

معلومات عن النشاط العلمي خارج الجامعة:

عنوان المداخلة: واقع قطاع اللوجستيك في الجزائر: التحديات والفرص لتحسين الكفاءة والخدمات

الاسم واللقب: د. لقوي سعيدة

الدرجة العلمية: أستاذ محاضر ب

مؤسسة الانتماء: جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية - قسنطينة

النشاط: الملتقى الدولي السابع عشر: النقل الدولي للبضائع وتطوير البنية التحتية في الفضاء الأورومتوسطي (الفرص والتحديات)

تاريخ الملتقى: 26 و 27 نوفمبر 2024

الجهة المنظمة: جامعة حسيبة بن بوعلي - الشلف.

الملخص: يُعتبر قطاع اللوجستيك من الركائز الأساسية لدعم النمو الاقتصادي وتحقيق التنافسية، حيث يسهم في تسهيل حركة التجارة ونقل البضائع بفعالية. في الجزائر، يواجه هذا القطاع العديد من التحديات مثل ضعف البنية التحتية، التعقيدات الإدارية والجمركية، وغياب التكامل بين وسائل النقل المختلفة، مما يعكس سلباً على كفاءة الأداء وزيادة التكاليف اللوجستية. ومع ذلك، تتوفر فرص كبيرة لتطوير القطاع من خلال الاستثمار في البنية التحتية وتبني التكنولوجيا الحديثة والرقمنة. يتطلب تحسين الأداء تعاوناً بين الحكومة والقطاع الخاص، مع الاستفادة من التجارب الدولية الناجحة. إن تطوير قطاع اللوجستيك في الجزائر يمكن أن يعزز التنافسية الاقتصادية، يجذب الاستثمارات، ويخلق فرص عمل جديدة، مما يساهم في تحقيق التنمية المستدامة على المستويين الوطني والدولي.

الكلمات المفتاحية: اللوجستيك، النقل، البنية التحتية، الجزائر.

Abstract : The logistics sector is a key pillar in supporting economic growth and enhancing competitiveness, as it facilitates the efficient movement of goods and trade. In Algeria, this sector faces several challenges, including inadequate infrastructure, administrative and customs complexities, and a lack of integration between different transportation modes, leading to reduced performance efficiency and increased logistical costs. However, there are significant opportunities for development through investment in infrastructure, the adoption of modern technologies, and digitalization. Improving performance requires collaboration between the government and the private sector, along with learning from successful international experiences. Developing the logistics sector in Algeria can boost economic competitiveness, attract investments, and create new job opportunities, thus contributing to sustainable development both nationally and internationally.

Keywords : Logistics, transportation, infrastructure, Algeria.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة حسنية بن بوعلي - الشلف

مخبر البحوث والدراسات الاقتصادية الأورومتوسطية

وفرقه البحث التجارة الدولية والعلاقات الاقتصادية في الفضاء الأورومتوسطي

الملتقى الدولي السابع عشر: النقل الدولي للبضائع وتطوير البنى التحتية في الفضاء الأورومتوسطي (الفرص والتحديات)

أيام: 26 و 27 نوفمبر 2024

مداخلة بعنوان: واقع قطاع اللوجستيك في الجزائر: التحديات والفرص لتحسين الكفاءة والخدمات

ضمن المحور الأول: التأسيس النظري لاقتصاديات النقل الدولي والبنى التحتية واللوجستيك

أ.د بورنان مصطفى جامعة عمار تليجي - الأغواط (الجزائر) m.bourennane@lagh-univ.dz	د. لقوي سعيدة جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية - قسنطينة (الجزائر) s.legoui@lagh-univ.dz
--	---

ملخص:

يُعتبر قطاع اللوجستيك من الركائز الأساسية لدعم النمو الاقتصادي وتحقيق التنافسية، حيث يساهم في تسهيل حركة التجارة ونقل البضائع بفعالية. في الجزائر، يواجه هذا القطاع العديد من التحديات مثل ضعف البنية التحتية، التعقيدات الإدارية والجمركية، وغياب التكامل بين وسائل النقل المختلفة، مما ينعكس سلباً على كفاءة الأداء وزيادة التكاليف اللوجستية. ومع ذلك، تتوفر فرص كبيرة لتطوير القطاع من خلال الاستثمار في البنية التحتية وتبني التكنولوجيا الحديثة والرقمنة. يتطلب تحسين الأداء تعاوناً بين الحكومة والقطاع الخاص، مع الاستفادة من التجارب الدولية الناجحة. إن تطوير قطاع اللوجستيك في الجزائر يمكن أن يعزز التنافسية الاقتصادية، يجذب الاستثمارات، ويخلق فرص عمل جديدة، مما يساهم في تحقيق التنمية المستدامة على المستويين الوطني والدولي.

الكلمات المفتاحية: اللوجستيك، النقل، البنية التحتية، الجزائر.

Abstract :

The logistics sector is a key pillar in supporting economic growth and enhancing competitiveness, as it facilitates the efficient movement of goods and trade. In Algeria, this sector faces several challenges, including inadequate infrastructure, administrative and customs complexities, and a lack of integration between different transportation modes, leading to reduced performance efficiency and increased logistical costs. However, there are significant opportunities for development through investment in infrastructure, the adoption of modern technologies, and digitalization. Improving performance requires collaboration between the government and the private sector, along with learning from successful international experiences. Developing the logistics sector in Algeria can boost economic competitiveness, attract investments, and create new job opportunities, thus contributing to sustainable development both nationally and internationally.

Keywords : Logistics, transportation, infrastructure, Algeria.

المرسل: أ.د بورنان مصطفى.

مقدمة:

يعد قطاع اللوجستيك أحد الأعمدة الأساسية للاقتصاد العالمي، حيث يساهم بشكل مباشر في تسهيل حركة البضائع والخدمات وتحسين فعالية التجارة الداخلية والخارجية. في الجزائر، التي تعد واحدة من أكبر دول إفريقيا من حيث المساحة والإمكانات الاقتصادية، يلعب اللوجستيك دورًا حيويًا في تعزيز القدرة التنافسية الاقتصادية وتحقيق التنمية المستدامة. ورغم ذلك، يواجه هذا القطاع العديد من التحديات الهيكلية والتنظيمية التي تعيق استغلاله الكامل.

تعاني الجزائر من تحديات مثل ضعف البنية التحتية، غياب التكامل بين مختلف وسائل النقل، والبيروقراطية في العمليات الجمركية، مما ينعكس سلبيًا على كفاءة أداء اللوجستيك وزيادة التكاليف اللوجستية. ومع التطور التكنولوجي والاتجاهات العالمية المتزايدة نحو الرقمنة وتحسين سلاسل الإمداد، تزايدت الحاجة إلى إصلاحات جذرية واستراتيجيات مبتكرة لتطوير هذا القطاع الحيوي.

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الأداء الحالي لقطاع اللوجستيك في الجزائر، مع التركيز على تحديد العقبات التي تعرقل تطويره، بالإضافة إلى استكشاف الفرص المتاحة لتحسين الكفاءة والقدرة التنافسية. كما سنتناول الدراسة دور الحكومة والقطاع الخاص في هذا المجال، وتقديم توصيات لتحسين البنية التحتية وتبني تقنيات حديثة لتحسين الأداء اللوجستي في الجزائر.

إشكالية البحث:

قطاع اللوجستيك يعاني من العديد من التحديات التي تؤثر على أدائه وفعالته. يواجه هذا القطاع مشاكل متعددة تتعلق بالبنية التحتية المتقادمة، ضعف التكامل بين مختلف وسائل النقل، وتعقيد الإجراءات الجمركية والبيروقراطية، مما ينعكس سلبيًا على تكلفة الخدمات اللوجستية وسرعة تنفيذها. في المقابل، تشهد العديد من الدول تحولات جذرية في مجال اللوجستيك بفضل استخدام التكنولوجيا الحديثة والتوجه نحو الرقمنة، وهو ما يعزز من كفاءتها وقدرتها على المنافسة في الأسواق الدولية.

بناءً على هذه المعطيات، يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما هو واقع أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر؟

أهمية البحث:

يسعى البحث لتقديم حلول ملموسة لتحسين أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر، مما ينعكس إيجابيًا على الاقتصاد الوطني ويساهم في تعزيز حركة التجارة والنقل بكفاءة وفعالية.

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف التي تسعى إلى فهم وتحليل التحديات التي تواجه قطاع اللوجستيك في الجزائر واستكشاف الفرص الممكنة لتحسين أدائه:

- تحليل واقع قطاع اللوجستيك في الجزائر؛
- فهم العقبات التي تواجه القطاع مثل ضعف البنية التحتية، التعقيدات البيروقراطية، عدم التكامل بين وسائل النقل، وتأثيرها على كفاءة سلاسل الإمداد؛

- تحديد المجالات التي يمكن من خلالها تحسين الكفاءة اللوجستية، مثل استخدام التكنولوجيا الحديثة، الرقمنة، وتعزيز التعاون بين القطاعين العام والخاص.

وتم تقسيم البحث إلى:

المحور الأول: المفاهيم النظرية لقطاع اللوجستيك

المحور الثاني: واقع قطاع اللوجستيك في الجزائر

I. المفاهيم النظرية لقطاع اللوجستيك

1. تعريف اللوجستيك:

يعود مفهوم اللوجستيك إلى العصور اليونانية القديمة، حيث اشتق هذا المصطلح من الكلمة اليونانية Logos التي تعني "النقل". في البداية، استخدم هذا المفهوم في المجال العسكري للإشارة إلى تنظيم وإدارة إمدادات القوات المسلحة، بما في ذلك التخطيط اللوجستي لإدارة الجبهات العسكرية وتوفير المواد الغذائية والمعدات، إضافة إلى رسم خرائط الطرق وتحضيرها. بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، تبنت الولايات المتحدة الأمريكية هذا المفهوم ووسعته ليشمل الاستخدامات الاقتصادية، حيث تم إدخاله إلى الشركات الصناعية لتطوير العمليات التشغيلية وسلاسل الإمداد.¹

ويمكن تعريف اللوجستيك بأنه عملية ضمان توفر المنتج الصحيح بالكمية والحالة الصحيحة والمكان والوقت الصحيح، للزبون الصحيح بأقل تكلفة، مما يؤدي إلى دعم تنافسية المؤسسة وتميزها، إلى زيادة إنتاجيتها وربحيتها واستمرارها.²

2. أهداف اللوجستيك:

تهدف الخدمات اللوجستية إلى:³

- تحسين خدمة إدارة التدفقات؛
- الحد من الأعطال والاختناقات؛
- خلق القيمة للعملاء والمساهمين وكل من له مصلحة مع المؤسسة؛
- تحقيق الخمس أصفار، والمتمثلة في: صفر مخزون، صفر آجال، صفر أوراق، صفر أخطاء، وصفر تعطل.

ويمكن شرح الخمس أصفار باختصار:

صفر مخزون: أي تقليل المخزون بالقدر المستطاع وهذا يؤدي إلى تخفيض التكلفة

صفر آجال: أي تقليل الزمن في دورة الطلب وهذا يعطي خدمة جيدة للعملاء

صفر ورقة: عصر التكنولوجيا واستخدام الحاسب الآلي، الفاكس، الهاتف، الانترنت، وهذا يزيد من سرعة الاستجابة

صفر أخطاء: من أجل تحقيق خدمة جيدة للعملاء، وجب التقليل في أخطاء في المنتج وهذا يعني التخلص من ارجاع الزبائن

للمنتجات التي لا تتوفر على المواصفات المطلوبة

صفر تعطل: وجود صيانة وقائية، أي أن الصيانة تكون قبل وقوع الخطأ وليس عند وقوعه.

3. مكونات سلسلة التوريد والأنشطة اللوجستية

أ. **تعريف سلسلة التوريد:** تعرف سلسلة التوريد على أنها تتابع من المنظمات، تسهيلات ووظائف تلك المنظمات، والتي يتم تضمينها في الإنتاج والتسليم للمنتج والخدمة، حيث يبدأ هذا التتابع من الموردين الرئيسيين للمواد الخام ويمتد نطاقه في كل الطرق وحتى العميل النهائي. حيث تشمل التسهيلات: المخازن، المصانع، مراكز التشغيل، مراكز التوزيع، مكاتب التجارة والتوكيلات. وتشمل الوظائف والأنشطة: التنبؤ، الشراء، إدارة المخازن، إدارة المعلومات، تأكيد الجودة، الجدولة، الإنتاج، التوزيع، التسليم وأخيرا خدمة العميل.⁴

ب. **الأنشطة اللوجستية:** تتكون أنشطة اللوجستيك مما يلي:⁵

- **ضبط معايير العملاء:** تحديد احتياجات العملاء وتوقعاتهم في مجال خدمة العملاء، قياس استجاباتهم، ووضع معايير لمستويات الخدمة المقدمة.
- **النقل:** اختيار نوع وأسلوب خدمة النقل، تحديد الحمولات ومسارات النقل، اختيار المعدات المناسبة، تشغيل الطلبات، ومراجعة فئات أسعار النقل.
- **إدارة المخزون:** وتشمل وضع سياسة تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية، كذلك التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير، وأيضا التعرف مزيج المنتجات ونقاط التخزين، بالإضافة إلى تحديد عدد وحجم مواقع التخزين، إلى وضع استراتيجيات خاصة بالوقت والدفع والسحب.

بالإضافة إلى أنشطة مساعدة والتي تقوم بدور تكميلي للأنشطة السابقة:

- **المخازن:** تخصيص مساحة التخزين، تنسيق وتنظيم المستودعات، وتحديد هيكلية المخزون.
- **مناولة المواد:** انتقاء المعدات المناسبة، وضع سياسات استبدالها، وتطبيق إجراءات تحضير الطلبات.
- **الشراء:** تحديد مصادر التوريد وجدولة توقيت الشراء، وضبط الكميات الاقتصادية للشراء.
- **التعبئة:** تصميم العبوات لتسهيل المناولة، وتطويرها للتخزين الفعال، وضمان الحماية من التلف والحسائر
- **صيانة المعلومات:** من خلال تحليل البيانات، وضمان الإجراءات الرقابية.

4. أهمية اللوجستيك:

يحتل اللوجستيك أو ما يسمى بالأنشطة اللوجستية أهمية كبيرة في الاقتصاد الوطني، من خلال تأثيره على نموه وتطوره، كما له تأثير مباشر وغير مباشر في خلق فرص عمل (تخفيض معدل البطالة)، وباعتبار الأنشطة اللوجستية تمثل إحدى عناصر الناتج الإجمالي الوطني (والذي سيكون له تأثير على مؤشرات الاقتصاد الوطني الكلي مثل معدل التضخم، معدل الفائدة، تكلفة الطاقة والتسهيلات المتاحة، وأيضا المستوى العام لإنتاجية هذا النظام ككل)، حيث أن له علاقة طردية بين معدل تكلفة اللوجستيات ومعدل التضخم، وهناك نقطة حدية للوجستيات يجب عدم تجاوزها وإلا أصبح العائد من اللوجستيات أقل من تكلفتها.⁶

ويمكن إظهار أهمية اللوجستيك في النقاط التالية:⁷

- العميل في الأسواق المعاصرة يبحث عن ما هو أفضل من جودة المنتج، وهو جودة الخدمة؛
- إيجاد ميزة تفضيلية من خلال تقديم قيمة مضافة للعميل، بسبب زيادة عدد الأسواق التي تعرض الكثير من المنتجات والسلع، مما يجعل العميل يشعر بوجود فروق فنية صغيرة في المنتج المقدم؛

- المنتجات ليس لها قيمة طالما أنها ليست في متناول العميل في الوقت والزمان المحددين؛
- توجد عدة أوجه متعددة لخدمة العميل تبدأ من التوريد في الموعد المحدد إلى خدمة ما بعد البيع؛
- أصبحت دورة العمر للمنتج قصيرة ويطلب المصنعون والموزعون توريد المواد والبضائع في وقت محدد؛
- مفهوم زمن توريد اللوجستيات بسيط للغاية، وهو كم تستغرق من الوقت عملية تحويل طلب العميل إلى أموال سائلة؟
- وجود مجموعة معقدة من الأنشطة المطلوب إدارتها للمحافظة على العملاء، وهو مجال إدارة زمن توريد اللوجستيات (لحظة اتخاذ قرارات التوريد - شراء الواد والمكونات - المرور بعملية التصنيع والتجميع - التوزيع النهائي وخدمة ما بعد البيع).

5. دور اللوجستيك في تعزيز عملية التبادل الدولي

تتم الدول المتقدمة بالعمليات اللوجستية، حيث عملت على تحسين فعالية الأداء من خلال قياس تكاليف العمليات اللوجستية إلى الناتج القومي، فكلما قل مستوى الأداء ارتفعت التكاليف، والعكس، كلما ارتفع مستوى الأداء قلت التكاليف.⁸

ويعتبر قطاع النقل البحري حجر الزاوية في تعزيز حركة الصادرات والواردات بين دول العالم، وذلك عبر الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية، مثل شحن وتفريغ سفن الحاويات وسفن البضائع باستخدام معدات وآليات مخصصة. كما تُخصص مساحات واسعة في العديد من الموانئ لتخزين البضائع لفترات زمنية متفاوتة حسب سياسات كل ميناء حيث تعتبر الكفاءة في خدمات الموانئ والشحن من أهم محددات القدرة التنافسية في أي بلد.⁹

وتعد الخدمات اللوجستية ركيزة أساسية في الاقتصاديات الحديثة، لما تلعبه من دور محوري في تعزيز القدرة التنافسية بالتجارة الخارجية. وتعتمد قدرة أي دولة على الانخراط في الاقتصاد العالمي على مستوى جودة هذه الخدمات. وتبرز أهمية الخدمات اللوجستية بشكل خاص في تجارة السلع الوسيطة، التي تعتمد بدرجة أكبر على الكفاءة مقارنة بالسلع النهائية، نظرًا لكون السلع الوسيطة تعبر الحدود لتساهم في إنتاج المنتجات النهائية.¹⁰

II. واقع قطاع اللوجستيك في الجزائر

1. قراءة في تقرير أداء الخدمات اللوجستية لسنة 2023

يقوم البنك الدولي كل سنتين بإصدار تقرير الأداء اللوجستي تحت عنوان " الترابط من أجل المنافسة - Connecting to Compete"، وذلك منذ عام 2007، وهو مؤشر يقيس فيه الأداء على طول السلسلة اللوجستية داخل البلد، ويسمح بالمقارنة بين 139 دولة (تقرير 2023)، ويضم مؤشر الأداء اللوجستي " LPI : Performance Index Logistics"، ستة مكونات وهي:¹¹

- كفاءة الجمارك وإدارة الحدود والتخليص؛
- نوعية البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل؛
- سهولة ترتيب الشحنات الدولية بأسعار تنافسية؛
- كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية؛
- وتيرة وصول الشحنات إلى المرسل إليه خلال وقت التسليم؛
- القدرة على تتبع الشحنات.

ويكشف تقرير 2023 عن استمرار الفجوة في أداء الخدمات اللوجستية بين الدول مرتفعة الدخل والأخرى منخفضة الدخل، حيث تم ترتيب هذه الدول على مقياس من 1 منخفض إلى 5 مرتفع. والجدول التالي يمثل ترتيب البلدان في المراتب العشر الأولى:

جدول رقم 01: ترتيب الدول حسب مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023

الرتبة	الدولة	معدل الأداء LPI	كفاءة الجمارك	كفاءة البنية التحتية	مؤشر الشحنات الدولية	نوعية وكفاءة الخدمات اللوجستية	وقت التسليم	القدرة على تتبع الشحنات
01	سنغافورة	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4
02	فنلندا	4.2	4.0	4.2	4.1	4.2	4.3	4.2
03	الدنمارك	4.1	4.1	4.1	3.6	4.1	4.1	4.3
04	ألمانيا	4.1	3.9	4.3	3.7	4.2	4.1	4.2
05	هولندا	4.1	3.9	4.2	3.7	4.2	4.0	4.2
06	سويسرا	4.1	4.1	4.4	3.6	4.3	4.2	4.2
07	استراليا	4.0	3.7	3.9	3.8	4.0	4.3	4.2
08	بلجيكا	4.0	3.9	4.1	3.8	4.2	4.2	4.0
09	كندا	4.0	4.0	4.3	3.6	4.2	4.1	4.1
10	هونغ كونغ	4.0	3.8	4.0	4.0	4.0	4.1	4.2
98	الجزائر	2.5	2.3	2.1	3.0	2.2	2.6	2.5

المصدر: Jean-François Arvis and oth, Connecting to Compete 2023, The world Bank, 2023,site
web : <https://lpi.worldbank.org/report>, P X.

من خلال الجدول أعلاه، تظهر سيطرة الدول المتقدمة على المراكز العشر الأولى، وهي بلدان مرتفعة الدخل، حيث تأتي سنغافورة في المركز الأول، لتأتي بعدها دول الاتحاد الأوروبي وأستراليا وكندا ثم هونغ كونغ، أما ترتيب الدول العربية فقد جاء كما يلي:

جدول رقم 02: ترتيب الدول العربية حسب المؤشر LPI

الترتيب العربي	الترتيب العالمي	الدولة	المؤشر LPI
01	12	الإمارات العربية	4.0
02	34	البحرين	3.5
03	36	قطر	3.5
04	41	المملكة السعودية	3.4
05	46	سلطنة عمان	3.3
06	55	الكويت	3.2
07	58	مصر	3.1
08	98	الجزائر	2.5
09	118	العراق	2.5
10	121	السودان	2.4
11	129	سوريا	2.3
12	133	اليمن	2.2
13	137	الصومال	2.0

المصدر: : Jean-François Arvis and oth, Connecting to Compete 2023, The world Bank, 2023,site web : <https://ipi.worldbank.org/report>, P X.

من خلال الجدول رقم 02، نلاحظ أن الجزائر فقد جاءت في المركز 98 عالميا والمركز الثامن عربيا، ويمكننا أن نقول بأن الجزائر لا تزال متأخرة في أداء الخدمات اللوجستية، حيث سجلت أداء متوسطا في مكونات الأداء اللوجستي، في كفاءة الجمارك سجلت معدل 2.3 وهي نسبة منخفضة مقارنة مع الدول العربية الأخرى، في حين سجلت الإمارات العربية في هذا المكون معدل 3.7، وإذا انتقلنا إلى مؤشر كفاءة البنية التحتية فهو بدوره منخفض إذ سجلت الجزائر في هذا المؤشر معدل 2.1، في حين سجلت الإمارات العربية المتحدة معدل 4.1، مؤشر ترتيب الشحنات الدولية 3.0 ويوضح سهولة ترتيب الشحنات وهي نسبة متوسطة، أما فيما يخص نوعية وكفاءة الخدمات اللوجستية فهي منخفضة 2.2 حيث أن البنية التحتية لا تشكل ضمان لتوفير خدمات لوجستية جيدة ما لم يكن ذلك مقرون بتوفير خدمات كفؤة. لنأتي إلى المؤشر الفرعي للتوقيت، فقد بلغ 2.6 وهي نسبة منخفضة جدا، حيث سجلت الإمارات العربية في ذات السياق نسبة 4.2، آخر مؤشر وهو مؤشر التعقب والتتبع لفقد سجلت فيه الجزائر نسبة منخفضة 2.5.

عموما حسب مؤشر الأداء اللوجستي فقطاع اللوجستيك في الجزائر لا يزال ضعيفا، مما يجعل الاندماج في الاقتصاد العالمي صعبا، لذلك وجب على الجزائر أن تضع حلولاً لهذا المشكل من أجل إزاحة العقبات التي تحد من نمو الصادرات وارتفاع التكاليف الأمر الذي ينعكس سلبا على قدرتها على المنافسة عالميا.

2. أسباب ضعف السلسلة اللوجستية في الجزائر

واجهت السلسلة اللوجستية في الجزائر عدة تحديات تعيق كفاءتها وتحد من قدرتها التنافسية. من أبرز هذه التحديات غياب التخطيط اللوجستي المتكامل وضعف التنسيق بين مختلف وسائل النقل (البري، البحري، والجوي). كما تعاني البنية التحتية من نقص في التطوير والصيانة، مثل الطرق والموانئ والمخازن، مما يؤدي إلى زيادة التكاليف وزمن التسليم. بالإضافة إلى ذلك، تؤثر البيروقراطية الإدارية والإجراءات الجمركية المعقدة سلبا على سرعة عمليات الاستيراد والتصدير. كما أن غياب الرقمنة والاعتماد المحدود على الحلول التكنولوجية الحديثة يضعف القدرة على تتبع الشحنات وإدارة المخزون بكفاءة. أخيراً، يشكل نقص الكفاءات المتخصصة في مجال اللوجستيات عائقاً آخر أمام تحسين الأداء، مما يتطلب استثمارات أكبر في التدريب والتطوير.

أ. ضعف البنية التحتية للموانئ¹²: تركز استثمارات الجزائر بشكل رئيسي في الموانئ النفطية، والتي تُعد موانئ متخصصة تخدم بشكل أساسي قطاع المحروقات، نظراً لأن 95% من صادرات البلاد تعتمد على هذا القطاع. في المقابل، تعاني الموانئ التجارية الأخرى من تأخر كبير في التطوير، مما يعكس عدم مواكبة الجزائر للتحويلات السريعة والعميقة التي طرأت على مفهوم الموانئ خلال العقود الثلاثة الأخيرة. فقد تجاوز دور الميناء كونه مجرد نقطة لنقل البضائع ليصبح قاعدة لوجستية متكاملة ومؤسسة اقتصادية ذات تأثير كبير، لا تقتصر على تقديم الخدمات التقليدية. وشهدت الموانئ العالمية تطوراً ملحوظاً شمل جميع جوانبها التشغيلية، حيث تحوّل دورها من مجرد نقطة وصل بين البحر والبر تعتمد على الموقع الجغرافي وتقديم خدمات المناولة والتخزين، إلى حلقات أساسية في سلسلة التجارة الدولية، مع تطوير بنيتها التحتية، وتجهيزاتها، ونظمها الإدارية لتواكب المتطلبات المتغيرة للسوق العالمي.

رغم كل التطورات والتغيرات والمجهودات التي قامت بها الدولة الجزائرية إلا أن الموانئ الجزائرية بقيت تعمل بالطرق القديمة وبوتيرة متباطئة، وقد وضعت مخططات لتطوير السلسلة اللوجستية على غرار مخطط تهيئة الإقليم في آفاق 2030، والذي يتضمن عددا من

الإجراءات تهدف لعصرنة البنية التحتية، قصد تحسين أداء السلسلة اللوجستية، التي ما تزال تتخبط في مشاكل عديدة من الإجراءات منها مشاكل النقل، خدمة المخزون والعملاء، نقص تدفق المعلومات...، وفي إطار المخطط الخماسي 2015-2019، ركزت الدولة الجزائرية على تعزيز الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية وتحديث البنية التحتية، حيث وقعت على اتفاقية في إطار مشروع مشترك بين شركة موانئ دبي العالمية وبوابة دبي التجارية مع موانئ الجزائر العاصمة، وهران، وسكيكدة، تقدم هذه الشركة خدمات إلكترونية متكاملة وتقوم بإدخال معدات حديثة لمناولة الحاويات، رافعات مناولة الحاويات ورافعات جسرية عملاقة، بالإضافة إلى إعادة بناء أرصفة الموانئ لاستيعاب رافعات الحاويات وإصلاح أرصفة أخرى.

ب. اختلالات في قطاع النقل: يظهر عصر الحاويات التي أحدثت ثورة في مجال النقل سادت أسواق التجارة الدولية خدمات توصيل البضائع، أصبح بذلك النقل عبارة عن عملية واحدة تتم من خلال قناة لوجستية كاملة وليس كما كان من قبل عبارة عن عمليات مجزأة.

رغم جهود الدولة المبذولة خلال العقود الماضية (مخطط 2005-2009؛ ومخطط 2010-2014) من حيث تنفيذ مشاريع البنية التحتية الكبرى والمعدات العامة، وخاصة في قطاع السكك الحديدية والتي تهدف إلى كسر العزلة عن بعض المناطق التي لا تتوفر على وسائل النقل وكذا تمكين المواطنين من استخدام وسائل النقل الحديثة بتكلفة أقل، والسماح لهذا القطاع بتأدية دوره كمحرك للنمو بفضل دمج وسائل النقل المختلفة (الطرق، السكك الحديدية، الجو والبحر)، إلا أنها تبقى غير كافية ولا يزال القطاع يتخبط في مشاكل كثيرة ناتجة عن تأخر إنجاز المشاريع من جهة وعدم مواكبة التطورات الحديثة من جهة أخرى، هذه الاختلالات تشكل عائق أمام المبادلات التجارية خصوصا في مجال النقل بالسكك الحديدية.

ج. ضعف الأسطول البحري: فرض ضعف الأسطول البحري الوطني على المتعاملين الجزائريين استئجار سفن بأسعار نقل باهضة من قبل أصحاب السفن الأجانب، وهي الأسعار الأعلى في منطقة "ميناء"، علما أن الحجم الأكبر من التجارة الخارجية للجزائر يتم عن طريق البحر (95%)، بالإضافة إلى فرض أسعار خدمات الشحن البحري بقيمة أكبر بكثير من سعرها الحقيقي.¹³

د. الإجراءات الإدارية والجمركية: في إطار تبني الجزائر للمفاهيم المكرسة من قبل الاتفاقيات الجمركية الدولية، جاء قانون الجمارك الجديد 04-17 المؤرخ في 2017/02/16 المتضمن تعديل قانون الجمارك 79-07، من أجل تبسيط وتوحيد الإجراءات الجمركية وفقا للمعايير الدولية، من أجل مرافقة أحسن وأنجع للمستثمرين والمؤسسات الجزائرية، يتضمن هذا القانون تحديث إدارة الجمارك، وذلك بفصل إجراءات التخليص عن إجراءات الإفراج عن البضائع وتقليل وتبسيط المتطلبات المستندية للاستيراد والتصدير، التي كانت موجودة في النسخة السابقة من القانون بغرض الاستفادة من التجارة العالمية الحرة.¹⁴

إن التعجيل بالتخليص الجمركي وتخفيض زمن الإجراءات الجمركية من شأنه أن يعود بمنافع جمة على كافة الأطراف المشاركة في سلسلة الإمداد وشبكة النقل الدولي وخاصة النقل الدولي متعدد الوسائط. غير أن التطبيق الميداني لهذا الإجراء يشكل عائقا يتعين على إدارة الجمارك التصدي له، ذلك أنه لا يسمح أن تفرج عن البضاعة إلا عند حل جميع القضايا العالقة وسداد الحقوق والرسوم المستحقة مسبقا، كما نصت عليه المادة 54 من ذات القانون (04-17)، وكثيرا ما يصعب استكمال تصنيف البضائع لأغراض التعريف الجمركية على الطبيعة، مثلما هو الحال بالنسبة للمواد الكيميائية التي قد تتطلب تحليلا مطولا في المختبرات كما أن المنازعات قد تطول بشأن التقدير الصحيح للقيمة لدى الجمارك، وهو ما يجعل الإجراءات الجمركية بطيئة ومثل هذه المشاكل التي تعيق السداد والافراج النهائيين لها أثر سلبي على القدرة التنافسية وينبغي إزالتها أو التقليل منها إلى أدنى حد.¹⁵

وكان الإجراء المتمثل في منح ترخيص مسبق في حالة وصول أية باخرة لتحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة عقبة كبيرة أمام التدفق السهل للسلع والبضائع و مصدر قلق للمهنيين و المحترفين العاملين في مجال التجارة البحرية و الذين كانوا يأملون في تحويل جزء من سلعهم باتجاه الموانئ الجافة من اختيارهم. وبغرض تبسيط الإجراءات، عمدت إدارة الجمارك وفقا لمراسلة رقم 1818 بتاريخ 08 نوفمبر 2017 إلى تبسيط إجراءات تحويل الحاويات ، بعد أن عانت الموانئ من اكتظاظ و تكسد و خسائر للمتعاملين و يطلب من المتعاملين توفير وثائق إثبات لضمان التحويل منها نسخة من بيان الشحن الذي يتعين أن يشير إلى البضاعة المعنية بالتحويل و الميناء الجاف المعني، على أن يتم إيصال البضاعة بحراسة جمركية من أعوان تابعين للميناء الجاف، فيما يتم اشتراط أن يتم تحويل السلع المصنفة كخطرة إلى ميناء جاف يمتلك المواصفات و الشروط الضرورية للتخزين.¹⁶

هـ. نظام المعلومات والرقمنة: تلعب أنظمة المعلومات والرقمنة دورًا جوهريًا في تحسين كفاءة الموانئ وتعزيز قدرتها التنافسية ضمن سلاسل الإمداد والتجارة الدولية. تسهم هذه الأنظمة في تسريع عمليات المناولة والشحن، وتسهيل تبادل المعلومات بين مختلف الأطراف المعنية، بما في ذلك شركات الشحن والجمارك وإدارات الموانئ. في الجزائر، بدأت بعض الموانئ في تبني الرقمنة عبر إدخال أنظمة إلكترونية لإدارة العمليات اللوجستية، مثل تتبع السفن والشحنات، وتبسيط الإجراءات الجمركية. ومع ذلك، لا تزال جهود الرقمنة في الموانئ الجزائرية تواجه تحديات تتعلق بتحديث البنية التحتية التقنية، وضعف التنسيق بين مختلف الفاعلين في القطاع البحري. علاوة على ذلك، يُعد غياب التكامل بين الأنظمة المعلوماتية على المستوى الوطني أحد العوائق التي تحد من كفاءة هذه الموانئ. لتحقيق تحول رقمي شامل، ينبغي تكثيف الاستثمارات في التكنولوجيا وتطوير الكفاءات البشرية المتخصصة، بما يضمن مواكبة الموانئ الجزائرية للمعايير الدولية وتحقيق دور محوري في دعم التجارة الخارج.

وتشكل الرقمنة وتطوير نظم المعلومات عنصرًا حاسمًا في تعزيز كفاءة العمليات اللوجستية في الموانئ الجزائرية، حيث تسهم هذه النظم في تحسين تدفق المعلومات بين مختلف الفاعلين، بما في ذلك إدارات الموانئ، الشركات التجارية، والسلطات الجمركية. ومع ذلك، تواجه الجزائر تحديات متعددة في تبني تقنيات الرقمنة بشكل كامل، إذ لا تزال العديد من الموانئ تعتمد على أنظمة تقليدية، مما يؤدي إلى إبطاء عمليات المناولة والتخليص الجمركي. كما أن غياب تكامل الأنظمة المعلوماتية بين مختلف الجهات ذات الصلة يحد من كفاءة تتبع الشحنات وإدارة المخزون.

إن الانتقال إلى منظومة ذكية تشمل تطبيقات الرقمنة مثل منصات تبادل البيانات في الوقت الفعلي (Real-Time Data Exchange) وأنظمة تخطيط الموارد (ERP) سيساهم في تعزيز الأداء التشغيلي وتقليل التكاليف. لذا، فإن الاستثمار في الحلول التكنولوجية الحديثة يُعد ضرورة ملحة لتمكين الموانئ الجزائرية من تحقيق تنافسية أكبر في التجارة الدولية، وتحسين موقعها ضمن سلاسل التوريد العالمية.

و. الاختلالات التنظيمية والهيكليّة التي تعيق وصول المنتج الجزائري للأسواق الدولية: وجود مشاكل تنظيمية تعيق عملية

تصدير السلع والبضائع وه ما يضعف من نشاط العمليات اللوجستية، نذكر منها:

- قلة المعلومات عن الأسواق العالمية لدى المصدرين الجزائريين، حيث أبدى أرباب منتدى رؤساء المؤسسات مخاوفهم من دخول الجزائر للمنطقة العربية للتبادل الحر بسبب نقص المعلومات حول دراسة الجدوى منها؛
- عدم تشجيع الإنتاج الوطني أدى إلى استنزاف المدخرات الوطنية في تمويل قطاع الاستيراد، بمنح القروض والتسهيلات عن طريق البنوك؛

- غياب البعد الاستراتيجي لتسويق المنتجات لدى المؤسسات الاقتصادية الجزائرية؛
- غياب سياسة واضحة لتسيير الاقتصاد الوطني وترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات؛
- عدم تطابق المنتجات الجزائرية مع المعايير الدولي (خاصة في مجال الجودة والتنوعية وقيود البيئة)؛
- ارتفاع أسعار السلع والمنتجات الجزائرية بسبب عدم الاستفادة من اقتصاديات الحجم وعدم الاستخدام العقلاني للطاقت الإنتاجية المتوفرة بالإضافة إلى تبعية مدخلاتها للخارج؛
- حسب تقرير منظمة الشفافية الدولية لعام 2022 فقد احتلت الجزائر المركز 104 من بين 180 دولة، ب 36 نقطة من سلم 100 نقطة، وقدر ارتفاعت ب 3 نقاط مقارنة بعام 2022¹⁷، إلا أن هذا غير كافي بسبب استفحال ظاهرة الفساد الإداري بالجزائر؛
- التباطؤ في إدراج النصوص التشريعية والتنظيمية الجديدة والتي تحكم آليات التصدير والمنافسة والمعاملات التجارية وشروط ممارسة الأنشطة التجارية ونقص الدعم اللوجستي للمصدرين الجزائريين من حيث التخزين والنقل والمناولة.¹⁸

3. تحسين كفاءة خدمات قطاع اللوجستيك في الجزائر

تحسين كفاءة قطاع اللوجستيك في الجزائر يتطلب معالجة مجموعة من التحديات التي تواجه القطاع مثل البنية التحتية، التنظيم، وتطبيق التقنيات الحديثة. فيما يلي أبرز الفرص التي يمكن استغلالها:

أ. تحسين البنية التحتية: من خلال:

➤ تطوير الطرق والموانئ: تحسين شبكة الطرق السريعة، وتوسعة الموانئ الرئيسية مثل ميناء الجزائر وبجاية، لتسهيل النقل البري والبحري.

➤ إنشاء مراكز لوجستية حديثة: إقامة مناطق حرة أو مراكز تجميع و شحن على غرار التجارب في دبي وشنغهاي.

➤ تفعيل الربط الإقليمي: تحسين الربط مع دول الجوار (تونس، المغرب، مالي، والنيجر) لتشجيع التبادل التجاري البري.

ب. رقمنة العمليات اللوجستية: عن طريق:

➤ أنظمة التتبع والمراقبة (GPS): استخدام حلول التتبع في الوقت الفعلي للمركبات والشحنات لتقليل الهدر وتحسين إدارة الوقت.

➤ إدارة المخزون الذكية: تطبيق أنظمة ERP لدمج العمليات بين الموردين والمخازن والعملاء.

➤ تطبيقات الخدمات الإلكترونية: مثل منصات شحن تعتمد على الذكاء الاصطناعي لتسهيل العثور على النقل الأمثل.

ج. تحديث التشريعات والإجراءات الجمركية: وذلك ب:

➤ تقليل البيروقراطية الجمركية: تبسيط الإجراءات الجمركية وتحسين الأنظمة لتسهيل عمليات التصدير والاستيراد.

➤ إصلاح الإطار القانوني: وضع سياسات واضحة تُحفز القطاع الخاص على الاستثمار في اللوجستيك.

د. تعزيز الكفاءات البشرية: عن طريق:

➤ **التدريب المتخصص:** إنشاء برامج تدريبية تُعنى بإدارة اللوجستيك والنقل، بالتعاون مع الجامعات والمعاهد.

➤ **تشجيع الشراكات الدولية:** العمل مع شركات عالمية لنقل الخبرات وأفضل الممارسات.

هـ. **تحفيز الاستثمار في النقل المتعدد الوسائط:** وهذا من خلال:

➤ **النقل السككي:** تعزيز استخدام القطارات لنقل البضائع، خصوصًا بين المدن الكبرى والموانئ.

➤ **النقل البحري والنقل الجوي:** توفير حلول للشحن الجوي والبحري لتقليل زمن التسليم وزيادة القدرة التنافسية.

و. **التحول نحو الاستدامة في اللوجستيك:** ويتم عن طريق:

➤ **تشجيع النقل الأخضر:** الاستثمار في الشاحنات الكهربائية أو منخفضة الانبعاثات.

➤ **تطوير إدارة النفايات اللوجستية:** إعادة تدوير العبوات واستخدام مواد مستدامة في التغليف.

ي. **تشجيع التعاون بين القطاعين العام والخاص:** من خلال:

➤ **شراكات بين الحكومة والمستثمرين:** يمكن للدولة توفير تحفيزات ضريبية وتسهيلات في القوانين لجذب الاستثمارات.

➤ **دعم المؤسسات الناشئة في اللوجستيك:** تشجيع الابتكار من خلال دعم الشركات الناشئة في خدمات التوصيل والتكنولوجيا المرتبطة بالشحن.

يمكن لتحسين قطاع اللوجستيك أن يكون ركيزة قوية في دعم الاقتصاد الجزائري، خاصة إذا تم استغلال موقع البلاد الجغرافي كنقطة عبور بين أوروبا وإفريقيا. يتطلب ذلك تكاملاً بين تحديث البنية التحتية، إدخال التكنولوجيا الحديثة، وإصلاح السياسات والتشريعات، مما سيؤدي إلى تحسين الكفاءة وزيادة التنافسية في الأسواق الإقليمية والدولية.

الخاتمة

يُعد قطاع اللوجستيك من الركائز الأساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية وتعزيز القدرة التنافسية لأي دولة، بما في ذلك الجزائر، التي تتمتع بموقع جغرافي استراتيجي وإمكانات اقتصادية كبيرة. ومع ذلك، فإن الأداء الحالي لهذا القطاع لا يزال دون المستوى المطلوب، إذ تواجه الجزائر العديد من التحديات التي تعيق تطويره، مثل ضعف البنية التحتية للنقل، غياب التكامل بين مختلف وسائل النقل، وتعقيدات الإجراءات الجمركية والإدارية. هذه التحديات تؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل، إطالة زمن العمليات اللوجستية، وتراجع القدرة التنافسية للشركات الجزائرية في الأسواق المحلية والدولية.

على الرغم من هذه العقبات، يبقى هناك العديد من الفرص المتاحة لتحسين أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر. تتضمن هذه الفرص الاستثمار في البنية التحتية للنقل (كالطرق والسكك الحديدية والموانئ)، وتبني التكنولوجيا الحديثة التي تعزز الكفاءة التشغيلية من خلال الرقمنة، مثل نظم إدارة المخزون وتتبع الشحنات. كما يمكن تعزيز التعاون بين القطاعين العام والخاص لتطوير حلول مستدامة وفعالة، بالإضافة إلى تحفيز الاستثمارات الأجنبية في مشاريع لوجستية استراتيجية.

إن التحسين المستمر لقطاع اللوجستيك يتطلب من الحكومة الجزائرية تبني استراتيجيات إصلاح شاملة، تهدف إلى تبسيط الإجراءات الجمركية والإدارية، وتقليل البيروقراطية التي تعيق التدفق السلس للبضائع. كما ينبغي أن يتم وضع إطار قانوني وتنظيمي يشجع على الابتكار والاستثمار في التكنولوجيا، إضافة إلى تطوير برامج تدريبية لتأهيل الكفاءات المحلية في مجال اللوجستيك.

علاوة على ذلك، يمكن للجزائر الاستفادة من التجارب الدولية الناجحة في تطوير قطاع اللوجستيك، خاصة من الدول التي استطاعت تحويل التحديات إلى فرص من خلال الاستثمار في الرقمنة والبنية التحتية. إن دمج هذه الدروس مع مراعاة خصوصيات السياق الجزائري سيشجع تحسين أداء القطاع وتطوير سلاسل الإمداد بكفاءة أعلى، مما يعزز من قدرة الجزائر على المنافسة في الأسواق الإقليمية والعالمية.

إن تحسين أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر هو أمر حتمي لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة وتسهيل حركة التجارة الداخلية والخارجية. هذا الأمر يتطلب تكاتف الجهود بين مختلف الفاعلين، من الحكومة إلى القطاع الخاص والمجتمع المدني، والعمل على وضع رؤية استراتيجية واضحة ومتكاملة. إذا ما تم استغلال الفرص المتاحة بفعالية، فإن الجزائر قادرة على تحويل قطاع اللوجستيك إلى عامل قوة يدعم الاقتصاد الوطني ويساهم في خلق فرص عمل جديدة وتنويع مصادر الدخل، مما يساهم في تعزيز النمو الاقتصادي وتحقيق الاستقرار على المدى الطويل.

الإحالات والهوامش:

- ¹ مكايي محمد الأمين، اللوجستيك وتحديات التنافسية الدولية "حالة الجزائر"، مجلة المالية والأسواق، المجلد 06، العدد 01، 2019، ص 522.
- ² قبلابة أمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة دكتوراه في العلوم التجارية تخصص تجارة دولية ولوجستيك، قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، رسالة منشورة، 2016/2015، ص 6.
- ³ حاجي فطيمة، مهديد فاطمة الزهراء، واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر - دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 08، العدد 01، 2019، ص -ص: 607-608.
- ⁴ حشروف فاطمة الزهراء، صحراوي بن شيحة، كاملي محمد، استراتيجية الإمداد (اللوغستيك) في العمليات التجارية الدولية، مجلة الحوار المتوسطي، المجلد 12، العدد 13، 2017، ص 170.
- ⁵ بوعدلة سارة، بن طيب هديات خديجة، قدرات وتحديات اللوجستيك ودوره في عملية التبادل التجاري الدولي -دراسة حالة ميناء الغزوات خلال الفترة 2011-2019، مجلة المالية والأسواق، المجلد 08، العدد 01، ص 251.
- ⁶ همال فريدة، دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي، عدد خاص، 2018، ص 298.
- ⁷ محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، ط1، دار البداية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 98.
- ⁸ حلاوي ربيعة، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، (مجلة معهد العلوم الاقتصادية)، المجلد 13، العدد 02، 2009، ص 188.
- ⁹ خشي سهام، دور الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، المجلد 06، العدد 02، 2021، ص 175.
- ¹⁰ المرجع السابق نفسه، ص 175.
- ¹¹ Jean-François Arvis and oth, WORLD BANK GROUP, from survey to big data, the new logistics performance index, May 2024, P 1.
- ¹² همال فريدة، مرجع سبق ذكره، ص-ص: 309-310.
- ¹³ المرجع السابق نفسه، ص 310.
- ¹⁴ بن عزوز إبراهيم، إجراءات فصل الافراج عن البضائع عن التخليص الجمركي نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد 02، 2017، ص 203.

15 همال فريد، مرجع سابق، ص 311.

16 بن عزوز إبراهيم، مرجع سابق، ص 210.

17 عن موقع منظمة الشفافية الدولية، الرابط: <https://www.transparency.org/en/cpi/2023/index/dza>، تاريخ الاطلاع

2024/10/15 على 10:18.

18 همال فريدة، مرجع سبق ذكره، ص 312.

المراجع:

- مكايي محمد الأمين، اللوجستيك وتحديات التنافسية الدولية "حالة الجزائر"، مجلة المالية والأسواق، المجلد 06، العدد 01، 2019
- قلبازة أمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة دكتوراه في العلوم التجارية تخصص تجارة دولية ولوجستيك، قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، رسالة منشورة، 2016/2015
- حاجي فطيمة، مهديد فاطمة الزهراء، واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر - دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 08، العدد 01، 2019
- حشروف فاطمة الزهراء، صحراوي بن شبيحة، كاملي محمد، استراتيجية الإمداد (اللوغستيك) في العمليات التجارية الدولية، مجلة الحوار المتوسطي، المجلد 12، العدد 13، 2017
- بوعدلة سارة، بن طيب هديات خديجة، قدرات وتحديات اللوجستيك ودوره في عملية التبادل التجاري الدولي - دراسة حالة ميناء الغزوات خلال الفترة 2011-2019، مجلة المالية والأسواق، المجلد 08، العدد 01
- همال فريدة، دراسة تحليلية لمؤشرات الأداء اللوجستي في الجزائر، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي، عدد خاص، 2018
- محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، ط1، دار البداية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015
- حملاوي ربيعة، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، (مجلة معهد العلوم الاقتصادية)، المجلد 13، العدد 02، 2009
- خشبي سهام، دور الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، المجلد 06، العدد 02، 2021
- Jean-François Arvis and oth, WORLD BANK GROUP, from survey to big data, the new logistics performance index, May 2024, P 1.
- بن عزوز إبراهيم، إجراءات فصل الافراج عن البضائع عن التخليص الجمركي نظرة على قانون 17-04 المتضمن تعديل قانون الجمارك، مجلة نماء للاقتصاد والتجارة، العدد 02، 2017
- عن موقع منظمة الشفافية الدولية، الرابط: <https://www.transparency.org/en/cpi/2023/index/dza>