

دور النقل البحري في تنمية تجارة مصر الخارجية

The role of maritime transport in developing Egypt's foreign trade

اعداد الباحث

ريم محمد جمال الدين مصطفى الخياط

باحثة ماجستير كلية سياسة واقتصاد-جامعة السويس

إشراف

أ.د إيمان علي محفوظ-أستاذ مساعد الاقتصاد-كلية السياسة والاقتصاد جامعة السويس

د/ روية محمد رفعت علي-مدرس اقتصاد-كلية سياسة واقتصاد-جامعة السويس

ملخص الدراسة:

تستهدف الدراسة مدي معرفة دور النقل البحري في تنمية تجارة مصر الخارجية وذلك عن طريق توافر أسطول بحري و تطوير المواني لتسهيل حركة التجارة وسرعه تبادل السلع والمنافع بين الدول والأفراد وتداول البضائع المنقولة حول العالم وبذلك تحصل الدول من خلال امتلاكها لأسطول بحري نقل تجارتها الخارجية وبالتالي توفر عملات أجنبية سوف تتحملها إذا تم نقل البضائع علي سفن أجنبية وكذلك تظهر فوائد النقل البحري في تحقيق إيرادات للدولة بالعملة الأجنبية وقد اعتمدت الدراسة علي المنهج الوصفي التحليلي من خلال جمع وتحليل البيانات المرتبطة بتجارة مصر الخارجية وكذلك معرفة البيانات الخاصة بحركة تداول البضائع المنقولة بحرا لزيادة التجارة الخارجية بالموانئ المصرية وقد توصلت الدراسة إلي أن النقل البحري يعتبر مصدر للقيمة المضافة في الاقتصاد ويعتبر عائد للاستثمار ويحقق الميزة التنافسية عن طريق الكفاءة المحققة من الخدمة المقدمة والتكلفة والوقت

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، التجارة الخارجية، مصر

Abstract

The study aims to know the role of maritime transport in the development of Egypt's foreign trade through the availability of a marine fleet and the development of ports to facilitate the movement of trade and the speed of exchange of goods and benefits between countries and individuals and the circulation of transported goods around the world. Owning a marine fleet that transports its foreign trade, and thus provides foreign currencies that it will bear if the goods are transported on foreign ships, as well as the benefits of maritime transport appear in achieving revenues for the state in foreign currency. The movement of goods transported by sea to increase foreign trade in Egyptian ports. The study concluded that maritime transport is a source of added value in the economy and is considered a return for investment and achieves competitive advantage through the efficiency achieved from the service provided, cost and time.

Keywords: maritime transport, foreign trade, Egypt

مقدمة:

يشهد العالم تطوراً هائلاً في مجالات متعددة منها مجال النقل البحري ، حيث يعتبر النقل البحري من العناصر الأساسية للتطور الحديث علي مستوي العالم، وهو الوسيلة الأبرز في حركة تبادل السلع والمنافع بين الدول والأفراد ويمثل نسبة مئوية عالية من إجمالي البضائع المنقولة حول العالم، ولذلك ركزت معظم الدول على تطوير أساطيلها البحرية وموانئها، لكي تصبح قادرة على مواكبة ومسايرة التطور المذهل الحادث والبالغ السرعة في التقدم ، وإذ ألقينا نظرة على العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية حيث كونت أساطيل تجارية ضخمة شرقاً وغرباً مثل

اليونان واليابان، بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية، ولذلك يعتبر النقل البحري قفزه في إقتصاديات الحجم وكذلك التجارة الخارجية بما انها عملية تبادل السلع والخدمات بين الدول فهي تعزز وجود اقتصاد دولي يتأثر ويؤثر في الطلب والعرض، مما يدعم استفادة كل الدول من المميزات التي تقدمها الدول الأخرى بسبب عدم قدرة الدول على توفير حاجات مجتمعاتها بالاعتماد على مواردها المحلية ، كما أن النقل البحري يلعب دورا فعالا في تقدم التجارة الخارجية، حيث أن التجارة المنقولة بحراً تلعب دور رئيسي الذي تركز عليه حركة التجارة الخارجية، ويستأثر النقل البحري على نسبة كبيرة من حجم التجارة الخارجية العابرة للقارات، حيث تمر أكثر من ٩٠% من التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الرئيسية^١.

وبالنظر إلى الوضع الحالي لصناعة النقل البحري في مصر بقطاعاته الرئيسية المختلفة نجد أن بعضا من هذه القطاعات قد تمت تنميتها إلى حدود معقولة وبعض القطاعات الأخرى تحتاج إلى جهد وتنمية شاملة، لذلك فإن النقل البحري في مصر لا يزال في حاجة إلى المزيد من الاهتمام والتطوير والعناية، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى أهمية النقل البحري لتدعيم دورها في تنمية منظومة التجارة الخارجية.

اشكالية الدراسة:

تتبلور مشكلة الدراسة في محاولة الإجابة علي التساؤلات التالية:

- ماهو دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية في جمهورية مصر العربية؟
وللإجابة على التساؤل الرئيسي وينبثق من هذا التساؤل عدة تساؤلات فرعية هي:
- ١- ما هو الدافع الرئيسي لدعم النقل البحري ؟
 - ٢- ماهي المعوقات التي تواجه النقل البحري؟ ما هي المعوقات التي تعوق التجارة الخارجية؟

٣- ما هي مراحل تطور النقل البحري ؟ ما هي المتطلبات الواجب توافرها في تنميته التجارة الخارجية؟

٤- ما هي الامكانيات المتاحة لتطوير النقل البحري في مصر؟

أهمية الدراسة:

ترجع أهمية التجارة الخارجية في أنها تساعد في بناء أنظمة اقتصادية قوية من خلال العلاقات الدولية مع الدول الأخرى مما يعزز توفير العديد من الخدمات والسلع بأقل الأسعار مما يؤدي إلى ارتفاع نسبة الصادرات وتقليل نسبة الواردات، وبالتالي رفع معدل الرفاهية وتوفير العملة الأجنبية من خلال تبادل السلع والخدمات وذلك بدوره يؤدي إلى ارتفاع الدخل القومي. كما يسهم تطور وسائل النقل البحري والموانئ في زيادة إمكانية نقل البضائع وزيادة حركة التجارة الخارجية مما يؤدي أيضا إلى زيادة الدخل القومي. وبناء على ذلك يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة ، حيث يعد الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم.

و يعتبر النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم، وتتضح أهمية النقل البحري أنه يساهم في ازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال الموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية وغيرها وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وتحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول، لأنه يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن، ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل.

ولذلك فأهمية الدراسة ترجع إلى ما يعود على الإقتصاد المصري من العائد الأجنبي المترتب على استخدام النقل البحري بشتي أنواعه في زيادة التجارة، وبالتالي تحقيق عائدا اقتصاديا يمكن استخدامه في تحقيق المزيد من التنمية الاقتصادية.

أهداف الدراسة:

- ويتمثل الهدف الرئيسي من البحث معرفة الدور الذي يقدمه النقل البحري في تعزيز وتنمية التجارة الخارجية وينبثق من هذا الهدف عدة أهداف هي:
- ١- معرفة مدى تأثير النقل البحري على التجارة الخارجية المصرية.
 - ٢- التعرف على الوضع الحالي للنقل البحري في مصر وتأثيره على التجارة الخارجية لرصد المعوقات والمشاكل التي تؤثر سلباً على نقل البضائع بالتجارة الخارجية.
 - ٣- التوصل إلى السبل المقترحة التي يمكن من خلالها تنمية التجارة الخارجية.

فرضيات الدراسة:

- ١- يوجد علاقة تبادلية بين النقل البحري والتجارة الخارجية.
- ٢- يوجد تأثير إيجابي للنقل البحري على التجارة الخارجية.
- ٣- هناك إمكانيات عديدة للاستفادة من النقل البحري في مصر.

منهجية الدراسة:

يتم الاعتماد في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي من خلال جمع وتحليل البيانات المرتبطة بتجارة مصر الخارجية وكذلك معرفة البيانات الخاصة بحركة تداول البضائع المنقولة بحراً لزيادة حركة التجارة الخارجية بالموانئ المصرية.

الدراسات السابقة:

أولاً: الدراسات العربية:

- ١- دراسة شريف محمد على احمد، أثر النقل البحري على التجارة الخارجية بمصر،

٢٠٠٣

هدفت هذه الدراسة إلى دراسة النقل البحري وعلاقته بالتجارة الخارجية في مصر والتعرف على تطور نشاط النقل البحري، ومدى توافر الموانئ البحرية والخدمات المساعدة، وتحليل أثر النقل البحري على التجارة الخارجية من خلال التعرف على اتجاهات تجارة مصر الخارجية وذلك باستخدام المنهج التحليلي الإحصائي.

وتوصلت هذه الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها ضرورة تتبع حركة تجارة مصر الخارجية وجهات الإستيراد والتصدير، وكذلك تمكين قطاعات النقل البحري من التحديث والتخطيط وتضمين إتفاقات التبادل بين مصر والدول الأخرى.

٢- دراسة منى عبد الجليل إسماعيل، تأثير النقل البحري في التجارة بحث استطلاعي في شركة التأمين الوطنية، ٢٠١٤^٢

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة تأثير النقل البحري في التجارة الخارجية وذلك بتسليط الضوء علي واقع التأمين البحري وتطوره وتحديثه لمواكبة التطورات الدولية ولتفعيل دور التجارة الخارجية بإستخدام البيانات الإحصائية والتاريخية منها والجارية. وتوصلت هذه الدراسة إلى إعداد إستمارة إستبيان تشمل عدد من الأسئلة ضمن ثلاث محاور هي محور المعلومات الشخصية ومحور التأمين البحري والذي يتضمن سوق التأمين البحري ومحور التجارة الخارجية والذي يتضمن الموقع التنافسي والتبادل التجاري.

٣- دراسة هشام بوريش، دور الإستثمارات الأجنبية المباشرة في تعزيز تنافسية قطاع النقل البحري لدول شمال أفريقيا، ٢٠١٦^٤

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز أثر الاستثمار الأجنبي ودوره في تنمية قطاع النقل البحري في دول شمال أفريقيا وإعتمد الباحث علي المنهج الوصفي التحليلي حيث يتكون مجتمع الدراسة من البلدان العربية الإفريقية. وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها هو أن البيئة الاستثمارية لبلدان شمال افريقيا مازالت بعيدة عن التطلعات التنافسية الدولية في حوض البحر المتوسط.

٤- دراسة سيهار حسن فهمي عبد الحميد، دور النقل البحري في التجارة الدولية لمصر، ٢٠١٩^٥

هدفت هذه الدراسة إلى توضيح أثر جودة خدمات النقل البحري في تحقيق ميزة تنافسية للتجارة الدولية في مصر وذلك باستخدام المنهج الوصفي التحليلي وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج منها أن قطاع الخدمات في مصر يمثل ٥٥,٣ % من إجمالي الناتج المحلي كما

أن خدمات النقل البحري تعتبر مصدر للقيمة المضافة وعائد للاستثمار كما يجب أن تحقق ميزة تنافسية عن طريق تحقيق كفاءة التكلفة والوقت ومستوي الخدمة.

ثانياً: الدراسات الأجنبية:

1- karsten Krause and Axel Michaelowa, International maritime transport and climate policy,2000^٦

قامت هذه الدراسة بتحليل النقل البحري والدولي وسياسة المناخ والنظر في اتجاهات التطوير للنقل البحري الدولي، ومناقشة ممكنة لآثار تغير المناخ علي النقل البحري وآثار الشحن علي المناخ العالمي، والتعرف علي السياسات والتدابير في قطاع الشحن باستخدام المنهج التحليلي، وتوصلت الدراسة إلى الإعراف المبكر بالآثار المحتملة للمناخ و التغيير في صناعة الشحن مما يساعد على تخفيض التكاليف، كما أكدت الدراسة أن إنبعاثات ثاني اكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين أهم المشاكل البيئية في صناعة النقل وأن الشحن هو المجال الأكثر تعقيداً لسياسة المناخ.

2-Jane korinek,Partricia sourdin, Maritime Transport Costs And Their Impact on Trade,2009⁷

هدفت هذه الدراسة إلى كيفية تأثير النقل البحري على التجارة من خلال تحليل التطورات في قطاع النقل البحري وأثر تكاليف النقل على التجارة بإستخدام المنهج التحليلي. وقد توصلت الدراسة إلى أن تكاليف النقل لم تنخفض بشكل ملحوظ في ١٧ عاما الأخيرة، وأن تكاليف النقل مرتفعة في المصنوعات والمنتجات الزراعية التي يتم نقلها في الحاويات، وقد توصلت أيضا هذه الدراسة إلى أن التأثير القوي من تكاليف النقل ينخفض وتأثير المسافة بين الشركاء التجاريين يرتفع وسبب هذا هو تزايد المنتجات ذات القيمة المضافة، كما أكدت علي وجود علاقة قوية بين تكاليف النقل والتجارة.

3-Matekeya and NC wadi, The impact of maritime transport financing on total trade in south Africa, Journal of shipping and trade,2022⁸

هدفت هذه الدراسة إلي فحص أثر تمويل النقل البحري علي التجارة الخارجية كنسبة من الناتج المحلي في جنوب افريقيا وكذلك تحليل بيانات فترة زمنية من الفترة ١٩٩٤ إلي ٢٠١٩ باستخدام المنهج التحليلي ونموذج تأخر التوزيع الذاتي وقد توصلت الدراسة إلي أنه يوجد علاقة إيجابية قصيرة وطويلة المدي بين النقل البحري والتجارة وان الاستثمار في النقل يعزز التجارة في جنوب افريقيا

بالرغم من التشابه في الدراسات السابقة والبحث المقدم في أن النقل يسهم في تعزيز ونمو التجارة ولكن يختلف البحث عن الدراسات السابقة أنه تم التركيز على تحليل البيانات الخاصة بالأسطول البحري وكذلك تحليل بيانات الصادرات والواردات للموانئ المصرية لمعرفة مدي اسهام النقل في تنمية التجارة وزيادة الدخل القومي

يتم تقسيم الدراسة إلى ثلاث محاور:

المحور الأول: تطور حركة النقل البحري في مصر

المحور الثاني: التجارة الخارجية في مصر

المحور الثالث: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية في مصر

المحور الأول: تطور حركة النقل البحري في مصر

يمر قطاع النقل بعده تطورات أساسية، حيث ظهر مفهوم النقل بداية من حركة الانسان من مكان إلي آخر وقد تتطور بشكل واضح حتى وصوله إلى مفهومه الشامل حيث عرف النقل transport بالمفهومه الاصطلاحي بمعجم اللغة العربية بانه العملية التي يمكن بها تغير مكان الافراد والسلع كما انه له عده وسائل في البر والجو والبحر

أولاً: مفهوم النقل وصناعة النقل البحري:

(أ) مفهوم النقل:

عرف روبنسون وبامفورد النقل على أنه حركة السلع والأفراد لأغراض معينة وبالتالي يعتبر ذلك أن الطلب على النقل جزء من الطلب على السلع كما عرفه جون الكسندر على أنه حركة الأفراد والسلع من مكان إلى آخر^{١٠}

وفي ضوء ما سبق يتضح أن عملية النقل تعتمد عملية النقل على مستويين: **المستوى المادي** المتمثل في نقل الأفراد والسلع، **المستوى غير المادي** المتمثل في نقل الأفكار والمعلومات والخدمات وذلك على مستوى النقل المحلي داخل الدولة أو على مستوى النقل الدولي بين الدول لتعزيز التجارة الخارجية والاستفادة منها وتبادل المعارف والخبرات والأفكار وغيرها من الفوائد التي تعزز عملية النقل ويمكن تقسيم النقل إلى النقل الجوي والبحري والبحري^{١١}

ونخلص من ذلك أن كل نوعية من أنواع النقل تتميز بتقديم خدمات بخصائص اقتصادية وفنية مختلفة عن التي تقدمها باقي الخدمات الأخرى وبالتالي أن أي خدمة من خدمات النقل لا تعتبر بديل كامل للإحلال للخدمات الأخرى

(ب) تعريف صناعة النقل البحري:

يعتبر النقل البحري هو وسيلة تطور الدول بغض النظر عن فلسفتها الاقتصادية، كما أنه وسيلة لنقل الركاب والبضائع والمنافع من دولة إلى أخرى حيث لا توجد تجارة من دون نقل، والتي من خلالها يتم نقل الخبرات والتقنيات المتطورة. وبالتالي فإن النقل هو النشاط الحركي للاقتصاد وأحد أعمدته فهو صورة من صور التنمية والنمو الاقتصادي.

وبناءً على ما سبق فهناك عدة مفاهيم للنقل البحري يمكن عرضها على النحو التالي:
تعرف صناعة النقل البحري بأنها نشاطاً إنتاجياً بما تقدمه من منفعة اقتصادية وذلك بنقل السلعة من مكان لآخر وتعتبر نشاطاً توزيعياً بتوزيع السلع محلياً وعالمياً

^{١٢} كما عُرِفَ النقل البحري بأنه نقل البضائع والركاب من ميناء لأخر داخل الدولة أو خارجها وإن السفينة هي المحور الأساسي لعمليات النقل البحري^{١٣}. كما عُرِفَ (Bonavia) صناعة النقل البحري بأن وظيفتها الأساسية هي خلق المنفعة المكانية بنقل السلع والخدمات من مناطق تكون منفعتها الحدية ضعيفة الي مناطق تكون منفعتها الحدية مرتفعة^{١٤} كذلك (Moreby) عرفها بأنها الصناعة التي يرتبط نشاطها بالسفينة وتضم جميع اصحاب المصالح التي يرتبط نشاطهم بصناعة النقل البحري مثل الموانئ البحرية، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ وبناء السفن وملاك السفن والسماسة البحريين و البنوك البحرية.^{١٥}

ثانياً: أهمية وخصائص النقل البحري في مصر

١ - أهمية النقل البحري :

تظهر أهمية النقل البحري في تسهيل عملية التجارة الخارجية التي تحدثها الموانئ المزودة بأحدث الأدوات الفنية من خلال سرعة تداول البضائع وتوزيعها من خلال الشحن والتخزين والتوزيع باقل التكاليف مما ينشط حركة التجارة المحلية والخارجية. وبالتالي تسهيل حركة الصادرات والواردات وتحقيق النمو والتقدم الاقتصادي^{١٦}. حيث يكون منفذاً لأسواق العالم ومن خلاله يتم مبادلة الإنتاج والتجارة الخارجية مع المجتمعات الأخرى مما ينمي ويطور العلاقات التجارية مع الدول.^{١٧} وبناءاً علي ذلك يلعب النقل البحري دوراً في نمو اقتصاد الدول حيث تعتبر خدمة النقل من أحد العناصر المؤثرة في القرارات الاقتصادية ودالة لمعدلات النمو الاقتصادي.^{١٨} حيث يسهم نظام النقل في ترابط أنشطة القطاعات الاقتصادية وتوسع سوق العمل.

وترجع أهمية النقل البحري في مصر في جزء كبير منها الي قناة السويس لما تمثله من أهمية استراتيجية للتجارة الخارجية، وحركة الملاحة العالمية إلي جانب أنها تعتبر مورد رئيسي هام من موارد النقد الأجنبي كما أن قناة السويس تقع علي طريق غرب أوروبا-البحر الأحمر-البحر المتوسط -المحيط الهادي ويعتبر هذا الطريق موفر في الوقت والتكاليف والكثافة وحجم الملاحة مقارنة بطرق الملاحة الأخرى كطريق رأس الرجاء الصالح.

وقد يتكون النقل البحري في مصر من الاسطول البحري والبضائع المنقولة بحرا والخدمات الملاحية والموانئ البحرية وأخيرا من موارد النقل البحري^{١٩}

٢- خصائص النقل البحري :^{٢٠}

- ١- تعتبر صناعة النقل البحري صناعة ذات كثافة رأس مالية.
- ٢- تعتبر صناعة النقل البحري صناعة مستمرة التطور التكنولوجي.
- ٣- تعتبر صناعة النقل البحري صناعة ذات منافسة دولية كاملة.
- ٤- يطول العمر الافتراضي لجميع مشروعات النقل البحري.
- ٥- تتميز خدمات النقل البحري بأنها غير قابلة للتجزئة، وأن تكاليفها غير قابلة للتجزئة أيضا.
- ٦- يمكن لصناعة النقل البحري اختصار الزمن.

ثالثا: تطور النقل البحري في مصر

تعتبر صناعة النقل البحري من أقدم الوسائل التي عرفها الانسان وذلك منذ العصور الأولى عندما عرف الانسان أنه يمكن نقل أي شئ ثقيل وضع جسم حيوان تم اصطياده فوق جذع شجرة عائم وبذلك استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حولة ثم تطورت وسائل النقل بعد ذلك الي قارب صغير وبالتالي اعتمدت عملية النقل في بداياتها على النقل بالدواب وكذلك النقل بالاعشاب التي تطورت إلى سفن شراعية ثم إلى مراكب تستخدم في البحار وطور الانسان وسائل النقل براً وبحراً الى ان جاءت

الثورة الصناعية وظهور مشتقات الطاقة كالفحم الحجري والبتترول والتي مثلت تطور صناعة النقل، وبالتالي ظهرت الحاجة إلى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار والتبادل التجاري.

وبعد ظهور القوارب البدائية كانت هذه أولى الروابط بين عملية النقل البحري والتجارة الخارجية التي خرجت منها بعد ذلك أساطيل السفن الضخمة والمتوسطة والتي من خلالها يمكن الوصول الى الاماكن البعيدة من اجل تبادل السلع والخدمات والتجارة والمعرفة الإنسانية.

وبذلك تحتل التجارة البحرية الجزء الأكبر والأهم من قديم الزمان بسبب أن تكاليف النقل البحري منخفضة مقارنة بالنقل الجوي الذي لا يزال باهظ التكاليف ويقتصر علي احتياجات الطبقة الغنية فقط، وأيضا مقارنة بأجور وصعوبات النقل البري سواء بالسكك الحديدية أو الشاحنات والسيارات وغيرها بالإضافة الي ان النقل البحري يتيح ان يتم نقل البضائع دفعة واحدة مقارنة بوسائل النقل الأخرى التي لم يتوفر لديها ذلك . ولذلك فإن فكرة النقل البحري ليست حديثة ولكنها تطورت في العصر الحديث من خلال تجهيز الموانئ وبناء الترسانات واستخدام وسائل النقل البحري الحديثة مثل نظام النقل متعدد الوسائط ونظام النقل بالحاويات ونظام التوحيد النمطي للبضائع وتعتبر عمليات النقل من مقومات ازدهار أي دولة وتقدم تجارتها الخارجية مع دول العالم سواء كان نقل بحري أو جوي أو بري حيث بدأت صناعة النقل البحري في مصر في أوائل القرن العشرين بإنشاء شركات ملاحية تمتلك سفن تجارية وتقوم برفع العلم المصري. بعد أن كان قطاع النقل البحري تحت إشراف وزارة النقل البحري أصبح قطاع النقل البحري في مصر تحت إشراف وزارة النقل^{٢١}

ويرتبط النقل البحري بالنقل الداخلي الذي يشمل النقل البري والنهري والجوي والسكك الحديدية، أصبح دور الموانئ المصرية هاما في حركة التجارة الدولية حيث يوجد في مصر موانئ متعددة في البحر المتوسط والبحر الأحمر منها:

الموانئ التجارية: تقوم بنقل البضائع والخدمات واستقبال السفن التجارية وتقديم جميع الخدمات الملاحية من القطر والإرشاد والشحن والتفريغ لجميع البضائع.

الموانئ التخصصية: وتتخصص في خدمة الموانئ البترولية والموانئ التعدينية والموانئ السياحية وموانئ الصيد.

الموانئ العسكرية: التي يتم تجهيزها بالمخازن والمعدات الخاصة بمناولة الذخائر والأسلحة المرتبطة بالقوات البحرية.^{٢٢}

و يتمثل نظام التشغيل في مصر في الموانئ الأربعة وهي ميناء الاسكندرية ودمياط وبورسعيد وموانئ البحر الأحمر حيث تتبع الدولة أسلوب ملكية الأصول الثابتة حيث تقوم بإدارة الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري شركات القطاع العام وشركات القطاع الخاص، وذلك بداية من ملكية السفن لتشمل جميع الخدمات الخاصة بالسفن والتي تقوم بها التوكيلات الملاحية مثل الإصلاح والتموين والامداد والخدمات الأخرى الخاصة بالشحن والتفريغ والتخزين وتبليغ السلطات لتسهيل دخول السفن

ويتضح دور النقل البحري في التجارة من خلال أسطول مصر البحري كما هو موضح في الجدول التالي

جدول (١) تطور حمولة أسطول مصر البحري طبقا لنوع السفينة الفترة (٢٠٠٧-٢٠١٨)

السنوات	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨
سفن البضائع العامة	٣٣٢	٣١١	٣٠٢	٢٤٣	١٣٩	١٥٠	١٣٤	١٠٣	١٠٣	١٠٠	٩٤	٩٥
سفن الصب الجافة	٧٧٨	٦٧٩	٦٧٩	٦٧٩	٨٠٠	١٠٨١	١٠٨١	٨٩٨	٨٩٨	٨٩٨	٨٩٨	٨٩٨
سفن النفط الصهرجية	٣٤٥	٥٠٨	٣٤٧	٣٧٥	٣٩١	٢٩٤	٢٢٦	٢٢٣	٢٢٣	٢٢٣	٢٢٣	٢٢٣
سفن الحاويات	٥٨	٥٨	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٧٤	٧٩	١٠٦	١٤٩	١٤٩
أنواع أخرى من السفن	١٣٤	١٤٨	١٥٠	١٥٧	١٩٠	١٩٩	١٩٩	١٩٣	٢٠٠	١٨٣	١٨١	١٨٤
إجمالي الأسطول	١٦٤٦	١٧٠٣	١٥٤٠	١٥١٨	١٥٨٣	١٧٨٧	١٧٠٢	١٤٩١	١٥٠٣	١٥١٠	١٥٤٦	١٥٤٩

Source: Unctad Review Maritime Transport , ٢٠١٨

نلاحظ من الجدول السابق أن إجمالي حمولة الاسطول المصري المتمثلة في سفن البضائع العامة والصب الجافة والنفط الصهرجية والحاويات وأنواع أخرى زادت من عام ٢٠٠٧ إلى عام ٢٠٠٨ من ١٦٤٦ مليون طن إلى ١٧٠٣ مليون طن ثم انخفضت من ٢٠٠٩ إلى عام ٢٠١١ من ١٥٤٠ مليون طن إلى ١٥٨٣ مليون طن ولكن زادت في عام ٢٠١٢ فوصلت إلى ١٧٨٧ مليون طن ثم تراجعت من عام ٢٠١٣ إلى عام ٢٠١٤ فبعد أن كانت ١٧٠٢ مليون طن في عام ٢٠١٣ أصبحت ١٤٩١ مليون طن في عام ٢٠١٤ ثم زادت مرة أخرى من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٨ ففي عام ٢٠١٥ كانت ١٥٠٣ مليون طن ثم أصبحت ١٥٤٩ مليون طن

رابعاً: الدوافع الرئيسية لدعم النقل البحري وصناعة السفن:^{٢٣}

- ١- الحد من أخطار الكساد التي تدفع الدولة لدعم الصناعة لأنه مقترن بالبطالة وبالأخص بالنسبة للمشروعات الهندسية الثقيلة.
- ٢- من الأسباب الإستراتيجية التي تدفع الدولة إلى دعم الصناعة وجوب المحافظة على العمالة الماهرة والخبرات التي تتخصص في بناء السفن، وذلك بالأخص في وقت الحروب لأنها تعتبر الدافع لتخطيط لسياسه الدولة البحرية.
- ٣- كما أن جميع الحكومات تدعم صناعة النقل البحري والسفن وذلك بتقديم الإعانات المالية العالمية للحد من أخطار الكساد ومساعدة هذه الصناعة من الاستمرار في الإنتاج.
- ٤- وفي تقرير جيديس عن صناعة النقل البحري سنة ١٩٦٦ أنه إذا كانت ترسانات بناء السفن سوف تتعرض للخسارة في المستقبل فإنه لابد من قيام الحكومة بتقديم دعماً مباشراً كوسيلة لتنشيط الصناعة والاستمرار في الإنتاج^{٢٤}
- ٥- تحتاج إنشاءات الموانئ الضخمة إلى الكثير من الإستثمارات الرأسمالية التي تجعلها صالحة لإستقبال السفن. كما زادت أحجام السفن ولا بد من زيادة العمق في المواني لحفر عمق لغاطس السفن الضخمة وأن تكون المياه عميقة بدرجة كافية.

٦- ان مشروعات تطوير وتوسيع الموانئ لا تعتبر هدف منعزل عن مشروعات التنمية والتطوير للدولة لجميع الأنشطة الاقتصادية، فتعتبر الموانئ هي حلقة الوصل بين النقل الخارجي والنقل البري من طرق النقل الداخلية المختلفة والسكك الحديدية وصولاً إلى مراكز الإنتاج المعتمدة على الإستيراد والتصدير إلى الخارج

المحور الثاني: نشأة وتطور التجارة الخارجية في مصر

أولاً: مفهوم التجارة الخارجية: ٢٥

هناك العديد من المفاهيم للتجارة الخارجية منها ما يلي :

١. التجارة الخارجية تشمل صور المعاملات التجارية، من انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال والافراد، التي تنشأ بين منظمات او افراد او حكومات، داخل الوحدات السياسية المختلفة.^{٢٦}
٢. تعتبر عملية انتقال السلع والخدمات وانتقال رؤوس الاموال لتبادل المنفعة بين الدول حيث ينظم هذه العملية مجموعة من القوانين والأنظمة والسياسات.^{٢٧}
٣. تعتبر التجارة الخارجية حل لمشكلة عزز الدول عن تحقيق اكتفائها الذاتي فعلى مدى العقود الأخيرة ساهمت اتفاقيات تحرير التجارة الخارجية والاقليمية في توطيد علاقة الدول فيما بينها عن طريق التبادل في الخدمات والسلع.

ثانياً: أهمية التجارة الخارجية:

أن مدى التقدم الاقتصادي للدول ومدى وجود عناصر الانتاج يجعل اهمية التجارة الخارجية تختلف بين هذه الدول فتقل اهمية التجارة الخارجية في الدول الكبرى نظراً لمقدرتها على انتاج النسبة الاكبر من احتياجاتها الخاصة بها على المستوى المحلي، حيث تلجأ تلك الدول للتجارة الخارجية لرفع مستوى رفاهية افرادها عن طريق الحصول على كميات كبيرة من السلع التي يتم انتاجها في دول اخرى بتكاليف اقل اما على الجانب الاخر فتزداد اهمية التجارة الخارجية بالنسبة للدول

الصغرى حيث تخصص في انتاج عدد محدود من السلع فتعمل على استيراد جزء كبير من احتياجاتها من الخارج كما تختلف اهمية التجارة الخارجية للدول من حين لآخر على حسب السياسات التي يتم تطبيقها من العالم الخارجي.^{٢٨} وبذلك ظهرت أهمية التجارة الخارجية في أنها تحل مشكلة عجز الدول في تحقيق الاكتفاء الذاتي، وذلك عن طريق الحصول على الخدمات والسلع من الدول الأخرى، وذلك بسبب عدم قدرة الدول على وجود رؤوس أموال وعدم القدرة على إنتاج السلع أو عدم توفر التكنولوجيا التي تجعل الدول قادرة على إنتاج السلع، فبالنظر تظهر أهمية التجارة في الحصول على هذه السلع بتكاليف أقل^{٢٩}

ثالثاً: أهداف التجارة الخارجية:

تعمل التجارة الخارجية على تحقيق مجموعة من الأهداف منها:

- الزيادة في الناتج القومي عند استغلال فائض الانتاج المحلي وتصديره الى الخارج الامر الذي ينعكس ايضا على زيادة العمالة فاذا لم يتم استغلال هذا الفائض في التصدير ذلك سيؤدي الى زيادة البطالة وانخفاض الناتج القومي ومساهمة الدولة^{٣٠}
- الحصول على السلع التي لا تستطيع الدولة انتاجها محليا فتعمل الدولة على استيرادها من الخارج، فعلى سبيل المثال عند استيراد آلات ومعدات لبناء مصنع مما يؤدي لخلق فرص للعمل فتتخفض البطالة ويزداد مستوى الافراد المعيشي.
- الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات في هيكله الدولة.
- معالجة الاختلاف في موازين المدفوعات بين الدول عن طريق معرفة هذه الموازين ومعرفة اسعار الصرف.
- تضيق الفجوة بين الدول النامية والدول المتقدمة عن طريق استفادة الدول النامية من تكنولوجيا المعلومات.

- معرفة السياسات التجارية للدول الخارجية في مجال التجارة كسياسة الحرية والحماية وغيرها
- المحافظة على الصناعات المحلية وذلك عن طريق حماية مصالح المزارعين والمنتجين في انتاج السلع الاساسية او الضرورية في الدولة.^{٣١}
- اعادة توزيع الدخل القومي وبالتالي تحقيق العدالة الاجتماعية بين فئات وطبقات المجتمع المختلفة.
- حماية الاقتصاد القومي من موجات التضخم والانكماش والتغيرات التي تحدث خارج نطاق الدولة فيتم ذلك عن طريق تحكم الدولة في حجم السوق للمحافظة على نموها الاقتصادي.
- توفير الظروف المناسبة لحماية الصناعات الحديثة داخل الدولة.

رابعاً: سياسات التجارة الخارجية:

مفهوم سياسات التجارة الخارجية:

توجد عد مفاهيم للسياسة التجارية منها:

- ١- هي مجموعة من الإجراءات التي تطبقها الدولة مع الدول الأخرى وتشمل كل من الاستثمار وأسعار الصرف و التبادل الخدمي والسلعي لتحقيق أهداف تتوافق مع سياسات والأهداف الاقتصادية للمجتمع^{٣٢} وهي مجموعة من الإجراءات التي تضبط من خلالها العلاقات الاقتصادية للدولة بالخارج وأيضا هي مجموعة من الإجراءات التي تتخذها الدولة لدفع أو إستيراد أو إعاقه تصدير الخدمات والبضائع^{٣٣}

٤-١: أنواع سياسات التجارة الخارجية:

تنقسم سياسات التجارة الخارجية إلي نوعين من التجارة وهما حرية التجارة وحماية التجارة فهي عبارة عن مزيج من حماية وحرية التجارة بحيث لا يوجد دولة تقتصر

علي الحرية التجارية وهي أن الدولة تتدخل في كل الشؤون التجارية ولا توجد دولة تقتصر علي الحماية التجارية وهي أن تكون الدولة في عزلة عن كل الشؤون التجارية لذا فإن السياسة التجارية تعتبر مزيج من الحماية والحرية التجارية
٤-٢: أهم سياسات التجارة الخارجية المتبعة في مصر: ٣٤

- ١- سياسات دعم الصادرات عن طريق عمل صندوق لتنمية الصادرات بموجب القانون رقم ١٥٥ لسنة ٢٠٠٢ مع مراعاة الدعم المالي المخصص لها ووضحت المادة الثانية في هذا القانون على عدة اهداف اهمها:
 - تسهيل مشكلات التصدير وتقليل اعبائها.
 - توسيع مجالات حجم التصدير وزيادته
 - تدعيم الصادرات المصرية وزيادة قدرتها التنافسية
- لكن يؤخذ علي الصندوق أنه يهمل الصادرات الخدمية ويركز على الصادرات السلعية و كما انه لا يتخذ في اعتباره الصناعات التي يجب الاهتمام بها بالفعل مثل الصناعات التي تستخدم خامات او طاقة اقل حيث يعتبر ماسبق من السلبيات التي تؤخذ على الصندوق^{٣٥}.
- ٢- الاتفاق على بعض السياسات والخطط التي تقوم بها المؤسسة المسؤولة عن التصدير مثل المجلس الاعلى للتصدير الذي يعمل على إزالة العقبات والحواجز التي تواجه الصادرات والعمل على تنميتها.
- ٣- العمل علي تبسيط الاجراءات الجمركية التي تتعلق بالتصدير والاستيراد وبموجب القرار الجمهوري الصادر لسنة ٢٠٠٤ رقم ٣٠٠ والذي اشتمل علي تخفيض التعريفات الجمركية و تقليل الفئات الجمركية من (٢٩) فئة جمركية إلى (٦) فئات جمركية فقط وبذلك يحسن اداء حركة التجارة الخارجية

٤- العمل علي إنشاء قطاع للتجارة الخارجية داخل وزارة التجارة والصناعة وذلك بمقتضي القرار الوزاري الصادر لسنة ٢٠٠٥ رقم ٤٣٠ الخاص حيث تتكون اختصاصاته من:

• إصدار بعض القوانين التي تتعلق بالاستيراد والتصدير وإصدار المقترحات التي تعمل على تطوير التشريعات التي تنظم التجارة الخارجية والموائمة بين الجهات التي تختص بسياسات الاستيراد والتصدير.

• وضع الآليات المختصة بالتصدير والاستيراد ومتابعة تنفيذ هذه الآليات مع اقتراح بعض السياسات التجارية ومتابعتها بالمعونة مع الجهات المتخصصة. وبمقتضي القرار الوزاري الصادر لسنة ٢٠٠٥ رقم ٤٣٠ إلزام قطاع التجارة الخارجية الخاص بوزارة الصناعة والتجارة بما يلي :

أ- المشاركة الفعالة في المحافل الدولية لتمثيل مصر في جميع المستويات.

ب- التصدي للممارسات التجارية غير العادلة لحماية المنتج المحلي والاقتصاد المصري
ت- تطبيق السياسة التجارية للدولة عن طريق صياغة الدولة للاتفاقات التجارية التي توقعها مصر مع باقي دول العالم

٥- رفع جودة المنتجات المصرية لتناسب المقاييس الدولية عن طريق إنشاء المعهد القومي للجودة سنة ٢٠٠٦ لرفع القدرة التنافسية للمنتج المصري.

٦- دمج الهيئة العامة الخاصة بشئون الاسواق والمعارض الدولية مع مركز القاهرة الدولي للمؤتمرات ليكونو مؤسسة واحدة بمقتضي القرار الجمهوري الصادر لسنة ٢٠٠٨ رقم ١٣٤ لتسويق المنتجات المصرية بشكل افضل وتدعيم دور الهيئة المصرية العامة للمعارض والمؤتمرات وزيادة اقامة المعارض باستمرار ثم إصدار قرار جمهوري رقم ٣٤٥ لسنة ٢٠٠٩ لتدعيم و تنظيم اعمال الهيئة التابع للهيئة المصرية العامة للمؤتمرات والمعارض حيث تختص الهيئة بالآتي:

• زيادة الروح التنافسية بين المؤسسات الانتاجية وبين المنتجين عن طريق ان تقوم الهيئة بتنظيم المعارض والمؤتمرات الدولية الذي بدوره ينعكس على نمو التجارة الخارجية المصرية.

- العمل على زيادة انتشار المنتج المصري في الاسواق العالمية والعمل على الوصول اليها
- ترويج وتسويق المنتجات المصرية للدول الاجنبية عن طريق اقامة المعارض المستقلة الخارجية او المشاركة في المعارض الدولية.

خامسا: معوقات التجارة الخارجية في مصر:^{٣٦}

- ١ - عدم وضع للمنتجات والخدمات المصرية مواصفات قياسية معينة حيث تؤدي هذه المشكلة الى ضعف في الامكانيات التصديرية لمصر مما يترتب عليه فقدان المنتجات المصرية للسمعة الطيبة دوليا بسبب انعدام المواصفات القياسية.^{٣٧}
- ٢ - حساسية المصدرين من الحواجز التي تضعها الاسواق الدولية مع ضعف كل من حجم الدراسات، والخبرة للتصدير الدولي، والتكنولوجيا المستخدمة، هذا بجانب الرسوم المصرفية المرتفعة وكذلك التغييرات في تفضيلات المستهلكين، ووجود وسطاء وممثلين وكلاء.^{٣٨}
- ٣ - نقص المعلومات الخاصة بالاسواق الخارجية وعدم المعرفة الدقيقة بها حيث ان كل سوق له طبيعته الخاصة التي يجب دراستها مما قد يترتب عليه رفض السلع المصرية في الاسواق الخارجية.^{٣٩}
- ٤ - ضعف التكنولوجيا المستخدمة في الوحدات الاقتصادية في انتاج سلع وخدمات ذات جودة عالية يضاعف قدرتها على الصمود امام المنافسة الشرسة امام منتجات الاسواق الخارجية.^{٤٠}
- ٥ - بعض المشاكل المتعلقة بمرحلة التعبئة والتغليف فمن الضروري انشاء مصانع متخصصة في التعبئة والتغليف لزيادة القدرة التنافسية للمنتجات المصرية في الاسواق الخارجية.^{٤١}

- ٦ - مشاكل سياسات الجمارك في مصر حيث انها تعوق نمو الصادرات المصرية بسبب استيراد المصدر للخامات المستخدمة للإنتاج بتعريف جمركية مرتفعة^{٤٢} ومن أكبر المشاكل التي تواجه قطاع التصدير في مصر تتمثل في النظام الجمركي، بسبب ارتفاع التعريف الجمركية التي يتحملها المصدر أو المنتج لاستيراد مستلزمات الإنتاج مما يؤدي لارتفاع تكلفة المنتج فيؤدي الى فقدان المنتج المصري الميزة التنافسية بسبب ارتفاع سعره في الاسواق الخارجية.^{٤٣}
- ٧ - القيود على التمويل والإئتمانات المصرفية للقطاع الخاص يؤدي الى عدم توفر التسهيلات التمويلية للقيام بالعمليات التسويقية والانتاجية.^{٤٤}
- ٨ - تجمع بعض الدول لعمل حلف وتكتلات اقتصادية مكونة تجمعات اقتصادية كبيرة مثل الاتحاد الاوروبي فتتخفف العوائق الثقافية والحدودية بينها وسهولة وسرعة المواصلات بينها
- ٩ - لتقدم التكنولوجي وتأثيره على مستوى تنافسية السلع والخدمات حيث ترفع من كفاءتها وجودتها مما يخلق فجوة في مستوى السلع والخدمات المختلفة^{٤٥}
- ١٠ - مشاكل النقل للصادرات المصرية بسبب الارتفاع المستمر لتكاليف النقل فيؤدي الى انخفاض الارباح الممكن تحقيقها في عملية التصدير حيث يتأثر نمو الصادرات المصرية بارتفاع نولون الشحن البحري بالاضافة لعدم وجود خطوط مباشرة من مصر الى بعض البلاد فيؤدي الى استخدام الموانئ القريبة فتزداد كلفة عمليات التفريغ والشحن فتزداد التكلفة الاجمالية^{٤٦}
- ١١ - ضعف الترويج والتسويق للمنتجات المصرية^{٤٧}

حيث يؤدي ضعف المؤسسات الترويجية والتسويقية الى اضافة عبء على الصادرات المصرية التي يعتبر احد اسبابها:

- سيطرة جزء كبير من عملية التصدير من قبل القطاع العام
- انحسار الاستهلاك الخارجي في عدد بسيط من الاسواق على بعض المنتجات مثل القطن والبنترول
- السلع والخدمات الغير تقليدية توجه منتجاتها حديثا للتصدير
- تركزت الصادرات المصرية على عدد محدود جغرافيا من الاسواق مثل دول شرق اوربا التي لاي لعب جودة المنتج والسعر التنافسي دورا محوريا
- الكلفة المرتفعة للنولون البحري بسبب ضعف عمليات الشحن والنقل
- ضعف المعلومات عن المصدرين المصريين والمنتجات المصرية وضعف قواعد بيانات الخاصة بهم
- القصورالحاصل من قبل المؤسسات التسويقية في خدمة المنتجين والمصدرين المصريين

٥-١: تطور التجارة الخارجية لمصر:

حجم التجارة في مصر أثر في زيادة الصادرات والواردات ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي

جدول (٢) حجم تجارة الصادرات والواردات السلعية في مصر من (٢٠٠١-٢٠٢٠)

السنة	صادرات السلعية	واردات السلعية	حجم التجارة السلعية	نسبة تغطية الصادرات للواردات	صافي الميزان التجاري
٢٠٠٢/٢٠٠١	٧.١	١٤.٦	٢١.٧	٤٨.٦%	٧.٥-
٢٠٠٣/٢٠٠٢	٨.٢	١٤.٨	٢٣.٠	٥٥.٤%	٦.٦-
٢٠٠٤/٢٠٠٣	١٠.٥	١٨.٠	٢٨.٥	٥٨.٣%	٧.٥-
٢٠٠٥/٢٠٠٤	١٣.٨	٢٤.٢	٣٨.٠	٥٧.٠٢%	١٠.٤-
٢٠٠٦/٢٠٠٥	١٨.٤	٣٠.٤	٤٨.٨	٦٠.٥%	١٢-
٢٠٠٧/٢٠٠٦	٢٢.٠	٣٧.٨	٥٩.٨	٥٨.٢%	١٥.٨-
٢٠٠٨/٢٠٠٧	٢٩.٤	٥٢.٨	٨٢.٢	٥٥.٧%	٢٣.٤-
٢٠٠٩/٢٠٠٨	٢٥.٢	٥٠.٣	٧٥.٥	٥٠.١%	٢٥.١-
٢٠١٠/٢٠٠٩	٢٣.٩	٤٩.٠	٧٢.٩	٤٨.٨%	٢٥.١-

٢٣.٨-	%٥٣.١٤	٧٧.٨	٥٠.٨	٢٧.٠	٢٠.١١/٢٠.١٠
٣١.٧-	%٤٦.١	٨٥.٧	٥٨.٧	٢٧.٠	٢٠.١٢/٢٠.١١
٣١.٥-	%٤٥.٢	٨٣.٥	٥٧.٥	٢٦.٠	٢٠.١٣/٢٠.١٢
٣٤-	%٤٣.٤	٨٦.٢	٦٠.١	٢٦.١	٢٠.١٤/٢٠.١٣
٣٨.٧	%٣٦.٣	٨٢.٩	٦٠.٨	٢٢.١	٢٠.١٥/٢٠.١٤
٣٨.٧-	%٣٢.٦	٧٦.١	٥٧.٤	١٨.٧	٢٠.١٦/٢٠.١٥
٣٥.٤-	%٣٨.٠	٧٨.٨	٥٧.١	٢١.٧	٢٠.١٧/٢٠.١٦
٣٧.٣-	%٤١.٠	٨٨.٩	٦٣.١	٢٥.٨	٢٠.١٨/٢٠.١٧
٣٨-	%٤٣.١	٩٥	٦٦.٥	٢٨.٥	٢٠.١٩/٢٠.١٨
٣٦.٤-	%٤٢	٨٩.٢	٦٢.٨	٢٦.٤	٢٠.٢٠/٢٠.١٩

المصدر: التقرير السنوي للبنك المركزي المصري سنوات مختلفة.

ونلاحظ من الجدول السابق أن للصادرات السلعية دور في تغطية الواردات السلعية فكانت النسبة خلال الفترة من (٢٠٠٧ - ٢٠١٨) تتراوح بين ٣٢.٦% إلى ٥٨.٣% كحد أقصى. كما يلاحظ زيادة الصادرات السلعية في عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ من ٧.١ مليار دولار إلى ٢٩.٤ مليار دولار في عام ٢٠٠٧/٢٠٠٨ ثم أخذت في التراجع من ٢٩.٤ مليار دولار عام ٢٠٠٧/٢٠٠٨ إلى ٢٣.٩ مليار دولار في عام ٢٠٠٩/٢٠١٠ كما تراجعت الواردات السلعية في عام ٢٠٠٧/٢٠٠٨ من ٥٢.٨ مليار دولار إلى ٤٩ مليار دولار في عام ٢٠٠٩/٢٠١٠ وبذلك انخفضت تغطية الصادرات والواردات السلعية من ٥٥.٧% إلى ٤٨.٨%. ثم شهدت الصادرات في عام ٢٠١٠/٢٠١١ تزايدا وصل إلى ٢٧ مليار دولار كما شهدت الواردات تزايدا في ذات العام بلغ ٥٠.٨ مليار دولار مما ساهم في زيادة تغطية الصادرات للواردات إلى ٥٣.١٤%. ثم اتراجعت الصادرات السلعية مرة أخرى في عام ٢٠١٢/٢٠١٣ من ٢٦ مليار دولار إلى ٢٥.٨ مليار دولار في عام ٢٠١٧/٢٠١٨ كما تراجعت نسبة تغطية الصادرات للواردات في عام ٢٠١٢/٢٠١٣ من ٤٥.٢% إلى ٤١% في عام ٢٠١٧/٢٠١٨ في مقابل زيادة الواردات السلعية في عام ٢٠١٢/٢٠١٣ من ٥٧.٥ مليار دولار إلى ٦٣.١ مليار دولار في عام ٢٠١٧/٢٠١٨. كما شهدت الصادرات انتعاشاً في عام ٢٠١٨/٢٠١٩ حتى وصلت إلى ٢٨.٥ مليار دولار وتوالت زيادة الواردات في نفس العام إلى ٦٦.٥ مليار دولار وبذلك زادت نسبة التغطية للصادرات والواردات لتصل ٤٣.١% وبسبب حدوث الجائحة العالمية انخفضت الصادرات السلعية

في عام ٢٠٢٠/٢٠١٩ الى ٢٦.٤ مليار دولار كما انخفضت الواردات السلعية ٦٢.٨ مليار دولار وبالتالي انخفضت نسبة تغطية الصادرات للواردات لتصل الى ٤٢% ومن ذلك يتضح ان زيادة نسبة الصادرات للواردات دليل على ان السلع المصرية منتشرة في جميع انحاء العالم وكذلك دليل على زيادة القيمة التصديرية للكثير من السلع ولكن جائحة كورونا ادت الى انخفاض نسبة تغطية الصادرات والواردات.

المحور الثالث: علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية:

يمثل النقل البحري جزءاً كبيراً من حجم التجارة الخارجية في جميع أنحاء العالم وليس في مصر فقط، حيث يتميز ببعض المميزات مثل التكلفة المنخفضة نسبياً و التطور التكنولوجي الفائق حيث تشارك البلاد النامية في خدمات النقل البحري واللوجستيات الخاصة به نظراً لانخفاض العوائق التجارية بين دول العالم حيث تميزت بعض الدول في الخدمات اللوجستية الخاصة بالنقل البحري مثل هونج كونج وسنغافور اما على صعيد الدول العربية فتعتبر موانئ دبي في الامارات من أهم الموانئ العالمية.^{٤٨}

كما لحقت مصر بهذا الركب والتطور لتواجه هذه التحديات حيث تساهم في الخدمات اللوجستية والنقل البحري عن طريق قناة السويس لما لها من أهمية في ربط الغرب بالشرق كما انه من المتوقع ان تحتل مركزاً كبيراً في الخدمات اللوجستية على مستوى العالم بسبب محور قناة السويس^{٤٩}.

أن التوسع في مجال النقل البحري أصبح من أهم أهداف الدولة القومية وذلك لتأثير النقل البحري على ميزان المدفوعات، فتعتمد الدول النامية على خدمات النقل بصورة كبيرة في نقل تجارتها الخارجية من خلال الدول المتقدمة وذلك لعدم امتلاك الدول النامية أسطول بحري بما ينعكس ذلك على ميزان المدفوعات ولذلك لابد من اهتمام الدولة بإنشاء اسطول تجاري خاص بها مما يزيد من العملات الاجنبية داخل الدولة وبالتالي يحسن وضع ميزان المدفوعات^{٥٠}.

وقد توصلت إحدى الدراسات الحديثة التي قام بها مركز استشارات النقل البحري إلى أن تميز مصر بموقعها الجغرافي جعلها معبرا للخطوط الملاحية بين دول جنوب شرق آسيا والدول الأوروبية وأستراليا وكذلك الدول العربية والبحر الأحمر والخليج العربي كما أن الدراسة توصلت إلى أن الموانئ المصرية قادرة على التعامل مع جميع سفن الحاويات التي يبلغ غاطسها من ١١ - ١٢ متر وأكثر فيصل غاطس ميناء دمياط إلى ١٤.٥ متر وميناء الاسكندرية إلى ١٤ متر ولكن مع ضعف إمكانيات وإدارة الموانئ تجعلها تواجه مشاكل مع الترسانات.^{٥١}

كما كان للنقل البحري في مصر أثر في زيادة الصادرات والواردات ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي

جدول (٣) تطور حركة تداول البضائع بالموانئ المصرية خلال المرحلة الأولى ٢٠١١ - ٢٠١٤

2014		2013		2012		2011		الميناء / العام
صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	
4981	27969	5093	15782	4170	17365	5255	15194	اسكندرية
11717	24981	3787	20514	3282	18222	4742	20336	الدخيلة
2734	3799	2118	2920	3218	4331	4578	5769	غرب بورسعيد
16129	15003	14801	13768	13332	12348	15150	14727	شرق بورسعيد
749	10	880	5	1075	114	1225	191	العريش
2464	6680	2690	3919	2763	4074	1937	3861	السويس/الادبية
2359	5494	2613	3264	3009	3054	2735	3315	السخنة
1374	1783	1010	1475	684	1579	1149	1637	سفاجا
1407	0	1114	0	1617	0	1527	0	الحمراوين/ أبو غصون
650	1751	665	1639	569	305	559	253	نويبع/ حوض البترول
44564	87470	34771	63286	33719	61392	38857	65283	الاجمالي

المصدر: التقرير السنوي بنك معلومات النقل البحري

- يتم تحليل حركة تداول البضائع بالنسبة للواردات والصادرات للموانئ المصرية ويتم تقسيم الفترة ما بين (٢٠٢١-٢٠١١) إلى ثلاث مراحل تتمثل في المراحل التالية:

المرحلة الأولى من ٢٠١١ إلى ٢٠١٤

نلاحظ من الجدول السابق ان وجود تذبذبات في الواردات والصادرات المصرية في الفترة من ٢٠١١ إلى ٢٠١٤

ففي ميناء الاسكندرية حدثت زيادة في الواردات من ١٥١٩٤ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ١٧٣٦٥ ألف طن عام ٢٠١٢ كما انخفضت الصادرات من ٥٢٥٥ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ٤١٧٠ ألف طن في عام ٢٠١٢ ثم انخفضت الواردات في عام ٢٠١٣ نتيجة لحدوث اضطرابات سياسية محلية فوصلت الى ١٥٧٨٢ ألف طن كما زادت الصادرات في عام ٢٠١٣ فوصلت الى ٥٠٩٣ ألف طن ثم زادت الواردات في عام ٢٠١٤ لتصل الى ٢٧٩٦٩ ألف طن وانخفضت الصادرات لتصل إلى ٤٩٨١ ألف طن وفي ميناء الدخيلة حدث تراجع في الواردات من ٢٠٣٣٦ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ١٨٢٢٢ ألف طن في عام ٢٠١٢، كما تراجعت الصادرات من ٤٧٤٢ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ٣٢٨٢ ألف طن في عام ٢٠١٢ كما زادت الصادرات في عام ٢٠١٣ وعام ٢٠١٤ حتى وصلت الى ١١٧١٧ ألف طن وزادت الواردات من ٢٠٥١٤ ألف طن في عام ٢٠١٣ الي ٢٤٩٨١ ألف طن في عام ٢٠١٤

وفي ميناء غرب بورسعيد انخفضت الواردات من ٥٧٦٩ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ٢٩٢٠ ألف طن في عام ٢٠١٣ كما انخفضت الصادرات من ٤٥٧٨ ألف طن في عام ٢٠١١ إلى ٢١١٨ ألف طن في عام ٢٠١٣ ثم زادت الواردات في عام ٢٠١٤ فوصلت الي ٣٧٩٩ ألف طن كما زادت الصادرات في عام ٢٠١٤ فوصلت الى ٢٧٣٤ ألف طن وفي ميناء شرق بورسعيد في الفترة من ١٤٧٢٧ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ١٢٣٤٨ ألف طن في عام ٢٠١٢ كما انخفضت الصادرات من ١٥١٥٠ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ١٣٣٣٢ ألف طن في عام ٢٠١٢ ثم زادت الواردات من ١٣٧٦٨ ألف طن في عام ٢٠١٣ الي ١٥٠٠٣ ألف طن في عام ٢٠١٤ كما زادت الصادرات من ١٤٨٠١ ألف طن في عام ٢٠١٣ الي ١٦١٢٩ ألف طن في عام

٢٠١٤ كما في ميناء السويس وميناء الأدبية حدثت زيادة في الواردات من ٣٨٦١ ألف طن في عام ٢٠١١ إلى ٤٠٧٤ ألف طن في عام ٢٠١٢ كما زادت الصادرات من ١٩٣٧ ألف طن في عام ٢٠١١ إلى ٢٧٦٣ ألف طن في عام ٢٠١٢ ثم انخفضت الواردات في عام ٢٠١٣ لتصل الي ٣٩١٩ ألف طن كما انخفضت الصادرات لتصل الي ٢٦٩٠ ألف طن ثم زادت الواردات في عام ٢٠١٤ لتصل الي ٦٦٨٠ ألف طن وانخفضت الصادرات في عام ٢٠١٤ لتصل الي ٢٤٦٤ ألف طن وفي ميناء السخنة حدثت زيادة في الواردات من ٣٣١٥ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ٣٠٥٤ ألف طن في عام ٢٠١٢ كما زادت الصادرات من ٢٧٣٥ ألف طن في عام ٢٠١١ إلى ٣٠٠٩ ألف طن في عام ٢٠١٢ ثم انخفضت الواردات من عام ٢٠١٢ الي عام ٢٠١٣ لتصل الي ٣٢٦٤ ألف طن كما في عام ٢٠١٣ انخفضت الصادرات لتصل الي ٢٦١٣ ألف طن وفي عام ٢٠١٤ زادت الواردات لتصل الي ٥٤٩٤ ألف طن وانخفضت الصادرات لتصل الي ٢٣٥٩ ألف طن وفي ميناء سفاجا انخفضت الواردات من ١٦٣٧ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ١٤٧٥ ألف طن في عام ٢٠١٣ كما انخفضت الصادرات من ١١٤٩ ألف طن في عام ٢٠١١ الى ١٠١٠ ألف طن في عام ٢٠١٣ ثم في عام ٢٠١٤ زادت الواردات فوصلت الي ١٧٨٣ ألف طن كما زادت الصادرات فوصلت الي ١٣٧٤ ألف طن كما كانت الواردات في ميناء العريش وميناء الحمرابين وابو غصون ضعيفة وحدثت تذبذبات في الصادرات في ميناء الحمرابين فقلت من عام ٢٠١١ الي عام ٢٠١٣ ثم زادت في عام ٢٠١٤ بينما انخفضت صادرات ميناء العريش من عام ٢٠١١ الي عام ٢٠١٤

وفي ميناء نويبع زادت الواردات من ٢٥٣ ألف طن في عام ٢٠١١ الي ١٧٥١ ألف طن في عام ٢٠١٤ وزادت الصادرات من ٥٥٩ ألف طن في عام ٢٠١١ الي ٦٥٠ ألف طن في عام ٢٠١٤

جدول (٤) تطور حركة تداول البضائع بالمواني المصرية خلال المرحلة الثانية ٢٠١٥ - ٢٠١٨

2018		2017		2016		2015		
صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	
8032	24834	4591	25189	4591	25189	4686	23667	اسكندرية
6571	22942	4641	17972	4641	17972	4004	17734	الدخيلة
2632	3129	1961	3106	1961	3106	1855	3335	غرب بورسعيد
12138	12605	11607	11788	11607	11788	13635	12755	شرق بورسعيد
12	0	844	7	844	7	815	7	العريش
16826	21051	10311	19878	10311	19878	6601	20471	دمياط
173	84	317	117	317	117	230	91	السويس
4710	5458	2899	4300	2899	4300	2509	5210	الادبية
3911	7590	2388	11984	2388	11984	1850	6835	السفنة
1591	1980	1588	2203	1588	2203	1475	1750	سفاجا
547	0	830	0	830	0	1004	0	الحمراوين/ ابو غصون
378	146	350	140	350	140	532	177	نويبع
0	463	0	1572	0	1572	10	1497	حوض البترول
57521	100282	42327	98256	42327	98256	39206	93530	الاجمالي

- وتتمثل المرحلة الثانية في الفترة بين ٢٠١٥ إلى ٢٠١٨

حدثت تذبذبات ايضا في الواردات والصادرات المصرية في الفترة من ٢٠١٥ الى ٢٠١٨ ما بين الزيادة والنقصان ففي ميناء الاسكندرية زادت الواردات من ٢٣٦٦٧ ألف طن في عام ٢٠١٥ الى ٢٥١٨٩ ألف طن في عام ٢٠١٦ كما انخفضت الصادرات من ٤٦٨٦ ألف طن في عام ٢٠١٥ الى ٤٥٩١ ألف طن في عام ٢٠١٦ ثم استقرت الواردات والصادرات في عام ٢٠١٧ ثم انخفضت الواردات في عام ٢٠١٨ لتصل الى ٢٤٨٣٤ ألف طن وزادت الصادرات في عام ٢٠١٨ لتصل إلى ٨٠٣٢ ألف طن وفي ميناء الدخيلة حدثت زيادة في الواردات من ١٧٧٣٤ ألف طن في عام ٢٠١٥ الى ٢٢٩٤٢ ألف طن في عام ٢٠١٨ كما زادت الصادرات من ٤٠٠٤ ألف

طن في عام ٢٠١٥ إلى ٦٥٧١ ألف طن في عام ٢٠١٨ وفي ميناء غرب بورسعيد انخفضت الواردات من ٣٣٣٥ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ٣١٢٩ ألف طن عام ٢٠١٨ كما زادت الصادرات من ١٨٥٥ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ٢٦٣٢ ألف طن في عام ٢٠١٨ وفي ميناء شرق بورسعيد حدث انخفاض في الواردات في الفترة من ١٢٧٥٥ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ١٢٦٠٥ ألف طن في عام ٢٠١٨ كما انخفضت الصادرات من ١٣٦٣٥ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ١٢١٣٨ ألف طن في عام ٢٠١٨ وفي ميناء دمياط حدثت زيادة في الواردات من ٢٠٤٧١ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ٢١٠٥١ ألف طن في عام ٢٠١٨ وزادت الصادرات أيضا خلال هذه الفترة من ٦٦٠١ ألف طن إلى ١٦٨٢٦ ألف طن كما في ميناء الأدبية في الفترة من ٢٠١٥ إلى ٢٠١٧ انخفضت الواردات من ٥٢١٠ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ٤٣٠٠ ألف طن في عام ٢٠١٧ ثم زادت في عام ٢٠١٨ لتصل إلى ٥٤٥٨ ألف طن كما زادت الصادرات من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٨ من ٢٥٠٩ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ٤٧١٠ ألف طن في عام ٢٠١٨ وفي ميناء السخنة حدثت زيادة في الواردات من ٦٨٣٥ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ١١٩٨٤ ألف طن في عام ٢٠١٦ كما زادت الصادرات من ١٨٥٠ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ٢٣٨٨ ألف طن في عام ٢٠١٦ ثم استقرت الصادرات والواردات في عام ٢٠١٧ ثم انخفضت الواردات في عام ٢٠١٨ لتصل إلى ٧٥٩٠ ألف طن ولكن زادت الصادرات لتصل إلى ٣٩١١ ألف طن في عام ٢٠١٨ وفي ميناء سفاجا زادت الواردات من ١٧٥٠ ألف طن في عام ٢٠١٥ إلى ٢٢٠٣ ألف طن عام ٢٠١٧ ثم انخفضت الواردات في عام ٢٠١٨ فوصلت إلى ١٩٨٠ ألف طن ولكن في الفترة من ٢٠١٥ إلى ٢٠١٨ زادت الصادرات من ١٤٧٥ ألف طن إلى ١٥٩١ ألف طن كما كانت الواردات في ميناء العريش وميناء الحمراوين وابو غصون ضعيفة وحدثت تذبذبات في الصادرات في ميناء الحمراوين فقلت من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٨ بينما زادت صادرات ميناء العريش من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٧ ثم انخفضت في عام ٢٠١٨

وفي ميناء نوبيع انخفضت الواردات من ١٧٧ ألف طن في عام ٢٠١٥ الي ١٤٦ ألف طن في عام ٢٠١٨ كما انخفضت الصادرات من ٥٣٢ ألف طن في عام ٢٠١٥ الي ٣٧٨ ألف طن في عام ٢٠١٨

جدول (٥) تطور حركة تداول البضائع بالموانئ المصرية خلال المرحلة الثالثة ٢٠١٩ - ٢٠٢١ ألف طن

2021		2020		2019		
صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	
8049	19896	7628	20348	7964	26053	اسكندرية
5602	21565	4677	22942	5638	22118	الدخيلة
1797	2464	1968	3400	3107	٣٨٩٧	غرب بورسعيد
18916	16010	17600	17522	15659	15400	شرق بورسعيد
18257	19759	14240	18448	15107	21074	دمياط
162	124	163	110	221	81	السويس
3298	3298	4593	3858	4642	4482	الادبية
5950	13184	5989	8307	4044	6182	السخنة
1826	1807	2157	1685	1660	1965	سفاجا
302	114	195	42	379	153	نوبيع
0	167	0	161	0	173	حوض البترول
64159	98388	59210	96823	58421	101578	الاجمالي

المصدر: التقرير السنوي للنقل البحري ٢٠٢١

وفي المرحلة الثالثة من ٢٠١٩ إلى عام 2021 حدث انخفاض في حركة تداول البضائع للموانئ بسبب تأثير جائحة كوفيد ١٩

في ميناء الاسكندرية حدث انخفاض في الواردات من ٢٦٠٥٣ ألف طن في عام ٢٠١٩ إلى ١٩٨٩٦ ألف طن في عام ٢٠٢١ والصادرات أيضا انخفضت في عام ٢٠٢٠ إلى ٧٦٢٨ ألف طن ثم زادت في عام ٢٠٢١ فأصبحت ٨٠٤٩ ألف طن

وفي ميناء الدخيلة حدث زيادة في الواردات في عام ٢٠٢٠ فاصبحت ٢٢٩٤٢ ألف طن ثم انخفضت في عام ٢٠٢١ فأصبحت ٢١٥٦٥ ألف طن وانخفضت الصادرات من ٥٦٣٨ ألف طن في عام ٢٠١٩ أصبحت ٤٦٧٧ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم زادت في عام ٢٠٢١ فأصبحت ٥٦٠٢ ألف طن وفي ميناء غرب بورسعيد حدث انخفاض ملحوظ في الواردات والصادرات فانخفضت الواردات من ٣٨٩٧ ألف طن في عام ٢٠١٩ حتي وصلت إلي ٢٤٦٤ ألف طن في عام ٢٠٢١ وكذلك انخفضت الصادرات من ٣١٠٧ ألف طن في عام ٢٠١٩ فأصبحت ١٧٩٧ ألف طن في عام ٢٠٢١ وفي ميناء شرق بورسعيد حدثت تذبذبات في الواردات بين الزيادة والانخفاض فزادت في عام ٢٠٢٠ فأصبحت ١٧٥٢٢ ألف طن ثم انخفضت في عام ٢٠٢١ فأصبحت ١٦٠١٠ ألف طن بينما زادت الصادرات علي مدار الفترة فكانت ١٥٦٥٩ ألف طن في عام ٢٠١٩ ثم ١٧٦٠٠ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم صارت ١٨٩١٦ ألف طن في عام ٢٠٢١ وفي ميناء دمياط حدثت تذبذبات في الواردات والصادرات فحدث انخفاض في الواردات من ٢١٠٧٤ ألف طن في عام ٢٠١٩ إلي ١٨٤٤٨ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم زادت في ٢٠٢١ فأصبحت ١٩٧٥٩ ألف طن في عام ٢٠٢١ وحدث انخفاض للصادرات من عام ٢٠١٩ إلي عام ٢٠٢٠ فكان ١٥١٠٧ ألف طن في عام ٢٠١٩ واصبحت ١٤٢٤٠ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم زادت في ٢٠٢١ فأصبحت ١٨٢٥٧ ألف طن في ميناء السويس زادت الواردات من ٨١ ألف طن في عام ٢٠١٩ إلي ١١٠ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم وصلت إلي ١٢٤ ألف طن في عام ٢٠٢١ أما بالنسبة للصادرات فانخفضت علي مدار الفترة من ٢٢١ ألف طن في عام ٢٠١٩ إلي ١٦٣ ألف طن في عام ٢٠٢٠ حتي وصلت إلي ١٦٢ ألف طن في عام ٢٠٢١ وفي ميناء الأدبية حدث انخفاض للواردات والصادرات فبعد أن كانت الواردات من ٤٤٨٢ ألف طن في عام ٢٠١٩ أصبحت ٣٨٥٨ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم صارت ٣٢٩٨ ألف طن في عام ٢٠٢١ أما بالنسبة للصادرات فبعد أن كانت ٤٦٤٢ ألف طن في عام ٢٠١٩ أصبحت ٤٥٩٣ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم صارت ٣٢٩٨ ألف طن في عام ٢٠٢١ وبذلك تساوت صادرات وواردات عام

٢٠٢١ وفي ميناء السخنة زادت الواردات من ٦١٨٢ ألف طن في عام ٢٠١٩ إلى ٨٣٠٧ ألف طن في عام ٢٠٢٠ حتي أصبحت ١٣١٨٤ ألف طن في عام ٢٠٢١ أما بالنسبة للصادرات فزادت من عام ٢٠١٩ إلى ٢٠٢٠ فأصبحت ٥٩٨٩ ألف طن ثم انخفضت من عام ٢٠٢٠ إلى عام ٢٠٢١ فأصبحت ٥٩٥٠ ألف طن وفي ميناء سفاجا انخفضت الواردات من عام ٢٠١٩ إلى ٢٠٢٠ من ١٩٦٥ ألف طن في عام ٢٠١٩ فأصبحت ١٦٨٥ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم زادت في عام ٢٠٢١ فأصبحت ١٨٠٧ ألف طن وكذلك الصادرات زادت من ١٦٦٠ ألف طن في عام ٢٠١٩ إلى ٢١٥٧ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم انخفضت في عام ٢٠٢١ فأصبحت ١٨٢٦ ألف طن وفي ميناء نويبع حدث إنخفاض في الواردات من عام ٢٠١٩ إلى ٢٠٢٠ فأصبحت ٤٢ ألف طن ثم زادت في عام ٢٠٢١ فأصبحت ١١٤ ألف طن أما بالنسبة للصادرات فانخفضت أيضا من ٢٠١٩ إلى ٢٠٢٠ فأصبحت ١٩٥ ألف طن ثم زادت في ٢٠٢١ فأصبحت ٣٠٢ ألف طن وأخيرا ميناء حوض البترول والذي كان يتخصص في الواردات فقط وانخفضت من عام ٢٠١٩ إلى ٢٠٢٠ من ١٧٣ ألف طن في عام ٢٠١٩ إلى ١٦١ ألف طن في عام ٢٠٢٠ ثم زادت في ٢٠٢١ فأصبحت ١٦٧ ألف طن

ونستنتج مما سبق أن

بالنسبة للبضائع الواردة عبر الموانئ المصرية ٢٠٢١ كانت الصدارة في ميناء الدخيلة في تدول البضائع حيث تداول ٢١٥٦٥ ألف طن ثم يليه ميناء الاسكندرية بحجم تداول ١٩٨٩٦ ألف طن ثم يليه ميناء دمياط بحجم تداول ١٩٧٥٩ ألف طن ثم يليه ميناء شرق بورسعيد بحجم تداول ١٦٠١٠ ألف طن ثم يليه ميناء السخنة بحجم تداول للبضائع ١٣١٨٤ ألف طن ميناء الأدبية بحجم تداول للبضائع ٣٢٩٨ ألف طن ثم يليه ميناء غرب بورسعيد بحجم تداول ٢٤٦٤ ألف طن ثم يليه ميناء سفاجا بحجم تداول ١٨٠٧ ألف طن ثم تم توزيع المبالغ القليلة المتبقية علي باقي الموانئ وهي ميناء نويبع ١١٤ ألف طن وأخيرا ميناء حوض البترول ١٦٧ ألف طن بالنسبة للبضائع الصادرة عبر الموانئ المصرية ٢٠٢١ كانت الصدارة في ميناء شرق بورسعيد في تدول البضائع حيث تداول كمية ١٨٩١٦ ألف طن ثم يليه دمياط بكمية

١٨٢٥٧ ألف طن ثم يليه ميناء اسكندرية بكمية ٨٠٤٩ ألف طن ثم يليه ميناء السخنة بكمية ٥٩٥٠ ألف طن ثم يليه ميناء الدخيلة بكمية ٥٦٠٢ ألف طن ثم يليه ميناء الادبية بكمية ٣٢٩٨ ألف طن ثم يليه ميناء سفاجا بكمية ١٨٢٦ ألف طن ثم يليه ميناء غرب بورسعيد بكمية ١٧٩٧ ألف طن ثم تم توزيع المبالغ القليلة المتبقية علي باقي الموانئ وهي ميناء نويبع ٣٠٢ ألف طن وأخيرا ميناء السويس بكمية ١٦٢ ألف طن وبذلك مما سبق يتضح دور النقل البحري لمصر والعالم أجمع من خلال موقعها المتميز مع وجود قناة السويس في التجارة الخارجية

النتائج:

- ١- ان تميز الموقع الجغرافي لمصريجعل منها معبرا لجميع خطوط الملاحة فعلى الرغم من التحديات التي تتعرض لها الموانئ المصرية فتقع مصر في مسار التجارة التي يتم نقلها بالحاويات كما انها تمتلك قدرة التعامل مع سفن الغاطس الكبير
- ٢- يجب على الخدمات الخاصة بالنقل البحري ان تحقق ميزة تنافسية تتميز بها عن طريق كفاءة مستوى خدمات النقل وكفاءة التكلفة والوقت لما لها من اهمية اقتصادية كمصدر للقيمة المضافة
- ٣- أن من أكبر المشاكل التي تواجه قطاع التصدير في مصر هي النظام الجمركي، بسبب ارتفاع التعريفات الجمركية التي سوف يتحملها المصدر من أجل استيراد مستلزمات إنتاج مما يؤدي لارتفاع تكلفة المنتج فيؤدي الى فقدان المنتج المصري الميزة التنافسية بسبب ارتفاع سعر المنتج المصري في الاسواق الخارجية
- ٤- يعاني قطاع التجارة الخارجية في مصر من تعقيدات إدارية وعدم وجود تكامل في دور قطاع التجارة الخارجية ووزارة التعاون الدولي وتحديد دور كل منهما ادي الي حدوث مشاكل تنظيمية في التجارة الخارجية لمصر
- ٥- يمثل النقل أحد أكبر مشاكل الصادرات المصرية سواء كان يخص النقل الداخلي من مخازن البلد المصدرة الي ميناء الشحن أو في النقل الخارجي إلي البلد المستوردة وتنتمثل مشكلة النقل الداخلي في عدم التزام السائقين باللوائح والقوانين وعدم الالتزام بالمواعيد المحددة وكذلك زيادة الاعطال والطرق غير الجيدة مما يؤدي الي فقد الثقة

في المصدر المصري وتتمثل مشكلة النقل الخارجي في الارتفاع المستمر لتكاليف النقل في ارتفاع نولون الشحن البحري وأيضا عدم وجود خطوط مباشرة من مصر الى بعض الدول وخصوصا الدول الافريقية فيؤدي الى استخدام الموانئ القريبة فتزداد تكلفة عمليات التفريغ والشحن فتزداد التكلفة الاجمالية

٦- التكلفة المرتفعة للنولون البحري تسبب في ضعف عمليات الشحن والنقل فبالنظر الى نظر في تقليل هذه التكاليف لجذب أكبر عدد من المستثمرين

٧- للموانئ البحرية دور مهم عن طريق تصدير الدولة لمنتجاتها الى الاسواق العالمية واستيراد احتياجات الدولة من السلع والخدمات مما يعمل على زيادة النمو الاقتصادي.

٨- وتكون الصدارة في البضائع الواردة في ميناء الدخيلة يليه ميناء اسكندرية يليه دمياط يليه ميناء شرق بورسعيد يليه السخنة يليه الأدبية يليه وغرب بورسعيد ثم يليه ميناء سفاجا و تم توزيع المبالغ القليلة المتبقية علي باقي الموانئ وهي ميناء نويبع والسويس أما تكون الصدارة في البضائع الصادرة في ميناء شرق بورسعيد ثم يليه دمياط ثم ميناء الإسكندرية ثم ميناء السخنة ثم الدخيلة ثم ميناء الأدبية ثم سفاجا ثم ميناء غرب بورسعيد ثم أيضا تم توزيع المبالغ القليلة المتبقية علي باقي الموانئ وهي ميناء نويبع وميناء السويس ومن خلال ذلك فلنقل البحري تأثير إيجابي علي التجارة الخارجية ويسهم في زيادة الدخل القومي

التوصيات:

١- يجب الاهتمام بقطاع النقل وتطويره لأنه من أهم القطاعات التي يمكن من خلالها زيادة الدخل القومي للدولة كما يجب الاهتمام بتطوير البنية التحتية له وخصوصا النقل البحري والسكك الحديدية

٢- متابعة التطورات العالمية في صناعة السفن والموانئ لتطويرها بما يتناسب مع احتياجات الدولة ووضع مخططات تسويقية لها

٣- العمل على انشاء قوانين وتشريعات تساعد على انشاء بيئة مشجعة على الاستثمار في النقل البحري

- ٤- لابد من معالجة النظام الجمركي في قطاع التصدير في مصر، لأنه سوف يتسبب ارتفاع التعريفات الجمركية التي سوف يتحملها المصدر من أجل إستيراد مستلزمات إنتاج إلي ارتفاع تكلفة المنتج فيؤدي ذلك الى فقدان المنتج المصري الميزة التنافسية بسبب إرتفاع سعر المنتج المصري في الاسواق الخارجية
- ٥- كما يجب معالجة التعقيدات الإدارية في قطاع الخاص بالتجارة الخارجية في مصر لأنه لا يوجد تكامل في دور قطاع التجارة الخارجية ووزارة التعاون الدولي وتحديد دور كل منهما وذلك ادي الي حدوث مشاكل تنظيمية في التجارة الخارجية لمصر فلا بد من معالجتها لتفادي مثل هذه المشاكل.
- ٦- لابد من معالجة النقل الداخلي والنقل الخارجي في مصر والتي تعتبر من أكبر مشاكل الصادرات في مصر فلا بد من وضع اللوائح التي تلزم السائقين بالالتزام بالمواعيد المحددة وعمل صيانة مستمرة ومعالجة أي أعطال وأيضا العمل على خفض تكاليف الشحن ومن نولون الشحن البحري ووجود خطوط منتظمة بين مصر ودول أوروبا ودول أفريقيا لمنع زيادة تكاليف الشحن والتفريغ ولمنع زيادة التكلفة الاجمالية فنخفض من التكاليف الممكنة التي تؤدي إلى جذب أكبر عدد من المستثمرين
- ٧- زيادة اتجاه الدولة لتصنيع السفن وتطوير اسطولها البحري بالتعاون مع القطاع الخاص والشركات العالمية المتخصصة.
- ٨- استخدام الميكنة في ادارة الموانئ لتطوير مراكز المراقبة البحرية لمراقبة السفن وتأمينها اثناء الإبحار
- ٩- العمل علي تطوير جميع موانئ التجارة الخارجية في مصر لتصبح مثل ميناء السخنة والذي يعتبر من أكبر موانئ التجارة الخارجية في مصر.

قائمة المراجع:

- ١- محمد علي، شريف (٢٠٠٣)، "أثر النقل البحري علي التجارة الخاجية بمصر"، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي
- ٢- محمد علي، شريف (٢٠٠٣)، مرجع سابق
- ٣- إسماعيل، مني عبد الجليل (٢٠١٤)، تأثير النقل البحري في التجارة بحث استطلاعي في شركة التأمين الوطنية، رسالة ماجستير، جامعة بغداد
- ٤- بوريش، هشام (٢٠١٦)، دور الإستثمارات الأجنبية المباشرة في تعزيز تنافسية قطاع النقل البحري لدول شمال أفريقيا، مركز البحث وتطوير الموارد البشرية.
- ٥- عبد الحميد، سيهار حسن فهمي، (٢٠١٩)، دور النقل البحري في التجارة الدولية لمصر، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، المجلد ١٠، العدد الرابع الجزء الأول
- 6- karsten Krause and Axel Michaelowa, International maritime transport and climate policy, Hamburg Institute for International Economics, Hamburg, Germany, Hamburg Ministry of the Environment, 2000.
- 7- Jane korinek, Patricia sourdin, (2009), "Maritime Transport Costs And Their Impact on Trade"
- 8- Mate Keya and NC wadi, (2022), The impact of maritime transport financing on total trade in south Africa, Journal of shipping and trade
- 9- Robinson H, and Bamford B, (1978), "Geography OF Transport", Macdonald and Evans, London
- 10- Alexander J, (١٩٦٣), "Economic Geography", prentice Hall, New York, p.464.
- ١١- أوهاج، علي، (٢٠١٠)، "الآثار الاقتصادية للنقل البحري بالحاويات في السودان"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النيلين السودان
- ١٢- محمد أيوب، سميرة ابراهيم، (٢٠٠١)، اقتصاديات النقل -دراسة تمهيدية، الدار الجامعية الاسكندرية

- ١٣- عثمان، هارون احمد (١٩٨٤)، الاقتصاد البحري، منشأة المعارف الاسكندرية، ص ١٧
- 14- Bon avia, (1936), the economics of transport, Cambridge university, 1936, London, p.1
- ١٥- هدي، محمد سليمان، (٢٠٠٣)، "اقتصاديات النقل البحري"، دار الجامعات المصرية-الاسكندرية
- ١٦- المشوخي، حمد سليمان، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة
- 17- Alane e branch, (1997),” element of port operation and management
- السنوسي خليفة، سعد ابريك، (٢٠٠٦)، تطوير ميناء طرابلس بالجماهيرية الليبية كميناء محوري شبه اقليمي، ماجستير
- ١٨- توفيق، محمد عبد القادر، (٢٠٠١)، "تأثير التغيرات التكنولوجية في صناعة النقل على الموانئ البحرية"، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الإسكندرية
- ١٩- عبد المنصف، أحمد، (٢٠٠١)، "اقتصاديات النقل البحري"، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الإسكندرية
- ٢٠- سالم محمد، محمد فوزي، (٢٠١٤)، "أثر الازمة المالية العالمية على القطاعات الاقتصادية الحقيقية بالتطبيق علي قطاع النقل الدولي في مصر"، رسالة دكتوراه، جامعة حلوان، كلية تجارة
- ٢١- عبد الشافي، الشيماء السيد، (٢٠١٠)، "إثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الاقتصادية في مصر"، رسالة ماجستير، جامعة عين شمس، كلية التجارة
- ٢٢- شوقي، زينب محمد، (٢٠٠٩)، "متطلبات تحقيق الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري"، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ص ٦٩
- ٢٣- السويفي، مختار، (١٩٩٨)، "اقتصاديات النقل البحري"، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ص ١٦٧

24- Geddes, r.m,(1996), report of the ship building inquiry committee h.m.s.o

٢٥- الأشقر، فراس، (٢٠١٧)، "مقدمه في التجارة الدولية"، سوريا، جامعه حماه،
كلية اقتصاد

٢٦- الجمل، جمال جويدان، (٢٠٠٦)، "التجارة الدولية"، مركز الكتاب الأكاديمي،
عمان

٢٧- علي الزبون، عطا الله، (٢٠١٥)، "التجارة الخارجية"، دار اليازوري للنشر
والتوزيع، عمان

٢٨- السريتي، السيد محمد أحمد، (٢٠٠٩)، "اقتصاديات التجارة الخارجية"،
مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية

٢٩- بلال، بوجمعة وعثمان، ملوك، (٢٠١٦)، "تطور حجم التجارة الخارجية
بالبازائر الفترة ٢٠٠١-٢٠١٦"، مجلة الحوار الفكري، العدد ١١، مخبر

الدراسات الافريقية للعلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة أدرار
٣٠- شقيري، نوري موسي وآخرون، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية،
دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٥

٣١- الأشقر، فراس، (٢٠١٧)، "مقدمه في التجارة الدولية"، سوريا، جامعه حماه،
كلية اقتصاد

٣٢- جابر، طارق يوسف حسن، (٢٠١٠)، "السياسة التجارية الخارجية في النظام
الاقتصادي الإسلامي"، جامعة الأردن، كلية الدراسات العليا، ص ٤٤

٣٣- جابر، طارق يوسف حسن، (٢٠١٠)، مرجع سابق، ص ٤٥
٣٤- عبد الفضيل، محمود، (٢٠١٠)، "تقلص فجوة العجز في الميزان التجاري

لتحقيق آثار الأزمة الاقتصادية العالمية على الاقتصاد المصري"، مركز
المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مجلس الوزراء

٣٥- بقطر، ريمونده سمير خليل، (٢٠١٨)، التحديات التي تواجه تنمية الصادرات
السلعية المصرية، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، ص ٢٧٠-٢٥٩

٣٦- جامع، أحمد، (٢٠٠٠)، "العلاقات الدولية واتفاقيات التجارة العالمية"، جامعة
عين شمس، كلية الحقوق

37- Osama hamzawy,(2021), "challengers facing industry in
Egypt:Barrier for Exporting",مجلة العمارة والفنون والعلوم الإنسانية،

- ٣٨- حشاد، نبيل، (٢٠٠١)، "الجات منظمة التجارة العالمية (أهم التحديات في مواجهه الاقتصاد العربي)"، مكتبة الأسرة،
- ٣٩- حمدي أبو الخير، كمال، (١٩٩٩)، "بحوث ودراسات في استراتيجية الزراعة المصرية"، مؤسسة الأهرام
- ٤٠- صلاح الدين محمد، شادية، (١٩٩٩)، دور المؤسسات التمويلية في عملية التنمية الزراعية في ظل سياسة التحرر الاقتصادي، مركز البحوث الزراعية
- ٤١- العبد، صلاح، (٢٠٠٨)، "دور المساعدات الغذائية الدولية في التنمية المتكاملة"، ندوة استراتيجية في إنتاج القمح ومستقبله في مصر
- ٤٢- عمر، حسين، (٢٠١٠)، "المنظمات الدولية الاقليمية والمتخصصة"، المطبعة التجارية الحديثة، اسكندري
- ٤٣- <https://www.wto.org/>
- ٤٤- العناني، إبراهيم، (٢٠١٥)، "المنظمات الدولية الاقليمية والمتخصصة"، المطبعة التجارية الحديثة، اسكندرية
- ٤٥- محمود سالم، أحمد، (٢٠١٥)، "تكنولوجيا التسويق الزراعي"، مجلس الإعلام الريفي، القاهرة
- ٤٦- راتب، إجلال، (٢٠١١)، "تحقيق التنمية المستدامة في ظل اقتصاديات السوق من خلال إدارة الصادرات والواردات"، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم ٢٣٠، معهد التخطيط القومي
- ٤٧- دسوقي، مني عبد العال، (ديسمبر-٢٠١٤)، "استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق علي الموانئ المصرية"، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، رقم ٢٥٥، معهد التخطيط القومي
- ٤٨- عبد الرازق، محمود حامد محمود، (٢٠١٣)، "اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)"، الدار الجامعية، الإسكندرية
- ٤٩- عبد الرازق، محمود حامد محمود، (٢٠١٣)، مرجع سابق