

دور التسويق الرقمي للمؤسسات الناشئة بميناء روتردام في نمو تجارة إعادة التصدير

**The Role of Digital Marketing for Startups in The Port of Rotterdam
in The Growth of Re-export Trade**

خلال كحل محمد لمن*، مخبر التطبيقات الكمية والتنوعية للارتقاء الاقتصادي والاجتماعي والبيئي بالمؤسسات الجزائرية،

جامعة غرداية (الجزائر)، khellat-kihel.mohammedlamine@univ-ghardaia.dz

تيمواوي عبد المجيد، مخبر الدراسات التطبيقية في العلوم المالية والمحاسبة

جامعة غرداية (الجزائر)، timaoui_08@yahoo.fr

تاريخ القبول: 2023/..../..

تاريخ الاستلام: 2023/..../..

ملخص:

تعد تجارة إعادة التصدير جزءا مهما من التدفقات التجارية الدولية خاصة خلال السنوات الأخيرة، وتعتمد تجارة إعادة التصدير بشكل رئيسي على بنية تحتية لوجستية قوية وأداء لوجستي متطور، بناء على ذلك هدفت الورقة البحثية لتحليل دور المؤسسات الناشئة في تطوير ورقمنة الخدمات اللوجستية بميناء روتردام وفق رؤية 2030 وإبراز دوره في نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا.

وبينت النتائج أن ميناء روتردام يتبنى منظور ابتكاري عن طريق توفير مناخ أعمال للمؤسسات الناشئة، واستطاع عن طريق هذه السياسة كسب المركز الأول أوروبا والمساهمة بشكل كبير في نمو تجارة إعادة التصدير الهولندية، والتي أصبحت تمثل 44% من إجمالي الصادرات خلال السنوات الأخيرة.

كلمات مفتاحية: مؤسسات ناشئة، تسويق رقمي، إعادة التصدير، ميناء روتردام.

تصنيفات JEL: M13، F14، Q55

Abstract:

Re-export trade is an important part of international trade flows, especially in recent years, and re-export trade relies mainly on a strong logistical infrastructure and advanced logistical performance.

Accordingly, the research paper aims to analyze the role of emerging institutions in developing and digitizing logistics services in the port of Rotterdam in accordance with Vision 2030 And highlighting its role in the growth of re-export trade in the Netherlands.

The results showed that the Port of Rotterdam adopts an innovative perspective by providing a business climate for emerging enterprises. Through this policy, it was able to gain first place in Europe and contribute significantly to the growth of the Dutch re-export trade, which has become 44% of total exports in recent years.

Keywords: Startups; Digital Marketing; Re-export; Port of Rotterdam.

Jel Classification Codes : M13, F14, Q55

1. مقدمة :

أصبحت تجارة إعادة التصدير جزءا مهما من التدفقات التجارية الدولية، فزاد الاهتمام بها بشكل أكبر مما كانت عليه خلال نهاية القرن الماضي، لما أصبحت تجلبه من دخل إضافي لعائدات الصادرات الإجمالية، ولم يقتصر هذا الاهتمام على الدول الجزرية الصغرى التي تقع عن تقاطع طرق الشحن البحري الدولية مثل قبرص وفيجي، بل تعداه إلى الدول ذات الاقتصاد المتقدم على غرار هونغ كونغ، سنغافورة، الولايات المتحدة الأمريكية، المملكة المتحدة، إسبانيا، إيطاليا ودول مجلس الخليج العربي وعلى رأسهم الإمارات العربية المتحدة، وهولندا من بين الدول التي ارتبطت تدفقاتها التجارية الخارجية بإعادة التصدير ، وهذا الارتباط كان منذ عهدها الاستعماري بحيث كانت تقوم بعملية إعادة تصدير: البهارات، الأدوية، الحرير، تحف وشاي بين مستعمراتها.

تعتمد هولندا على ميناء روتردام لزيادة نمو تدفقاتها التجارية الخارجية بما فيها تجارة إعادة التصدير، والذي يعد الميناء الأول بأوروبا بسبب تقديمه خدمات لوجستية مختلفة عن طريق أنظمة الأتمتة وتكنولوجيا الاتصال، وكسب ميناء روتردام هذه المكانة بسبب تبنيه منظور ابتكاري حسب ما جاء في رؤية 2030 وهذا بتوفير مناخ أعمال للمؤسسات الناشئة بالميناء لتقديم تحول رقمي في مجال الخدمات اللوجستية.

ومنه يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما مدى مساهمة التسويق الرقمي للمؤسسات الناشئة بميناء روتردام في نمو إعادة التصدير

ب هولندا؟

1.1 أهداف الورقة البحثية:

تهدف الورقة البحثية إلى:

- ✓ إبراز دور المؤسسات الناشئة في تطوير ورقمنة الخدمات اللوجستية بميناء روتردام؛
- ✓ إبراز دور ميناء روتردام في نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا؛
- ✓ تقديم توصيات لاستفادة الجزائر من النموذج الهولندي قصد الاستثمار في تجارة إعادة التصدير من أجل زيادة إجمالي الصادرات خارج المحروقات.

2.1 المنهج:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي لوصف مجال مناخ الاعمال الخاص بالمؤسسات الناشئة بميناء روتردام خاصة في المجال الرقمي، ومدى مساهمة الخدمات اللوجستية للميناء في نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا.

3.1 الدراسات السابقة:

دراسة لـ (Witte، Slack، Keesman، Jugie، و Wiegman، 2018، الصفحات

224-234) بعنوان " Facilitating start-ups in port-city innovation ecosystems:

" A case study of Montreal and Rotterdam

الهدف من الورقة البحثية هو استكشاف الشروط اللازمة لتسهيل وتشجيع المؤسسات الناشئة على الابتكار في مجال النظم البيئية للموانئ والمدن البحرية، ويستند الباحثون في تحليلهم إلى دراساتي حالة متعمقتين لمدينتي مونتريال (كندا) وروتردام (هولندا)، وهذا بإجراء مقابلات نوعية مع مالكي المؤسسات الناشئة وأصحاب المصالح، وتشير النتائج بشكل عام إلى:

- ✓ المبادرات الحكومية لتسهيل تأسيس مؤسسات ناشئة بمناطق الموانئ ناجحة تماما، ومع ذلك لا

تزال الروابط الوظيفية بين الشركات الناشئة وأنشطة الموانئ محدودة من جانب الأنظمة البيئية؛

✓ غالبا ما تشعر المؤسسات الناشئة محدودة في قدرتها على الابتكار بسبب اللوائح الصارمة والجمود المؤسسي؛

✓ في روتردام تشارك الجامعات والمدارس العليا في العديد من برامج حاضنات الأعمال.

دراسة لـ (Morvillo، و Marasco، Errichiello، De Martino، 2013، الصفحات

Logistics innovation in Seaports: An inter- " معنونة بـ " organizational perspective

يهدف الباحث إلى تقديم إضافة علمية في مجال المؤسسات الناشئة للابتكار اللوجستي للموانئ البحرية، وهذا من خلال التركيز على العلاقة بين المنظمات الابتكار والجهات الفاعلة في الموانئ البحرية، خاصة وأن الابتكار أصبح أهم محرك للتنافسية الشركات في الاقتصادات المتقدمة، كما أن الموانئ البحرية تشكل أرضية خصبة للمؤسسات الناشئة الناشطة في مجال الابتكار اللوجستي لزيادة الأداء اللوجستي للموانئ البحرية.

ولفهم الطبيعة التفاعلية للابتكار بالنظر إلى الترابطات المتعددة والقوية بين مشغلي الموانئ وشركات النظام الاقتصادي الإقليمي تقدم الورقة البحثية مفاهيم نظرية حول الابتكار اللوجستي للموانئ البحرية وتحليل حالات محددة للموانئ البحرية التي حققت نجاحا في مجال الابتكارات اللوجستية، وهذا باعتماد على دراسة ببيوغرافية لـ 88 دراسة سابقة قد تناولت تحليل العلاقة بين مجال الابتكار والموانئ البحرية.

دراسة لـ (Ekaterina Mikhailovna و Volgina، 2021، الصفحات 2002-2010)

" Netherlands' Participation in GVCs: Facts and Features "

الغرض من هذه الدراسة تحديد عوامل اندماج هولندا في سلاسل القيمة العالمية (GVCs)، تم جمع البيانات من قاعدة البيانات UNCTAD-Eora GVC لسنة 2018 لدولة هولندا، وخلص الباحثون إلى ما يلي:

✓ بلغ معدل اندماج هولندا في سلاسل القيمة العالمية 78% خلال سنة 2018 وهو معدل جد

عالي مقارنة بالمتوسط العالمي الذي بلغ 51%؛

- ✓ المستوى العالي لمشاركة هولندا في سلاسل القيمة العالمية كان بسبب ارتفاع حصة القيمة الأجنبية المضافة في إجمالي صادراتها نتيجة ارتفاع حصة إعادة التصدير؛
- ✓ الموقع الجغرافي لهولندا ومركزها اللوجستي إضافة إلى ميناء روتردام أهم عوامل نمو التدفقات التجارية الكبيرة بما في ذلك تدفقات القيمة المضافة؛
- ✓ نظرا إلى أن هولندا بلد صناعي لكن ذو سوق محلية محدودة النطاق إضافة إلى نقص المواد الأولية، لذلك تعتمد على واردات دول أخرى لإضافة قيمة لمنتجاتها المحلية على أن تعيد تصديرها إلى دولة أخرى ثالثة؛
- ✓ تعتبر الصين وألمانيا أهم شركاء هولندا في تدفقات سلع القيمة المضافة، في مقدمة هذه السلع الكيميائية، الغذائية والزراعية.

دراسة لـ (Mellens, Noordman, & Verbruggen, 2007) تحت عنوان "Re-exports: international comparison and implications for performance indicators"

يعد هذا البحث أحد أهم البحوث التي تناولت موضوع إعادة التصدير، قام بها باحثون لصالح مكتب الإحصاء الهولندي، ويوضح هذا البحث ظاهرة إعادة التصدير بهولندا ودول أخرى وكذلك تقديم اقتراحات لتصحيح نمو سوق التصدير والتفريق بين التصدير المحلي وإعادة التصدير، وخلص هذا البحث إلى جملة من النتائج أهمها:

- ✓ نمت تجارة إعادة التصدير بهولندا بشكل كبير انطلاقا من منتصف الثمانينات ما عدا فترة (2001-2002)، لكن سرعان ما عادت إلى نموها السنوي الكبير بحصة تجاوزت 50% من إجمالي الصادرات؛
- ✓ إعادة التصدير لا يعتبر ظاهرة هولندية فقط، بل هناك اتجاه دولي لهذا النوع من التجارة على غرار الدول الأوروبية، سنغافورة وهونغ كونغ بشكل مفرط؛
- ✓ من ضروري وضع تصحيحات لأداء الأسواق وأداء الصادرات عن طريق وضع طرق دولية لإحصاء تجارة إعادة التصدير لضبط نمو سوق الصادرات.

2. ميناء روتردام:

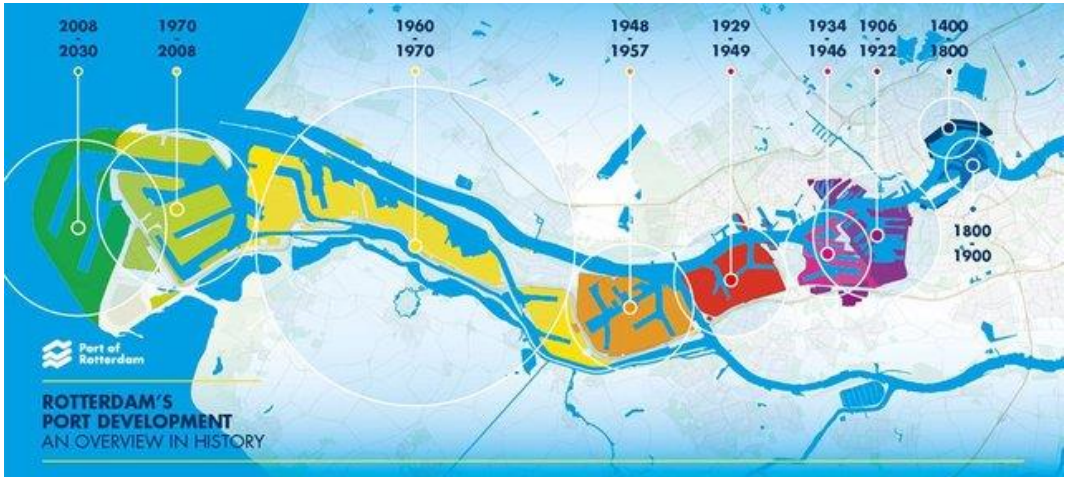
1.2 لمحة عن ميناء روتردام: (rotterdam, port of rotterdam, 2023)

يقع ميناء روتردام بمدينة روتردام الهولندية من الجهة الغربية، ويمتد الميناء على مساحة 42 كم من الشرق إلى الغرب ويبلغ عرضه 10 كلم، يعد ميناء روتردام أكبر ميناء بحري في أوروبا، منافسا بذلك ميناء أنتويرب البلجيكي الثاني أوربا وميناء هامبورغ الألماني والذي يأتي في المرتبة الثالثة، من عام 1962 حتى عام 2004 كان أكثر الموانئ ازدحاما في العالم من حيث حمولة البضائع متجاوزا ميناء سنغافورة وغيره من الموانئ البحرية الصينية الكبيرة، خلال سنة 2022 صنف ميناء روتردام كعاشر أكبر ميناء حاويات في العالم (Intelligence, 2023)، متجاوزا ميناء جبل علي (الإمارات العربية المتحدة) الذي أصبح منافس شرس لميناء روتردام لعدة أسباب أهمها رغبة كل من هولندا والإمارات العربية المتحدة بالاستحواذ على حصة أكبر من تجارة إعادة التصدير والتي شهدت نمو كبير خلال السنوات الأخيرة.

2.2 الرؤية المستقبلية لميناء روتردام 2030: (Rotterdam, 2019)

انطلقت استراتيجية عملاقة ميناء روتردام منذ سنة 2011 حتى يصبح بحلول سنة 2030 كمركز عالمي أوروبي وعالمي ومجمع مهم للبيع بالجملة وتجارة إعادة التصدير، وتقديم خدمات متعلقة بالموانئ والتصنيع البحري لمواكبة التطورات العالمية والتحول الرقمي، حسب ما يوضحه الشكل التالي:

الشكل 1: تطور ميناء روتردام (1400-2030)



المصدر: (Port, 2023)

تتطلع روتردام من خلال رؤية 2030 إلى مواجهة المنافسة في مجال لوجستيات البحرية سواء كانت إقليمية أو عالمية، والرفع من الكفاءة الحالية لميناء روتردام ليكون محور تجاري و رقمي عالمي رائد في تقديم خدمات لوجستية متطورة وأمنة عن طريق أنظمة الأتمتة وتطوير الاقتصاد الدائري وزيادة استدامة سلاسل النقل، وهذا بالاعتماد على عدة أنظمة أبرزها نظام (PCS) لتجمع مستشعرات المعلومات الرقمية للمركبات والسفن، من أجل تقديم التقارير مسبقا للسفن، حالة الشحن، وثائق التصدير، قوائم التحميل والتفريغ. علاوة على ذلك تشمل النظرة المستقبلية 2030 توفير مناخ ملائم للمؤسسات الناشئة وريادة الأعمال، خاصة فيما يتعلق بالنظام الإيكولوجي للابتكار على غرار المبادرات الدولية التي عرفها ميناء روتردام مثل مبادرتا **PortXL** و **SmartPort**، ومن الناحية المادية هناك مناطق واسعة بالميناء خاصة الأنشطة والمعاهد البحثية والشركات الناشئة، وأبرز هذه المناطق هي منطقة **RDM** التي تحتوي على أبرز حاضنة أعمال بالميناء والتي شهدت نشأت عدة شركات ناشئة تمكنت من فرض نفسها ضمن سوق الخدمات اللوجستية مثل شركة **RAMLAB** للطباعة المعنية ثلاثية الأبعاد لتوفير قطع السفن.

3.2 أداء ميناء روتردام:

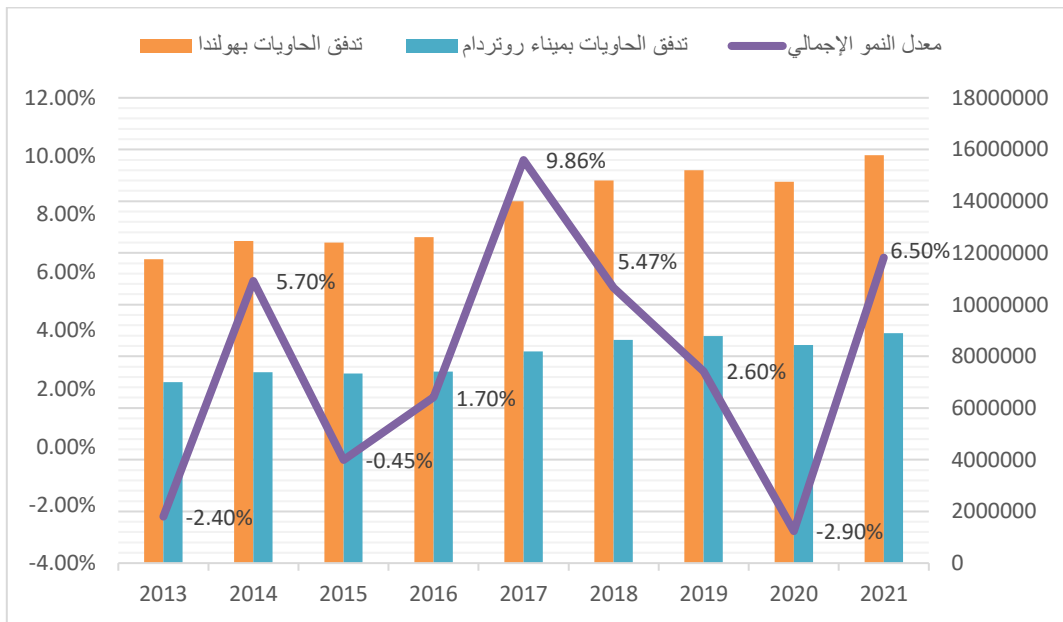
1.3.2 تدفق الحاويات بميناء روتردام:

يعتبر ميناء روتردام أهم الموانئ الإقليمية على المستوى الأوروبي وأبرزها على المستوى الوطني، فقد استطاع خلال سنة 2022 معالجة 467.4 مليون طم من المنتجات والسلع، وبلغت عائداته 825.7 مليون أورو وهذا حسب ما جاء في التقرير السنوي لميناء روتردام لسنة 2022 (Rotterdam, 2022) **Making room for transition**، وأهم ميزة تميز ميناء روتردام عن باقي موانئ العالم هي الاعتماد على أنظمة الأتمتة في عملية المناولة، تفريغ وإعادة شحن الحاويات، حيث يعتبر أول ميناء قد شهد استخدام أنظمة الأتمتة لمعالجة الحاويات وكان ذلك سنة 1993، وزيادة معالجة الحاويات من شأنها زيادة نمو إعادة التصدير بميناء روتردام بسبب سهولة تفريغها وإعادة شحنها للمناطق النائية من أوروبا عن طريق الأنهار، السكك الحديدية والشاحنات من جهة، ومن جهة أخرى إعادة شحنها لدول أخرى عن

طريق سفن أصغر حجما والتي لا تستطيع موانئها استقبال سفن الحاويات العملاقة التي تتجاوز سعتها 20000 حاوية.

ومنه نتناول من خلال الشكل التالي حجم تدفق الحاويات بدولة هولندا وميناء روتردام خلال الفترة (2013-2021):

الشكل 2: تدفق الحاويات بهولندا وميناء روتردام خلال الفترة (2013-2021)



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على (Eurostat, Eurostat و (unctadstat, 2023) Database, 2023)

يبرز لنا النمو المستمر لتدفق الحاويات بموانئ دولة هولندا خلال الفترة (2013-2021)، لكن أواخر سنة 2019 وبداية سنة 2020 شهدت الاستثناء بسبب ظهور جائحة كورونا، حيث بانخفاض التدفق الإجمالي للحاويات بـ 2.9% وكما سجل ميناء روتردام انخفاض قدره 344945 حاوية غمطية سنة 2020، والملاحظ كذلك أن تدفق الحاويات بميناء روتردام يشكل 60% تقريبا من إجمالي تدفق الحاويات بموانئ هولندا، بسبب امتلاكه لأنظمة متطورة لمعالجة الحاويات بسرعة ودرجة عالية من الأمان،

وهذا ما يدعم نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا والتي تعتمد كثير على الحاويات وهذا ما عزز الترتيب العالمي لهولندا في مجال إعادة التصدير، حيث أصبحت تحتل المرتبة الثالثة عالميا خلال السنوات الأخيرة.

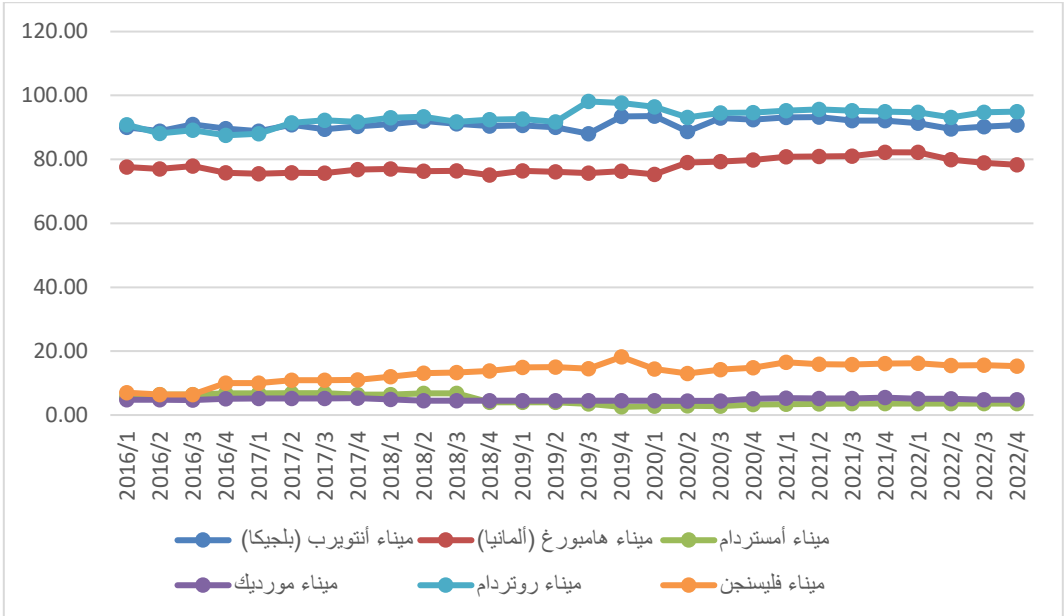
2.3.2 الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم:

يمثل مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم مقياسا لمدى اندماج البلدان في شبكات النقل البحري المنتظم للتجارة الدولية، تم استحداث مؤشر ارتباط بخطوط الشحن البحري الدولي الخاص بالموانئ البحرية (PLSCI) سنة 2019، لمعرفة درجة اندماج الموانئ في الشبكة الدولية للنقل البحري ومدى اعتماد سفن الخطوط البحرية الرئيسية على الخدمات اللوجستية المقدمة من طرف الموانئ.

نستعرض من خلال الشكل أدناه مؤشر ارتباط بخطوط الشحن البحري الدولي المنتظمة للموانئ الهولندية والأوروبية الأكثر منافسة لميناء روتردام لكل ثلاثي خلال الفترة (2016-2022):

الشكل 3: مؤشر ارتباط أهم الموانئ الهولندية والأوروبية بخطوط الشحن البحري المنتظمة خلال الفترة (2016-2022)

(2022)



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على (unctadstat، 2023)

ما يلاحظ هو أن ميناء روتردام الأكثر ارتباطا بخطوط الشحن البحري الدولي على المستوى الوطني

وعلى المستوى الأوروبي، تجاوز مؤشر الارتباط بخطوط الشحن البحري الدولي المنتظمة لميناء روتردام 90

نقطة خلال الفترة (2016-2022) وهذا ما يبرر اعتماد هولندا عليه بصفة مفرطة للمبادلات التجارية الدولية مقارنة بالموانئ الوطنية الأخرى (ميناء أمستردام، ميناء فليسجنج وميناء مورديك) والتي لم تتجاوز عتبة 20 نقطة خلال نفس الفترة.

علاوة على ذلك هناك منافسة قوية يخوضها ميناء روتردام مع ميناء أنتويرب (بلجيكا)، حيث تجاوز هذا الأخير مثل سابقه عتبة 90 نقطة فيما يخص مؤشر الارتباط بخطوط الشحن البحري الدولي المنتظمة، ويكمن هذا التنافس في تقديم خدمات لوجستية متطورة لتوفير الوقت والتكلفة، وجذب أكبر عدد من سفن الشحن البحري الدولي لمحاولة إعادة رسم خطوط الشحن البحري الدولي والتي تشمل ميناء كل متنافس، أما فيما يخص ميناء هامبورغ (ألمانيا) فهو أقل منافسة لميناء روتردام مقارنة بميناء أنتويرب، فقد استقر مؤشر ارتباطه بخطوط الشحن البحري المنتظمة عند النقطة 80 خلال سنوات (2016-2022).

3. حاضنات الأعمال والمؤسسات الناشئة بميناء روتردام:

خلال السنوات الأخيرة ومع تطور وسائل النقل البحري الدولي خاصة سفن نقل الحاويات التي تجاوزت سعتها 20000 ألف حاوية، زاد التنافس الدولي في مجال الخدمات اللوجستية لتعزيز مرونة تقديم خدمات متطورة تلبي المتطلبات الحديثة للصناعة البحرية خاصة وأنه ليس بإمكان جميع الموانئ استقبال السفن العملاقة الحديثة، ما دفع العديد من الدول إلى الاهتمام بتطوير الخدمات اللوجستية المقدمة بالموانئ باعتماد على حاضنات الأعمال والمؤسسات الناشئة، ويعد ميناء روتردام من بين الموانئ التي اهتمت بمجال الابتكار والتطوير وهذا ما توضحه لنا الخريطة التالية:

والشركة الناشئة **Water Insight** المتخصصة في مراقبة جودة المياه والبحث فيها، لديها خبرة في معالجة بيانات الأقمار الصناعية لمساحات كبيرة وفي إجراء قياسات بصرية في الموقع للحصول على رؤى تفصيلية. طورت الماسح الضوئي الخاص بها **WISP-3** لجمع القياسات المحلية. وأخيرا شركة **i4sea** التي تطور نماذج دقيقة تتنبأ بحالة المد والجزر، التيارات، الأمواج، الرياح وهطول الأمطار، وتقدم المشورة بشأن التأثير المتوقع للطقس على عمليات المحطات الحاويات وريان السفن وما إلى ذلك حتى تضيف هذه المعلومات قيمة لمراقبة الحركة البحرية.

2.3 حاضنة الأعمال RDM : (Port of The Future, Rotterdam، 2023)

RDM عبارة عن مجمع صغير الحجم من إجمالي 4 مساحات عمل تبلغ مساحتها 1000 متر مربع لكل منها بما في ذلك 4 مساحات مكتبية تبلغ مساحة كل منها 120 متر مربع ، أنشئت كموقع ابتكار بميناء روتردام يستوعب الآن الشركات الناشئة وأنشطة البحث العلمي تعمل على ابتكارات تساهم في إنشاء ميناء ذكي وآمن ومستدام في المجالات التالية :

✓ صناعة الموانئ التالية: الابتكار البحري والتصنيع الذكي؛

✓ الخدمات اللوجستية والتنقل: رقمنة الخدمات اللوجستية؛

✓ انتقال الطاقة: مصادر الطاقة المتجددة، تخزين الطاقة وكفاءة الطاقة.

توفر حاضنة الأعمال **RDM** بيئة ريادية تحفز وتقوي التعاون والمبادرة لغرض إنشاء مجتمع من رواد الأعمال الناجحين والمبتكرين، مدعجين في نظام إيكولوجي إقليمي أوسع للابتكار للشركات ومعاهد المعرفة وتدفقات التمويل.

تحتوي اليوم حاضنة الأعمال مجموعة كبيرة من المؤسسات الناشئة وبرامج البحث العلمي والمتعلقة بتطوير تكنولوجيا الخدمات اللوجستية للموانئ، لكن تعد شركة **RAMLAB** أكثر المؤسسات الناشئة التي أحدثت ضجة في مجال التسويق الرقمي خلال السنوات الأخيرة، وهي منشأة مصممة لمعالجة العملية تصنيع قطع غيار للسفن عن طريق الطباعة ثلاثية الأبعاد (3D)، تستعمل **RAMLAB** أذرع روبوتات ذات 6 محاور قادرة على تصنيع الأجزاء الصناعية المعدنية الكبيرة، وتعمل مع شبكة من الشركاء والمستخدمين

النهائيين لتصنيع الأجزاء المعدنية عند الطلب، أحد هؤلاء الشركاء عملاق البرمجيات **Autodesk** والذي لعب دورا رئيسيا في تطوير نهج التصنيع المجهز المبتكر من **RAMLAB**، المتضمن طباعة ثلاثية الأبعاد لمكونات السفن الكبيرة من المعدن باستخدام الحاسوب الآلي.



المصدر: (RAMLAB, 2023)

خلال سنة 2017، نجحت **RAMLAB** بالتعاون مع شريكه البرمجي **Autodesk** في تطوير أول مكون للسفن مطبوع ثلاثي الأبعاد على شكل مروحة، وتعد أول مروحة دفع مطبوعة في العالم (وزنها 400 كلغ وقطرها 1.3 متر) وتم إنتاجها باستخدام الأسلاك المعدنية، كما تم استخدام أذرع الروبوت الصناعية فضلا عن تقنيات الطحن لتطوير المكون، وهذا ما يعتبر نجاح كبير في مجال رقمنة الخدمات اللوجستية البحرية، فمن قبل كان الوقت أول مشكلة كانت تواجه طلب قطع السفن من بلد المنشأ حيث كان يستغرق توفيرها عدة شهور مما يشكل خسائر كبيرة لشركات الشحن العالمية بسبب توقف سفنهم كل هذه المدة، وعن طريق الطباعة الثلاثية الأبعاد نستطيع توفير قطع سفن في ظرف أيام فقط مما يقلص من

خسائر توقف سفن الشحن البحري، كما أن هذه التقنية تدفع شركات الصيانة للاستغناء عن تخزين القطع الفولاذية للسفن مما يوفر لهم مصاريف التخزين.

4. نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا وأهم وجهاتها:

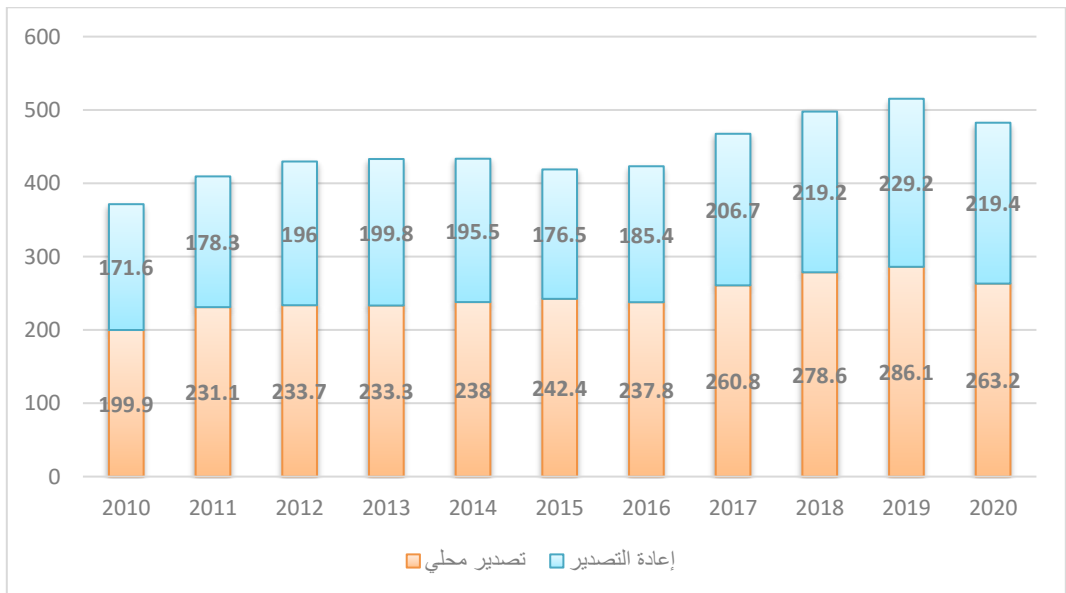
1.4 نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا:

شهدت التجارة الدولية خلال نهاية القرن الماضي مزيد من الاهتمام بتجارة إعادة التصدير لما أصبحت تجلبه من دخل إضافي لعائدات الصادرات الإجمالية، وارتبط اهتمام هولندا بإعادة التصدير منذ عهدها الاستعماري بحيث كانت تقوم بعملية إعادة التصدير بين مستعمراتها كإعادة تصدير: البهارات، الأدوية، الحرير، تحف وشاي، وفي الفترة الحالية تمثل تجارة إعادة التصدير إحدى أهم عائدات هولندا ما دفعها للاستثمار في البنية التحتية اللوجستية ومحاولة تطويرها المستمر بالاعتماد على المؤسسات الناشئة في مجال الابتكار اللوجستي.

نتناول من خلال الشكل التالي عائدات إجمالي الصادرات الهولندية بما فيها إعادة التصدير خلال الفترة (2010-2020):

الشكل 5: عائدات إجمالي الصادرات الهولندية خلال الفترة (2010-2020)

الوحدة=مليار أورو



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على (CBS, 2023)

تشهد الصادرات الهولندية نموا مستمرا بإجمالي عائدات تجاوز 400 مليار أورو سنويا، كان هناك تراجع طفيف لهذا النمو سنتي 2015 و2016 قدر بـ 05% مقارنة بالسنوات السابقة، وبعد ذلك استمر إجمالي الصادرات في النمو لتصل سنة 2019 إلى مستوى قياسي تجاوزت به عتبة 500 مليار أورو، ومع ظهور أزمة جائحة كورونا والتي أدت إلى انكماش الاقتصاد العالمي، انخفضت الصادرات الهولندية بـ 32.7 مليار أورو بنسبة 6.35%.

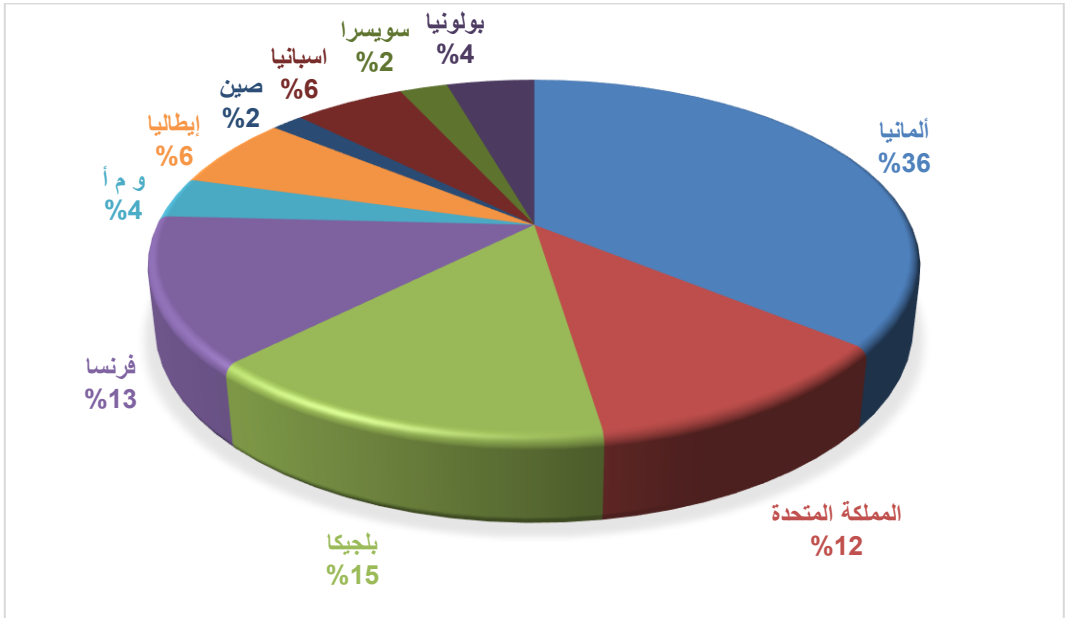
ساهمت تجارة إعادة التصدير بشكل كبير في نمو الصادرات الهولندية، فكانت حصتها 44.6% من إجمالي الصادرات خلال الفترة (2010-2020) بعائدات تجاوزت 200 مليار أورو سنويا، وخلال انخفاض عائدات الصادرات الهولندية سنة 2020 بسبب جائحة كورونا ساهمت تجارة إعادة التصدير من بـ 45.46% من إجمالي الصادرات، بينما كانت مساهمتها أقل من ذلك خلال السنوات التي سبقت جائحة كورونا.

نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا مرتبط بالقدرة اللوجستية لميناء روتردام والخدمات المتطورة التي أصبح يقدمها نتيجة اعتماده على المؤسسات الناشئة في مجال الابتكار والتطوير اللوجستي، وهذا ما تناولناه سابقا من خلال أداء ميناء روتردام في قدرته العالية على معالجة الحاويات ودرجة ارتباطه بخطوط الشحن البحري المنتظم الدولية، كما أكد تقرير هيئة الإحصاء الهولندية (CBS, Dutch Trade in Facts and Figures 2022, 2022, p. 48) لسنة 2022 الخاص بالتجارة الخارجية أن ميناء روتردام يمثل محور لوجستي لاستيراد المنتجات الآسيوية وإعادة تصديرها لباقي الدول الأوروبية.

2.4 أهم وجهات تجارة إعادة التصدير الهولندية:

يقدم ميناء روتردام خدمات لوجستية متطورة لمختلف التدفقات التجارية، وتجارة إعادة التصدير تعتمد كثيرا على هذه الخدمات خاصة فيما يتعلق بالمناولة، التفريغ وإعادة شحن الحاويات عن طريق سفن أقل سعة أو عن طريق النقل البري إما بالسكك الحديدية أو عن طريق الشاحنات إلى بلدان أخرى، نستعرض من خلال الشكل التالي أهم 10 شركاء هولندا في مجال إعادة التصدير خلال سنة 2020:

الشكل 6: أهم 10 وجهات تجارة إعادة التصدير الهولندية خلال سنة 2020:



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على (CBS، Dutch Trade in Facts and Figures

2022، 2022، صفحة 159)

البلدان التي تتقاسم حدودها البرية مع هولندا هي الأكثر تعامل معها في مجال التدفقات الوسيطة، فألمانيا هي أهم مقصد لتجارة إعادة التصدير الهولندية خلال سنة 2020 بقيمة 8.9 مليار أور ما نسبته 36% من إجمالي إعادة التصدير تليها بلجيكا بنسبة 15% ما قيمته 3.7 مليار أور، وهذا نظرا لارتباط ميناء روتردام بشبكة نقل بري واسعة تمكن من وصول السلع الوسيطة لأصحابها في الوقت والمكان المناسبين. وأغلبية باقي الشركاء الآخرين بلدان أوروبية مما يؤكد اعتماد الدول الآسيوية على القدرات اللوجستية الهولندية لإعادة تصدير منتجاتها إلى الدول الأوروبية، وهذا ما شهدناه سابقا من خلال الارتباط الكبير لميناء روتردام بخطوط الشحن البحري المنتظمة، وهذا راجع لتبني ميناء روتردام منظور ابتكاري لتعزيز مرونة العمليات اللوجستية ومواجهة منافسة باقي الموانئ الإقليمية والعالمية.

5. خاتمة:

تساهم تجارة إعادة التصدير بحصة كبيرة في إجمالي الصادرات الهولندية خاصة خلال ظهور جائحة كورونا وانكماش الاقتصاد العالمي، والسبب الرئيسي في نمو التجارة الوسيطة بهولندا يعود إلى قدراتها اللوجستية التي أصبحت تتمتع بها خاصة على مستوى ميناء روتردام، والذي يعد أول ميناء أوروبي والأكثر ارتباطا بخطط الشحن البحري المنتظم، وهذه المكانة التي يحظى بها ميناء روتردام استمدها من تبني منظور ابتكاري عن طريق توفير حاضنات أعمال ومناخ الابتكار والتطوير للمؤسسات الناشئة بالميناء.

وأهم ما جاءت به هذه الورقة البحثية من نتائج كان كالآتي:

- ✓ ميناء روتردام هو أكثر ميناء أوروبي مرتبط بخطط الشحن البحري المنتظم؛
- ✓ يتبنى ميناء روتردام منظور ابتكاري وهذا من خلال تعاقد مع مركز عالمي لريادة الأعمال والشركات الناشئة في قطاعات الخدمات اللوجستية والبحرية والطاقة الخضراء (PortXL)؛
- ✓ RDM هو أهم مجمع لحاضنات الأعمال بميناء روتردام، واستطاعت شركة RAMLAB والتي تنتمي إلى هذه الحاضنة سنة 2017 من تطوير أول مكون للسفن مطبوع ثلاثي الأبعاد على شكل مروحة؛

- ✓ نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا مرتبط بالقدرة اللوجستية لميناء روتردام والخدمات المتطورة التي يقدمها، حيث أصبحت تساهم بـ 44% من إجمالي الصادرات الهولندية؛
- ✓ ألمانيا وبلجيكا أهم وجهات تجارة إعادة التصدير الهولندية خلال سنة 2020.

6. توصيات:

مما سبق، على الجزائر:

- ✓ الاستفادة من التجربة الهولندية في مجال إعادة التصدير لزيادة عائدات الصادرات خارج قطاع المحروقات؛
- ✓ توفير مناخ ملائم للمؤسسات الناشئة خاصة في مجال اللوجستيات والتعاقد مع المراكز العالمية الرائدة في هذا المجال مثل: PortXL؛

✓ الاستثمار في البنية التحتية اللوجستية والتي تعد من أهم عوامل جذب السفن الشحن العملاقة،
لتصبح الجزائر محور لوجستي لإعادة تصدير السلع الآسيوية نحو دول حوض البحر الأبيض المتوسط
والدول الإفريقية المجاورة.

7. قائمة المراجع:

- CBS. (2022). *Dutch Trade in Facts and Figures 2022*. Statistics Netherlands.
- CBS. (2023, 05 20). *CBS - Statistics Netherlands*. Récupéré sur <https://www.cbs.nl/>: <https://longreads.cbs.nl/dutch-trade-in-facts-and-figures-2021/composition-of-dutch-international-trade/>
- De Martino, M., Errichiello, L., Marasco, A., & Morvillo, A. (2013). Logistics innovation in Seaports: An inter-organizational perspective. *Research in Transportation Business & Management*, 8.
- Eurostat. (2017). Further clarifying the conceptual treatment of physical imports and exports in economy-wide material flow accounts (EW-MFA) . *Technical Note*.
- Eurostat. (2023, 05 18). *Eurostat Database*. Récupéré sur Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- Intelligence, L. L. (2023, 05 18). *ONE HUNDRED CONTAINER PORTS 2022*. Récupéré sur Lloyd's List Intelligence: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2022>
- Mellens, M., Noordman, H., & Verbruggen, J. (2007). Re-exports: international comparison and implications for performance indicators. *CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, CPB Document 149*.
- PLACEK, M. (2023, 05 18). *Total number of containers processed by the Port of Rotterdam (Netherlands) from 2013 to 2021*. Récupéré sur Statista: <https://www.statista.com/statistics/914376/number-of-containers-processed-by-port-of-rotterdam/>
- Port, R. (2023, 05 18). *Rotterdam's port development. An overview in history*. Récupéré sur Rotterdam Port Authority:

<https://www.portofrotterdam.com/en/files/history-port-of-rotterdampng>)

- RAMLAB. (2023, 05 19). *RAMLAB*. Récupéré sur RAMLAB: <https://www.ramlab.com/>
- Rotterdam, P. o. (2019). *PORTVISION Rotterdam*.
- Rotterdam, P. o. (2022). *Making room for transition*. Port of Rotterdam Authority.
- rotterdam, p. o. (2023, 05 18). *port of rotterdam*. Récupéré sur Port of Rotterdam | Rotterdam Port Authority: <https://www.portofrotterdam.com/en>
- rotterdam, p. o. (2023, 05 18). *port of rotterdam*. Récupéré sur Port of Rotterdam | Rotterdam Port Authority: <https://www.portofrotterdam.com/en>
- Rotterdam, P. o. (2023, 05 19). *Port of The Future*. Récupéré sur Port of Rotterdam: <https://www.portofrotterdam.com/en/port-future/innovation/innovation-partners>
- unctadstat. (2023, 05 18). *unctadstat*. Récupéré sur Débit portuaire de conteneurs, annuel: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=13321>
- Volgina, N., & Ekaterina Mikhailovna, Z. (2021). Netherlands' Participation in GVCs: Facts and Features. Dans *Modern Global Economic System: Evolutional Development vs. Revolutionary Leap* (Vol. 198, pp. 2002-2010). Springer, Cham. doi:10.1007/978-3-030-69415-9_219
- Witte, P., Slack, B., Keesman, M., Jugie, J.-H., & Wiegmans, B. (2018). Facilitating start-ups in port-city innovation ecosystems: A case study of. *Journal of Transport Geography*, 71.