عادل، أهمية الخدمات اللوجيستية في تفعيل التجارة الدولية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية تخصص تجارة دولية، جامعة الشهيد حمة لخضر بالوادي، 2021/2020 .

11- تركية صغير، سياسة التجارة الدولية في الجزائر و انعكاساتها على الأداء الاقتصادي خلال الفترة 1990-2014 ، مذكرة ماستر، جامعة حمة لخضر،الوادي، سنة 2015/2014 .

12- مسعود قريز، التجارة الخارجية بين التقييد و التحرير، حالة الجزائر، مذكرة ماجيستير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، سنة 2001-2002 .

13- زهير عماري، تحليل اقتصادي قياسي لأهم العوامل المؤثرة على قيمة الناتج المحلي الفلاحي الجزائر خلال الفترة 1980-2009 ،أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013-2014 .

14- طاوش قندوسي، تأثير النفقات العمو مية على النمو الاقتصادي، دراسة حالة الجزائر 1970 - 2013 ،أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في علوم التسيير، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2013 -2014 .

15- فيصل لوصيف، اثر سياسات التجارة الخارجية على التنمية الاقتصادية المستدامة في الجزائر خلال الفترة 1970-2012، رسالة ماجيستير، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و علوم التسيير، جامعة سطيف 1، سنة 2013-2014.

16- طعني عبد الله ،بن عايشة أسامة، لكحل محمد الأمين، دور الخدمات اللوجيستية في ترقية الصادرات دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة،مذكرة تخرج ضمن متطلبات شهادة الماستر ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، 2021/2020.

الملتقيات العلمية:

1- د /محمد علي إبراهيم، أهداف النظام اللوجيستي وعناصر تكلفته وأساليب إدارته، ملتقى حول الإدارة اللوجيستية ، وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، أوت 2008 .

2- د/محمد علي إبراهيم، تعريف الأعمال اللوجيستية،ملتقى الإدارة اللوجيستية و تحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط و الرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ،القاهرة ، أوت 2008 .

3- أنيسة عثماني، بوحصان لامية، "تقيم آثر برامج الاستثمارات العامة وانعكاساتها على التشغيل والاستثمار والنمو الاقتصادي خلال الفترة 2001-2014 ، "أبحاث المؤتمر الدولي دراسة قياسية لأثر الاستثمارات العامة على النمو الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف، 11 -12 مارس 2013 .

4 - أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجيستيات لتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجيستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010،الأردن.

5- محمود حلتم عبد الحليم القاضي ، دور السكك الحديدية و الموانيء الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي ، المعرض الدولي للنقل و مستلزماته(ايتركس)، دمشق،2005.

4- هواري أحلام و آخرون، وضعية الصادرات الجزائرية في الأسواق الاورو متوسطية، الملتقى الدولي الثاني، ما بعد البترول التبادلات التجارية والاختيارات الاقتصادية للدول الاورو متوسطية .

5- جمعي عماري، طارق قندوز، (2010) ، التسويق الصناعي كمدخل استراتيجي و تنافسي لترقية الصادرات الصناعية الجزائرية مع التطبيق على المؤسسات الصغيرة و المتوسطة ، الملتقى الدولي الرابع حول المنافسة و الاستراتيجيات التنافسية للمؤسسات الصناعية خارج المحروقات في الدول العربية، شلف .

سور قرانية:

1- سورة يوسف

منظمات دولية:

1- صندوق النقد العربي، التقرير الاقتصادي العربي الموحد، الفصل الثامن التجارة الخارجية للدول العربية،2021 .

2- صندوق النقد الدولي .

3- بيانات البنك الدولي حول مؤشر الأداء اللوجيستي LPI

المراجع باللغة الأجنبية:

1 -Douglas m. Lambert et Games R, stock, strategic Management Boston : Trwin , 1992

2-The word bank connecting to complete 2018

3-wood ,F ,Donald ,Murphy ,R, Paul ,"Contemporary Logistics ,Pearson Education ,ING, New Jersy , 8 th Edition,2004.

4-*National council of phisical distribution managent

5- pierre median, Anne Gratacap,La logistique et supplychain management, Dunod , paris 2008.

6- Gilles Pache et Thiery Sauvage, La Logistique-enjeux stratégique,3éme Edition, Vuibert 2004 .

7- Yves Primor,Logistique-Production-Soutien.3ém Edition.Dunod,Paris.2003.

العناوين الالكترونية:

1- http:/ar.wikipedea.org(سوقيات)

2- https://fanack.com/ar/algeria/economy-of-algeria