



دراسة اقتصادية للتخطيط المكاني للتجارة الخارجية الزراعية المصرية في أهم الأسواق الأوروبية

[163]

زمن سيف سيف الدين عبد الحميد* - عبدالله محمود عبد المقصود -
إيمان فريد أمين قادوس

قسم الاقتصاد الزراعي - كلية الزراعة - جامعة عين شمس - ص.ب. 68 - حدائق شبرا 11241 - القاهرة - مصر

*Corresponding author: zamanseif@gmail.com

Received 27 August, 2019

Accepted 1 October, 2019

الموجز

والموانئ الأوروبية والمسافة بينهما بالميل بحري، بالإضافة تحليل الصادرات الزراعية المصرية الأوروبية والتخطيط المكاني لها، والتنبؤ بخريطة النقل لعام 2020 وذلك في ضوء إستراتيجية التنمية الزراعية المستدامة، وفي النهاية آلية لتنمية التجارة الخارجية في السوق العالمي في ضوء قطاع النقل، وكانت اهم نتائج الدراسة لأهمية السوق الأوربي وفقاً لإستراتيجية 2030 في المستقبل فيجب أن يتم توسيع طاقة الموانئ وخصوصاً ميناء الأسكندرية البحري، بزيادة قدرها 748 ألف طن سنوياً وميناء السويس البحري بزيادة قدرها، 178 ألف طن سنوياً، كما ثبتت أهمية السوق الإيطالي بالنسبة للواردات المصرية في السوق العالمي.

الكلمات الدالة: السوق الأوربي، نموذج النقل، التجارة الخارجية

مقدمة

يعد تنشيط التجارة الخارجية المصرية من أهم القطاعات التي توليها الدولة اهتماماً: لتحسن الظروف المعيشية للسكان المصريين وتحقيق الاكتفاء الذاتي منها ويعتبر تنشيط التجارة الخارجية المصرية الزراعية بين مصر و أوروبا هي من أهم الأمور التي تتعلق بالأمن القومي المصري وذلك نظراً للمشكلات الاقتصادية بالدولة المصرية والتي تستلزم تنشيط العلاقات الاقتصادية المصرية الأوروبية والتي من

يعد الاهتمام بموضوع النقل من الأمور الهامة التي يجب أن يهتم بها واضعي القرار الاقتصادي لما كان لها من تأثير علي سعر وتوزيع المنتجات وبالتالي يكون لها تأثير علي تنافسية السلعة في السوق العالمي مما يؤثر علي تنافسية المنتج في السوق الخارجي حيث أن ضمان توزيع السلعة بالتوقيت المناسب في المكان المناسب وفقاً لإستراتيجية تتبعها الشركات المصدرة يؤدي ذلك إلي نتائج سلبية واسعة النطاق، لذا أهتم البحث بدراسة تكاليف النقل في الأسواق الخارجية والأسواق التي يفضل التصدير لها عن الأسواق الأخرى، وكذلك وضع مقترحات لإنشاء موانئ جديدة أو فتح أسواق خارجية في العالم الخارجي، تتمثل مشكلة البحث في ارتفاع تكلفة النقل للأسواق الخارجية الأمر الذي يؤثر علي تنمية قطاع التجارة الخرجية ويضعف القدرة التنافسية في السوق العالمي ومن ثم استهدفت الدراسة تحديد أفضل طرق النقل التي يمكن من خلالها تدنية تكاليف النقل بين مصر والدول الأوروبية بالإضافة إلي وضع مقترحات للتوسع في إنشاء موانئ بين مصر والدول الأوروبية أو التوسع في الطاقة الاستيعابية الحالية للموانئ المصرية، أو اقتراح خلق أسواق جديدة أو زيادة الطاقة الاستيعابية الحالية في السوق الأوروبية وذلك وذلك من خلال طار نظري عن عملية النقل البحري في التجارة الخارجية المصرية

الجزء الثاني: تحليل الصادرات الزراعية المصرية الأوروبية والتخطيط المكاني لها.
الجزء الثالث: التنبؤ بخريطة النقل لعام 2020 وذلك في ضوء إستراتيجية التنمية الزراعية المستدامة .

مصادر البيانات

- اعتمدت الدراسة علي البيانات الثانوية المنشورة والصادرة من:
- 1-البيانات الصادرة من الـ TRADE MAP
 - 2-البيانات الصادرة من شركة مرسيك وشركة CM COM
 - 3-البيانات الصادرة من هيئة تنمية الصادرات المصرية قطاع تنمية الصادرات

نتائج البحث

الجزء الأول: إطار نظري عن عملية النقل البحري في التجارة الخارجية المصرية والموانئ الأوروبية والمسافة بينها بالميل بحري ويشمل مايلي :

أولاً: تعريفات المصطلحات الخاصة بالنقل وتوصيف نموذج النقل (تحديد أماكن العرض والطلب الموضحة بنموذج النقل خلال فترة الدراسة):

توصيف نموذج النقل

يقوم النموذج علي افتراض أساس مؤداه أن تكلفة النقل علي مسار معين ترتبط مباشرة بعدد الوحدات المنقولة علي المسار (أن تكلفة نقل الوحدة لا تتأثر بعدد الوحدات المنقولة)، وسيختلف تعريف وحدة النقل بناء علي السلعة المنقولة، فعلي سبيل المثال، يمكن أن تتمثل وحدة النقل في دعامات الحديد الصلب المطلوب لبناء الكبري، أو يمكن استخدام حمولة السيارات النقل من دعامات الصلب كوحدة نقل، وفي أي من الحالتين يجب أن تكون وحدة نقل العرض هي نفسها وحدة نقل الطلب، بما يتناسب مع تعريف وحدة النقل .

أهمها عجز الميزان التجاري مع الدول الخارجية، لذلك كان لزاماً علي مصر الاهتمام بالتجارة الخارجية الزراعية المصرية بوجه عام والتجارة الخارجية بين مصر والسوق الأوروبي بوجه خاص والتي يستنزف ثلثي التجارة المصرية تقريباً وهو ما سوف يتم عرضه في البحث من خلال ثلاثة أجزاء رئيسية يتضمن الجزء الأول إطار نظري عن عملية النقل البحري في التجارة الخارجية المصرية وأهم الموانئ الأوروبية والمسافة بينهما بالميل بحري، ويتضمن الجزء الثاني تحليل الصادرات الزراعية المصرية الأفريقية والتخطيط المكاني لها، ويتضمن الجزء الثالث التنبؤ بخريطة النقل لعام 2020 وذلك في ضوء إستراتيجية التنمية الزراعية المستدامة ووضع آلية للنهوض بقطاع التجارة الخارجية المصرية الأفريقية ثم النهاية ملخص البحث .

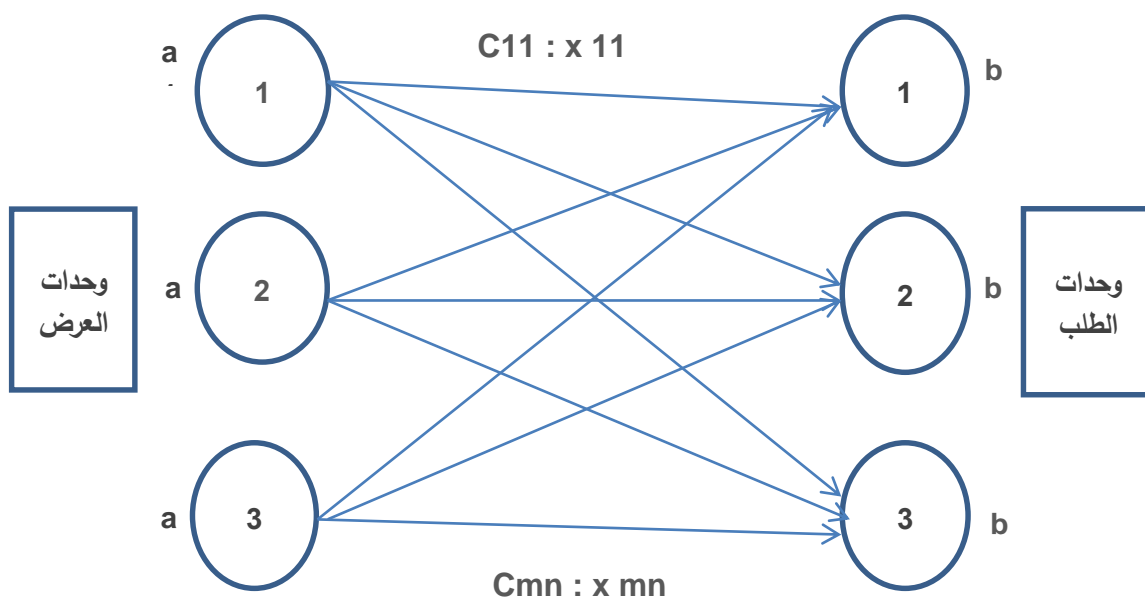
مشكلة وهدف الدراسة

تتمثل مشكلة البحث في إرتفاع تكلفة النقل للأسواق الخارجية الامر الذي يؤثر علي تنمية قطاع التجارة الخرجية ويضعف القدرة التنافسية في السوق العالمي ومن ثم استهدفت الدراسة تحديد أفضل طرق النقل التي يمكن من خلالها تدنية تكاليف النقل بين مصر والدول الأوروبية بالإضافة إلي وضع مقترحات للتوسع في إنشاء موانئ بين مصر والدول الأوروبية أو التوسع في الطاقة الاستيعابية الحالية للموانئ المصرية.

الطريقة البحثية

استخدمت الدراسة أسلوب التحليل الوصفي في وصف نتائج الدراسة وأسلوب التحليل الكمي مثل نموذج النقل بطريقة فوجل بعد إجراء العديد من المحاولات لتحليل باستخدام برنامج torra حيث تم استخدام طريقة فوجل لتدنية تكاليف النقل، كما قامت منهجية البحث على مناقشة ثلاثة أجزاء رئيسية هي كما يلي:

الجزء الأول: إطار نظري عن عملية النقل البحري في التجارة الخارجية المصرية والموانئ الأوروبية والمسافة بينها بالميل بحري.



شكل 1. يمثل نموذج النقل علي أنه شبكة تتكون من عدد من m من مصادر العرض، وعدد من n من أماكن الطلب

$$\sum_{j=1}^m x_{ij} > b_j \quad j = 1, 2, \dots, m$$

$x_{ij} > 0$ for all i and j

يشترط المجموعة الأولى من القيود، أن مجموع المقادير المنقولة من المصدر المعين لا يمكن أن تزيد عن العرض المتاح في هذا الصدد، وبالمثل تتطلب المجموعة الثانية من القيود أن مجموع المقادير المنقولة إلي أماكن الطلب المعين، ويجب أن تفي باحتياجات هذا الطلب المعين ويجب أن تفي باحتياجات هذا الطلب.

ويتضمن هذا النموذج إن العرض الإجمالي $\sum_{i=1}^m a_i$ ويجب أن تكون مساوياً علي الأقل للطلب الإجمالي $\sum_{j=1}^n b_j$ وعندما يتساوي إجمالي العرض مع إجمالي الطلب ($\sum_{j=1}^n b_j = \sum_{i=1}^m a_i$) سينتج ما يسمى نموذج النقل المتوازن، وهو يختلف عن نموذج النقل بعاليه في أن تكون القيود تصحيح متساويات، بمعنى أن:

وتم تمثيل كل عرض وطلب بدائرة، ويمثل السهم الذي يصل العرض بالطلب المسار الذي من خلاله سيتم نقل السلعة، كما يظهر الشكل أن الكمية المعروضة في المصدر i هي a_i وأن الكمية المطلوبة في أماكن الطلب j هي b_j . وبذلك تكون c_{ij} هي تكلفة نقل الوحدة من المصدر i إلي أماكن الطلب j ، وبفرض أن x_{ij} تمثل المقدار المنقول من المصدر i إلي أماكن الطلب j ، إذا يمكن أن يكون الشكل لنموذج البرمجة الخطية الممثل لمشكلة النقل كالاتي:

المطلوب تدنية

$$Z = \left[\sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n c_{ij} x_{ij} \right]$$

بشرط أن :

$$\sum_{j=1}^n x_{ij} < a_i, \quad i = 1, 2, \dots, m$$

المتعددة بالأخذ علي عاتقه والتصرف علي أساس أنه المسئول المباشر عن الشحنة (وليس وكيل للشاحنين) ويحتاج معظم المصدرين لاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل وذلك لنقل الشحنة من مقر أعمالهم إلي نقطة شحن دولية وفي النهاية إلي مقر المشتري.

وكلاء الشحن

هو الوسيط الذي يتم بترتيب نقل البضائع برا وبحرا وجوا" وهم من يقومون بإتمام كل الإجراءات والمستندات الرسمية اللازمة للتخليص الجمركي علي الشحنة نيابة عن الشاحن ويرتبون في الحصول علي أسعار ناولن أفضل من الخط الملاحي أو شركة الطيران .

مهام وكيل الشحن

- اختيار طرق شحن اقتصادية.
- ترتيب تغليف ووضع العلامات علي الشاحنة .
- تجهيز مستندات الشحن والمستندات المعتادة .
- تسليم البضائع للناقلين .
- تجميع مستندات الشحن .
- ترتيب التأمين والقيام بإجراءات ومتطلبات التعويض.
- حجز فراغات الشحن .
- تقديم النصيحة بشأن التكاليف النسبية للشحن.
- ويسبب تنوع العوامل الداخلة في التصدير فإن المصدرين الجدد أو المصدرين أصحاب الخبرات يعتمدون علي وكلاء شحن دوليين ليقوموا بتلك الخدمات، وبصورة أساسية فإن وكلاء الشحن يعملون كوكيل للمصدر في نقل الشحنة إلي جهة الوصول بالخارج وهؤلاء الوكلاء علي دراية بقواعد ولوائح الاستيراد بالدول الأجنبية، ووسائل الشحن، وإجراءات التصدير الحكومية ومستندات التجارة الخارجية ويمكن لوكلاء الشحن أن يقدموا المساعدة الخاصة بأمر التصدير من البداية عن طريق تقديم النصح للمصدر بتكاليف الشحن ورسوم الميناء والرسوم القنصلية، وتكاليف المستندات الخاصة، وتكاليف التأمين وأتعاب المناولة الخاصة بهم، كل هذه المعلومات تساعد المصدر في إعداد العرض الخاص بالسعر ويمكن لوكلاء الشحن تقدير النصيحة للمصدر بطريقة التعبئة المناسبة التي تعمل علي أفضل حماية للشحنة أثناء

$$\sum_{i=1}^n x_{ij} = a_i \quad i = 1, 2, \dots, m$$

$$\sum_{i=1}^m x_{ij} = b_j \quad j = 1, 2, \dots, m$$

ويشترط بالضرورة في الحياة العملية أن العرض يساوي الطلب أو يزيد عليه، وعلي أي حال يمكن دائماً موازنة نموذج النقل، وتعتبر عملية الموازنة مهمة في وضع طريقة للحل وتستفيد من الهيكل الخاص لنموذج النقل، بالإضافة إلي إمكانية صياغة حالات عملية معينة من شكل نموذج النقل .

1- تعريفات ومصطلحات خاصة عن نموذج النقل

- **النقل:** هي إيصال السلع من أماكن إنتاجها إلي أماكن استهلاكها بأقل تكلفة ممكنة وفي أقل وقت ممكن، **نموذج النقل:** هي إحدى النماذج الرياضية التي تعتمد علي إيصال السلعة التي تحلل من أماكن إنتاجها إلي أماكن استهلاكها للوصول إلي أنسب تكلفة ممكنة وأنسب وقت ممكن .

2- وسائل النقل في التجارة الخارجية

- **النقل الجوي:** وهو أسرع وسيلة للنقل كما أنه آمن جداً: ويستخدم في الشحنات صغيرة الحجم مرتفعة القيمة والمنتجات سريعة التلف وسريعة الطلب، كما أنه يعتبر أكثر وسائل النقل تكلفة .
- **النقل البري:** يساعد النقل البري المورد في التسليم المباشر للمشتري، مما يجعله وسيلة سهلة جداً ومرنة من وسائل النقل، وتعد وسيلة مثالية لنقل شحنات كبيرة أو صغيرة الحجم، ومع ذلك فإن التكلفة ممكن أن تتغير كثير اعتماداً علي أن المشتري هل من الممكن أن يستخدم أسطول النقل المملوك له أم لا .
- **النقل البحري:** يعد النقل البحري وسيلة أيضاً لنقل البضائع ولكنه طريقة جيدة جداً وشائعة في التجارة الخارجية نظراً لعدم توافر الطرق البرية إلي معظم الأسواق العالمية .
- **وسيلة النقل المتعددة:** الوسائل المتعددة للنقل هو إصطلاح يستخدم لوصف نقل شحنة عن طريق مجموعة وسائل النقل الموضحة أعلاه، وهي تعتمد علي عقد واحد يقوم بموجبه متعهد وسائل النقل

دراسة اقتصادية للتخطيط المكاني للتجارة الخارجية الزراعية المصرية في أهم الأسواق الأوروبية 2041

إقرار الناقل

يشكل إقرار الناقل هو العقد بين شاحن البضائع (المصدر) والناقل لبضائع محددة من مكان إلي آخر وهو يصدر عادة من نموذج نمطي من قبل الناقل أو وكيل الشحن ويتم استكمال بياناته بواسطة المصدر وتكون البيانات عبارة عن (ما الذي سوف يتم شحنه، وقيمة الشحنة ووزن الشحنة، والحجم وعدد المستندات المطلوبة، ويطلب إقرار بمن سيقوم بسداد التكاليف المختلفة الخاصة بالشحنة .

الشحن، وإيجاد وكيل شحن يمكن الاعتماد عليه يجب علي المصدر أن يتشاور مع مؤسسات تنمية الصادرات والغرفة التجارية، واتحاد الصناعات المصرية، فهذه المؤسسات يجب أن تكون قادرة علي تقديم المعلومات الضرورية عن العديد من وكلاء الشحن، ويجب أن يتم اختيار وكيل الشحن علي أساس تقييم الخدمات المعروضة فعلي سبيل المثال، الخبرة في منتج معين، أو دولة معينة، أو سوق معين، أو تسهيلات التخزين بالخارج وأسعارها .

التخليص الجمركي

تكاد أن تكون هذه الخدمة بالكامل في يد القطاع الخاص، ومثل هذه المكاتب متخصصة في المساعدة في نقل البضائع من خلال عملية التخليص الجمركي بالنيابة عن المستوردين والمصدرين ودفع الضرائب الجمركية والتأكد من أن إجراءات التخليص تتم بسهولة من خلال الجهات المختلفة المتصلة بالجمارك مثل هيئة الرقابة علي الصادرات والواردات والسلطات الصحية والجهات الأخرى وتقوم أيضا بتسهيل الإجراءات الرسمية والإدارية والروتين والتأكد من تقديم خدمات التخليص الجمركي وتحديد أتعابها عادة علي أساس العملية، وفي العامة فإن كبار المصدرين يستخدمون موظفيهم للقيام بهذه العملية .

توصيف نموذج النقل (تحديد أماكن العرض والطلب الموضحة بالنموذج)

1- التعريف بأماكن العرض والطلب

- أماكن العرض

وهي الأماكن التي يتم التصدير منها وتمثل أهم الموانئ المصرية في التصدير وهي موانئ (ميناء الأسكندرية، ميناء بورسعيد، ميناء السويس)، حيث يتم تصدير الخضروات من تلك الأماكن إلي أهم الموانئ العالمية في أهم الأسواق الدولية.

السوق الأوروبي

جدول 1. المسافة بين أهم الموانئ المصرية وأهم الأسواق الأوروبية

المسافة بالميل بحري

م	اسم الدولة	ميناء الوصول	من الأسكندرية	من بوسعيد	من السويس
1	بريطانيا	كستور	2046	2106	2179
2	إيطاليا	جنوه	1268	1353	1416
3	هولندا	أمستردام	1678	1744	1815
4	المانيا	همبورغ	1595	1649	1733
5	ليتونيا	كالبيدا	1422	1436	1515
6	بلجيكا	أنترتيري	1650	1720	1790
7	أسبانيا	فالنسيا	5154	1666	1714
8	فرنسا	لوهافر	1638	1718	1783
9	اليونان	بيرايوس	509	504	650
10	رومانيا	كونستانتا	278	793	872

المصدر: جمعت من الإنترنت www.intayme.com

رابعاً: التوصيفات العلمية الخاصة بتحليل النتائج

الأوروبي من أهم تلك الأسواق علي الترتيب هي (السوق البريطاني، السوق الإيطالي، السوق الهولندي، السوق الألماني، سوق ليتونيا، السوق الأسباني، السوق الفرنسي، السوق الروماني)، بمتوسط تكلفة نقل بلغت علي الترتيب حوالي (57.88، 61، 69.25، 70.48، 63.88، 69.21) دولار/طن يتم تصديره إلي تلك الأسواق، ثم جاءت في المرتبة الثانية الأهمية الاقتصادية للتصدير من ميناء بورسعيد إلي السوق البلجيكي والسوق اليوناني بمتوسط تكلفة نقل بلغت علي الترتيب حوالي (67.67، 52.00) دولار/طن خلال عام 2017، وهو ما يوضحه الجدول التالي:

- 1-Dummy: تشير إلي اقتراح وجود أماكن عرض أو طلب إضافية في أهم الأسواق الأفريقية.
- 2- تم حساب تكاليف النقل علي أساس تكلفة النقل للطن.
- 3- عند حساب التنبؤ بتكاليف النقل تم حساب متوسط الزيادة في أسعار بناء علي متوسط التضخم وإنعكاسها علي تكاليف الشحن بمقدار 15% سنوياً وهو متوسط معدل التضخم خلال فترة الدراسة.
- 4- تم حساب معدل الزيادة في طاقات الموانئ بمقدار 18 % سنوياً.

الافتراضات الدراسية للطاقة الإستيعابية للتخطيط المكاني لنموذج النقل خلال عام (2017) في السوق الأوروبي

الجزء الثاني: تحليل الصادرات الزراعية المصرية الأوروبية والتخطيط المكاني لها

أوضحت نتائج الدراسة بجدول رقم (2) ضرورة خلق فرص تصديرية جديدة أو إيجاد أسواق جديدة لا تقل طاقتها الاستيعابية عن حوالي 298 طن وهو مقدار الفائض المتحقق والمطلوب تصديره من ميناء الإسكندرية، حوالي 40 طن وهو مقدار الفائض المتحقق والمطلوب تصديره من ميناء بورسعيد، و128 طن وهو الفائض المتحقق والمطلوب تصديره من ميناء السويس وتقتصر الدراسة أن تتركز هذه الأسواق في الدول التي تنشأ في الإتحاد الأوروبي وعلي رأسها بريطانيا، إيطاليا وفرنسا.

بدراسة التخطيط المكاني لنموذج النقل خلال عام (2017) في أهم عشرة دول أوروبية معتمدة علي عدد موانئ مصرية يوضح جدول (2) بالدراسة مايلي: بلغت أدني تكلفة نقل ممكنة إلي تلك الأسواق حوالي (59432.85) مليون دولار وذلك بعد إجراء حوالي 4 محاولات علي تخفيض تكاليف النقل وقد تبين الأهمية الاقتصادية لميناء الاسكندرية البحري إذ تتمحور الأهمية الاقتصادية لتلك الميناء في تفضيله للتصدير إلي عدة أسواق عالمية داخل السوق

دراسة اقتصادية للتخطيط المكاني للتجارة الخارجية الزراعية المصرية في أهم الأسواق الأوروبية 2043

جدول 2. نتائج التخطيط المكاني الأمثل للصادرات الزراعية المصرية إلى السوق الأوروبي باستخدام نموذج النقل (عام 2017)

(تكلفة النقل دولار / طن)

م		from	to		Amt shipped	Obj Coeff	Obj Contrib
1	s1	الأسكندرية	D1	بريطانيا	164	57.88	9492.32
2	s1	الأسكندرية	D2	إيطاليا	173	61	10553
3	s1	الأسكندرية	D3	هولندا	189	69.25	13088.25
4	s1	الأسكندرية	D4	المانيا	140	70.48	9867.2
5	s1	الأسكندرية	D5	ليتونيا	71	63.88	4535.48
6	s1	الأسكندرية	D7	أسبانيا	39	60.21	2348.19
7	s1	الأسكندرية	D8	فرنسا	32	69.21	2214.72
8	s1	الأسكندرية	D10	رومانيا	31	54.63	1693.53
9	s1	الأسكندرية	D11	DummyD	298	0	0
10	s1	بورسعيد	D6	بلجيكا	48	67.67	3248.16
11	s1	بورسعيد	D9	اليونان	46	52	2392
12	s1	بورسعيد	D11	DummyD	24	0	0
13	s1	السويس	D11	DummyD	128	0	0

المصدر: حسب من الجدول (1) بالملاحق

الجزء الثالث: التنبؤ بخريطة النقل لعام 2020 وذلك في ضوء إستراتيجية التنمية الزراعية المستدامة

يمكن التنبؤ بخريطة نقل الصادرات الزراعية المصرية وفقاً لإستراتيجية التنمية الزراعية المستدامة مع السوق الأوروبي كما توضحه نتائج الجدول (3) حيث تم تقدير أدنى تكلفة نقل بنحو 96762.39 دولار، كما تبرز الأهمية الاقتصادية لميناء الأسكندرية البحري في التصدير إلى عدة أسواق أفريقية منها سوق بريطانيا، إيطاليا، هولندا، المانيا، ليتونيا، أسبانيا، فرنسا، اليونان، روما، بمتوسط تكلفة نقل بلغت أداها علي الترتيب (88.03، 93.78، 105.32، 107.15، 97.15، 92.51، 105.25، 79.15،

83.09) دولار/طن، ثم يأتي بعد ذلك الأهمية الاقتصادية لميناء بورسعيد للتصدير إلى عدة أسواق أوروبية ومنها سوق هولندا، بلجيكا بمتوسط تكلفة نقل بلغت أداها علي الترتيب (105.07، 102.91) دولار / طن، دولار.

كما أوضحت نتائج الدراسة بجدول رقم (3) ضرورة خلق فرص تصديرية جديدة أو إيجاد أسواق جديدة لانتقل طاقتها الاستيعابية عن حوالي 748 طن وهو مقدار الفائض المتحقق والمطلوب تصديره من ميناء الأسكندرية، حوالي 178 طن وهو مقدار الفائض المتحقق والمطلوب تصديره من ميناء السويس، وأن تتركز هذه الأسواق في دول حوض أوربا وعلى رأسها دولة إيطاليا .

جدول 3. التنبؤ بالتخطيط المكاني الأفضل للصادرات الزراعية المصرية إلى السوق الأوروبي باستخدام نموذج النقل (عام 2020)

(التكلفة دولار / طن)

objectiv value (minimum cost) 96762.39) final Iteration no 6

م	الكود المصدر	from	to	البلد المستورد	Amt shipped	Obj Coeff	Obj Contrib
1	s1	الأسكندرية	D1	بريطانيا	117	88.03	10299.51
2	s1	الأسكندرية	D2	إيطاليا	157	93.78	14723.46
3	s1	الأسكندرية	D3	هولندا	67	105.32	7056.44
4	s1	الأسكندرية	D4	المانيا	168	107.19	18007.92
5	s1	الأسكندرية	D5	ليتونيا	109	97.15	10589.35
6	s1	الأسكندرية	D7	أسبانيا	35	92.51	3237.85
7	s1	الأسكندرية	D8	فرنسا	37	105.25	3894.25
8	s1	الأسكندرية	D9	اليونان	108	79.15	8548.2
9	s1	الأسكندرية	D10	روما	38	83.09	3157.42
10	s1	الأسكندرية	D11	DummyD	748	0	0
11	S2	بورسعيد	D3	هولندا	124	105.07	13028.68
12	S2	بورسعيد	D6	بلجيكا	41	102.91	4219.31
13	s3	السويس	D11	DummyD	178	0	0

حسبت باستخدام برنامج tora باستخدام طريقة فوجل

المصدر: حسبت من الجدول (2) بالملاحق

أليه لتنمية التجارة بين مصر وأهم الدول الأوروبية



- 1- ضرورة قيام الأجهزة المعنية بالترويج لصادراتنا المصرية من خلال تكثيف تنظيم المعارض والمؤتمرات وإرسال وإستقبال الوفود التجارية بين مصر ودول أوروبا لتحقيق الاتصال المباشر بين المنتج والمصدر والتي تعتبر من أهم طرق تنشيط الصادرات .
- 2- التواصل المباشر بين المصدر وهيئة تنمية الصادرات وخصوصا" صغار المصدرين لتحقيق الاستفادة الفعالة من البرامج التصديرية التي تعقدها الهيئة .
- 3- عمل كتالوجات بشكل يليق بمستوي المنتجات المصرية لكل شركة ووضعها علي موقع هيئة تنمية الصادرات المصرية .
- 4- إنشاء قاعدة بيانات لشركات نقل وتفريغ الخضروات لدي الهيئة .

التوصيات والمقترحات

- 1- أهمية قيام المجالس التصديرية المصرية بالنظر في تنظيم معارض مصرية متخصصة أو المشاركة في أهم المعارض المتخصصة التي تقام في السوق الأفريقي .
 - 2- بحث إمكانية قيام تجمعات الأعمال المصرية بتأسيس مخزن للمنتجات المصرية في مختلف أنحاء الدول الأفريقية وخاصة في الدول الحبيسة مثل أوغندا، وبروندي، ورواندا وجنوب السودان وغيرها حيث أنه مازال قطاع عريض من ممارسي التجارة بتلك المنطقة لم يرقى بشكل كافي للتعامل بأساليب وأدوات التجارة الدولية، وتفضيل الاعتماد والتعامل مع البضاعة الحاضرة وخاصة في بعض المنتجات مثل المواد الغذائية ومواد البناء .
 - 3- إيجاد آلية لدى المجالس التصديرية تكفل تمويل شراء وإرسال كراسات شروط المناقصات التي تعلنها المؤسسات الأفريقية المختلفة في مشروعاتها الإنمائية وخاصة الممولة من منظمات تمويل وهيئات دولية .
 - 4- أهمية تفعيل التوصل إلى اتفاق أو بروتوكول تعاون بين البنك المركزي والبنوك الأوروبية بما يشجع تحقيق نوع من الشراكة بين البنوك التجارية في الأسواق الأوروبية وتيسير وخفض تكلفة المعاملات المصرفية التجارية والاستثمارية وسرعة إنجازها .
 - 5- بحث إمكانية زيادة اعتماد هيئة السلع التموينية في تدبير احتياجاتها من الشاي من السوق الأفريقي مقابل سداد جانب (30% مثلا) من هذه المشتريات من الشركات الأوروبية المنتجة للشاي بسلع مصرية كالأسمدة اللازمة لزراعة الشاي (نظام الأوفست) على أن تدير شركة النصر للتصدير والاستيراد بفرعها مثل هذه المعاملات وهو ما يحقق تزايد وثقل أهمية مصر لدى النظام الأوروبي وسيمثل هذا المقترح زيادة مضافة للصادرات المصرية لهذه الأسواق الحيوية .
- 6- التعاون في تطوير صناعة الأغذية المعلبة خاصة مع كونه أحد القطاعات المستهدفة في الأسواق الأوروبية لتميتها ويمكن بحث فرص التعاون الاستثماري المشترك بشأنها لتأمين جانب من احتياجاته من أوروبا وبعض الدول المجاورة .
 - 7- بحث تقديم بعض التسهيلات للتدريب والتعليم المتبادل بين أعضاء من وزارة التجارة بالاتحاد الأوروبي في مركز تدريب التجارة الخارجية، الذي يمثل في أعضاء وزارة التجارة والصناعة المصريين.
 - 8- التعاون في مجالات تدريب المفاوضات مع الاتحاد الأوربي .
 - 9- يتبين من العرض السابق أن المنتجات المصرية لديها فرصة لزيادة الصادرات المصرية منها بشرط تقديم الجودة ودعم قدرتها على المنافسة مع الدول الاخرى كالصين وغيرها.
 - 10- تمثل أعباء وتكاليف النقل وعدم وجود خطوط ملاحية مباشرة أحد أهم الصعوبات التي تواجه الصادرات المصرية إلا أنه تجدر الإشارة إلى أن هذه التكاليف تعتبر عامة على كافة المصدرين من دول العالم ويخفف من هذا الأثر أن الموانئ الأوروبية هي المدخل الطبيعي لدول أوروبا المغلقة .
 - 11- ضرورة حصول المصدر المصري على المعلومات اللازمة لدراسة السوق من مكتب التمثيل التجاري قبل الدخول في أية صفقات غير مأمونة مع المستوردين .
 - 12- أهمية المشاركة الفعالة في المعارض المتخصصة التي تقام في أوروبا والقيام بزيارات ميدانية بالتنسيق مع المكتب التجاري والإعداد للزيارة قبل القيام بها بوقت كاف (نحو شهر) للتعرف على واقع السوق على الطبيعة .
 - 13- أهمية دعوة ممثلي الشركات المستوردة الأوروبية لزيارة مصر وذلك للتعرف على جودة الإنتاج ومنافسته من حيث الجودة والسعر .

دراسة اقتصادية للتخطيط المكاني للتجارة الخارجية الزراعية المصرية في أهم الأسواق الأوروبية 2047

تطوير القطاع الخاص في مصر الحالة والتحديات،
1994. البنك الدولي.

حمدي طه، 2011. بحوث العمليات، دار المريخ
للنشر.

رؤية للسياسة التجارية المصرية، 1996. منظمة
التجارة العالمية، ورقة عمل لبحث سياسة البنك
الدولي.

كتيب تدريب لمستندات التصدير، 2008. مركز
التجارة العالمي، منظمة التجارة العالمية.

ثانياً: المراجع الأجنبية

Fredericks K. Hillier and Gerald J. 2000.
Lieberman, Introduction to Operations
Research, McGraw-Hill, 7th Ed.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

أسرار التجارة، 2000. جمعية المصدرين المصريين
(أكسبولنك).

التخليص الجمركي، 2010. جمعية رجال الاعمال
بالاسكندرية، النشرة السانوية.

التطوير التجاري للصادرات من المشروعات الصغيرة
والمتوسطة في الدول النامية، 1990. مركز
التجارة العالمي.

التوصيات الخاصة بنقل البضائع الخطرة، 2008.
مركز التجارة العالمي، منظمة التجارة العالمية.

الغرفة التجارية الأمريكية بالقاهرة 1999. دور
القطاع الخاص في مصر في تحرير التجارة.

الملاحق

جدول 1. تكاليف النقل والكمية المطلوبة والكمية المعروضة من الصادرات الزراعية المصرية إلي أهم الأسواق الأوروبية

تكلفة النقل بالدولار/طن

	المملكة المتحدة	ايطاليا	هولندا	ألمانيا	لتونيا	بلجيكا	اسبانيا	فرنسا	اليونان	رومانيا	إجمالي صادرات الميناء
العرض	فليكستو	جنوة	امستردام	همبورغ	كلايبدا	أنتويرب	فالنسيا	لو هافر	بيرايوس	كونستانتا	
الأسكندرية	57.88	61.66	69.25	70.48	63.88	68.26	60.82	69.21	52.04	54.63	1137.49
بوسعيد	65.11	61.66	69.08	70.55	63.96	67.67	60.81	69.25	52.00	60.20	118.17
السويس	69.25	62.64	73.38	73.67	67.46	70.42	62.54	71.75	57.88	66.13	128.17
إجمالي العرض في عام 2017	164.13	172.75	188.60	140.42	70.73	47.65	38.62	32.22	45.59	30.97	

المصادر :

- جمعت من بيانات Trade map
- جمعت من شركات الملاحة العالمية (Marsek ،CM COM)
- جمعت من هيئة تنمية الصادرات المصرية .

جدول 2. التنبؤ بتكاليف النقل والكمية المطلوبة والكمية المعروضة من الصادرات الزراعية المصرية إلي أهم الأسواق الأوروبية لعام 2020

تكاليف النقل بالدولار/طن

	المملكة المتحدة	إيطاليا	هولندا	ألمانيا	لتونيا	بلجيكا	اسبانيا	فرنسا	اليونان	رومانيا	إجمالي صادرات الميناء
العرض	فليكستو	جنوة	امستردام	همبورغ	كلايبدا	أنتويرب	فالنسيا	لو هافر	بيرايوس	كونستانتا	
الأسكندرية	88.03	93.78	105.32	107.19	97.15	103.82	92.51	105.25	79.15	83.09	1583.84
بوسعيد	99.03	93.78	105.07	107.30	97.28	102.91	92.49	105.32	79.09	91.55	164.54
السويس	105.32	95.27	111.59	112.04	102.60	107.09	95.12	109.12	88.02	100.57	178.46
إجمالي صادرات الدول لعام 2020	117.00	157.00	191.00	168.00	109.00	40.87	34.68	36.90	108.00	38.00	

ملحوظة : تم التنبؤ بتكاليف نقل الطن على أساس 15% زيادة سنوية كمتوسط لمعدلات التضخم في أسعار الشحن خلال عام 2017 ، كما تم التنبؤ بالطاقة التصديرية للميناء على أساس 18% كمتوسط للزيادة السنوية في الطاقة التصديرية للميناء طبقا لتقارير هيئة تنمية الصادرات.

المصدر: حسب من بيانات الجدول (1) بالملاحق



Arab Univ. J. Agric. Sci., Ain Shams Univ., Cairo, Egypt

27(4), 2037-2049, 2019

Website: <http://ajs.journals.ekb.eg>



2049

AN ECONOMIC STUDY OF THE SPATIAL PLANNING OF THE EGYPTION AGRICULTURAL FOREIGN TRADE IN THE MOST IMPORTANT EUROPEAN MARKETS

[163]

Abd-Elhamid* Z.S.S., Abd ElMaqsooud A.M. and Iman F.A. Kadoss

Agric. Economics Dept., Fac. of Agric., Ain Shams Univ., P.O. Box 68, Hadayek Shobra11241, Cairo, Egypt

*Corresponding author: zamanseif@gmail.com

Received 27 August, 2019

Accepted 1 October, 2019

ABSTRACT

Interest in transport is an important issue that should be taken care of by economic decision makers because of its impact on the price and distribution of products and thus have an impact on the competitiveness of the commodity in the global market. This affects the competitiveness of the product in the foreign market, as ensuring the timely distribution of the commodity in the right place according to the strategy followed by the exporting companies leads to wide negative results. Therefore, the research is concerned with studying the costs of transport in foreign markets and markets for which export is preferable to other markets, as well as the development of proposals for the establishment of new ports or open foreign markets in the outside world so, the problem of the study was researching the best ways in terms of distance, which in turn reflected on the cost of transport, through which the development of the foreign trade sector can be achieved through the transport model and then, the study aimed at identifying the best ways of transport through which transport costs between Egypt and European countries can be minimized, in addition to developing proposals to

expand the establishment of ports between Egypt and European countries or to expand the current capacity of Egyptian ports. Or proposing the creation of new markets or increasing the current capacity in the European market in a number of key parts. The first part dealt with a theoretical framework on maritime transport in Egyptian foreign trade and European ports and their distance in nautical miles, and The second part dealt with the analysis of Egyptian European Agricultural exports and their spatial planning, the third part dealt with the prediction of the transport map for 2020 in the light of the strategy of sustainable agricultural development, and ultimately a mechanism for the development of foreign trade in the global market in the light of the transport sector. The study concluded the importance of the European market in accordance with the "2030 strategy in the future, the port capacity should be expanded, especially" Alexandria Maritime Port, an increase of 748 thousand tons per year "and Suez Maritime Port, an increase of 178 thousand tons per year." Egyptian imports in the world market.

Keywords: European market, Transport model, Foreign trade

تحكيم: ا.د. سلوى محمد أحمد عبدالمنعم

ا.د. عاصم كريم عبدالحميد