



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مدير التطبيقات الضمنية والنوعية لارتقاء الاقتصاد والبيئي والمؤسسات الجزائرية جامعة غرداية

دور لوجستيات النقل البحري في نمو تجارة إعادة التصدير- دراسة تجارب بعض الدول المصدرة للنفط

أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث تخصص تسويق دولي

إعداد الطالب: خلاط كيحل محمد لمين

نوقشت وأجيزت علنا بتاريخ: 2024/05/06 أمام اللجنة المكونة من السادة:

لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة غرداية	أ.د شنيني حسين
مشرفا ومقررا	جامعة غرداية	أ.د تيماوي عبد المجيد
مقررا مساعدا	جامعة غرداية	د.أويابة صالح
ممتحنا	جامعة غرداية	أ.د دحو سليمان
ممتحنا	جامعة الوادي	أ.د عقبة عبد اللاوي
ممتحنا	جامعة الأغواط	د.رنان مختار

السنة الجامعية: 2023/2024



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مخبر التطبيقات الصحية والنوعية للأرتقاء الاقتصادي والاجتماعي والبيئي والمؤسسات الجزائرية جامعة غرداية

دور لوجستيات النقل البحري في نمو تجارة إعادة التصدير- دراسة تجارب بعض الدول المصدرة للنفط

أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث تخصص تسويق دولي

إعداد الطالب: خلاط كيحل محمد لمين

نوقشت وأجيزت علنا بتاريخ: 2024/05/06 أمام اللجنة المكونة من السادة:

لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة غرداية	أ.د شنيني حسين
مشرفا ومقررا	جامعة غرداية	أ.د تيماي عبد المجيد
مقررا مساعدا	جامعة غرداية	د.أوبابة صالح
ممتحنا	جامعة غرداية	أ.د دحو سليمان
ممتحنا	جامعة الوادي	أ.د عقبة عبد اللاوي
ممتحنا	جامعة الأغواط	د.رنان مختار

السنة الجامعية: 2024/2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير:

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات فله الحمد والشكر، كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى جامعة غرداية التي احتضنتني وشجعتني على مواصلة الدراسة فيما بعد التدرج، وأشكر منسوبها لما قدموه لي من تسهيلات ودعم لأبحاثي العلمية، كما لا يسعني في هذا المقام الكريم إلا أن أسدي جميل شكري إلى أستاذي الفاضل الأستاذ الدكتور تيمايوي عبد المجيد بقبوله الإشراف على هذه الأطروحة ودعمه الدائم لي علميا ونفسيا إضافة إلى ملاحظاته وتوجيهاته القيمة، كما أتقدم بالشكر للدكتور أويابة صالح لإرشاداته وملاحظاته وتوجيهاته، كما أشكر أعضاء لجنة المناقشة الموقرين لما منحوني إياه من وقت لقراءة أطروحتي وإثرائها بملاحظاتهم القيمة، وأشكر كذلك كل من ساهم من قريب أو من بعيد في انجاز هذا العمل.

إهداء:

أهدي ثمرة جهدي إلى:

إلى الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما وحفظهما

إلى رفيقة دربي زوجتي العزيزة

إلى ابني وابنتي الغاليين: مروان و رانيا

إلى أخي وأخواتي وجميع أفراد العائلة الصغيرة والكبيرة

إلى زملائي وكل من وقف بجانبي ومدني بالعون والمساعدة

الباحث

فهرس المحتويات

V	شكر وتقدير
VI	الإهداء
VII	فهرس المحتويات
XII	قائمة الجداول
XV	قائمة الأشكال
XVII	قائمة الرموز والاختصارات
XIX	قائمة الملاحق
XXI	الملخص
الفصل الأول: الإطار العام للدراسة	
25	1.1 مقدمة
26	2.1 إشكالية الدراسة
27	3.1 فرضيات الدراسة
27	4.1 أهمية الدراسة
27	5.1 أهداف الدراسة
28	6.1 المنهج المستخدم
28	7.1 دوافع اختيار الموضوع
28	8.1 صعوبات الدراسة
29	9.1 حدود الدراسة
29	10.1 الدراسات السابقة
29	1.10.1 استعراض الدراسات السابقة
39	2.10.1 مناقشة الدراسات السابقة
42	3.10.1 أوجه التشابه والاختلاف بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة
46	4.10.1 الإضافة العلمية

الفصل الثاني: مدخل مفاهيمي للوجستيات النقل البحري وتجارة إعادة التصدير	
49	تمهيد
50	1.2 مدخل مفاهيمي للوجستيات واللوجستيات البحرية
50	1.1.2 نشأة اللوجستيات
51	2.1.2 مفهوم اللوجستيات
52	3.1.2 مفهوم اللوجستيات البحرية
53	4.1.2 بعض المصطلحات المرتبطة باللوجستيات
56	5.1.2 أهداف اللوجستيات
57	6.1.2 أهمية الخدمات اللوجستية
58	7.1.2 المكونات الأساسية للوجستيات
60	2.2 النقل البحري للبضائع وأهمية الموانئ والحاويات
60	1.2.2 النقل البحري
67	2.2.2 أهمية الموانئ ومحطات الحاويات في النقل الدولي
77	3.2 مدخل مفاهيمي لتجارة إعادة التصدير
77	1.3.2 مدخل إلى تجارة إعادة التصدير
90	2.3.2 خصائص، أهمية ومحفزات تجارة إعادة التصدير
96	3.3.2 الفرق بين تجارة إعادة التصدير والتدفقات التجارية الأخرى
102	4.3.2 أنواع تجارة إعادة التصدير والآثار السلبية المترتبة عنها
108	خلاصة
الفصل الثالث: فعالية أداء الخدمات اللوجستية في نمو تجارة إعادة التصدير - تجارب دولية	
110	تمهيد
111	1.3 تجربة هونغ كونغ
111	1.1.3 المؤشرات اللوجستية لهونغ كونغ

117	2.1.3 تجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ
123	2.3 تجربة هولندا
123	1.2.3 المؤشرات اللوجستية لهولندا
128	2.2.3 تجارة إعادة التصدير بهولندا
134	3.3 تجربة الإمارات العربية المتحدة
134	1.3.3 المؤشرات اللوجستية للإمارات العربية المتحدة
140	2.3.3 تجارة إعادة التصدير بالإمارات العربية المتحدة
147	4.3 ميكانيزمات تفعيل تجارة إعادة التصدير بالجزائر
147	1.4.3 واقع تجارة إعادة التصدير بالجزائر
148	2.4.3 آليات تفعيل تجارة إعادة التصدير بالجزائر
152	خلاصة
الفصل الرابع: دراسة قياسية لتأثير لوجستيات النقل البحري على نمو تجارة إعادة التصدير	
154	تمهيد
155	1.4 الطريقة والأدوات المستخدمة
155	1.1.4 تحديد العينة والفترة الزمنية
155	2.1.4 نمو تجارة إعادة التصدير بالدول عينة الدراسة
157	3.1.4 تحديد متغيرات الدراسة
162	2.4 الأسلوب الإحصائي المستخدم في الدراسة
162	1.2.4 ماهية نماذج بيانات البانل
162	2.2.4 مزايا نماذج بيانات البانل
163	3.2.4 أنواع نماذج بيانات البانل الساكنة
164	4.2.4 الاختبارات المستخدمة في تقدير نماذج بيانات البانل
167	3.4 التحليل الإحصائي لبيانات الدراسة
167	1.3.4 الإحصاءات الوصفية لمتغيرات الدراسة

169	2.3.4 اختبار الارتباط لمتغيرات الدراسة
170	3.3.4 Hsiao Test اختبار التجانس
171	4.3.4 Panel Data تقدير نماذج بيانات البانل
172	5.3.4 المفاضلة بين نماذج بيانات البانل
174	6.3.4 تحليل نتائج النموذج القياسي
177	خلاصة
الخاتمة العامة	
179	1.5 الخاتمة
179	2.5 اختبار الفرضيات
180	3.5 عرض نتائج الدراسة
182	4.5 توصيات ومقترحات
قائمة المراجع	
185	المراجع باللغة العربية
188	المراجع باللغة الإنجليزية
191	مواقع الانترنت

قائمة الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
01-1	أوجه التشابه والاختلاف بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة	43
01-2	أضخم 20 سفينة حاويات خلال سنة 2023	64
02-2	أفضل 20 محطة حاويات في العالم خلال سنة 2021	70
03-2	مؤشر أداء موانئ الحاويات لسنة 2022	72
04-2	التدفق العالمي للحاويات خلال (2011-2021)	75
05-2	أوجه الاختلاف بين تجارة إعادة التصدير والتجارة العابرة	100
01-3	مؤشر الأداء اللوجستي لهونغ كونغ خلال الفترة (2010-2023)	111
02-3	المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي لهونغ كونغ خلال الفترة (2010-2023)	112
03-3	حركة الحاويات بميناء هونغ كونغ (فيكتوريا) خلال الفترة (2010-2021)	114
04-3	متوسط وقت رسو سفن الحاويات بميناء هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)	115
05-3	ارتباط موانئ هونغ كونغ بخطوط الشحن البحري المنتظمة خلال الفترة (2010-2021)	116
06-3	نمو إجمالي صادرات هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)	117
07-3	أهم السلع المعادة التصدير من هونغ كونغ خلال سنة 2022	121
08-3	مؤشر الأداء اللوجستي لهولندا خلال الفترة (2010-2023)	123
09-3	المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي لهولندا خلال الفترة (2010-2023)	124
10-3	حركة الحاويات بميناء روتردام خلال الفترة (2010-2021)	126
11-3	مدة رسو سفن الحاويات بموانئ هولندا خلال الفترة (2018-2022)	127
12-3	ارتباط موانئ هولندا بخطوط الشحن البحري المنتظمة خلال الفترة (2010-2021)	127
13-3	نمو إجمالي صادرات هولندا خلال الفترة (2010-2021)	129
14-3	أهم السلع المعادة التصدير من هولندا خلال سنة 2021	133
15-3	مؤشر الأداء اللوجستي للإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2010-2023)	135
16-3	المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي للإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2010-2023)	135
17-3	حركة الحاويات بميناء جبل علي خلال الفترة (2010-2021)	137
18-3	مدة رسو سفن الحاويات بموانئ الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2018-2020)	138

139	ارتباط موانئ الإمارات العربية المتحدة بخطوط الشحن البحري المنتظمة خلال الفترة (2010-2021)	19-3
141	نمو إجمالي الصادرات غير النفطية للإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2010-2021)	20-3
145	أهم السلع المعادة التصدير من الإمارات العربية المتحدة خلال سنة 2021	21-3
155	تصنيف عينة الدراسة	01-4
157	مصادر بيانات المتغير التابع	02-4
161	مصادر بيانات المتغيرات المستقلة	03-4
167	المؤشرات الإحصائية الوصفية	04-4
169	مصنوفة الارتباط	05-4
170	قيم معاملات تضخم التباين (vif)	06-4
170	نتائج اختبار التحانس (Hsiao Test)	07-4
171	نتائج تقدير نماذج بانل الأساسية	08-4
173	نتائج اختبار فيشر (F-test)	09-4
173	نتائج اختبار Wald	10-4
173	نتائج اختبار Breusch-Pagan	11-4

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
53	المنظومة اللوجستيات البحرية	01-2
56	منظومة اللوجستيات 7Rs	02-2
97	التصدير المحلي وتجارة إعادة التصدير	03-2
102	إعادة التصدير المباشر	04-2
103	إعادة التصدير غير المباشر	05-2
113	تدفق الحاويات بموانئ هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)	01-3
118	مساهمة إعادة التصدير والتصدير المحلي في إجمالي صادرات هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)	02-3
119	وتيرة نمو إعادة التصدير والتصدير المحلي من هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)	03-3
120	أسواق وجهة إعادة التصدير من هونغ كونغ خلال سنة 2022	04-3
125	تدفق الحاويات بموانئ هولندا خلال الفترة (2010-2021)	05-3
130	مساهمة إعادة التصدير والتصدير المحلي في إجمالي صادرات هولندا خلال الفترة (2010-2021)	06-3
131	وتيرة نمو إعادة التصدير والتصدير المحلي بهولندا خلال الفترة (2010-2021)	07-3
132	أسواق وجهة إعادة التصدير من هولندا خلال سنة 2021	08-3
137	تدفق الحاويات بموانئ هولندا خلال الفترة (2010-2021)	09-3
142	مساهمة إعادة التصدير والتصدير المحلي في إجمالي الصادرات غير النفطية للإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2010-2021)	10-3
143	وتيرة نمو إعادة التصدير والتصدير المحلي بهولندا خلال الفترة (2010-2021)	11-3
144	أسواق وجهة إعادة التصدير من الإمارات العربية المتحدة خلال سنة 2021	12-3
156	نمو تجارة إعادة التصدير بالدول عينة الدراسة خلال الفترة (2011-2019)	01-4
165	مخطط اختبارات التجانس (Hsiao-1986)	02-4

قائمة الرموز والاختصارات

الدلالة باللغة العربية	الدلالة باللغة الأجنبية	الاختصار
المكتب المركزي للإحصاء الهولندي	Centraal Bureau voor de Statistiek	CBS
تصنيف المنتجات حسب النشاط	Central Product Classification	CPA
مؤشر أداء موانئ الحاويات	Container Port Performance Index	CPPI
المكتب الإحصائي للجماعات الأوروبية	Eurostat European Commission	EUROSTAT
النظام المنسق	Harmonized System	HS
إنترنت الأشياء	Internet of Things	IoT
المنطقة الحرة بجبل علي	Jebel Ali Free Zone	JAFZ
مؤشر الأداء اللوجستي	Logistics Performance Index	LPI
مؤشر الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم	Liner shipping connectivity index	LSCI
المكتب الوطني للبحوث الاقتصادية	National Bureau of Economic Research	NBER
مؤشر ارتباط الموانئ بخطوط الشحن المنتظم	Port Liner Shipping Connectivity Index	PLSCI
برنامج مراقبة تجارة المواد الاستراتيجية	Strategic Trade Control Enforcement	STCE
من قاعدة بيانات الأمم المتحدة الإحصائية لتجارة السلع الأساسية	UN Comtrade Database	UN COMTRADE
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	United Nations Conference on Trade and Development	Unctad
منظمة الجمارك العالمية	World Customs Organization	WCO

قائمة الملاحق

الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
193	مسحوق الخروب لشركة بولنزة	01
194	مسحوق الخروب لشركة SoleilFood بعد إعادة تغليفه	02
196	بيانات الدراسة القياسية	03
199	المؤشرات الإحصائية الوصفية	04
199	مصفوفة الارتباط	05
200	معامل تضخم التباين	06
200	اختبار التجانس (Hsiao)	07
201	نموذج الانحدار التجميعي	08
202	نموذج ذو الأثر الثابت	09
203	نموذج ذو الأثر العشوائي	10
204	اختبار Breusch-Pagan	11

الملخص

الملخص:

تهدف الدراسة لتحليل دور لوجستيات النقل البحري في نمو تجارة إعادة التصدير لمجموعة من الدول المصدرة للنفط، علاوة على ذلك عرض مجموعة من التجارب الرائدة في مجال التجارة الوسيطة لإبراز دور إعادة التصدير في نمو وتنويع الصادرات غير النفطية بغية استفادة الجزائر منها، ولهذا الغرض تم استخدام نماذج البانل الساكنة (Panel Data Model) لقياس تأثير مجموعة من المؤشرات المتعلقة بلوجستيات النقل البحري على نمو إعادة التصدير للدول التالية: البحرين، كندا، الكويت، هولندا، نيجيريا، سلطنة عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة وماليزيا خلال الفترة (2011-2019).

وبينت النتائج أن هناك علاقة طردية بين نمو تجارة إعادة التصدير وبين تدفق الحاويات، عدد السفن ناقلة السلع غير النفطية ومؤشر جودة البنية التحتية للموانئ للدول محل الدراسة خلال الفترة (2011-2019)، كما بينت النتائج أن هناك علاقة عكسية بين نمو إعادة التصدير وبين الحمولة الساكنة للسفن الناقلة للسلع غير النفطية إضافة إلى مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم وهذا عكس ما كان متوقع، لكن يمكن تفسير ذلك باعتماد الدول محل الدراسة على إعادة تصدير السلع الوسيطة عن طريق شبكات الشحن البحري غير المنتظم خاصة في ظل الصناعة البحرية التي أصبحت تعتمد على سفن حاويات ضخمة، إذ أن الدول الوسيطة وبعد استضافتها لهذا النوع من السفن تقوم بتجزئة الحمولات وإعادة شحنها عن طريق سفن أقل سعة إلى البلد المقصد بالاعتماد على النقل غير المنتظم.

الكلمات المفتاحية: إعادة تصدير، خدمات لوجستية، نقل بحري، تجارب دولية.

Abstract:

Through this study, we aim to analyze the role of maritime transport logistics in the growth of re-export trade in a group of oil-exporting countries, and to present a group of pioneering experiences in the field of intermediate trade to highlight the role of re-export in the growth and diversification of non-oil exports for Algeria to benefit from. For this purpose, Statistics Panel Data Model is used to measure the impact of a set of indicators related to maritime transport logistics on the growth of re-exports to the following countries: Bahrain, Canada, Kuwait, the Netherlands, Nigeria, the Sultanate of Oman, Qatar, the Kingdom of Saudi Arabia, the United Arab Emirates and Malaysia during the period (2011-2019).

The results showed that there is a direct relationship between the growth of re-export trade, the flow of containers, the number of ships carrying non-oil goods, and the port infrastructure quality index for the countries under study during the period (2011-2019). The results also showed that there is an inverse relationship between the growth of re-exports and the deadweight tonnage. This is the opposite of what was expected, but this can be explained by the reliance of the countries under study on re-exporting intermediate goods through tramp shipping networks, especially in light of the maritime industry that has become dependent on largest containers ships, as the intermediate countries, after receiving this type of ship, divide the loads and re-ship them via smaller capacity ships to the destination country, relying on irregular transportation.

Key words: Re-export, Logistic Services, Maritime transport, International Experiences.

الفصل الأول:

الإطار العام للدراسة

1.1 مقدمة:

تنشأ التدفقات التجارية الدولية في أغلب الأحيان بين طرفين البائع والمشتري، لكن خلال حقبة الاستعمار الأوروبي وعندما كانت السفن تنقل بعض البضائع مثل بهارات، أدوية، تحف وشاي وغيرها من السلع بين المستعمرات من الأمريكيتين وآسيا إلى أوروبا ولمسافات طويلة، نجم عن ذلك حجة ملحة لتوقف السفن عدة مرات قصد إكمال رحلتها أو استخدام أكثر من سفينة، إذ أنه في ذلك الوقت لم تكن تعرف التطور الذي تعرفه الصناعة البحرية الحالية، ومنه نشأت العديد من المدن التجارية نتيجة التجارة البحرية المزدهرة لمسافات طويلة، و ألغيت الحاجة إلى أن تسافر سفن الشحن كامل المسافة بل تبيع السفن بضائعها إلى المتجر، وسيقوم المتجر بدوره ببيعها إلى سفينة أخرى تسير في جزء آخر من الطريق، وأصبحت الشركات التجارية عادة ما تؤسس بالموانئ التي تقع عبر نقاط استراتيجية على طول طرق تقاطع التجارة البحرية، ومن هنا ظهرت فكرة تجارة المستودعات "Entrepôt Trade" كما كانت تعرف به في تلك الفترة الزمنية.

وفي ظل ظروف الحديثة للعولمة الاقتصادية أصبح استخدام النقل البحري لإتمام الصفقات التجارية الدولية أكثر شعبية، خاصة في ظل الثورة التكنولوجية التي عرفتها صناعة النقل البحري لاسيما في مجال النقل بالحاويات والنقل المتعدد الوسائط، وهذا ما زاد من حدة المنافسة بين الدول ذات المنافذ البحرية لتقديم خدمات لوجستية بحرية متطورة واستقبال كبرى حاملات الحاويات والتي أصبحت سعتها تفوق 20 ألف حاوية وبذلك لا يمكن لأي ميناء كان استضافة هذا النوع من السفن، وهذا ما يدفع شركات النقل البحري العالمية لرسم مسارات سفنها وفق الموانئ الأكثر أداء في المجال اللوجستي لربح الوقت من جهة وتخفيض تكاليف وصول السلع لأصحابها من جهة أخرى، ومنه أصبح استخدام النقل البحري أكثر أهمية لأنه يتيح نقل كميات كبيرة وبتكلفة منخفضة نسبيا مقارنة بالأنواع الأخرى للنقل، وتشير التقديرات الحالية إلى أن أكثر من 85% من التجارة العالمية يتم نقلها بحرا، كما أصبحت حصتها في العلاقات التجارية الدولية في تزايد بشكل مستمر ونشط.

وفي هذا الصدد، ومع تطور النقل البحري الدولي وتوسع العولمة الاقتصادية في جميع أنحاء العالم، أصبحت التدفقات التجارية تتميز بسلاسل توريد معقدة وصارت السلع محل التبادل تعبر عدة حدود للوصول للمستهلك النهائي، وتماشيا مع ذلك تطور مفهوم تجارة المستودعات إلى مفهوم إعادة التصدير "Re-export" والذي يقصد به استيراد السلع وإعادة تصديرها إما على حالتها أو بعد إخضاعها لعملية معالجة بسيطة، وتحولت المدن التجارية لتجارة المستودعات إلى مراكز لوجستية لتجارة إعادة التصدير، وعليه نمى الاهتمام بتجارة إعادة التصدير خصوصا

وأنة ليس لجميع الدول منافذ بحرية وأغلب الدول التي تملك منافذ بحرية ليس بمقدورها استضافة سفن الحاويات ذات السعة الضخمة، ومن جانب آخر ومع ظهور النزاعات السياسية والحروب التجارية خاصة خلال السنوات الأخيرة أصبحت تجارة إعادة التصدير حلا مثاليا للدول المصدرة قصد تفادي التعريفات الجمركية وأنظمة الحصص أو حواجز أخرى.

ومنذ منتصف ثمانينات القرن الماضي لم يصبح الاهتمام بتجارة إعادة التصدير محصورا على الدول التي تملك تقاليد في التجارة الوسيطة أو تلك الدول جزرية التي تقع عند تقاطع الطرق البحرية الدولية، بل أصبح هذا الاهتمام ذو اتجاه دولي من طرف عدة دول لاسيما الأقوى اقتصاديا مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، هولندا، المملكة المتحدة، إيطاليا، إسبانيا، سنغافورة وغيرها، وأمام هذا البروز الذي عرفته تجارة إعادة التصدير ضمن المشهد التجاري العالمي من جهة، و من جهة أخرى الاضطرابات التي أصبحت تشهدها مختلف أسواق النفط العالمية خاصة بسبب الأوضاع الجيوسياسية التي يعرفها العالم خلال السنوات الأخيرة، ومن خلال ذلك اتجهت العديد من الدول المصدرة للنفط إلى الاعتماد على تجارة إعادة التصدير ضمن سياستها التجارية، لزيادة حصة صادراتها غير النفطية وتنويعها خاصة بالنسبة للدول التي تعاني من ضعف قطاعها الصناعي، وهذا من أجل تخفيض الاعتماد المفرط على العائدات النفطية واقتنائها بتقلبات أسعار النفط.

2.1 إشكالية الدراسة:

شهدت السنوات الأخيرة من القرن الماضي نموا في تجارة إعادة التصدير خاصة بالدول ذات كفاءة لوجستية عالية في مجال النقل البحري، إضافة لذلك بعض الدول المصدرة للنفط أصبحت تعتمد بشكل كبير على تجارة إعادة التصدير لزيادة وتنويع صادراتها غير النفطية، ومن خلال ما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما مدى تأثير لوجستيات النقل البحري على نمو تجارة إعادة التصدير بالدول المصدرة للنفط؟

ويتفرع هذا السؤال إلى مجموعة من الأسئلة على النحو التالي:

- ✓ ما مدى تأثير الشبكة النقل البحري المنتظم على نمو تجارة إعادة التصدير؟
- ✓ ما مدى تأثير البنية التحتية للموانئ على نمو تجارة إعادة التصدير؟
- ✓ ما مدى تأثير تدفق الحاويات بالموانئ على نمو تجارة إعادة التصدير؟
- ✓ ما طبيعة العلاقة بين نمو أسطول سفن السلع غير نفطية ونمو تجارة إعادة التصدير؟

3.1 فرضيات الدراسة:

وللإجابة على الأسئلة السابقة يمكن صياغة الفرضيات التالية:

- ✓ هناك علاقة طردية بين النقل البحري المنتظم وتجارة إعادة التصدير ويعتبر من بين أهم المحددات الرئيسية لنمو تجارة إعادة التصدير؛
- ✓ هناك علاقة طردية بين جودة البنية التحتية للموانئ وتجارة إعادة التصدير نظرا لمتطلب هذا النوع من التدفقات التجارية؛
- ✓ هناك علاقة طردية بين تدفق الحاويات وتجارة إعادة التصدير بسبب سهولة تفريغ الحاويات وإعادة شحنها؛
- ✓ هناك علاقة طردية بين نمو أسطول سفن السلع غير النفطية وتجارة إعادة التصدير وهذا راجع لنقل السلع بين بلد المنشأ وبلد الوسيط، وبعد ذلك بين بلد الوسيط وبلد المقصد.

4.1 أهمية الدراسة:

تظهر الأهمية العلمية للدراسة في اسهام الدراسة بجانب نظري يمكن له خدمة مختلف الباحثين المهتمين بموضوع تجارة إعادة التصدير وهذا نظرا لشح الدراسات العربية التي تناولت هذا الجانب من البحث العلمي، أما من الناحية العملية ستتناول الدراسة قطاع لوجستيات النقل البحري والذي يعد من أهم القطاعات تطبيقا للتكنولوجيا الحديثة وتقديم الخدمات تنافسية قصد وصول السلع لمقصدتها في وقت قياسي وبأسعار منخفضة مع تزويد العملاء بمختلف معلومات تتبع مسار سلعهم، وفي نفس السياق ستتناول الدراسة تجارة إعادة التصدير وديناميكيته خاصة وأن هذا النوع من التدفقات التجارية قد تعبر حدود أكثر من دولتين، كما أن تجارة إعادة التصدير لم يقتصر الاهتمام بها من طرف الدول الجزرية التي تقع عند مفترق الطرق البحرية بل أصبحت من اهتمام كبرى البلدان الاقتصادية ما ساهم في وتيرة نموها ضمن التدفقات التجارية الدولية.

5.1 أهداف الدراسة:

تتمثل أهداف الدراسة فيما يلي:

- ✓ تحديد حجم تأثير لوجستيات النقل البحري على نمو تجارة إعادة التصدير؛
- ✓ إبراز الدور الذي أصبحت تلعبه تجارة إعادة التصدير في المشهد التجاري العالمي؛

- ✓ الوقوف على أسباب نمو تجارة إعادة التصدير خلال السنوات الأخيرة؛
- ✓ عرض تجارب دولية رائدة في مجال إعادة التصدير مع استكشاف عوامل نجاح هذه التجارب، وتقديم اقتراحات لاستفادة الجزائر منها في مجال إعادة التصدير حتى تصبح جزء من الخطط المستقبلية للخروج من التبعية النفطية.

6.1 المنهج المستخدم:

سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي للإلمام بمختلف الجوانب النظرية للموضوع سواء المتعلقة بتجارة إعادة التصدير أو المتعلقة بلوجستيات النقل البحري، كما سيتم الاعتماد على المنهج الاستقرائي من أجل دراسة مدى تأثير لوجستيات النقل البحري على نمو تجارة إعادة التصدير ببعض الدول المصدرة للنفط خلال الفترة (2011-2019)، وهذا باستخدام نماذج بانل الساكنة (Panel Data Models) استناداً إلى البرنامج الإحصائي Stata 17.

7.1 دوافع اختيار الموضوع:

- من أهم الأسباب التي دفعت الباحث إلى اختيار موضوع الدراسة كما يلي:
- ✓ ارتباط الموضوع بتخصص الباحث، كما أن هناك رغبة شخصية في دراسة المواضيع الاقتصادية المتعلقة بتجارة إعادة التصدير؛
- ✓ الدور الذي أصبحت تلعبه تجارة إعادة التصدير في المشهد التجاري العالمي لا سيما خلال السنوات الأخيرة؛
- ✓ تقديم إضافة علمية والتطرق لجوانب لم تتناولها الدراسات السابقة.

8.1 صعوبات الدراسة:

- هناك مجموعة من الصعوبات واجهت الباحث أبرزها:
- ✓ صعوبة الاطلاع على بعض المقالات والكتب المدفوعة؛
- ✓ صعوبة تمويل إنشاء حسابات بقواعد البيانات الدولية المتخصصة في النقل البحري (Drewry، Iloyds)؛

- ✓ شح الدراسات التي تناولت موضوع إعادة التصدير خاصة باللغة العربية حسب ما هو متاح للباحث؛
- ✓ صعوبة الوصول لبيانات إعادة التصدير خاصة بالنسبة للدول التي تصنف التصدير المحلي وإعادة التصدير ضمن الصادرات الإجمالية ودون التمييز بينهما.

9.1 حدود الدراسة:

✓ الحدود المكانية:

تمثلت عينة الدراسة في مجموعة من الدول مصدرة للنفط، تم اختيارها نظر لاعتمادها على تجارة إعادة التصدير لزيادة نمو صادراتها غير النفطية وتنويعها، وجاءت كالتالي:

البحرين، كندا، الكويت، هولندا، نيجيريا، سلطنة عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة وماليزيا.

✓ الحدود الزمانية:

تمثلت الحدود الزمانية للدراسة الحالية خلال الفترة (2011-2019) وهذا المدى توفر البيانات لمختلف متغيرات الدراسة.

10.1 الدراسات السابقة:

1.10.1 استعراض الدراسات السابقة:

لا بد من الاستعانة بالأوراق البحثية لباحثين آخرين وأصحاب الاختصاص الذين عملوا على الخوض في موضوع تأثير لوجستيات النقل البحري على التدفقات التجارية خاصة في مجال إعادة التصدير، وتتيح الأدبيات حزمة كبيرة من الدراسات التي تناولت موضوع لوجستيات النقل البحري وتأثيرها على نمو التجارة الخارجية أو أحد مؤشراتهما، وبالرغم من أن مفهوم إعادة التصدير برز في المشهد التجاري العالمي بشكل ملفت خلال العقدين الأخيرين من القرن الماضي إلا أنه يوجد نقص في الأدبيات المتعلقة بأداء عمليات إعادة التصدير خاصة باللغة العربية، وبعد الاطلاع على أكبر عدد ممكن من الدراسات المتاحة سنحاول من خلال هذا الجانب من الدراسة عرض أهم الدراسات السابقة التي تتقاطع مع أحد جوانب الدراسة الحالية وهي مدرجة من الأحدث إلى الأقدم:

دراسة لـ Ignacio del Rosal¹ و Tician Grecco Zanon Moura سنة 2022 بعنوان:

"The effect of shipping connectivity on seaborne containerised export flows"

"أثر الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم على تدفق الصادرات المنقولة بالحاويات بحرا"

هدفت الدراسة لفحص أثر الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم على الصادرات المنقولة بحرا باستخدام الحاويات، وكانت العينة مكونة من 23 دولة أوروبية مرتبطة بحريا مع 132 دولة من باقي دول العالم خلال الفترة (2013-2018)، وذلك بالاعتماد على قاعدة بيانات Unctad Stat و Eurostat's Comext وباستخدام التوزيع الاحتمالي المنفصل لبواسون PPML، وبينت النتائج أن:

- ✓ زيادة الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم قد زاد من نمو الصادرات الأوروبية بنسبة 05%؛
- ✓ توثيق العلاقة الإيجابية لتأثير الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم على زيادة الصادرات المنقولة عن طريق الحاويات بحرا؛
- ✓ هناك علاقة سلبية بين الصادرات المنقولة بحرا بدون تحويتها وبين الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم؛
- ✓ كما دعمت نتائج هذه الورقة البحثية توصيات مؤسسات الدولية مثل: أونكتاد، من جانب ضرورة الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم لتحفيز الصادرات.

دراسة لـ Lu Kang & Ai² سنة 2022 بعنوان:

" Global Container Port Network Linkages and Topology in 2021"

"ارتباط وطوبولوجيا شبكة موانئ الحاويات العالمية في عام 2021"

هدفت الورقة البحثية لتحليل الأداء التجاري للموانئ خلال سنة 2021 من خلال الاعتماد على طوبولوجيا شبكة النقل البحري المنتظم لموانئ إفريقيا، آسيا، أمريكا الشمالية، أمريكا الجنوبية، أوروبا وأوقيانوسيا، وجمع الباحثون

¹ Ignacio del Rosal, Tician Grecco Zanon Moura, The effect of shipping connectivity on seaborne containerised export flows, Transport Policy, 118, 2022, pp 143-151

² Lu Kang, Wenzhou Wu, Hao Yu, Fenzhen Su, Global Container Port Network Linkages and Topology in 2021, Sensors, Vol 22, N°15, 2022, pp 1-15

بياناتهم من قاعدة البيانات Alphaliner لأكثر 06 شركات شحن عالمية والمتمثلة في: MSC، Mersk، COSCO، CMA CGM، Hapag-Lloyd و ONE.

ولتحليل البيانات استند الباحثون في تحليلهم إلى: متوسط درجة تعقيد الشبكة، متوسط معامل التجميع ومتوسط أقصر طول مسار، كما استخدم الباحثون في تحليلهم مؤشر ارتباط الموانئ بخطوط الشحن البحري (Port Liner Shipping Connectivity Index) PLSCI الصادر عن أونكتاد سنة 2019، وتوصل الباحثون إلى النتائج التالية:

- ✓ الطرق البحرية الرئيسية لنقل الحاويات تتوزع بشكل رئيسي في آسيا، البحر الأبيض المتوسط، أوروبا وأمريكا الشمالية بنسبة 59,93% من إجمالي الطرق البحرية للتجارة العالمية؛
- ✓ استحوذت موانئ آسيا وأوروبا على 79,71% من إجمالي نقل الحاويات؛
- ✓ الموانئ الآسيوية أكثر سهولة في الوصول إليها بـ 17 نقطة تليها الموانئ الأوروبية بـ 10 نقاط؛
- ✓ تحتل الموانئ الآسيوية المراتب الأولى في درجة ارتباط موانئها بشبكة النقل البحري المنتظم تليها موانئ أمريكا الشمالية، وهذا وفق مؤشر ارتباط الموانئ بشبكة النقل البحري المنتظم PLSCI؛
- ✓ يمثل ميناء سنغافورة، ميناء روتردام وميناء بوسان أكبر موانئ التجارة الوسيطة بسبب إمكاناتها اللوجستية في التفريغ، المناولة وإعادة الشحن وكذلك ارتباطها بخطوط الشحن البحري المنتظم الطويلة.

دراسة لـ¹ Sharat Ganapati & Al سنة 2021 بعنوان:

"ENTREPOT: HUBS, SCALE, AND TRADE COSTS"

"تجارة المستودعات: المحاور، الحجم وتكاليف التجارة"

تناولت الدراسة الشبكة التي تشكلها البلدان المستثمرة في مجال تجارة المستودعات (Entrepôt Trade) أو كما تعرف بتجارة إعادة التصدير، والتي تتوسط التدفقات التجارية غير مباشرة للولايات المتحدة الأمريكية مع شركائها التجاريين خلال الفترة الحالية، وهذا انطلاقاً من التساؤلات التالية:

¹ Sharat Ganapati, Woan Foong Wong, Oren Ziv, ENTREPOT: HUBS, SCALE, AND TRADE COSTS, NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH, Working Paper 29015, 2021.

- ✓ كيف تنقل السلع من المنشأ إلى المقصد بطريقة غير مباشرة بين الولايات المتحدة الأمريكية وشركائها التجاريين، وما هو دور البلدان الوسيطة في تسهيل هذه التدفقات التجارية؟
 - ✓ ما هي تكاليف التجارة في ظل الاعتماد على إعادة التصدير؟
 - ✓ كيف تأثر تجارة المشاريع على التجارة الإقليمية والعالمية؟
- وأهم النتائج التي توصل إليها الباحث جاءت كما يلي:
- ✓ السلع الواردة إلى الولايات المتحدة الأمريكية 80% منها بشكل غير مباشر؛
 - ✓ تعبر التدفقات التجارية بين الولايات المتحدة الأمريكية وشركائها التجاريين عبر بلدين إضافيين كمتوسط شحن بين المنشأ والمقصد؛
 - ✓ يزيد وقت ومسافة شحن سلع التجارة غير المباشرة بين الولايات المتحدة وشركائها التجاريين بـ 30% مقارنة بالتجارة المباشرة؛
 - ✓ الدول التي تعتمد على إعادة التصدير بين الولايات المتحدة وشركائها 90% منها اقتصادها صغير؛
 - ✓ تزيد التكلفة النهائية للتجارة غير مباشرة بـ 10% مقارنة بالتجارة المباشرة؛
 - ✓ البلدان التي تعتمد على إعادة التصدير تشهد تطور للبنية التحتية اللوجستية والنقل بعشرة أضعاف مقارنة بالدول التي تعتمد على التجارة المباشرة؛
 - ✓ يمكن لاقتصاديات الحجم أن تحقق مكاسب عن طريق تجارة المشاريع من خلال العمل على تكاليف النقل عبر الشبكة تجارة إعادة التصدير.

دراسة لـ V. N. Kirillov & Al¹ سنة 2021 معنونة بـ:

" The Growing Role of Re-export in International Trade "

"الدور المتنامي لإعادة التصدير في التجارة الدولية"

هدف الباحثون من خلال الورقة البحثية إلى إبراز دور وأهمية تجارة إعادة التصدير في التجارة الدولية ومحاولة مقارنة ديناميكيتها بالصادرات العادية مع تسليط الضوء على مدى استفادة روسيا منها خلال الفترة (2015-2015-)

¹ V. N. Kirillov, Y. A. Savinov, A. E. Gudzenko, The Growing Role of Re-export in International Trade, MGIMO REVIEW OF INTERNATIONAL RELATIONS, Vol 14, N° 5, 2021, pp 187-202.

2021)، وخلصت هذه المقالة إلى أن حجم عمليات إعادة التصدير ينمو بوتيرة أسرع في العالم ولم تعد تقتصر هذه العمليات على الشركات الصغيرة فقط بل أصبحت من أولويات الدول الواقعة عند تقاطع طرق الشحن البحري للتجارة الدولية، وكذلك الدول ذات الاقتصاديات الأقوى عالمياً مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا العظمى، إيطاليا وغيرها من الدول.

إضافة لذلك استنتج الباحثون أن العامل الأساسي لنمو تجارة إعادة التصدير في العالم كان بسبب القيود التجارية المفروضة لدوافع سياسية بحثية، واستنتجوا كذلك أن الدول المهتمة بالتجارة الوسيطة تركز استثماراتها على البنى التحتية اللوجستية والشحن والمستودعات، وروسيا من بين هذه الدول التي تقوم بتوسيع نشاط إعادة التصدير أكثر فأكثر من جهة، ومن جهة أخرى تسعى لزيادة استثماراتها في البنى التحتية اللوجستية، كما خلصت هذه المقالة إلى أن عمليات إعادة التصدير تزيد من مبيعات المنتجات محلية الصنع في الأسواق العالمية نتيجة السمعة التسويقية التي اكتسبتها الدول عن طريق مراكز إعادة التصدير.

دراسة لـ Cynthia Sénquiz-Díaz¹ سنة 2021 بعنوان:

"Transport Infrastructure Quality and Logistics Performance in Exports"

"أثر جودة البنية التحتية للنقل البحري والأداء اللوجستي في نمو الصادرات"

الغرض من هذه الدراسة قياس أثر لوجستيات النقل والشحن على أداء الصادرات السلعية لـ 29 اقتصاداً نامياً، وهذا حسب ما تم تصنيفهم من قبل إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية التابعة لهيئة الأمم المتحدة، واستخدمت الباحثة نماذج بانل Panel Data لقياس العلاقة بين متغيرات الدراسة خلال فترات 2012، 2014، 2016 و2018 نسبة لفترات صدور مؤشر الأداء اللوجستي LPI عن البنك الدولي، وأهم ما توصلت إليه النتائج:

- ✓ البنية التحتية للنقل من أكثر العوامل أهمية لتسهيل حركة البضائع خارج الحدود؛
- ✓ جودة الموانئ والطرق تساهم في زيادة الصادرات؛
- ✓ هناك علاقة عكسية بين البنية التحتية للمطارات والصادرات السلعية للدول محل الدراسة.

¹ Cynthia Sénquiz-Díaz, Transport Infrastructure Quality and Logistics Performance in Exports, Economics, Vol 9, N° 1, 2021, pp 107-124.

دراسة لـ Mengqiao Xu & Ai¹ سنة 2020 المعنونة بـ:

" Estimating international trade status of countries from global liner shipping networks "

" تقدير الوضع التجاري الدولي من خلال الشبكة العالمية للشحن البحري "

حاولت هذه الدراسة الإجابة على فرضية أن الموانئ التي تنطوي على أنشطة إعادة الشحن بمثابة وسيط طرف ثالث للربط بين الدول المصدرة والبلدان المستوردة، ولاختبار هذه الفرضية اعتمد الباحثون على قاعدة البيانات لـ Alphaliner لـ 100 أكبر شركة شحن بحري (تمثل 92% من النقل البحري العالمي) والتي تغطي 1316 خط بحري دولي بين 777 ميناء لـ 178 دولة وهذا خلال سنة 2015 باستخدام نموذج الجاذبية للتجارة البينية.

أما نتائج الدراسة فبينت أن شبكات الشحن البحري المنتظم تلعب دوراً أساسياً في ارتباط الموانئ ببعضها البعض، ما يعزز من تسهيل الخدمات التي تقدمها الموانئ الوسيطة والتي تلعب دوراً إيجابياً في نمو التجارة الدولية بين موانئ المنشأ وموانئ المقصد النهائي، وهذا ما خلق تنافس دولي شديد بين موانئ إعادة الشحن لتصبح مراكز إعادة شحن دولية، وبينت النتائج كذلك أن الدول التي تم دمجها ضمن الشبكة العالمية للنقل البحري المنتظم قد عززت فرصها التجارية بالوصول إلى الأسواق العالمية.

دراسة لـ Tahar Ammar Jouili² سنة 2019 بعنوان:

" Impact of Seaport Infrastructure, Logistics Performance, and Shipping " "Connectivity on Merchandise Exports "

" تأثير البنية التحتية للموانئ البحرية، الأداء اللوجستي والارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم على صادرات البضائع "

¹ Mengqiao Xu, Qian Pan, Haoxiang Xia, Naoki Masuda, Estimating international trade status of countries from global liner shipping networks, Royal Society Open Science, Vol 7, N° 10, 2020, pp 1-13.

² Tahar Ammar Jouili, Impact of Seaport Infrastructure, Logistics Performance, and Shipping Connectivity on Merchandise Exports, International Journal of Computer Science and Network Security, Vol 19, N° 5, 2019, pp 259-264

تميزت هذه الدراسة بتناول عدة محددات للصادرات السلعية تمثلت في البنية التحتية للموانئ، الأداء اللوجستي والاتصال بالشحن البحري، واستند الباحث على نماذج بيانات اللوحة لمجموعة من البلدان البحرية خلال الفترة (2007-2014)، وما ميز كذلك هذه الدراسة هو استخدام 82 دولة بحرية كعينة وأهم ما توصل إليه الباحث جاء كالتالي:

- ✓ وجود علاقة عكسية بين الصادرات السلعية ووقت التصدير، فعندما يزداد وقت التصدير يتأثر حجم الصادرات السلعية سلباً؛
- ✓ وجود علاقة عكسية بين تصدير البضائع وسعر الصرف، أي أن حجم الصادرات السلعية يتأثر سلباً بارتفاع سعر الصرف؛
- ✓ أكدت النتائج أن جودة البنية التحتية للموانئ البحرية لها تأثير إيجابي كبير على الصادرات السلعية؛
- ✓ وأظهرت كذلك النتائج أن لارتباط بخطوط الشحن البحري تأثير إيجابي وهام على صادرات البضائع؛
- ✓ كلما كانت إجراءات التخليص الجمركي للتصدير سهلة ومبسطة، كلما ساهم ذلك في زيادة حجم الصادرات السلعية للشركات المصدرة.

دراسة¹ Thomas E. H. Notten سنة 2015 معنونة بـ:

THE ECONOMIC IMPORTANCE AND DETERMINANTS OF " " LITHUANIAN RE-EXPORTS

" الأهمية الاقتصادية ومحددات تجارة إعادة التصدير الليتوانية "

هدفت هذه الدراسة التحريية لفحص نمو التجارة الخارجية الليتوانية في مجال إعادة التصدير خلال الفترة (1996-2013) باستخدام نموذج ARDL، وجاءت أهم النتائج على النحو التالي:

- ✓ يمثل قطاع النقل واللوجستيات بليتوانيا عاملاً أساسياً في استيراد المنتجات الأوروبية وإعادة تصديرها لروسيا؛
- ✓ نمو عائدات إعادة التصدير قد تجاوز عائدات الصادرات المحلية؛
- ✓ قفزت عائدات إعادة التصدير الليتوانية من 328 مليون أورو سنة 1996 إلى 9 مليار أورو سنة 2013؛

¹ Thomas E. H. Notten, THE ECONOMIC IMPORTANCE AND DETERMINANTS OF LITHUANIAN RE-EXPORTS, Pinigų studijos, N° 2, 2015.

- ✓ يركز معيدو التصدير في ليتوانيا بشكل أساسي على توفير السلع الاستهلاكية لأسواق بلدان رابطة الدول المستقلة (66% من إجمالي إعادة التصدير) في مقدمتها روسيا؛
- ✓ يعتبر عامل المعلومات أهم عوامل تزايد نمو إعادة التصدير بليتوانيا بحيث يملك تجارها معلومات أفضل حول المصدرين والمستوردين النهائيين؛
- ✓ ساهم انضمام ليتوانيا سنة 2004 إلى الاتحاد الأوروبي في إزالة الحواجز الجمركية ما عزز من أنشطة إعادة التصدير.

دراسة BELAID RETTAB و¹AZZEDDINE AZZAM سنة 2008 بعنوان:

" Re-export Intensity and Trade Costs: Port Facilities and Services "

" كثافة إعادة التصدير وتكاليف التجارة: مرافق وخدمات الموانئ "

الغرض من هذه الورقة البحثية هو إجراء فحص لأثر تكاليف الموانئ على تجارة إعادة التصدير باستخدام استبيان قامت به غرفة التجارة والصناعة بدبي سنة 2006 استجابت له 2020 شركة تشتغل في ست موانئ لمدن ساحلية آسيوية وهي: ميناء دبي (الإمارات العربية المتحدة)، ميناء المنامة (البحرين)، ميناء مومباي (الهند)، ميناء بندر عباس (إيران)، ميناء الدمام (السعودية) وأخيرا ميناء هونغ كونغ.

تضمن الاستبيان مجموعة من الأسئلة لتجار العاملين في الموانئ الستة عن: عدد الموظفين، حصة الصادرات من إجمالي المبيعات، أنواع المنتجات المتداولة، إجمالي الواردات وأخيرا التكاليف التي قسمت إلى: تكاليف خدمات الموانئ، تكاليف خدمات التخزين، تكاليف خدمات التخزين البارد، تكاليف النقل والخدمات اللوجستية وأخيرا النفقات العامة، وتم التوصل إلى أن تكلفة النقل والخدمات اللوجستية هي الأكثر تأثير على نمو تجارة إعادة التصدير للموانئ الستة، كما أن هونغ كونغ تتفوق في الأداء على الموانئ الأخرى باستثناء ميناء دبي.

دراسة ل يحيى حمود حسن وأحمد صدام عبد الصاحب² سنة 2008 تحت عنوان:

" دور تطورات ميناء صلالة في نمو تجارة إعادة التصدير في عمان "

¹ BELAID RETTAB, AZZEDDINE AZZAM, Re-export Intensity and Trade Costs: Port Facilities and Services, Maritime Economics & Logistics, 10, 2008, pp 229-242.

² يحيى حمود حسن، أحمد صدام عبد الصاحب، دور تطورات ميناء صلالة في نمو تجارة إعادة التصدير في عمان، مجلة الخليج العربي، المجلد 36، العدد (2-1)، 2008، ص 115-131.

هدفت الدراسة لإبراز التطورات التي شهدها ميناء صلالة بسلطنة عمان ودورها في نمو تجارة إعادة التصدير خلال الفترة (1991-2002)، حيث أصبحت سلطنة عمان تعتمد أكثر على إعادة التصدير قصد تنويع الدخل والتقليل من مساهمة الصادرات النفطية، والتطورات التي شهدها ميناء صلالة تمثلت في:

- ✓ تطوير الهياكل الأساسية (الأرصفة، المعدات، المخازن والساحات التابعة لها)؛
- ✓ إنشاء محطة للحاويات سنة 1997 وبداية تشغيلها سنة 1998؛
- ✓ إسناد إدارة وتشغيل الميناء إلى القطاع الخاص؛
- ✓ إنشاء منطقة حرة بميناء صلالة.

وتوصل الباحثان إلى أن إنشاء محطة الحاويات ودعمها بتقنيات متطورة مع إنشاء منطقة حرة بميناء صلالة قد ساهم في نمو تجارة إعادة التصدير خاصة خلال الفترة (1997-2002)، ما نتج عنه انخفاض الصادرات النفطية إلى أقل من 80% خلال نفس هذه الفترة بعدما كانت تمثل 90% في فترات سابقة.

دراسة M.C. Mellens & Al¹ سنة 2007 بعنوان:

Re-exports: international comparison and implications for performance "

" indicators

" إعادة التصدير: المقارنة الدولية وانعكاساتها على مؤشرات الأداء"

تعد هذه الدراسة من بين أهم الدراسات التي تناولت موضوع إعادة التصدير، قام بها باحثون لصالح المكتب المركزي للإحصاء الهولندي وكان الغرض منها دراسة ظاهرة إعادة التصدير بهولندا ودول أخرى خلال الفترة (1995-2004) وكذلك تقديم اقتراحات لتصحيح نمو سوق التصدير والتفريق بين التصدير المحلي وإعادة التصدير، وخلصت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج أهمها:

- ✓ توسعت تجارة إعادة التصدير بهولندا بشكل كبير انطلاق من منتصف الثمانينات ما عدا فترة (2001-2002) لكن سرعان ما عادت تجارة إعادة التصدير إلى نموها السنوي الكبير بحصة تجاوزت 50% من إجمالي الصادرات؛

¹ M.C. Mellens, H.G.A. Noordman, J.P. Verbruggen, , Re-exports: international comparison and Implications for performance indicators, CPB Document, No 149,2007, pp 01-58.

- ✓ إعادة التصدير لا يعتبر ظاهرة هولندية فقط، بل هناك اتجاه دولي لهذا النوع من التجارة على غرار الدول الأوروبية، سنغافورة وهونغ كونغ بشكل مفرد؛
- ✓ من ضروري وضع تصحيحات لأداء الأسواق وأداء الصادرات عن طريق وضع طرق دولية لإحصاء تجارة إعادة التصدير لضبط نمو سوق الصادرات.

دراسة **ROBERT C. FEENSTRA**¹ و**GORDON H. HANSON** سنة 2001

بعنوان:

Intermediaries in Entrepôt Trade: Hong Kong Re-Exports of Chinese "Goods"

"الوسطاء في تجارة المستودعات: إعادة تصدير هونغ كونغ للسلع الصينية"

تمحورت الدراسة حول الدور الذي تلعبه هونغ كونغ في إعادة تصدير السلع الصينية إلى بقية دول العالم خلال الفترة (1988-1998)، حيث شملت جزئين أولهما متعلق بتحليل أسباب النمو المتزايد لتجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ وتم تفسيره كما يلي:

- ✓ تلعب تكاليف المعلومات والفحص دورا رئيسيا في نمو تجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ حيث يقدم تجار هونغ كونغ مجموعة من الخدمات ذات اتجاهين لمطابقة أذواق المشترين الأجانب مع جودة المصنعين الصينيين مقابل عمولة، وهذا من شأنه تقليل تكاليف بحث الصينيين عن أسواق جديدة وخفض تكلفة الحصول على سلعة ذات جودة عالية من طرف المستوردين النهائيين لأن نقص المعلومة وتكاليف فحص السلع قد يكون مكلفا لهم، ولا يقتصر عمل تجار هونغ كونغ على السلع عالية الجودة بل يتم التعامل مع البلدان ذات الدخل المنخفض عن طريق توفير سلع بجودة أقل سواء تم اكتشافها خلال عملية فحصها عند استيرادها من الصين أو طلبها مباشرة من المصنعين الصينيين أصحاب الجودة المتوسطة والمنخفضة؛
- ✓ تقوم الشركات بشحن السلع الصينية من هونغ كونغ نظرا لقدرة مراكز الشحن وإعادة الشحن بهونغ كونغ على معالجة البضائع خاصة السائبة ووضعها في شكلها النهائي، على أن تكون هذه المعالجة بسيطة كالفرز، التغليف، وضع العلامات، إدماج بعض العناصر دون المساس بجوهر المنتج ... إلخ؛

¹ ROBERT C. FEENSTRA, GORDON H. HANSON, Intermediaries in Entrepot Trade: Hong Kong Re-Exports of Chinese Goods, NBER Working Papers, 8088, 2001, pp 1-46.

✓ الضرائب والتعريفات المنخفضة بهونغ كونغ تشجع الشركات المتعددة الجنسيات على إعادة التصدير من هونغ كونغ.

أما الجزء الثاني خصه الباحثان لدراسة تجريبية عن طريق تقدير المربعات الصغرى العادية OLS لحصة الصين من السلع التي تم إعادة تصديرها من طرف هونغ كونغ خلال الفترة (1988-1998) وبينت النتائج ما يلي:

- ✓ هوامش الربح تكون أعلى بنسبة (09% و 13%) بالنسبة للمنتجات المتميزة ذات جودة عالية؛
- ✓ السلع الصينية التي تخضع لمعالجة من طرف هونغ كونغ هوامش ربحها تزيد عن (10% و 11%) مقارنة بالبضائع غير خاضعة للمعالجة؛
- ✓ تقل حصص إعادة التصدير بالنسبة للدول التي لديها إجمالي واردات صينية مباشرة، حيث زيادة تدفق المعلومات بين المتعاملين الاقتصاديين يقلل الحاجة لوساطة تجارية؛
- ✓ حصص إعادة التصدير تزيد كلما زادت مسافة بعد المستورد النهائي بسبب نقص المعلومات واستخدام النقل المتعدد الوسائط من شأنه تقليل التكلفة مقارنة بالنقل البحري لمسافات طويلة.

2.10.1 مناقشة الدراسات السابقة:

بعد الاطلاع على عدة دراسات سابقة استعرضنا 12 دراسة جاءت مجملها كمية وأغلبها باللغات الأجنبية نشرت خلال الفترة (2001-2022) وهذا حسب المنصات العلمية المتاحة، والتي توصلنا على أنها تتقاطع مع دراستنا خاصة من الجانب المفاهيمي لظاهرة إعادة التصدير، قصد فهمها بشكل أعمق خاصة وأن هذه الدراسات تعتبر مرجعية في المجال البحثي لموضوع إعادة التصدير على غرار دراسة (ROBERT C. FEENSTRA, GORDON H. HANSON, National Bureau of Economic Research (الولايات المتحدة الأمريكية)، ودراسة (M.C.Mellens & Al) لصالح CBS المكتب المركزي للإحصاء (هولندا) (Centraal Bureau voor de Statistiek).

عموما اتفقت معظم الدراسات على هدف إبراز دور لوجستيات النقل البحري في أداء الصادرات والتدفقات التجارية بصفة عامة، والبعض الآخر استهدف تجارة إعادة التصدير بصفة خاصة حيث أتجه (Mengqiao Xu & Al) لتحليل دور الدول التي تملك موانئ إعادة الشحن ومرتبطة بشبكة النقل البحري المنتظم في نمو التجارة الوسيطة بين الدول المصدرة والدول المستوردة، إضافة إلى دراسة (Thomas E. H. Notten) التي فحصت دور النقل واللوجستيات في نمو وتيرة تجارة إعادة التصدير اللتوانية وتجاوزها للصادرات محلية الصنع، لكن بعض

الدراسات تناولت جزء فقط من لوجستيات النقل البحري ودوره في نمو إعادة التصدير، حيث اهتمتا (**BELAID**) بدراسة دور التكاليف والخدمات اللوجستية للموانئ في نمو إعادة التصدير، إلى جانب دراسة (**يحيى حمود حسن وأحمد صدام عبد الصاحب**) التي استهدفت تحليل دور تطور البنية التحتية للموانئ في نمو تجارة إعادة التصدير.

ومن ناحية أخرى اهتمت بعض الدراسات بإبراز الدور الذي أصبحت تلعبه تجارة إعادة التصدير في المشهد التجاري العالمي، حيث خلصت دراسة (**V. N. Kirillov & Al**) إلى أن حجم عمليات إعادة التصدير تنمو بوتيرة أسرع ولم تعد تقتصر هذه العمليات على الشركات الصغيرة فقط، بل أصبحت من ضمن الاهتمامات التجارية للبلدان الاقتصادية الكبرى، بالإضافة لدراسة (**M.C. Mellens & Al**) التي فحصت نمو إعادة التصدير بهولندا والاتجاه العالمي لهذا النوع من التجارة الدولية، وببحث (**Sharat Ganapati & Al**) في شبكة التي تشكلها البلدان التي تعمل في مجال إعادة التصدير وإمكاناتها اللوجستية، والتي تتوسط التدفقات التجارية غير مباشرة للولايات المتحدة الأمريكية مع شركائها التجاريين، وأخيرا دراسة (**ROBERT C. FEENSTRA**) التي تمحورت حول الدور الذي تلعبه هونغ كونغ في إعادة تصدير السلع الصينية وقدرة مراكز إعادة الشحن بمونغ كونغ على معالجة البضائع السائبة من أجل تسويقها لبقية دول العالم.

من حيث العينة فقد تباين حجمها من دراسة لأخرى، حيث اعتمد (**Mengqiao Xu & Al**) على أكبر عينة مكونة من 100 شركة شحن بحري تغطي 1316 خط بحري دولي بنسبة 92% من النقل البحري العالمي بين 777 ميناء لـ 178 دولة، بينما اعتمد باحثون آخرون على عينة واحدة كدراسة (**Thomas E. H. Notten**) التي فحص فيها نمو إعادة التصدير ببلتوانيا ودراسة (**ROBERT C. FEENSTRA**) التي تمحورت الدراسة حول الدور الذي تلعبه هونغ كونغ في إعادة تصدير السلع الصينية، إضافة لدراسة (**يحيى حمود حسن وأحمد صدام عبد الصاحب**) التي اعتمد فيها الباحثان على ميناء صلالة بسلطنة عمان كعينة لدراستهم.

استندت دراسة (**Lu Kang & Al**) على أكبر 06 شركات شحن عالمية لكن تم استبعاد الشركة التايوانية إيفرجرين البحرية (**Evergreen Marine Corp**) والتي تعد من أكبر شركات الشحن في العالم خاصة وأنها تملك أسطول من سفن الحاويات تعد من بين الأضخم في العالم تفوق سعتها 23.9 مليون حاوية نمطية، واعتمدت دراسة (**V. N. Kirillov & Al**) في تحليلها على روسيا وبعض الدول الأخرى لإبراز نمو تجارة إعادة التصدير

والدور الذي أصبح يلعبه هذا النوع من التدفقات التجارية في التجارة الدولية، لكن تم استبعاد أهم الدول التي تعتبر رائدة في التجارة الوسيطة و لها تقاليد تجارية في إعادة التصدير مثل هولندا وسنغافورة، إضافة إلى هونغ كونغ التي تعد تجربتها فريدة من نوعها إذ لا يمكن الاستغناء عنها في عرض وتحليل نمو إعادة التصدير والتي تعد رقم واحد عالميا في هذا المجال منذ عدة ، علاوة على ذلك تعتبر هونغ كونغ، هولندا وسنغافورة من بين الدول التي تنشر باستمرار بيانات تجارتها الخارجية بدقة بما فيها تجارة إعادة التصدير (قيمة إعادة التصدير، أهم الشركاء التجاريين في مجال إعادة التصدير وأهم السلع المعادة التصدير) عكس بعض الدول التي تصرح بإجمالي صادراتها فقط دون الإشارة لإعادة التصدير.

هناك تباين من ناحية الأداة المستخدمة لقياس العلاقة بين متغيرات الدراسات الكمية، حيث اعتمدت دراسة (Ignacio del Rosal, Tician Grecco Zanon Moura) على التوزيع الاحتمالي المنفصل لبواسون، وتناولت (LuKang & Ai) حوارزمية بايثون لتحليل شبكة شحن الخطوط الملاحية العالمية GLSN، فيما استخدمت (Cynthia Sénquiz-Díaz) نماذج بانل (PANEL DATA) لتحليل بيانات دراستها، وارتكزت دراسة (Mengqiao Xu & Ai) على نموذج الجاذبية للتجارة (GRAVITY MODEL) لاختبار فرضية أن الموانئ التي تنطوي على أنشطة إعادة الشحن بمثابة وسيط طرف ثالث للربط بين الدول المصدرة والبلدان المستوردة، واستعمل (Thomas E. H. Notten) نموذج الانحدار الذاتي للإبطاء الموزع (ARDL) لفحص نمو إعادة التصدير في ليتوانيا، بينما اعتمدت دراسة (BELAID RETTAB, AZZEDDINE) على الاستبيان لفحص أثر تكاليف الموانئ 06 موانئ آسيوية على تجارة إعادة التصدير.

واجتمعت الدراسات الكمية على المؤشرات اللوجستية لقياس أثرها على نمو مختلف التدفقات التجارية، في مقدمتها مؤشر الاداء اللوجستي (LPI) الصادر عن البنك العالمي ومؤشر الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم (LSCI)، لكن كان بإمكان بعض الدراسات استخدام مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ (Port infrastructure quality) الصادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي (World Economic Forum)، كدراسة (Cynthia Sénquiz-Díaz) التي استهدفت فيها جودة البنية التحتية للنقل واستخدمت فقط مؤشر الأداء اللوجستي، حيث كان بالإمكان الاعتماد بالإضافة إلى مؤشر الأداء اللوجستي على مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ، علما أن مؤشر (LPI) يتضمن عدة مؤشرات فرعية من بينها جودة البنى التحتية لكن يشمل جميع البنى التحتية بما فيها المطارات، الموانئ، الطرق... إلخ وهو مؤشر عام، لكن مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ

هو مؤشر خاص بالموانئ التي تنقل عن طريقها أكثر من 90 % من التجارة العالمية، وكذلك مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ صدوره سنوي عكس مؤشر الأداء اللوجستي الذي يصدر كل سنتين، علاوة على ذلك النموذج القياسي لدراسة (Cynthia Sénquiz-Díaz) يهتم بقياس أثر عدت مؤشرات لوجستية على نمو الصادرات. واستنادا لما سبق وبما أن عدت دراسات سابقة وظفت مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) ضمن تحليلها، فقد كان من الأحسن تمديد الحدود الزمانية للدراسات تزامنا مع سنوات صدوره، كدراستي (Ignacio del Rosal, Ticiana Grecco Zanon Moura) و (Cynthia Sénquiz-Díaz) التي كان بالإمكان الاعتماد على بيانات سنتي 2010 و 2012، إضافة لذلك كان بإمكان (Tahar Ammar Jouili) تمديد فترة دراسته من الفترة (2007-2014) إلى الفترة (2007-2018) خصوصا وأن دراسته تميزت عن الدراسات الأخرى باستخدام عدة مؤشرات لوجستية ومن قواعد بيانات مختلفة.

فيما يخص قواعد البيانات التي استند إليها الباحثون لجمع البيانات المتعلقة بإعادة التصدير، فقد اتفقت الأغلبية الباحثين على قواعد البيانات العالمية مثل قاعدة بيانات الأمم المتحدة الإحصائية لتجارة السلع الأساسية UN COMTRADE، وقاعدة بيانات المديرية العامة للمفوضية الأوروبية EUROSTAT نظير توفر بيانات إعادة التصدير عكس قواعد البيانات الأخرى التي تخلط بين التصدير المحلي وإعادة التصدير وتصنفهم ضمن نفس قاعدة البيانات، والبعض الآخر من الدراسات استخدمت بيانات الرسمية للدولة محل الدراسة مثل دراسة (يحيى حمود حسن وأحمد صدام عبد الصاحب) التي استخدمت فيها بيانات غرفة التجارة والصناعة بعمان، ودراسة (M.C. Mellens & Al) التي استند فيها الباحثون إلى قواعد البيانات العالمية المذكورة أعلاه إضافة إلى بيانات المكتب المركزي للإحصاء الهولندي CBS.

3.10.1 أوجه التشابه والاختلاف بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة:

عموما اختلفت الدراسات السابقة التي تم عرضها مع دراستنا من عدة جوانب أهمها الجمع بين متغيري الدراسة الحالية معا، باستثناء دراستين اختلفا مع الدراسة الحالية اختلافا حزئيا حيث اعتمد دراسة (BELAID RETTAB, AZZEDDINE AZZAM) على تكاليف خدمات الموانئ كمتغير مستقل وإعادة التصدير كمتغير تابع، وكذلك تناول الباحثان (يحيى حمود حسن وأحمد صدام عبد الصاحب) الاستثمار في البنية التحتية للموانئ كالمتغير مستقل لدراستهما وتجارة إعادة التصدير كمتغير تابع، بينما الدراسة الحالية اعتمدت على

لوجستيات النقل البحري كمتغير مستقل وتجارة إعادة التصدير كمتغير تابع، والجدول التالي بين لنا أبرز أوجه التشابه والاختلاف:

الجدول رقم (1-01): أوجه التشابه والاختلاف بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة

الدراسة	أوجه التشابه	أوجه الاختلاف
Ignacio del Rosal, Ticiano Grecco Zanon Moura	هناك تشابه مع الدراسة الحالية من جانب دراسة تأثير الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم على نمو التدفقات التجارية المنقولة بحرا بواسطة الحاويات.	الاختلاف يكمن في عينة الدراسة، المدة الزمنية للدراسة ونموذج تحليل البيانات.
Lu Kang & Al	استخدام مؤشر الارتباط الموائى بخطوط النقل البحري المنتظم الصادر عن أونكتاد لتحليل الأداء التجاري للموانئ.	هناك اختلاف في عينة الدراسة حيث اعتمد الباحثون في دراستهم لتحليل بيانات 06 شركات عالمية رائدة في مجال النقل البحري بينما اعتمدنا في دراستنا على مجموعة من البلدان، وكذلك هناك اختلاف في المدة الزمنية للدراسة ونموذج تحليل البيانات.
Sharat Ganapati & Al	إبراز الدور الذي يلعبه الوسطاء التجاريين في نمو تجارة إعادة التصدير ومدى تأثير هذه الأخيرة على نمو إجمالي التجارة الخارجية.	تختلف مع الدراسة الحالية في أداة التحليل، العينة والفترة الزمنية.

<p>هناك اختلاف مع الدراسة الحالية في: المنهج، العينة، أداة التحليل، الفترة الزمنية للدراسة.</p>	<p>تشابه مع الدراسة الحالية في إبراز دور وأهمية إعادة التصدير في التجارة الدولية، وكذلك الوتيرة المتسارعة التي تنمو بها تجارة إعادة التصدير، وعلاوة على ذلك الاهتمام المتزايد بالاستثمار في مجال البنى التحتية اللوجستية من طرف الدول الوسيطة.</p>	<p>V. N. Kirillov & Al</p>
<p>الاختلاف يكمن في مؤشرات قياس الخدمات اللوجستية، مصادر البيانات، العينة والمدة الزمنية للدراسة.</p>	<p>هناك تشابه من جانبين أولهما دراسة قياس أثر لوجستيات النقل والشحن على أداء الصادرات السلعية، والجانب الثاني متعلق باستخدام نفس نموذج تحليل البيانات.</p>	<p>Cynthia Sénquiz-Díaz</p>
<p>هناك اختلاف في نموذج التحليل حيث استخدم الباحثون نموذج الجاذبية للتجارة لتحليل البيانات، كما أن هناك اختلاف في العينة والمدة الزمنية للدراسة بحيث اقتصر في هذه الدراسة على سنة 2015.</p>	<p>تشابه هذه الدراسة مع دراستنا كون الدراستين تحلل أثر ارتباط إعادة الشحن (الموانئ الوسيطة) بخطوط الشحن البحري المنتظم على نمو التجارة الدولية بين موانئ المنشأ وموانئ المقصد النهائي.</p>	<p>Mengqiao Xu & Al</p>

<p>الاختلاف مع دراستنا اقتصر على بعض مؤشرات قياس الخدمات اللوجستية إضافة إلى المدة الزمنية.</p>	<p>هناك تشابه من جانب استخدام نفس نموذج التحليل (Panal Data) لقياس مدى تأثير الخدمات اللوجستية على الصادرات السلعية، ومن جانب آخر شملت هذه الدراسة بعض الدول التي استخدمناها كعينة في دراستنا، كما أن هناك تشابه في بعض مؤشرات الخدمات اللوجستية.</p>	<p>Tahar Ammar Jouli</p>
<p>هناك اختلاف في العينة حيث اقتصرت على ليتوانيا، وكذلك نموذج التحليل فاستخدم الباحث في هذه الدراسة نموذج ARDL بينما سنعمد في دراستنا على نموذج PANEL DATA، علاوة على ذلك هناك أيضا اختلاف في الفترة الزمنية مع الدراسة الحالية.</p>	<p>تتفق مع دراستنا حول دور الموقع الجغرافي الاستراتيجي في نمو إعادة التصدير.</p>	<p>Thomas E. H. Notten</p>
<p>اكتفت هذه الدراسة بتناول الخدمات اللوجستية من جانب تكلفة خدمات الموانئ فقط بينما دراستنا الحالية تناولت خدمات النقل البحري من عدة جوانب أبرزها تدفق الحاويات وسفن الحاويات والارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظمة والبنية التحتية للموانئ، وهناك اختلاف كذلك من حيث العينة، إضافة إلى الحدود الزمانية.</p>	<p>تشابهت هذه الدراسة مع الدراسة الحالية في تناول تأثير الخدمات اللوجستية بالموانئ على نمو إعادة التصدير.</p>	<p>BELAID RETTAB, AZZEDDINE AZZAM</p>

اختلفت مع دراستنا في: المنهج المستخدم، أداة التحليل، الفترة الزمنية، إضافة إلى العينة والتي اقتصر في هذه الدراسة على سلطنة عمان فقط،	تشابهت هذه الدراسة مع الدراسة الحالية كون الاستثمار في البنى التحتية اللوجستية خاصة المتعلقة بالموانئ تلعب دور مهما في نمو إعادة التصدير، والذي بدوره قد يقلل الاعتماد المفرط على الصادرات النفطية	يحيى حمود حسن وأحمد صدام عبد الصاحب
تختلف مع الدراسة الحالية في أداة التحليل، العينة والفترة الزمنية.	تشابهت دراستنا مع هذه الدراسة في نمو إعادة التصدير والدور الذي أصبح يلعبه في سوق التصدير.	M.C. Mellens & Al
هناك اختلاف في العينة والتي اقتصر على دولة هونغ كونغ في هذه الدراسة، بالإضافة لنموذج التحليل والفترة الزمنية للدراسة.	هناك عنصر مشترك بين هذه الدراسة ودراستنا في تحليل عوامل النمو المتزايد لتجارة إعادة التصدير.	ROBERT C. FEENSTRA, GORDON H. HANSON

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الدراسات السابقة

4.10.1 الإضافة العلمية:

لقد اتفقت الدراسات السابقة المستعرضة أعلاه على شقين، أولهما الدور المتعاظم الذي أصبحت تشغله تجارة إعادة التصدير ضمن التدفقات التجارية العالمية، ما زاد اهتمام الكثير الدول بما فيها ذات الاقتصاديات الأقوى عالميا بهذا النوع من التدفقات التجارية، والشق الثاني متعلق بمساهمة الخدمات اللوجستية عامة والخدمات المرتبطة بالنقل البحري خاصة في نمو تجارة إعادة التصدير.

والدراسة الحالية اهتمت بفحص مدى تأثير عدة مؤشرات للخدمات اللوجستية للنقل البحري والمتعلقة: الارتباط بالخطوط البحرية للشحن البحري، تدفق الحاويات والبنية التحتية للموانئ في نمو إعادة التصدير، إضافة لذلك اختلفت الدراسة الحالية عن الدراسات الأخرى باستكشاف تجارب الدول المصدرة للنفط والتي تعول على إعادة التصدير لزيادة وتنويع صادراتها غير النفطية، كما يمكن للجزائر الاستفادة من تلك التجارب قصد تقليل الاعتماد على عائدات الصادرات النفطية بشكل مفرط.

ومنه ستكمل الدراسة الحالية جوانب أخرى لم تتناولها الدراسات السابقة وهذا ما يميزها عن باقي الدراسات من خلال:

- ✓ تحليل مساهمة إعادة التصدير في نمو وتنوع إجمالي صادرات؛
- ✓ عرض أهم التجارب الدولية الرائدة في مجال إعادة التصدير مع إبراز أدائها اللوجستي؛
- ✓ استكشاف الدراسة الحالية لنمو تجارة إعادة التصدير بالدول المصدرة للنفط، التي تمثل صادراتها النفطية جزء مهم من عائدات تدفقاتها التجارية نحو الخارج؛
- ✓ تعتمد الدراسة الحالية على مجموعة من الدول التي تركز على إعادة التصدير من أجل تنوع وزيادة نمو صادراتها خارج قطاع الصادرات النفطية؛
- ✓ تعتمد الدراسة الحالية على مؤشرات متعلقة بتدفق الحاويات لقياس تأثير لوجستيات النقل البحري على نمو إعادة التصدير؛
- ✓ يتطلع الباحث بعد عرض النتائج، أن تؤخذ هذه الدراسة بعين الاعتبار من طرف صناع القرار بالجزائر قصد ضم تجارة إعادة التصدير ضمن استراتيجية الحكومة للخروج من التبعية النفطية، قصد الاستفادة من الموقع الاستراتيجي ولعب دور الوسيط بين المصدرين والمستوردين النهائيين خاصة في ظل التوترات السياسية والحروب التجارية التي يشهدها العالم خلال السنوات الأخيرة.

الفصل الثاني: مدخل مفاهيمي

للوجستيات النقل البحري

وتجارة إعادة التصدير

تمهيد:

يسعى الباحث من خلال هذا الفصل لتقديم لمحة حول مفاهيم اللوجستيات عامة والوجستيات البحرية خاصة، وكذلك إبراز أهمية النقل البحري في نمو مختلف التدفقات التجارية على المستوى العالمي وأهم اتجاهاته الحديثة، علاوة على ذلك تناول الأداء اللوجستي للموانئ وبالأخص موانئ الحاويات والتنافسية الشديدة التي أصبحت تعرفها، إضافة لذلك سيضمّن هذا الفصل المفاهيم المتعلقة بتجارة إعادة التصدير والفرق بينها وبين التدفقات التجارية المشابهة، والتطرق لمخبرات بزوغ هذه الظاهرة ضمن المشهد التجاري العالمي خلال السنوات الأخيرة، ومنه سيتم تقسيم هذا الفصل للمحاور الرئيسية التالية:

- ✓ مدخل مفاهيمي للوجستيات والوجستيات البحرية؛
- ✓ النقل البحري للبضائع وأهمية الموانئ والحاويات؛
- ✓ مدخل مفاهيمي لتجارة إعادة التصدير.

1.2 مدخل مفاهيمي للوجستيات والوجستيات البحرية:

1.1.2 نشأة اللوجستيات:

تم استخدام اللوجستيات بصفة رئيسية في الأعمال العسكرية بهدف ضمان تأمين وصول المؤن والذخيرة في الوقت والمكان المناسبين، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وتقاعد ضباط الجيش اللوجستيين، قاموا بنقل خبراتهم إلى مجال إدارة الأعمال بالإضافة للباحثين في مجال العلوم الإدارية.

1.1.1.2 نشأة اللوجستيات عسكرياً:

أصل الخدمات اللوجستية ذو طبيعة عسكرية بحتة، نشأت لضمان التموين الصحيح للقوات التي لديها أسلحة وذخائر ووقود، وبصفة عامة لتأمين الجيوش إمكانية التحرك والقتال في أجمع الظروف، نشأ مصطلح اللوجستيات بفرنسا سنة 1690 عندما تم استحداث رتبة عسكرية بالجيش الفرنسي تدعى *Marechal General Logis*، يقوم حاملها بتخطيط وتنظيم تنقلات الجيش وضمان إمداده المستمر، وتطور الأمر لتصبح اللوجستيات أحد قطاعات الجيش الخمسة سنة 1736، والمحول لها تحريك الجيوش والعتاد وتخطيط طرق الإمداد بالمؤن والأسلحة والذخيرة في المكان والوقت المناسبين وبالكمية المطلوبة، واعتمد على اللوجستيات العسكرية بصفة رئيسية خلال الحرب العالمية الثانية لتأثيرها الكبير في انتصار دول الحلفاء مما جعلها فرع أساسي في العلوم العسكرية بدول العالم.¹

2.1.1.2 نشأة اللوجستيات اقتصادياً:

تم التوسع في استخدام اللوجستيات لتشمل شركات التصنيع من أجل تحديد جميع الأنشطة التي تهدف إلى ضمان الشراء، نقل وإدارة المواد، علماً أن اللوجستيون العسكريون المنتهية خدمتهم هم من نقلوا اللوجستيات من القطاع العسكري إلى القطاع الاقتصادي بالإضافة للباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل: *Haskett* في الولايات المتحدة الأمريكية، *Colin Mathe* و *Tixier* في فرنسا.

يرى كل من *Lampert* و *Stock* أن مصطلح اللوجستيات يرجع لسنة 1910، حيث أجريت دراسة خلال هذه السنة بالولايات المتحدة الأمريكية تمحورت حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، قام بها الباحث *J.Crowell*، أما أول الدراسات التي ركزت على جعل اللوجستيات ضمن عمليات التسويق قام

¹ أحمد محمد السيد، مصطفى محمد البغدادى، رمون سمير شوقي، العلاقة بين اللوجستيات والجغرافية، مجلة البحث العلمي في الآداب، المجلد 21،

بها Clark سنة 1922 من خلال كتاب Principles of Marketing، كما أن هناك عدد من الدراسات تناولت دور اللوجستيات في النظام الفرعي للتوزيع المادي مع تطبيق الأساليب الرياضية، حيث صدر سنة 1972 كتاب لـ: Kolb.F بعنوان: " La logistique approvisionnement, production, distribution." اقترح فيه نهجا مختلفا لتقنيات إدارة المخزون والتنبؤ بها وتصميم شبكات التوزيع.

وبرزت اللوجستيات بصفة رئيسية في مجال إدارة الاعمال من خلال الأستاذ James L. Heskett سنة 1973 كمجال إداري متكامل يواجه الرهانات الاستراتيجية والمشاكل التنظيمية، كما قدم Lambillotte في كتابه " La fonction logistique dans l'entreprise " سنة 1967 اللوجستيات في بعدها الوظيفي والتنظيمي، أما Porter فقد تناول اللوجستيات سنة 1980 كميزة تنافسية ممكنة للشركات وذلك من خلال سلسلة القيمة.

برزت بفرنسا رؤية جديدة للوجستيات سنة 1983 من خلال كتاب " La logistique d'entreprise " للباحثين Daniel Tixier، Hervé Mathe و Jacques Colin، حيث تم اقتراح منهج استراتيجي وتنظيمي لتحسين المشاكل التشغيلية من خلال دمج ثلاثة أفكار مختلفة: النهج التسويقي لـ Tixier من خلال فكر Heskett و Mathe، تجربة Sharipo من خلال تجربته كخبير استشاري، وأخيرا نهج النقل والتوزيع المادي.¹

2.1.2 مفهوم اللوجستيات:

ويعود أصل كلمة لوجستيات أو لوجستيك إلى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجوس (Λόγος) وتعني "نسبة، حساب، سبب، خطاب"، واللوغستيات أو اللوجستيك (بالإنجليزية Logistics) أو ما يعرف باللغة العربية فن السوقيات، هو 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 إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد/تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي، وتتضمن اللوجستيات: تجميع المعلومات، النقل، الجرد، التخزين، المعالجة المادية والتغليف.²

¹ مصطفى يوسف كاتي، إدارة اللوجستيات الإمداد والتوزيع المادي الأخضر، شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2019، ص 13-15.

² محمود خضر، إدارة الاعمال اللوجستية، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان، الأردن، 2015، ص 83.

في سنة 1991 عرف مجلس إدارة السوقيات (منظمة تجارية تأسست بالولايات المتحدة الأمريكية) الخدمات اللوجستية بأنها "عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين الضروري المؤثر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك من أجل إرضاء متطلبات المستهلك"¹ بينما عرف معجم أوكسفورد اللوجستيات بأنها " فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائط"

وعرف الأستاذ James L.Heskett سنة 1973 اللوجستيات بأنها "الإدارة المتسلسلة للعمليات المختلفة المتعلقة بمعالجة التدفقات وتحسين التكاليف في ظل القيود"¹ وعليه فإن اللوجستيات "فن وعلم إدارة تدفق البضائع والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى الأفراد من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بالكمية المطلوبة وفي الوقت المناسب، ومن المستحيل إنجاز أي نمط من أنماط التدفقات التجارية الدولية دون دعم لوجستي".

3.1.2 مفهوم اللوجستيات البحرية:

لم يظهر تعريف واضح النطاق لتعريف اللوجستيات البحرية في الأدبيات الأكاديمية²، إلا أن بعض الباحثين اجتهد في تعريف اللوجستيات البحرية، ومن بين هذه التعاريف نجد التعريف الذي اقترحه Lee وآخرون "يشار إلى اللوجستيات البحرية على أنها عملية تخطيط وتنفيذ وإدارة حركة البضائع والمعلومات المشاركة في النقل البحري"³ والتعريف الذي اقترحه كذلك Eon-Seong Lee "عملية تخطيط وتنفيذ وإدارة حركة البضائع والمعلومات في النقل عبر المحيط"⁴.

وتشمل اللوجستيات البحرية عدة نشاطات يمكن التعرف عليها من خلال الشكل التالي:

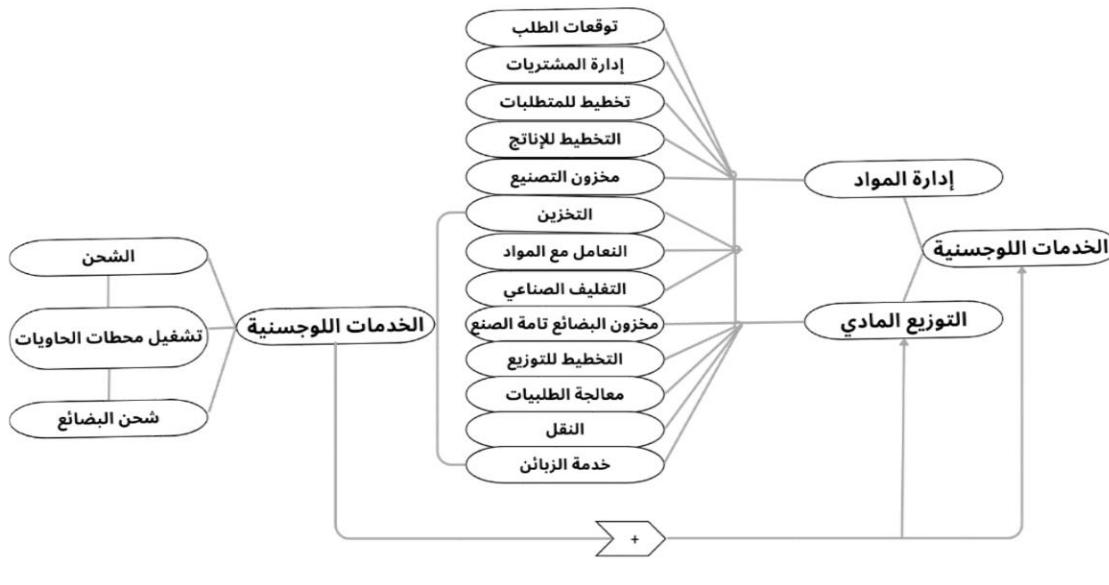
¹ Olivier Lavastre, Valentina Carbone, Blandine Ageron, Les Grands Auteurs en Logistique et Supply Chain Management, Caen, France, 2016, pp 69.

² Aylin Caliskan, Yucel Ozturkoglu, Maritime Logistics, Advances in Logistics, Operations, and Management Science, 2016, pp 362.

³ Ibid, pp 363.

⁴ Eon-Seong Lee, Knowledge acquisition and maritime logistics value: an inter-organisational relationship perspective, Doctor of Philosophy, Heriot-Watt University, Scotland, 2010, pp 33.

الشكل (01-2): المنظومة اللوجستيات البحرية



المصدر: Mohammad Yoshikatriezan Abeng, MARITIME LOGISTICS

DEVELOPMENT STRATEGIES AND PERFORMANCE MEASUREMENT: A CASE STUDY, JOURNAL OF MARITIME LOGISTICS, Vol 02, N° 02 , 2022, pp 4

تشمل منظومة اللوجستيات البحرية عدة نشاطات معقدة ومتكاملة، لكن هناك 03 أنشطة فعالة متعلقة باللوجستيات البحرية والمتمثلة في الأنشطة المتعلقة بتشغيل الموانئ ومحطات الحاويات والتي تعتبر نقطة انطلاق ووصول السلع، والأنشطة المتعلقة بالمناولة خاصة مناولة الحاويات والتي تعتبر وسيلة فعالة لحماية السلع وشحنها وتفريغها، والأنشطة المتعلقة بالنقل البحري والذي يعتبر جسر لنقل السلع بين موانئ المنشأ وموانئ المقصد، ونظراً لأهمية هذه الأنشطة سيتم تناولها لاحقاً النشاطات المتعلقة بالموانئ والحوايات.

4.1.2 بعض المصطلحات المرتبطة باللوجستيات:

1.4.3.2 سلاسل الإمداد (Supply Chain):

هي عملية إدارة تدفق المواد والمنتجات التامة من الموردين إلى المستهلكين، وهذا يتضمن جميع مظاهر العمل من معالجة المبيعات والإنتاج وإدارة المخزون وتوريد الموارد والتوزيع والشراء والتخمين وخدمة العملاء ومجالات أخرى متعددة.

أما إدارة سلاسل الإمداد فيقصد بها جهود عدد من المنظمات تعمل كسلسلة إمداد تساعد في تدفق المواد الخام وضمن توفير السلع النهائية لتلبية جميع متطلبات المستهلكين النهائيين، وتعد اللوجستيات مجرد جزء من شبكة سلسلة الإمداد والتي تعد أكبر وأشمل.¹

2.4.3.2 اللوجستيات العكسية (Reverse Logistics):

اللوغستيات العكسية هي عملية فعالة للتخطيط والتنفيذ والتحكم في تدفق المواد الخام والمنتجات النهائية والمعلومات من نقطة الاستهلاك إلى نقطة المنشأ، بهدف استرجاع المواد التي تحمل قيمة استردادية من خلال إدخالها في سلسلة التوريد مرة أخرى أو التخلص السليم منها.²

3.4.1.2 سلاسل القيمة العالمية (Global Value Chains):

سلاسل القيمة العالمية GVC يقصد بها توزيع خطوات ومراحل إنتاج سلعة معينة بين أكثر من دولة أو شركة، أي أنها نمط إنتاج موزع على عدد من البلدان بحيث تخصص كل دولة أو شركة في إنتاج جزء معين ولا تقوم بالإنتاج الكلي لديها.³

4.4.1.2 لوجستيات الطرف الثالث (Third Party Logistics):

تشير لوجستيات الطرف الثالث إلى العلاقة التعاقدية مع وسيط قصد تنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث والذي يعتبر وسيط بين الطرف الأول (المورد والمنتج) والطرف الثاني (المشتري)، إذ شهد العقد الأخير من القرن الماضي نموا مضطرد في تقديم الخدمات اللوجستية من خلال طرف الثالث (وسيط)، ما جعل المنظمات تركز في أنشطتها الرئيسية وتعهد عمليات النقل والتخزين إلى موردي الخدمات اللوجستية.⁴

5.4.1.2 النقل المتعدد الوسائط (Intermodal transportation):

لقد صاحب التطور السريع الذي عرفه النقل البحري عامة والنقل بالحاويات خاصة ظهور فكرة النقل المتعدد الوسائط، ويقصد به نقل البضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد نقل متعدد

¹ مركز التواصل والمعرفة، وزارة المالية السعودية، تقرير سلاسل الإمداد والتوريد، 2021، ص 4-5.

² محمادي نجلاء، دبي علي، الوعي البيئي... الانطلاقة لنجاح سلاسل التوريد العكسية في الجزائر، المجلة الجزائرية للتنمية والاقتصادية، المجلد 9، العدد 2، 2022، ص 239.

³ محمد إسماعيل، موجز سياسات الاندماج في سلاسل القيمة العلمية، صندوق النقد العربي، 2019، ص 1.

⁴ Kostas Selviaridis, Martin Spring, Third Party Logistics: A Literature Review and Research Agenda, The International Journal of Logistics Management, Vol 18, N° 1, 2007, pp 125-126.

الوسائط من بلد ما إلى بلد آخر، أي أن البضائع تنقل من مكان لآخر بمستند شحن واحد لكامل الرحلة والتي يستخدم فيها أكثر من وسيلة نقل.¹

6.4.1.2 مؤشر الأداء اللوجستي (Logistics Performance Index):²

يشكل مؤشر الخدمات اللوجستية أداة قياسية مرجعية، تم وضعه من طرف البنك الدولي ونشر لأول مرة سنة 2007 لقياس أداء اللوجستيات وتحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية، يرمز له بـ (LPI) الهدف منه مساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية وتحديد إجراءات تحسينها.

يقوم البنك الدولي بإجراء مسح للأداء اللوجستي كل سنتين وبلغ نطاق التغطية 160 دولة، ويجرى ترتيب البلدان حسب ملامح اللوجستيات التجارية على مقياس من 1 (الأسوأ) إلى 5 (الأفضل) ويتألف مؤشر الخدمات اللوجستية من 06 عناصر أساسية كما يلي:

- **الجمارك:** كفاءة التخليص الجمركي على الحدود ويشمل الإدارات الجمركية، وكالات ضمان الجودة، وكالات الصحة والصحة النباتية؛
- **البنى التحتية:** الموانئ، الطرق، السكك الحديدية، المطارات، ورافق التخزين وإعادة الشحن، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات؛
- **نوعية الخدمات اللوجستية:** النقل البري، النقل البحري، النقل الجوي ووكلاء الشحن؛
- **التوقيت:** توقيت التخليص والتسليم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة؛
- **سهولة ترتيب الشحنات الدولية:** سهولة ترتيب الأسعار الدولية بأسعار تنافسية،
- **التتبع والتعقب:** القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها.

¹ جبر محمود النابلسي، لوجستيات إدارة الموانئ (النقل المتعدد الوسائط)، دار الجنان للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2017، ص 41.

² اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته، الدورة الثامنة عشر، البند 7 من جدول الأعمال، 2017، ص 3-4.

جاء آخر إصدار لمؤشر الأداء اللوجستي بتاريخ 21 أبريل 2023¹، وهذا بعد انتظار دام 05 سنوات إذ أن الإصدار ما قبل الأخير كان سنة 2018، علما أن الإصدارات السابقة كانت بصفة دورية كل سنتين تقريبا.

5.1.2 أهداف اللوجستيات:

تهدف اللوجستيات عموما إلى تحقيق ما يعرف بـ 7Rs ويمكن تناولها من خلال الشكل التالي:

الشكل (02-2): منظومة اللوجستيات 7Rs



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على Seyhan Teoman, Achieving the Customized "Rights" of Logistics by Adopting Novel Technologies: A Conceptual Approach and Literature Review, UTMS Journal of Economics, Vol 11, N° 2 , 2020, pp 233

إضافة لما سبق تهدف اللوجستيات إلى:²

- ✓ خفض التكاليف مع تعظيم فائدة الشركة؛
- ✓ من خلال وضع تصميم لمنظومة اللوجستيات، يمكن تحقيق أعلى عائد ممكن من الاستثمار؛

¹ البنك الدولي، البنك الدولي يطلق مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023، عبر الرابط:

<https://www.albankaldawli.org/ar/news/press-release/2023/04/21/world-bank-releases-logistics-performance-index-2023>، تاريخ الاطلاع: (2023/05/01).

² رضاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 2، الجزائر،

- ✓ أقل مستوى ممكن من المخزون؛
- ✓ زيادة كفاءة الشركة وتحقيق الشراء التنافسي؛
- ✓ تقديم خدمات نقل رخيصة وسريعة ذات جودة عالية؛
- ✓ التجاوب السريع في الإنتاج حسب رغبة المستهلك؛
- ✓ التواجد الزماني والمكاني للمنتجات والمواد الأولية تبعا لطلب المستهلك والإنتاج، وهذا ما يسمى بخدمات التزامن المحكم (juste in time)؛
- ✓ الحصول على مزايا تنافسية عن طريق تقديم خدمات أفضل بأسعار أقل؛
- ✓ التوسع في استخدام اقتصاديات الحجم باستخدام المستحدثات التكنولوجية المتقدمة؛
- ✓ تحقيق 05 أصفار: صفر مخزون (تقليل المخزون إلى الحد الأدنى)، صفر آجال (تقليل زمن دورة الطلب)، صفر أوراق (استخدام التكنولوجيا الحديثة)، صفر خطأ (عدم وجود أخطاء في المنتج) وأخيرا صفر تعطل (الصيانة الوقائية).

6.1.2 أهمية الخدمات اللوجستية:¹

تسعى الشركات إلى المحافظة على معدلات نموها وتحقيق الأرباح والاحتفاظ بزبائنها الحاليين وكسب زبائن جدد، وبسبب تزايد حدة المنافسة على المستوى المحلي والدولي أصبحت تواجه تلك الشركات صعوبات في تحقيق ذلك، وهذا ما زاد من أهمية الخدمات اللوجستية لتصبح سلاحا تنافسيا فعالا لإيصال المنتجات للزبائن في الوقت والمكان المناسبين وبأقل تكلفة، مما يمكن الشركة من تحسين خدمة الزبائن وبناء علاقات جيدة معهم وتعزيز المركز التنافسي للشركة من خلال تخفيض التكاليف اللوجستية، إذا أصبحت الخدمات اللوجستية أكثر أهمية من أي وقت مضى بسبب:

- ✓ أساليب الإنتاج الحديثة التي تتطلب مرونة عالية؛
- ✓ استخدام السلع بكميات مناسبة ووقت الحاجة فقط؛
- ✓ التباعد الجغرافي بين أماكن الإنتاج وأماكن الاستهلاك وزيادة تعقيدات شبكات التوزيع؛

¹ قاسم أحمد حنظل، شوكت خالد صالح، المتبوي محمد أحمد، دور أنشطة اللوجستك في تعزيز استراتيجية التميز: دراسة استطلاعية لآراء عينة من العاملين في الشركة العامة للصناعات الكهربائية /ديبال، مجلة جامعة كركوك للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد 10، العدد 01، 2020، ص 118-

✓ التعقيد المتزايد في أفضليات وأذواق الزبائن.

7.1.2 المكونات الأساسية للوجستيات¹

اتفق أغلب الباحثين على أن المكونات الرئيسية للوجستيات تشمل خمسة مكونات وهي:

1.7.1.2 الموقع (Location):

تعد شبكة المواقع التي تختارها إدارة المنظمة أساسا في الحصول على النتائج الإيجابية في نظام اللوجستيات المتبع، فالعدد والحجم والترتيبات الجغرافية لعمل تلك المواقع تشكل علاقة مباشرة لقدرة المنظمة في خدمة مستهلكيها من جهة، ومن جهة أخرى تقلل من تكاليف الإنتاج والتوزيع خاصة في حالة وجود صعوبات بسبب شبكة المواقع المعقدة.

2.7.1.2 النقل (Transportation):

يعد الموقع الأساس في نظام اللوجستيات، لكن النقل يعد حلقة الوصل بين شبكة مواقع المنظمة، ونظرا لأهمية النقل فإن أي منظمة مهما كان حجمها غالبا ما تعين مسؤول للنقل، كما تستطيع المنظمة التعاقد مع شركات النقل المتخصصة لديها خبرة وتكلفة محدودة (الكلفة، السرعة والثبات).

3.7.1.2 التعبئة والتغليف (Packaging):

السلع والمنتجات المعروضة في الأسواق ينبغي أن تكون مغلفة ومعبئة حتى تصل للمستهلك بأسهل طريقة وبشكل جذاب، ويتضمن التغليف مجموعة من الأنشطة متعلقة بتصميم وإنتاج الغلاف بأحجام وعبوات مختلفة، إضافة إلى الملصقات التي تتضمن التعريف بالمنتج داخل العبوة والتعليمات لاستخدامه ووصف السلعة قصد جذب اهتمام المشتري، وبشكا عام يمكن تلخيص أهمية التغليف والتعبئة من خلال 03 جوانب: هي أداة ترويج، تحافظ على المنتجات، تحسن من فعالية نظام اللوجستيات.

4.7.1.2 نظام المعلومات (Information System):

وجود نظام متكامل للمعلومات بالمنظمة من شأنه تحقيق اتجاهاتها وأهدافها خاصة من التخزين، وذلك لما يحتويه نظام اللوجستيات من تصورات لمعاملات مستقبلية وقد يؤدي قياس هذه الافتراضات باستخدام نظام معلومات جيد إلى انخفاض المخزون ومعالجة الطلبات في الوقت المناسب.

¹ نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستيات: المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الرافدين، المجلد 27، العدد 80، 2005، ص 112-115.

5.7.1.2 المناولة والتخزين (Handling and Storage):

يعد عنصر المناولة والتخزين جزء حيوي من نظام اللوجستيات، إذ انه يمثل الحركة، التعبئة، الاحتوائية، التفريغ وشحن، ومرونة حركة المناولة من شأنها تقليل التكاليف وكلما زادت مدتها زادت تكاليفها وقد تؤثر على وقت وصول المنتجات والسلع للمستهلكين، وعملية المناولة مرتبطة أساسا بالتعبئة حيث أصبحت تستخدم الحاويات مما سهل عملية المناولة وأصبحت تنجز في وقت قصير وبكميات كبيرة.

2.2 النقل البحري للبضائع وأهمية الموانئ والحاويات:

يعد النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية في مجال اللوجستيات البحرية نظرا لتسهيله تدفق مختلف أنماط التجارة الدولية، حيث أن أكثر من 90% من إجمالي التجارة العالمية تنقل بحرا من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك، وهذا راجع لانخفاض التكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، إضافة إلى السعة الكبيرة لسفن النقل البحري إذ تستطيع نقل كميات كبيرة من السلع ومسافات طويلة بين مختلف البلدان والقارات.

1.2.2 النقل البحري:

1.1.2.2 مفاهيم حول النقل البحري وأهميته:

يشمل النقل البحري نقل السلع، الركاب والمعلومات، وسنحاول التركيز على المفاهيم المتعلقة بنقل السلع وفق ما تقتضيه الدراسة الحالية، ويقصد بنقل البضائع الوظيفة التي تؤدي إلى تحويل السلع من مكان إلى آخر خلال مدة زمنية، وقد تم تعريفه بأنه " تحريك المواد والمستلزمات من الموردين إلى المشروع ثم نقل المنتجات من المشروع إلى العملاء"¹ وتم تعريفه أيضا بأنه " وظيفة النقل هي الوظيفة التي تؤدي إلى تحقيق الترابط ما بين مرافق المنشأة وما بين الأسواق لذلك فإن حجم الإنفاق على خدمات النقل والشحن تمثل أكبر نسبة إنفاق في مجال اللوجستيات"²

أما النقل البحري للبضائع فهو الوظيفة التي تؤدي إلى شحن وتحريك المواد والسلع من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول خلال فترة زمنية محددة، وقد تم تعريف النقل البحري بأنه: "يعتبر نشاطا انتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمانية) وذلك بنقلها من مكان تتوفر فيه إلى مكان تندر فيه، وكذا نشاطا توزيعيا يحقق تبادل سلمي على المستوى المحلي، الإقليمي والعالمي"³

ولتمييز بين النقل البحري للبضائع والشحن البحري للبضائع وجب علينا التفريق بين الناقل والشاحن، إذ أن الناقل "هو الشخص (طبيعي أو معنوي) الذي يتعهد بالقيام بعملية النقل وقد يكون مالك وسيلة النقل أو

¹ صابر محمد عبد العليم، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 197.

² نغال فريد مصطفى، أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، مصر، 2003، ص 149.

³ لطيفة رجب، ياسر أحمد محمد السباعي، مروان داودي، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 3، العدد 01، 2020، ص 43.

المستغل لها أو وكيل عن أي منهما"¹، أما الشاحن فهو " هو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل بغرض نقلها، وقد يكون صاحب البضاعة أو وكيل عنه"²، ومنه فالشاحن هو صاحب البضائع محل التعاقد أو وكيل عنه والذي يريد نقلها من ميناء لميناء آخر، أما الناقل فهو الشخص الذي يتحمل مسؤولية نقل تلك البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء المقصد مقابل عمولة.

وعملية إعادة التصدير تقتضي استيراد سلع ما ثم إعادة تصديرها بعد معالجتها معالجة بسيطة أو على نفس حالة استيرادها، وفي الحالة الثانية لإعادة تصدير البضاعة يستخدم مصطلح إعادة الشحن ويقصد به " تفريغ البضائع من سفينة وإعادة شحنها على سفينة أخرى، إما مباشرة دون مرورها بمرحلة التخزين أو تخزينها بالميناء تمهيدا لإعادة شحنها على سفينة أخرى إلى وجهتها النهائية"³.

ويعتبر النقل أهم أنشطة سلسلة اللوجستيات ويشكل من ثلث إلى ثلثي التكاليف الكلية للوجستيات، وتكمن أهميته في كونه الأداة الرئيسية التي يمكن بها تحريك السلع والمواد الخام من مكان انتاجها إلى مكان استخدامها ولا يستطيع أي مشروع أن ينتج أو يعمل بدون النقل، فإن لم تتوفر وسائل النقل لمشروع ما فالنتيجة ستكون عدم قدرة هذا المشروع على خدمة الأسواق التي تعود أن يخدمها بالإضافة إلى تكبد السلع المنتجة لديه إضافة إلى عدم القدرة على الحصول على المواد الخام وقطع الغيار الضرورية لعملية الإنتاج⁴.

2.1.2.2 خصائص النقل البحري الدولي:⁵

يتميز نشاط النقل البحري بالخصائص الرئيسية التالية:

- النقل هو خدمة استهلاكية وسيطة: نادرا ما تكون خدمة النقل مطلوبة لمصلحة الناقل نفسه، بل في أغلب الأحيان تكون لمساعدة الأنشطة الاقتصادية الأخرى مثل الإنتاج والتجارة؛

¹ محمود محمود حامد، اقتصاديات النقل واللوجستيات، دار حميثرا للنشر والترجمة، القاهرة، مصر، 2017، ص 17.

² نفس المرجع السابق.

³ عبد القادر فتحي لاشين، فريق من الخبراء، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، مصر، 2007، ص 159.

⁴ نفس المرجع السابق، ص 57.

⁵ Arbia Hlali, Sami Hammami, Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test, The Open Transportation Journal, Vol 11, N° 1, 2017, pp 124-125.

- كثافة رأس المال في مجال النقل البحري: يتطلب النقل البحري حصة رأس المال كبيرة لبناء السفن وتجهيزها من جهة، ومن جهة أخرى تتطلب مشاريع البنى التحتية اللوجستية أموال كبيرة مثل محطات الحاويات وتجهيزها برافعات مناولة الحاويات وعربات نقل الحاويات داخل المحطة؛
- طول عمر خدمة مشاريع النقل البحري: البنية التحتية للموانئ يمكن أن تستمر في الخدمة لسنوات وعقود طويلة، كما أن السفن طول عمر خدمتها أطول من وسائل النقل الأخرى؛
- كثافة اليد العاملة: إن مجال النقل البحري يتطلب يد عاملة كبيرة لتشغيل السفن بحرا (قباطين السفن، مهندسون بحريون، المكلف بالاتصال اللاسلكية، عمال المناولة وتثبيت الحاويات... إلخ)، ويد عاملة أخرى في مجال التشغيل الموانئ (قباطين الموانئ، قباطين المكلفين بالقطر والجر، مشغلي رافعات الحاويات، عمال المناولة... إلخ)؛
- النقل البحري يأخذ وقت ومسافة أطول: مقارنة بوسائل النقل الأخرى، فقد يؤخذ النقل البحري وقتا أطولا لكن يمكن التنبؤ بوقت الوصول خاصة في حالة النقل عن طريق خطوط الشحن البحرية المنتظمة، كما يمكن للسفينة قطع مسافات كبيرة بين البلدان والقارات خلال رحلة واحدة؛
- خدمات النقل البحري غير قابلة للتخزين ولا للاستبدال: تستهلك خدمة النقل البحري عند قيام الناقل بنقل سلع ما من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ، كما لا يمكن استبدال تلك الخدمة بخدمة أخرى؛
- النقل البحري يتطلب اتفاق سياسي: لنقل السلع بين البلدان يجب أن تكون علاقات سياسية ودبلوماسية طيبة بين هذه الدول، وفي حالت وجود توتر سياسي وقطع العلاقات الدبلوماسية فمن المستحيل القيام بعملية النقل البحري للسلع بين الأطراف المتنازعة.

3.1.2.2 الأطراف الفاعلة في النقل البحري الدولي:¹

يبحث الشاحنون عن خدمات نقل بضائعهم من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ، والمساهمين الرئيسيين في استخراج السفن يشملون المصدرين والمستوردين وشركات الشحن، وتتطلب عملية النقل البحري تدخل عدد من الجهات الفاعلة (أصحاب المصلحة) لدعم وتسهيل نقل البضائع عن طريق البحر، وتشمل هذه الجهات الفاعلة:

¹ Y.H.V. Lun, K.-H. Lai, T.C.E. Cheng, Shipping and Logistics Management, Springer London, 2010, pp 3-4.

- مالكو السفن: الأطراف التي تمتلك السفن وتتخذ القرارات بشأن كيفية استخدام السفن الموجودة لتقديم خدمات النقل البحري، متى وكيف يتم شراء السفن الجديدة ومتى يتم بيع السفن المستخدمة
- شركات بناء السفن: الجهات التي تقوم ببناء السفن الجديدة وبيعها لأصحاب السفن؛
- تجار الخردة: الجهات التي تقوم بشراء السفن القديمة من أصحاب السفن لإعادة تدويرها؛
- مشغلو المحطات: الأطراف التي تقدم خدمات الموانئ للسفن مثل الرسو ومناولة البضائع؛
- مشغلو النقل متعدد الوسائط: الأطراف التي تقدم خدمات النقل متعدد الوسائط لحركة البضائع؛
- وكلاء السفن: الشركات التي تمثل مالكي السفن وتمارس الأعمال الروتينية المتعلقة بوصول السفن وتشغيلها ومغادرتها؛
- المستأجرون: الجهات التي تستخدم السفن لنقل البضائع؛
- وسطاء الشحن: الوسطاء المتخصصون بين مالكي السفن ومستأجري السفن أو بين المشتري والبائعين للسفن.

4.1.2.2 خطوط النقل البحري الدولي

تنقسم خطوط النقل البحري الدولي إلى قسمين رئيسيين¹:

- **الخطوط البحرية المنتظمة:** وهي تلك الخطوط البحرية المنتظمة التي تنظمها بعض شركات الشحن الدولية حيث تنتقل السفن التابعة لهذه الشركات بين موانئ معينة وفي مواعيد محددة، ويتم نقل البضائع بطريقة الحجز المسبق عن طريق الوكلاء الملاحيين للشركات المتواجدة بموانئ الشحن، ويقوم هذا الوكيل بشحن البضائع في المكان المخصص لها بعد تسلمها مسبقاً من طرف المصدر أو المستورد، ويسمى هذا النظام "تحت الشحن **For Shipment**" كما يمكن تجزأت الكميات الكبيرة على دفعات في حالة عدم توفر المكان المناسب على الباخرة.
- **الخطوط البحرية غير المنتظمة:** تستخدم النقل البحري غير منتظم أو كما يسمى سفينة مستأجرة بالنسبة للسلع التي تستورد بالآلاف الأطنان مثل القمح والحبوب والأسمدة والإسمنت حيث تصل الشحنة الواحدة لعشرة آلاف طن أو أكثر، ومثل هذه الحمولات تخصص لها أرصفة خاصة بالموانئ ذات عمق أكبر إلى جانب تجهيزات خاصة لتحميلها وتفريغها، وفي هذه الحالة غالباً ما تستأجر سفينة واحدة لنقل شحنة

¹ محمود محمود حامد، مرجع سابق، ص 12.

واحدة أو عدة شحنات بعقد إيجار معين يطلق عليه "مشاركة الإيجار Charter Party" ويرمز له بـ

.C/P

5.1.2.2 الاتجاهات الحديثة للنقل البحري:

1.5.1.2.2 ضخامة سفن الحاويات:

تعد السفن العملاقة من أهم الاتجاهات الحديثة في صناعة النقل البحري، حيث أصبحت السفن أكبر وأفضل من النماذج القديمة خاصة مع ادخال التكنولوجيا والاستدامة ضمن أساسيات صناعتها، ويرجع ذلك أساساً لأنظمة الأتمتة التي أصبحت تتمتع بها محطات الحاويات والتي تلي السرعة في التحميل والتفريغ، ومن خلال ما سبق نستعرض أكبر 20 سفينة حاويات في العالم خلال الوقت الحالي.

الجدول (2-01): أضخم 20 سفينة حاويات خلال سنة 2023

شركة النقل	اسم السفينة	سنة الصنع	الطول (م)	العرض (م)	الحمولة الإجمالية (ألف طن)	الحد الأقصى للحاويات
MSC	MSC Irina	2023	399.9	61.3	233	24346
MSC	MSC Loreto	2023	399.9	61.3	233	24346
OOCL	OOCL Spain	2023	399.9	61.3	235	24188
MSC	MSC Tessa	2023	399.9	61.5	230	24116
MSC	MSC Celestino Maresca	2023	399.9	61.5	230	24116
MSC	MSC Gemma	2023	399.9	61.5	230	24116
Evergreen	Ever Alot	2022	399.9	61.5	236	24004
Evergreen	Ever Aria	2022	399.9	61.5	236	24004
Evergreen	Ever Atop	2022	399.9	61.5	236	24004
Evergreen	Ever Ace	2021	399.9	61.5	235	23992
Evergreen	Ever Act	2021	399.9	61.5	235	23992

23992	235	61.5	399.9	2021	Ever Aim	Evergreen
23992	235	61.5	399.9	2021	Ever Alp	Evergreen
23992	235	61.5	399.9	2022	Ever Arm	Evergreen
23992	235	61.5	399.9	2022	Ever Art	Evergreen
23964	228	61.5	399.9	2020	HMM Algeciras	HMM
23964	228	61.5	399.9	2020	HMM Copenhagen	HMM
23964	228	61.5	399.9	2020	HMM Dublin	HMM
23964	228	61.5	399.9	2020	HMM Gdansk	HMM
23964	228	61.5	399.9	2020	HMM Hamburg	HMM

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_container_ships, Consulted: 01/06/2023.

يبرز لنا من خلال الجدول الحجم الهائل للسفن الحاويات خلال السنوات الأخيرة، حيث أصبحت سعة سفن الحاويات التي تم صنعها خلال سنتي 2020 و 2021 أكثر من 23 ألف حاوية نمطية، والتي تم صنعها سنتي 2022 و 2023 أكثر من 24 ألف حاوية نمطية، وتم تصميم هذه السفن للاستفادة من وفورات الحجم وتخفيض نفقات النقل، كما نلاحظ استقرار طول السفن عند 399.9 متر وعرض 61.5 متر وهذا بسبب شروط بعض ممرات البحرية الدولية مثل قناة السويس.

لا يمكن لأي ميناء في العالم استقبال هذا النوع من السفن العملاقة، إذ يتطلب الأمر تجهيزات ضخمة وحديثة تعتمد على أنظمة الأتمتة لتحميل وتفريغ الحاويات، إضافة إلى بنية لوجستية تناسب ضخامة تلك السفن وعمق مياه الميناء مناسبة لرسوها، وهذا ما دفع بعض البلدان للاستثمار في تشييد موانئ ومحطات الحاويات أو توسعت موانئها القديمة لاستقبال هذا النوع من السفن العملاقة، والذي من شأنه تسهيل تدفق مختلف أنماط التجارة الخارجية ومن بينها تجارة إعادة التصدير.

2.5.1.2.2 الدمج والاستحواذ:¹

خلال العقود الأخيرة شهد قطاع شحن الحاويات عدة عمليات دمج واستحواذ لشركات النقل البحري، إضافة إلى اتفاقات وتحالفات في إطار التعاون الاستراتيجي بين مختلف شركات النقل لطرده الشركات الصغيرة وتقاسم الحصص السوقية في مجال الشحن البحري، ومن خلال عمليات الدمج والاستحواذ ارتفعت حصة أكبر 20 شركة نقل بحري من 48% إلى 91% خلال الفترة (1996-2022)، وأكبر حصة جاءت لشركة النقل البحري MSC خلال سنة 2022 بـ 17.3%، ثم تليها شركة APM-Maersk بحصة 16.5% وتتبعها مجموعة CMA CGM بحصة 12.7% وفي المركز الرابع جاءت شركة COSCO للنقل البحري بحصة 11.2%، ويجمع الحصص الأربعة لهذه الشركات نجد أنها تسيطر على 57.7% من الشحن العالمي للحاويات.

3.5.1.2.2 تكنولوجيا النقل البحري:²

تسير صناعة الشحن البحري في نفس اتجاه المجالات الأخرى في استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي، وتشمل هذه التقنيات السفن الذكية وتحليل البيانات الضخمة وإنترنت الأشياء (IoT) والتي تسعى شركات الشحن وصناعة السفن تحقيقها بأكملها، زمنه سنلقي نظرة على أهم ابتكارات الذكاء الاصطناعي للشحن البحري:

- **الذكاء الاصطناعي في ترتيب الشحن الرقمي:** استخدام الذكاء الاصطناعي في ترتيب الشحنات لإعطاء قدرة على تصنيف وتمييز الحاويات والبضائع على أساس الإطار الزمني للتسليم، ويمكن أن يضمن ذلك إعطاء الأولوية للبضائع ذات المتطلبات العاجلة على العناصر الأخرى وتحميلها على سفن الحاويات التي تصل إلى الوجهة في أقرب وقت ممكن وهذا يبسط تدفق التجارة والسلع بين الموانئ، وفقا للمعطيات الحالية فإن ما بين 30% إلى 40% في المتوسط من سعة النقل على متن السفن عبارة عن مساحة فارغة، مع تحسين الشحن الرقمي يمكن تقليل المساحة الفارغة إلى أقل من 15% إلى 20%، إذ أنه عند استخدام الذكاء الاصطناعي يمكن وضع الحاويات بشكل صحيح لتفادي المزيد من التفريغ والتحميل ما يزيد من الوقت والتكلفة.

¹ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد)، استعراض النقل البحري 2022 (لمحة عامة)، 2022، ص 21.

² Ajay Menon, 10 Smart Ship Technologies For The Maritime Industry, marineinsight, on the link : <https://www.marineinsight.com/know-more/10-smart-ship-technologies-that-maritime-industry/>, Consulted: 01/06/2023.

- تحليل البيانات الضخمة: تعتمد على جمع البيانات وتحليلها واستخدامها بطريقة مفيدة، خاصة في ظل وجود عدد كبير من السفن التي تجوب محيطات العالم، وتشمل هذه البيانات أنواع الحاويات وأوزانها ووجهاتها، وبيانات أخرى متعلقة بالسفن نفسها مثل أداء المحرك والاتصالات والتجهيزات.
- إنترنت الأشياء (IoT) على السفن: يتيح إنترنت الأشياء للمستخدمين التحكم في الأشياء بمساعدة نظام تحكم موحد مثل جهاز التحكم عن بعد لتشغيل وإيقاف الأنظمة الكهربائية عن بعد، وتوفر هذه التكنولوجيا في مجال الشحن البحري تطبيقات هائلة للتحكم في السفينة خاصة وأن هذه السفن أصبحت تمتاز بالضخامة، فعلى سبيل المثال ستيح إنترنت الأشياء التحكم في أبواب الفتحات وأنظمة الفواصل والهيدروليك دون الحاجة إلى وجود فرد بشكل دائم في الموقع، ما من شأنه تزويد القبطان بمستوى معزز من التحكم في الآلات ويوفر وقتا كبيرا.
- إدارة الطرق الرقمية للسفن: يمكن أن تحسن إدارة المسارات البحرية رقميا من مدة الرحلة وكفاءتها، وهذا بالنظر إلى الفترات الطويلة التي تبقى فيها السفن في البحر واحتمال أن تختلف ظروف المحيطات بشكل كبير في غضون ساعات قليلة بسبب تقلبات الأحوال الجوية، فمن المهم أن تكون البيانات في الوقت المناسب متاحة لمشغلي السفن لاستخدامها، وتشمل البيانات أنماط الطقس، تنبيهات القرصنة وحركة المرور في الموانئ.

2.2.2 أهمية الموانئ ومحطات الحاويات في النقل الدولي:

1.2.2.2 مفهوم الموانئ:

تعود الأصول التاريخية لمفهوم الميناء باللغة الإنجليزية Port إلى المصطلح اللاتيني Porta والتي تعني بوابة أو مدخل، وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط، بل يعني كذلك الميناء النهري والميناء الجوي، وعرفت الموانئ البحرية بأنها "نوافذ الدولة على العالم الخارجي ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية"¹. ويعرف كذلك الميناء على أنه "المكان الذي تفرغ وتحمل فيه البواخر بالبضائع والشحن، وهو مجهز بمعدات وآليات تستخدم في عمليات تفرغ وتحميل البضائع"، وهو كذلك "المكان الذي يقع على حافة

¹ رصاع حياة، مرجع سبق ذكره، ص74.

المحيطات أو الأنهار أو البحيرات، تذهب إليه السفن للشحن أو لتفريغ حمولتها، وهو المكان الذي ينتقل منه وإليه المسافرون".¹

2.2.2.2 تصنيف الموانئ التجارية:²

هي من أكثر أنواع الموانئ انتشارا، يتم عن طريقها توزيع وتبادل مختلف المنتجات والسلع بين أقاليم الدولة الواحدة على المستوى المحلي، وعلى المستوى الدولي تبادل مختلف السلع والبضائع بين الدولة وبقية دول العالم.

• الميناء النفطي:

ظهر هذا النوع من الموانئ بعد اكتشاف النفط ويرتبط هذا النوع بالدول المنتجة للنفط وكذلك الدول التي تقوم بتصنيعه، ويتمثل دوره الأساسي في نقل النفط الخام ومشتقاته من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك، ويتميز هذا النوع من الموانئ بموقعه البعيد عن العمران ووجود خزانات ومضخات لتخزين وضخ النفط ومشتقاته.

• ميناء العبور:

تتمثل وظيفة هذا الميناء إلى جانب تبادل السلع والبضائع في تسهيل عبور الأشخاص ووسائل النقل البري من اليابس إلى اليابس المقابل، وينتشر هذا النوع من الموانئ في المناطق الجزرية وشبه الجزرية.

• ميناء إعادة الشحن:

هي الموانئ التي تستغل كمحور لإعادة شحن السلع والبضائع القادمة من ميناء التحميل والمنتجهة إلى ميناء التفريغ، وهذا إلى جانب وظيفتها الأساسية في خدمة التجارة الخارجية للدولة، وهناك عدة عوامل للقيام بإعادة شحن البضائع منها عدم وجود خط بحري مباشر بين المصدر والمستورد، أو عدم قدرة ميناء المستورد على استقبال بعض السفن لقلّة عمقه، تطرف موقع بعض الموانئ وابتعادها عن طرق البحرية الرئيسية.

• الموانئ الحرة:

لا تختلف كثيرا عن موانئ إعادة الشحن من حيث العمل والوظيفة، لكن في موانئ إعادة الشحن لا يسمح دخول البضائع الموجودة بالميناء إلى حيز الدولة ولا تفرض عليها ضرائب جمركية وتبقى في الميناء إلى أن يعاد شحنها عن طريق البر أو البحر، لكن في حالة الموانئ الحرة فإن البضائع تفرض عليها ضرائب جمركية وتشحن لوجهة أخرى

¹ بورني حناشي، بالي حمزة، بالي مصعب، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2018-2010)،

مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، 2020، ص 807.

² كاظم عبادي حمادي الجاسم، النقل البحري (دراسة جغرافية)، 2019، ص 55-60.

داخل الدولة أو خارجها وقد تقسم على عدة وجهات، وفي الكثير من الأحيان تستخدم أراضي الميناء كمنطقة حرة.

• موانئ الحاويات:

هي موانئ حديثة النشأة مقارنة بالموانئ الأخرى، وانتشر النقل بالحاويات بين دول العالم بسبب سهولة عملية نقل البضائع والمواد الخام من موقع إلى موقع آخر، وكذلك بسبب استغلال الحيز أثناء عملية النقل مما يساعد على عدم ترك فراغات في سفن الشحن، وهذا ما ساعد على انتشار الموانئ المتخصصة في النقل بالحاويات بداية بأوروبا سنة لتنتشر بعد ذلك في باقي بلدان العالم.

3.2.2.2 الدور الجديد للموانئ التجارية:

عموما عمليات الميناء كانت مقتصرة على الشحن والتفريغ، لكن مع ظهور الحاويات والسفن المتخصصة لنقلها أصبحت العمليات بالموانئ التجارية أكثر تعقيدا مع التعامل مع جهات عديدة ذات مصالح متشابكة، وهذا على النحو التالي:

- ✓ أصبحت الموانئ مراكز نقل، صناعة وتجارة؛
- ✓ تتم داخل الميناء عمليات صناعية وتجارية؛
- ✓ أنشئت مناطق حرة داخل حرم الميناء؛
- ✓ توسعت أفقية لمقابلة الطلب المتزايد على خدمات الميناء؛
- ✓ الاعتماد على التكنولوجيا لتقديم خدمات مميزة ذات جودة عالية وإنتاجية مرتفعة؛
- ✓ أصبحت الموانئ مراكز توزيع، تخزين ونقل البضائع والمعلومات باعتمادها على أسلوب الحوسبة في أعمالها؛
- ✓ اعتماد الموانئ على أسلوب النقل متعدد الوسائط من خلال ارتباطها بشبكات للنقل البري، السكك الحديدية والمطارات التي تعمل على انسياب البضائع.¹

4.2.2.2 تنافسية موانئ الحاويات:

تسعى شركات الشحن العالمية باستمرار لرسم خطوط الشحن البحرية لسفنها لاسيما حاملة الحاويات مرورا بمحطات حاويات تقدم أفضل الخدمات اللوجستية لتقليل وقت رحلتها الطويلة وخفض تكاليف وصول السلع لأصحابها، كما أن الموانئ من جهتها تطمح دائما لمواكبة أهم التطورات في صناعة النقل البحري قصد بيع خدماتها

¹ جبر محمود النابلسي، مرجع سابق، ص 68-69.

واستقطاب المزيد من التدفقات التجارية العالمية بمختلف أنواعها، ومن خلال ذلك نستكشف أهم الموانئ العالمية للحاويات وقدراتها على معالجة الحاويات النمطية من خلال ما يلي:

الجدول (2-02) أفضل 20 محطة حاويات في العالم خلال سنة 2021

المركز العالمي	اسم الميناء	البلد	تدفق الحاويات النمطية 2020	تدفق الحاويات النمطية 2021	نسبة النمو
1	Shanghai	الصين	43503400	47030300	8,1%
2	Singapore	سنغافورة	36870900	37470000	1,6%
3	Ningbo-Zhoushan	الصين	28720000	31070000	8,2%
4	Shenzhen	الصين	26550000	28767600	8,4%
5	Guangzhou	الصين	23505300	24180000	2,9%
6	Qingdao	الصين	22010000	23710000	7,7%
7	Busan	كوريا الجنوبية	21824000	22706130	4%
8	Tianjin	الصين	18353100	20269400	10,4%
9	Hong Kong	هونغ كونغ	17953000	17798000	-0,9%
10	Rotterdam	هولندا	14349446	15300000	6,6%
11	Jebel Ali	الإمارات	13488000	13742000	1,9%
12	Port Klang	ماليزيا	13244423	13724460	3,6%
13	Xiamen	الصين	11410000	12045700	5,6%
14	Antwerp	بلجيكا	12031469	12020000	-0,1%
15	Tanjung Pelepas	ماليزيا	9800000	11200000	14,3%
16	Los Angeles	و.م.أ.	9213400	10677610	15,9%
17	Kaohsiung	تايوان	9621662	9864448	2,5%
18	Long Beach	و.م.أ.	8113300	9384368	15,7%
19	New Jersey	و.م.أ.	7585819	8985929	18,5%
20	Hamburg	ألمانيا	8540000	8715000	2%

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من

<https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2022>,

تاريخ الاطلاع: 2023/06/01.

يبرز لنا هيمنة الموانئ الآسيوية وعلى رأسها الصينية على المراكز الأولى للموانئ الأكثر تدفقا للحاويات خلال سنة 2021، حيث جاءت 6 موانئ صينية من أفضل 10 موانئ الحاويات عالميا وهذا راجع بالأساس لقوة الصناعة الصينية واعتماد أغلب دول العالم على المنتوجات الصينية والتي أغلبها ينقل بحرا، وبالنسبة للموانئ الأوروبية فقد تمركز ميناء روتردام كأفضل ميناء أوروبي في المركز العاشر عالميا بطاقة أكثر من 15 مليون حاوية نمطية معالجة سنويا، ومن حيث النمو عرفت موانئ الولايات المتحدة الأمريكية أحسن نمو لتدفق الحاويات، إذ أن ميناء New Jersey عرف نمو سنويا بنسبة 18,5% وميناء Los Angeles نسبة نموه كانت 15,9% وكذلك عرف ميناء Long Beach نمو سنويا بنسبة 15,7%، والملاحظ كذلك أن الدول الرائدة في إعادة التصدير تمركزت موانئها ضمن أفضل موانئ العالم تدفقا للحاويات، فتمركز ميناء Singapore في المركز 2 عالميا بأكثر من 37 مليون حاوية نمطية معالجة، وميناء Hong Kong في المركز 9 عالميا بطاقة 17 مليون حاوية نمطية معالجة سنويا ويليه مباشرة ميناء Rotterdam في المركز 10 بقدرته 15 مليون حاوية نمطية، بينما جاء ميناء جبل علي في المركز 11 عالميا بقدرته 13 مليون حاوية نمطية.

إضافة إلى تحليل التدفق العالمي للحاويات بالموانئ، يقدم لنا البنك العالمي فرصة لقياس تنافسية أداء موانئ الحاويات عالميا عبر مؤشر CPPI (Container Port Performance Index)، الذي تم إصداره أول مرة سنة 2020 ويعتمد بالأساس على الساعات التي تقضيها سفن الحاويات بالموانئ، وتم تعريف مصطلح إجمالي الساعات بالميناء على أنه "إجمالي الوقت المنقضي بين وصول السفينة إلى حدود الميناء ووقت مغادرتها له، إضافة إلى تسجيل وقت إضافي في حالة تأخر السفينة على مغادرة حدود الميناء لأسباب متعلقة بتوفير القاطرة ومدى جاهزية مجموعة الإرساء"¹، ومن خلال الجدول التالي نستعرض أفضل موانئ الحاويات حسب مؤشر CPPI:

¹ WORLD BANK, The Container Port Performance Index 2020 A Comparable Assessment of Container Port Performance, 2021, pp 45.

الجدول (2-03): مؤشر أداء موانئ الحاويات لسنة 2022

عدد السفن التي تم استقبالها	مؤشر CPPI	البلد	اسم الميناء	المركز العالمي
3664	215.01	الصين	Yangshan	1
1397	212.30	سلطنة عمان	Salalah	2
896	199.54	الإمارات	Khalifa Port	3
1274	197.50	كولومبيا	Cartagena	4
3097	193.48	المغرب	Tanger	5
3935	188.19	ماليزيا	Tanjung Pelepas	6
4274	184.53	الصين	Ningbo	7
275	182.55	قطر	Hamad Port	8
1577	181.18	الصين	Guangzhou	9
3743	178.10	هونغ كونغ	Hong Kong	10
1106	177.29	مصر	Port Said	11
1217	171.48	اليابان	Yokohama	12
939	170.77	فيتنام	Cai Mep	13
852	169.53	الصين	Shekou	14
295	166.32	الصين	Mawan	15
164	165.14	السعودية	King Abdullah Port	16
203	163.88	الإكوادور	Posorja	17
2078	162.03	إسبانيا	Algeciras	18
6370	157.54	سنغافورة	Singapore	19
430	149.84	كولومبيا	Buenaventura	20

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من World Bank, Container Port

Performance Index 2022 A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port,2023

تصدر ميناء Yangshan موانئ الحاويات خلال سنة 2022 بمؤشر أداء بلغ 215.01 نقطة باستقبال 3664 سفينة حاويات، لتليه مباشرة موانئ الشرق الأوسط فجاء ميناء صلالة بسلطنة عمان في المركز 2 عالميا للموانئ الحاويات الأحسن أداءا بمؤشر بلغ 212.30 نقطة باستقبال أكثر من 1300 سفينة حاويات سنة 2022، أما في المركز 3 فقد جاء ميناء الخليفة بإمارة أبوظبي باستقبال 896 سفينة حاويات ومؤشر أداء بلغ 199.54 نقطة، وكان ميناء سنغافورة الأكثر استقبالا للسفن سنة 2022 حيث استقبل 6370 سفينة حاويات بمختلف أحجامها، كما يبرز لنا من خلال الجدول أعلاه أن الموانئ الآسيوية للحاويات هي الأحسن أداءا خلال سنة 2022 حيث جاءت 8 موانئ آسيوية من أصل أفضل 10 موانئ عالميا.

5.2.2.2 مفهوم الحاويات:

حسب اتفاقية سلامة الحاوية لسنة 1972 "الحاويات وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر، ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن، مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون إعادة تحميل وسيطة كي تجري رصاصتها أو مناولتها بسرعة بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركنية لهذه الأغراض، وهي ذات حجم تكون في المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة (إما 14 مترا على الأقل 150 قدما مربعا، أو 7 أمتار مربعة على الأقل 75 قدما".

تعريف حسب اتفاقية إسطنبول 1990 "الحاوية عبارة عن وحدة من معدات النقل "سيارة رفع صهاريج متحرك أو أي هيكل مماثل آخر" ويشترط أن يكون مقفلا سواء كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة جاهزة لاحتواء البضائع وأن تكون صالحة للاستعمال المتكرر وتسهل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائط النقل دون الحاجة إلى عملية تحميل وسيطة معدة للمناولة السريعة ومعدة للتعبئة والتفريغ بصفة سريعة ولا يتضمن اصطلاح الحاوية السيارات ولوازمها أو قطع غيارها أو مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات".¹

6.2.2.2 نشأة الحاويات:

استخدمت الحاويات لأول مرة في النقل البحري سنة 1949 عندما قام جون وولام Jhon WOOLAM بإرسال حاوية تحتوي على أدوات رياضية عبر البحر الإيرلندي، ثم أسس شركة ملاحية لنقل الحاويات وهي أول

¹ عبد الكريم بوقادة، جوهر بوخلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، المجلد 2، العدد 01، 2019، ص 390-391.

شركة قدمت خدمات متكاملة للنقل بالحاويات، وفي سنة 1956 أسس مالكوم ماكلين Malcom Mc ELAN بالولايات المتحدة الأمريكية شركة ملاحية بحرية للنقل بالحاويات وأصبحت تسمى Sea Land Service وبعد ذلك أصبحت أكبر شركة حاويات في العالم في ذلك الحين، وبعد ذلك اندمجت في شركة ميرسك MAERSK في التسعينيات من القرن الماضي.¹

7.2.2.2 أنواع الحاويات:

تتنوع الحاويات وفقا لنوع البضائع المراد نقلها ويمكن تقسيمها إلى نوعين:

1.7.2.2.2 حاويات البضائع العامة:

وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهذا النوع ينقسم بدوره إلى أنواع وذلك وفقا لأساسات الحاوية وطرق الوصول إلى داخلها للتعبئة والتفريغ ومن أهمها:

- **حاويات ذات الاستعمال العام:** وهي حاويات مغلقة بشكل تام، سقفها صلب وجوانبها صلبة، وأحد جوانبها فيه باب مخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع (البضائع الجافة أو السائلة عندما تكون معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية)؛
- **حاويات السقف المفتوح:** وتشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربعة للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية؛
- **حاويات مسطحة:** وتكون دون أساسات عليا، لها نفس طول وعرض الحاويات العادية، مجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرضية الموانئ؛
- **حاويات ذات قوائم وجوانب مفتوحة:** وتتميز بأن جوانبها غير ثابتة.

2.7.2.2.2 حاويات البضائع الخاصة:

هي حاويات ذات تصميم خاص، تتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ومنها:

¹ عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص222.

- حاويات ذات مواصفات حرارية: لها جوانب وأرضية وسقف معزولين حرارياً لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية؛
- حاويات حرارية مسخنة: وهي ذات مواصفات حرارية مزودة بجهاز منتج للحرارة؛
- حاوية مبردة: وهي ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز مبرد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين؛
- حاويات الخزانات: وهي التي تستخدم في نقل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل، وغالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة¹.

8.2.2.2 النمو العالمي للنقل بالحاويات:

شهدت التجارة الدولية خلال السنوات الأخيرة نمواً نتيجة زيادة الطلب العالمي، وبما أن أغلب التجارة من حيث الحجم تتم بحراً بين دول العالم ما ساهم في زيادة الطلب على النقل البحري خاصة عن طريق الحاويات لما لها دور في تسهيل عملية النقل وحماية البضائع خلال الرحلات البحرية، من خلال ذلك نستعرض نمو تدفق الحاويات عالمياً خلال الفترة (2011-2021).

الجدول (2-04): التدفق العالمي للحاويات خلال (2011-2021)

السنة	إفريقيا	أمريكا	أوروبا	آسيا	أوقيانوسيا	العالم
2011	24 689 259	89 131 304	93 818 655	376 339 742	9 838 690	593 817 650
2012	24 538 248	93 090 306	96 096 022	398 167 803	10 312 306	622 204 685
2013	26 334 708	94 596 193	98 331 224	413 905 554	10 485 243	643 652 922
2014	28 055 109	96 861 456	102 870 348	436 175 796	10 726 506	674 689 215
2015	27 661 447	99 895 892	101 159 799	444 167 338	11 221 018	684 105 494
2016	26 756 465	99 147 208	104 781 028	459 280 421	11 424 116	701 389 238
2017	28 448 599	106 241 725	110 456 497	490 797 814	11 798 609	747 743 243
2018	30 283 846	113 134 348	116 039 611	512 241 547	12 632 357	784 331 710
2019	32 635 305	115 062 004	118 598 893	526 249 898	12 788 872	805 334 972
2020	33 228 035	112 189 708	114 162 255	523 522 554	12 431 614	795 534 166

¹ مالك الخضري، مجلة النقل، وزارة النقل الجمهورية العربية السورية، عبر الرابط:

https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=520202، تاريخ الإطلاع: 2023/06/05.

851 111 853	11 923 414	554 710 386	121 065 503	127 315 541	36 097 009	2021
-------------	------------	-------------	-------------	-------------	------------	------

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

تاريخ الاطلاع: 2023/06/05

نظرا لزيادة التدفقات التجارية المنقولة بحرا عن طريق الحاويات شهد السوق العالمي للحاويات نمو مطرد خلال الفترة (2011-2021) بنسبة 35,36% من 593 مليون حاوية سنة 2011 إلى أكثر من 850 مليون حاوية سنة 2021، وتعتبر الموانئ الآسيوية الأكثر اكتظاظا بالعالم فخلال سنة 2021 كانت حصة آسيا 65,17% من الإجمالي العالمي لعدد الحاويات المنقولة، وثاني أكبر حصة عادت لأمريكا بـ 14,96% وبعدها أوروبا بـ 14,22%، وبعد تعافي مختلف القطاعات الاقتصادية العالمية من جائحة كورونا عرفت المناطق الأمريكية أحسن نمو لتدفق الحاويات بـ 16,97% خلال سنة 2021 وتتبعها في ذلك المناطق الإفريقية بـ 11,62% خلال نفس السنة، وكذلك اللافت للانتباه أنه خلال تفشي جائحة كورونا عرفت جميع مناطق العالم تراجعا في تدفق الحاويات عكس إفريقيا هي الوحيدة التي شهدت نموا بـ 2,4% وهذا خلال سنة 2020.

3.2 مدخل مفاهيمي لتجارة إعادة التصدير

خلال ثمانينيات القرن الماضي صاحب العولمة الاقتصادية بروز عدة تدفقات تجارية من بينها إعادة التصدير، وهي ليست بالظاهرة الجديدة بل كان يعرف إعادة التصدير قديماً بمصطلح تجارة المستودعات (Entrôpot Trade) وهو مصطلح مرتبط بالعصر الاستعماري الأوروبي، والجدير بالذكر أن البعض يصنف إعادة التصدير ضمن الصادرات و فقط دون التمييز بين إعادة التصدير وباقي التدفقات التجارية الأخرى ما يؤثر على عدة مجالات أولها إحصائيات التجارة الدولية، وعليه سنتطرق في هذا المبحث للجوانب النظرية لإعادة التصدير قصد الإلمام بالجانب المفاهيمي لهذه الظاهرة.

1.3.2 مدخل إلى تجارة إعادة التصدير

1.1.3.2 مفهوم تجارة المستودعات Entrôpot Trade:

هناك تشابه بين مصطلح إعادة التصدير ومصطلح تجارة المستودعات، تاريخياً لم يكن يستخدم بشكل شائع مثلما عليه اليوم مصطلح إعادة التصدير "Re-export" باللغة الإنجليزية و "Réexporte" باللغة الفرنسية، بل ما كان متداولاً بكثرة هو مصطلح تجارة المستودعات "Entrepôt Trade" باللغة الإنجليزية و "Entrepôt" باللغة الفرنسية، تم استخدام مفهوم تجارة المستودعات بشكل أساسي لوصف مساهمة المدن التجارية في النظام التجاري العالمي، فجاء تعريف روسال سميث (سنة 1910)¹ تجارة المستودعات بأنها "مدينة يمكنها أن تتوسط (وسيط دولي) بنجاح مرور التدفقات التجارية بين البلدان"، وعرفها إدوارد مولر (سنة 1976)² على أنها "مركز تجاري يقع في موقع استراتيجي عند نقطة التقاء طرق التجارة الرئيسية، حيث يتم استيراد البضائع و/أو تخزينها ثم بعد ذلك إعادة تصديرها"

2.1.3.2 تعريف تجارة إعادة التصدير

يختصر البعض مفهوم إعادة التصدير ضمن استخدام هامشي يقتصر على إعادة التصدير البضائع نتيجة عيب بها أو مخالفة للشروط التي تم الاتفاق عليها عند إبرام الصفقة بين المصدر والمستورد، أو إعادة السلع أو العينات إلى منشئها الأصلي بعد المشاركة في المعارض الدولية، أو استعمال الآلات في عمليات الإنتاج المؤقت أو إنجاز المشاريع ثم إعادة تصديرها.

¹ J. Russell Smith, The World Entrepôt, Journal of Political Economy, Vol 18, N°9, 1910, pp 697-713

² Edward K. Muller, Selective urban growth in the Middle Ohio Valley 1800-1860 Geographical Review, Vol 66, N°2, 1976, pp 178-199.

لكن مفهوم إعادة التصدير أكبر من ذلك، حيث أصبحت تمثل عائدات تجارة إعادة التصدير دخلا مهما ليس للبلدان النامية أو البلدان الجزرية فقط، بل تعتمد عليها أقوى الدول المتقدمة اقتصاديا على المستوى العالمي على غرار الولايات المتحدة الأمريكية، المملكة المتحدة، هونغ كونغ، هولندا، الإمارات العربية المتحدة، إيطاليا وغيرها من الدول، ومنه نتناول فيما يلي أهم تعريفات تجارة إعادة التصدير لاسيما الصادرة عن مختلف الهيئات الاقتصادية العالمية والإقليمية.

أولا: التعريف الاصطلاحي لتجارة إعادة التصدير

• معجم المصطلحات الفقهية والقانونية:

تجارة إعادة التصدير هي "تجارة أو نشاط تجاري يقوم على استيراد السلع أو البضائع إلى المناطق الحرة القائمة في المرافئ أو المطارات، ومن ثم يعمد التاجر أو التجار إلى إعادة تصدير هذه البضائع إلى الدول المجاورة بأسعار أقل مما لو استوردتها هذه الدول مباشرة من بلاد المنشأ".¹

• قاموس كامبريدج (CAMBRIDGE DICTIONARY):

"عملية تصدير البضائع التي سبق استيرادها إلى بلد ما: تقوم المصانع باستيراد المواد أو الأجزاء لصنع سلع لإعادة تصديرها".²

• قاموس المصطلحات التجارية الصادر عن منظمة التجارة العالمية WTO:

إعادة التصدير هو "البضائع التي يتم إحضارها إلى بلد ما على أساس مؤقت وموجهة في النهاية إلى أسواق أخرى، أحيانا بعد إضافة بعض القيمة".³

• قاموس التجارة الدولية الصادر عن GLOBAL NEGOTIATOR

إعادة التصدير هو "تصدير بضائع أجنبية المنشأ سبق استيرادها".⁴

¹ جرجس جرجس، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية، الدار العالمية للطباعة والنشر والتوزيع، 1996، ص 101

² Cambridge Dictionary, in the link : <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/re-export>, Consulted:01/04/2023.

³ Walter Goode, Dictionary of Trade Policy Terms, WTO, Fourth Edition, 2003, pp 300.

⁴ OLEGARIO LLAMAZARES, Dictionary of International Trade, Global Negotiator, 2015, pp 153.

ثانيا: التعريف الاقتصادي لتجارة إعادة التصدير

• تعريف لجنة إحصاءات التجارة الدولية للبضائع التابعة للأمم المتحدة:
"السلع المعادة التصدير هي السلع الأجنبية المصدرة إلى الدولة نفسها التي استوردت منها أساسا، وتأتي من منطقة التداول الحر، إلى مناطق التصنيع الداخلي أو المناطق الصناعية الحرة ثم رأسا إلى باقي العالم، ومن مناطق التخزين الجمركية أو مناطق التجارة الحرة إلى باقي العالم".¹

• تعريف صندوق النقد الدولي:

"إعادة التصدير هي سلع أجنبية (سلع منتجة في الاقتصادات الأخرى والمستوردة سابقا)، المصدرة مع عدم وجود تحول جوهري من الحالة التي تم استيرادها فيها من قبل".²

• تعريف هيئة الإحصاء الهولندية (CENTRAAL BUREAU VOOR DE) CBS (STATISTIEK)

"تجارة إعادة التصدير هي البضائع التي تم استيرادها ثم تم تصديرها مرة أخرى دون القيام بأي عملية معالجة ويجب ان تكون مملوكة لمقيم محلي في فترة زمنية محددة، وإذا لم تتم عملية نقل الملكية فتعتبر البضائع في حالة عبور".³

• تعريف المديرية العامة للمفوضية الأوروبية:

"إعادة التصدير هي سلع أجنبية منتجة في اقتصادات أخرى ومستوردة سابقا مع تغيير في الملكية الاقتصادية، ويتم تصديرها دون تحويل جوهري من الحالة التي تم استيرادها فيها سابقا".⁴

¹ الاسكوا - الترجمة الصادرة عن الأمم المتحدة (1998 ج). إحصاءات التجارة الدولية للبضائع - المفاهيم والتعاريف. شعبة الإحصاء، السلسلة رقم 2، التنقيح 2، الفقرة 78.

² INTERNATIONAL MONETARY FUND, Balance of Payments and International Investment Position Manual, Sixth Edition (BPM6), 2009, pp 157

³ M.C. Mellens & Al ,Ibid , P 15.

⁴ Eurostat, Further clarifying the conceptual treatment of physical imports and exports in economy wide material flow accounts (EW MFA), EEEA/2017/02, pp 11

• تعريف مكتب الإحصاء الأمريكي:

"صادرات سلع ذات منشأ أجنبي دخلت سابقا منطقة أو مستودع جمركي أو منطقة تجارة حرة، بحيث لم يجر أي تغيير جوهري في الشكل أو الحالة أو أي تحسين في القيمة من خلال التصنيع الإضافي في المنطقة الجمركية أو مناطق التجارة الحرة خلال إعادة تصديرها".¹

واستنادا لما سبق، يمكن تعريف إعادة التصدير بأنه "عملية استيراد سلع أجنبية المنشأ مصنعة أو غير مصنعة من بلد ما إلى مستودع جمركي أو منطقة حرة من طرف مقيم مع انتقال الملكية له، ثم يقوم هذا الوسيط التجاري بإعادة تصديرها للخارج خلال فترة زمنية محددة بعد اخضاعها للحد الأدنى من المعالجة دون تحويل جوهري أو إبقائها على نفس حالة استيرادها "

3.1.3.2 التولد التاريخي لتجارة إعادة التصدير (تجارة المستودعات)

تاريخيا كانت الشركات التجارية عادة ما تؤسس بالموانئ التي تقع عبر نقاط استراتيجية على طول طرق تقاطع التجارة البحرية، وانطلاقا من ذلك ظهرت تجارة إعادة التصدير أو تجارة المستودعات كما كانت تعرف به في تلك الفترة الزمنية، وازدهرت تجارة المستودعات "Entrepôt Trade" خاصة خلال ذروة الاستعمار وارتبط هذا المصطلح بالعصر الاستعماري الأوروبي، فعندما كانت السفن تسافر لمسافات طويلة لتتنقل البضائع مثل السلع والتوابل من المستعمرات في الأمريكيتين وآسيا إلى أوروبا نشأت العديد من هذه المدن التجارية نتيجة التجارة البحرية المزدهرة لمسافات طويلة، و ألغيت الحاجة إلى أن تسافر سفن الشحن كامل المسافة بل تباع السفن بضائعها إلى المتجر، وسيقوم المتجر بدوره ببيعها إلى سفينة أخرى تسير في جزء آخر من الطريق، ومن هنا جاءت فكرة المدن التجارية وتجارة المستودعات والتي تطورت لتصبح اليوم تعرف بتجارة إعادة التصدير.

يشمل هذا الجانب من الدراسة تطور ونشأة تجارة إعادة التصدير بأوروبا وآسيا إضافة إلى منطقة الخليج العربي، وهي مهد نشأت المدن التجارية البحرية وانطلاق تجارة المستودعات.

1.3.1.3.2 نشأة وتطور تجارة إعادة التصدير بقارة أوروبا:²

لقرون عديدة كانت تجارة إعادة التصدير تتألف من سلع ذات حجم صغير وعالي القيمة مثل: بهارات، أدوية، حرير، تحف وشاي، وكانت هذه السلع تستهلك بشكل كبير من طرف الشعوب الغربية ولكن بكميات

¹ U.S. Trade Statistics, A Note on U.S. Trade Statistics, 2014, pp 1.

² J. Russell Smith, ibid

صغيرة، وكان الدافع وراء إعادة التصدير راجع لقنوات التوزيع بين الدول الغربية نظرا لوجود مدن أكثر ملائمة لممر السلع الوسيطة عليها قصد ضمان توزيع جيد للدول الغربية من طريق إلى طريق ومن مركز إعادة التصدير إلى بلد المقصد.

خلال فترة حكم الإمبراطورية الرومانية تم تقسيم التجارة بين العديد من المدن مما ساهم في ظهور التجارة الوسيطة، لكن بعد سقوطها برزت القسطنطينية كأقوى مدينة تجارية في أوروبا واحتكرت حصة كبيرة من التجارة بين شرق آسيا وأوروبا الغربية لتصبح أكبر مركز إعادة التصدير في تلك الحقبة، وكانت البندقية هي الأولى في هذه الطرق التجارية لنقل منتجات الشرق عبر طريق القوافل عبر بلاد فارس وسوريا والجزيرة العربية إلى موانئ شرق البحر الأبيض المتوسط وبعد ذلك تنقل بالسفن إلى غرب البحر الأبيض المتوسط، أما في منطقة الشمال فكانت تعبر إلى هولندا التي كانت تمثل أكبر مركز للسكان والتجارة والشحن وكذلك منطقة شيلد (ألمانيا) نتيجة عبور النهر عليها ما يسهل سهولة وصل السفن التجارية إليها وذلك كان خلال سنة 1488، لكن مع اكتشاف البرتغالي فاسكو دي جاما (Vasco De Gama) طريقا بحريا للهند حول أفريقيا بدأت السفن التجارية في جلب البضائع الهندية مروراً برأس الرجاء الصالح وصولاً إلى لشبونة لتصبح مركزاً تجارياً لإعادة تصدير السلع الهندية على رأسها التوابل.

وخلال سنة 1550 برزت مدينة أوروبية أخرى تدعى أنتويرب (Antwerp) (بلجيكا) كمركز لإعادة التصدير وأصبح مينائها يستقبل مزيد من السفن التجارية بسبب قربها من المدن التجارية الهولندية من جهة، ومن جهة أخرى القيود المفروضة على التجار الأجانب في المدن التجارية الأخرى مثل ضرورة تعامل التاجر الأجنبي من خلال وسيط محلي، بينما أعطت أنتويرب مزيد من الحرية للتجار الأجانب وفي جميع فترات السنة وهذا ما زاد من هجرة المزيد من تجار إعادة التصدير الأوروبيين إليها، لكن هذا الازدهار لم يعمر كثيراً وسرعان ما غادرها أبرز تجار التجارة الوسيطة نحو مدينة أمستردام الهولندية بسبب الحصار المفروض من طرف إسبانيا عليها سنة 1585 لطردها كل المنضمين إلى العقيدة الكاثوليكية.

وفي تلك الفترة كانت المقاطعات الهولندية ما زالت في حالة حرب مع إسبانيا، المملكة المتحدة والبرتغال، ما منعها من استيراد المنتجات الهندية من لشبونة والتي كانت من بين أهم السلع الوسيطة آنذاك، وخلال سنة 1595 وصل الهولنديين عن طريق رحلة استكشافية إلى جزر الهند الشرقية (اندونيسيا حالياً) ما أنهى احتكار السفن البرتغالية للطرق البحرية المؤدية للهند والذي دام 96 سنة، وفي العقد الأول من القرن السابع عشر غزت البحرية الهولندية الإمبراطورية الاستعمارية للبرتغال وانتصرت عليها واستطاعت طردها من عدة جزر، ما دفع لبروز شركة تجارية ضخمة

عرفت باسم " شركة الهند الشرقية الهولندية " والتي قامت باحتكار التجارة بين الهند وهولندا حيث أصبحت تقوم باستيراد المنتجات الهندية وتقوم بعد ذلك بإعادة تصديرها للمدن الأوروبية خاصة التوابل.

أصبحت أمستردام أهم مركز إعادة التصدير والعاصمة المالية لأوروبا في بداية القرن في تلك الحقبة، لكنها لم تستطع المحافظة على مكانتها حيث اندلعت سلسلة من الحروب الداخلية بسبب الضرائب المرتفعة المفروضة على التجار من جهة، ومن جهة أخرى كان قانون الإنجليزي أوليفير كروميل سنة 1651 بمثابة ضربة مباشرة للتجارة الهولندية، حيث كانت تنص لوائحه أن التجارة الساحلية الإنجليزية يجب أن تتم بسفن إنجليزية الصنع مما ساهم في تحرير إنجلترا من التبعية الهولندية، وبذلك حققت تجارة إعادة التصدير الإنجليزية مكاسب على حساب تجارة إعادة التصدير الهولندية، وقد خلفت شركة الهند الشرقية البريطانية عمليا شركة الهند الشرقية الهولندية في مجال استيراد وإعادة تصدير المنتجات الشرقية ففي سنة 1865 أصبحت إنجلترا العاصمة الاقتصادية والتجارية للعالم، وهناك سببان رئيسيان يفسران نمو التجارة الوسيطة بإنجلترا، أولهما الزيادة الهائلة في التجارة العالمية وثانيهما نمو حركة النقل البحري والنهري وخطوط السكك الحديدية.

ومع ظهور نظام الحاويات لنقل البضائع وتطور وسائل النقل خاصة السفن وأنظمة التفرغ والمناولة وإعادة الشحن خلال النصف الثاني من القرن العشرين، زاد اهتمام الدول الأوروبية بتجارة إعادة التصدير على غرار المملكة المتحدة، إسبانيا، إيطاليا، لكن دولة هولندا اعتمدت بشكل أكبر مقارنة بالدول الأخرى على تجارة إعادة التصدير معولة على ميناء روتردام المزود بأنظمة أتمتة جد متطورة.

2.3.1.3.2 نشأة وتطور تجارة إعادة التصدير بآسيا:

خلال فحص الباحث للأبحاث العلمية التي تناولت نشأة وتطور تجارة إعادة التصدير أو تجارة المستودعات كما كان يطلق عليها قديما، تبين أن نشأة إعادة التصدير بقارة آسيا كان في الدول الرائدة حاليا في هذا النوع من التدفقات التجارية الدولية، ومن خلال ذلك سيتطرق الباحث لنشأة وتطور تجارة إعادة التصدير بدولة هونغ كونغ ودولة سنغافورة صاحبتا المركزين الأولين عالميا في مجال إعادة التصدير.

أولاً: نشأة تجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ:¹

عرفت هونغ كونغ باسم "لؤلؤة الشرق" خلال العقود الأخرين من القرن 19، بسبب مركزها التجاري العالمي لربط التدفقات التجارية بين الشرق والغرب، ولعبها دور الوسيط التجاري لإعادة تصدير المنتجات الزراعية والمصنعة بما في ذلك الأفيون بين الصين وبريطانيا بالرغم من كونها مجرد واحدة من بين المستعمرات البريطانية في تلك الحقبة.

كان البريطانيون غير راضين عما حققوه من معاهدة نانجينغ التي تمثل نهاية حرب الأفيون الأولى (-1839 1842)، وأرادوا الحصول على المزيد من الامتيازات بما في ذلك فتح المزيد من الموانئ في الصين للتجارة، وإضفاء الشرعية على تجارة الأفيون، وفوق ذلك كله فرضه على الصين .

تصاعد التوتر في خمسينيات القرن التاسع عشر، ووصل إلى ذروته في أكتوبر 1856 عندما استولت السلطات الصينية على لورشا (سفينة مسلحة في هونغ كونغ)، كما انتشرت شائعات في ذلك الوقت عن تنكيس العلم البريطاني أثناء الحادثة وهو ما اعتبر إهانة للتاج البريطاني، وباستخدام هذه الحادثة كذريعة هاجم البريطانيون مدينة قوانغتشو الصينية واحتتم هذا العدوان بمعاهدة تيانجين في يونيو 1858، لكن سرعان ما تجددت الأعمال العدائية ففي سنة 1860 شن البريطانيون بمعية الفرنسيين هجوماً على بكين وأحرقوا حديقة يوان مينغ يوان، وانتهى كذلك هذا العدوان بتوقيع اتفاقية بكين للتنازل عن شبه جزيرة كولون لبريطانيا والتي ظلت كشوكة في حلق البريطانيين، فبالرغم من احتلال البريطانيين لهونغ كونغ (1841-1859) إلا أن شبه جزيرة كولون ظلت جزءاً من الأراضي الصينية، وكان البريطانيون حريصين على توسيع أراضيهم والحصول عليها للسيطرة على مينائها وتسهيل إعادة تصدير تدفقاتها التجارية.

في عام 1866 تم افتتاح مكتب ماستر هومبور Harbour Master لتسيير الواردات والصادرات من جهة، ومن جهة أخرى لمراقبة تجارة إعادة تصدير الأفيون بميناء هونغ كونغ، وبعد انهيار المبنى الذين كان يتكون من الحجارة والطوب كان لابد من إعادة بنائه في ثمانينيات وتسعينيات القرن التاسع عشر، ليشمل المزيد من الفروع والموظفين كموظفي الصعود ومفتشي قوارب الشحن، وفي سنة 1865 تم افتتاح محطات الموانئ في Shau Kei Wan وStanley وAberdeen كمحطات فرعية للميناء لتحسين التحكم في التدفقات التجارية بالميناء،

¹ Marine Department, History of the Port of Hong Kong and Marine Department, in the link: https://www.mardep.gov.hk/theme/port_hk/en/index.html, Consulted(07/05/2023).

وخلال سنة 1897 تم إصدار المرسوم رقم 8 الموحد والمعدل للقوانين المتعلقة ب: الشحن التجاري، واجبات رئيس المرفأ، مراقبة وإدارة مياه هونغ كونغ وتنظيم السفن المبحرة، وتكونت لوائح هذا المرسوم من أربعة أجزاء على النحو التالي:

- ✓ الجزء الأول تناول الشحن البحري والبحارة؛
- ✓ تناول الجزء الثاني إدارة ومراقبة مياه هونغ كونغ التي تبخر فيها السفن؛
- ✓ الجزء الثالث متعلق بتنظيم سفن الينك (سفن شراعية تصنع من الخيزران) والقوارب الصغيرة؛
- ✓ والجزء الرابع يتعامل مع القضايا العامة مثل: الرسوم وشرط إلغاء الرسوم.

عرفت هونغ كونغ نمو هائل في صناعة الشحن البحري، فخلال سنة 1861 دخلت 2545 سفينة ميناء هونغ كونغ بإجمالي حمولة قدرها 1310385 طنا، وارتفعت الأرقام إلى 4791 سفينة بحمولة 2640347 طن في عام 1870، و5775 سفينة بإجمالي حمولة قدرها 5078868 طنا خلال سنة 1880، أما خلال سنة 1890 فقد ارتفعت الأرقام إلى 8219 سفينة بوزن 9771743 طن، وبحلول عام 1898 ارتفع كذلك عدد السفن التي استضافها ميناء هونغ كونغ إلى 11058 سفينة بحمولة 13252733 طن، وكانت تجارة إعادة التصدير للمنتجات الصينية من أبرز الأسباب المساهمة في هذا النمو المستقر للشحن وإعادة الشحن البحري، حيث قامت هونغ كونغ بإعادة تصدير 31,02% من قيمة جميع التجارة الصينية خلال سنة 1882، وبحلول عام 1899 زادت هذه النسبة لتصل 40,45% من تجارة الصين، وأهم المنتجات الوسيطة التي كانت تعبر عبر هونغ كونغ تمثلت في: الأفيون، السلع الصوفية، الفحم والكبريت، القطن وزيت الكيروسين.

فقد أصبحت هونغ كونغ مركزا جيدا لإعادة الشحن ونقطة التقاء خطوط الشحن البحري للتجارة الدولية، ومع هذا النمو المستمر ازدهرت أيضا وظائف أخرى ذات صلة مثل: وكلاء الشحن، سمسرة السبائك، أحواض بناء السفن، عمال الأرصفة، شركات التأمين والبنوك.

وفي القرن التاسع عشر كان التقدم في هذا الاتجاه أكثر من أي وقت مضى إذ وصلت التجارة الوسيطة للقارات الجديدة، حيث ساهمت اختراعات العصر الحالي في مجال وسائل النقل البري، البحري والنهري بشكل كبير في نمو التجارة العالمية بما في ذلك إعادة التصدير، فأصبح الشحن في الموانئ البحرية أكثر سهولة لنقل البضائع من بلد لآخر ومن قارة لقارة أخرى.

ثانيا: نشأة تجارة إعادة التصدير سنغافورة:¹

ظهر سنغافورة كمركز تجاري كان مرتبط بالإمبراطورية البريطانية بعد احتلالها سنة 1819 من طرف هذه الأخيرة والتي كانت تعتبر آنذاك القوة البحرية المهيمنة، فكان من الضروري وجود ميناء تجاري لإعادة تصدير تجارة البريطانيين في المنطقة مثل سنغافورة التي تقع عند مفترق طرق الشحن البحري الرئيسية، وكان من الضروري أن يكون لديك مكان يمكن أن يقود تجارتك بين المحيطين الهندي والهادي، وهذا ما دفع البريطانيين بالاهتمام أكثر بمضيق ملاكا (ممر مائي يقع في جنوب شرق آسيا بين شبه جزيرة ماليزيا وجزيرة سومطرة الإندونيسية) بينما اهتم الهولنديين بمضيق سوندا (يقع بين جزيرة جاوة وجزيرة سومطرة الإندونيسيتين).

كان اختيار سنغافورة نتيجة لمبادرة السير ستامفورد رافلز (أحد مؤسسي شركة الهند الشرقية)، الذي رأى في سنغافورة قاعدة لحماية التجارة الصينية في أوقات الحرب وتجاوز الهولنديين في سوندا، لكن الحكومة البريطانية رأت أن تأسيس سنغافورة كان بمثابة إخراج لها للتوصل إلى تسوية ودية مع الهولنديين، فاحتفظت بريطانيا بسنغافورة بموجب المعاهدة الأنجلو هولندية المؤرخة 17 مارس 1824 ما زاد من الضغط الذي مارسته شركة الهند الشرقية وكذلك من قبل الشاحنين والتجار والمصنعين البريطانيين، بسبب موجة الحمائية التي اجتاحت أوروبا وأمريكا في سنوات ما بعد حرب نابليون، والذين كانوا بأمس الحاجة إلى فتح أسواق جديدة في جنوب شرق آسيا وكذلك في الصين، هذا ما دفع البريطانيين لزيادة الاهتمام بسنغافورة لتصبح مستودع تجاري لإعادة تصدير تجارتهم نحو الشرق من جهة، ومن جهة أخرى يمكنهم جلب المنتجات الشرقية مثل الشاي الصيني لغرض بيعها عند عودتهم.

كانت تجارة سنغافورة صغيرة نسبيا، لكنها تضاعفت خلال خمسينيات القرن التاسع عشر، وزادت نموًا ثلاثة أضعاف خلال ستينيات القرن 20 خاصة بعد فتح قناة السويس سنة 1969، وكان السبب الأول المهم لصعود سنغافورة لتصبح مركز تجاري هو موقعها الاستراتيجي في الأرخبيل قرب شبه جزيرة ملايو، محاط بالمحيط الهادي والمحيط الهندي، علاوة على ذلك المزايا الطبيعية الرائعة، المرفأ والمرسى المحمي، لتصبح بعد سنة 1867 ميناء حرا يتمتع بالرخاء وواسع الاستعمال من طرف الجميع خاصة من طرف معيدي التصدير بين الصين وبريطانيا.

تمحورت تجارة إعادة التصدير بسنغافورة في استيراد الأقطان، السجائر، الآلات، الحليب، الأجهزة والسلع المصنعة الأخرى من أوروبا، أمريكا، الهند والشرق الأقصى وإعادة تصديرها إلى أرخبيل الملايو مثل جزيرة بورنيو

¹ Wong Lin Ken, Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941, Journal of Southeast Asian Studies, Vol 9, N° 1, 2011.

وسومطرة وكذلك إلى جزر أخرى مجاورة للأرخبيل من ناحية، ومن ناحية أخرى استيراد المنتجات الاستوائية بالمنطقة وإعادة تصديرها إلى الأسواق العالمية، تم تسهيل هذه الأعمال من خلال تطوير الاتصالات عن طريق التلغراف حيث كان لدى سنغافورة بنهاية عام 1870 اتصال مباشر بالهند، الصين والغرب.

عندما فشل البريطانيون في حماية سنغافورة من الاحتلال الياباني خلال الحرب الثانية، فقدوا مصداقيتهم مع السنغافوريين مما أشعل فيض من المشاعر المناهضة للاستعمار والقومية، وبعد الاندماج مع ماليزيا وما تلاه من انفصال، أصبح الميناء الاستعماري السابق لسنغافورة رائدا في التمويل العالمي وتجارة إعادة التصدير في السبعينيات، واليوم تواصل على نفس المنوال في عالم التجارة الدولية تماما كما فعلت في القرن التاسع عشر.

3.3.1.3.2 نشأة تجارة إعادة التصدير بمنطقة الخليج العربي:¹

تعتبر دول الخليج العربي من أوائل الدول العربية اهتماما بتجارة إعادة التصدير نظرا لمحدودية مواردها الطبيعية وقدراتها الإنتاجية ورغبة منها في تنويع صادراتها خارج قطاع المحروقات، ودولة الإمارات العربية المتحدة تصنع الاستثناء في هذا المجال حيث تعد من الدول الرائدة في تجارة إعادة التصدير وتصنف في المركز الخامس عالميا خلف كل من: هونغ كونغ، الولايات المتحدة الأمريكية، هولندا وأخيرا سنغافورة، ومن خلال ذلك سنتطرق إلى نشأة إعادة التصدير بدولة الإمارات العربية المتحدة.

تأسست شركة النفط بدبي سنة 1966 والتي ما جلبت ثروة غير مسبوقه إلى المدينة، وفي نفس الوقت فشلت بريطانيا في التنافس مع شركات النفط الأمريكية في الاستثمارات والعقود ذات الصلة، وأعلنت بريطانيا إنهاء جميع اتفاقيات المعاهدات مع الإمارات السبع الحالية وسحب القوات العسكرية البريطانية من المنطقة والتي خلفتها على الفور الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا، وعرفت هذه المرحلة إعادة هيكلة وتحضر اقتصادي سريع اقترانا بارتفاع عائدات النفط، وهذا لإنشاء دولة جديدة ذات بني تحتية كثيفة ومتطورة والتي تشمل الموانئ البحرية، حيث ثبت دبي مكانتها كواحدة من أحسن المدن امتلاكها لموانئ بحرية للسفن بالمنطقة مما أدى إلى زيادة تدفق السلع وأنشطة إعادة الشحن.

خلال سنة 1972 تم اكتمال إنشاء ميناء راشد بدبي ليشمل 12 رصيف عام للبضائع وبنهاية السبعينات تم تمديده إلى 24 رصيف مما مثل نقطة تحويل هامة في تطوير الواجهة البحرية تلبية لمتطلبات الصناعة البحرية والنقل

¹ Mina Akhavan, Port Geography and Hinterland Development Dynamics: Insights from Major Port-cities of the Middle East, SpringerBriefs in Applied Sciences and Technology, 2020.

بالحاويات تماشياً مع الخطة التي وضعها المهندس البريطاني جون هاريس (John Harris) ، من جهة أخرى أدى تدفق المزيد من السلع آثار سلبية على مدينة دبي مثل الازدحام والتلوث ما دفع للتفكير في بناء ميناء جديد بعيداً عن مركز المدينة، وتم إطلاق سنة 1976 مشروع بناء ميناء جبل علي بهدف زيادة التجارة الخارجية وتطوير المجمعات الصناعية، ويبعد ميناء جبل علي بـ 35 كلم عن وسط المدينة وتم افتتاحه سنة 1979 بواجهة بحرية طولها 15 كلم تحتوي 67 مرسى للسفن، وإضافة لذلك شملت استراتيجية دبي تشييد مطار ومناطق صناعية وسكنية (لإيواء العمال المغتربين) بالقرب من ميناء جبل علي.

وبدأ يظهر نجاح استراتيجية الإمارات العربية المتحدة الهادفة إلى إنشاء بنى تحتية لوجستية مطلع الثمانينات من القرن الماضي، حيث أصبح تدفق الحاويات 64000 حاوية (حاوية مكافئة لـ 20 قدم) سنة 1980 مقارنة بتدفق 4500 حاوية سنة 1976، كما ان أنشطة إعادة الشحن زادت بـ 70% خلال هذه الفترة وهذا ما اعتبر بداية الانطلاق الفعلي لدولة الإمارات العربية المتحدة في مجال تجارة إعادة التصدير قصد تنويع صادراتها غير النفطية، وتجدد الإشارة إلى انتشار مناطق التجارة الحرة بشكل خاص خلال فترة الثمانينات والتي تهتم بمعالجة الواردات معالجة بسيطة وإعادة تصديرها للخارج، فتأسست سنة 1985 المنطقة الحرة جبل علي بجوار الميناء وهي المنطقة الحرة الأكثر أهمية بالمنطقة وتلعب دور محوريا في تقديم الخدمات اللوجستية لتصبح دبي كمرکز عالمي للتدفقات التجارية الدولية.

واستطاعت بعد ذلك دولة الإمارات العربية المتحدة من التمرکز شيئاً فشيئاً ضمن الدول الرائدة في تجارة إعادة التصدير وهذا خلال فترة التسعينات وبداية الألفية الثالثة، وشكلت تجارة إعادة التصدير جزءاً مهماً من عائداتها خارج قطاع المحروقات ما شكل حافز في مواصلة استثمار دبي في المجال اللوجستي، فتم التخطيط لإنشاء منصة لوجستية متكاملة متعددة الوسائط أو كما يعرف اليوم ممر دبي اللوجستي، والذي تم افتتاحه سنة 2010 يهدف لربط البحر (ميناء جبل علي) والبر (المنطقة الحرة بجبل علي JAFZ) والجو (مجمع المطار الجديد بدبي Dubai World Central).

4.1.3.2 النظريات المفسرة لقيام تجارة إعادة التصدير

على الرغم من تواجد إعادة التصدير ضمن تدفقات التجارة العالمية منذ زمن بعيد، إلا أن معظم النظريات المفسرة لقيام التجارة الخارجية للبضائع تفترض حدوث ذلك بين طرفين فقط (دول المنشأ ودول المقصد)، فأب

الاقتصاد السياسي وفيلسوف المدرسة التجارية الكلاسيكية آدم سميث لم يشير إلى الوسطاء التجاريين (إعادة التصدير) بالرغم من تطور إعادة تصدير التبغ من أمريكا إلى أوروبا مروراً بغلاسكو خلال فترة تواجده بها¹.

ربما السبب الرئيسي الذي دفع الكلاسيكيين وغيرهم لعدم الاهتمام بتفسير ظاهرة تجارة إعادة التصدير هو الحصة الصغيرة التي كانت تشغلها هذه التجارة من إجمالي التجارة الدولية في تلك الحقبة، بينما اليوم أصبحت تجارة إعادة التصدير تمثل حصة مهمة من عائدات صادرات بعض الدول والتي قد تتجاوز نصف إجمالي صادرات بعض الدول، وهذا ما دفع بعض الباحثين الحاليين للاهتمام بهذه الظاهرة وتقديم نظريات مفسر لقيامها، ومن أبرز الباحثين الذين حاولوا تقديم نظريات لفهم ظاهرة تجارة إعادة التصدير نجد الباحثان روبر فينسترا (ROBERT C. FEENSTRA) وغوردن هانسون (GORDON H. HANSON) واللذين اقترحا نظريات الوساطة التجارية، والباحثة مينا أخافان (Mina Akhavan) الباحثة بجامعة Delft University of Technology بهولندا والتي فسرت قيام تجارة إعادة التصدير لظروف مكانية (ديناميكية الموقع الجغرافي)، ومنه أهم النظريات المفسرة لقيام تجارة إعادة التصدير جاءت كالآتي:

أولاً: نظريات الوساطة التجارية:²

● نظرية تكاليف المعلومات (المعلومات غير المتماثلة):

تشكل تكاليف المعلومات حافزاً قوياً للوسطاء التجاريين خاصة إذا كان المصدر يملك معلومات غير كافية عن الأسواق الخارجية وأذواق المشترين فيها (وجود معلومات غير كاملة حول بلد المنشأ وبلد المقصد)، وكذلك نقص المعلومات بالنسبة للمشترين حول موردي السلع المطلوبة لديهم وبالجودة والثمن المناسب لهم، يقدم وسطاء هونغ كونغ مقابل عمولات مجموعة من الخدمات لمطابقة منتجات الصينيين مع رغبات ومتطلبات المستهلكين مختلف أسواق العالم، ويعتمد المستهلكين النهائيين من مختلف دول العالم على خبرة تجار هونغ كونغ تجنباً لأسعار الفحص التي تقوم بها متخصصين والتي قد تكون جرد مكلف، كما أنهم يضمنون عدم شراء بضائع ذات جودة منخفضة على أنها بضاعة ذات جودة عالية وما تتطلبه من تكاليف إعادة شحنها قصد إرجاعها لبلد المنشأ، من جهة أخرى يقدم تجار هونغ كونغ حلاً للمصنعين الصينيين لتسويق سلعهم في أسواق جديدة وفي بعض الأحيان يقوم الوسطاء بعمليات التعبئة والتغليف حسب أذواق المشتري النهائي.

¹ Shinji Nohara, Commerce and Strangers in Adam Smith, Springer Singapore, 2018

² Robert C. Feenstra, Gordon H. Hanson, Intermediaries in Entrepot Trade: Hong Kong Re-Exports of Chinese Goods, NBER Working Papers, 8088, 2001, pp 6-10

• نظرية مراكز الشحن الدولي:

يعد الاستفادة من خدمات مراكز الشحن الدولي من بين الأسباب البديلة التي تدفع ببعض الشركات إلى شحن بضائعها مثلاً من الصين مروراً بمحاور الشحن البحري الدولي مثل: هونغ كونغ، حيث تستطيع دمج بضائعها المستوردة من الصين مع بضائع أخرى متواجدة بهونغ كونغ أو قد استوردت من جهة أخرى وبعد تجميعها تنقل عبر نفس الشحنة، كما أن مراكز الشحن الدولي توفر خدمات التحميل والتفريغ بأسعار ثابتة ومنخفضة مقارنة بموانئ الشحن الأخرى، وفي بعض الأحيان كذلك هناك ضرورة ملحة للاعتماد على مراكز الشحن الدولي بسبب عدم توفر خطوط شحن مباشرة بين بلد المنشأ وبلد المقصد، وغالباً ما يكون النقل البحري الدولي المنتظم من مراكز الشحن الدولي أقل تكلفة من الموانئ الأخرى من جهة، ومن جهة أخرى تنقل الشحنات بطريقة أسرع بسبب الكفاءة اللوجستية لمعالجة مختلف التدفقات التجارية.

• نظرية الحواجز التجارية:

يعد إعادة التصدير من بين الاستراتيجيات التي تتبعها بعض الشركات للإفلات من الحواجز التجارية (الضرائب، التعريفات الجمركية ونظام الحصص)، والمفروضة على منتجات بلد ما خاصة في حالة نشوب الحروب التجارية بين بلد المنشأ وبلد المقصد، فبعض الشركات خاصة متعددة الجنسيات منها تعتمد على بلد وسيط قصد معالجة منتجاتها التي تم إنتاجها ببلد المنشأ معالجة بسيطة (مثلاً إعادة التعبئة والتغليف)، ثم تقوم بإعادة تصديرها لبلد المقصد لتفادي الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع المستوردة من بلد المقصد وكذلك لتجنب الاستيراد بكميات محدودة بسبب وجود نظام حصص على منتجات بعض الدول.

ثانياً: نظريات ديناميكية الموقع الجغرافي للتطورات الاقتصادية الإقليمية:¹

• نظرية القاعدة الاقتصادية (حجم التجارة والمركزية):

طور هذه النظرية روبرت موراي هيغ في عمله على الخطة الإقليمية لنيويورك في عام 1928، بناءً على هذه النظرية فإن القوة الاقتصادية للمدينة تعتمد بشكل كبير على صناعاتها الأساسية مقابل الصناعات غير الأساسية، والتي تقوم بتصدير منتجات صناعاتها الأساسية بشكل كبير للخارج لجلب الثروة، وبهذا تميل إلى التفاعل مع العديد من المدن الأخرى وتصبح هذه الأخيرة أكثر اعتماداً عليها لتوفير حاجيات أسواقها.

¹ Mina Akhavan, ibid

ووفقا لهذا النهج، مركزية المدن موازية لمستوى التصدير في تحديد موقعها على الشبكة الجغرافية، في حين تستند مركزية المدن على مدى قدرتها التصديرية للمنتجات الأساسية والتي تدعمها المنتجات غير أساسية.

• نظرية الموقع (النمو والتطور من خلال التوسط في التبادل):

تتم هذه النظرية بالموقع الجغرافي الأمثل للمدن، وفقا لها تقع المدن في نقاط معينة داخل أنظمة النقل (بشكل رئيسي في منتصف سلسلة التوريد)، وقد يكون لها إمكانيات اقتصادية ولوجستية كبيرة لتصبح بمثابة الجسور بين أطراف التبادل التجاري (تستطيع توسط وتنسيق مختلف تدفقات السلع)، مما ينتج عنه مزايا اقتصادية في وقت مبكر ونمو لاحق، وتستند المركزية هنا إلى عدد التدفقات التي تعبر عبر المدينة كنقطة اتصال بين المدن، والمركزية البينية تتناسب بشكل أفضل مع موقعها داخل الشبكة.

• نظرية المكان المركزي (الموقع وإمكانية الوصول):

هذه النظرية تؤكد أن المدن المركزية هي التي لديها أقصى وصول إلى المستهلكين، ومن المرجح أن يكون اقتصادها متنوع وهذا من خلال تقديم خدمات وسلع متنوعة للمناطق المحيطة بها أي أنها تعد القلب النابض للمنطقة، ومستوى مركزية هذه المدن يكون على قدر حجم التدفقات القادمة من مدن المنشأ إلى مدن المقصد للاستهلاك النهائي (الأماكن المركزية الرئيسية تجذب المستهلكين من غيرها).

2.3.2 خصائص، أهمية ومحفزات تجارة إعادة التصدير:

1.2.3.2 خصائص تجارة إعادة التصدير:

انطلاقا مما تناولناه أعلاه، يمكننا استنتاج مجموعة من الخصائص متعلقة بتجارة إعادة التصدير على النحو

التالي:

- ✓ الجمع بين عمليتين تجاريتين مستقلتين (الاستيراد والتصدير) ضمن عملية تجارية واحدة (إعادة التصدير)؛
- ✓ يشمل موضوع صفقات إعادة التصدير بضائع أجنبية المنشأ قد تخضع لمعالجة غير جوهرية؛
- ✓ تستورد البضائع للاستخدام الأجنبي وليس للاستخدام المحلي؛
- ✓ انتقال ملكية البضائع إلى الوسيط؛
- ✓ خلال القيام بعمليات إعادة التصدير عادة ما تعبر السلع محل التعاقد حدود أكثر من دولتين؛
- ✓ يمكن تقسيم الشحنات الكبيرة المستوردة والمعدة لإعادة التصدير إلى شحنات صغيرة، كما يمكن بعد تقسيمها إعادة تصديرها لعدة مستوردين أجنب.

2.2.3.2 أهمية تجارة إعادة التصدير:

من خلال ما تم الاطلاع عليه في موضوع إعادة التصدير يمكن تصنيف أهميته حسب الأطراف المشاركين في العملية التجارية كما يلي:

● أهمية تجارة إعادة التصدير بالنسبة لدول المنشأ:

- ✓ زيادة القدرة التصديرية بالوصول إلى أسواق جديدة يصعب الوصول إليها مباشرة؛
- ✓ تجنب الرسوم الجمركية المرتفعة المفروضة على سلعها في حالة التصدير المباشر؛
- ✓ تجنب نظام الحصص الذي قد يفرض على منتجاتها؛
- ✓ تجنب حظر سلعها لبعض الأسواق خاصة في حالة نشوب نزاعات سياسية وحروب تجارية؛
- ✓ التقليل من المخاطر والمسؤولية التي قد تنجم من التكفل بالقيام بعملية التصدير مباشرة مع المستورد النهائي؛
- ✓ تجنب الأخطار المالية الناجمة عن عدم دفع المستورد النهائي، أو بيروقراطية تعطيل عملية انتقال الأموال للبلدان ذات منظومة مالية غير متطورة.

● أهمية تجارة إعادة التصدير بالنسبة للدول الوسيطة:

- ✓ زيادة الأداء الإجمالي للصادرات؛
- ✓ بناء سمعة تسويقية جيدة للبلد الوسيط، ما يساهم في زيادة الطلب على منتجاته المحلية؛
- ✓ تصدير منتجات قد لا تصنع محليا ما يساهم في تنويع الصادرات؛
- ✓ التقليل من استنزاف الثروات الباطنية والمواد الأولية المحلية والمستخدم في التصنيع المحلي؛
- ✓ إعادة التصدير لا يتطلب قدرة مالية كبيرة تستثمر في إنشاء المشاريع والمصانع؛
- ✓ استراتيجية فعالة للدولة التي لا تملك قدرة إنتاجية كبيرة؛
- ✓ غالبا ما توزع الشركات متعددة الجنسيات مراحل الإنتاج عبر عدة بلدان لعدة اعتبارات أهمها نقص تكلفة الإنتاج وقرب شحن المنتجات النهائية من المستهلك النهائي، ما يعود بالفائدة خاصة على الدول الوسيطة؛
- ✓ جذب الاستثمارات الأجنبية الهادفة لتجميع المنتجات النهائية وإعادة تصديرها للخارج؛
- ✓ يمكن لإعادة التصدير أن يكون من بين الآليات الهادفة لتخفيض الاعتماد المفرط على الصادرات النفطية.

● أهمية تجارة إعادة التصدير بالنسبة لدول المقصد:

- ✓ تقليل تكلفة البحث عن منتجين في دول أخرى؛

✓ أغلب التجارة الدولية تتم بحرا ولا تملك جميع الدول منافذ بحرية إذ لا بد من الاستعانة بدول مجاورة تمتلك موانئ ومرافئ بحرية؛

✓ أصبح النقل البحري يعتمد على سفن عملاقة تفوق سعتها 20 000 حاوية نمطية، وقد لا تستطيع بعض الدول استضافتها فلا بد من الاستعانة بدول أخرى تملك بنية تحتية لوجستية متطورة؛
✓ ضمان توفير سلع بالجودة المطلوبة وبالكمية والوقت المناسبين بالاستعانة بوسطاء ذو خبرة.

3.2.3.2 محفزات تجارة إعادة التصدير:

• الموقع الجغرافي الاستراتيجي:

يعتمد النقل البحري العالمي للتجارة الدولية على النقل البحري بصفة مفرطة وذلك بأكثر من 80% من السلع المتداولة بين مختلف دول العالم، هذا ما يشكل دافعا قويا لممارسة نشاط إعادة التصدير خاصة بالنسبة للدول البحرية، فبعض البلدان لا تملك منافذ بحرية ما قد يدفع الدول البحرية المجاورة لها إلى ممارسة دور الوسيط بين الدول المصدرة والدول المستوردة، علاوة على ذلك قد تتمركز بعض الدول عند تقاطع الطرق البحرية مما يؤهلها لتصبح مركزا مهما لاستيراد وإعادة شحن السلع الوسيطة لأسواق المقصد.

إضافة لذلك في النقل البحري الحديث أصبح الاعتماد بشكل رئيسي على الحاويات في نقل البضائع غير سائبة، ما دفع الصناعة البحرية لتطوير سعة السفن حاملة الحاويات العابرة للمحيطات لتصبح سعتها أكثر من 20000 حاوية، وليس كل الموانئ قادرة على استضافة هذا النوع من السفن العملاقة وهذا ما يشكل فرصة لمراكز إعادة التصدير ذات الموقع الاستراتيجي اتجاه الطرق البحرية الدولية الرئيسية من زيادة نشاطها التجاري عن طريق تجزئة حمولة هذه السفن وإعادة شحنها للدول المقصد.

وبالرجوع لإحصائيات إعادة التصدير المنشورة على قاعدة البيانات UN COMTRADE نجد أن الدول الجزرية ذات المواقع الاستراتيجية زادت من استثماراتها في نشاط إعادة التصدير خلال السنوات الأخيرة مثل: نيوزيلندا، قبرص، فيجي، سيريلانكا، سيشل وغيرها، ولم يقتصر الاهتمام بإعادة التصدير على الدول الجزرية بل حتى الدول المتقدمة اقتصاديا مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، هولندا، إيطاليا، إسبانيا، هونغ كونغ، الدول الخليجية وفي مقدمتهم الإمارات العربية المتحدة، وهذا للاستفادة من موقعها الاستراتيجي من الخريطة التجارية العالمية.

• القيود التجارية:

يشهد العالم اليوم عدة صراعات نتيجة الاختلافات السياسية ووجهات النظر بين مختلف دول العالم، وقد تنتقل هذه الصراعات إلى حروب تجارية كما حدث ويحدث خلال السنوات الأخيرة بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين، أو قطع العلاقات الدبلوماسية بين البلدان كالتغطية الدبلوماسية بين قطر ودول الخليج وبين الجزائر والمغرب، كما أن هذه الخلافات قد تزيد حدتها لتتطور إلى حروب عسكرية كالحرب الحالية بين روسيا وأكرانيا التي نتج عنها عقوبات اقتصادية من الدول الغربية على روسيا.

يتولد عن هذه التوترات والصراعات السياسية والعسكرية ظهور قيود تجارية من زيادة في الضرائب الجمركية والتقليص من حصص الصادرات والواردات وفي بعض الأحيان منع تدفق السلع بين الدول طرفي الصراع، لكن المصالح الاقتصادية والتجارية لهذه الدول يجب ألا تتوقف ومنه قد ترغب دول وسيطة التدخل كطرف تجاري ثالث قصد المساهمة في استمرارية التدفقات التجارية بين الدول المتنازعة، هذا من شأنه المساهمة في زيادة نمو أنشطة إعادة التصدير كما أن إعادة التصدير يعد استراتيجية فعالة للالتفاف حول القيود التجارية المفروضة.

تناول الباحث الروسي Alexander Sergeevich Firanchuk¹ هذه الفكرة من خلال دراسته التي تناولت عمليات الالتفاف لإدخال السلع الأوروبية (منتجات غذائية) إلى روسيا عن طريق إعادة التصدير، بسبب الحظر المفروض على روسيا من طرف الدول الأوروبية وحليفاتها الولايات المتحدة الأمريكية إضافة إلى النرويج وأستراليا سنة 2014، حيث شهدت بلدان الطرف الثالث لإعادة التصدير نموا في حجم وارداتها من الاتحاد الأوروبي تزامنا مع نمو صادراتها إلى روسيا، كما كانت الجزائر من بين الدول التي قامت باستيراد المنتجات الغذائية من أوروبا وإعادة تصديرها لروسيا خلال الفترة التي شهدت تسليط عقوبات اقتصادية على روسيا.

ومن ناحية أخرى وجود اتفاقيات تجارية من شأنه تسهيل التدفقات التجارية الوسيطة، إذ أن وجود اتفاقية تجارية بين دولة الوسيط التجاري في عملية إعادة التصدير مع دول باقي أطراف العملية التجارية من شأنه أكساب الوسيط ميزة تنافسية في الحصول على سلع ذات ضرائب جمركية منخفضة أو منعدمة، وهذا ما أشار إليه

¹ Alexander Sergeevich Firanchuk, The Russian Food Embargo, its Impact on Food Imports, and the Role of Third Countries in Violating the Embargo (Re-Export), Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Working Papers 041802, 2018.

Thomas E. H. Notten¹ خلال انضمام ليتوانيا سنة 2004 إلى الاتحاد الأوروبي ما ساهم في إزالة الحواجز الجمركية وعزز من أنشطة إعادة التصدير.

● الكفاءة اللوجستية:

تشكل الكفاءة اللوجستية قوة دافعة للاستثمار في تجارة إعادة التصدير، خاصة في حالة وجود ميناء فعال مرتبط بالخطوط الرئيسية لنقل التجارة الدولية، يضمن تقديم خدمات لوجستية حديثة تعتمد على أنظمة الأتمتة لربح الوقت وتخفيض التكاليف اللوجستية خلال القيام بعمليات التفريغ، المناولة وإعادة الشحن لكي تتم عملية التسليم في الوقت والمكان المناسبين.

في السنوات الأخيرة أمام تنامي مختلف التدفقات التجارية الدولية وانخفاض القيود التعريفية نتيجة دخول عدة دول في اتفاقيات تجارية وتحالفت إقليمية وعالمية، زاد الاهتمام بالدور اللوجستي لدعم الأنشطة التجارية وزيادة نمو التجارة الخارجية، وهذا ما عرج عليه الباحث² من خلال دراسة سابقة تمحورت حول أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير، حيث بين التحليل التجريبي أن مؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي في مجملها كانت لها علاقة طردية مع نمو تجارة إعادة التصدير.

● المعلومات غير المتماثلة:

قد تواجه المستثمرين في عمليات الاستيراد والتصدير خاصة أصحاب المشاريع الناشئة مشاكل متعلقة بنقص المعلومات أو انعدامها حول الأسواق الدولية، وتوفير المعلومات للمصدر في حالة رغبته لتصدير سلعه أو توسيع تصديره إلى أسواق جديدة قد يكون مكلفا في بعض الأحيان ما قد يؤثر على تنافسيته الدولية، ومن جانب آخر قد يواجه المستورد صعوبة في العثور على مصدريين أجانب يتعامل معهم أو قد يجدهم لكن لا يملك معلومات كافية حول بضائعهم وجودتها والتي يكون فحصها مكلف في بعض المرات.

يمكن الاستعانة بشركات إعادة التصدير ذات خبرة والتي تملك معلومات كافية حول أسواق التصدير والاستيراد المستهدفة كطرف ثالث لسد الفجوة المعلوماتية، ولإعادة التصدير فوائد من شأنها توفير بضائع وفق رغبات المستوردين في الوقت والمكان المناسبين إضافة إلى تذليل عناء البحث وفحص هذه البضائع من جهة، ومن جهة أخرى توفر

¹ Thomas E. H. Notten, THE ECONOMIC IMPORTANCE AND DETERMINANTS OF LITHUANIAN RE-EXPORTS, Pinigų studijos, N° 2, 2015.

² خلاط كيجل محمد أمين، تيماي عبد المجيد، أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة (2010-2018)، مجلة الابتكار والتسويق، المجلد 09، العدد 01، 2022.

للمصدر حلا لتخفيض تكاليف البحث عن أسواق دولية جديدة أو توسيع نشاطه التصديري، علاوة على ذلك يمكن لهذه الفوائد أن تغطي المصاريف الإضافية للنقل والخدمات اللوجستية خاصة في حالة الاعتماد على إعادة التصدير غير المباشر أي نقل البضاعة مباشرة مع انتقال الملكية بين الأطراف الثلاثة للعملية التجارية دون المرور بدولة الطرف الثالث.

تناول الاقتصاديان الأمريكيان GORDON H. HANSON¹ و ROBERT C. FEENSTRA

مشكلة المعلومات غير المتماثلة والدور الذي تلعبه هونغ كونغ في إعادة تصدير السلع الصينية إلى بقية دول العالم، حيث استنتج الباحثان أن تكاليف المعلومات والفحص تلعب دورا رئيسيا في نمو تجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ، إذ يقدم تجار هونغ كونغ مجموعة من الخدمات ذات اتجاهين لمطابقة أذواق المشترين الأجانب مع جودة المصنعين الصينيين مقابل عمولة، وهذا من شأنه تقليل تكاليف بحث الصينيين عن أسواق جديدة وخفض تكلفة الحصول على سلعة ذات جودة عالية من طرف المستوردين النهائيين لأن نقص المعلومة وتكاليف فحص السلع قد يكون مكلفا لهم.

● الكفاءة المالية:

بعض الدول المصدرة لا تحوز على بيئة مالية ملائمة للمعاملات التجارية مع دول أجنبية أخرى ما قد يدفعها للاستعانة بدول طرف ثالث قصد القيام بعملياتها التصديرية، وفي نفس السياق بالنسبة للدول المستوردة والتي لا تتمتع ببيئة مالية متطورة، وهذا ما أثبتته دراسة Jackie M.L. Chan² حيث تناولت 9000 شركة خاصة موزعة على 115 دولة مختلفة، والتي بينت نتائجها أن الدول الأقل تقدما من الناحية المالية أكثر عرضة للاستعانة بوسطاء تجاريين للقيام بعمليات تصدير منتجاتها المحلية من جهة، ومن جهة أخرى البلدان التي ترغب في تعزيز نشاط تصديرها لكنها تعاني نقص نضج أسواقها المالية يمكنها الاستعانة ببلدان أخرى تقوم باستيراد وإعادة تصدير منتجات الدول التي لديها مشاكل من الجانب المالي.

● المناطق الحرة:

تمثل المناطق الحرة بيئة خصبة لإقامة مشاريع في مجال إعادة التصدير خاصة المتعلقة باستيراد السلع من الخارج ومعالجتها معالجة بسيطة وبعد ذلك إعادة تصديرها للخارج مرة أخرى، وهذا راجع للمزايا التي توفرها تلك المناطق

¹ ROBERT C. FEENSTRA, GORDON H. HANSON, ibid

² Jackie M.L. Chan, Financial frictions and trade intermediation: Theory and evidence, European Economic Review, 119, 2019, pp 567-593.

والمعلقة بالإعفاءات الجمركية والبنى التحتية اللوجستية مثل ربط مشاريع إعادة التصدير بالطرق البرية الدولية، الموانئ البحرية والمطارات الدولية قصد تسهيل تدفق هذا النوع من التجارة الدولية من وإلى الخارج.

ويعد النموذج الاقتصادي للمناطق الحرة الإماراتية من بين أهم النماذج الاقتصادية نجاحا في مجال تجارة إعادة التصدير، حيث وفرت الإمارات مناخ استثماري جاذب للاستثمارات المحلية والأجنبية خاصة في مجال إعادة التصدير والذي يعد قطاع جد مهم لتنويع الصادرات الإماراتية وتقليل الاعتماد بشكل مفرط على العائدات النفطية، وخلال السنوات الأخيرة جاءت مساهمة المناطق الحرة الإماراتية بنسبة 66% من إجمالي إعادة التصدير، وبدورها تساهم تجارة إعادة التصدير بأكثر من 50% في إجمالي الصادرات الإماراتية وهي أكبر صنف من الصادرات إضافة للصادرات محلية الصنع والصادرات النفطية.¹

3.3.2 الفرق بين تجارة إعادة التصدير والتدفقات التجارية الأخرى:

نتج عن التحرير المتزايد للتجارة الدولية بروز عدة تدفقات تجارية قد تبدو لنا متشابهة ظاهريا لكن هناك فروقات جوهرية بينها، لذلك ومن خلال هذا العنصر سنحاول توضيح الفرق بين كل من إعادة التصدير والتصدير المحلي، وكذلك الفرق بين إعادة التصدير وتجارة الترانزيت (العبور).

1.3.3.2 الفرق بين تجارة إعادة التصدير والتصدير المحلي:

عند فحص الإحصائيات الرسمية لبعض الدول والتي تعتمد على التجارة الوسيطة ضمن نشاطاتها التجارية، نجد أن الصادرات معبر عنها بإجمالي الصادرات فقط دون التمييز بين السلع ذات الإنتاج المحلي أو السلع المعادة التصدير ذات الإنتاج الأجنبي، جزء من هذه الدول تعتمد ذلك قصد إخفاء بيانات أصناف تجارتها الخارجية وجزء آخر يقع في هذه الوضعية نتيجة الإبلاغ الخاطئ عن السلع، وفي هذا السياق يعبر عن عملية توحيد الصادرات المحلية وإعادة التصدير بمصطلح تأثير روتردام "Rotterdam Effect".

¹ خلاط كيحل محمد لمين، تيمواي عبد المجيد، دور تجارة إعادة التصدير للمناطق الحرة في نمو وتنويع الصادرات غير النفطية- المناطق الحرة الإماراتية نموذجا، الملتقى الوطني الافتراضي حول: آليات النهوض بالمناطق الصناعية والمناطق الحرة في الجزائر لترقية الصادرات في ظل التوجه إلى منطقة التبادل الحر القارية الإفريقية ZELCAF، جامعة أحمد درابعية-أدرار، 2022/12/13.

الشكل (2-03): التصدير المحلي وتجارة إعادة التصدير

التصدير المحلي

ألمانيا

تصدير مباشر

الصين

إعادة التصدير

ألمانيا

إعادة تصدير

هولندا

استيراد

الصين

المصدر: من إعداد الباحث

1.1.3.3.2 مفهوم تأثير روتردام "Rotterdam Effect":

مصطلح تأثير روتردام هو "النظرية القائلة بأن تجارة السلع في هولندا يتم تضخيمها بشكل مصطنع من خلال تلك السلع المرسله من روتردام أو التي تصل إليها على الرغم من أن الوجهة النهائية أو بلد المنشأ يقع في مكان آخر، ويستخدم هذا المصطلح لوصف التشوهات المحتملة في إحصائيات التجارة الخارجية الرسمية لبلد ما والتي تحدث نتيجة الإبلاغ الخاطيء عن السلع التي تنتقل من وإلى موانئ الشحن دون التفريق بين الاستيراد لغرض الاستهلاك المحلي أو من أجل إعادة التصدير"¹

¹ Dominic Webb, Matthew Keep, In brief: UK-EU economic relations, House of Commons Library, London, 2016, pp 07.

2.1.3.3.2 أوجه التشابه والاختلاف بين التصدير المحلي وتجارة إعادة التصدير:

من خلال ما تم تناوله، يمكننا استنباط أوجه التشابه والاختلاف بين التصدير المحلي وإعادة التصدير وفق ما يلي:

• أوجه التشابه بين التصدير المحلي وتجارة إعادة التصدير:

- ✓ يصنف التصدير المحلي وإعادة التصدير ضمن أنماط التجارة الدولية للهيئات الرسمية والإحصائيات الرسمية للدول؛
- ✓ تنتقل الملكية للوسيط في تجارة إعادة التصدير كما أن مصدر المنتجات المحلية يعتبر مالك السلع المراد تصديرها؛
- ✓ يجب على المتعاملين في مجال تجارة إعادة التصدير والتصدير المحلي أن يكونوا مقيمين داخل إقليم الدولة خلال فترة زمنية محددة.

• أوجه الاختلاف بين التصدير المحلي وتجارة إعادة التصدير:

- ✓ الفرق الجوهرية بين إعادة التصدير والتصدير المحلي يكمن في أن إعادة التصدير يمثل التجارة، المعالجة غير الجوهرية والتوزيع بينما التصدير المحلي يمثل عملية الإنتاج؛
- ✓ يعد التصدير المحلي جزء من الصادرات بينما يعد إعادة التصدير جزء من الواردات والصادرات؛
- ✓ تعتبر سلع التصدير المحلي محلية المنشأ، بينما تعتبر سلع إعادة التصدير أجنبية المنشأ؛
- ✓ سلع التصدير المحلي يمكن لها عبور حدود دولتين فقط، بينما سلع إعادة التصدير تعبر حدود عدة دول؛
- ✓ التعاقد في التصدير المحلي يكون في شكل عقد واحد، بينما التعاقد في إعادة التصدير يكون في شكل عقدين أو أكثر.

3.1.3.3.2 طرق التمييز بين التصدير المحلي وتجارة إعادة التصدير:¹

من الناحية العملية لا يوجد خط فاصل واضح بين إعادة التصدير والصادرات المحلية، لذلك اقترح خلال الاجتماع السابع لخبراء منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية المنعقد بباريس في 05 سبتمبر 2006 بعض الطرق لتحديد ما إذا كانت التدفقات التجارية نحو الخارج معادة تصدير أو تصديرها محلي، وهذا كالتالي:

¹ Jasper Roos, OECD, 7TH OECD INTERNATIONAL TRADE STATISTICS EXPERT MEETING ITS and OECD-EUROSTAT MEETING OF EXPERTS IN TRADE-IN-SERVICES STATISTICS (TIS), Paris, 2006

● شهادة المنشأ:

عندما يتم الاتفاق على إبرام صفقة تجارية بين طرفين أجنبيين، من بين الوثائق المطلوبة لإتمام هذه الصفقة التجارية هي شهادة المنشأ تصدر عادة من طرف غرف التجارة لمعرفة مكان صنع أو إنتاج البضائع، تطلب شهادة المنشأ لمعرفة الضرائب والرسوم الجمركية المطبقة على سلع البلد المنتج وللاستفادة من الإعفاء في حالة وجود اتفاقيات تجارية بين البلد المصدر والمستورد، كما تمكن شهادة المنشأ من منع دخول سلع البلدان المقاطعة اقتصاديا.

بما أن عملية إعادة التصدير تقتصر على إبقاء السلع على حالها أو معالجتها معالجة بسيطة، ومنه يمكن الاستعانة بشهادة المنشأ لمعرفة نوع التدفق التجاري إن كان تصدير منتجات محلية أو إعادة تصدير منتجات ذات إنتاج أجنبي.

● القيمة المضافة:

إضافة إلى الطريقة الأولى، يمكن تحديد ما إذا كانت البضاعة قد تم معالجتها بما يكفي لتصبح منتج محلي عن طريق القيمة المضافة، فإذا كانت قيمة المواد المستوردة والمستعملة في إنتاج منتج ما أقل من نسبة مئوية معينة من قيمة تصديره فيعتبر بضاعة محلية الصنع وتصنف ضمن التصدير المحلي، أما إذا كانت قيمة المواد المستوردة والمستعملة في عملية الإنتاج أكبر من نسبة مئوية معينة من قيمة التصدير فإن هذه البضاعة تعبر معادة التصدير.

● تغيير تصنيف البضائع:

إحدى الطرق الأكثر فعالية في التمييز بين الصادرات محلية الصنع والمعادة التصدير ما إذا كانت قد تم تحويلها بشكل كبير هو النظر إلى رمز المنتج الخاص بها، إذ يمكن أن يكون هذا التمييز وفق رمز المنتج وفق النظام المنسق (HS) أو وفقا لتصنيف المنتجات حسب النشاط (CPA)، فعند القيام بعملية إنتاج ما بما في ذلك استخدام المواد المستوردة يتم تحويل المواد التي تم استيرادها سابقا إلى منتجات ومنه يجب تصنيفها تحت رمز منتج آخر، وبالتالي في حالة تصدير هذا المنتج يعتبر تصديرا محليا، أما إذا تمت عملية معالجة المنتجات أو المواد المستوردة دون تغيير في تصنيفها تعتبر معادة التصدير.

2.3.3.2 الفرق بين تجارة إعادة التصدير والتجارة الترانزيت:

تعتبر تجارة الترانزيت أو التجارة العابرة أكثر نشاط تجاري مشابه إلى حد ما لتجارة إعادة التصدير، ويكمن هذا التشابه في الانتقال الفعلي للبضائع عبر حدود الدول الوسيطة، لكن ملكية السلع العابرة لا تنتقل إلى ملكية

الوسيط بينما تنقل السلع المعاد تصديرها إلى ملكية الوسيط، وهذا ما يعتبر الاختلاف الجوهرى بين تجارة الترانزيت وإعادة التصدير.

1.2.3.3.2 أوجه التشابه بين تجارة إعادة التصدير وتجارة الترانزيت:

بعد الاطلاع على مفاهيم تجارة الترانزيت وإعادة التصدير يمكن استنتاج أوجه التشابه بينهما والتي تبرز من خلال النقاط التالية:

- من ناحية المنشأ: السلع محل إعادة التصدير والترانزيت أجنبية المنشأ منتجة في اقتصاديات أجنبية؛
- من ناحية العبور: تعبر البضائع ترانزيت والمعادة التصدير حدود ثلاثة دول على الأقل؛
- من ناحية الاستعمال: لا تستعمل في الاستهلاك المحلى السلع الموضوعه في نظام العبور والتي استوردت لغرض إعادة تصديرها؛
- من ناحية التصنيع: من بين نقاط التشابه بين إعادة التصدير وتجارة العبور هو عدم خضوع البضائع الوسيطة لعملية معالجة قد تغير من جوهر المنتج.

2.2.3.3.2 أوجه الاختلاف بين تجارة إعادة التصدير وتجارة الترانزيت:

هناك عدة نقاط يختلف فيها إعادة التصدير عن التجارة العابرة وهذا ما يبينه الجدول التالي:

الجدول (2-05): أوجه الاختلاف بين تجارة إعادة التصدير والتجارة العابرة

الترانزيت	تجارة إعادة التصدير	المعايير
تستبعد تجارة الترانزيت من أنماط التجارة الدولية المصنفة من طرف الهيئات الرسمية	تصنف تجارة إعادة التصدير ضمن أنماط التجارة الدولية من طرف الهيئات الرسمية	من ناحية تصنيف أنماط التجارة الدولية
لا يدرج ضمن إحصائيات التجارة الخارجية الرسمية للدول	يدرج ضمن إحصائيات التجارة الخارجية الرسمية للدول	من ناحية الإحصائيات
لا تدرج عمليات إعادة التصدير ضمن الميزان التجاري	تدرج عمليات إعادة التصدير ضمن الميزان التجاري	من ناحية ميزان المدفوعات
مالك البضاعة غير مقيم داخل الدولة	مالك البضاعة مقيم داخل الدولة	من ناحية مالك البضاعة مقيم/غير مقيم

تعفى تجارة الترانزيت من التخليص الجمركي	تخضع البضاعة معادة التصدير للتخليص الجمركي (في بعض الأحيان يرد مبلغ التخليص الجمركي عند إعادة تصدير البضاعة المستوردة سابقا)	من ناحية التخليص الجمركي
---	--	--------------------------

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على M.C. Mellens, H.G.A. Noordman, J.P. Verbruggen, Re-exports: international comparison and implications for performance indicators, CPB Document, N° 149, 2007, p 16

3.3.3.2 كفاءة إدراج تجارة إعادة التصدير ضمن ميزان المدفوعات:¹

استبعدت لجنة إحصاءات ميزان المدفوعات بصندوق النقد الدولي في اجتماعها السابع عشر إدراج الإحصائيات الدولية لإعادة التصدير تحت البضائع والسلع العابرة، إذ أن السلع العابرة لا تنطوي على انتقال الملكية بينما السلع الوسيطة تنطوي على انتقال السلع بين جميع أطراف التبادل التجاري، وأوصت اللجنة بإدراج عمليات إعادة التصدير ضمن أرقام إجمالي الصادرات، ومن المستحسن أيضا عرض أرقام إعادة التصدير بشكل منفصل عن أرقام الصادرات لأغراض تحليلية، بحيث تكون هناك حاجة إلى معلومات تكميلية للتمييز بين مختلف أنواع الصادرات من حيث المنشأ والمعالجة، كما أكدت نفس اللجنة إلى استثناء البضائع المؤقتة (العابرة) من إحصائيات التجارة الدولية بسبب توقع سحبها وإعادة تصديرها للخارج في غضون فترة زمنية قصيرة، بينما يمكن تسجيل البضائع التي خضعت لمعالجة بسيطة مثل التعبئة والتغليف كنشاط خدمة (تسجل ضمن الخدمات).

وفي الأخير اقترحت اللجنة ثلاثة بدائل ممكنة:

- ✓ مواصلة استبعاد تجارة الترانزيت وإدراج أرقام بضائع إعادة التصدير؛
- ✓ الاستمرار في إظهار تجارة إعادة التصدير على أنها فئة من الصادرات؛
- ✓ استبعاد إعادة التصدير من الصادرات وإدراج أرقام السلع المعادة التصدير في قسم آخر.

¹ IMF, Re-Exports and Goods in Transit, Committee on Balance of Payments Statistics, BOPCOM-04/28, Seventeenth Meeting, Pretoria, October 26–29, 2004.

4.3.2 أنواع تجارة إعادة التصدير والآثار السلبية المترتبة عنها:

1.4.3.2 أنواع تجارة إعادة التصدير:

أشار الباحثون الروس¹ V.N. Kirillov, Ya.A. Savinov, A.E. Gudzenko إلى أن عمليات

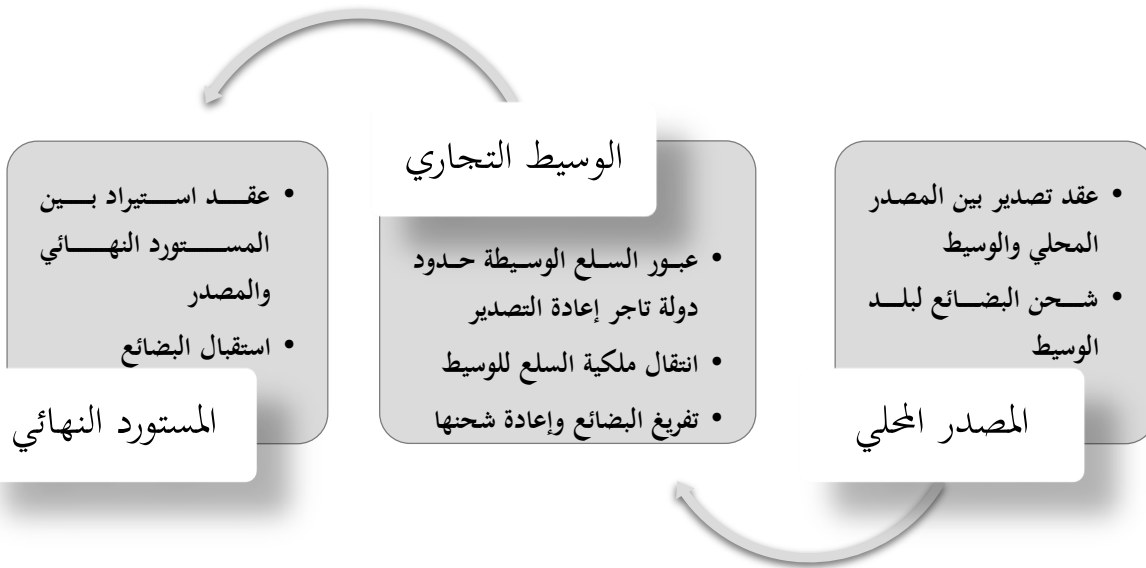
إعادة التصدير يمكن أن تنجز ضمن صنفين:

1.1.4.3.2 إعادة التصدير المباشر وغير المباشر:

• إعادة التصدير المباشر:

يقوم الوسيط بعملياته التجارية المتعلقة بإعادة التصدير عن طريق استيراد السلع الوسيطة من المصدر وإعادة تصديرها للمستورد النهائي، وتمر السلع عبر حدود الدول المقيم فيها أطراف العملية التجارية الثلاثية مع انتقال الملكية بينهم، أي أن الوسيط يقوم باستيراد البضائع لصالحه وإعادة تصديرها مباشرة إلى المستورد النهائي.

الشكل (2-04): إعادة التصدير المباشر



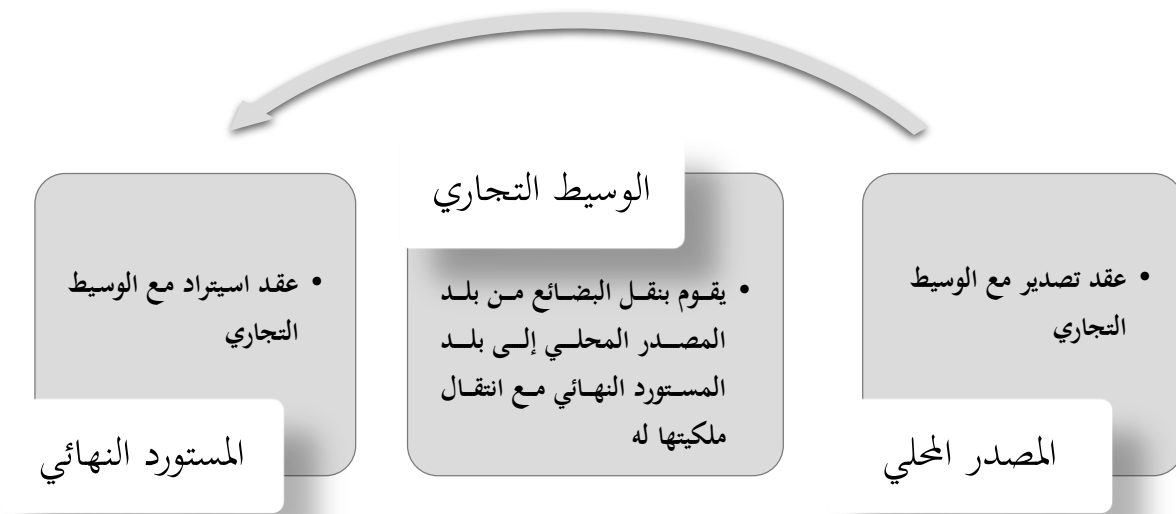
المصدر: من إعداد الباحث

¹ V.N. Kirillov, Ya.A. Savinov, A.E. Gudzenko, Ibid, pp 191.

• إعادة التصدير غير المباشر:

ويقصد به قيام الوسيط بعملية إعادة التصدير عن طريق نقل السلع الوسيطة من بلد المصدر المحلي إلى بلد المستورد النهائي مع انتقال الملكية له دون عبور السلع حدود البلد الذي يقيم فيه الوسيط، من خلال ذلك تتم عملية الشحن من بلد المصدر المحلي مما قد يخفف من أعباء تكاليف الشحن خاصة وأن السلع الوسيطة في حالة إعادة التصدير المباشر تشحن مرتين على الأقل عكس إعادة التصدير غير المباشر.

الشكل (2-05): إعادة التصدير غير المباشر



المصدر: من إعداد الباحث

كما يمكننا تصنيف تدفقات إعادة التصدير ضمن أصناف أخرى على النحو التالي:

2.1.4.3.2 من ناحية المعالجة:

• إعادة التصدير بدون معالجة:

هو استيراد السلع من طرف الوسيط التجاري وإعادة تصديرها على حالها دون إخضاعها لأي معالجة، ويمكن تقسيم هذه السلع من طرف الوسيط سواء في حالة عدم قدرة المستورد النهائي على استقبال سفن الشحن ذات السعة الكبيرة، أو في حالة استيراد السلع قصد إعادة تصديرها إلى عدة مستوردين نهائيين.

● إعادة التصدير بعد المعالجة:

يمكن للبلدان الوسيطة استيراد بعض السلع وإعادة تصديرها بعد إخضاعها لمعالجة بسيطة مثل: استيراد ألمانيا للبن من دولة أوغندا وإعادة تصديره للدول الأوروبية بعد القيام بعملية تحميله وتعبئته، علاوة على ذلك تعتمد الشركات المتعددة الجنسيات على الدول ذات الموقع الجغرافي الاستراتيجي والمناخ الاستثماري الجذاب قصد استيراد بعض أجزاء السلع وتجميعها قصد إعادة تصديرها في شكل سلع نهائية مثل: استيراد معالجات CPU قصد تركيبها في أجهزة الحاسوب المحمولة وإعادة تصديرها.

3.1.4.3.2 من ناحية مشاركة الوسيط:

● مشاركة وسيط واحد في عملية إعادة التصدير:

عادة ما تتم عمليات إعادة التصدير بمشاركة وسيط تجاري واحد وبذلك تعبر السلع الوسيطة حدود ثلاثة دول، حيث يقوم الوسيط التجاري بتعاقد مع مصدر من دولة أخرى قصد استيراد بضاعة وتخزينها بمخازنه، ثم يقوم بإعادة تصديرها إلى مستورد أجنبي آخر.

● مشاركة عدة وسطاء في عملية إعادة التصدير:

في بعض الأحيان تعبر السلع الوسيطة حدود عدة دول لأسباب جغرافية ولوجستية، كعدم وجود خط نقل مباشر بين المصدر والمستورد النهائي أو التباعد الجغرافي بين بلد المصدر وبلد المقصد، وهناك أسباب أخرى اقتصادية متعلقة باليد العاملة ودرجة توفر أجزاء المنتج النهائي ومحاولة التقرب من المستهلك النهائي، حيث تلجأ الشركات المتعددة الجنسيات إلى تصنيع المنتجات غالية الثمن عن طريق تجميع عدة أجزاء مروراً بعدة دول، فمثلاً تستورد شركة إمارتية هواتف ذكية من الهند وتقوم بتركيب بطاريات عليها، وبعد ذلك تعيد تصديرها لشركة مصرية التي بدورها تقوم بتغليف شاشات الهواتف الذكية ووضعها في علب ثم إعادة تصديرها لمستثمر سوداني.

وبعض السلع الاستراتيجية قد تعبر كذلك حدود عدة دول نظراً لدرجة الطلب عليها، فمثلاً الجزائر تصدر الغاز الطبيعي لإيطاليا والتي بدورها يمكنها إعادة تصديره لألمانيا، وهذه الأخيرة يمكنها إعادة تصدير الغاز الجزائري إلى بلجيكا.

4.1.4.3.2 من الناحية القانونية:

● إعادة التصدير غير قانوني:

يبرز إعادة التصدير الرمادي في حالة وجود قيود تجارية بين دولتين (بلد المنشأ وبلد المقصد) خاصة في حالة وجود عقوبات اقتصادية دولية أو نشوب حروب تجارية، يقوم الوسيط التجاري باستيراد منتجات من بلد المنشأ ثم يعالجها معالجة بسيطة (مثلا التعبئة والتغليف)، وبعد ذلك يقوم بإعادة تصديرها للبلد المقصد دون التصريح بمصدرها الحقيقي وهذا تفاديا للقيود التجارية مثل: الحظر ونظام الحصص، وبعض الباحثين أشار إلى استخدام إعادة التصدير كاستراتيجية للتهرب من دفع ضرائب جمركية مرتفعة مثل ما جاء في دراسة Peter Raymond Fisman، Peter Moustakerski و Shang-Jin Wei تحت عنوان Outsourcing Tariff Evasion: A New Explanation for Entrepôt Trade¹.

● إعادة التصدير قانوني:

في حالة إعادة التصدير القانوني يقوم الوسيط التجاري باستيراد سلع ما وبعد ذلك يقوم بإعادة تديرها للخارج إما على نفس حالة استيرادها أو بعد إخضاعها لمعالجة بسيطة، ويقوم الوسيط التجاري بتقديم جميع الوثائق التي تدل على منشأ هذه السلع دون تظليل أو تدليس.

2.4.3.2 الآثار السلبية لتجارة إعادة التصدير:

مثل باقي الظواهر الاقتصادية، يمكن أن تكون لإعادة التصدير آثار سلبية مترتبة عن سوء تصنيفه ضمن إحصائيات التجارة الخارجية أو خلطه مع أرقام الصادرات المحلية، ويمكن للوسطاء التجاريين استخدام إعادة التصدير للتهرب الضريبي وللإفلات من القيود التجارية، والاعتماد على إعادة التصدير بشكل مفرط يزيد ارتباط اقتصاد الدول بالخارج ما قد يؤثر سلبا عليها في حالة حدوث صدمات اقتصادية عالمية، ويمكن الإشارة إلى سلبيات إعادة التصدير ضمن النقاط التالية:

1.2.4.3.2 ازدواجية إحصائيات التجارة الدولية:

نظرا لسوء تعريف إعادة التصدير من قبل بعض الدول وتصنيفه ضمن الصادرات دون التمييز بينه وبين الصادرات المحلية، وفي بعض الأحيان تعتمد بعض الدول الأخرى لإخفاء الإحصائيات الحقيقية لإعادة التصدير ودمجها ضمن إجمالي الصادرات ممكن لأسباب تبقى تحليلية، وهذا من شأنه التأثير سلبا على إحصائيات التجارة

¹ Raymond Fisman, Peter Moustakerski, Shang-Jin Wei, Outsourcing Tariff Evasion: A New Explanation for Entrepôt Trade, The Review of Economics and Statistics, Vol 90, N° 3, 2008, pp 587-592.

الدولية عن طريق تضخيم أرقام الصادرات، حيث تقوم دولة ما باستيراد سلع من دولة المنشأ وبعد ذلك تقوم بإعادة تصديرها إلى دولة المقصد على حالتها الأولى أو بعد معالجتها معالجة بسيطة، واستناداً لذلك تقوم دولة المنشأ بإدراج السلع المصدرة ضمن إحصائيات الصادرات وتقوم الدولة الوسيطة بإدراج كذلك نفس السلع ضمن صادراتها بإضافة هامش الربح، ونتيجة لذلك نفس السلع تدرج مرتين في أرقام التجارة الخارجية للدولتين ما يؤدي لتضخيم إحصائيات التجارة الدولية وتقدم أرقام خاطئة للتحليل.

2.2.4.3.2 زيادة قابلية التأثر بالصدمات الخارجية:

في حالة الاعتماد بشكل مفرط على تجارة إعادة التصدير للمساهمة في نمو الصادرات وزيادة عائداتها من شأنه ربط اقتصاد الدول الوسيطة بشكل كبير ومن جهتين باقتصاد دول المنشأ ودول المقصد، وهذا ما قد يؤثر على مداخيل الدول الوسيطة من تجارة إعادة التصدير في حالة حدوث صدمات اقتصادية بالأطراف الأخرى للتبادل التجاري، أو في حالة حدوث أزمات اقتصادية عالمية مثل ما حدث أخيراً من انكماش خلال أزمة جائحة كورونا، فالارتباط بشكل كبير بالأسواق الخارجية قصد استيراد البضائع من بلد المنشأ وإعادة تصديرها لبلد المقصد والاعتماد بشكل مفرط على عائدات السلع الوسيطة، قد يؤثر سلباً على اقتصاد الدول الوسيطة في التبادلات التجارية في حالة حدوث أزمات اقتصادية بالدول الأخرى.

3.2.4.3.2 التهرب الضريبي الجمركي:

في بعض الأحيان تقوم الشركات المتعددة الجنسيات بنوع من الاحتيال للتهرب من دفع رسوم جمركية باستخدام إعادة التصدير (يطلق عليه مصطلح إعادة التصدير الرمادي)، فتقوم مثلاً باستيراد سلع من البلد أ نحو البلد ب وبعد ذلك تقوم بإعادة تصديرها للبلد ج علماً أن البلد ج هو السوق المستهدف، والغرض من القيام بإعادة التصدير هو التهرب من دفع الضرائب الجمركية التي فرضها البلد ج على الواردات القادمة من البلد أ، بينما الضرائب الجمركية المفروضة من البلد ج على الواردات القادمة من البلد ب منخفضة مقارنة بالبلد أ، وهذا التهرب الضريبي الجمركي من شأنه التأثير سلباً على عائدات الجباية الجمركية لبلد السوق النهائي للاستهلاك وكما يحول دون ممارسة هذا البلد لسياسته التجارية الرامية لحماية اقتصاده.

4.2.4.3.2 الالتفاف حول العقوبات الاقتصادية والقيود التجارية:

خلال نشوب نزاعات سياسية بين بلدين أو أكثر قد تنجر عن ذلك اتخاذ عقوبات اقتصادية أو فرض قيود تجارية بين طرفي أو أطراف النزاع، وهذا ما قد يؤثر على التدفقات التجارية بين البلدان أطراف النزاع إما بحضرها أو

تقليصها عن طريق نظام الحصص، وهناك دول الطرف الثالث والتي ترغب في الاستفادة من هذه الحروب التجارية والعقوبات الاقتصادية عن طريق استيراد من أحد طرفي النزاع وإعادة التصدير إلى طرف النزاع الآخر، أي تصبح دول الطرف الثالث مستوردة من إحدى بلدان النزاع السياسي وفي نفس الوقت مصدرة لبلد آخر طرف في نفس النزاع السياسي، في هذه الحالة يؤثر إعادة التصدير سلبا على السياسات البلدان محل النزاع خاصة التجارية منها ويمنعها من تطبيقها وفق الشكل المسطر له من جهة، ومن جهة أخرى تستطيع البلدان الالتفاف حول العقوبات الاقتصادية والقيود التجارية. المفروضة عليها.

5.2.4.3.2 الاتجار غير المشروع بالسلع الاستراتيجية:

يدعو قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1540 سنة 2004 الدول إلى وضع ضوابط لإعادة الشحن لمنع انتشار السلع الاستراتيجية، وتشمل السلع الاستراتيجية أسلحة الدمار الشامل والأسلحة التقليدية والمواد ذات الصلة، وقد أثرت هذه القضية الحساسة لوضع ضوابط مناسبة وفعالة على الحدود من أجل منع وصول السلع الاستراتيجية لبعض الدول والمنظمات التي تشكل خطر على المجتمع الدولي، خاصة التي تشترك حدودها البرية مع دول إعادة التصدير ما يسمح بتسليح الأسلحة والمواد الكيماوية الخطيرة بكل سهولة.

ما دفع منظمة الجمارك العالمية WCO إلى وضع برنامج مراقبة تجارة المواد الاستراتيجية (STCE) لاتخاذ مجموعة من التدابير الآتية:¹

- ✓ تنظيم ورش عمل لتدريب المدربين قصد اعتمادهم كخبراء مستقبلا؛
- ✓ تشغيل منصة الاتصالات STRATComm على مدار 365/7/24؛
- ✓ تعزيز التواصل الصناعي على المستويين العالمي والوطني؛
- ✓ تطوير نظام الإبلاغ عن طريق نظام CEN.

¹ World Customs Organization, Enforcement (STCE) Programme, Strategic Trade Control, in the link : <https://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/security-programme/stce-project.aspx>, Consulted: 14/07/2023.

خلاصة:

شهدت اللوجستيات عامة ولوجستيات النقل البحري خاصة تطورا كبيرا لاسيما في مجال نقل البضائع حيث أصبح بمقدور سفن الحاويات نقل أكثر من 20 ألف حاوية نمطية خلال الرحلة البحرية الواحدة، وهذا ما نتج عنه تسابق موانئ الحاويات نحو تحسين أدائها التنافسي للعب محاور لوجستية عالمية تعتمد عليها مختلف شركات الشحن البحري العالمي ورسم خطوطها البحري خاصة المنتظمة منها بناء على هذه المحاور، ومن خلال ذلك زاد نمو مختلف التدفقات التجارية العالمية بما فيها بروز قوي لتجارة إعادة التصدير، إذ أن هذا النوع من التدفقات التجارية يعتمد على أداء لوجستي مزدوج خلال استيراد السلع ثم إعادة تصديرها لوجهتها النهائية، وهذا ما أحدث المزيد من المنافسة بين مختلف الأقطاب اللوجستية العالمية بإضافة المجال التجاري إلى المجال اللوجستي.

الفصل الثالث: فعالية أداء

الخدمات اللوجستية في نمو

تجارة إعادة التصدير - تجارب

دولية

تمهيد:

خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين وبداية القرن الواحد والعشرين، أصبحت تجارة إعادة التصدير تلعب دورا مهما ضمن المشهد التجاري العالمي، ولم يقتصر الاهتمام بهذا النوع من التجارة على الدول الجزرية الواقعة عند تقاطع الممرات البحرية لطرق التجارة العالمية، بل أصبحت تجارة إعادة التصدير من اهتمامات كبرى الدول الاقتصادية مثل: الولايات المتحدة الأمريكية، كندا إيطاليا، المملكة المتحدة، هولندا سنغافورة وغيرها من الدول، ومن بين أسباب توسع هذه الدول في نشاط إعادة التصدير الموقع الجغرافي المناسب وكفاءة خدماتها اللوجستية، ومن خلال ذلك سيتم استعراض 03 تجارب دولية في مجال إعادة التصدير مع تقييم أدائها خدماتها اللوجستية بدأ بتجربة هونغ كونغ، ثم تجربة هولندا وأخيرا تجربة الإمارات العربية المتحدة والتي تعتبر أبرز ثلاث دول رائدة في هذا المجال خلال الفترة الحالية، وفي الأخير سيتم التعرّيج إلى واقع إعادة التصدير بالجزائر وآليات تفعيله، وعليه سيتم ذلك من خلال المحاور الرئيسية التالية:

- ✓ تجربة هونغ كونغ؛
- ✓ تجربة هولندا؛
- ✓ تجربة الإمارات العربية المتحدة؛
- ✓ ميكانيزمات تفعيل إعادة التصدير بالجزائر.

1.3 تجربة هونغ كونغ

تجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ تشغل مكانة خاصة حيث تمثل أكثر من 90% من عائدات إجمالي صادراتها، وهذا راجع بالأساس لموقعها الاستراتيجي بالقرب من الصين والتي تعد مصنع العالم من جهة، ومن جهة أخرى امتلاك تجار هونغ كونغ لخبرة واسعة من شأنها سد الفجوة المعلوماتية بين المصدرين الصينيين والمستوردين النهائيين، كما يمكنهم توفير سلع حسب الجودة المطلوبة للمستوردين النهائيين وهذا ما قد يجنبهم تكاليف إضافية تدفع لشركات المختصة في معاينة جودة السلع، وبالرغم من أن هونغ كونغ لا تعتبر من الدول المصدرة للنفط إلا أنه لا بد من استعراض هذه التجربة الفريدة في مجال إعادة التصدير لا سيما وأنها تحتل المركز الأول عالمياً خلال العقود الأخيرة.

1.1.3 المؤشرات اللوجستية لهونغ كونغ:

1.1.1.3 مؤشر الأداء اللوجستي لهونغ كونغ:

تعتبر الخدمات اللوجستية شريان تدفق مختلف الأنشطة التجارية الدولية، ويعد مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي أداة قياس مرجعية لمساعدة الدول على تقييم وتحسين أدائها اللوجستي، ومن خلال الجدول التالي نتطرق لمؤشر الأداء اللوجستي الكلي الخاص بدولة هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2023):

الجدول رقم (01-3): مؤشر الأداء اللوجستي لهونغ كونغ خلال الفترة (2010-2023)

الترتيب العالمي	القياس (01 الأسوأ-05 الأفضل)	السنة
13	03,88	2010
2	04,12	2012
15	03,83	2014
9	04,07	2016
12	03,92	2018
7	04	2023

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://lpi.worldbank.org/>

خلال الفترة (2010-2023) سعت هونغ كونغ للمحافظة على مركزها العالمي ضمن أحسن الدول أداءاً للخدمات في المجال اللوجستي، حيث احتلت المركز الثاني عالمياً سنة 2012 بقياس إجمالي مؤشر الأداء اللوجستي LPI بلغ 04,12 نقطة، بينما سنة 2014 كان أسوأ ترتيب لها خلال هذه الفترة حيث جاءت في المركز 15

عالميا بقياس 03,83 نقطة، لكن اللافت للانتباه أن هونغ كونغ استطاعت تحسين خدماتها اللوجستية خلال فترة اضطراب سلاسل الإمداد الدولية على نحو غير مسبوق بسبب جائحة كورونا، فانتقلت من المركز 12 خلال سنة 2018 إلى المركز 7 عالميا خلال سنة 2023 عن طريق تحسين قياس أدائها اللوجستي من 03,92 نقطة إلى 04 نقطة.

ولمزيد من التحليل حول الأداء اللوجستي لهونغ كونغ، نستعرض مؤشرات الخدمات اللوجستية الفرعية من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (3-02): المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي لهونغ كونغ خلال الفترة (2010-2023)

(2023)

السنة	الجمارك		البنى التحتية		سهولة ترتيب الشحنات الدولية		نوعية الخدمات اللوجستية		التتبع والتعقب		توقيت الوصول	
	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس
2010	8	03,83	13	03,67	6	03,83	14	03,94	17	04,04	26	04,04
2012	3	03,97	7	04,18	1	04,08	5	04,09	5	04,28	4	04,28
2014	17	03,72	14	03,58	14	03,81	13	03,87	13	04,06	18	04,06
2016	7	03,94	10	04,05	2	04,05	11	04,03	14	04,29	9	04,29
2018	9	03,81	15	03,77	8	03,93	12	03,92	15	04,14	15	04,14
2023	12	03,80	14	04	2	04	11	04,20	3	04,10	10	04,10

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://lpi.worldbank.org/>

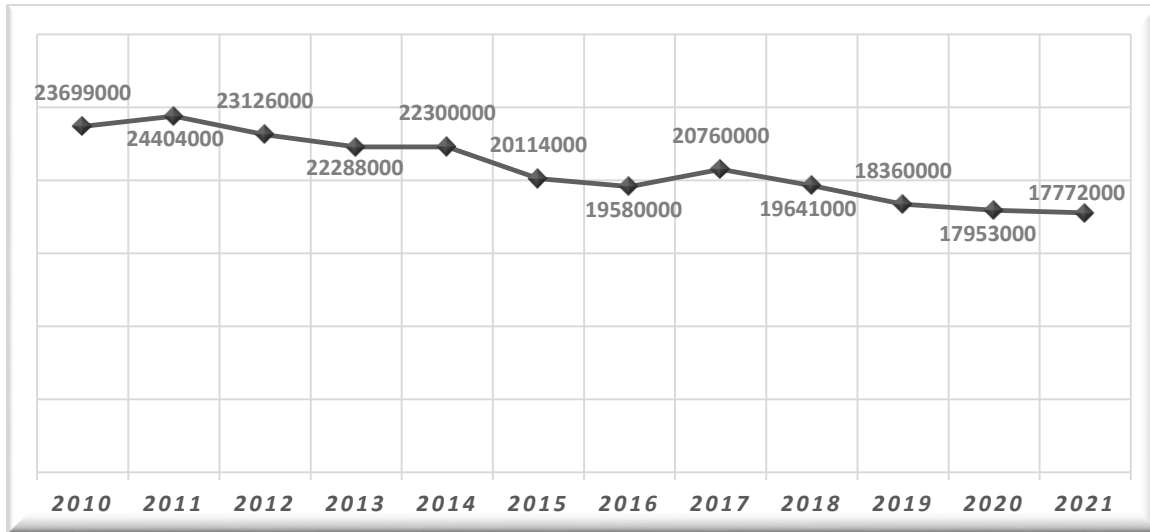
عموما تسعى هونغ كونغ لتحسين أداء خدماتها اللوجستية من سنة إلى لأخرى، فخلال سنة 2023 تجاوزت تقريبا جميع مؤشرات الخدمات الفرعية قياس 04 نقطة من أصل 05، حيث جاء ترتيبها 2 عالميا في سهولة ترتيب الشحنات الدولية بقياس 04 نقطة والثالث عالميا في التتبع والتعقب بقياس 04,20 نقطة، علاوة على ذلك مؤشر توقيت الوصول تجاوز دائما قياس 04 نقطة خلال الفترة (2010-2023)، وهذه الخدمات الفرعية اللوجستية تساهم بدرجة كبيرة في نمو تجارة هونغ كونغ في مجال إعادة التصدير خاصة وأن البضائع ستعبر حدودها مرتين، فمن الضروري التحكم في ترتيب الشحنات الدولية القادمة من الصين والمتوجهة لوجهات عديدة ومختلفة وبكميات قد تختلف عن كميات استيرادها، كما أن توفير خدمات تعقب السلع ووصولها في الوقت المناسب التي قد تعبر عدة محطات تحديدا في مجال إعادة التصدير من شأنه تخفيض تكاليف وصل السلع لوجهتها النهائية بأسعار مناسبة.

والملاحظ كذلك أن هونغ كونغ استطاعت تحسين ترتيبها العالمي للخدمات اللوجستية في المجالات: البنى التحتية اللوجستية، سهولة ترتيب الشحنات الدولية، نوعية الخدمات اللوجستية، التتبع والتعقب وأخيرا توقيت الوصول خلال الفترة بين سنتي 2018 و2023، وهي فترة حرجة قد مر بها قطاع النقل البحري الدولي خلال جائحة كورونا وهذا ما يبين الجهود التي تبذلها هونغ كونغ لتقديم خدمات لوجستية قصد تسهيل نمو التدفقات التجارية ومن أبرزها إعادة التصدير والذي يشكل عائد مهم من عائدات التجارة لونغ كونغ.

2.1.1.3 أداء موانئ هونغ كونغ:

للموانئ البحرية دور مهم في نمو مختلف التدفقات التجارية إذ تعد محطات دخول وخروج السلع من وإلى الخارج لأن أغلب التجارة الدولية تتم بحرا، علاوة على ذلك تساهم الموانئ في معالجة الحاويات خاصة المعدة لإعادة التصدير نظرا لسهولة تفريغها وإعادة شحنها، وبناء على ما سبق نستهل أداء موانئ هونغ كونغ باستعراض تدفق الحاويات بها من خلال الشكل التالي:

الشكل رقم (3-01): تدفق الحاويات بموانئ هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من

<https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU>

خلال فترة 2010 و2014 شهدت موانئ هونغ كونغ ازديادا في عدد الحاويات النمطية المعالجة، فتجاوزت عتبة 22 مليون حاوية تم تناولها بموانئ هونغ كونغ خلال طول سنوات تلك الفترة وبلغت أقصى حد سنة 2014 بـ 24 مليون حاوية، لكن بعد تلك الفترة شهدت انخفاض ملحوظ في تدفق الحاويات بهونغ كونغ حيث تراجع نقل الحاويات إلى 20 مليون حاوية سنوي 2015 و2017 وإلى 19 مليون حاوية سنوي 2016 و2018،

وزاد هذا التراجع أكثر خلال السنوات الأخيرة بـ 18 مليون حاوية سنة 2019 و 17 مليون حاوية سنتي 2020 و 2021.

هذا التراجع المتزايد في تدفق الحاويات بـ 26% خلال الفترة (2010-2021) نتيجة انخفاض الأداء التنافسي لموانئ هونغ كونغ يمكن تفسير أسبابه بالاضطرابات التي حصلت للنقل البحري الدولي خلال سنوات تفشي جائحة كورونا وبروز أزمة الحاويات غير المتاحة بالموانئ مما عطل تدفقها، أما السنوات التي سبقت الجائحة فقد أرجع بيتر ليفيسك (Peter Levesque)¹ الرئيس التنفيذي لشركة Modern Terminals (إحدى الشركات الخمس التي تدير محطات الحاويات في ميناء هونغ كونغ)، أسباب انخفاض تدفق الحاويات إلى صعوبة استبدال مشغلي الرافعات المتقاعدین بأخرين جدد نتيجة الساعات الطويلة التي يقضونها في مناولة وتفريغ الحاويات في ظروف عمل صعبة، وأضاف بيتر ليفيسك أن ميناء هونغ كونغ يشهد تباطؤ في الانتقال إلى أنظمة الأتمتة لتشغيل محطات الحاويات مقارنة بمراكز العبور الدولية مما أدى لانخفاض الأداء التنافسي للميناء.

لا يعني تراجع نقل الحاويات عن طريق موانئ هونغ كونغ أنها فقدت ميزتها كمركز تجاري ولوجستي عالمي، حيث تتمتع بموقع استراتيجي جغرافي يسمح لها بتيسير تدفق السلع الصينية إلى باقي دول العالم، كما أن الكثير من المستوردين لهم موثوقية كبيرة في تجار هونغ كونغ من حيث توفير السلع بالجودة المطلوبة وبالمكان والزمان المحددين وبأسعار مناسبة، وانطلاقاً مما سبق سنستعرض من خلال الجدول التالي حركة نقل الحاويات بأهم ميناء هونغ كونغ:

الجدول رقم (03-3): حركة الحاويات بميناء هونغ كونغ (فيكتوريا) خلال الفترة (2010-2010)

(2021)

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015
تدفق الحاويات (الوحدة = مليون)	23,66	24,38	23,11	22,35	22,37	20,07
الترتيب العالمي	3	3	3	4	4	5
السنة	2016	2017	2018	2019	2020	2021
تدفق الحاويات (الوحدة = مليون)	19,81	20,77	19,59	18,36	17,95	17,79

¹ Asia nikkei, BUSINESS TRENDS, Hong Kong's port grapples with slow shift to automation, in the link : <https://asia.nikkei.com/Business/Business-trends/Hong-Kong-s-port-grapples-with-slow-shift-to-automation>, Consulted:16/07/2023.

9	9	8	7	5	5	الترتيب العالمي
---	---	---	---	---	---	-----------------

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.aapa-ports.org/>

و <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/>

تعتمد هونغ كونغ بصفة رئيسة على ميناء فيكتوريا (ميناء هونغ كونغ) على نقل الحاويات وبنسبة 99%، وبالرغم من تراجع تدفق الحاويات بميناء هونغ كونغ إلا أنه استطاع المحافظة على ترتيبه العالمي ضمن أفضل 9 موانئ حاويات بالعالم خلال الفترة (2010-2021)، حيث تدرج من المركز 3 عالميا سنة 2010 بقدرة تدفق 23,66 مليون حاوية إلى المركز 9 عالميا خلال سنة 2021 بقدرة تدفق 17,79 مليون حاوية، وهذا المركز العالمي والقدرة على معالجة الحاويات لها دور مهم في تسهيل تدفق تجارة إعادة التصدير خصوصا وأن الحاويات تسهل من عمليات التفريغ من جهة المنشأ وإعادة شحنها إلى جهة المقصد، وما يزيد كفاءة ميناء هونغ كونغ هو ليس فقط كمية تفريغ وإعادة شحن عدد هائل من الحاويات بل يتعداه إلى الزمن اللازم للقيام بتلك العملية، ومنه سنتناول هذه النقطة من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (3-04): متوسط وقت رسو سفن الحاويات بميناء هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015
عدد الساعات	23	25	24	24	26	21
السنة	2016	2017	2018	2019	2020	2021
عدد الساعات	19	20	18	18	18	24

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.mardep.gov.hk/en/home.html>

استطاع ميناء هونغ كونغ تقليص المدة الزمنية بين وصول سفن الحاويات ومغادرتها عن طريق قدرته على مناولة، تفريغ وتحميل الحاويات، حيث تقلصت مدة المكوث من 23 ساعة سنة 2010 إلى 18 ساعة خلال سنوات 2018، 2019 و2020، ما عدا سنة 2021 زادت فيه مدة مكوث سفن الحاويات بميناء هونغ كونغ لتصبح يوم كامل (24 ساعة) وهذا بسبب إجراءات البروتوكول الصحي للقضاء على تفشي جائحة كورونا، وكلما تقلصت مدة مكوث السفن كلما انخفضت التكاليف وزمن وصل السلع لأصحابها، خاصة في مجال إعادة التصدير بسبب عبور السلع لحدود عدة دول عن طريق وسائل نقل مختلفة.

3.1.1.3 ارتباط هونغ كونغ بشبكة خطوط الشحن البحري المنتظمة:

معظم التدفقات التجارية العالمية تتم بحرا نظرا لسعة البواخر ونقص تكاليف النقل، وأغلب التجار يعتمدون على النقل البحري المنتظم لموثوقية وصول سلعهم في الوقت والمكان المناسبين، سنتناول ارتباط هونغ كونغ بخطوط الشحن البحري المنتظم من خلال ما يلي:

الجدول رقم (3-05): ارتباط موانئ هونغ كونغ بخطوط الشحن البحري المنتظمة خلال الفترة (2010-2021)

الثلاثي الرابع		الثلاثي الثالث		الثلاثي الثاني		الثلاثي الأول		السنوات
الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	
2	95,50	2	96,23	3	91,25	3	87,76	2010
2	95,27	2	96,60	2	97,54	2	96,17	2011
3	93,78	3	92,01	3	91,05	2	92,71	2012
3	95,62	3	97,03	3	93,31	3	92,01	2013
4	91,54	4	91,54	3	93,02	3	94,03	2014
5	90,68	5	91,63	4	92,28	4	92,05	2015
5	89,62	5	91,31	6	89,17	6	89,75	2016
5	92,27	5	91,31	5	91,42	5	89,90	2017
6	90,80	5	91,24	5	93,62	5	92,84	2018
8	89,48	6	90,30	5	91,22	6	89,33	2019
6	93,59	6	92,72	6	91,10	5	93,64	2020
7	90,55	6	92,96	5	94,32	6	93,93	2021

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

يبرز لنا من خلال الجدول أعلاه أن هونغ كونغ من بين الدول الأكثر اندماجا في الشبكة العالمية لخطوط الشحن البحري المنتظم، فقد جاء ترتيبها العالمي ضمن بين المركز 2 والمركز 8 بتنقيط تجاوز 90 نقطة خلال أغلب فترات المدة (2010-2021)، فخلال 04 سنوات من هذه الفترة كان ترتيبها العالمي بين المركزين 2 و3 عالميا وبعدها تراجع للمراكز 5 و6، وهذا الاندماج ضمن شبكة خطوط الشحن البحري المنتظمة تعكس القدرة التنافسية التجارية لهونغ كونغ خاصة في مجال إعادة التصدير، لأن هذا النوع من التجارة يتطلب استخدام أكثر من خط بحري لاسيما المنتظمة منها كحالة استخدام سفينة شحن عملاقة ثم إعادة شحن تلك البضائع على سفن أقل

حجما، والغاية من النقل البحري المنتظم هي ضمان نقل السلع بين مختلف اطراف العملية التجارية في الوقت المناسب وفق مسار النقل المطلوب وبأسعار منخفضة.

2.1.3 تجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ:

نظرا للموقع الاستراتيجي المهم لهونغ كونغ والخبرة والموثوقية التي يتمتع بها تجارها على المستوى العالمي، ونظرا لقدراتها اللوجستية ودرجة ارتباطها بخطوط الشحن البحري المنتظم وفق ما شاهدناه أعلاه، استطاعت هونغ كونغ ترسيخ مكانتها الدولية خلال السنوات الأخيرة كمركز تجاري عالمي مهم لتيسير مختلف التدفقات التجارية، وأبرز هذه التدفقات متعلقة بتجارة إعادة التصدير لاسيما وأن هونغ كونغ تعتبر الأولى عالميا في هذا المجال.

1.2.1.3 نمو تجارة إعادة التصدير بهونغ كونغ:

نتناول من خلال هذا الجدول نمو إجمالي صادرات هونغ كونغ خلال السنوات الأخيرة مع التمييز بين مساهمة كل من عائدات إعادة التصدير والصادرات محلية الصنع في هذا النمو.

الجدول رقم (3-06): نمو إجمالي صادرات هونغ كونغ خلال الفترة (2010-2021)

الوحدة=مليون دولار هونغ كونغي

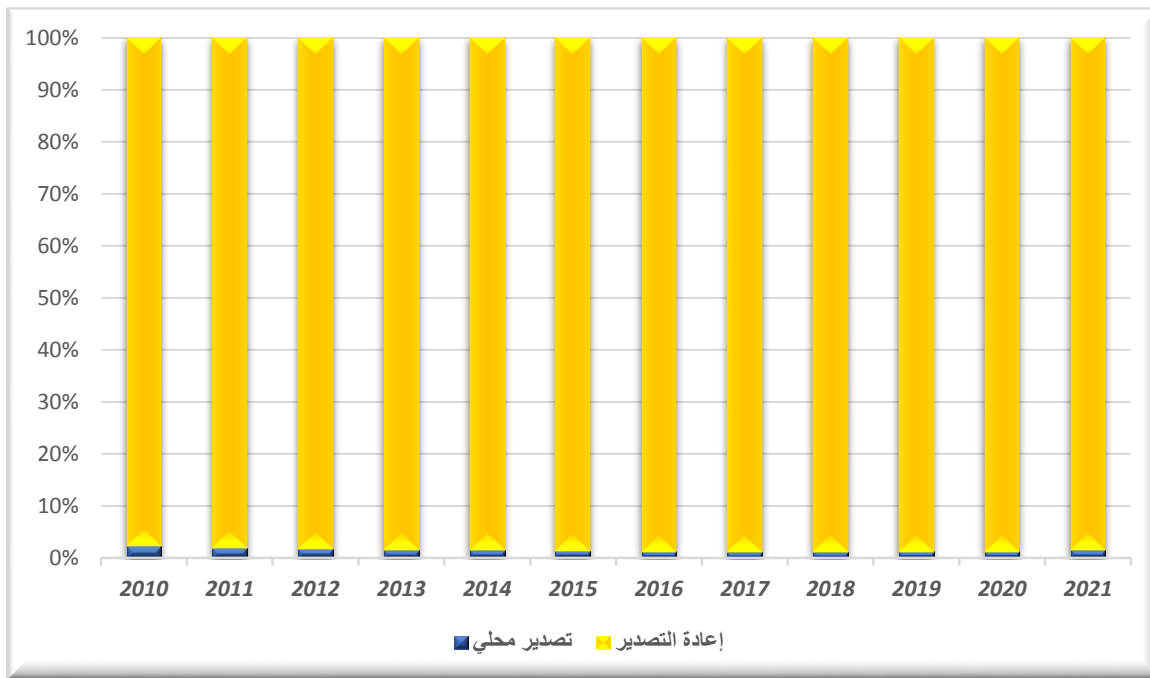
السنوات	التصدير المحلي	إعادة التصدير	إجمالي الصادرات
2010	69512	2961507	3031019
2011	65662	3271592	3337254
2012	58830	3375516	3434346
2013	54364	3505322	3559686
2014	55283	3617468	3672751
2015	46861	3558418	3605279
2016	42875	3545372	3588247
2017	43455	3832443	3875898
2018	46294	4111812	4158106
2019	47751	3940935	3988686
2020	47442	3880075	3927517
2021	74531	4886125	4960656

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.tid.gov.hk/>

تتجاوز صادرات هونغ كونغ عتبة 3000 مليار دولار هونغ كونغي ما يعادل تقريبا 380 مليار دولار أمريكي خلال الفترة (2010-2021)، بنسبة نمو تجاوزت 38% إذا ما قارنا عائدات سنة 2010 مع عائدات سنة 2021، وأغلب سنوات هذه الفترة عرفت نمو صادرات هونغ كونغ خاصة سنة 2021 ارتفعت فيها الصادرات بقيمة 1033 مليار دولار هونغ كونغي وبنسبة 24,85% مقارنة بسنة 2020، وهذا النمو في قيمة إجمالي صادرات هونغ كونغ راجع بالأساس للمساهمة العالية لإعادة التصدير في عائدات الصادرات، وهذا ما يبرز لنا من خلال الشكل التالي:

الشكل رقم (3-02): مساهمة إعادة التصدير والتصدير المحلي في إجمالي صادرات هونغ

كونغ خلال الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول رقم (3-06)

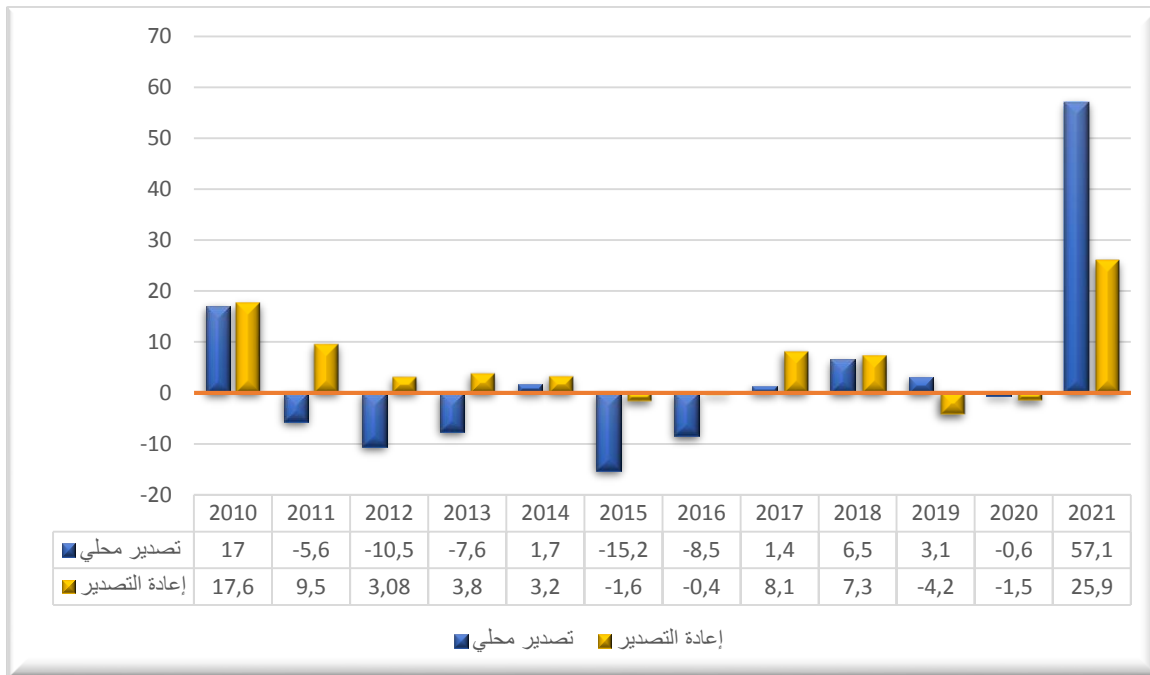
تمتاز السياسة التجارية بهونغ كونغ بالاعتماد على إعادة التصدير بشكل مفرط، حيث أصبحت تمثل التدفقات التجارية الوسيطة 98% من إجمالي عائدات الصادرات في حين أن الصادرات المحلية تمثل 2% فقط خلال السنوات الأخيرة، هذا ما مكنها من شغل المركز الأول عالميا في مجال إعادة التصدير وأصبحت بذلك قطب تجاري عالمي متخصص في هذا النوع من التجارة، ودفع هونغ كونغ لاقتصادها الصغير بالاعتماد على التدفقات

التجارية الخارجية وفي مقدمتها تجارة إعادة التصدير راجع بالأساس لضعف قدرتها الانتاجية من جهة، ومن جهة أخرى موقعها الاستراتيجي المساعد على تسهيل وصول البضائع الصينية لباقي دول العالم.

وبعد التطرق لمساهمة كلا من التصدير المحلي وإعادة التصدير في إجمالي عائدات الصادرات، سنتناول النمو السنوي لهما خلال الفترة (2010-2021) كما يلي:

الشكل رقم (3-03): وتيرة نمو تجارة إعادة التصدير والتصدير المحلي من هونغ كونغ خلال

الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول رقم (3-06)

عرف التصدير المحلي تراجع سنوي خلال أغلب فترات هذه المدة أعلاه، والفترات الأخرى شهدت نمو سنوي بطيء لا يتجاوز 4%، إلا أن سنتي 2010 و2021 عرفت انتعاشا في عائدات الصادرات المحلية حيث كان هناك نمو متكافئ بين التصدير المحلي وإعادة التصدير بنسبة 17%، وسنة 2021 عرفت ازدهار الصادرات المحلية بنمو قدره 57,1%.

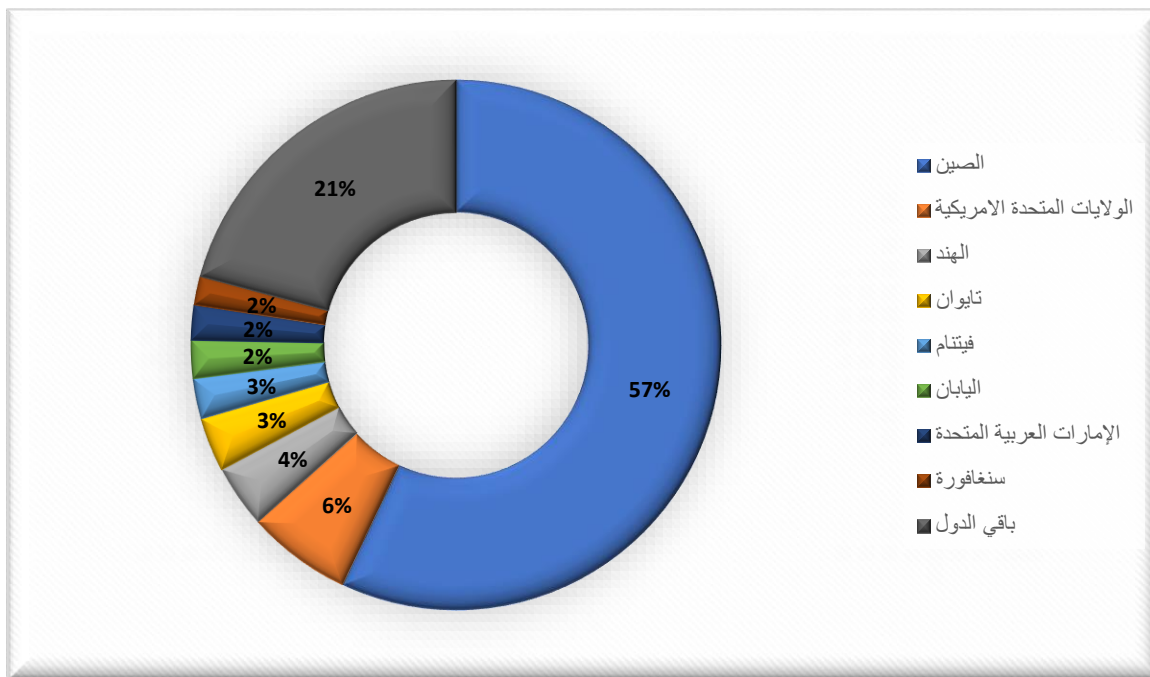
وفيما يخص إعادة التصدير فقد عرف نمو سنوي معتبر خلال أغلب سنوات الفترة (2010-2021)، حيث عرف نمو متكافئ مع الصادرات محلية الصنع بأكثر من 7% خلال سنوات 2011، 2017 و2018،

وخلال تفشي جائحة كورونا سنتي 2019 و2020 شهد إعادة التصدير تراجع بنسبة 4,2% و1,5% على التوالي، لكن سرعان ما انتعش قطاع إعادة التصدير بهونغ كونغ حيث عرف نمو قدره 25,9% سنة 2021.

2.2.1.3 الشركاء التجاريين لهونغ كونغ في مجال تجارة إعادة التصدير:

من خلال هذا العنصر، سنتعرف على أفضل أهم دول المقصد لتجارة إعادة التصدير التي تعتمد على هونغ كونغ لتوفير السلع المطلوبة خلال سنة 2022:

الشكل رقم (3-04): أسواق وجهة تجارة إعادة التصدير من هونغ كونغ خلال سنة 2022



المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://www.tid.gov.hk/>

يبدو أن الصين تلعب دور مزدوج مع هونغ كونغ في مجال إعادة التصدير، إذ أن أغلب السلع معادة التصدير من طرف هونغ كونغ مصدرها الصين، ومن خلال الشكل جاءت الصين كأفضل وجهة لإعادة تصدير هونغ كونغ بنسبة 57% خلال سنة 2022، ويمكن تفسير اعتماد الصين على هونغ كونغ كوسيط تجاري لمختلف تدفقات التجارية سواء تعلق الأمر بالصادرات أو الواردات بسبب الحروب التجارية التي شنتها الدول الغربية على الصين، وجاءت الولايات المتحدة الأمريكية والهند كأفضل وجهتين لإعادة تصدير هونغ كونغ بعد الصين بقيمة 258 مليار دولار هونغ كونغي و170 مليار دولار هونغ كونغي على التوالي خلال نفس السنة، وشملت أفضل الوجهات الأخرى

لإعادة تصدير هونغ كونغ: تايوان بحصة 3%، فيتنام بحصة 3%، اليابان بحصة 2%، الإمارات العربية المتحدة بحصة 2% وأخيرا سنغافورة بحصة 2%.

ولافت للانتباه أيضا أن بعض الدول التي تعتمد على إعادة التصدير كأهم نشاطاتها التجارية مثل: الإمارات العربية المتحدة وسنغافورة هي من أهم أسواق وجهة إعادة تصدير هونغ كونغ، وبذلك عمليات إعادة التصدير يمكن أن تكون أكثر تعقيدا بمشاركة عدة وسطاء فيها.

3.2.1.3 السلع المعاد تصديرها بهونغ كونغ:

بعد التعرف على أفضل الشركاء التجاريين لهونغ كونغ في مجال إعادة التصدير، لا بد لنا من استكشاف أهم السلع التي تعيد تصديرها لهؤلاء الشركاء من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (3-07): أهم السلع المعادة التصدير من هونغ كونغ خلال سنة 2022

الوحدة=مليون دولار هونغ كونغي

السلع المعادة التصدير	قيمة إعادة التصدير	حصة إعادة التصدير
الأجهزة الكهربائية وأجزائها	2220657	49,7%
أجهزة ومعدات الاتصالات والتسجيل الصوتي	545725	12,2%
الآلات المكتبية	488425	10,9%
مواد مصنعة	211715	4,7%
مواد مصنعة غير معدنية	176413	3,9%
أجهزة علمية ومهنية	154473	3,5%
أجهزة ومعدات التصوير الفوتوغرافي، السلع البصرية والساعات	103528	2,3%
آلات ومعدات توليد الطاقة	90968	2%
المنسوجات والملابس	78227	1,8%
المعادن غير الحديدية	54097	1,2%
سلع أخرى	344113	7,7%

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.tid.gov.hk/>

أهم ثلاثة سلع معادة التصدير بهونغ كونغ من حيث القيمة خلال سنة 2022 هي: الأجهزة الكهربائية وأجزائها بقيمة 2220 مليا دولار هونغ كونغي والتي تمثل حصة الأسد بـ 49,7%، تليها أجهزة ومعدات الاتصالات والتسجيل الصوتي بقيمة 545 مليار دولار هونغ كونغي وبحصة 12,2%، وثالثا جاءت الآلات المكتبية بحصة 10,9% وبقيمة 488 مليار دولار هونغ كونغي.

وصنفت مواد مصنعة، مواد مصنعة غير معدنية والأجهزة العلمية والمهنية في المراتب 4 و5 و6 على التوالي وبحصص قدرت بالترتيب 4,7%، 3,9% و3,5%، وتضمنت السلع الأخرى المعادة التصدير بهونغ كونغ أجهزة ومعدات التصوير الفوتوغرافي، السلع البصرية والساعات بقيمة 545 103 مليار دولار هونغ كونغي، آلات ومعدات توليد الطاقة بقيمة 90 مليار دولار هونغ كونغي، المنسوجات والملابس بقيمة 70 مليار دولار هونغ كونغي، وأخيرا المعادن غير الحديدية بقيمة 54 مليار دولار هونغ كونغي.

2.3 تجربة هولندا:

منذ ثمانينيات القرن الماضي، برزت هولندا كمركز لوجستي وتجاري عالمي يستقطب مختلف التدفقات التجارية بما فيها إعادة التصدير، الذي يصنف ضمن التقاليد التجارية للتجار الهولنديين خاصة خلال فترة ماضيها الاستعماري، فكانت هولندا تعتمد كثيرا على إعادة التصدير لتيسير التدفقات التجارية بين أوروبا ومختلف مستعمراتها خاصة بما يتعلق بالسلع الاستراتيجية آنذاك مثل: التوابل، الحرير والشاي.

الازدهار في قطاع إعادة التصدير يرجع لموقع هولندا الاستراتيجي المرتبط بشبكة نقل برية وهرية، ما يدفع مختلف المناطق الأوروبية للاعتماد عليها لإعادة تصدير السلع وفق النقل متعدد الوسائط مرورا بميناء روتردام والذي يعد أكبر ميناء بأوروبا، إضافة لذلك تعتبر هولندا من الدول السبابة نحو أتمتة خدماتها اللوجستية في مجال مناولة، تفرغ وإعادة شحن حاويات السلع مما يقلل من المدة الزمنية ويخفض من تكاليف الشحن.

علاوة على ذلك تعد هولندا من الدول المصدرة للنفط بحيث يعتبر هذا الأخير ثاني أفضل سلعة مصدرة خلال سنة 2021 بحصة 12,6% من إجمالي الصادرات الهولندية، فيما جاءت الآلات الصناعية كأفضل سلعة مصدرة بهولندا خلال نفس السنة بحصة 13%¹.

1.2.3 المؤشرات اللوجستية لهولندا

1.1.2.3 الأداء اللوجستي لهولندا:

من خلال ما يلي نستعرض مؤشر الأداء اللوجستي انطلاق من سنة 2010 إلى غاية سنة 2023 كآخر إصدار للبنك الدولي، بالاستناد على تنقيط مؤشر الأداء اللوجستي والترتيب العالمي لهولندا خلال مختلف فترات هذه المدة الزمنية.

الجدول رقم (08-3): مؤشر الأداء اللوجستي لهولندا خلال الفترة (2010-2023)

الترتيب العالمي	القياس (01 الأسوأ-05 الأفضل)	السنة
4	04,07	2010
5	04,02	2012
2	04,05	2014

¹ globalEDGE, Netherlands: Trade Statistics, in the link:

<https://globaledge.msu.edu/countries/netherlands/tradestats>, Consulted:01/09/2023.

4	04,19	2016
6	04,02	2018
3	04,10	2023

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://lpi.worldbank.org/>

خلال الفترة (2010-2023) تمركزت هولندا في دائرة أفضل 6 دول أداء في المجال اللوجستي، فقد جاءت في المركز 2 عالميا سنة 2014 و 3 عالميا سنة 2023، أما الفترات الأخرى فقد تدرجت بين المراكز 4، 5 و 6 كأفضل الدول المقدمة للخدمات اللوجستية، وعلى طول هذه الفترة الزمنية تجاوز تنقيط مؤشر أدائها اللوجستي 04 نقاط من أصل 05 وهذا ما يفسر مركزها العالمي وجودة الخدمات اللوجستية التي تقدمها لتيسير مختلف التدفقات التجارية بما فيها إعادة التصدير.

ولفهم جودة خدمات اللوجستية لهولندا لا بد من استكشاف أداء مختلف المؤشرات الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي لمعرفة نقاط القوة ونقاط الضعف، وهذا من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (3-09): المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي لهولندا خلال الفترة (2010-

2023)

السنة	الجمارك		البنى التحتية		سهولة ترتيب الشحنات الدولية		نوعية الخدمات اللوجستية		التتبع والتعقب		توقيت الوصول	
	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس
2010	4	03,98	2	04,25	11	03,61	3	04,16	9	04,12	6	04,41
2012	8	03,85	3	04,15	3	03,86	7	04,05	2	04,12	12	04,15
2014	4	03,96	3	04,23	11	03,64	2	04,13	6	04,07	6	04,34
2016	3	04,12	2	04,29	6	03,94	3	04,22	6	04,17	5	04,41
2018	5	03,92	4	04,21	11	03,68	5	04,09	11	04,02	11	04,25
2023	7	03,90	5	04,20	8	03,70	3	04,20	3	04,2	17	04

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://lpi.worldbank.org/>

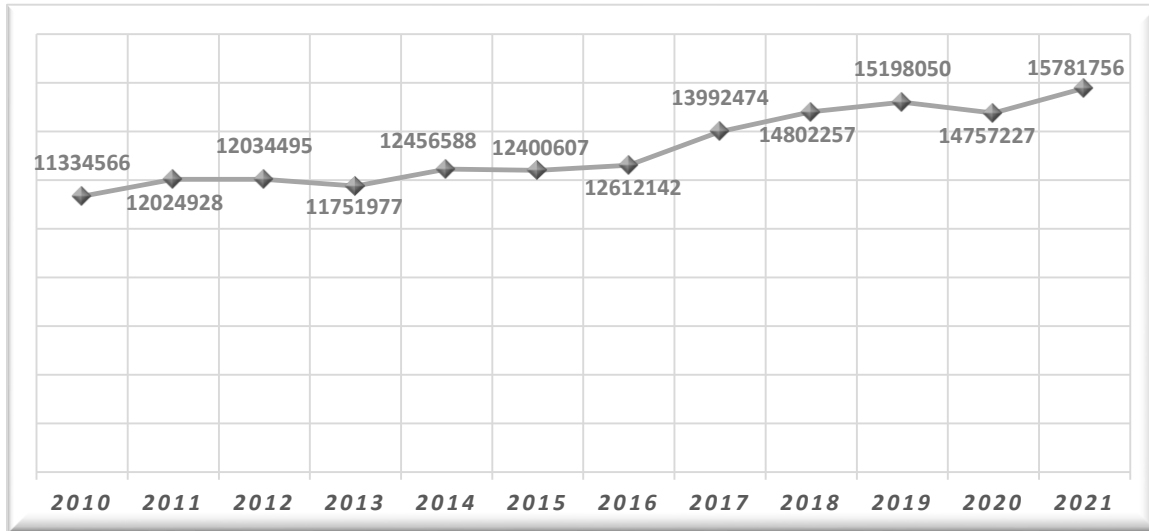
نلاحظ أن قوة أداء مؤشر اللوجستي لهولندا تكمن في المؤشرات الفرعية المتعلقة بالبنى التحتية اللوجستية ونوعية الخدمات اللوجستية المقدمة، حيث تصنف من بين أحسن الدول في هاذين المجالين حسب بيانات الجدول أعلاه، وجاء تنقيط المؤشرات الفرعية للبنى التحتية اللوجستية ونوعية الخدمات المقدمة أكثر من 04 نقاط، ويدل

ذلك على الاستثمارات التي تقوم بها هولندا في إنشاء وتطوير البنى التحتية وتزويدها بأنظمة الأتمتة لرفع من جودة خدماتها اللوجستية ومعالجة التدفقات التجارية في مدة زمنية قياسية، وعلى خلاف ذلك عرف مؤشر توقيت الوصول تراجع حيث أصبحت هولندا تحتل المركز 17 عالميا سنة 2023 وهذا من شأنه منح فرص للأقطاب اللوجستية والتجارية المنافسة لها، فمن البديهي كلما زادت مدة وصول السلع إلى وجهتها النهائية كلما زادت تكاليف شحنها، وهذا ما قدر يدفع بعض التجار للاعتماد على مراكز لوجستية أخرى منافسة لهولندا مرتبطة بوسائل نقل أسرع على غرار ميناء أنتويرب البلجيكي وميناء هامبورغ الألماني، لذلك عليها السعي لتحسين توقيت وصول شحناتها لمختلف الوجهات للمحافظة على مركزها العالمي وسيرورة تدفق السلع لاسيما الوسيطة منها.

2.1.2.3 أداء موانئ هولندا:

تعتبر الموانئ نقطة مهمة لدخول وخروج السلع من وإلى الخارج خاصة وأن أغلبها ينقل بحرا، من خلال هذا العنصر سنتناول أداء موانئ هولندا بدأ بتدفق الحاويات ومدة التي تقضيها السفن راسية بموانئ هولندا لتفريغ وشحن الحاويات، وبما هولندا تعول كثير على ميناء روتردام سنتكشف ترتيبه العالمي وقدرته السنوية على معالجة الحاويات.

الشكل رقم (05-3): تدفق الحاويات بموانئ هولندا خلال الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من

<https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU>

موانئ هولندا من بين أكثر موانئ العالم للحاويات ازدحاما بتدفق فاق 15 مليون حاوية نمطية، وعموما عرفت موانئ هولندا نموا في تدفق الحاويات خلال الفترة (2021-2010) بحصة قدرها 4,4 مليون حاوية نمطية

بنسبة 28%، وتواصل نمو معالجة الحاويات في معظم سنوات هذه الفترة حيث سجلت سنة 2017 أحسن نمو بـ 1,3 مليون حاوية وبنسبة 11%، وبعد التراجع الذي عرفته سنة 2020 قدره 3,67% بـ 440 ألف حاوية عاد انتعاش تدفق الحاويات بهولندا، إذ ان سنة 2021 عرفت نموا بمليون حاوية وبنسبة 8,52% مقارنة بالسنة التي سبقتها.

الجدول رقم (10-3): حركة الحاويات بميناء روتردام خلال الفترة (2010-2021)

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015
تدفق الحاويات (الوحدة = مليون)	11,14	11,87	11,86	11,66	12,45	12,23
الترتيب العالمي	10	10	11	11	11	11
السنة	2016	2017	2018	2019	2020	2021
تدفق الحاويات (الوحدة = مليون)	12,38	13,73	14,51	14,81	14,34	15,3
الترتيب العالمي	12	11	11	10	10	10

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.aapa-ports.org/>

و <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/>

خلال السنوات الأخيرة ساهم ميناء روتردام بنسبة 98% في نقل الحاويات من وإلى هولندا بمعدل أكثر من 40 ألف حاوية يوميا إذا ما احتسبنا حركة الحاويات سنة 2021، وهذا راجع لقدراته اللوجستية في معالجة الحاويات وترتيبه العاشر عالميا ضمن أحسن موانئ الحاويات، وشهد هذا الأخير نموا سنويا متصاعدا خاصة سنة 2017 بحصة 1,35 مليون حاوية نمطية وبنسبة 11,37%، وخلال سنة 2020 تراجعت حركة الحاويات بالميناء بـ 3,96% بسبب اضطرابات النقل البحري والحوايات غير المتاحة نظرا لتفشي كورونا، لكن سرعان ما عادت حركة الحاويات للانتعاش بأول ميناء بأوروبا بنسبة نمو 8,09% وبحصة قدرت بـ 960 ألف حاوية نمطية.

حيوية شحن وتفريغ الحاويات لا بد أن تتم في مدة زمنية محدودة لضمان أداء تنافسي للميناء خاصة السلع المعادة التصدير، والتي تتطلب خدمات لوجستية مضاعفة مقارنة بتصدير المنتجات المحلية والاستيراد لغرض الاستهلاك المحلي، ومنه ستعرف على عدد سفن الحاويات التي رست بموانئ هولندا وعلى رأسها ميناء روتردام والمدة الزمنية التي استغرقها رسوها.

الجدول رقم (3-11): مدة رسو سفن الحاويات بموانئ هولندا خلال الفترة (2018-2022)

السنوات	مدة الرسو	عدد سفن الحاويات
2018	0,78 يوم	12309
2019	0,8 يوم	12155
2020	0,8 يوم	11595
2021	0,89 يوم	11516
2022	0,87 يوم	10682

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

خلال السنوات الخمس الأخيرة، لم تتجاوز مدة رسو سفن الحاويات يوما واحدا بالموانئ الهولندية وعلى رأسها ميناء روتردام الذي تعبر بواسطته 98% من إجمالي حركة الحاويات، حيث كانت مدة رسو سفن الحاويات سنة 2018 قصد انتظار تفرغ وتحميل الحاويات 18 ساعة فقط، وبدأت هذه المدة الزمنية في تزايد لتصل 21 ساعة سنة 2022 وهذا لراجع لزيادة تدفق الحاويات بميناء روتردام وبلوغها عدد قياسي قدر بـ 15 مليون حاوية نمطية، وكذلك نلاحظ تراجع استقبال الموانئ الهولندية لسفن الحاويات بـ 1627 سفينة بمقارنة سنة 2018 بسنة 2022، ويرجع السبب في ذلك لتطور الصناعة البحرية خاصة سفن الحاويات التي أصبحت أكبر حجما وسعتها تتعدى 20000 حاوية نمطية.

3.1.2.3 ارتباط هولندا بشبكة خطوط الشحن البحري المنتظمة:

بعد استكشاف مؤشر الأداء اللوجستي الخاص بهولندا والذي يتناول عدة جوانب في مجال الخدمات اللوجستية وكذلك أداء موانئها في مقدمتهم ميناء روتردام، نتطرق إلى النقل البحري من خلال مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنظم لهولندا خلال الفترة (2010-2021).

الجدول رقم (3-12): ارتباط موانئ هولندا بخطوط الشحن البحري المنتظمة خلال الفترة (2010-

2021)

السنوات	الثلاثي الأول		الثلاثي الثاني		الثلاثي الثالث		الثلاثي الرابع	
	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب

5	80,52	5	81,60	4	81,14	5	79,91	2010
7	79,50	7	79,58	7	81,94	6	81,04	2011
8	79,06	8	79,62	8	79,35	7	78,30	2012
8	82,18	8	81,90	9	77,44	9	78,18	2013
10	79,70	8	82,15	8	81,76	8	81,17	2014
11	82,73	10	81,97	10	81,92	10	81,19	2015
10	82,10	11	83,25	11	82,35	10	83,29	2016
7	86,84	7	87,12	8	86,47	9	82,77	2017
7	88,06	7	88,02	6	89,10	6	88,17	2018
6	91,92	5	92,00	6	87,55	7	88,40	2019
8	90,78	8	89,56	7	88,90	7	91,60	2020
6	90,74	7	90,90	8	91,86	7	91,64	2021

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

هولندا من بين أحسن 10 دول عالميا ارتباطا بخطوط الشحن البحري المنتظم خلال العشرية الأخيرة، حيث نلاحظ نمو مؤشرها السنوي للارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم خلال الفترة (2010-2021) من 79 نقطة إلى 90، وبلغ مؤشر ارتباطها بخطوط الشحن البحري المنتظم مستويات قياسية خلال السنوات الأخيرة ليتعدى قياس 91 نقطة ما أثر إيجابيا على نمو تدفقاتها التجارية، وهذا في إطار الاستراتيجية التي تبنتها سنة 2011 حتى تصبح بحلول سنة 2030 كمركز عالمي ومجمع مهم للبيع بالجملة وتجارة إعادة التصدير، وعلاوة على ذلك استطاعت هولندا تحسين ترتيبها العالمي في مجال الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم من المركز 10 و 11 سنوات 2014، 2015 و 2016 إلى المركز 6 و 7 عالميا خلال السنتي الأخيرتين مع العلم ان العالم قد شهد اضطرابات قوية في النقل البحري لاسيما المنتظم بسبب جائحة كورونا.

2.2.3 تجارة إعادة التصدير بهولندا

تصدر هولندا الدول الأوروبية في مجال لوجستيات النقل البحري نتيجة جودة الخدمات التي تقدمها ودرجة ارتباطها بخطوط الشحن البحري المنتظم، هذا ما ساهم في انتعاش مختلف تدفقاتها التجارية مع باقي دول العالم في مجال الاستيراد والتصدير من جهة، ومن جهة أخرى أصبحت دول الحوار تعتمد على هذه الإمكانيات اللوجستية لتوفير السلع المطلوبة وبالسعة الزمنية المطلوبة، فتقوم هولندا باستيراد هذه السلع وإعادة تصديرها باستخدام النقل النهري، البري والسكك الحديدية.

1.2.2.3 نمو تجارة إعادة التصدير بهولندا:

نتطرق من خلال هذا الجزء إلى إجمالي الصادرات الهولندية خلال الفترة (2010-2021) وأهم السنوات التي عرفت فيها انتعاشا، بتميز بين أرقام عائدات الصادرات محلية الصنع وأرقام عائدات السلع المعادة التصدير.

الجدول رقم (3-13): نمو إجمالي صادرات هولندا خلال الفترة (2010-2021)

الوحدة=مليار أورو

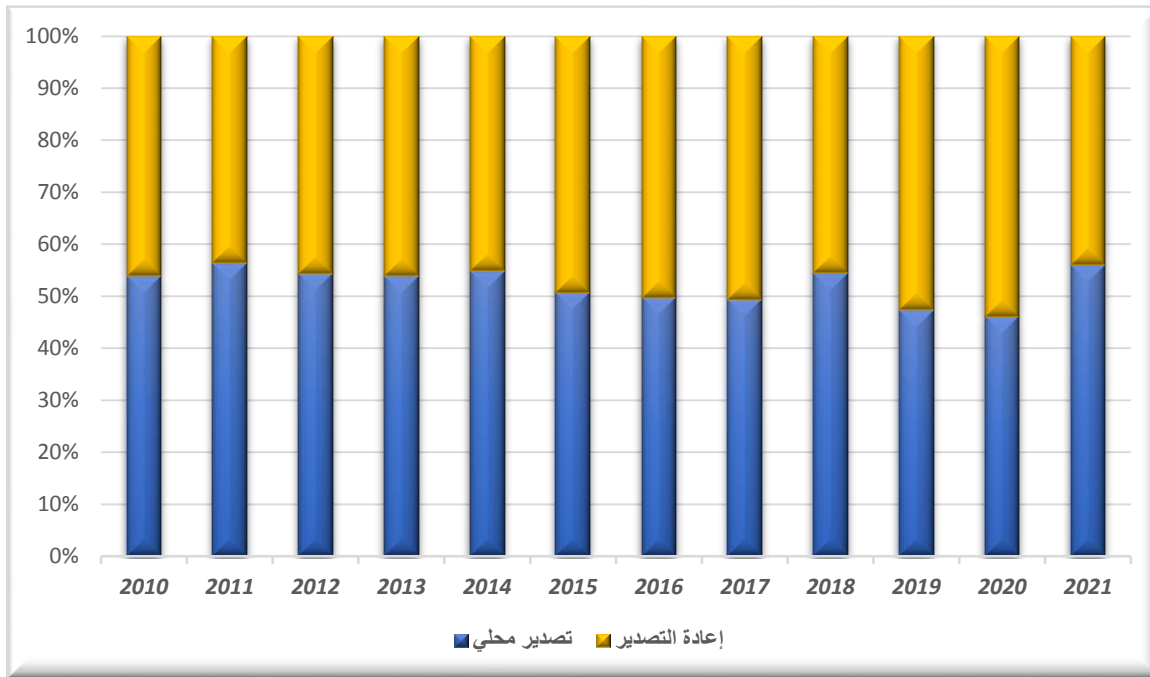
السنوات	التصدير المحلي	إعادة التصدير	إجمالي الصادرات
2010	199,9	171,6	371,5
2011	231,1	178,3	409,4
2012	233,7	196	429,7
2013	233,3	199,8	433,1
2014	238	195,5	433,5
2015	212,1	206,3	418,4
2016	209,5	211,4	420,9
2017	227,5	233,3	460,8
2018	239,3	245,6	538,9
2019	232	258,3	490,3
2020	213,7	249,9	463,6
2021	328,5	258,1	586,6

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.cbs.nl/>

خلال الفترة (2010-2021) ظل النمو السنوي لإجمالي الصادرات الهولندية مستقرا بأكثر من 400 مليار أورو سنويا، باستثناء سنتي 2019 و2020 التي عرف فيهما الاقتصاد العالمي انكماشاً لتفشي COVID-19، فتراجعت الصادرات الهولندية بحصة 48,6 مليار أورو سنة 2019 بنسبة 9,02% وبحصة 26,7 مليار أورو سنة 2020 وبنسبة 4,95%، وخلال سنة 2021 بلغ إجمالي الصادرات الهولندية 586,6 مليار أورو كأعلى قيمة من أي وقت مضى ويرجع ذلك جزئياً إلى الانتعاش الاقتصادي القوي بعد أزمة فيروس كورونا، بزيادة قدرها 22,82% مقارنة بسنة 2020 وزيادة قدرها 36,67% مقارنة بسنة 2010.

ومن خلال الشكل الموالي، نستعرض مساهمة كل من السلع المصدرة محلية الصنع والسلع المعادة التصدير في النمو الإجمالي للصادرات الهولندية:

الشكل رقم (3-06): مساهمة إعادة التصدير والتصدير المحلي في إجمالي صادرات هولندا خلال الفترة (2010-2021)

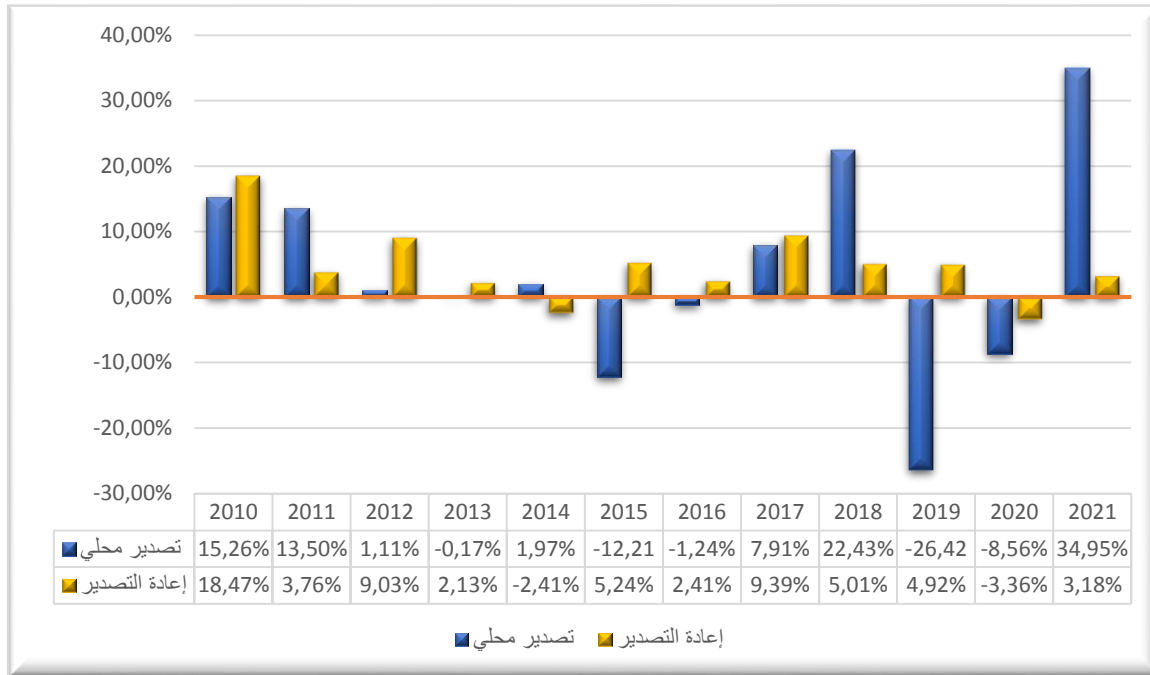


المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول رقم (3-13)

يعتبر إعادة التصدير من بين أهم الصادرات بهولندا، إذ أنه يساهم بـ 50% في عائدات إجمالي الصادرات خلال الفترة (2010-2021) لاسيما خلال تفشي جائحة كورونا، إذ بلغت حصة إعادة التصدير 52,68% سنة 2019 و 53,90% سنة 2020، ونفس الشيء بالنسبة للصادرات محلية الصنع إذ تساهم كذلك بنسبة 50% في عائدات الصادرات الهولندية خلال نفس الفترة، ولكن بدأ تأكل حصتها من إجمالي الصادرات انطلاقاً من سنة 2016 حيث أصبحت تمثل 49% إلى غاية سنة 2020 بحصة 46% فقط، وبعد ذلك انتعشت لتصبح حصتها 56% من إجمالي الصادرات الهولندية.

ولمزيد من تحليل أنماط الصادرات المساهمة في نمو إجمالي الصادرات، لا بد لنا من التطرق إلى النمو السنوي لكل من الصادرات المحلية وإعادة التصدير من خلال الشكل التالي:

الشكل رقم (3-07): وتيرة نمو إعادة التصدير والتصدير المحلي بهولندا خلال الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول رقم (3-13)

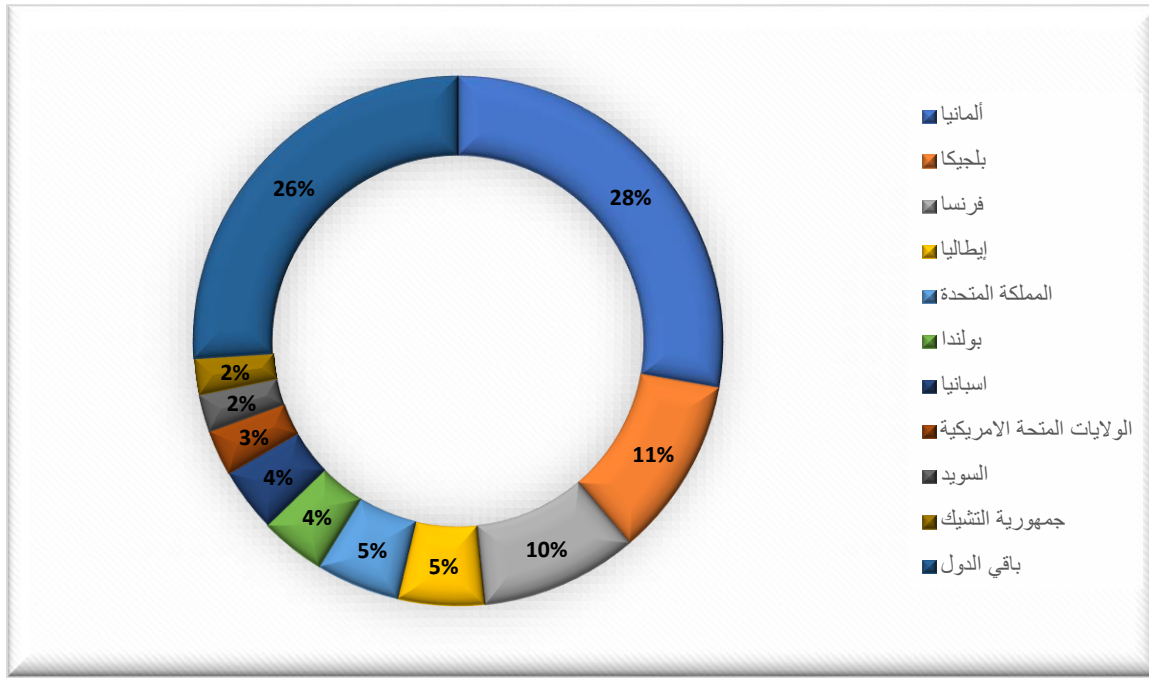
بشكل عام وتيرة نمو إعادة التصدير أكثر استقراراً من وتيرة نمو التصدير المحلي، إلا أنه شهد تباطؤاً خلال فترتين الأولى سنة 2014 بـ 2,41% والثانية سنة 2020 بـ 3,36%، أما باقي الفترات فقد عرفت نمواً سنوياً مطرداً حيث سجلت سنة 2010 أحسن نمو بـ 18,47% تليها سنتي 2012 و 2017 بـ 9%، واللافت للانتباه أنه خلال أزمة كورونا وانكماش الاقتصاد العالمي عرف إعادة التصدير بهولندا نمواً خلال بداية هذه الأزمة ونهايتها، فسجلت سنة 2019 نمواً بـ 4,92% وسنة 2021 نمواً بـ 3,18%.

أما بخصوص التصدير المحلي فقد عرف تذبذباً في النمو خلال الفترة (2010-2021)، حيث شهدت سنوات: 2013، 2015، 2016، 2019 و 2020 انكماشاً بنسب متفاوتة أهمها انكماش سنة 2019 بنسبة 26,42%، ومنه نستنتج أن جائحة كورونا كانت أكثر تأثيراً على صادرات السلع محلية الصنع مقارنة بالسلع أجنبية الصنع المعادة التصدير بهولندا، أما سنة 2021 كانت الاستثناء بنمو قدر بـ 34,95% وهذا بعد التعافي الاقتصادي العالمي من جائحة كوفيد-19.

2.2.2.3 الشركاء التجاريين لهولندا في مجال إعادة التصدير:

من خلال هذا الجزء سنستكشف أهم الدول التي تعتمد على هولندا كوسيط تجاري في مجال إعادة التصدير خلال سنة 2021.

الشكل رقم (3-08): أسواق وجهة إعادة التصدير من هولندا خلال سنة 2021



المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.cbs.nl/>

اللافت للانتباه أن نصف السلع المعادة التصدير (49%) من طرف هولندا وجهتها البلدان الأوروبية المجاورة لها، فألمانيا حصتها 28% من إجمالي إعادة التصدير وهي أكبر حصة، ثم تليها بلجيكا بحصة 11% وبعدها فرنسا بحصة 10%، وهذا ما يبين أن هولندا تعمل كمحور تجاري لوجستي إذ تستورد البضائع بالاعتماد مرورا بميناء روتردام ثم يعاد شحنها إلى البلدان المجاورة (وجهتها النهائية) بطرق مختلفة، وبخصوص المملكة المتحدة فالسلع الوسيطة التي تنقل إليها أقل نسبيا من السلع التي تنقل لألمانيا، بلجيكا وفرنسا وهذا راجع بالأساس لخروج المملكة المتحدة من الاتحاد الأوروبي والذي أدى إلى انخفاض التدفقات التجارية بين الدول الأوروبية والمملكة المتحدة، ونلاحظ أيضا أن الولايات المتحدة الأمريكية تملك حصة ب 3% من إعادة تصدير هولندا بالرغم من أن هولندا لا تمثل مركز توزيع مناسب للولايات المتحدة الأمريكية نظرا لبعدها المسافة بين البلدين.

3.2.2.3 السلع المعادة التصدير بهولندا:

من خلال الجدول رقم (3-14)، نتعرف على أهم السلع المعادة التصدير من هولندا خلال سنة 2021 بعرض قيمة عائداتها وحصتها من إجمالي تجارة إعادة التصدير.

الجدول رقم (3-14): أهم السلع المعادة التصدير من هولندا خلال سنة 2021

الوحدة=مليار أورو

السلع المعادة التصدير	قيمة إعادة التصدير	حصة إعادة التصدير
آلات ومعدات	80,3	30,97%
بضائع مصنعة	68,4	26,38%
منتجات كيميائية	45,9	17,70%
الوقود المعدني	25	9,64%
مواد غذائية ومشروبات	21,6	8,33%
المواد الخام والمنتجات الطبيعية	10,9	4,20%
معدات النقل	7,2	2,78%

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://www.cbs.nl/>

جاءت الآلات والمعدات، بضائع مصنعة ومنتجات كيميائية كأفضل 3 بضائع معادة التصدير، حيث شكلت الآلات والمعدات 30% من قيمة إعادة التصدير من هولندا كأفضل سلعة معادة التصدير سنة 2021 بحصة بلغت 80,3 مليار أورو، تتبعها البضائع المصنعة بقيمة 68,4 مليار أورو بنسبة 26,38% والمنتجات الكيميائية بقيمة 45,9 مليار أورو وبحصة 17,70% من قيمة إجمالي إعادة التصدير، وتعد هذه السلع الثلاثة الأكثر طلبا من طرف البلدان الأوروبية المجاورة لهولندا، أما السلع الوسيطة الأقل طلبا والتي لا تتجاوز حصتها 10% من إجمالي إعادة التصدير من هولندا خلال سنة 2021 فقد جاءت على النحو التالي: الوقود المعدني بقيمة 25 مليار أورو وبحصة 9,64%، المواد الغذائية والمشروبات بقيمة 21,6 مليار أورو وبحصة 8,33%، المواد الخام والمنتجات الطبيعية بقيمة 10,9 مليا أورو وبحصة 4,20% وأخيرا معدات النقل بقيمة 7,2 مليار أورو وبقيمة 2,78%.

3.3 تجربة الإمارات العربية المتحدة:

تعتبر دولة الإمارات العربية المتحدة أكثر من الدول الأكثر حداثة في مجال إعادة التصدير مقارنة بتجرتي هونغ كونغ وهولندا، لكن رغم ذلك إلا أنها استطاعت في مدة زمنية قصيرة التمرکز ضمن الدول الرائدة في تجارة السلع الوسيطة متجاوزة بذلك دول لها تقاليد تجارية عريقة مثل: بلجيكا، فرنسا، ألمانيا وبريطانيا، علاوة على ذلك تعتبر الإمارات العربية المتحدة من بين أحسن الدول المصدرة للنفط ما ساهم في زيادة نمو صادراتها النفطية نتيجة ضعف إنتاجها المحلي، حيث تشغل الصادرات النفطية نسبة 50% من حصة إجمالي الصادرات الإجمالية الإماراتية وهي أحسن سلعة مصدرة سنة 2021¹، وللخروج من تبعية العائدات النفطية اعتمدت الإمارات العربية المتحدة أكثر فأكثر على تجارة إعادة التصدير قصد تنويع مداخيلها، عن طريق إعادة تصدير منتجات و سلع لا تصنع محليا إما على حالة استيرادها أو معالجتها معاملة بسيطة ثم إعادة تصديرها للخارج.

إضافة إلى موقعها الجغرافي الاستراتيجي اتجاه خطوط شحن التجارة الدولية، سعت دولة الإمارات للاستثمار في البنى التحتية اللوجستية وتطويرها، حتى تصبح مركز إقليمي ودولي لوجستي وهذا لدعم استراتيجيتها الرامية للتمركز ضمن أهم الوسطاء التجاريين العالميين، فخلال السنوات الأخيرة أصبح ميناء جبل علي بدبي من أهم 10 موانئ حاويات بالعالم نتيجة اعتماده على أنظمة الأتمتة التي من شأنها زيادة الإنتاجية في سلاسل التوريد وتقليل التكاليف.

1.3.3 المؤشرات اللوجستية للإمارات العربية المتحدة:

1.1.3.3 مؤشر الأداء اللوجستي للإمارات العربية المتحدة:

عملت الإمارات العربية المتحدة على تحسين أداء مؤشر خدماتها اللوجستية لزيادة فعالية تدفقاتها التجارية من جهة، ومن جهة أخرى لزيادة نمو تدفق السلع الوسيطة والتي تعتمد على كفاءة لوجستية عالية وهذا في إطار استراتيجيتها الرامية لتحقيق التنويع الاقتصادي وتقليل الاعتماد على العائدات الصادرات النفطية، وعليه سنتطرق إلى مؤشر الاداء اللوجستي للإمارات العربية المتحدة من خلال الجدول التالي:

¹ globalEDGE, United Arab Emirates: Trade Statistics, in the link : <https://globaledege.msu.edu/countries/united-arab-emirates/tradestat>, Consulted: 01/09/2023.

الجدول رقم (3-15): مؤشر الأداء اللوجستي للإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2010-2023)

الترتيب العالمي	القياس (01 الأسوأ-05 الأفضل)	السنة
24	03,63	2010
17	03,78	2012
27	03,54	2014
13	03,94	2016
11	03,96	2018
7	04	2023

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://lpi.worldbank.org/>

خلال الفترة (2010-2023) استطاعت دولة الإمارات العربية المتحدة تحسين خدماتها اللوجستية بالتدرج من المركز 24 عالمياً خلال سنة 2010 إلى المركز 7 عالمياً خلال سنة 2023، حيث جاء قياس سنة 2023 بـ 04 نقاط من أصل 05 بينما جاء قياس السنوات السابقة أقل من 04 نقاط، ويبرز لنا كذلك أن دولة الإمارات استطاعت تحسين خدماتها اللوجستية بالرغم من الفترة العصيبة التي عرفها النقل الدولي خاصة البحري وسلاسل التوريد بسبب تفشي جائحة كورونا.

وللتعرف بالتفصيل على أهم المجالات اللوجستية التي ساهمت في نمو القدرات اللوجستية للإمارات العربية المتحدة، نتناول من خلال الجدول التالي المؤشرات الفرعية اللوجستية المتكون منها مؤشر الأداء اللوجستي الإجمالي.

الجدول رقم (3-16): المؤشرات الفرعية للأداء اللوجستي للإمارات العربية المتحدة خلال

الفترة (2010-2023)

السنة	الجمارك		البنى التحتية		سهولة ترتيب الشحنات الدولية		نوعية الخدمات اللوجستية		التتبع والتعقب		توقيت الوصول	
	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب
2010	03,49	21	03,81	17	03,48	14	03,53	27	03,58	28	03,94	33
2012	03,61	15	03,84	17	03,59	15	03,74	17	03,81	18	04,10	13
2014	03,42	25	03,70	21	03,20	43	03,50	31	03,57	24	03,92	32
2016	03,84	12	04,07	13	03,89	7	03,82	18	03,91	18	04,13	18
2018	03,63	15	04,02	10	03,85	5	03,92	13	03,96	13	04,38	4

4	04,20	11	04,10	11	04	4	03,80	9	04,10	14	03,70	2023
---	-------	----	-------	----	----	---	-------	---	-------	----	-------	------

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://lpi.worldbank.org/>

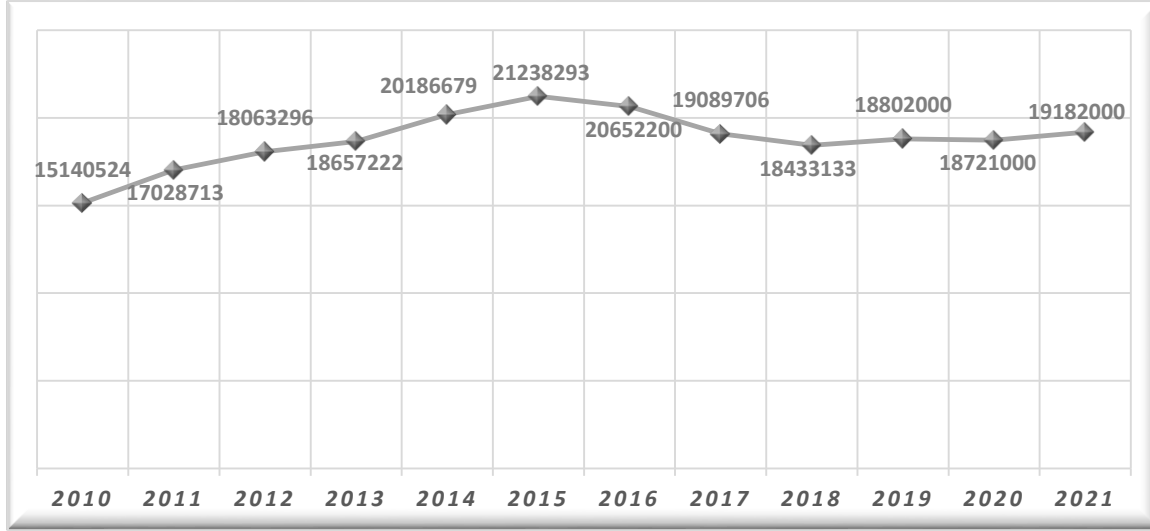
من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن الإمارات العربية المتحدة عملت على تحسين خدماتها اللوجستية خلال الفترة (2010-2023)، وذلك بانتقالها من أحسن 30 دولة في مجال الخدمات اللوجستية إلى أفضل 10 دول بتنقيط أكثر من 04 نقاط من إجمالي 05، حيث انتقلت في مجال توقيت وصول شحناتها من المركز 33 بقياس 03,94 نقطة إلى المركز 4 بقياس 04,38 نقطة سنة 2018 وحافظت على نفس المركز خلال سنة 2023 بقياس 04,20 نقطة، وبخصوص مؤشر تتبع الشحنات وتعقبها فقد انتقلت من المركز 28 إلى المركز 11 بقياس 04,10 نقطة ونفس الشيء تقريباً فيما يتعلق بنوعية الخدمات اللوجستية، ونتيجة للاعتماد أكثر فأكثر على أنظمة الأتمتة تحسن ترتيب الإمارات في مجال سهولة ترتيب الشحنات الدولية من المركز 43 سنة 2014 إلى المركز 4 عالمي بتنقيط 3,80 نقطة خلال سنة 2023، واستطاعت كذلك دولة الإمارات العربية المتحدة التحسين من أداء مؤشر البنية التحتية اللوجستية فانتقلت من المركز 17 سنة 2010 و 21 سنة 2014 إلى المركز 9 عالمي خلال سنة 2023.

ويبرز لنا كذلك الجهود التي تقوم بها الإمارات لتحسين أدائها اللوجستي واستقطاب أكبر عدد من التدفقات التجارية لاسيما في مجال إعادة التصدير والتي تعول عليه كثير لتتنوع عائدات صادراتها، إذ أن أفضل فترة ازدهرت فيها الخدمات اللوجستية بالإمارات كانت خلال الفترة (2018-2023) وهي فترة جد صعبة شهدت انكماش اقتصادي وتذبذب في النقل البحري الدولي، وراجع ذلك إلى وباء كورونا وظهور نزاعات دولية من شأنها عرقلة تدفق التجارة الدولية مثل الحرب الروسية الأوكرانية وتبعاتها.

2.1.3.3 أداء موانئ الإمارات العربية المتحدة:

سنتناول من خلال هذا العنصر أداء موانئ الإمارات العربية المتحدة وعلى رأسهم ميناء جبل علي بإمارة دبي والذي يعد من بين أهم 10 موانئ حاويات بالعالم، ونستهل تحليلنا بنمو حركة السلع المعبأة عن طريق الحاويات بموانئ الإمارات ثم بعد ذلك بميناء جبل علي، إضافة إلى سرعة مناولة الحاويات بهذه الموانئ والتي تعد من بين أهم المؤشرات التي تعتمد عليها شركات الشحن العالمية في رسم خطوطها البحرية التجارية.

الشكل رقم (3-09): تدفق الحاويات بموانئ هولندا خلال الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من

<https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU>

زاد نمو حركة الحاويات بموانئ دولة الإمارات العربية المتحدة خلال السنوات الأخيرة بـ 21% خلال الفترة (2010-2021)، وعرفت الفترة (2014-2016) نمو قياسياً يتجاوز عتبة 20 مليون حاوية نمطية قد تم مناوئتها خلال هذه الفترة، وخلاف ذلك عرفت السنوات التي جاءت بعد تلك الفترة تباطؤاً في النمو بـ 9,18- % سنة 2017 لتبلغ 19 مليون حاوية و بـ 3,86- % سنة 2018 بإجمالي 18,43 مليون حاوية، وخلال سنة 2021 زاد مناولة الحاويات بموانئ الإمارات لتتخطى عتبة 19 مليون حاوية بنمو 2,71% مقارنة بسن التي سبقتها.

ويعد ميناء جبل علي بدبي أحسن الموانئ الإماراتية من ناحية تدفق الحاويات، إضافة لذلك يرتب ضمن أحسن 10 موانئ عالمياً وعليه سنتناول حركة الحاويات بميناء جبل علي خلال الفترة (2010-2021) من خلال ما يلي:

الجدول رقم (3-17): حركة الحاويات بميناء جبل علي خلال الفترة (2010-2021)

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015
تدفق الحاويات (الوحدة = مليون)	11,57	12,61	13,28	13,6	14,75	15,58
الترتيب العالمي	9	9	9	9	9	9

السنة	2016	2017	2018	2019	2020	2021
تدفق الحاويات (الوحدة = مليون)	15,73	15,36	14,95	14,11	13,84	13,7
الترتيب العالمي	9	9	10	11	11	11

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://www.aapa-ports.org/>

و <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/>

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن ثلاثة أرباع الحاويات التي تم مناوئتها بموانئ الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2010-2021) تتم عبر ميناء جبل علي، والذي تركز في المرتبة 9 عالمياً كأفضل ميناء حاويات في العالم خلال الفترة (2010-2017) بقدرته تجاوزت 15 مليون حاوية مناولة في السنة، وخلال 03 سنوات الأخيرة في عرف ميناء جبل علي تراجع في تصنيفه العالمي بتراجع المركز 11 عالمياً، وهذا راجع بالأساس لانخفاض تدفق الحاويات حيث أصبح يعالج 13 مليون حاوية فقط خلال سنتي 2020 و 2021، إضافة لذلك المنافسة القوية في مجال الخدمات اللوجستية خاصة من طرف الموانئ إعادة التصدير في مقدمتها ميناء روتردام الذي أصبح يحتل المركز 10 عالمياً بمناولة بلغت 15 مليون حاوية.

تعتبر مدة رسو سفن الحاويات بالموانئ من بين المؤشرات الرئيسية لكفاءتها، إذ أن توفير كل ساعة من مدة الرسو من شأنه توفير أموال لشركات الشحن العالمية والناقلين، وهذا يا يزيد من الطلب على الموانئ التي تقوم بمعالجة الحاويات في مدة زمنية قصيرة، من خلال الجدول أدناه سنتطرق إلى مدة رسو سفن الحاويات بالموانئ الإماراتية وهذا خلال الفترة (2018-2020)، وهذا في إطار البيانات المتاحة على منصة الأونكتاد (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) الخاصة بإحصائيات النقل البحري.

الجدول رقم (3-18): مدة رسو سفن الحاويات بموانئ الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2018-2020)

السنوات	مدة الرسو	عدد سفن الحاويات
2018	0,91	7111
2019	0,93	7082
2020	0,95	7612

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

عموما مدة مكوث السفن بالموانئ الإماراتية لا تتجاوز يوم واحد وهو ما يعتبر عنصر جد إيجابي بالنسبة لشركات الشحن العالمية، وهذا قصد إكمال رحلتها البحرية التي تعرف عادة التوقف بعدة موانئ دولية وكلما زادت مدت مكوثها بالموانئ زادت مدة تسليم السلع وبالتالي تكاليف إضافية، ونلاحظ أيضا أنه خلال سنة 2019 انخفاض في عدد السفن المتوقفة بالموانئ الإماراتية بسبب ما شهده العالم من ركود نتيجة تفشي جائحة كورونا، والتي أثرت على عدة قطاعات من بينها القطاع الصناعي ما نتج عنه غلق المصانع وبالتالي انكماش الصادرات لنقص العرض، لكن خلال سنة 2020 وبعد تعافي الأوضاع شهدت الموانئ زيادة في عدد رسو السفن الحاويات بـ 7612 توقف وهو أكبر عدد مسجل خلال الفترة (2018-2020)، وهذا ما أثر على مدة رسوها نتيجة ازدحام الحاويات بالموانئ الإماراتية واستغراق عمليات المناولة مدة أكبر، إذ بلغت مدة الرسو سنة 2020 مدة 0,95 يوم بينما كانت سنة 2018 مدة 0,91 يوم فقط.

3.1.3.3 ارتباط الإمارات العربية المتحدة بشبكة خطوط الشحن البحري:

جودة الخدمات اللوجستية وقوة أداء الموانئ التي تعتبر نقاط دخول وخروج السلع لا تكفي، بل يجب أن تكون منافذ الدخول والخروج مرتبطة بخطوط الشحن البحري الدولي خاصة المنتظمة منها، وعليه سنتناول ارتباط موانئ الإمارات العربية المتحدة بخطوط الشحن البحري المنتظم.

الجدول رقم (3-19): ارتباط موانئ الإمارات العربية المتحدة بخطوط الشحن البحري المنتظمة خلال

الفترة (2010-2021)

السنوات	الثلاثي الأول		الثلاثي الثاني		الثلاثي الثالث		الثلاثي الرابع	
	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب	القياس	الترتيب
2010	62,23	13	62,12	13	61,66	14	61,95	15
211	61,95	15	61,30	15	61,72	15	61,28	14
2012	60,82	15	59,92	15	61,16	14	65,21	14
2013	64,70	14	65,10	14	64,42	14	63,73	14
2014	63,69	14	63,85	15	64,29	15	64,03	15
2015	63,50	15	66,43	15	67,80	14	69,05	14
2016	69,69	14	68,81	14	69,62	14	70,10	13
2017	69,55	14	71,65	13	71,38	13	71,81	13
2018	72,87	13	72,56	14	72,10	13	71,70	14

15	72,13	14	71,40	14	71,93	15	70,88	2019
16	76,50	16	77,25	17	76,36	15	72,05	2020
16	73,94	16	74,72	14	75,98	16	76,62	2021

المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

تعد موانئ الإمارات من بين أحسن 16 موانئ عالميا ارتباطا بشبكة النقل البحري المنتظم، ومن خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن هناك تحسن تدريجي في مؤشر الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم بالانتقال من 61 نقطة خلال الفترة (2010-2012) إلى أكثر من 75 نقطة خلال الفترة (2020-2021)، وبالرغم من تحسين أداء مؤشر الارتباط بخطوط الشحن البحري المنتظم خلال الفترة (2010-2021) من 62 نقطة سنة 2010 إلى 76 نقطة سنة 2021، إلا أن ترتيبها العالمي تراجع من المركز 13 سنة 2010 إلى المركز 16 سنة 2021 ما يبين شدة المنافسة الدولية لسعي الكثير من المحاور اللوجستية للاندماج أكثر فأكثر ضمن الشبكة العالمية للخطوط البحرية المنتظمة.

2.3.3 تجارة إعادة التصدير بالإمارات العربية المتحدة:

بفضل الاستثمار في مجال البنى التحتية اللوجستية وتطوير الخدمات اللوجستية أصبحت دولة الإمارات العربية المتحدة مركزا لوجستي عالمي لتدفق مختلف السلع لا سيما السلع الوسيطة، وأصبحت دولة الإمارات تعتمد كثيرا على إعادة التصدير لزيادة نمو صادراتها غير النفطية وتنويعها، وهذا لتقليل الاعتماد على مداخل الصادرات النفطية والتي تعرف أسواقها تذبذب في بعض الأحيان ما من شأنه التأثير بشدة على الدول التي تعتمد بصفة مفرطة على مداخل النفط.

سنتطرق فيما يلي إلى ثلاثة نقاط رئيسية لتحليل تجارة إعادة التصدير بالإمارات العربية المتحدة، بدأ بإجمالي الصادرات غير النفطية إضافة إلى نمو ومساهمة كل من إعادة التصدير والتصدير المحلي فيها، وبعد ذلك نتطرق أيضا إلى أهم الشركاء التجاريين للإمارات في مجال إعادة التصدير، وأخيرا نستعرض أرقام أهم السلع المعادة التصدير.

1.2.3.3 نمو تجارة إعادة التصدير بالإمارات العربية المتحدة:

عرفت الصادرات الإماراتية غير النفطية نموا ملحوظا خلال السنوات الأخيرة بفضل سياستها الرامية للخروج من تبعية الصادرات النفطية، وعليه نتعرف على أرقام الصادرات غير النفطية الإماراتية بما فيها إعادة التصدير وتصدير السلع محلية الصنع من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (3-20): نمو إجمالي الصادرات غير النفطية للإمارات العربية المتحدة خلال الفترة
(2021-2010)

الوحدة=مليون درهم إماراتي

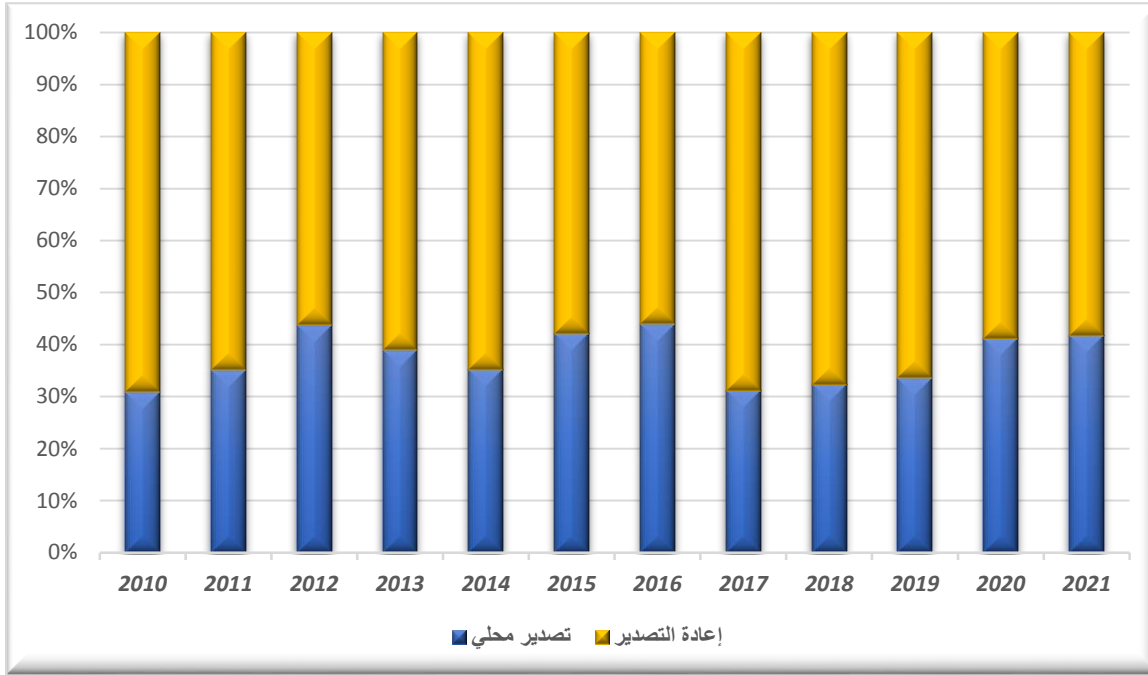
السنوات	التصدير المحلي	إعادة التصدير	إجمالي الصادرات
2010	83077,68	185863,25	268940,93
2011	114038,28	210842,81	324881,09
2012	169710,65	218624,58	388335,23
2013	148197,62	232184,23	380381,85
2014	132219,27	243733,87	375953,14
2015	161217,54	221418,69	382636,23
2016	168633,08	215333,75	383966,83
2017	181038,54	400308,31	581346,85
2018	206049,50	431551,38	637600,88
2019	231236,67	457410,34	688647,01
2020	254641,58	363413,12	618054,70
2021	331628,84	463263,43	794892,27

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://fcsc.gov.ae/ar-ae/Pages/home.aspx>

عرف إجمالي الصادرات الإماراتية غير النفطية نمواً قوياً خصوصاً في السنوات الأخيرة، حيث استطاعت تحقيق أرقام قياسية خلال سنة 2021 بقيمة 794 مليار درهم إمارتي ما يعادل 2016 ملياً دولار، وخلال الفترة (2021-2010) شهد إجمالي الصادرات غير النفطية نمواً مطرداً في أغلب سنوات هذه الفترة، فإجمالاً نمت بـ 66% بمقارنة عائدات سنة 2010 مع عائدات سنة 2021، وأحسن نمو كان سنة 2017 بـ 33,95% حيث قفزت من 383 مليار درهم إمارتي إلى 581 مليار دينار إمارتي، وثاني أحسن نمو كان سنة 2021 بـ 27,73% بعد بداية تعافي الاقتصاد العالمي من تبعات جائحة كورونا، لكن عرفت سنة 2020 أكبر تباطؤاً بـ 11,07% وبقيمة 70 مليار دولار.

ومن خلال ما سبق يستوجب علينا معرفة أكثر أنماط التجارة مساهمة في هذا النمو للصادرات الإماراتية غير النفطية من خلال الشكل التالي:

الشكل رقم (3-10): مساهمة إعادة التصدير والتصدير المحلي في إجمالي الصادرات غير النفطية للإمارات العربية المتحدة خلال الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول رقم (20-3)

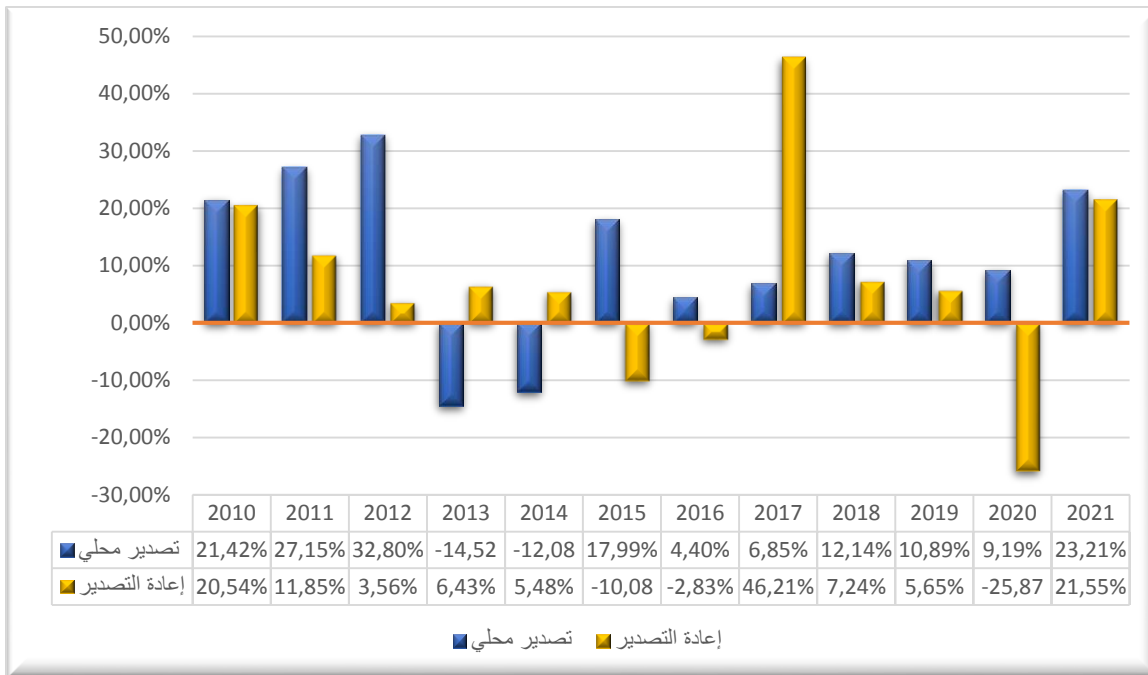
تساهم عائدات إعادة التصدير في إجمالي الصادرات الإماراتية غير النفطية بحصة 60% خلال الفترة (2010-2021)، ما يبين الدور الكبير الذي تلعبه التجارة الوسيطة في نمو الصادرات غير النفطية خلال السنوات الأخيرة، حيث ساهم إعادة التصدير بـ 68,86% خلال سنة 2017 وهي تمثل أحسن فترة نمو لإجمالي الصادرات غير النفطية الإماراتية، وخلافاً لذلك عرفت سنة 2020 أضعف مساهمة لتجارة إعادة التصدير في إجمالي الصادرات الإماراتية حيث جاءت حصتها بـ 58,80%.

بينما يساهم التصدير المحلي بـ 40% من إجمالي عائدات الصادرات الإماراتية خارج قطاع النفط، حيث عرفت سنتي 2012 و 2016 أحسن نسبة مساهمة بـ 43% تليها السنتين الأخيرتين بنسبة 41%، ويبرز لنا أيضاً أن حصص مساهمة كل من التصدير المحلي وإعادة التصدير في إجمالي الصادرات غير النفطية مستقرة، ما يبرز سياسة

دولة الإمارات العربية المتحدة في المحافظة على نمو جميع أنماط التجارة المساهمة في عائدات الصادرات وعدم الإفراط في التركيز على مصدر واحد بصفة مفرطة.

وفيما يلي نستكشف وتيرة نمو كل من صادرات السلع المحلية الصنع وصادرات السلع التي تم استيرادها وإعادة تصديرها على حالتها أو بعد معالجتها معالجة طفيفة:

الشكل رقم (3-11): وتيرة نمو إعادة التصدير والتصدير المحلي بهولندا خلال الفترة (2010-2021)



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الجدول رقم (3-20)

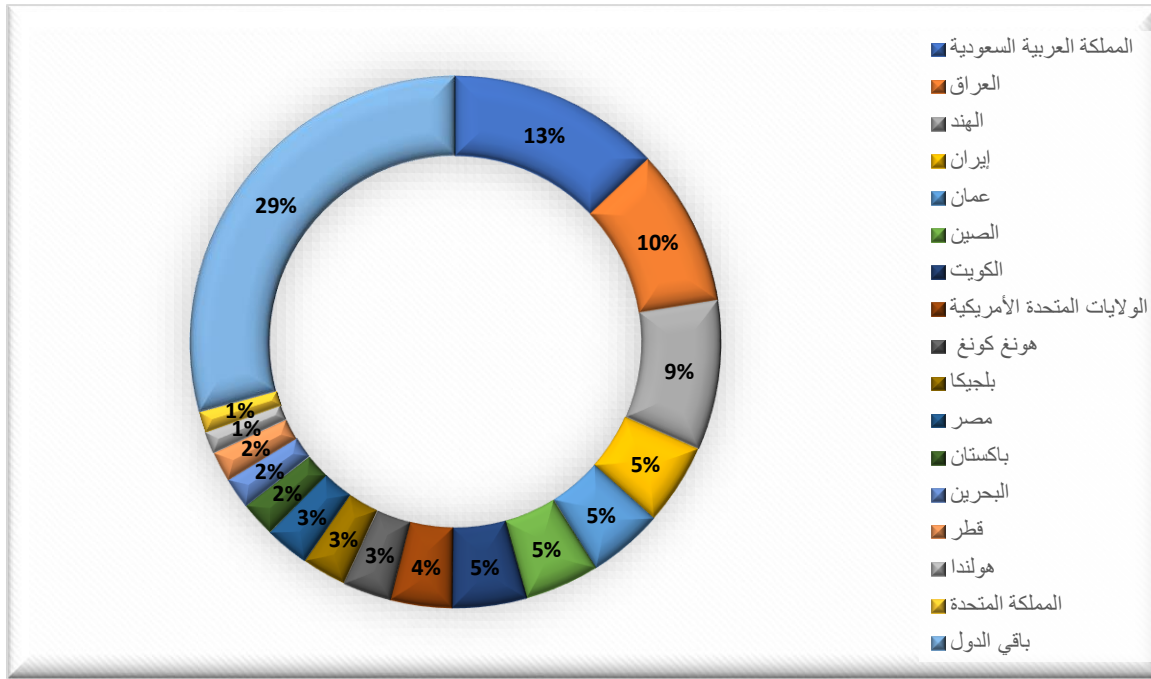
خلال الفترة (2010-2021) عرف التصدير المحلي نمو طرديا خاصة خلال سنوات بداية هذه الفترة ونهايتها، حيث سجل سنة 2010 نموا بـ 21,42% وسنة 2011 نموا بـ 27,15% وسنة 2012 نموا بنسبة 32,80% وهو أحسن نمو للصادرات محلية الصنع، أما خلال 2021 قد جاء نمو التصدير المحلي بـ 23,21%، والملاحظ أن نمو صادرات السلع محلية الصنع لم يتأثر بجائحة كورونا إذ كان نمو سنة 2019 بـ 10,89% ونمو سنة 2020 بـ 9,19%، وخلاف لذلك عرفت سنتي 2013 و2014 تباطؤ في نمو التصدير المحلي بـ 14,5% و-12,08% على التوالي.

وفي نفس السياق، كان نمو إعادة التصدير نموا طرديا خلال الفترة (2010-2021)، إذ سجلت سنة 2017 نمو قياسي لإعادة التصدير بـ 46,21%، وبعد تعافي الاقتصاد العالمي من وباء كورونا سجل إعادة التصدير نموا بـ 21,55% بسبب استقرار الشحن البحري الدولي والأوضاع الاقتصادية لمختلف أطراف التدفقات التجارية الوسيطة، علما أن السنة التي سبقتها عرفت أكبر تراجع لتجارة إعادة التصدير بـ 25,78%.

2.2.3.2 الشركاء التجاريين للإمارات العربية المتحدة في مجال إعادة التصدير:

لمعرفة أسواق وجهة تجارة إعادة التصدير الإماراتية، نستعرض من خلال الشكل التالي أهم شركائها التجاريين في مجال إعادة التصدير.

الشكل رقم (3-12): أسواق وجهة إعادة التصدير من الإمارات العربية المتحدة خلال سنة 2021



المصدر: من إعداد الباحث استنادا إلى بيانات مستقاة من <https://fcsc.gov.ae/ar-ae/Pages/home.aspx>

تعتبر المملكة العربية السعودية، العراق والهند أهم 3 أسواق وجهة تجارة إعادة التصدير الإماراتية خلال سنة 2021، إذ تمثل المملكة العربية حصة 13% والعراق حصة 10% والهند حصة 9%، وعلى خلاف هولندا وهونغ كونغ أهم الشركاء التجاريين لدولة الإمارات لا تملك معهم حدود مشترك بل يبعدون عنها بألاف الكيلومترات باستثناء المملكة العربية السعودية، وجاءت حصة كل من إيران، الصين، عمان والكويت بـ 5% لكل دولة، وكانت حصة الولايات المتحدة الأمريكية بـ 4% وهذا بالرغم من أن الإمارات ليست محور لوجستي مناسب للولايات

المتحدة الأمريكية، ولافت للانتباه أن هولندا وهونغ كونغ من بين أسواق وجهة إعادة التصدير الإمارات وهذا ما قد يبين أنه يمكن تدخل أكثر من وسيط في تجارة إعادة التصدير وأن السلع الوسيطة يمكنها عبور حدود عدة دول.

3.2.3.3 السلع المعادة التصدير بالإمارات العربية المتحدة:

وللتعرف على أهم السلع التي يتم استيرادها ثم إعادة تصديرها من دولة الإمارات العربية المتحدة، نتناول أهم أرقام السلع الوسيطة من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم (3-21): أهم السلع المعادة التصدير من الإمارات العربية المتحدة خلال سنة 2021

الوحدة=مليون درهم إماراتي

السلع المعادة التصدير	قيمة إعادة التصدير	حصة إعادة التصدير
أجهزة الهاتف، أجهزة الاتصال في الشبكات السلكية واللاسلكية	88941,63	33,28%
الألماس والأحجار الكريمة	60886,85	22,78%
السيارات والعربات المصممة لنقل الأشخاص	24898,91	9,32%
حلي مجوهرات والمعادن الثمينة	24562,51	9,19%
آلات المعالجة الذاتية للمعلومات، قارئات مغناطيسية وبصرية	22654,95	8,48%
زيوت النفط وزيوت متحصل عليها من مواد معدنية قارية	18808,18	7,04%
أجزاء ولوازم المركبات	10420,36	3,90%
سلع أخرى	16062,92	6,01%

المصدر: من إعداد الباحث استناداً إلى بيانات مستقاة من <https://fcsc.gov.ae/ar-ae/Pages/home.aspx>

تمثل أجهزة الهاتف وأجهزة الاتصال السلكية واللاسلكية والأحجار الكريمة أهم السلع المعادة التصدير من الإمارات العربية المتحدة سنة 2021، حيث تمثل حصتها أكثر من نصف إجمالي السلع المعادة التصدير فقد جاءت حصة تمثل أجهزة الهاتف وأجهزة الاتصال السلكية واللاسلكية بـ 33,28% وبقيمة 88 مليار درهم إماراتي، وحصة الألماس والأحجار الكريمة بـ 22,78% بقيمة 60 مليار درهم إماراتي، والنصف الآخر من إجمالي السلع

المعاداة التصدير سنة 2021 تمثل في: السيارات والعربات المصممة لنقل الأشخاص بحصة 9,32%، حلي مجوهرات والمعادن الثمينة بحصة 9,19%، آلات المعالجة الذاتية للمعلومات وقارئات مغناطيسية وبصرية بحصة 8,48%، زيوت النفط وزيوت متحصل عليها من مواد معدنية قارية بحصة 7,04% وأخيرا أجزاء ولوازم المركبات بحصة 3,90%.

4.3 ميكانيزمات تفعيل تجارة إعادة التصدير بالجزائر:

1.4.3 واقع تجارة إعادة التصدير بالجزائر:

نجد من ضمن الأنظمة الجمركية الاقتصادية النظام الجمركي الاقتصادي "القبول المؤقت"، ويقصد به النظام الجمركي الاقتصادي الذي تقبل فيه البضائع المستوردة لمدة معينة من أجل إعادة تصديرها مع الإعفاء من الضرائب الجمركية، لكن حصر الغرض من هذا النظام ضمن نقطتين فقط أولها إبقاء البضائع على حالتها والمعدة للاستعمال المؤقت في عمليات الإنتاج وإنجاز الأشغال والعمليات التجارية والدعاية مثل العتاد المهني والعينات من أجل المشاركة في التظاهرات التجارية، أما النقطة الثانية فتقتصر على تحويل البضائع من أجل تحسين الصنع وإعادة تصديرها، وبالتالي لا يمكن بأي حال من الأحوال الاستفادة من هذا النظام لأغراض تجارية من أجل استيراد البضائع وإعادة تصديرها على حالتها أو بعد إخضاعها لمعالجة بسيطة.

وبعد الاطلاع على مواقع مختلف هيئات التجارة الخارجية بالجزائر (وزارة التجارة وترقية الصادرات، الوكالة الوطنية لترقية التجارة الخارجية، الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة وألكس)، وزيارة المديرية الجهوية للجمارك الجزائرية بولاية الأغواط يوم 2023/09/10، تبين أن النظام التجاري لإعادة التصدير غير مفعّل بالجزائر وهذا ما يفسر غياب هذا النوع من التدفقات التجارية ضمن احصائيات التجارة الخارجية للجزائر.

لكن خلال الإطلاع على الدراسات المتعلقة بإعادة التصدير ومن خلال دراسة باللغة الروسية للباحث ¹**Alexander Sergeevich Firanchuk**، اتضح أن الجزائر قد شهدت عمليات إعادة التصدير خلال الفترة (2014-2016)، ففي غضون حدوث صراع بشرق أوكرانيا قامت دول أوروبية وحليفاتها الولايات المتحدة الأمريكية إضافة إلى النرويج وأستراليا بمعاينة روسيا اقتصاديا بحظر المنتجات الغذائية المصدرة إلى روسيا، واستطاع الباحث الكشف عن عمليات الالتفاف حول الحظر المفروض على روسيا باستخدام استراتيجية إعادة التصدير لإدخال السلع الأوروبية لروسيا عن طريق دول طرف ثالث خلال الفترة (2014-2016)، واعتمد الباحث في جمع البيانات على قاعدة البيانات للاتحاد الأوروبي **EUROSTAT** وقاعدة البيانات الروسية الخاصة بالاستيراد والتصدير **FCS** لمقارنة الفترة التي سبقت الحظر وفترة الحظر الاقتصادي على روسيا، وكانت الجزائر من بين الدول التي تمثل الدول الوسيطة لإعادة تصدير المنتجات الأوروبية إلى روسيا وعلى رأسها المنتجات الغذائية.

¹ Alexander Sergeevich Firanchuk, Ibid.

2.4.3 آليات تفعيل تجارة إعادة التصدير بالجزائر:

بما أن التدفقات التجارية لإعادة التصدير تقوم على تواجد ثلاثة أطراف في العملية التجارية، فيمكن للجزائر تفعيل إعادة التصدير من ناحيتين:

1.2.4.3 تفعيل تجارة إعادة التصدير بالجزائر كطرف مصدر:

تعترض المؤسسات بالجزائر خاصة الناشئة منها الكثير من المشاكل خلال ممارسة نشاط تصدير منتوجاتها للخارج، وهذا راجع لعدة أسباب من بينها صعوبة الحصول على زبون من الخارج لعدم توفر معلومات كافية والتكلفة المرتفعة للقيام بدراسة الأسواق الخارجية، ومن خلال ذلك يمكن للمؤسسات الجزائرية الناشطة في مجال التصدير والتي لا تملك معلومات كافية وحول الأسواق الخارجية الاستعانة بالشركات إعادة التصدير التي تنشط ببعض الدول التي تعتمد كثيرا على هذا النوع من التدفقات التجارية مثل: الإمارات العربية المتحدة، هولندا وغيرهما، إذ أن شركات إعادة التصدير تملك خبرة كبيرة ومعلومات حول الأسواق العالمية وتستطيع التمييز بين مختلف الزبائن الدوليين لمطابقة أذواقهم مع مختلف السلع التي لا يملك أصحابها معلومات كافية حول هؤلاء الزبائن.

وقد تم إنجاز هذه الاستراتيجية من طرف شركة بوبلنزة (**BOUBLENZA Company**) الكائن مقرها بولاية تلمسان (الغرب الجزائري)، والمتخصصة في إنتاج المكونات الطبيعية من أصل نباتي، وقد ركزت بشكل خاص على معالجة الخروب ومشتقاته منذ 1994، حيث قامت **BOUBLENZA Company** بعمليات تصدير خاصة بمسحوق الخروب للشركة العالمية **SOLEILFOOD** الكائن مقرها الرئيسي بهامبورغ (ألمانيا) والمتخصصة في استيراد وتصدير المنتجات الزراعية والمخففة طبيعيا بمنطقة البحر الأبيض المتوسط مثل تمر دقلة نور والخروب¹، وبعد استيرادها لمسحوق الخروب عن طريق فرعها بالولايات المتحدة الأمريكية، تقوم شركة **SOLEILFOOD** بإعادة تغليف مسحوق الخروب ووضع علامتها عليه (**ORGANIC CAROB POWRED**) قصد تسويقه بالولايات المتحدة الأمريكية وإعادة تصديره للخارج، بينما المنتج المصدر يملك يسوق في الأسواق الجزائرية تحت علامة **CARUMA**²، وتمكنت شركة بوبلنزة (**BOUBLENZA Company**) بفضل هذه

¹ Soleilfoods, ABOUT SOLEIL FOODS, on the link: <https://www.soleilfoods.com/about>, Consulted: 15/09/2023.

² انظر الملحق رقم 01 ورقم 02.

الاستراتيجية بالترويج بجائزة أفضل مصدر جزائري لسنة 2017 من طرف رئيس لحكومة الجزائري يوم 2018/05/31.¹

2.2.4.3 تفعيل تجارة إعادة التصدير كطرف وسيط:

تسعى الحكومات الجزائرية المتعاقبة إلى وضع خطط اقتصادية للنهوض بالاقتصاد الجزائري وتقليل الاعتماد على العائدات النفطية، ويمكن لتجارة إعادة التصدير أن تكون جزء من الحل إضافة إلى الإنتاج الوطني قصد الخروج من معضلة الريع البترولي، فالجزائر لم تستفد كثيرا من موقعها الاستراتيجي بريا وبحريا لا سيما مع مرور عدة خطوط شحن بحرية دولية على حوض البحر الأبيض المتوسط، وامتلاكها لحدود برية وقربها من دول افريقية لا تملك منافذ بحرية مثل: التشاد والنيجر ومالي.

إذ تستطيع لعب دور الوسيط بين الدول الافريقية والأوروبية باستيراد المواد الأولية التي تستخدمها الشركات الأوروبية في صناعتها والمنتجات الزراعية التي يتطلب انتاجها بيئة خاصة ومناخ خاص وإعادة تصديرها للدول الأوروبية، مثل مادة البن التي تستخدمها بعض الدول الأوروبية في صناعتها بل تصنف كأحسن المصدرين لها على غرار سويسرا وألمانيا بالرغم من عدم انتاجها محليا، حيث تقوم باستيرادها من دول افريقية مثل أوغندا وإثيوبيا وبعد معالجتها تقوم بتسويقها محليا وإعادة تصديرها لدول أخرى، وهذا ما تناولته دراسة **Angus Elsbey** بعنوان

"Creaming off commodity profits: Europe's reexport boom and Africa's

earnings crisis in the coffee and cocoa sectors" حيث فحصت الدراسة تعاضم أرباح الدول الأوروبية الرائدة في إعادة تصدير البن مقابل تدي هوامش ربح الدول الإفريقية، وكانت الدول الإفريقية المعنية بإنتاج وتصدير البن الخام كالتالي: الساحل العاج، أوغندا، إثيوبيا والكاميرون، أما الدول الأوروبية، وتمثلت الدول الأوروبية المعنية بمعالجة وإعادة تصدير البن في: بلجيكا، سويسرا، ألمانيا وهولندا، وبينت نتائج الدراسة أن خلال الفترة (2000-2010) تقلصت حصة البلدان الإفريقية إلى 24% من إجمالي حصة هامش الربح لتصدير مادة البن للمستهلك النهائي، في حين زادت حصة الدول الأوروبية لتصبح 76% من إجمالي هامش الربح نتيجة تطور أساليب معالجة البن.

¹ Boublenza Company, WHAT'S NEW?, on the link: <https://boublenza.com/#section-6>, Consulted: 15/09/2023.

² Angus Elsbey, Creaming off commodity profits: Europe's re-export boom and Africa's earnings crisis in the coffee and cocoa sectors, Review of African Political Economy, Vol47, N°166, 2020, pp 638-650.

من جهة أخرى يمكن للجزائر لعب دور الوسيط عن طريق استيراد منتجات أوروبية وآسيوية وإعادة تصديرها للدول الإفريقية التي لا تملك منافذ بحرية، أو التي تملك منافذ بحرية ولكن النقل إليها بحرا يكون مكلف مقارنة باستخدام النقل المتعدد الوسائط، فمثلا دولة مالي لا تملك منافذ بحرية وأهم وارداتها الآلات والأجهزة الميكانيكية وأجزائها والآلات والمعدات الكهربائية ومعداتهما تتم استيرادها من الصين وفرنسا، والنيجر هي الأخرى أهم وارداتها قادمة من الصين وفرنسا وعبرة عن الآلات الصناعية والسيارات وقطع الغيار تقوم باستيرادها كذلك من الصين وفرنسا، ومن خلال ذلك نجد أن الجزائر في أحسن رواق لاستيراد تلك السلع وإعادة تصديرها للنيجر والمالي عن طريق النقل المتعدد الوسائط.

علاوة على ذلك تملك الجزائر موقع استراتيجي مهم فهي تتوسط حوض البحر الأبيض المتوسط من جانب قارة إفريقيا، كما يبلغ شريطها الساحلي مسافة 1644 كلم يتخلله 11 ميناء بين متوسط وصغير جميعها مطلة على الموانئ الأوروبية، وبالرغم من الموقع الجغرافي الاستراتيجي للجزائر واعتبارها البوابة اللوجستية لإفريقيا إلى أنها مازالت خدماتها اللوجستية تحتل مراكز متدنية عالميا حيث جاء تصنيفها ضمن المركز 97 عالميا بـ 2,5 نقطة حسب مؤشر الأداء اللوجستي الصادر عن البنك الدولي لسنة 2023¹، لذلك بادرت الحكومة الجزائرية إلى تشييد ميناء كبير يعكس التوجه التجاري العالمي و تنشيط وتيرة النشاط الاقتصادي الوطني في مدينة الحمداية بولاية تيبازة بالشراكة مع الصين، تقدر تكلفة إنجاز 06 مليار دولار بتمويل جزائري صيني و تستغرق عملية بنائه 07 سنوات تتم على 03 مراحل، و بعد دراسة المشروع انطلقت فعليا أشغال إنجاز مطع سنة 2021 والذي سيلعب محطة هامة من مبادرة الحزام و الطريق والتي اطلقتها الصين سنة 2013 والمتمثلة في إنجاز طرق برية و سكك حديدية و موانئ و الاستثمار في البنى التحتية لمجموعة كبيرة من الدول الآسيوية والأوروبية والإفريقية بهدف ربط الصين بدول العالم و تسهيل نقل بضائعها لهم، وجاء هذا المشروع نظرا لموقع الجزائر الاستراتيجي والعلاقات الدبلوماسية الجيدة مع الصين، يضم 23 رصيف و يعالج 6.5 مليون حاوية بمقدار 25.7 طن من البضائع سنويا² كما سيكون قادر على استيعاب أكبر السفن التي أصبحت تستخدم في شحن الحاويات والتي تعدت سعتها 23000 حاوية نمطية، وسيصبح ثاني أكبر ميناء حاويات في حوض البحر الأبيض المتوسط بعد ميناء طنجة المغربي الذي يحتل المركز الأول

¹ World Bank, Logistics Performance Index (LPI), on the link: <https://lpi.worldbank.org/international/global>, Consulted: 20/09/2023.

² سهم ميديا، ميناء الحمداية... مشروع الجزائر الضخم للسيطرة على تجارة إفريقيا، عبر الرابط: <https://www.sahm-media.dz>, تاريخ الاطلاع 2023/09/20.

بطاقة تدفق الحاويات بلغت 5,7 مليون حاوية سنة 2020 و 7,17 مليون حاوية سنة 2021¹، إضافة لذلك سيتم ربط الميناء بمشروع آخر خاص بشبكة السكك الحديدية قد قطعت فيه الجزائر أشواط كبيرة يهدف لربط المناطق الشمالية بالمناطق الجنوبية، وهذا ما يدفع الجزائر لكي تصبح مركز لوجستي مهم مستقبلا خاصة في مجال إعادة التصدير الذي يتطلب موقع استراتيجي فريد وأداء لوجستي عالي مع توفر بنية تحتية لوجستية قوية.

أثبتت عدة تجارب دولية أنه يمكن لتجارة إعادة التصدير المساهمة في زيادة إجمالي الصادرات وتنوعها، خاصة للدول التي لا تملك قدرة انتاجية كبيرة وتعتمد على عائدات المحروقات بشكل مفرط ما يؤثر على اقتصادها خلال حدوث تقلبات بالأسواق النفط الدولية، ومن جانب آخر يمكن لإعادة التصدير المساهمة في بناء سمعة تسويقية جيدة للبلد الوسيط ما قد يزيد من الطلب على منتجاته المحلية، وبما أن الجزائر بصدد إنجاز مشاريع مهمة للبنى التحتية اللوجستية وتمتع بموقع استراتيجي فريد فيمكن لتفعيل إعادة التصدير أن يساهم في زيادة عائداتها من الصادرات خارج قطاع المحروقات، لا سيما بعد توقيعها على اتفاقية الانضمام إلى منطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية ما من شأنه تقديم تسهيلات جمركية لمختلف التدفقات التجارية مع عدة إفريقية.

¹ Lloyd's List Intelligence, ONE HUNDRED CONTAINER PORTS 2022, on the link: <https://lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2022>, Consulted: 20/09/2023.

خلاصة:

تم من خلال هذا الفصل استعراض ثلاثة تجارب دولية رائدة في مجال تجارة إعادة التصدير، حيث تبين أن هذه المكانة العالمية قد اكتسبتها بفضل موقعها الاستراتيجي وقوة أدائها اللوجستية، إضافة لأداء موانئها في سرعة تفريغ وتحميل الحاويات ومناولتها في مدة زمنية قياسية بالرغم من ازدحامها بسفن الحاويات ذات سعة قد تفوق 20 ألف حاوية، واللافت للانتباه أن جزء من وجهة السلع المعادة التصدير هي نفسها أسواق إعادة التصدير، فعلى سبيل المثال هولندا وهونغ كونغ من بين أسواق وجهة إعادة التصدير الإمارات، وهذا ما قد يبين أنه يمكن تدخل أكثر من وسيط في تجارة إعادة التصدير وأن السلع الوسيطة يمكنها عبور حدود عدة دول.

بالنسبة للجزائر تبين أن الجانب التجاري لتجارة إعادة التصدير غير مفعّل، بل يقتصر إعادة التصدير على نقطتين فقط أولها إبقاء البضائع على حالتها والمعدة للاستعمال المؤقت في عمليات الإنتاج وإنجاز الأشغال والعمليات التجارية والدعاية مثل العتاد المهني والعينات من أجل المشاركة في التظاهرات التجارية، وثانيها تحويل البضائع من أجل تحسين الصنع وإعادة تصديرها، وبما أن التدفقات التجارية لإعادة التصدير تقوم على تفاعل ثلاثة أطراف تجارية في العملية، فقد تم اقتراح تفعيل تجارة إعادة التصدير تكون فيها الجزائر كطرف مصدر من جانب، ومن جانب آخر تفعيل تجارة إعادة التصدير تكون فيها الجزائر طرف وسيط للاستفادة من موقعها الاستراتيجي المهم.

الفصل الرابع: دراسة قياسية
لتأثير لوجستيات النقل البحري
على نمو تجارة إعادة التصدير

تمهيد:

يهدف هذا الفصل لتحليل وقياس طبيعة العلاقة بين لوجستيات النقل البحري وتجارة إعادة التصدير، حيث تمثلت مؤشرات لوجستيات النقل البحري في: مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم، تدفق الحاويات، مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ، أسطول السفن التجارية غير النقالة للنفط وسعة حمولتها الساكنة، وهذا باستخدام نماذج البانل Panel Data لعينة مكونة من دول كالتالي: البحرين، كندا، الكويت، هولندا، نيجيريا، سلطنة عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، الإمارات العربية المتحدة وأخيرا ماليزيا، وهذا خلال الفترة (2011-2019) تناسباً مع فترات توفر بيانات الدراسة باعتماد على برنامج Stata 17، وسيتم تقسيم الفصل إلى المحاور الرئيسية التالية:

✓ الطريقة والأدوات المستخدمة؛

✓ الأسلوب الإحصائي المستخدم في الدراسة؛

✓ التحليل الإحصائي لبيانات الدراسة.

1.4 الطريقة والأدوات المستخدمة:

1.1.4 تحديد العينة والفترة الزمنية:

تشمل عينة الدراسة 10 دول من مختلف مناطق العالم تعتمد على تجارة إعادة التصدير لزيادة إجمالي صادراتها غير النفطية ويحمل كل منها ترقيم حسب الجدول الموضح أدناه، إضافة لذلك تضمنت فترة الدراسة مدة زمنية قدرها 09 سنوات انطلاق من سنة 2011 إلى غاية سنة 2019، وحددت هذه الفترة الزمنية نظرا لتوفر بيانات البلدان محل الدراسة لمختلف المتغيرات.

الجدول (4-01): تصنيف عينة الدراسة

الرمز (id)	اسم الدولة	الرقم
1	البحرين	01
2	كندا	02
3	الكويت	03
4	هولندا	04
5	نيجيريا	05
6	سلطنة عمان	06
7	قطر	07
8	المملكة العربية السعودية	08
9	الإمارات العربية المتحدة	09
10	ماليزيا	10

المصدر: من إعداد الباحث

2.1.4 نمو تجارة إعادة التصدير بالدول عينة الدراسة:

تعتبر الدول محل الدراسة من بين الدول التي تمارس نشاط تجارة إعادة التصدير وهذا بالتوازي مع نشاط تصدير النفط، فحسب إحصائيات الأونكتاد¹ وخلال سنة 2022 ساهمت الصادرات النفطية للبحرين بـ 36% في إجمالي الصادرات وكأفضل سلعة مصدرة، وبالنسبة لكندا فقد ساهمت الصادرات النفطية بـ 31% وكثاني أحسن

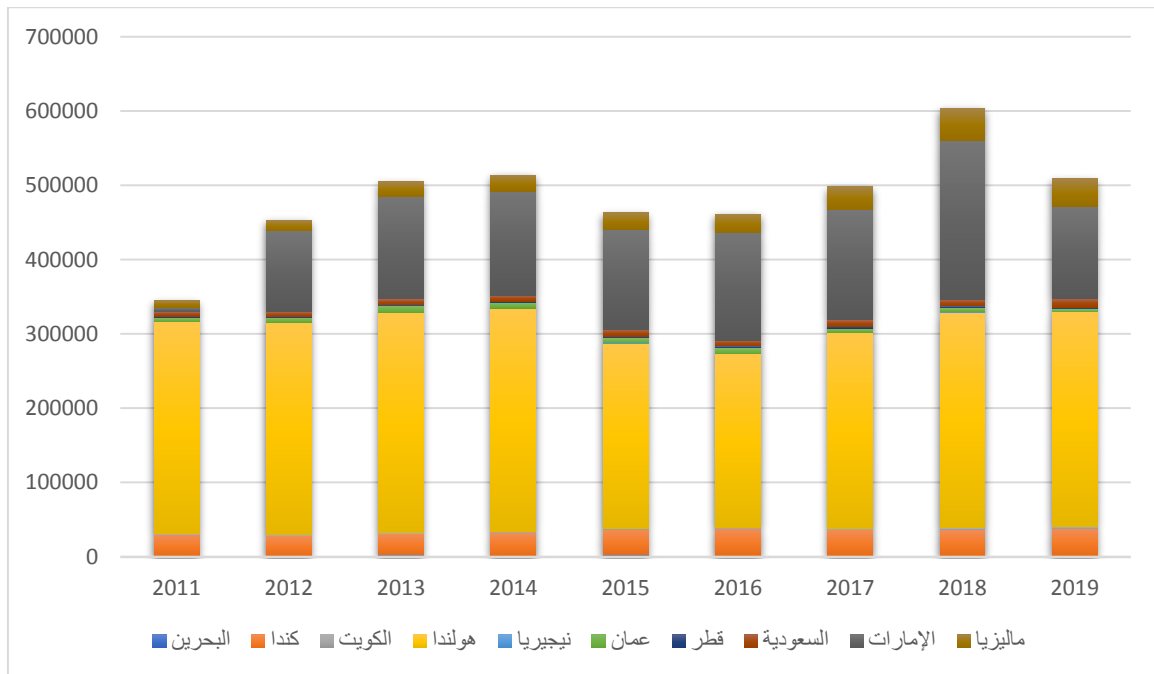
¹ Unctadstat, Country profile, in the link : <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/en-GB/index.html>,
Consulted: 01/10/2023.

سلعة مصدرة، وبخصوص الكويت ساهمت الصادرات النفطية بنسبة 51% في إجمالي الصادرات وكأفضل سلعة مصدرة، أما هولندا فقد ساهمت صادراتها النفطية بـ 17% في إجمالي الصادرات وكثاني أفضل سلعة مصدرة، وبخصوص نيجيريا سيطرت الصادرات النفطية على إجمالي الصادرات بـ 92%، وبالنسبة لسلطة عمان فقد ساهمت الصادرات النفطية بـ 56% في إجمالي الصادرات، بينما تمثل الصادرات النفطية لكل من قطر والمملكة العربية السعودية نسبة 90% و 75% على التوالي من إجمالي الصادرات، وبالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة بلغت الصادرات النفطية 48% من إجمالي صادراتها وكأحسن سلعة مصدرة خلال سنة 2022، وأخيراً بلغت نسبة الصادرات النفطية نسبة 25% من إجمالي الصادرات الماليزية كثاني أفضل سعة مصدرة.

علاوة على تصدير النفط تعتمد الدول المكورة أعلاه على تجارة إعادة التصدير للمساهمة في نمو الصادرات غير النفطية، ومنه نستعرض من خلال الشكل التالي نمو تجارة إعادة التصدير لهذه الدول وخلال نفس الفترة الزمنية للدراسة.

الشكل (4-01): نمو تجارة إعادة التصدير بالدول عينة الدراسة خلال الفترة (2011-2019)

الوحدة = مليون دولار



المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على الملحق رقم (03)

يبرز لنا من خلال الشكل أعلاه أن هولندا والإمارات العربية المتحدة من بين الدول التي تركز بشكل كبير في خططها التجارية على تجارة إعادة التصدير، إذ أن عائدات التجارة الوسيطة تجاوزت عتبة 200 000 مليون دولار خلال جميع فترات هذه المدة بالنسبة لهولندا، وبالنسبة للإمارات العربية المتحدة تجاوزت عائدات تجارة التصدير عتبة 120 000 مليون دولار خلال أغلب فترات المدة الزمنية (2011-2019)، علاوة على ذلك عرفت دولة الإمارات أحسن نمو في التدفقات الوسيطة سجل خلال سنة 2012 حيث قفزت عائدات تجارة إعادة التصدير من 5 400 مليون دولار سنة 2011 إلى أكثر من 100 000 مليون دولار خلال السنة الموالية، أما باقي دول العينة فقد عرفت نموا مستقرا لتدفقات إعادة التصدير وبقيم متفاوتة لم تتجاوز عموما عتبة 50 000 مليون دولار.

3.1.4 تحديد متغيرات الدراسة:

تم الاعتماد في الدراسة الحالية على تجارة إعادة التصدير كمتغير تابع، ومجموعة من المتغيرات المستقلة تعبر عن لوجستيات النقل البحري وهي: مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم، تدفق الحاويات، عدد السفن الناقلة للسلع غير النفطية، مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ وأخيرا الحمولة الساكنة للسفن ناقلة السلع غير النفطية.

1.3.1.4 المتغير التابع:

نعتمد في الدراسة الحالية على إعادة التصدير كمتغير تابع معبر عن قيمتها بمليون دولار سنويا تزامنا مع فترة الدراسة ويرمز لها بـ (*rex*)، وتم جمع بيانات قيمة إعادة التصدير من قواعد بيانات مختلفة حسب ما يوضح الجدول التالي:

الجدول (4-02): مصادر بيانات المتغير التابع

الوحدة	مصدر البيانات	اسم الدولة	رمز الدولة
مليون دولار	الفترة (2011-2018): UN Comtrade Database ¹	البحرين	1
	سنة 2019 هيئة المعلومات والحكومة الإلكترونية ²		
مليون دولار	سنة 2011 والفترة (2014-2019):	كندا	

¹ United Nations, UN Comtrade Database, in the link: <https://comtradeplus.un.org/>, Consulted:01/09/2023.

² هيئة المعلومات والحكومة الإلكترونية، تقرير التجارة الخارجية، عبر الرابط: <https://www.iga.gov.bh/>، تاريخ الاطلاع: 2023/09/01.

	UN Comtrade Database سنتي 2012 و 2013:		2
	Statistics Canada ¹ سنوات 2011، 2012، 2013، 2018:		3
مليون دولار	الإدارة المركزية للإحصاء ² سنوات 2014، 2015، 2016، 2017 و 2019:	الكويت	3
مليون دولار	UN Comtrade Database الفترة (2011-2019):	هولندا	4
مليون دولار	Statistics Netherlands - CBS ³ الفترة (2011-2019):	نيجيريا	5
مليون دولار	National Bureau of Statistics ⁴ الفترة (2011-2019):	سلطنة عمان	6
مليون دولار	UN Comtrade Database سنوات 2012، 2013، 2015 و 2018:	قطر	7
مليون دولار	المركز الإحصائي لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ⁵ سنوات 2011، 2014، 2016، 2017 و 2019:		8
مليون دولار	UN Comtrade Database الفترة (2011-2018):	المملكة العربية السعودية	8
مليون دولار	سنة 2019: الهيئة العامة للإحصاء ⁶		9
مليون دولار	UN Comtrade Database الفترة (2011-2019):	الإمارات العربية المتحدة	9

¹ Statistics Canada, Data, in the link : <https://www.statcan.gc.ca/en/start>, Consulted:02/09/2023.

² الإدارة المركزية للإحصاء، الإحصاءات والنشرات، إحصاءات التجارة الخارجية، عبر الرابط:

<https://www.csb.gov.kw/Pages/Statistics?ID=38&ParentCatID=4>, تاريخ الاطلاع: 2023/09/03.

³ Statistics Netherlands – CBS, Dutch Trade in Facts and Figures, in the link : <https://www.cbs.nl/en-gb>, Consulted:05/09/2023.

⁴ National Bureau of Statistics, nigeria foreign trade monitor, in the link :

<https://nigeriaforeigntrade.opendataforafrica.org/data/?lang=en#menu=source>, Consulted: 06/09/2023.

⁵ المركز الإحصائي الخليجي، التجارة الخارجية، عبر الرابط: <https://dp.gccstat.org/ar/DataAnalysis?RltFX9nFkyFVlj2BQIZw>

تاريخ الاطلاع: 2023/09/06.

⁶ هيئة الإحصاء العامة، قاعدة البيانات الإحصائية، التجارة الدولية، عبر الرابط: <https://database.stats.gov.sa/home/landing>, تاريخ

الاطلاع: 2023/06/07.

مليون دولار	الفترة (2011-2019): Portal ministry of economy malaysia ¹	ماليزيا	10
-------------	---	---------	----

المصدر: من إعداد الباحث

2.3.1.4 المتغيرات المستقلة:

سيتم الاعتماد على مجموعة من المؤشرات لقياس تأثير لوجستيات النقل البحري على نمو تجارة إعادة التصدير بالدول محل الدراسة، علماً أنه تم الاستغناء عن مؤشرات أخرى متعلقة بالنقل البحري واللوجستيات بسبب عدم تزامن صدورهما مع الحدود الزمنية للدراسة الحالية، مثل مؤشر أداء موانئ الحاويات CPPI INDEX الصادر عن البنك الدولي سنوات 2020، 2021 و 2022 فقط، والذي يعتمد على إجمالي عدد الساعات التي تتوقف فيها السفينة في الميناء لإكمال أعمال الشحن والتفريغ على مدار عام، وفي نفس السياق تم الاستغناء عن مؤشر الأداء اللوجستي LPI INDEX والصادر كذلك من طرف البنك الدولي بسبب فترات صدوره كل سنتين تقريباً والإصدار الأخير جاء بعد 05 سنوات (2018-2023)، وفيما يلي المتغيرات المستقلة التي تم استخدامها ضمن الدراسة الحالية:

• مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم (LSCI):²

يهدف إلى قياس مستوى اندماج البلدان في شبكات النقل البحري الدولي المنتظم، وقد تم إنشائه سنة 2004 ويرمز له بـ LSCI ويتكون من 5 مكونات على النحو التالي:

- ✓ عدد مكالمات السفن المجدولة أسبوعياً في الدولة؛
- ✓ القدرة السنوية المنشورة بوحدات مكافئة لعشرين قدماً: إجمالي القدرة المنشورة المتوفرة في البلد؛
- ✓ عدد خطوط النقل البحري المنتظمة من البلد وإليه؛
- ✓ عدد شركات النقل البحري التي تقدم خدمات من وإلى البلد؛
- ✓ حجم أكبر سفينة منتشرة في الخدمات من وإلى البلد بوحدات مكافئة لعشرين قدماً؛
- ✓ عدد الدول الأخرى المرتبطة بالدولة من خلال خدمات الشحن المباشر.

¹ Official Portal of Ministry of Economy, Economic Data, in the link: <https://www.ekonomi.gov.my/en>, Consulted: 07/09/2023.

² UNCTADstat, Data centre, in the link : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.LSCI>, Consulted: 05/06/2023.

• تدفق الحاويات (*teu*):¹

يمثل العدد الإجمالي التقديري للحاويات التي تمت مناوئتها لكل دولة، معبرا عنه بوحدة مكافئة عشرين قدما (TEUs)، وتمثل TEUs حجم حاوية قياسية متعددة الوسائط بطول 20 قدما تستخدم للتحميل والتفريغ وإعادة الشحن، ويتم احتساب الحاوية متعددة الوسائط التي يبلغ طولها 40 قدما على أنها وحدتان مكافئتان.

• السفن ناقلة السلع غير النفطية (*ns*):²

يمثل حصة الدول من أسطول السفن التجارية الناقلة للسلع مثل ناقلات البضائع السائبة وسفن الحاويات، وتم استبعاد السفن ناقلة النفط والغاز.

• مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ (*pqi*):³

يعد مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ أحد مكونات مؤشر التنافسية العالمية الذي يصدره المنتدى الاقتصادي العالمي WEF سنويا، وهو يمثل تقييما لجودة مرافق الموانئ في بلد معين بناء على بيانات من استطلاع الرأي التنفيذي الذي أجراه المنتدى الاقتصادي العالمي، وهو استطلاع طويل الأمد وشامل يستند إلى آراء أكثر من 14000 من قادة الأعمال في 144 دولة، وتعتمد درجة جودة البنية التحتية للميناء على سؤال واحد فقط يطلب من المشاركين تقييم مرافق الموانئ والمرات المائية الداخلية في البلد الذي يعملون فيه على مقياس 1 (متخلف) إلى 7 (شامل وفعال وفقا للمعايير الدولية)، وبالنسبة للبلدان التي لا تملك منافذ بحرية يطلب من المشاركين تقييم إمكانية الوصول إلى مرافق الموانئ والمرات المائية الداخلية على مقياس 1 (مستحيل) إلى 7 (سهل) ويتم تجميع الإجابات الفردية لإنتاج درجة البلد.

• الحمولة الساكنة (*dtw*):⁴

هو مقياس يستعمل لقياس كمية الحمولة الإجمالية التي يمكن لسفينة ما أن تحملها وتبحر بها بأمان، وتقاس هذه الحمولة بالآلاف الأطنان.

¹ Ibid, in the link : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.ContPortThroughput>, Consulted:05/06/2023.

² Ibid, in the link : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.MerchantFleet>, Consulted: 05/06/2023.

³ The Global Economy, Port infrastructure quality, in the link : https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports_quality/, Consulted: 07/06/2023.

⁴ UNCTADstat, Ibid, in the link: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.MerchantFleet>, Consulted:06/06/2023.

وفيما يلي جدول بين المتغيرات المستقلة للدراسة ومصادر بياناتها:

الجدول (4-03): مصادر بيانات المتغيرات المستقلة

الوحدة	مصدر البيانات	رمز المتغير	المتغير المستقلة
مؤشر	World Bank ¹	<i>lsci</i>	مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم
آلاف الحاويات النمطية	UNCTADstat ²	<i>teu</i>	تدفق الحاويات
عدد السفن	UNCTADstat ³	<i>ns</i>	السفن ناقلة السلع غير النفطية
مؤشر	The global economy ⁴	<i>pqi</i>	مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ
آلاف الأطنان	UNCTADstat ⁵	<i>dtw</i>	الحمولة الساكنة

المصدر: من إعداد الباحث

¹ World Bank, DataBank, Liner shipping connectivity index, in the link :

<https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XO?view=chart>, Consulted:05/06/2023.

² UNCTADstat, Data Centre, Maritime Transport, in the link : <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>,

Consulted: 06/06/2013.

³ Ibid.

⁴ The global economy, Port infrastructure quality - Country rankings, in the link :

https://www.theglobaleconomy.com/rankings/seaports_quality/, Consulted: 07/06/2023.

⁵ UNCTADstat, Ibid.

2.4 الأسلوب الإحصائي المستخدم في الدراسة:

1.2.4 ماهية نماذج بيانات البانل:¹

تعتبر نماذج بانل من النماذج التي أصبحت تحظى باهتمام الاقتصاديين في مختلف دراساتهم، وتكمن خصوصية هذه النماذج في أخذها لأثر التغيرات الزمنية والوحدات المقطعية في نفس الوقت، أي دمج بيانات مفردات الدراسة التي تكون دول أو أسر أو مؤسسات أو غيرها خلال فترة زمنية معينة، وشهدت نماذج البانل تطورا معتبرا منذ منتصف القرن العشرين سواء في التطبيقات أو كيفية بناء نماذج ملائمة للتحليل، علاوة على ذلك يعتبر كل من Mundlak و Nerlove من الأوائل الذين استخدموا نماذج البانل في القياس الاقتصادي، من جانب آخر تكون بيانات بانل متزنة (Balanced Panel) إذا توفرت جميع المشاهدات لمفردات البانل، أما في حالة توفر البيانات للمفردة في فترات زمنية مختلفة تسمى بيانات البانل غير متزنة (Unbalanced Panel)، وتكمن أهمية نماذج بيانات البانل في تجاوز النقائص التي قد تواجه دراسة البيانات الزمنية بمفرداتها أو المفردات بمفرداتها خاصة المشاكل القياسية.

2.2.4 مزايا نماذج بيانات البانل:²

- ✓ يسمح هذا النوع من المعطيات للباحث بدراسة الاختلاف والفوارق في السلوك بين الأفراد، وتتيح التحكم في التباين الفردي الذي قد يظهر في حالة البيانات المقطعية الزمنية، وبالتالي الحصول على تقديرات ذات ثقة أعلى؛
- ✓ تتميز بيانات البانل عن غيرها بعدد أكبر من درجات الحرية وبكفاءة أفضل، وهذا ما يؤثر إيجابا على دقة التقديرات، أي تتضمن بيانات البانل محتوى معلوماتي أكثر من تلك التي في المقطعية أو الزمنية؛
- ✓ تعد بيانات البانل الإطار الملائم لتطور تقنيات التقدير والنتائج النظرية؛
- ✓ في الواقع التطبيقي، تسمح نماذج البانل بدراسة مشاكل يستحيل دراستها باستخدام البيانات العرضية أو السلاسل الزمنية؛

¹ سامي مباركي، تأثير الأسواق المالية على النمو الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا الترابط بين القطاع المالي والقطاع الحقيقي، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر-باتنة، الجزائر، 2014-2015، ص 163

² بن بختي سيف الدين، التمويل الإسلامي ودوره في تحقيق التنمية الاقتصادية: دراسة قياسية لدول مجلس التعاون الخليجي وجنوب شرق آسيا، أطروحة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2020-2021، ص 191-192

✓ تأخذ نماذج البانل بعين الاعتبار ما يوصف "بعدم التجانس" الخاص بمفردات العينة سواء المقطعية أو الزمنية.

3.2.4 أنواع نماذج بيانات البانل الساكنة:¹

1.3.2.4 الشكل العام للنموذج:

يأخذ النموذج العام لبيانات البانل في شكله الخطي التالي:

$$y_{it} = \sum_{k=1}^k \beta_{kit} x_{kit} + \varepsilon_{it} \quad , i = 1, 2, \dots, N \quad t = 1, 2, \dots, T$$

بحيث:

$i=1, 2, \dots, N$ يشير إلى الأفراد (البلدان)، و $t=1, 2, \dots, T$ تشير إلى الفترة الزمنية.

Y_{it} تمثل المتغير التابع ذو البعد الفردي الزمني (i, t) ، و X_{it} مصفوفة المتغيرات المفسرة وعددها k لكل فرد في الفترة u_{it} حد الخطأ العشوائي، B شعاع معاملات مجهولة للتقدير تتعلق بكل فرد i خلال الفترة الزمنية t وفي الحالة العامة يتم اعتبار المعاملات مختلفة من فرد لآخر ومن فترة زمنية لأخرى.

وتأخذ نماذج بيانات البانل ثلاثة أشكال رئيسية:

2.3.2.4 نموذج الانحدار التجميعي (PRM Pooled Regression Model)

يعتبر من أبسط نماذج بيانا البانل حيث تكون فيه جميع المعاملات $\beta_{0(i)}$ و β_j ثابتة لجميع الفترات الزمنية (يهمل أي تأثير للزمن)، وبإعادة كتابة النموذج في معادلة نحصل على نموذج الانحدار التجميعي بالصيغة التالية:

$$y_{it} = \beta_0 + \sum_{j=1}^k \beta_j x_{j(it)} + \varepsilon_{it} \quad , i = 1, 2, \dots, N \quad t = 1, 2, \dots, T$$

¹ زكريا يحيى نوري الجمال، اختيار النموذج في نماذج البيانات الطولية الثابتة والعشوائية، المجلة العراقية للعلوم الإحصائية، المجلد 12، العدد 21، 2012، ص 270-272.

3.3.2.4 نموذج التأثيرات الثابتة (FEM Fixed Effects Model)

في نموذج التأثيرات الثابتة يكون الهدف هو معرفة سلوك كل مجموعة البيانات المقطعية على حدة من خلال جعل معلمة المقطع β_0 تتفاوت من مجموعة إلى أخرى مع بقاء معاملات الميل β_j ثابتة لكل مجموعة مقطعية (أي التعامل مع حالة عدم التجانس)، وعليه فإن نموذج التأثيرات الثابتة يمكن صياغته كالتالي:

$$y_{it} = \beta_{0(i)} + \sum_{j=1}^k \beta_j x_{j(it)} + \varepsilon_{it} \quad , i = 1, 2, \dots, N \quad t = 1, 2, \dots, T$$

4.3.2.4 نموذج التأثيرات العشوائية (REM Random Effects Model)

يتمثل النموذج ذو الأثر العشوائي في كون أن الثابت يتغير عشوائيا، وإذا تم العثور على الأثر العشوائي في كل من العامل الفردي والزمني، تتمثل طريقة التقدير الملائمة في هذا النوع من النماذج ب طريقة المربعات الصغر المعممة (GLS) أو طريقة تربط بين التقدير ما بين الأفراد (Between) والتقدير داخل الأفراد (Within)، ويأخذ النموذج الصيغة التالية:

$$y_{it} = \mu + \sum_{j=1}^k \beta_j x_{j(it)} + v_i + \varepsilon_{it} \quad , i = 1, 2, \dots, N \quad t = 1, 2, \dots, T$$

4.2.4 الاختبارات المستخدمة في تقدير نماذج بيانات البانل:

من متطلبات القياس الاقتصادي إجراء مجموعة من الاختبارات تقيس درجة مصداقية بيانات الدراسة التي تم تجميعها، وفيما يلي أهم الاختبارات التي يتم إجرائها في حالة الاعتماد على نماذج بيانات البانل:

1.4.2.4 اختبار التجانس¹:

يسمى هذا الاختبار باختبار التجانس الاندماجي والذي يتم فيه تحديد نوع نموذج البيانات الطولية الذي يلائم مع بيانات الدراسة، ولقد اقترح من طرف Hsiao سنة 1986 عبر ثلاثة خطوات وفي كل خطوة يتم اختبار الفرضية المدمومة H_0 باستخدام إحصائية فيشر على النحو التالي:

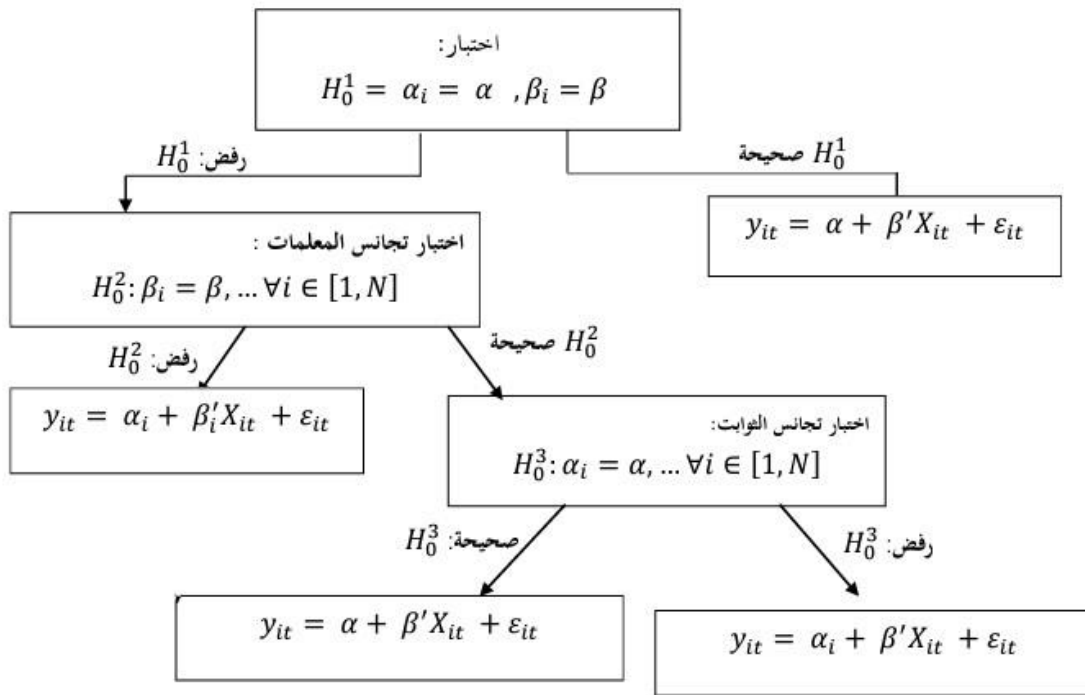
✓ **الخطوة الأولى:** إذا كانت فرضية العدم H_0^1 مقبولة نكون امام حالة نموذج التجانس الكلي، أما في حالة العكس فإننا ننتقل للخطوة الثانية؛

¹ Cheng Hsiao, Analysis of Panel Data, Third Edition, Cambridge University Press, 2014, pp 17-19.

- ✓ الخطوة الثانية: إذا كانت فرضية العدم H_0^2 مرفوضة نكون أمام حالة عدم التجانس الكلي والاختيار يكون نموذج المعاملات العشوائية أو نموذج المعاملات المركبة، وفي حالة العكس ننتقل للخطوة الثالثة؛
- ✓ الخطوة الثالثة: إذا كانت فرضية العدم H_0^3 مقبولة نستخدم نموذج التجانس الكلي، أما في حالة رفض الفرضية يكون نموذج الأثر الفردي هو المناسبة لبيانات الدراسة.

يمكن تلخيص خطوات اختبار التجانس ضمن الشكل التالي:

الشكل (4-02): مخطط اختبارات التجانس (Hsiao-1986)



المصدر: Régis Bourbonnais, Économétrie, Cours et exercices corrigés, 9e édition, Dunod,

2015, pp 349

2.4.2.4 اختبارات المفاضلة بين نماذج بيانات البانل:¹

بعد تقدير نماذج بيانات البانل، يمكن المفاضلة بين النماذج لاختيار النموذج الملائم لبيانات الدراسة عن طريق مجموعة من الاختبارات والتي أصبحت تحسب تلقائياً عند استخدام بعض البرامج، مثل برنامج Stata النسخة 17 يقوم بحساب اختبار فيشر (F-test) واختبار Wald تلقائياً خلال عملية تقدير نماذج بيانات البانل، وفيما يلي أهم اختبارات المفاضلة بين نماذج البانل:

أولاً: اختبار فيشر (F-test)

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج الانحدار التجميعي هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج ذو الأثر الثابت هو النموذج الملائم؛
- ✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

ثانياً: اختبار Wald

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج ذو الأثر الثابت هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج الانحدار التجميعي هو النموذج الملائم؛
- ✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

ثالثاً: اختبار Breusch-Pagan

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج الانحدار التجميعي هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج ذو الأثر العشوائي هو النموذج الملائم؛
- ✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

رابعاً: اختبار Hausman

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج ذو الأثر العشوائي هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج ذو الأثر الثابت هو النموذج الملائم؛

¹ بلعباس رابح، نماذج بيانات السلاسل الزمنية المقطعية وتطبيقاتها على برمجية Stata، يوم دراسي تكويني حول التطبيقات الكمية ودورها في إعداد الأبحاث والدراسات الأكاديمية، 2018/11/24، ص35.

✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

3.4 التحليل الإحصائي لبيانات الدراسة:

سيتم الاعتماد على برنامج **Stata 17** في تحليل بيانات الدراسة، والمتمثلة في عينة مكونة من 10 دول وهي: البحرين (1)، كندا (2)، الكويت (3)، هولندا (4)، نيجيريا (5)، سلطنة عمان (6)، قطر (7)، المملكة العربية السعودية (8)، الإمارات العربية المتحدة (9) وأخيرا ماليزيا (10)، وذلك خلال الفترة (2011-2019) حيث يكون عدد المشاهدات (90=9*10) لكل متغير من متغيرات الدراسة.

1.3.4 الإحصاءات الوصفية لمتغيرات الدراسة:

يتناول هذا الجزء تحليل ودراسة وصفية لبيانات إعادة التصدير، مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم، تدفق الحاويات، عدد السفن الناقلة للسلع غير النفطية، مؤشر جودة البنية التحتية وأخيرا الحمولة الساكنة للسفن ناقلة السلع في 10 دول خلال الفترة (2011-2019) وهذا من خلال مخرجات برنامج **Stata 17**، بهدف إعطاء تصور مبدئي وتوضيح أهم خصائص بيانات الدراسة الحالية.

الجدول (4-04): المؤشرات الإحصائية الوصفية

Variable	Mean	Std. dev	Min	Max	Obs
<i>rex</i>	48355.43	87139.14	2.2365	300328.6	90
<i>lsci</i>	45.53139	27.85737	7.552535	98.17582	90
<i>teu</i>	7603.345	7829.37	365.722	26215.32	90
<i>ns</i>	117.3556	190.0715	9	691	90
<i>pqi</i>	5.157111	1.037757	2.5	6.81	90
<i>dtw</i>	1089.589	1692.687	3	6403	90

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج **Stata**

من خلال الجدول نلاحظ:

✓ بالنسبة لسلسلة إعادة التصدير *rex* والتي تتكون من 90 مشاهدة خلال الفترة الممتدة من سنة 2011 إلى غاية سنة 2019، حيث سجل إعادة التصدير لـ 10 دول متوسط في هذه الفترة بلغ 48355.4 مليون دولار وقد جاءت أدنى قيمة له بـ 2.2365 مليون دولار، كما سجل أقصى قيمة له بـ

300328.6 مليون دولار، ونلاحظ كذلك أن تشتت قيم السلسلة عن متوسطها بانحراف معياري قدره 87139.14؛

✓ بالنسبة لسلسلة مؤشر الارتباط بخطوط الشحن المنتظم *lscl* والتي تتكون من 90 مشاهدة خلال الفترة الممتدة من سنة 2011 إلى سنة 2019، حيث سجل مؤشر الارتباط ل 10 دول متوسط في هذه الفترة بلغ 45.53139 وقد بلغ أدنى قيمة له ب 7.552535 وسجلت أقصى قيمة له ب 98.17582، إضافة لذلك نلاحظ أن تشتت قيم السلسلة عن متوسطها بانحراف معياري قدره 27.85737؛

✓ بالنسبة لسلسلة تدفق الحاويات *teu* والتي تتكون من 90 مشاهدة خلال الفترة الممتدة من سنة 2011 إلى سنة 2019، حيث سجل تدفق الحاويات ل 10 دول متوسط في هذه الفترة بلغ 7603.345 وقد قدرت أدنى قيمة له ب 365.722، وسجل أيضا أقصى قيمة له ب 26215.32 ويبرز لنا أن تشتت قيم السلسلة عن متوسطها بانحراف معياري قدره 7829.37؛

✓ بالنسبة لسلسلة عدد سفن الناقل للسلع غير النفطية *ns* والتي تتكون من 90 مشاهدة خلال الفترة الممتدة من سنة 2011 إلى سنة 2019، حيث سجلت عدد السفن الناقل للسلع غير النفطية ل 10 دول متوسط بلغ 117.3556 بينما قدرت أدنى قيمة ب 9 سفن، علاوة على ذلك سجلت أقصى قيمة ب 691 سفينة ونلاحظ أن تشتت قيم السلسلة عن متوسطها بانحراف معياري قدره 190.0715؛

✓ بالنسبة لسلسلة مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ *pqi* والتي تتكون من 90 مشاهدة خلال الفترة الممتدة من سنة 2011 إلى غاية سنة 2019، حيث سجل مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ ل 10 دول متوسط بلغ 5.157111 بينما جاءت أدنى قيمة له 2.5 وأقصى قيمة له 6.81، ونلاحظ أيضا أن تشتت قيم السلسلة عن متوسطها بانحراف معياري قدره 1.037757؛

✓ بالنسبة لسلسلة الحمولة الساكنة لسفن السلع *dtw* والتي تتكون من 90 مشاهدة خلال الفترة (2011-2019)، حيث سجلت الحمولة الساكنة لسفن السلع ل 10 دول محل الدراسة متوسط في هذه الفترة بلغ 1089.589 ألف طن، وقد بلغ أدنى قيمة له قدرت ب 3 ألف طن كما سجل أقصى قيمة له قدرت ب 6403 ألف طن، ويبرز لنا أن تشتت قيم السلسلة عن متوسطها بانحراف معياري قدره 1692.687.

2.3.4 اختبار الارتباط لمتغيرات الدراسة:

سنقوم بتنظيم الارتباطات بين كل المتغيرات في جدول على شكل مصفوفة تسمى مصفوفة الارتباط من خلال الجدول التالي:

الجدول (4-05): مصفوفة الارتباط

Variable	<i>rex</i>	<i>lsci</i>	<i>teu</i>	<i>ns</i>	<i>pqi</i>	<i>dtw</i>
<i>rex</i>	1.0000					
<i>lsci</i>	0.6037 0.0000	1.000				
<i>teu</i>	0.4892 0.0000	0.9035 0.0000	1.000			
<i>ns</i>	0.8820 0.0000	0.6679 0.0000	0.5014 0.0000	1.000		
<i>pqi</i>	0.6185 0.0000	0.5749 0.0000	0.5099 0.0000	0.5764 0.0000	1.000	
<i>dtw</i>	0.8364 0.0000	0.5410 0.0000	0.3285 0.0016	0.9581 0.0000	0.5645 0.0000	1.000

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Stata

من خلال مصفوفة الارتباط نلاحظ أن إعادة الصادرات *rex* له ارتباط موجب وقوي مع عدد السفن الناقلة للسلع الناقلة للسلع غير النفطية *ns* قدر بـ $\text{corr}(rex.ns)=0.882$ ، وكذلك بالنسبة للحمولة الساكنة لسفن السلع *dtw* بـ $\text{corr}(rex.dtw)=0.8364$ ، بينما يرتبط إعادة الصادرات *rex* مع مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم *lsci* ارتباطا موجبا قدر بـ 0.6037 إضافة إلى مؤشر جودة البنية التحتية اللوجستية *pqi* والذي قدر بـ 0.6185، وأخيرا نلاحظ إعادة الصادرات *rex* له ارتباط متوسط مع تدفق الحاويات *teu* قدر بـ 0.4892، ويبرز لنا كذلك أن المتغيرات المستقلة لها ارتباط إيجابي فيما بينها مما يعطي مؤشر بعدم وجود مشكلة تعدد العلاقات الخطية بين المتغيرات المستقلة، ولتأكيد ذلك يتم حساب معامل تضخم التباين (*vif*) للمتغيرات المستقلة من خلال الجدول التالي:

الجدول (4-06): قيم معاملات تضخم التباين (vif)

Variable	Vif	1/Vif
<i>lsci</i>	8.57	0.116690
<i>teu</i>	8.42	0.118769
<i>ns</i>	24.35	0.041073
<i>pqi</i>	1.86	0.538712
<i>dtw</i>	22.68	0.044094
Mean Vif	13.17	

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Stata

يبرز لنا من خلال الجدول أعلاه انخفاض قيم معاملات تضخم التباين (vif) لكل من مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم *lsci* وتدفق الحاويات النمطية *teu* ومؤشر جودة ابنية التحتية للموانئ *pqi* أقل من 10 بقيم: 8.57، 8.42 و 1.86 على التوالي مما يؤكد عدم وجود مشكلة تعدد العلاقات الخطية، بينما قيم تجاوزت قيم معاملات تضخم التباين (vif) لكل من عدد السفن ناقلة السلع غير النفطية *ns* وحمولتها الساكنة *dtw* قيمة 10 مما قد تواجه مشكلة تعدد العلاقات الخطية.

3.3.4 اختبار التجانس (Hsiao Test):

للتأكد من إمكانية استخدام نماذج السلاسل الزمنية المقطعية يتطلب التحقق من تجانس بيانات الدراسة بتطبيق اختبار Hsiao المقدم سنة 1986 وقد جاءت النتائج وفق الجدول التالي:

الجدول (4-07): نتائج اختبار التجانس (Hsiao Test)

Hypotheses	F-Stat	P-Value	Decision
H_0^1	4.954608	5.510e-06	Accept
H_0^2	5.4490819	2.631e-06	//
H_0^3	0.67651441	0.7276163	//

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Stata

من خلال الجدول نلاحظ أن القيمة الإحصائية فيشر أصغر من القيمة المحدولة ومنه نقبل فرضية العدم H_0^1 ونرفض الفرضية البديلة، ومنه نستنتج أن نموذج الدراسة ذو تجانس كلي أي معاملات الانحدار ثابتة لجميع الفترات

الزمنية بين الدول عينة الدراسة، ومنه النموذج الانحدار التجميعي هو الملائم للدراسة وسيتم التأكد من ذلك عن طريق اختبارات المفاضلة بين النماذج الأساسية البانل.

4.3.4 تقدير نماذج بيانات البانل (Panel Data):

بعد اختبارات جذر الوحدة لمتغيرات الدراسة والتي تتضح أنها مزيج بين سلاسل زمنية مقطعية مستقرة عند المستوى (0) وأخرى مستقرة عند الفرق الأول (1)، وبعد التحقق من وجود تكامل مشترك بين متغيرات نموذج الدراسة سيتم تقدير نماذج البانل، وكخطوة أولى سيتم تقدير النموذج الانحدار التجميعي (PRM) ثم نموذج ذو الأثر الثابت (FEM) وفي الأخير نموذج ذو الأثر العشوائي (REM)، وقد جاءت نتائج التقدير كما هي مبينة في الجدول التالي:

الجدول (4-08): نتائج تقدير نماذج البانل الأساسية

Variable	نموذج الانحدار التجميعي (PRM)	نموذج ذو الأثر الثابت (FEM)	نموذج ذو الأثر العشوائي (REM)
<i>lsci</i>	-590.4784 (0.188)	-851.3825 (0.072)	-590.4784 (0.184)
<i>teu</i>	1.4344 (0.363)	1.8259 (0.262)	1.434476 (0.360)
<i>ns</i>	438.7892 (0.0000)	448.987 (0.000)	438.7892 (0.000)
<i>pqi</i>	14972.19 (0.009)	19002.32 (0.002)	14972.19 (0.007)
<i>dtw</i>	-6.2569 (0.601)	-6.8781 (0.573)	-6.2569 (0.599)
<i>cons</i>	-57556.14 (0.032)	-69956.96 (0.013)	-57556.14 (0.029)
Number of obs	90	90	90
R-squared	0.8019	0.8157	0.8139
Prob (F-Statistics)	0.0000	0.6291	0.0000
القيم بين قوسين () تمثل القيم الاحتمالية لكل متغير			

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Stata

بعد القيام بعملية تقدير النماذج الثلاثة لبائل سنتطرق لعملية اختيار النموذج الأفضل، لذلك سنوظف الاختبارات التالية:

أولاً: اختبار فيشر (F-test)

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج الانحدار التجميعي هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج ذو الأثر الثابت هو النموذج الملائم؛
- ✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

ثانياً: اختبار Wald

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج ذو الأثر الثابت هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج الانحدار التجميعي هو النموذج الملائم؛
- ✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

ثالثاً: اختبار Breusch-Pagan

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج الانحدار التجميعي هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج ذو الأثر العشوائي هو النموذج الملائم؛
- ✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

رابعاً: اختبار Hausman

- ✓ الفرضية الصفرية H_0 : نموذج ذو الأثر العشوائي هو النموذج الملائم؛
- ✓ الفرضية البديلة H_1 : نموذج ذو الأثر الثابت هو النموذج الملائم؛
- ✓ عند مستوى المعنوية 0.05 أي 5%.

5.3.4 المفاضلة بين نماذج بيانات البائل:

كما ذكرنا أعلاه سيتم المفاضلة بين نماذج البائل لمعرفة النموذج الأكثر ملائمة للدراسة وهذا من خلال مجموعة من الاختبارات على النحو التالي:

1.5.3.4 اختبار فيشر (F-test):

الجدول (4-09): نتائج اختبار فيشر (F-test)

نوع الاختبار	قيمة الاختبار	P-value
F-test	0.77	0.6291

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Stata

بما أن الاحتمالية لهذا الاختبار أكبر من قيمة 0.05 فإننا نقبل بالفرضية الصفرية H_0 وبالتالي نموذج الانحدار التجميعي هو الملائم لبيانات الدراسة.

2.5.3.4 اختبار Wald:

الجدول (4-10): نتائج اختبار Wald

نوع الاختبار	قيمة الاختبار	P-value
Wald	339.94	0.0000

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Stata

بما أن الاحتمالية لهذا الاختبار أقل من قيمة 0.05 فإننا نقبل بالفرضية البديلة H_0 وبالتالي نموذج الانحدار التجميعي هو الملائم لبيانات الدراسة، ورغم ان نتائج اختبار فيشر (F-test) واختبار Wald تشير إلى أن نموذج الانحدار التجميعي هو الملائم لبيانات الدراسة، إلا أنه يفضل بالاستمرار في التحليل للتأكد من نتائج الاختبارين وهذا بتوظيف اختبار Breusch-Pagan.

3.5.3.4 اختبار Breusch-Pagan:

الجدول (4-11): نتائج اختبار Breusch-Pagan

نوع الاختبار	قيمة الاختبار	P-value
Breusch-Pagan	0.00	1.0000

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على مخرجات برنامج Stata

جاءت نتائج اختبار Breusch-Pagan موافقة لنتائج اختبار فيشر (F-test) واختبار Wald، حيث أن الاحتمالية لهذا الاختبار لهذا الاختبار أكبر من قيمة 0.05، وبذلك نقبل بالفرضية الصفرية H_0 وبالتالي تأكدنا بأن نموذج الانحدار التجميعي هو الملائم لبيانات الدراسة.

بعد تقدير نماذج بانل الثلاثة واختبار نموذج الانحدار التجميعي (PRM) كأفضل نموذج يتناسب مع بيانات الدراسة، يمكن صياغة النموذج على النحو التالي:

$$rex = -590.4784 lsci + 1.4344 teu + 438.7892 ns + 14972.19 pqi - 6.2569 dtw - 57556.14$$

6.3.4 تحليل نتائج النموذج القياسي:

ومن خلال النموذج أعلاه يبرز لنا:

- ✓ ذلك يبرز لنا أن قيمة R-squared معامل التحديد لنموذج الانحدار التجميعي (PRM) تساوي 0.8019 وهي مرتفعة ما يبين جودة وقوة متغيرات نموذج الانحدار، وأي أن المتغيرات المستقلة للوجستيات النقل البحري تفسر المتغير التابع قيمة إعادة التصدير بنسبة 80%؛
- ✓ بلغت قيمة المعنوية الكلية للنموذج (إحصائية F) 67.99 باحتمال قدره 0.0000 أقل من 0.05، وهذا يدل على أن المتغيرات المستقلة تؤثر معا على المتغير التابع وبالتالي النموذج المقدر جيد للتنبؤ؛
- ✓ تبين نتائج تقدير النموذج بأن الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم كانت علاقته عكسية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر سلبي، بحيث كلما زاد مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم بنقطة انخفضت قيمة إعادة التصدير بـ 590.47 مليون دولار وهذا من الجانب القياسي، أما من الجانب الاقتصادي فيمكن تعليل هذه النتيجة غير المتوقعة بأن الدول محل الدراسة قد قامت باستخدام النقل البحري غير المنتظم لاسيما في حالة عدم انتظام الطلبات على السلع الوسيطة، علما أن تجارة إعادة التصدير تعتمد على النقل المزدوج من بلد المنشأ إلى البلد الوسيط ثم من البلد الوسيط إلى بلد المقصد، ويمكن استخدام النقل البحري غير المنتظم خلال إحدى الرحلتين، أو استخدام النقل المتعدد الوسائط بالاستيراد عن طريق البحر وإعادة التصدير عن طريق البر أو العكس، علاوة على ذلك لا يمكن لأي بلد استقبال سفن

الحاويات الضخمة والمستخدمة في النقل البحري الحديث، ما قد يدفع الدول الوسيطة إلى إعادة تصدير الحاويات إلى بلد المقصد باستخدام سفن أقل حجما بشكل غير منتظم؛

✓ تبين كذلك نتائج تقدير النموذج بأن تدفق الحاويات كانت له علاقة طردية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر إيجابي، بحيث كلما زاد تدفق الحاويات زادت قيمة إعادة التصدير بـ 1.43 مليون دولار، إذ أن الحاويات تتمتع بقدرة كبيرة على حماية السلع خلال مختلف رحلات النقل البحري لاسيما الطويلة منها، كما أنه يمكن تفريغ الحاويات وإعادة شحنها إلى البلد المقصد بكل سهولة، إما عن طريق سفينة أخرى أو باستخدام النقل المتعدد الوسائط، وهذا ما يعطي مرونة أكبر لعمليات تجارة إعادة التصدير إضافة إلى سهولة تتبعها خلال مراحل الرحلات البحرية التجارية؛

✓ وأيضاً تبين نتائج تقدير النموذج بأن نمو أسطول السفن الناقلة للسلع غير النفطية كانت له علاقة طردية مع نمو إعادة التصدير أي كان له أثر إيجابي، بحيث كلما زاد تدفق الحاويات بنقطة زادت قيمة إعادة التصدير بـ 438.78 مليون دولار، إذ أن أغلب التدفقات التجارية العالمية تنقل بحراً سواء عن طريق النقل المنتظم أو غير منتظم، ونمو الأطول البحري التجاري من شأنه التأثير على إيجاباً على نمو هذه التدفقات التجارية خاصة في مجال إعادة التصدير، والذي يتطلب في أغلب الأحيان نقلاً مزدوجاً عن طريق البحر لأنواع مختلفة من السفن التجارية حسب قدرة الموانئ على استضافتها وعلى حسب نوعية السلع المراد نقلها للزبون النهائي؛

✓ إضافة لما سبق، تبين نتائج تقدير النموذج بأن جودة البنية التحتية للموانئ كانت علاقتها طردية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر إيجابي، بحيث كلما زاد مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ بنقطة زادت قيمة إعادة التصدير بـ 14972.19 مليون دولار، ففي ظل التطور السريع الذي عرفته صناعة الشحن البحري لا سيما الضخامة والسعة التي أصبحت تتمتع بها السفن ناقلة الحاويات، ما نتج عن ذلك الاستثمار في البنية التحتية للموانئ لتسهيل انسياب التدفقات التجارية سواء المصدرة أو المستوردة من جهة، ومن جهة أخرى تقديم خدمات لوجستية تنافسية لاستقطاب أكبر عدد من السفن قصد تقليل مدة رسوها بالميناء، لربح الوقت وتخفيض التكاليف اللوجستية والقيام بعمليات التفريغ، المناولة وإعادة الشحن لكي تتم عملية التسليم في الوقت والمكان المناسبين، ونشاط إعادة التصدير يتطلب هذه الكفاءة لاستضافة جميع أنواع السفن من أجل تفريغ السلع وإعادة شحنها لوجهتها النهائية، بدون إخضاعها لمعالجة أو بعد معالجتها معالجة بسيطة خاصة إذا توفر الميناء على مناطق حرة للقيام بذلك؛

✓ وأخيرا تبين نتائج تقدير النموذج بأن الحمولة الساكنة لسفن ناقلات السلع كانت علاقتها عكسية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر سلبي، بحيث كلما زاد وزن الحمولة الساكنة بنقطة انخفضت قيمة إعادة التصدير بـ 6.25 مليون دولار، ويمكن تفسير هذا التباطؤ بالنمو الذي عرفه أسطول السفن التجارية الناقلة للسلع غير النفطية والذي تناولناه سابقا، إذ أن كثرت العرض من شأنه تقسيم الحمولة على عدة وسائل نقل، ومن زاوية أخرى يمكن لدول محل الدراسة استخدام النقل المتعدد الوسائط خلال القيام بنشاط إعادة التصدير وهذا ما قد يؤثر كذلك سلبا على انخفاض الحمولة الساكنة للسفن، كما أن السفن التي تقوم بعملية الاستيراد في أغلب الأحيان جزء من تلك الصادرات موجه للاستهلاك المحلي والجزء المتبقي موجه لإعادة تصديره وهذا ما يؤدي لتباطؤ نمو الحمولة الساكنة للسفن ناقلات البضائع غير النفطية للدول محل الدراسة.

خلاصة:

من خلال هذا الفصل قدمنا تحليل وقياس تأثير لوجستيات النقل البحري على نمو تجارة إعادة التصدير، لعينة مكونة من 10 دول مصدرة للنفط وتسعى من خلال التجارة الوسيطة لزيادة صادراتها وتنويعها خارج قطاع النفط، وهذا خلال الفترة (2011-2019) بالاعتماد على نماذج البانل الساكنة (Panel Data).

وبينت النتائج أن هناك علاقة طردية بين نمو تجارة إعادة التصدير بالدول محل الدراسة وكل من، تدفق الحاويات، مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ وأسطول السفن التجارية غير النقالة للنفط، بينما جاءت بعض النتائج مغايرة للتوقعات إذ أن هناك علاقة عكسية بين مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم ونمو تجارة إعادة التصدير، ويمكن تفسير ذلك بأن الدول محل الدراسة تقوم بإعادة تصدير السلع الوسيطة عن طريق سفن نقل سلع كلاسيكية تشتغل بطرق غير منتظمة حسب الطلبات، أو تقوم هذه الدول بإعادة تصدير السلع الوسيطة عن طريق وسائل نقل غير بحرية مثل: السكك الحديدية والطرق البرية.

الخاتمة العامة

1.5 الخاتمة:

كشفت الدراسة الحالية عن الدور المتنامي الذي أضحت تلعبه تجارة إعادة التصدير في الاتجاهات السائدة للتدفقات التجارية العالمية خلال السنوات الأخيرة، حيث أن السلع الوسيطة كانت من بين أسباب ارتفاع حصص إجمالي الصادرات حسب ما أبرزته التجارب الدولية الرائدة في تجارة إعادة التصدير، ويتم تحقيق المكاسب من تجارة إعادة التصدير على المستوى الكلي، إذ تتعلق بالإيرادات المكتسبة من هوامش الربح بعد شراء السلع وإعادة بيعها، إضافة إلى الإيرادات الناشئة عن تكاليف النقل والتخزين والخدمات اللوجستية المقدمة بالموانئ، ومكاسب إعادة التصدير لا تقتصر على الوسيط التجاري فقط بل هناك مكاسب تحققها دول المنشأ ودول المقصد النهائي مثل الخروج من مأزق المعلومات غير المماثلة والقيود التجارية المفروضة في حالة نشوب نزاعات سياسية.

وفي نفس السياق تمثل تجارة إعادة التصدير استراتيجية فعالة ضمن السياسات التجارية للدول المصدرة للنفط، حيث أثبت التجارب الدولية أن الدول المصدرة للنفط تمكنت من رفع حصة صادراتها غير النفطية بفضل تجارة إعادة التصدير، واستطاعت التقليل من الاعتماد المفرط على عائدات الصادرات النفطية شيئاً فشيئاً خاصة في ظل ضعف إنتاجها المحلي الذي يؤدي حتماً لضعف تصديرها المحلي خارج المحروقات.

وهذا النمو الذي عرفته تجارة إعادة التصدير كان مدفوعاً إلى حد كبير بتطور لوجستيات النقل البحري خاصة وأن أربع أخماس التدفقات التجارية العالمية تنقل بحراً، إذ عرفت الصناعة البحرية تطوراً هائلاً في بناء السفن لاسيما حاملة الحاويات من جانب ضخامة سعتها واعتمادها على تكنولوجيا متطورة ومستدامة، هذا إلى جانب التطور الذي عرفته البنية التحتية للموانئ من أنظمة للأتمتة قادرة على تفريغ، مناولة وإعادة شحن الحاويات في مدة زمنية قياسية ما يؤدي إلى انخفاض تكاليف نقل السلع لأصحابها ووصولها في الوقت المناسب، علاوة على ذلك ربط هذه الموانئ بشبكات النقل البري والنهري حتى تتم عملية النقل المتعدد الوسائط من السفن للشاحنات والقطر والسفن الأقل سعة بكل انسيابية وكفاءة وسهولة الربط بين مختلف وسائل نقل السلع.

2.5 اختبار الفرضيات:

على ضوء ما جاء في الإطار العام للدراسة وضع مجموعة من الفرضيات للإجابة على الأسئلة الفرعية، وعلى ضوء ما توصلت إليه الدراسة القياسية لمجموعة مكونة من 10 دول خلال الفترة (2011-2019)، ومنه التأكيد على ما يلي:

- **فيما يتعلق بالفرضية الأولى:** لم تتحقق الفرضية الأولى والمتضمنة أن هناك علاقة طردية بين النقل البحري المنتظم وتجارة إعادة التصدير، ويمكن أن ذلك راجع بالأساس لاعتماد الدول محل الدراسة على إعادة تصدير السلع الوسيطة عن طريق شبكات الشحن البحري غير المنتظم، خاصة في ظل الصناعة البحرية التي أصبحت تعتمد على سفن حاويات ضخمة وعدم قدرة بلدان المقصد النهائي للسع على استضافة هذا النوع من السفن، إذ أن الدول الوسيطة وبعد استضافتها لهذه السفن العملاقة تقوم بتجزئة الحمولات وإعادة شحنها عن طريق سفن أقل سعة إلى البلد المقصد بالاعتماد على النقل غير المنتظم.
- **فيما يتعلق بالفرضية الثانية:** تحققت الفرضية الثانية والتي تنص أن هناك علاقة طردية بين جودة البنية التحتية للموانئ وتجارة إعادة التصدير، حيث أن تجارة إعادة التصدير تتطلب أداء لوجستي مزدوج وهذا ما يمكن تحقيقه بتوفر بنية لوجستية متطورة قصد تفرغ وإعادة شحن السلع، واستقبال مخلف أحجام السفن خاصة العملاقة منها والتي أصبحت تستخدم في النقل البحري الحديث.
- **فيما يتعلق بالفرضية الثالثة:** تحققت الفرضية الثالثة والتي افترضت أن هناك علاقة طردية بين تدفق الحاويات وتجارة إعادة التصدير، وهذا راجع بالأساس إلى سهولة نقل السلع عبر نظام التحويلة وسلاسة تفرغها وإعادة شحنها لوجهتها النهائية.
- **فيما يتعلق بالفرضية الرابعة:** تحققت الفرضية الرابعة والتي جاء فيها أن هناك علاقة طردية بين نمو أسطول سفن السلع غير النفطية وتجارة إعادة التصدير، إذ أن الدول الوسيطة الناشطة في مجال إعادة التصدير تحتاج إلى عدد من سفن السلع يتناسب مع هذا النوع من النشاط، علما أن السلع تنقل مرتين من دولة منشأ السلع إلى الدولة الوسيطة ثم من الدولة الوسيطة إلى دولة المقصد النهائي.

3.5 عرض نتائج الدراسة:

- بناء على ما تم تناوله، خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج النظرية والتطبيقية ويمكن تلخيصها كما يلي:
- ✓ هناك اهتمام متزايدة بتجارة إعادة التصدير على المستوى العالمي ولم يعد ينحصر على البلدان الجزرية الواقعة عند تقاطع الطرق البحرية الدولية، بل أصبحت عائدات تجارة إعادة التصدير تمثل جزءا مهما من عائدات التدفقات التجارية الخارجية للبلدان المصنفة الأقوى اقتصاديا على المستوى العالمي؛
 - ✓ أغلب الدول الرائدة عالميا في تجارة إعادة التصدير تملك تقاليد تجارية في هذا المجال قد اكتسبتها خلال ممارستها لتجارة المستودعات وفق ما كان متطلبا خلال العهد الاستعماري الأوروبي لنقل السلع بين مختلف مستعمراته؛

- ✓ أصبحت سفن نقل الحاويات أكبر حجما مع ادخال التكنولوجيا والاستدامة ضمن أساسيات صناعتها، حيث تجاوزت سعتها 23000 حاوية نمطية، ما يشكل تحديا للمحاور اللوجستية العالمية لتطوير موانئها لاستقبال هذا النوع من السفن حتى تصبح مقصد كبرى شركات الشحن العالمية، وهذا ما ينتج عنه زيادة الطلب على خدماتها اللوجستية ورسم طرق النقل البحري الدولي وفق هذه المحاور اللوجستية؛
- ✓ أصبحت موانئ الشرق الأوسط من بين أحسن موانئ الحاويات أداء خلال السنوات الأخيرة حسب مؤشر أداء موانئ الحاويات الصادر عن البنك الدولي، علما أن عدد كبير من شركات إعادة التصدير تملك فروع بها وهذا ما يرسخ فكرة أن الكفاءة اللوجستية من بين أهم العوامل المحفزة لتجارة إعادة التصدير؛
- ✓ تعتبر النزاعات السياسية الدولية والتي تولدت عنها حروب تجارية من أبرز محفزات تجارة إعادة التصدير إضافة للكفاءة اللوجستية، ومن بين أبرز الحروب التجارية التي عرفتھا الفترة الحالية الحرب التجارية بين الصين ودول الغرب، ما دفع الصين للاعتماد على دول وسيطة لتمرير منتجاتها الصناعية للدول أطراف الحرب التجارية، إذ أنها تعول كثيرا على هونغ كونغ قصد تصريف منتجاتها من جهة وتوفير متطلبات صناعتها من مواد أولية من جهة أخرى؛
- ✓ ساهمت تجارة إعادة التصدير بدولة الإمارات بـ 60% في إجمالي الصادرات غير النفطية خلال الفترة (2010-2021)، علما أن دولة الإمارات العربية المتحدة تصنف كسادس أفضل بلد مصدر للنفط في الفترة الحالية، ما يبرز بأن تجارة إعادة التصدير استراتيجية فعالة لزيادة عائدات الصادرات خارج قطاع المحروقات؛
- ✓ السلع المعادة التصدير يمكنها عبور حدود عدة دول ويمكن تدخل أكثر من وسيط في العملية التجارية، إذ أن بعض الدول الرائدة في تجارة إعادة التصدير وجهة سلعها الوسيطة دول أخرى تعتمد بشكل كبير على نشاط إعادة التصدير؛
- ✓ السلع الوسيطة الأكثر إعادة للتصدير تتمثل في: الأجهزة الكهربائية وأجزائها، أجهزة معدات الاتصال والتسجيل الصوتي، المواد المصنعة وغيرها، وهذا لقابلية إضافة تكلفة نقلها أكثر من مرة لسعرها النهائي دون أن يؤثر ذلك على الطلب عليها، عكس السلع الاستهلاكية والتي نادرا ما يعاد تصديرها نظرا لسعرها المنخفض الذي لا يحتمل إضافة تكاليف أخرى متعلقة بالنقل ما قد يؤثر سلبا على درجة الطلب عليها؛

✓ نظام إعادة التصدير للغرض التجاري بالجزائر غير مفعّل، إذ يقتصر على إبقاء البضائع على حالتها والمعدة للاستعمال المؤقت في عمليات الإنتاج وإنجاز الأشغال والعمليات التجارية والدعاية أو من أجل تحسين الصنع؛

✓ تبين نتائج تقدير نموذج الانحدار التجميعي (PRM) بأن الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم كانت علاقته عكسية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر سلبي، بحيث كلما زاد مؤشر الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظم بنقطة انخفضت قيمة إعادة التصدير بـ 590.47 مليون؛

✓ تبين كذلك نتائج تقدير النموذج القياسي أعلاه بأن تدفق الحاويات كانت له علاقة طردية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر إيجابي، بحيث كلما زاد تدفق الحاويات زادت قيمة إعادة التصدير بـ 1.43 مليون دولار؛

✓ تبين أيضا نتائج تقدير النموذج بأن نمو أسطول السفن الناقلة للسلع غير النفطية كانت له علاقة طردية مع نمو إعادة التصدير أي كان له أثر إيجابي، بحيث كلما زاد تدفق الحاويات بنقطة زادت قيمة إعادة التصدير بـ 438.78 مليون دولار؛

✓ إضافة إلى ما سبق، تبين نتائج تقدير النموذج القياسي بأن جودة البنية التحتية للموانئ كانت علاقتها طردية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر إيجابي، بحيث كلما زاد مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ بنقطة زادت قيمة إعادة التصدير بـ 14972.19 مليون دولار؛

✓ وكذلك تبين نتائج تقدير نموذج الانحدار التجميعي (PRM) بأن الحمولة الساكنة لسفن ناقلة السلع كانت علاقتها عكسية مع نمو إعادة التصدير أي كان لها أثر سلبي، بحيث كلما زاد وزن الحمولة الساكنة بنقطة انخفضت قيمة إعادة التصدير بـ 6.25 مليون دولار.

4.5 توصيات ومقترحات:

بغية ترقية حجم نشاط تجارة إعادة التصدير خارج قطاع المحروقات بالدول المصدرة للنفط، ومن أجل استفادة الجزائر من هذه التجارب قصد زيادة حصة صادراتها غير النفطية، يمكن تقديم بعض التوصيات والمقترحات على النحو التالي:

- ✓ عمل الدول المصدرة للنفط محل الدراسة على تنظيم رحلاتها البحرية التجارية وزيادة ربط موانئها بخطوط الشحن البحري المنتظم، الأمر الذي يؤدي إلى تخفيض تكاليف النقل خاصة بالنسبة للسلع المعادة التصدير المنقولة بحرا سواء عند الاستيراد أو إعادة التصدير؛
- ✓ التركيز على التطوير المستمر والمستدام للبنية التحتية للموانئ لمواكبة كل جديد قد يطرأ على الصناعة البحرية خاصة صناعة السفن حاملة الحاويات، إذ أن تقديم خدمات لوجستية متطورة ممكن أن يكون نقطة جذب مهمة لشركات الشحن الدولية لرسم طرقها البحرية وفق هذه الموانئ من جهة، ومن جهة أخرى يحتاج نشاط إعادة التصدير لخدمات لوجستية متطورة لتقليل التكاليف ووصول السلع لوجهتها النهائية بأسعر منخفضة؛
- ✓ يفترض على صناع السياسة التجارية بالجزائر الاستفادة من تجارب الدول المصدرة للنفط في مجال تجارة إعادة التصدير، قصد تفعيل هذا النوع من التدفقات التجارية بالجزائر من أجل زيادة حصة الصادرات غير النفطية وتقليل الاعتماد المفرط على عائدات صادرات البترول؛
- ✓ الموقع الجغرافي الاستراتيجي للجزائر وقرب موانئها من الموانئ الأوروبية ومرور عدت خطوط بحرية على اقليمها وتقاسم حدودها البرية مع عدت دول لا يملك بعضها منافذ بحرية يشكل حافزا قويا لاعتمادها على آلية إعادة التصدير لربط التدفقات التجارية الإفريقية مع التدفقات التجارية الأوروبية والآسيوية؛
- ✓ الموقع الجغرافي الاستراتيجي للجزائر لا يعتبر كافيا، إذ يجب الإسراع في الانتهاء من بناء ميناء الحمداية الذي يمكن أن يشكل نقطة عبور مهمة سفن الحاويات الحديثة في حوض بحر الأبيض المتوسط، ما قد يشكل حافزا قويا لتفعيل تجارة إعادة التصدير بالجزائر؛
- ✓ الشركات والمؤسسات الجزائرية التي لا تملك معلومات كافية حول الأسواق الدولية وتجدد صعوبة في تصدير منتجاتها، يمكنها تصدير منتجاتها بالاعتماد على الشركات العالمية لإعادة التصدير والتي غالبا ما تتمركز بالدول الرائدة في التجارة الوسيطة نظرا لما تملكه من معلومات حول مختلف الأسواق العالمية؛
- ✓ على المشرع الجزائري إصدار نصوص قانونية لخلق بيئة تشريعية وقانونية من شأنها جذب الاستثمارات في مجال نشاط تجارة إعادة التصدير وحماية المستثمرين.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

المراجع باللغة العربية:

- أحمد محمد السيد، مصطفى محمد البغدادي، ريمون سمير شوقي، العلاقة بين اللوجستيات والجغرافية، مجلة البحث العلمي في الآداب، 21 (2)، 2020.
- الاسكوا - الترجمة الصادرة عن الأمم المتحدة (1998 ج). إحصاءات التجارة الدولية للبضائع - المفاهيم والتعاريف. شعبة الإحصاء، السلسلة رقم 2، التنقيح 2، الفقرة 78.
- بلعباس رابح، نماذج بيانات السلاسل الزمنية المقطعية وتطبيقاتها على برمجية Stata، يوم دراسي تكويبي حول التطبيقات الكمية ودورها في إعداد الأبحاث والدراسات الأكاديمية، 2018/11/24.
- بن بختي سيف الدين، التمويل الإسلامي ودوره في تحقيق التنمية الاقتصادية: دراسة قياسية لدول مجلس التعاون الخليجي وجنوب شرق آسيا، أطروحة دكتوراه، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2020-2021.
- بورني حناشي، بالي حمزة، بالي مصعب، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، 2020.
- جبر محمود النابلسي، لوجستيات إدارة الموانئ (النقل المتعدد الوسائط)، دار الجنان للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2017.
- جرجس جرجس، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية، الدار العالمية للطباعة للطباعة والنشر والتوزيع، 1996.
- خلاط كيحل محمد لمين، تيماوي عبد المجيد، أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة (2010-2018)، مجلة الابتكار والتسويق، المجلد 09، العدد 01، 2022.
- خلاط كيحل محمد لمين، تيماوي عبد المجيد، دور تجارة إعادة التصدير للمناطق الحرة في نمو وتنوع الصادرات غير النفطية- المناطق الحرة الإماراتية نموذجاً، الملتقى الوطني الافتراضي حول: آليات النهوض بالمناطق الصناعية والمناطق الحرة في الجزائر لترقية الصادرات في ظل التوجه إلى منطقة التبادل الحر القارية الافريقية ZELCAF، جامعة أحمد درايعية-أدرار، 2022/12/13.

- رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 2، الجزائر، 2018-2019.
- زكريا يحيى نوري الجمال، اختيار النموذج في نماذج البيانات الطولية الثابتة والعشوائية، المجلة العراقية للعلوم الإحصائية، المجلد 12، العدد 21، 2012.
- سامي مباركي، تأثير الأسواق المالية على النمو الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا الترابط بين القطاع المالي والقطاع الحقيقي، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر-باتنة، الجزائر، 2014-2015.
- صابر محمد عبد العليم، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2008.
- عبد القادر فتحي لاشين، فريق من الخبراء، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، مصر، 2007.
- عبد الكريم بوقادة، جوهر بوخلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، المجلد 2، العدد 01، 2019.
- قاسم أحمد حنظل، شوكت خالد صالح، المتبوي محمد أحمد، دور أنشطة اللوجستك في تعزيز استراتيجية التميز: دراسة استطلاعية لآراء عينة من العاملين في الشركة العامة للصناعات الكهربائية/ديالى، مجلة جامعة كركوك للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد 10، العدد 01، 2020.
- كاظم عبادي حمادي الجاسم، النقل البحري (دراسة جغرافية)، 2019.
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته، الدورة الثامنة عشر، البند 7 من جدول الأعمال، 2017.
- لطيفة رجب، ياسر أحمد محمد السباعي، مروان داودي، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 3، العدد 01، 2020.
- محمادي نجلاء، دبي علي، الوعي البيئي... الانطلاقة لنجاح سلاسل التوريد العكسية في الجزائر، المجلة الجزائرية للتنمية والاقتصادية، المجلد 9، العدد 02، 2022.
- محمد إسماعيل، موجز سياسات الاندماج في سلاسل القيمة العلمية، صندوق النقد العربي، 2019.
- محمود خضر، إدارة الاعمال اللوجستية، دار البداية ناشرون وموزعون، عمان، الأردن، 2015.
- محمود محمود حامد، اقتصاديات النقل واللوجستيات، دار حميثرا للنشر والترجمة، القاهرة، مصر، 2017.

- مركز التواصل والمعرفة، وزارة المالية السعودية، تقرير سلاسل الإمداد والتوريد، 2021.
- مصطفى يوسف كافي، إدارة اللوجستيات الإمداد والتوزيع المادي الأخضر، شركة دار الأكاديميون للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2019.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أونكتاد)، استعراض النقل البحري 2022 (ملحة عامة)، 2022.
- نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستيك: المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الرافدين، المجلد 27، العدد 80، 2005.
- نihal فريد مصطفى، أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية، مصر، 2003.
- يحيى محمود حسن، أحمد صدام عبد الصاحب، دور تطورات ميناء صلالة في نمو تجارة إعادة التصدير في عمان، مجلة الخليج العربي، المجلد 36، العدد (1-2)، 2008.

- Alexander Sergeevich Firanchuk, The Russian Food Embargo, its Impact on Food Imports, and the Role of Third Countries in Violating the Embargo (Re-Export), Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Working Papers 041802, 2018.
- Angus Elsby, Creaming off commodity profits: Europe's reexport boom and Africa's earnings crisis in the coffee and cocoa sectors, Review of African Political Economy, Vol 47, N°166, 2020.
- Arbia Hlali, Sami Hammami, Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test, The Open Transportation Journal, Vol 11, N°1, 2017.
- Aylin Caliskan, Yucel Ozturkoglu, Maritime Logistics, Advances in Logistics, Operations, and Management Science, 2016.
- BELAID RETTAB, AZZEDDINE AZZAM, Re-export Intensity and Trade Costs: Port Facilities and Services, Maritime Economics & Logistics, N° 10, 2008.
- Cynthia Sénquiz-Díaz, Transport Infrastructure Quality and Logistics Performance in Exports, Economics, Vol 9, N°1, 2021.
- Dominic Webb, Matthew Keep, In brief: UK-EU economic relations, House of Commons Library, London, 2016.
- Edward K. Muller, Selective urban growth in the Middle Ohio Valley 1800–1860 Geographical Review, Vol 66, N°2, 1976.
- Eon-Seong Lee, Knowledge acquisition and maritime logistics value: an inter-organisational relationship perspective, Doctor of Philosophy, Heriot-Watt University, Scotland, 2010.
- Eurostat, Further clarifying the conceptual treatment of physical imports and exports in economy wide material flow accounts (EW MFA), EEEA/2017/02.
- Ignacio del Rosal, Tician Grecco Zanon Moura, The effect of shipping connectivity on seaborne containerised export flows, Transport Policy, N° 118, 2022.
- IMF, Re-Exports and Goods in Transit, Committee on Balance of Payments Statistics, BOPCOM-04/28, Seventeenth Meeting, Pretoria, October 26–29, 2004.
- INTERNATIONAL MONETARY FUND, Balance of Payments and International Investment Position Manual, Sixth Edition (BPM6), 2009

- J. Russell Smith, The World Entrepôt, Journal of Political Economy, Vol 18, N° 9, 1910.
- Jackie M.L. Chan, Financial frictions and trade intermediation: Theory and evidence, European Economic Review, N° 119, 2019.
- Jasper Roos, OECD, 7TH OECD INTERNATIONAL TRADE STATISTICS EXPERT MEETING ITS and OECD-EUROSTAT MEETING OF EXPERTS IN TRADE-IN-SERVICES STATISTICS (TIS), Paris, 2006.
- Kostas Selviaridis, Martin Spring, Third Party Logistics: A Literature Review and Research Agenda, The International Journal of Logistics Management, Vol 18, N°1, 2007.
- Lu Kang, Wenzhou Wu, Hao Yu, Fenzhen Su, Global Container Port Network Linkages and Topology in 2021, Sensors, Vol 22, N°15, 2022.
- M.C. Mellens, H.G.A. Noordman, J.P. Verbruggen, , Re-exports: international comparison and Implications for performance indicators, CPB Document, N° 149,2007.
- Mengqiao Xu, Qian Pan, Haoxiang Xia, Naoki Masuda, Estimating international trade status of countries from global liner shipping networks, Royal Society Open Science, Vol 7, N°10, 2020.
- Mina Akhavan, Port Geography and Hinterland Development Dynamics : Insights from Major Port-cities of the Middle East, SpringerBriefs in Applied Sciences and Technology, 2020.
- Mohammad Yoshikatriezan Abeng, MARITIME LOGISTICS DEVELOPMENT STRATEGIES AND PERFORMANCE MEASUREMENT: A CASE STUDY, JOURNAL OF MARITIME LOGISTICS, Vol 2, N°2, 2022.
- OLEGARIO LLAMAZARES, Dictionary of International Trade, Global Negotiator, 2015.
- Olivier Lavastre, Valentina Carbone, Blandine Ageron, Les Grands Auteurs en Logistique et Supply Chain Management, Caen, France, 2016.
- Raymond Fisman, Peter Moustakerski, Shang-Jin Wei, Outsourcing Tariff Evasion: A New Explanation for Entrepôt Trade, The Review of Economics and Statistics, Vol 90, N°3, 2008.
- Régis Bourbonnais, Économétrie, Cours et exercices corrigés, 9e édition, Dunod, 2015.

- ROBERT C. FEENSTRA, GORDON H. HANSON, Intermediaries in Entrepot Trade: Hong Kong Re-Exports of Chinese Goods, NBER Working Papers, N° 8088, 2001.
- Seyhan Teoman, Achieving the Customized "Rights" of Logistics by Adopting Novel Technologies: A Conceptual Approach and Literature Review, UTMS Journal of Economics, Vol 11, N°2, 2020.
- Sharat Ganapati, Woan Foong Wong, Oren Ziv, ENTREPOT: HUBS, SCALE, AND TRADE COSTS, NATIONAL BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH, Working Paper 29015, 2021.
- Shinji Nohara, Commerce and Strangers in Adam Smith, Springer Singapore, 2018.
- Tahar Ammar Jouili, Impact of Seaport Infrastructure, Logistics Performance, and Shipping Connectivity on Merchandise Exports, International Journal of Computer Science and Network Security, Vol 19, N°5, 2019.
- Thomas E. H. Notten, THE ECONOMIC IMPORTANCE AND DETERMINANTS OF LITHUANIAN RE-EXPORTS, Pinigų studijos, N° 2, 2015.
- U.S. Trade Statistics, A Note on U.S. Trade Statistics, 2014.
- V. N. Kirillov, Y. A. Savinov, A. E. Gudzenko, The Growing Role of Re-export in International Trade, MGIMO REVIEW OF INTERNATIONAL RELATIONS, Vol 14, N°5, 2021.
- Walter Goode, Dictionary of Trade Policy Terms, WTO, Fourth Edition, 2003.
- Wong Lin Ken, Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941, Journal of Southeast Asian Studies, Vol 9, N°1, 2011.
- World Bank, Container Port Performance Index 2022 A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port, 2023.
- WORLD BANK, The Container Port Performance Index 2020 A Comparable Assessment of Container Port Performance, 2021.
- Y.H.V. Lun, K.-H. Lai, T.C.E. Cheng, Shipping and Logistics Management, Springer London, 2010.

- <https://asia.nikkei.com>
- <https://boublenza.com>
- <https://comtradeplus.un.org>
- <https://database.stats.gov.sa>
- <https://dictionary.cambridge.org>
- <https://dp.gccstat.org>
- <https://en.wikipedia.org>
- <https://fcsc.gov.ae>
- <https://globaledge.msu.edu>
- <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>
- <https://lpi.worldbank.org/>
- <https://nigeriaforeigntrade.opendataforafrica.org>
- <https://unctadstat.unctad.org>
- <https://www.aapa-ports.org/>
- <https://www.albankaldawli.org>
- <https://www.cbs.nl/>
- <https://www.csb.gov.kw>
- <https://www.ekonomi.gov.my>
- <https://www.iga.gov.bh>
- <https://www.mardep.gov.hk>
- <https://www.mardep.gov.hk/en/home.html>
- <https://www.marineinsight.com>
- <https://www.mot.gov.sy>
- <https://www.sahm-media.dz>
- <https://www.soleilfoods.com/>
- <https://www.statcan.gc.ca>
- <https://www.theglobaleconomy.com>
- <https://www.tid.gov.hk/>
- <https://www.wcoomd.org>

الملاحق

الملحق رقم (01): مسحوق الخروب لشركة بوبلنزة



الملحق رقم (02): مسحوق الخروب لشركة SoleilFood بعد إعادة تغليفه



الملحق رقم (03): بيانات الدراسة القياسية

البلد	<i>i</i>	<i>years</i>	<i>rex</i>	<i>lsci</i>	<i>teu</i>	<i>ns</i>	<i>pqi</i>	<i>dtw</i>
البحرين	1	2011	910.31	16.84	374.82	11	6.04	326
البحرين	1	2012	1149.81	16.76	525.31	11	6.01	319
البحرين	1	2013	2845.71	23.10	429.82	13	5.79	364
البحرين	1	2014	2162.20	23.07	442.94	14	5.67	270
البحرين	1	2015	3632.18	21.43	379.82	14	5.4	263
البحرين	1	2016	1911.29	10.69	424.60	15	5.1	276
البحرين	1	2017	1397.08	30.19	400.31	16	5.1	264
البحرين	1	2018	1368.87	29.73	432.21	14	4.8	92
البحرين	1	2019	2107.07	9.31	418.93	13	5.1	86
كندا	2	2011	28939.08	35.19	4735.75	114	5.75	1856
كندا	2	2012	27117.15	36.66	5125.60	112	5.72	1776
كندا	2	2013	27857.01	39.26	5260.20	108	5.54	1722
كندا	2	2014	30224.29	38.37	5447.57	111	5.47	2016
كندا	2	2015	33095.46	44.40	5828.53	109	5.46	2076
كندا	2	2016	36060.88	43.62	5727.82	110	5.4	1977
كندا	2	2017	34904.35	45.28	6377.24	92	5.4	1751
كندا	2	2018	35615.96	45.39	6763.25	96	5.1	1851
كندا	2	2019	36147.51	44.76	7000.13	91	5.1	1781
الكويت	3	2011	962.50	9.34	810.25	27	4.21	462
الكويت	3	2012	1259.00	11.24	824.20	26	4.07	429
الكويت	3	2013	1453.40	10.26	840.15	21	4.13	378
الكويت	3	2014	1861.49	11.28	904.05	22	3.91	361
الكويت	3	2015	1708.07	10.53	984.82	20	3.98	291
الكويت	3	2016	1541.35	9.98	944.43	20	4.1	291
الكويت	3	2017	2014.83	12.80	964.62	16	3.8	60
الكويت	3	2018	1931.38	11.70	954.53	16	3.7	60
الكويت	3	2019	2291.51	11.54	959.58	15	3.5	52
هولندا	4	2011	285581.24	79.51	12024.93	570	6.63	4822
هولندا	4	2012	286006.40	79.07	12034.50	664	6.77	6403

هولندا	4	2013	296498.88	82.18	11751.98	672	6.79	6172
هولندا	4	2014	300328.63	79.70	12456.59	691	6.81	6379
هولندا	4	2015	249416.70	82.74	12400.61	675	6.77	6396
هولندا	4	2016	233977.52	82.11	12612.14	664	6.8	5947
هولندا	4	2017	263722.32	86.84	13992.47	646	6.8	5483
هولندا	4	2018	290078.16	88.06	14802.26	634	6.3	5416
هولندا	4	2019	289270.17	91.93	15198.05	622	6.4	5356
نيجيريا	5	2011	16.00	20.83	1456.00	17	3.31	29
نيجيريا	5	2012	20.39	21.04	1583.46	14	3.55	22
نيجيريا	5	2013	2.24	21.98	1696.00	13	3.44	9
نيجيريا	5	2014	66.25	22.58	1867.41	12	3.16	9
نيجيريا	5	2015	30.30	23.66	1544.18	12	2.98	19
نيجيريا	5	2016	21.85	23.00	1272.00	13	2.8	19
نيجيريا	5	2017	259.08	21.23	1408.00	15	2.8	31
نيجيريا	5	2018	1327.84	21.29	1560.00	15	2.5	31
نيجيريا	5	2019	5.37	21.53	1627.14	14	2.5	31
عمان	6	2011	5845.42	40.16	3609.01	9	5.41	3
عمان	6	2012	6466.30	42.36	4165.08	9	5.43	3
عمان	6	2013	9210.47	42.91	3926.31	10	5.52	3
عمان	6	2014	7656.99	45.12	3364.66	9	5.19	3
عمان	6	2015	6688.11	42.66	3105.00	9	4.86	3
عمان	6	2016	7817.08	51.89	3944.00	9	4.6	3
عمان	6	2017	5485.06	55.73	4785.01	9	4.6	3
عمان	6	2018	4793.77	55.46	4210.68	9	5.3	3
عمان	6	2019	3808.11	52.62	4890.47	10	5.1	4
قطر	7	2011	1535.93	8.38	365.72	19	5.44	455
قطر	7	2012	1370.61	8.29	380.35	19	5.19	455
قطر	7	2013	1585.85	7.55	400.00	17	5.21	342
قطر	7	2014	1893.15	7.95	461.86	16	5.42	270
قطر	7	2015	2613.00	10.47	530.04	17	5.6	300
قطر	7	2016	2350.10	8.29	670.00	17	5.5	367

قطر	7	2017	2619.09	27.34	787.28	18	5.6	563
قطر	7	2018	2507.56	34.70	1342.75	22	5.3	684
قطر	7	2019	2449.18	34.05	1340.00	19	5.4	641
السعودية	8	2011	6164.91	52.93	5694.48	20	5.41	478
السعودية	8	2012	6589.44	49.33	6624.54	17	5.34	431
السعودية	8	2013	7786.62	49.97	6757.69	19	5.12	500
السعودية	8	2014	7648.03	53.78	6860.35	29	4.98	759
السعودية	8	2015	8635.82	50.98	7793.77	36	4.84	1144
السعودية	8	2016	7962.73	52.73	7683.20	35	4.6	1094
السعودية	8	2017	8625.56	56.75	8082.33	25	4.7	604
السعودية	8	2018	8688.08	57.83	8683.46	25	4.6	604
السعودية	8	2019	11468.27	64.61	8905.62	26	4.8	611
الإمارات	9	2011	5411.06	61.28	17028.71	85	6.23	545
الإمارات	9	2012	108846.05	65.21	18063.30	83	6.4	527
الإمارات	9	2013	137699.00	63.73	18657.22	90	6.43	433
الإمارات	9	2014	140455.59	64.03	20186.68	83	6.47	281
الإمارات	9	2015	134844.48	69.05	21238.29	83	6.47	276
الإمارات	9	2016	145112.61	70.10	20652.20	92	6.4	350
الإمارات	9	2017	148828.45	71.81	19089.71	101	6.2	170
الإمارات	9	2018	214580.04	71.70	18433.13	108	5.4	187
الإمارات	9	2019	124446.65	72.13	18802.00	113	5.5	215
ماليزيا	10	2011	9801.19	88.38	20009.48	252	5.73	1560
ماليزيا	10	2012	14141.15	87.00	20491.12	242	5.52	1570
ماليزيا	10	2013	19795.81	89.81	20876.44	222	5.42	926
ماليزيا	10	2014	21418.19	88.85	22366.43	220	5.58	885
ماليزيا	10	2015	22202.05	91.97	24012.96	220	5.57	868
ماليزيا	10	2016	24522.44	90.94	24569.45	224	5.4	982
ماليزيا	10	2017	30726.20	92.89	23719.79	218	5.4	1245
ماليزيا	10	2018	42872.95	93.91	24955.99	220	5.3	1333
ماليزيا	10	2019	36920.50	98.18	26215.32	217	5.2	1356

الملحق رقم (04): المؤشرات الإحصائية الوصفية

. sum

Variable	Obs	Mean	Std. dev.	Min	Max
i	90	5.5	2.888373	1	10
years	90	2015	2.596454	2011	2019
rex	90	48355.43	87139.14	2.2365	300328.6
lsci	90	45.53139	27.85737	7.552535	98.17852
teu	90	7603.345	7829.37	365.722	26215.32
ns	90	117.3556	190.0715	9	691
pqi	90	5.157111	1.037757	2.5	6.81
dtw	90	1089.589	1692.687	3	6403

الملحق رقم (05): مصفوفة الارتباط

. pwcorr rex lsci teu ns pqi dtw, sig

	rex	lsci	teu	ns	pqi	dtw
rex	1.0000					
lsci	0.6037 0.0000	1.0000				
teu	0.4892 0.0000	0.9035 0.0000	1.0000			
ns	0.8820 0.0000	0.6679 0.0000	0.5014 0.0000	1.0000		
pqi	0.6185 0.0000	0.5749 0.0000	0.5099 0.0000	0.5764 0.0000	1.0000	
dtw	0.8364 0.0000	0.5410 0.0000	0.3285 0.0016	0.9581 0.0000	0.5645 0.0000	1.0000

الملحق رقم (06): معامل تضخم التباين

. vif

Variable	VIF	1/VIF
ns	24.35	0.041073
dtw	22.68	0.044094
lsci	8.57	0.116690
teu	8.42	0.118769
pqi	1.86	0.538712
Mean VIF	13.17	

الملحق رقم (07): اختبار التجانس (Hsiao)

```
.
. *Affichage des résultats
.
. di in y " SCR1 = " in gr `SCR1'
SCR1 = 1.350e+10
.
. di in y " SCR1C = " in gr `SCR1C'
SCR1C = 1.339e+11
.
. di in y " SCR1CP = " in gr `SCR1CP'
SCR1CP = 1.238e+11
.
.
. di in y "F1 = " in gr `F1'
F1 = 4.9546408
.
. di in y "F2 = " in gr `F2'
F2 = 5.4490819
.
. di in y "F3 = " in gr `F3'
F3 = .67651441
.
.
. di in y "PvalF1 = " in gr `PVF1'
PvalF1 = 5.510e-06
.
. di in y "PvalF2 = " in gr `PVF2'
PvalF2 = 2.631e-06
.
. di in y "PvalF3 = " in gr `PVF3'
PvalF3 = .7276163
.
```


الملحق رقم (08): نموذج الانحدار التجميعي

. reg rex lsci teu ns pqi dtw

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	90
				F(5, 84)	=	67.99
Model	5.4189e+11	5	1.0838e+11	Prob > F	=	0.0000
Residual	1.3390e+11	84	1.5941e+09	R-squared	=	0.8019
				Adj R-squared	=	0.7901
Total	6.7580e+11	89	7.5932e+09	Root MSE	=	39926

rex	Coefficient	Std. err.	t	P> t	[95% conf. interval]	
lsci	-590.4784	444.7381	-1.33	0.188	-1474.889	293.9321
teu	1.434476	1.568493	0.91	0.363	-1.684644	4.553597
ns	438.7892	109.8666	3.99	0.000	220.3075	657.271
pqi	14972.19	5556.318	2.69	0.009	3922.843	26021.54
dtw	-6.256997	11.90685	-0.53	0.601	-29.93508	17.42108
_cons	-57556.14	26408.66	-2.18	0.032	-110072.7	-5039.62

الملحق رقم (11): اختبار Breusch-Pagan

. xttest0

Breusch and Pagan Lagrangian multiplier test for random effects

$$\text{rex}[\text{years},t] = Xb + u[\text{years}] + e[\text{years},t]$$

Estimated results:

	Var	SD = sqrt(Var)
rex	7.59e+09	87139.14
e	1.63e+09	40368.22
u	0	0

Test: $\text{Var}(u) = 0$

$\text{chibar2}(01) = 0.00$
Prob > $\text{chibar2} = 1.0000$