

## دور النقل البحري في التجارة الدولية لمصر

سيماز حسن فهمي عبد الحميد

### ملخص البحث:

يمكن للدولة من خلال امتلاكها لأسطول بحري أن تنقل تجارتها الخارجية وذلك يتيح لها فرصة توفير مبالغ مالية بالعملات الأجنبية كانت ستدفعها إلى السفن الأجنبية لو أنها قامت بنقل تجارتها عليها، كما أنها ممكن أن تستفيد من هذا الاسطول في نقل البضائع لغيرها فتحصل على إيرادات بالعملات الأجنبية .

**لذا يهدف هذا البحث الى توضيح تأثير جودة خدمات النقل البحري في تحقيق الميزة التنافسية للتجارة الدولية لمصر.**

### و قد توصل البحث الى النتائج الآتية:

١- تطورت حجم التجارة البحرية الدولية لتصل لـ ٤.٠% عام ٢٠١٧ وهو أكبر معدل زيادة منذ عام ٢٠١١ ويرجع ذلك الى الانتعاش الاقتصادي العالمي وتحسن التجارة السلعية على مستوى العالم، حيث بلغت التجارة العالمية المنقولة بحرا ١٠.٧ مليار طن.

٢- يمثل قطاع الخدمات في مصر ما يعادل ٥٥.٣% من الناتج المحلي الإجمالي.

٣- ورغم التحديات التي تواجه الموانئ المصرية الا أن الموقع الجغرافي المتميز لمصر يجعلها معبراً لجميع الخطوط الملاحية، كما أنها تقع في طريق التجارة المنقولة بالحاويات ولديها القدرة على التعامل مع سفن الحاويات ذات الغاطس الكبير.

٤- تعتبر خدمات النقل البحري مصدراً للقيمة المضافة للاقتصاد وأيضاً عائد هام للاستثمار، وهي يجب أن تتميز بتحقيق ميزة تنافسية من خلال كفاءة كل من الوقت والتكلفة ومستوى الخدمة المقدمة.

### توصي الدراسة:

١- باعادة النظر في القوانين المتعلقة بالنقل البحري و تحديث القديم منها وتطوير محطة الحاويات، ضرورة تطوير البنية التحتية الأساسية مثل توصيل الطرق والسكك الحديدية إلى الموانئ والمطارات.

- ٢- تعديل قوانين المستثمرين و اللجوء للادارة الموحدة لتخفيف الاعباء و تحقيق الامان للمستثمر.
- ٣- الاهتمام بالخدمة المقدمة و تحقيق الميزة التنافسية من خلال خلق قيمة مضافة للخدمة اللوجستية المقدمة للمستهلك.

### Abstract:

**This research aims** to clarify the impact of the quality of maritime transport services in achieving the competitive advantage of international trade to Egypt.

### **The research has reached the following results:**

1. The volume of international maritime trade has evolved to reach 4.0% in 2017, the largest increase since 2011 due to the global economic recovery and the improvement of merchandise trade in the world, where global seaborne trade reached 10.7 billion tons.
2. The services sector in Egypt represents 55.3% of GDP.
3. Despite the challenges facing the Egyptian ports, but the geographical location of Egypt makes it a gateway to all shipping lines, as it is located in the way of containerized transport and has the ability to deal with Large Container Vessels.
4. Maritime transport services are a source of value added to the economy as well as an important return on investment. They must be characterized by achieving a competitive advantage through the efficiency of time cost and level of service provided.

### The study recommends:

- 1- Reviewing the laws related to maritime transport, updating the old ones and developing the container terminal.
- 2- The need to develop basic infrastructure such as connecting roads and railways to ports and airports.
- 3- Achieve competitive advantage by creating value for the logistics provided to the consumer.

### مقدمة:

شهد العالم تطوراً هائلاً لمسار التجارة الدولية بخطى ثابتة في العقود الماضية، حيث حدثت العديد من التغيرات في تقسيم العمل ليس فقط محلياً ولكن الأهم دولياً مما أتاح فرصة أكبر لإظهار الميزة النسبية لكل دولة، كما انخفضت تكاليف النقل وأيضاً حدثت ثورة تكنولوجية هائلة خاصة في الحقة الألفية، ومع هذا التطور الذي شهده العالم و انخفاض الحواجز التجارية شهد النقل البحري تطوراً هائلاً متمثلاً في مشاركة العديد من الدول النامية فيه سواء في الشرق الأوسط، أو في شرق وجنوب شرق آسيا حيث برزت كل من سنغافورة وهونج كونج و الصين أيضاً دبي في الوطن العربي كمحاور لوجستية عالمية، كما بدأت مصر على الطريق للحاق بركب هذا التقدم الهائل في مجال النقل البحري والخدمات اللوجستية.<sup>(1)</sup>

وتمثل التجارة الخارجية مجموعة الصادرات والواردات بشقيها المنظورة وغير المنظورة و هي تشمل ليس فقط على السلع تامة الصنع و الخدمات ولكن أيضاً على المواد الأولية ورؤوس الاموال والأفراد وأيضاً التكنولوجيا والمعلومات وغيرها من

وسائل اشباع الحاجات بين الافراد و المؤسسات المقيمين في وحدات سياسية مختلفة<sup>(٢)</sup>.

كما تشير الاحصائيات إلى وجود عجز دائم ومستمر في الميزان التجاري منذ ١٩٧٠ حتى الآن نظراً لزيادة الواردات عن الصادرات وهو الامر الذي يشير إلى مدى الاعتماد على الأسواق الدولية وهذا يدل على عدم القدرة على توفير الاحتياجات المحلية<sup>(٣)</sup>.

### مشكلة الدراسة:

يستحوذ قطاع النقل البحري على نسبة كبيرة من حجم التجارة الدولية ليس فقط في مصر بل في العالم أجمع، وكلما زادت معدلات التجارة الدولية زاد بالتبعية الطلب على خدمات النقل البحري لما يتميز به من التقدم التكنولوجي السريع و اضافة للقيمة عن طريق نقل السلع و الخدمات عبر جميع أنحاء العالم<sup>(٤)</sup> وأمام هذه التحديات كان لا بد لمصر أن تلحق ركب التطور ، لذا مما سبق يمكن تلخيص مشكلة البحث في الاجابة عن التساؤل التالي :

ما مدى أهمية الميزان الخدمي وتحديدًا الصادرات الخدمية في تغطية عجز الميزان التجاري ثم تغطية العجز في ميزان المدفوعات، وأيضًا دوره في التجارة الخارجية لذا سوف نقوم بتناول أهم عنصرين في الميزان الخدمي وهما النقل البحري وقناة السويس.

### أهداف الدراسة:

يمكن للدولة من خلال امتلاكها لأسطول بحري أن تنقل تجارتها الخارجية وذلك يتيح لها فرصة توفير مبالغ مالية بالعملات الأجنبية كانت ستدفعها إلى السفن الاجنبية لو أنها قامت بنقل تجارتها عليها، كما أنها ممكن أن تستفيد من هذا الاسطول في نقل البضائع لغيرها فتحصل على إيرادات بالعملات الاجنبية.

ومن هذا يتضح أن نظرا للتأثير القوي للنقل البحري على ميزان المدفوعات أصبح التوسع في أنشطة النقل البحري الوطني من أهم الاهداف القومية للدولة ، لذا

يؤيد الخبراء الاقتصاديون ضرورة انشاء الدولة لأسطول تجاري وطني قوي ومتكامل فذلك من شأنه توفير الكثير من العملات الاجنبية للدولة كما يحسن من وضع ميزان مدفوعاتها.<sup>(٥)</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن الأسطول التجاري البحري أحد أهم العناصر المؤثرة في صناعة النقل البحري، حيث يلعب دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل ودفع حركة التطور الاقتصادي.<sup>(٦)</sup>

لذا تتضح أهمية البحث في توضيح تأثير جودة خدمات النقل البحري في تحقيق الميزة التنافسية للتجارة الدولية لمصر .

#### فروض الدراسة:

تقوم الدراسة على عدة فرضيات رئيسية تم صياغتها كالتالي:

- ١- تساهم الصادرات الخدمية في تغطية عجز الميزان التجاري .
- ٢- ارتفاع معدلات التجارة الدولية يؤدي الى ارتفاع الطلب على خدمات النقل البحري لما يتميز به من التقدم التكنولوجي السريع و اضافة للقيمة.
- ٣- تساهم جودة خدمات النقل البحري في تحقيق الميزة التنافسية للتجارة الدولية لمصر .

#### منهجية الدراسة: : تم استخدام كل من:

- المنهج الوصفي و التحليلي لمعرفة دور النقل البحري في التجارة الدولية لمصر و توضيح مساهمة الصادرات الخدمية في تغطية عجز الميزان التجاري و بالتالي ميزان المدفوعات و التجارة الخارجية.

#### حدود الدراسة:

حدود مكانية: جمهورية مصر العربية. حدود زمانية: من عام ٢٠٠٧-٢٠١٧.

## الفصل الأول

## تطور التجارة الدولية والسلعية لمصر خلال الفترة (٢٠٠٧-٢٠١٧)

أولاً: تطور التجارة الدولية السلعية (٢٠٠٧-٢٠١٧):

سجلت التجارة العالمية أعلى نمو لها منذ عام ٢٠١١ من حيث الحجم و القيمة، حيث زاد حجم التجارة السلعية مقاساً بمتوسط الصادرات والواردات بنسبة ٤.٧٪ بدلاً من ٣٪ منذ عام ٢٠١١<sup>(٧)</sup>، ويرجع سبب زيادة قيمة التجارة في عام ٢٠١٧ إلى ضعف التجارة على مدار عام ٢٠١٦، و ٢٠١٥ كمرتكز للقياس حيث نمو التجارة من حيث القيمة كان أقوى من حيث الحجم يعكس كل من الكميات المتزايدة وارتفاع الأسعار.

## جدول رقم (١)

## تطور حجم التجارة السلعية الدولية (٢٠٠٧-٢٠١٧)

(مليار دولار)

السنة	الصادرات	معدل النمو السنوي %	الواردات	معدل النمو السنوي %
٢٠٠٧	١٤.٠٢٦	-	١٤.٣٣١	-
٢٠٠٨	١٦.١٦٥	٪١٥.٢	١٦.٥٧٢	٪١٥.٦
٢٠٠٩	١٢.٥٦١	٪٢٢.٢-	١٢.٧٨٢	٪٢٢.٨-
٢٠١٠	١٥.٣١١	٪٢١.٨	١٥.٥٠٦	٪٢١.٣
٢٠١١	١٨.٣٣٨	٪١٩.٧	١٨.٥٠٤	٪١٩.٣
٢٠١٢	١٨.٤٩٦	٪٠.٨٦	١٨.٧١٢	٪١.١٢
٢٠١٣	١٨.٩٥٦	٪٢.٥	١٩.٠٢١	٪١.٦٥

٢٠١٤	١٨.٩٧٠	٠.٠٧%	١٩.١٣٦	٠.٦٠%
٢٠١٥	١٦.٥٢٥	١٢.٩%	١٦.٧٩٤	١٢.٢%
٢٠١٦	١٦.٠٣٢	٢.٩%	١٦.٢٩٩	٢.٩%
٢٠١٧	١٧.٧٠٧	١٠.٤%	١٨.٠٦٥	١٠.٨%

المصدر: بيانات منظمة التجارة العالمية [www.wto.org](http://www.wto.org)

نلاحظ من الجدول رقم (١) انتعاش التجارة العالمية خلال عام ٢٠٠٨ حيث نمت الصادرات بنسبة ١٥.٢% و الواردات بنسبة ١٥.٦% عن عام ٢٠٠٧، وتلا ذلك انخفاض هو الاكثر على مدار سنوات الدراسة حيث انخفضت الصادرات بنسبة - ٢٢.٢% وكذلك الواردات انخفضت بنسبة - ٢٢.٨% وذلك راجع إلى الكساد الكبير في عام ٢٠٠٨، حيث دخل الاقتصاد العالمي في فترة من الركود اتسمت بتحول النمو الاقتصادي الكلي الحقيقي الذي كما سبب هذا التراجع الحاد في تدفقات التجارة العالمية، إلى انكماش الطلب العالمي على النفط والتراجع في أسعاره العالمية، الذي بدأ في النصف الثاني من عام ٢٠٠٨ وامتد إلى عام ٢٠٠٩<sup>(٨)</sup> وزادت معدلات التجارة السلعية العالمية في عام ٢٠١٠ حيث بلغ النمو في الصادرات إلى ٢١.٨% و الواردات إلى ٢١.٣% وهذه الزيادة مدفوعة إلى حد كبير بأسعار السلع الأولية.

في حين كان النمو القوي في حجم التجارة العالمية في عام ٢٠١٧ مدفوعاً بالدرجة الأولى بالتقلبات الاقتصادية الدورية، حيث ارتفع النمو العالمي في الناتج المحلي الإجمالي بأسعار الصرف السوقية إلى ٣.١% من ٢.٥% في عام ٢٠١٦. وكان الدافع وراء هذا النشاط الاقتصادي زيادة الإنفاق الاستثماري، لا سيما في الولايات المتحدة، وارتفاع الاستهلاك، لا سيما في اليابان. وفي الوقت نفسه، حافظت الصين والاتحاد الأوروبي على معدل ثابت من التوسع، مما وفر قاعدة صلبة للطلب العالمي.<sup>(٩)</sup> وهذا ما يوضحه الجدول رقم (٢):

جدول رقم (٢)  
تطور معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي و التجارة السلعية العالمية خلال  
الفترة (٢٠٠٧-٢٠١٧)

السنة	معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي %	معدل نمو التجارة السلعية الدولية * %
٢٠٠٧	٤.٢ %	١٥.٣ %
٢٠٠٨	١.٨ %	١٥.٤ %
٢٠٠٩	١.٧- %	٢٢.٥- %
٢٠١٠	٤.٣ %	٢١.٥ %
٢٠١١	٣.٢ %	١٩.٥ %
٢٠١٢	٢.٥ %	٠.٩٩ %
٢٠١٣	٢.٦ %	٢.١ %
٢٠١٤	٢.٩ %	٠.٣٣ %
٢٠١٥	٢.٩ %	١٢.٥- %
٢٠١٦	٢.٥ %	٢.٩- %
٢٠١٧	٣.١ %	١٠.٦ %

\*متوسط معدل نمو الصادرات و الواردات السلعية

**المصدر:** بيانات الناتج من البنك الدولي [www.worldbank.com](http://www.worldbank.com)، و بيانات التجارة الدولية من منظمة التجارة العالمية [www.wto.org](http://www.wto.org)

نلاحظ من الجدول رقم (٢) أنه على الرغم أن الناتج المحلي الإجمالي العالمي خلال سنوات الدراسة لم يتجاوز ٤.٥ % على أحسن تقدير، إلا أن معدلات نمو التجارة السلعية الدولية تجاوزت ٢١ % كما في عام ٢٠١٠، و فترات الأزمات والتراخي شهدت هبوطاً كبيراً في نمو التجارة الدولية كما في عام ٢٠٠٩ حيث سجل نمو التجارة الدولية السلعية -٢٢.٥ %.



### ثانياً: تطور التجارة السلعية لمصر خلال الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٧:

شهد الميزان التجاري المصري العديد من التقلبات على مدار ١٠ سنوات و ذلك يرجع في المقام الأول للظروف الاقتصادية عالمياً ومحلياً، فعالمياً نجد أن عام الكساد الكبير على مستوى العالم عام ٢٠٠٩ كانت فيه حجم الصادرات السلعية المصرية ٢٣,٠٦٢ مليون دولار حيث قلت الصادرات بنسبة ١٢.٠٥٧٪ عن عام ٢٠٠٨ الذي شهد أقصى نسبة نمو للتجارة السلعية بالنسبة للعشر سنوات محل الدراسة وهي ٤١٢.٣٦٪<sup>(١٠)</sup> أما في جانب الواردات السلعية لم يكن الحال أفضل حيث بلغ حجم الواردات ٤٤,٩٤٦ مليون دولار وهو ما يمثل نسبة انخفاض قدرها -٧.١٠١٨٪ عن عام ٢٠٠٨ الذي كان فيه معدل نمو الواردات ٣٠.٤٠٩٪ وهذه النسبة هي الأكبر أيضاً كما الصادرات<sup>(١١)</sup> وهذا ما يوضحه جدول رقم (٣).

ويرجع سبب ذلك الكساد الذي تعرض له الاقتصاد العالمي في عام ٢٠٠٩ لتبعات الأزمة المالية العالمية حيث دخل الاقتصاد العالمي في فترة من الركود اتسمت بتحول النمو الحقيقي الذي بلغ معدله ٣٪ في عام ٢٠٠٨ إلى انكماش بمعدل ٠.٦٪ في عام ٢٠٠٩. وقد تحول معدل النمو في الدول المتقدمة من ٠.٥٪ في عام ٢٠٠٨ إلى انكماش بمعدل ٢.٤٪ في عام ٢٠٠٩. أما بالنسبة للدول النامية واقتصادات السوق الناشئة الأخرى، فقد انخفض معدل النمو فيها من ٦.١ في المائة إلى ٢.٤ في المائة خلال الفترة نفسها<sup>(١٢)</sup>.

ومن أبرز تداعيات الأزمة العالمية أيضاً، تراجع معدلات التضخم وتفاقم البطالة في الدول المتقدمة والدول النامية، وانكماش حاد في حجم التجارة العالمية الذي بلغ معدله ١٠.٧٪ في عام ٢٠٠٩ مقارنة بمعدل نمو بلغ ٢.٨٪ في عام ٢٠٠٨، كما سبب هذا التراجع الحاد في تدفقات التجارة العالمية، إلى انكماش الطلب العالمي على النفط والتراجع في أسعاره العالمية، الذي بدأ في النصف الثاني من عام ٢٠٠٨ وامتد إلى عام ٢٠٠٩.<sup>(١٣)</sup>

### جدول (٣)

تطور حجم التجارة السلعية الدولية ومعدلات نموها في الفترة ٢٠٠٧-٢٠١٧ (مليون دولار)

السنة	حجم الصادرات السلعية	معدل النمو السنوي %	حجم الواردات السلعية	معدل النمو السنوي %
٢٠٠٧	١٩,٢٢٤	-	٣٧,١٠٠	
٢٠٠٨	٢٦,٢٢٤	٪٣٦.٤١٢	٤٨,٣٨٢	٪٣٠.٤٠٩
٢٠٠٩	٢٣,٠٦٢	٪١٢.٠٥٧-	٤٤,٩٤٦	٪٧.١٠١٨-
٢٠١٠	٢٦,٤٣٨	٪١٤.٦٣٨	٥٢,٩٢٣	٪١٧.٧٤٧
٢٠١١	٣٠,٥٢٨	٪١٥.٤٧٠	٥٨,٩٠٣	٪١١.٢٩٩
٢٠١٢	٢٩,٤٠٩	٪٣.٦٦٥-	٦٩,٢٠٠	٪١٧.٤٨١
٢٠١٣	٢٩,٠١٨	٪١.٣٢٩-	٦٦,١٨٠	٪٤.٣٦٤-
٢٠١٤	٢٦,٨٥٢	٪٧.٤٦٤-	٦٦,٧٨٥	٪٠.٩١٤
٢٠١٥	٢١,٣٤٩	٪٢٠.٤٩٣-	٦٣,٥٧٤	٪٤.٨٠٧-
٢٠١٦	٢٥,٤٦٨	٪١٩.٢٩٣	٥٥,٧٨٩	٪١٢.٢٤٥-
٢٠١٧	٢٥,٦٠٤	٪٠.٥٣٤	٦١,٦٢٧	٪١٠.٤٦٤

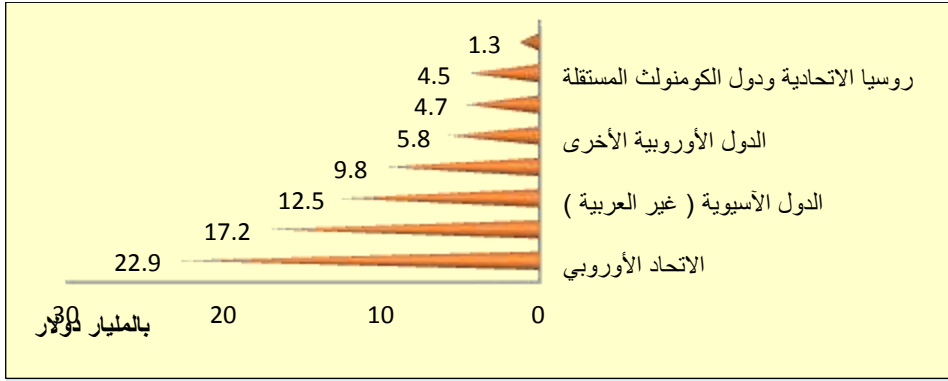
**المصدر:** تم اعداده بواسطة الباحث اعتمادا على بيانات منظمة التجارة العالمية [www.wto.org](http://www.wto.org) وصندوق النقد الدولي [www.imf.org](http://www.imf.org) يوضح الجدول السابق حجم كل من الصادرات و الواردات السلعية لمصر على مدار سنوات الدراسة، نجد بعد أزمة ٢٠٠٩ استقرت الاوضاع في عام ٢٠١٠ حيث زاد معدل الصادرات بنسبة ١٤.٦٣٨٪ و زادت الواردات بمعدل ١٧.٧٤٧٪ ثم حدثت العديد من التقلبات السياسية في مصر ابتداءً من عام ٢٠١١ حيث ثورة ٢٥ يناير ثم ثورة ٣٠ يونيو في عام ٢٠١٣.

ومن خلال مؤشرات التجارة السلعية لمصر مع العالم الخارجي خلال عام ٢٠١٦/٢٠١٧ يتضح أن معدل التبادل التجاري لمصر و كل من الولايات المتحدة ارتفع بنسبة ٢٢.٠٪، كذلك أستراليا ودول ومناطق أخرى ارتفعت بنسبة ١٧.٦٪ و

مع روسيا ارتفعت النسبة بمعدل ٧.٣٪، و مع باقي الدول الاوروبية ارتفعت النسبة بمعدل ٦.٧٪، أما في التبادل التجاري مع الدول العربية ارتفعت بمعدل ٧.٠٪، و الدول الأفريقية (غير العربية) بمعدل ٦.٦٪، بينما على النقيض انخفضت نسبة التبادل التجاري مع كل من الدول الآسيوية (غير العربية) بمعدل ٦.٩٪ و دول الاتحاد الأوروبي بمعدل ٢.٣٪<sup>(٤)</sup>

### شكل (١)

#### التجارة الخارجية وفقاً للمناطق الاقتصادية خلال عام ٢٠١٧/٢٠١٦



**المصدر:** تم إعداده من تقرير البنك المركزي السنوي لعام ٢٠١٧/٢٠١٦. من خلال النظر للجدول رقم (٤) نجد أن دولة الامارات العربية المتحدة تمثل أهم شريك تجاري لمصر بنسبة ٧.٤٪ وهذا أيضاً عند النظر للتوزيع الجغرافي لحصيلة الصادرات السلعية فنجد أن دولة الامارات تحتل المركز الأول في جانب الصادرات يليها إيطاليا، والولايات المتحدة الأمريكية، والمملكة المتحدة، والمملكة العربية السعودية، تركيا، وألمانيا، وسويسرا، وإسبانيا، والهند، حيث مثلت كل هذه الدول ٦٠.٠٪ من إجمالي حصيلة الصادرات السلعية. أما جانب الواردات فاحتلت الصين الشعبية فيه المركز الأول، يليها الولايات المتحدة الأمريكية، والامارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، وألمانيا، وروسيا، وإيطاليا، وسويسرا، والمملكة

المتحدة، وتركيا، وفرنسا، وأخيراً قطر، حيث مثلت هذه الدول ما يعادل ٥٢.٠٪ من إجمالي الواردات السلعية.

**جدول (٤)**

**أهم الشركاء التجاريين مع مصر خلال عام ٢٠١٧/٢٠١٦**

الدول الشركاء التجاريين	النسبة المئوية للتبادل التجاري مع مصر
الامارات العربية المتحدة	٧.٤٪
الولايات المتحدة الأمريكية	٦.٠٪
الصين الشعبية	٥.٦٪
إيطاليا	٥.٢٪
المملكة العربية السعودية	٤.٨٪
ألمانيا	٤.٥٪
المملكة المتحدة	٤.٠٪
روسيا	٣.٦٪
تركيا	٣.٥٪
سويسرا	٣.٤٪
<b>المجموع الكلي من إجمالي حجم التجارة الخارجية</b>	<b>٤٨.٠٪</b>

**المصدر:** تم اعداده من التقرير الاحصائي للبنك المركزي للسنة المالية ٢٠١٧/٢٠١٦

[www.cbe.org.eg](http://www.cbe.org.eg)

### ثالثاً: تطور الصادرات السلعية المصرية وفقاً للمناطق الاقتصادية في العالم:

تشير بيانات الصادرات السلعية المصرية خلال الفترة من (٢٠٠٧/٢٠٠٨-٢٠١٧/٢٠١٨) إلى بداية تراجع الصادرات من النصف الأول من عام ٢٠٠٩ حيث انخفضت الصادرات خلال عام ٢٠١٠/٢٠٠٩ إلى ٢٣.٨ مليار دولار من ٢٩.٣ مليار دولار خلال عام ٢٠٠٧/٢٠٠٨ ويرجع هذا الانخفاض إلى التأثير بالأزمة المالية العالمية، وهذا ما يوضحه الجدول رقم (٥):

#### جدول رقم (٥)

تطور صادرات مصر السلعية وفقاً للمناطق الاقتصادية الفترة من (٢٠٠٧/٢٠٠٨-٢٠١٧/٢٠١٨)

بالمليون دولار

٢٠١٧/٢٠١٨	٢٠١٦/٢٠١٧	٢٠١٥/٢٠١٦	٢٠١٤/٢٠١٥	٢٠١٣/٢٠١٤	٢٠١٢/٢٠١٣	٢٠١١/٢٠١٢	٢٠١٠/٢٠١١	٢٠٠٩/٢٠١٠	٢٠٠٨/٢٠٠٩	٢٠٠٧/٢٠٠٨	خلال
٢٥٨٢٧.٠	٢١٧٢٨.٢	١٨٧٠٤.٦	٢٢٢٤٥.١	٢٦٠٢٢.٦	٢٦٩٨٨.١	٢٥٠٧١.٩	٢٦٩٩٢.٥	٢٣٨٧٣.١	٢٥١٦٨.٩	٢٩٣٥٥.٨	إجمالي الصادرات
٨٩٧٩.١	٧٠٣١.٩	٦٠٣٤.٥	٧٤٧٣.٨	١٠٠٦٩.٠	٨٩٠٣.٧	٩٠٧١.٠	١١٤٣٧.٠	٨٤٧٩.٨	٨٥٤٤.٢	٩٨٠٨.٢	الاتحاد الأوروبي
٢١٢٢.٦	١٧١٢.١	١٣٢٥.٣	١٣٠٠.٨	١٣٧١.٠	١٧٥٥.٩	١٤١٨.٧	١٧٠٤.٨	١٠٧٢.٩	٨٩٩.٣	١٣٤٣.٣	الدول الأوربية الأخرى
٣٠١.٢	٢١٣.٨	٢٤٤.٣	٥١١.٧	١٨٣.٩	١٥٠.٥	١٠٧.٤	١٩١.٦	١١٩.٩	١٦١.٢	١٥٨.٥	روسيا ودول الكومنولث
٢٠٨٠.٧	١٨١٠.٣	١٢٧٥.٢	٢١٨٥.٨	٢٥١٠.٦	٣٧٥٧.٩	٣٤٣١.١	٣٦٠٠.٣	٤٤٠٨.٧	٦٤٢١.٩	٩٢٧٩.٢	الولايات المتحدة الأمريكية
٦٠٣٧.٧	٦٤٠٩.٠	٥٧٤٩.٧	٥٥١٤.٣	٥٤٧٢.٤	٥١٦٠.٩	٥٣٢٤.٣	٤٨٦٤.٧	٤٧٦١.٣	٣٨٥٢.٠	٣١٥٥.٩	الدول العربية
٢١٧٨.٩	١٧٤٠.٤	٢٠٦٤.٤	٣١١٠.١	٣٤٦٧.٤	٤٩١٢.٨	٤٦٢٠.٤	٤٠٢٦.١	٣٤٠٠.٠	٣١٤٤.٢	٤٣٦٤.٣	الدول الآسيوية
٦٧٠.٨	٥٢٧.٩	٥٠٨.٢	٤٩٨.٢	٤٨٥.٣	٤٤٠.١	٤٩٩.١	٥٤٢.٩	٣٨٠.٩	٦٣٩.٥	٧٨٦.٢	الدول الأفريقية
٣٣.٥	٣٧.٨	٢١.٣	٢٥.٥	١٦.٠	٢٢.٣	٢٢.٢	١٤.٩	١٨.٣	١٤.١	٢١.٢	استراليا
٢٩١٨.٥	٢٢٤٥.٠	١٤٨١.٧	١٦٢٤.٩	٢٤٤٧.٠	١٨٨٤.٠	٥٧٧.٧	٦١٠.٢	١٢٣١.٣	١٤٩٢.٥	٤٣٩.٠	دول أخرى

المصدر: البنك المركزي المصري [www.cbe.org.eg](http://www.cbe.org.eg)

ونلاحظ من الجدول رقم (٥) أن الصادرات كانت غير مستقرة في السنوات التالية للأزمة العالمية و ذلك لدواعي الاضطرابات السياسية في مصر بداية من النصف الأول من عام ٢٠١١، وانخفضت الصادرات السلعية المصرية من عام ٢٠١١/٢٠١٢ إلى عام ٢٠١٦/٢٠١٧ من ٢٦.٩ مليار دولار إلى ٢١.٧ مليار دولار، على الرغم من الزيادة في التدفقات الرأسمالية والمالية، ولا سيما الاستثمار الأجنبي المباشر نتيجة لتحرير سعر الصرف، مما أدى جزئياً إلى مواجهة الانخفاض في عمليات النقل وتزايد عجز تجارة البضائع، الا ان عجز الحساب الجاري زاد إلى ٥.٩٪ من الناتج المحلي الإجمالي في النصف الأول من عام ٢٠١٦ من ٣.٦٪ في العام السابق، مما يعكس انخفاض الصادرات والطلب القوي على الواردات.<sup>(١٥)</sup>

وبدأت الصادرات السلعية المصرية تنتعش في بداية عام ٢٠١٧ حيث وصلت في خلال عام ٢٠١٧/٢٠١٨ إلى ٢٥.٨ مليار دولار أي أنها زادت بنسبة ١٨.٨٪، وهذا ناتج عن الاصلاحات التي تستهدفها وزارة التجارة و الصناعة المصرية بغرض زيادة الصادرات المصرية و تقليل الاعتماد على الاستيراد. كما أن التوزيع الجغرافي للصادرات يوضح زيادة الصادرات السلعية المصرية لكل من دول الاتحاد الأوروبي حيث تمثل نسبة ٣٢.٣٪ من إجمالي صادرات ٢٠١٦ عام /٢٠١٧ و الولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٨.٣٣٪، و بلغت الصادرات للدول العربية ٦٤٠٩ مليون دولار ما يعادل نسبة ٢٩.٥٪ من إجمالي الصادرات السلعية المصرية.

والدول الافريقية الغير عربية لم يكن لها نصيب كبير من الصادرات السلعية المصرية وذلك راجع لارتفاع تكاليف الشحن و النقل و على النقيض بلغت نسبة الصادرات السلعية للدول اسيوية الغير عربية إلى ٨٪ من إجمالي الصادرات السلعية المصرية خلال عام ٢٠١٦/٢٠١٧ و الجدول رقم (٦) يوضح التوزيع الجغرافي لأهم السلع التصديرية لعام ٢٠١٦/٢٠١٧.

جدول رقم (٦)

التوزيع الجغرافي لأهم السلع التصديرية لعام ٢٠١٦-٢٠١٧

( مليون دولار )

السنة المالية ٢٠١٦-٢٠١٧							السلع المصدرة
القيمة الإجمالية	دول أخرى	الدول الآسيوية	الدول العربية	الولايات المتحدة الأمريكية	الدول الأوروبية الأخرى	الاتحاد الأوروبي	
٢١,٧٢٨.٢	٣,٠٢٤.٥	١٧٤٠.٤	٦٤٠.٩	١٨١٠.٣	١٧١٢.١	٧,٠٣١.٩	<b>إجمالي الصادرات</b>
١٣,١٨٢.٩	٢٣٧٦.٧	١,٠٨٣.٧	٣١١١.٤	١,٠٧١.٥	١١٧٣	٤٣٦٦.٦٠	<b>أهم السلع:</b>
٣٨٧٦.٠	١٢٤٧.٩	٥٨٩.٣	٢٢١.٤	٠.٠	٠.٠	١٨١٧.٤	بتترول خام
٢٧١٣.٥	٧٣٢.٤	١٤٧.٥	٣٧٣.٨	٢٥٦.٢	٢٢٣.١	٩٨٠.٥	منتجات بتروولية
١٨٧٠.١	١٤٥.٢	٠.٥	١١٧٧.٧	٢٧٥.٢	٢١٧.٥	٥٤.٠	ذهب
٧٦١.٥	١٥.٩	٥٠.٨	٦٢.٣	٦٦.١	١٨٧.٥	٣٧٨.٩	أسمدة فوسفاتية ومعدنية
٧٧١.٢	١٨.٨	٨٢.٣	٩٣.٦	٢٠٥.٠	١٥٩.٩	٢١١.٦	أقمشة منسوجة
٤٩٦.٤	١٨.٧	٢٠.٨	٣٥٧.٦	١٣.٧	١١.٠	٧٤.٦	أجهزة كهربائية منزلية
٦٤٩.٨	٨.٦	٨٨.٨	٩٩.٥	١٨٤.٧	١١٧.٣	١٥٠.٩	ملابس جاهزة
٥١٥.٩	١٥.٥	٢٢.١	٨٨.١	٢٣.٢	٢١٩.٦	١٤٧.٤	بوليميرات إيثيلين وبروبيلين
٤٥٨.٤	٤٢.٤	١٢.١	٢٥٧.٦	٦.٤	١.٨	١٣٨.١	أسلاك و

كابلات							
خضروات طازجة أو مبردة	١٤٤.٦	١٢.٣	١٧.٤	١٦٦.٢	٢٤.٥	٥٠.٩	٤١٥.٩
فواكه طازجة أو مجففة	١٢٥.٠	٧.٤	٩.٠	١٢٢.٧	٢٧.٩	٦٠.٨	٣٥٢.٨
أدوية و أمصال	١٤٣.٦	١٥.٦	١٤.٦	٩٠.٩	١٧.١	١٩.٠٦	٣٠١.٤

**المصدر:** "النشرة الإحصائية الشهرية". القطاع الخارجي، مطبوعات البنك المركزي، عدد ٢٦٠.

من الجدول السابق يتبين أن توزيع الصادرات وفقا لأهم أنواع السلع، أن الصادرات من مجموعة البترول الخام ومنتجاته تحتل المركز الأول لكافة التكتلات الاقتصادية بنسبة ٣٠.٣٪ من إجمالي الصادرات السلعية المصرية لعام ٢٠١٦/٢٠١٧، يليها من مجموعة السلع التامة الصنع: الاقمشة- اجهزة منزلية- ملابس جاهزة- أسلاك وكابلات- أدوية وامصال -أسمدة فوسفاتية ما يمثل نسبة ١٥.٨٪ من إجمالي الصادرات، ثم من السلع النصف مصنعة: الذهب وبوليميرات ايثيلين وبروبيلين ما يمثل ١٠.٩٪ وأخيرًا من السلع المصنفة مواد خام: الخضروات و الفاكهة ما يمثل ٣.٥٣٪ من إجمالي الصادرات السلعية المصرية خلال عام ٢٠١٦/٢٠١٧.



جدول رقم (٧)

الأسواق التصديرية الأكثر أهمية نسبية خلال عام ٢٠١٧ مقارنة بعام ٢٠١٦

م	الدولة	عام ٢٠١٦	الأهمية النسبية	عام ٢٠١٧	الأهمية النسبية	معدل النمو
١	الإمارات	٢٣٨٨.٦٤	%١١.٧٠	٢٣٩٧.٣٧	%١٠.٧١	%٠.٤
٢	تركيا	١٣٩٠.٣١	%٦.٨١	١٨٩١.٣٩	%٨.٤٥	%٣٦.٠
٣	السعودية	١٧٨٩.٩٣	%٨.٧٧	١٥٦٣.٠٧	%٦.٩٨	%١٢.٧-
٤	إيطاليا	١١٤٣.٤٢	%٥.٦٠	١٤٠٢.٨٠	%٦.٢٦	%٢٢.٧
٥	الولايات المتحدة	١١٣١.٢٣	%٥.٥٤	١٢٩٠.٧٢	%٥.٧٦	%١٤.١
٦	بريطانيا	٨٣٢.٦٠	%٤.٠٨	٨٧٦.٥١	%٣.٩١	%٥.٣
٧	إسبانيا	٤٩٦.٣٦	%٢.٤٣	٧١٨.١١	%٣.٢١	%٤٤.٧
٨	ألمانيا	٥٣٦.٦٢	%٢.٦٣	٥٨٨.٦٥	%٢.٦٣	%٩.٧
٩	لبنان	٧٥٥.١٨	%٣.٧٠	٥٨٥.٧٩	%٢.٦٢	%٢٢.٤-
١٠	فرنسا	٤٧٣.٧٠	%٢.٣٢	٥٤٦.٥٥	%٢.٤٤	%١٥.٤
١١	العراق	٣٩٠.٣٨	%١.٩١	٥٢٤.٠٦	%٢.٣٤	%٣٤.٢
١٢	الأردن	٤٩١.٧٧	%٢.٤١	٥٠٢.٨٦	%٢.٢٥	%٢.٣
١٣	السودان	٥٩٢.٨٣	%٢.٩٠	٤٤٣.٥٨	%١.٩٨	%٢٥.٢-
١٤	ليبيا	٥٤٤.٧٠	%٢.٦٧	٤١٠.٠٥	%١.٨٣	%٢٤.٧-
١٥	روسيا الاتحادية	٢٨٢.٨٣	%١.٣٩	٣٩٧.٥٠	%١.٧٨	%٤٠.٥
أخرى		٧١٦٨.٢٢	%٣٥.١٢	٨٢٥٢.٩١	%٣٦.٨٦	%١٥.١٣
الإجمالي		٢٠٤٠٨.٧١	%١٠٠	٢٢٣٩١.٩١	%١٠٠	%٩.٧٢

**المصدر:** "تقرير اتجاهات الصادرات المصرية يناير/يونيو ٢٠١٨ مقارنة ب يناير/يونيو ٢٠١٧". وزارة التجارة والصناعة، العدد (٦)، يوليو ٢٠١٨.

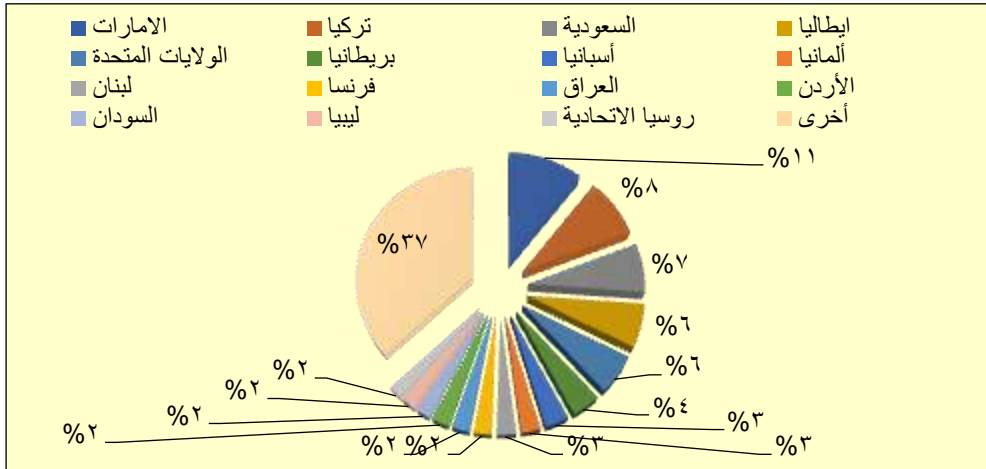
جدول رقم (٧) يوضح لنا الاسواق التصديرية الأكثر أهمية بالنسبة لمصر في عام ٢٠١٧ مقارنة بعام ٢٠١٦:

تحتل الإمارات الصدارة في قائمة أهم الدول المستوردة من مصر بقيمة ٢.٤ مليار دولار وبأهمية نسبية تبلغ ١٠.٧١٪ من إجمالي قيمة الصادرات مقارنة ب ١١.٧٠٪ من إجمالي قيمة الصادرات في عام ٢٠١٦ وذلك لنمو قيمة الصادرات إلى الإمارات بنسبة ٠.٤٪ فقط خلال عام ٢٠١٧.

تأتي في المرتبة الثانية دولة تركيا في قائمة أهم الدول المستوردة من مصر بقيمة ١.٨٩ مليار دولار وبأهمية نسبية تبلغ ٨.٤٥٪ من إجمالي قيمة الصادرات مقارنة ب ٦.٨١٪ من إجمالي قيمة الصادرات في عام ٢٠١٦ وذلك لنمو قيمة الصادرات إلى تركيا بنسبة ٣٦.٠٪ خلال عام ٢٠١٧. وهذا ما يوضحه الشكل رقم (٢):

### شكل رقم (٢)

#### الأسواق التصديرية الأكثر أهمية نسبية لمصر خلال عام ٢٠١٧:



**المصدر:** إعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات جدول رقم (٨).

رابعاً: نسبة تغطية الصادرات للواردات السلعية في مصر خلال الفترة ٢٠٠٧ - ٢٠١٧:

يوضح الجدول رقم (٨) نسبة تغطية الصادرات للواردات السلعية:

**جدول رقم (٨)**

**نسبة تغطية الصادرات للواردات السلعية خلال الفترة ٢٠١٧-٢٠٠٧**

السنة	الصادرات السلعية (مليار دولار)	الواردات السلعية (مليار دولار)	نسبة تغطية الصادرات للواردات
٢٠٠٨/٢٠٠٧	٢٩.٤	٥٢.٨	٥٥.٧%
٢٠٠٩/٢٠٠٨	٢٥.٢	٥٠.٣	٥٠.١%
٢٠١٠/٢٠٠٩	٢٣.٩	٤٩.٠	٤٨.٨%
٢٠١١/٢٠١٠	٢٧.٠	٥٤.١	٥٠.٠%
٢٠١٢/٢٠١١	٢٥.١	٥٩.٢	٤٢.٤%
٢٠١٣/٢٠١٢	٢٧.٠	٥٧.٧	٤٦.٨%
٢٠١٤/٢٠١٣	٢٦.٠	٦٠.٢	٤٣.٢%
٢٠١٥/٢٠١٤	٢٢.٢	٦١.٣	٣٦.٢%
٢٠١٦/٢٠١٥	١٨.٨	٥٧.٤	٣٢.٨%
٢٠١٧/٢٠١٦	٢١.٨	٥٩.٠	٣٧.٠%
٢٠١٨/٢٠١٧	٢٥.٩	٦٣.١	٤١.٠%

المصدر: التقرير السنوي للبنك المركزي سنوات مختلفة [www.cbe.org.eg](http://www.cbe.org.eg)

من الجدول رقم (٨) يتبين أهمية دور الصادرات السلعية في تغطية الواردات السلعية حيث تراوحت النسبة بين ٣٢.٨% كحد أدنى و ٥٥.٧% كحد أقصى خلال الفترة من ٢٠٠٨/٢٠٠٧ إلى ٢٠١٨/٢٠١٧، نلاحظ أن الصادرات السلعية انخفضت من ٢٩.٤ مليار دولار في عام ٢٠٠٨/٢٠٠٧ إلى ٢٣.٩ مليار دولار في عام ٢٠١٠/٢٠٠٩، وفي المقابل انخفضت الواردات من ٥٢.٨ مليار دولار إلى ٤٩.٠ مليار دولار خلال نفس الفترة، بالتالي انخفضت نسبة تغطية الصادرات للواردات من ٥٥.٧% وهي أعلى نسبة خلال فترة الدراسة إلى ٤٨.٨%. ثم زادت الصادرات إلى

٢٧.٠ مليار دولار خلال عام ٢٠١١/٢٠١٠ كذلك زادت الواردات إلى ٥٤.١ مليار دولار خلال نفس الفترة مما أدى لزيادة نسبة تغطية الصادرات للواردات إلى ٥٠.٠%، و انخفضت النسبة في العام الذي تلاه إلى ٤٢.٤% ثم زادت زيادة بسيطة في عام ٢٠١٣/٢٠١٢ إلى ٤٦.٨% و ذلك راجع لزيادة الصادرات من ٢٥.١ مليار دولار في عام ٢٠١٢/٢٠١١ ل ٢٧.٠ مليار دولار في عام ٢٠١٣/٢٠١٢، و انخفاض الواردات من ٥٩.٢ مليار دولار إلى ٥٧.٧ مليار دولار خلال نفس الفترة، ثم توالى انخفاضات الصادرات من ٢٦.٠ مليار دولار في عام ٢٠١٣/٢٠١٤ إلى ١٨.٨ مليار دولار في عام ٢٠١٦/٢٠١٥، في المقابل زادت الواردات من ٦٠.٢ مليار دولار في عام ٢٠١٥/٢٠١٤ إلى ٦١.٣ مليار دولار ثم عادت للانخفاض إلى ٥٧.٤ في عام ٢٠١٦/٢٠١٥، وقد أدى انخفاض الصادرات إلى انخفاض نسبة تغطيتها للواردات من ٤٣.٢% إلى ٣٢.٨% خلال نفس الفترة.

ثم انتعشت الصادرات ثانية في العامين التاليين حتى وصلت إلى ٢٥.٩ مليار دولار في ٢٠١٧/٢٠١٨، كما زادت الواردات من ٥٧.٤ مليار دولار في عام ٢٠١٦/٢٠١٥ إلى ٦٣.١ مليار دولار في ٢٠١٧/٢٠١٨ و أيضاً زادت نسبة تغطية الصادرات للواردات من ٣٢.٨% إلى ٤١.٠% خلال نفس الفترة.

ويرجع سبب ارتفاع نسبة تغطية الصادرات للواردات إلى غزو السلع المصرية في أسواق العديد من دول العالم و أيضاً ارتفاع القيمة التصديرية لعدد كبير من السلع.

من هذا الفصل تبين تطور أداء التجارة الدولية العالمية خلال الفترة من (٢٠٠٧-٢٠١٧) وأيضاً تطور التجارة السلعية المصرية وأهم الاسواق التصديرية ودور الصادرات في تغطية الواردات السلعية وسوف نتطرق في المبحث التالي إلى تجارة الخدمات والنقل البحري كمكون لتجارة الخدمات وأهميته للاقتصاد المصري.

## الفصل الثاني

### النقل البحري كمكون لتجارة الخدمات

**أولاً: تطور تجارة الخدمات على مستوى العالم و نصيب مصر منها:**

بلغت صادرات الخدمات العالمية ٤.٩ تريليون دولار أمريكي في عام ٢٠١٦، أي ما يعادل ثلث قيمة صادرات البضائع، وبالتالي ظلت التجارة العالمية في الخدمات راكدة لمدة عامين، بعد فترة من النمو المطرد من عام ٢٠٠٩ إلى عام ٢٠١٤، والجدير بالذكر أن صادرات الخدمات تأتي أساساً من الاقتصادات المتقدمة، حيث هذه الدول مجتمعة استأثرت بثلثي إجمالي صادرات الخدمات. ومع ذلك، لعبت العديد من الاقتصادات النامية الآسيوية أيضاً دوراً هاماً حيث استحوذت أكبر خمس اقتصادات في آسيا على ما يقرب من ١٥٪ من حصة السوق العالمية في عام ٢٠١٦، وهي نفس حصة جميع الاقتصادات النامية مجتمعة<sup>(١٦)</sup>

كما سجلت العديد من الاقتصادات في أفريقيا وأمريكا الجنوبية، حيث كانت صادرات الخدمات منخفضة بالفعل، مزيداً من الانخفاض في عام ٢٠١٦.

وتحتل مصر المركز رقم ٢٥ بقيمة تبلغ ١٩ مليار دولار و بمشاركة بنسبة ٠.٥٪ في تجارة الخدمات على مستوى العالم و معدل تغير سنوي يمثل ٤٤٪ في تجارة الخدمات على مستوى العالم خلال عام ٢٠١٧ و هذا بتقدم ٥ مراكز عن عام ٢٠١٦ حيث كانت تحتل مصر الترتيب الـ ٣٠ في أكثر الدول المصدرة للتجارة الخدمية عالمياً و ذلك في حال استثناء دول الاتحاد الأوروبي (٢٨ دولة) وذلك بقيمة ١٤ مليار دولار و بنسبة ٠.٤٪ و بنسبة تغير سنوي تبلغ -٢٣٪. كما تحتل الترتيب رقم ٢٩ في أكثر الدول المستوردة للتجارة الخدمية عالمياً و ذلك في حال استثناء دول الاتحاد الأوروبي (٢٨ دولة) وذلك بقيمة ١٦ مليار دولار بما يمثل ٠.٤٪ من الواردات الخدمية على مستوى العالم و بنسبة تغير سنوي بلغت -٣٪ خلال عام ٢٠١٦<sup>(١٧)</sup>

**ثانياً: قطاع الخدمات في مصر:**

يشكل قطاع الخدمات الدعامة الأساسية للاقتصاد المصري حيث يمثل ٥٥.٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي GDP عام (٢٠١٦/٢٠١٥)<sup>(١٨)</sup>، فتجارة الخدمات وتدفقات رأس المال من الخارج قادرة على تصحيح العجز التجاري الذي يمثل أهم المشاكل الاقتصادية التي تواجه الاقتصاد المصري، حيث يعبر عن إجمالي مجموع أرصدة كل من الميزان التجاري و ميزان الخدمات حيث يتكون قطاع الخدمات من: النقل و رسوم المرور في قناة السويس والسياحة والاستثمار ومتحصلات ومدفوعات أخرى.

**جدول رقم (٩)**

تطور ميزان المدفوعات المصري خلال الفترة من ٢٠١٠/٢٠٠٩ حتى ٢٠١٨/٢٠١٧

٢٠١٨/٢٠١٧

(بالمليون دولار)

ميزان المدفوعات	٢٠٠٩-٢٠١٠	٢٠١٠-٢٠١١	٢٠١١-٢٠١٢	٢٠١٢-٢٠١٣	٢٠١٣-٢٠١٤	٢٠١٤-٢٠١٥	٢٠١٥-٢٠١٦	٢٠١٦-٢٠١٧	٢٠١٧-٢٠١٨
<b>الميزان التجاري</b>	٢٥١٢٠.٠٠	٢٧١٠٣.٠٠	٣٤١٣٩.٠٠	٣٠٦٩٤.٧٠	٣٤١٥٩.٣٠	٣٩٠٦٠.٤٠	٣٨٦٨٣.١٠	٣٧٢٧٤.٨٠	٣٧٢٧٦.٠٠
حصيلة الصادرات	٢٣٨٧٣.١	٢٦٩٩٢.٥	٢٥٠٧١.٩	٢٦٩٨٨.١	٢٦٠٢٢.٦	٢٢٢٤٥.١	١٨٧٠٤.٦	٢١٧٢٨.٢	٢٠٥٨٢.٧
البنترول	١٠٢٥٨.٦	١٢١٣٥.٧	١١٢٢٥.٠	١٣٠٢٣.٠	١٢٣٥٥.٩	٨٨٩١.٩	٥٦٧٤.٣	٦٥٨٩.٥	٨٧٧٣.٠
أخرى	١٣٦١٤.٥	١٤٨٥٦.٨	١٣٨٤٦.٩	١٣٩٦٥.١	١٣٦٦٦.٧	١٣٣٥٣.٢	١٣٠٣٠.٣	١٥١٣٨.٧	١٧٠٥٤.٠
مدفوعات عن الواردات	٤٨٩٩٣.١	٥٤٠٩٥.٥	٥٩٢١٠.٩	٥٧٦٨٢.٨	٦٠١٨١.٧	٦١٣٠٥.٥	٥٧٣٨٧.٧	٥٩٠٠٣.٠	٦٣١٠٣.٠
البنترول	٥١٦١.٠	٩٢٦٢.٠	١١٧٧٤.٥	١٢١٢٤.٢	١٣٢٤٦.٧	١٢٣٦٦.١	٩٢٩٣.٦	١٢٠١٥.٥	١٢٤٨٩.٨
أخرى	٤٣٨٣٢.١	٤٤٨٣٣.٥	٤٧٤٣٦.٤	٤٥٥٥٨.٦	٤٦٩٣٥.٠	٤٨٩٣٩.٤	٤٨٠٩٤.١	٤٦٩٨٧.٥	٥٠٦١٣.٢
<b>ميزان الخدمات</b>	١٤٧٠٣.٧	١٣٩٢٧.٩	١٢٠٦٤.١	١٢٤٤٥.٨	٨٢٧٤.٤	١٠٧٤٢.٩	٦٥٣٣.٠	٥٦١٤.٢	١١١٢٢.٤
<b>المتحصلات</b>	٢٢٧٣٣.٩	٢١٤٥٤.٣	٢٠٦٢٦.١	٢٢٠٢٦.٦	١٧٤٣٧.٢	٢١٨١١.٨	١٦٠٧٩.٣	١٥٤٠٠.١	٢١٤٨٦.٩
النقل	٧٢١٦.٥	٨٠٦٩.١	٨٥٨٥.٠	٩١٨٧.٥	٩٤٦٦.٠	٩٨٥٠.٣	٩٥٣٤.٦	٧٩١١.٢	٨٧٠٧.٩
منها: رسوم المرور في قناة السويس	٤٥١٦.٨	٥٠٥٢.٩	٥٢٠٧.٨	٥٠٣١.٨	٥٣٦٩.١	٥٣٦١.٧	٥١٢١.٦	٤٩٤٥.٣	٥٧٠٦.٧
السفر	١١٥٩١.٣	١٠٥٨٨.٧	٩٤١٩.٠	٩٧٥١.٨	٥٠٧٣.٣	٧٣٧٠.٤	٣٧٦٧.٥	٤٣٧٩.٧	٩٨٠٤.٣
دخل الاستثمار	٨٢٩.٠	٤١٨.٨	٢٤٦.١	١٩٧.٨	١٩٤.٢	٢١٢.٨	٣٩٦.٩	٤٩٧.٩	٨٣٥.٤

دور النقل البحري في التجارة الدولية لمصر

سيمار حسن فهمي محمد الحميد

٦٣٦.٧	٧٧٦.٤	٣٧٨.٠	١٣٨١.٥	٦٥٤.٤	٤٣٧.٦	٢٧٦.٢	١١٧.٧	٢١٧.٩	متحصلات حكومية
٢٣٣٨.٠	٢٣٣٢.٨	٢٣٩٩.٢	٣٢٠٩.٦	٢٢٤٣.٥	٢٦٤٩.٧	٢٣٤٥.٩	٢٦٧٨.٨	٣٧٠٨.٢	متحصلات أخرى
<u>١.٣٦٤.٥</u>	<u>٩٧٨٥.٩</u>	<u>٩٥٤٦.٣</u>	<u>١١.٦٨.٩</u>	<u>٩١٦٢.٨</u>	<u>٩٥٨٠.٨</u>	<u>٨٥٦٢.٠</u>	<u>٧٥٢٦.٤</u>	<u>٨٠٣٠.٢</u>	المدفوعات
١٤٨٠.٢	١٣٣٢.١	١٣٣٩.١	١٥٣٥.٠	١٧١٧.٢	١٦٥٨.٧	١٣٧٤.٩	١٣٨٥.٥	١٢٢٩.٧	النقل
٢٤٥١.٥	٢٧٣٩.٩	٤.٩١.٠	٣٣٣٨.٢	٣.٤٤.٥	٢٩٢٨.٨	٢٤٩٧.٦	٢١١٢.٦	٢٣٢٧.٥	السفر
٧١١٥.٠	٥٠٦٦.٤	٤٨٦٨.٦	٥٩١٣.٧	٧٤٥٦.٩	٧٦٠٤.٢	٦٧٢٥.٥	٦٤٦٨.٣	٥١٩٣.٧	دخل الاستثمار
١٦١٦.١	١٢٣١.٩	٧٥٢.٠	٦٤٣.٦	٦٥٢.٥	٧٥٥.١	٥٣٤.٦	٥٥٣.٦	٥٥٣.٦	منها: فوائد مدفوعة
١٤٩٣.٥	١١٢٤.١	٧٧٧.١	٨٥٤.١	١.٧٣.٩	١٢٤٣.٧	١١٥١.٩	١١٠.٦	١٥٣٤.٥	مصرفات حكومية
٤٩٣٩.٣	٤٥٨٩.٨	٣٣٣٩.١	٥٣٤١.٦	٣٣٢٧.٢	٣٧٤٩.٦	٣٥٣٧.٦	٢٩٢٢.٤	٢٩٣٨.٥	مدفوعات أخرى
									رصيد المعاملات الجارية (بدون التحويلات)
<u>٣٢٤٣٣.٢-</u>	<u>٣٦٢٢٩.١-</u>	<u>٣٦٦٢١.٨-</u>	<u>٣٤٠١٨.٤-</u>	<u>٣٣١٤٧.٦-</u>	<u>٢٥٦٥٥.٣-</u>	<u>٢٨٥٥٤.٣-</u>	<u>١٩٢٢٤.٦-</u>	<u>= ١.٨٩٥١.٦</u>	
									التحويلات
<u>٢٦٤٧٠.٩</u>	<u>٢١٨٣٥.١</u>	<u>١٦٧٩٠.٧</u>	<u>٢١٨٧٥.٨</u>	<u>٣٠٣٦٧.٩</u>	<u>١٩٢٦٤.٩</u>	<u>١٨٤٠٨.٠</u>	<u>١٣١٣٦.٨</u>	<u>١٠٤٦٣٤</u>	التحويلات الخاصة (صافي)
٢٦٢٦٤.٧	٢١٦٨٦.١	١٦٦٨٩.٢	١٩٢٠٥.٤	١٨٤٤٧.٧	١٨٤٢٩.٣	١٧٧٧٥.٦	١٢٣٨٣.٩	٩٥٠٩.٤	التحويلات الرسمية (صافي)
٢٠٦.٢	١٤٩.٠	١٠١.٥	٢٦٧٠.٤	١١٩٢٠.٢	٨٣٥.٦	٦٣٢.٤	٧٥٢.٩	٩٥٤.٠	رصيد المعاملات الجارية
<u>٥٩٦٢.٣-</u>	<u>١٤٣٩٤.٠-</u>	<u>١٩٨٣١.١-</u>	<u>١٢١٤٢.٦-</u>	<u>٢٧٧٩.٧-</u>	<u>٦٣٩٠.٤-</u>	<u>١٠١٤٦.٣-</u>	<u>٦٠٨٧.٨-</u>	<u>٤٣١٧.٦-</u>	

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحثة من احصائيات البنك المركزي <http://www.cbe.org.eg>

من الجدول رقم (٩) نجد أن في عام ٢٠١٠/٢٠٠٩ حقق الميزان التجاري عجز قدره ٢٥ مليار دولار في حين حقق ميزان الخدمات فائضا قدره ١٤.٧ مليار دولار خلال نفس العام و هذا يعني أن تغطية فائض الميزان الخدمي لعجز ميزان المدفوعات قد بلغت ٥٨.٥% في عام ٢٠١٠/٢٠٠٩ وتوالت تغطية الميزان الخدمي لعجز ميزان المدفوعات في باقي الاعوام الموضحة في الجدول أعلاه فبلغت نسبة التغطية في عام ٢٠١١/٢٠١٠ ما يعادل ٥١.٦% و هكذا كما موضح في جدول رقم (١٠):

جدول رقم (١٠)  
تغطية فائض الميزان الخدمي لعجز الميزان التجاري  
الفترة من (٢٠١٠/٢٠٠٩ إلى ٢٠١٨/٢٠١٧)

نسبة تغطية فائض الميزان الخدمي لعجز الميزان التجاري	عجز الميزان التجاري (مليار دولار)	فائض الميزان الخدمي (مليار دولار)	السنة
٥٨.٥%	٢٥.١-	١٤.٧	٢٠١٠/٢٠٠٩
٥١.٦%	٢٧.١-	١٤	٢٠١١/٢٠١٠
٣٥%	٣٤.١-	١٢	٢٠١٢/٢٠١١
٤٠.٨%	٣٠.٦-	١٢.٥	٢٠١٣/٢٠١٢
٢٤%	٣٤.١-	٨.٢	٢٠١٤/٢٠١٣
٢٧.٤%	٣٩-	١٠.٧	٢٠١٥/٢٠١٤
١٦.٨%	٣٨.٦-	٦.٥	٢٠١٦/٢٠١٥
١٥%	٣٧.٢-	٥.٦	٢٠١٧/٢٠١٦
٢٩.٨%	٣٧.٢-	١١.١	٢٠١٨/٢٠١٧

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحثة من التقرير السنوي للبنك المركزي سنوات مختلفة  
<http://www.cbe.org.eg>

ومن الجدول رقم (١٠) يتضح أهمية الميزان الخدمي و دوره في تغطية العجز في الميزان التجاري حيث تراوحت النسبة بين ١٥% كحد أدنى و ٥٨.٥% كحد أقصى خلال الفترة من ٢٠١٠/٢٠٠٩ إلى ٢٠١٨/٢٠١٧، ونلاحظ أن الصادرات الخدمية تعتبر ذات تأثير قوي وفعال في حركة التجارة الخارجية وكذلك في الحد من العجز في الميزان التجاري حيث يعبر رصيد المعاملات التجارية عن مجموع أرصدة كل من الميزان التجاري وأيضاً ميزان الخدمات.



يتضح من جدول رقم (١١) أن أعلى نسبة هي ٩٠.٤٪ في عام ٢٠١٠/٢٠٠٩ حيث كانت الصادرات الخدمية في أعلى قيمة لها و هي ٢٢.٧ مليار دولار و أيضاً معدل العجز في الميزان التجاري في أقل نسبة له وهي ٢٥.١ و ذلك في خلال السنوات من (٢٠١٠/٢٠٠٩ - ٢٠١٨/٢٠١٧)، ثم بعد ذلك في عام ٢٠١١/٢٠١٠ انخفضت الصادرات الخدمية إلى ٢١.٤ مليار دولار و زاد كذلك العجز في الميزان التجاري إلى ٢٧.١ مليار دولار مما أدى إلى انخفاض نسبة تغطية الصادرات الخدمية لعجز الميزان التجاري من ٩٠.٤٪ إلى ٧٩٪ فقط.

ثم توالى الانخفاضات والارتفاعات في عجز الميزان التجاري و قيمة الصادرات الخدمية إلى بيان أثر العجز التجاري إلى ٣٧.٢ مليار الدولار والصادرات الخدمية إلى ٢١.٤ مليار دولار في عام ٢٠١٨/٢٠١٧ ومن ثم وصلت نسبة تغطية الصادرات الخدمية للعجز التجاري إلى ٥٧.٥٪ و نلاحظ الانخفاض الكبير من ٩٠.٤٪ في عام ٢٠١٠/٢٠٠٩ إلى ٥٧.٥٪ في عام ٢٠١٨/٢٠١٧.

### الجدول رقم (١١)

#### دور الصادرات الخدمية في تغطية عجز الميزان التجاري

السنة	الصادرات الخدمية (مليار دولار)	عجز الميزان التجاري (مليار دولار)	نسبة تغطية الصادرات الخدمية لعجز الميزان التجاري
٢٠١٠/٢٠٠٩	٢٢.٧	٢٥.١-	٩٠.٤٪
٢٠١١/٢٠١٠	٢١.٤	٢٧.١-	٧٩٪
٢٠١٢/٢٠١١	٢٠.٦	٣٤.١-	٦٠.٤٪
٢٠١٣/٢٠١٢	٢٢	٣٠.٦-	٧١.٨٪
٢٠١٤/٢٠١٣	١٧.٤	٣٤.١-	٥١٪
٢٠١٥/٢٠١٤	٢١.٨	٣٩-	٥٥.٨٪
٢٠١٦/٢٠١٥	١٦	٣٨.٦-	٤١.٤٪
٢٠١٧/٢٠١٦	١٥.٤	٣٧.٢-	٤١.٤٪
٢٠١٨/٢٠١٧	٢١.٤	٣٧.٢-	٥٧.٥٪

المصدر: تم اعداده من التقرير السنوي للبنك المركزي <http://www.cbe.org.eg>

ومما سبق يتضح مدى أهمية الميزان الخدمي وتحديدًا الصادرات الخدمية في تغطية عجز الميزان التجاري ثم تغطية العجز في ميزان المدفوعات، وأيضًا دوره في التجارة الخارجية لذا سوف نقوم بتناول أهم عنصرين في الميزان الخدمي وهما النقل البحري و قناة السويس.

### ثالثًا: تطور حركة النقل البحري عالميًا:

يستحوذ قطاع النقل البحري على نسبة كبيرة من حجم التجارة الدولية ليس فقط في مصر بل في العالم أجمع، وكلما زادت معدلات التجارة الدولية زاد بالتبعية الطلب على خدمات النقل البحري لما يتميز به من التقدم التكنولوجي السريع و اضافة للقيمة عن طريق نقل السلع و الخدمات عبر جميع أنحاء العالم، حيث شهد قطاع النقل البحري تطورًا كبيرًا من خلال مشاركة الدول النامية في أعمال النقل البحري و الخدمات اللوجستية المرتبطة به وذلك ناتج عن انخفاض الحواجز التجارية بين الدول، حيث برزت العديد من الدول كمراكز لوجستية عالمية امثال: سنغافورة و هونج كونج، و شاركت أيضًا بعض من الدول العربية في ركب التطور على رأسهم دولة الامارات حيث تمثل موانئ دبي من أهم الموانئ على مستوى العالم.<sup>(١٩)</sup>

وأمام هذه التحديات كان لا بد لمصر أن تلحق ركب التطور فأمامها عدد من الفرص والتحديات للمساهمة بقوة في مجال النقل البحري و الخدمات اللوجستية، وهنا يكمن الحديث عن قناة السويس حيث تعتبر أهم شريان ملاحى يربط الشرق بالغرب وكذلك منطقة محور قناة السويس المتوقع أن تصبح أكبر مركز لوجيستي عالمي.<sup>(٢٠)</sup>

ويظل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية حيث يتم نقل أكثر من ٨٠٪ من تجارة البضائع العالمية عن طريق البحر، فلنقل البحري دور حيوي و فعال في كل من اقتصاد الدول المتقدمة و النامية على حد سواء، فلا يمكن لأي اقتصاد في العالم أن ينمو بدون تجارة ملاحية،<sup>(٢١)</sup> فهو يقدم العديد من الخدمات التي لها تأثير مباشر على النشاط الاقتصادي بل والدخل القومي أيضًا، فالتجارة الدولية المنقولة

بحرًا تختلف من حيث الخصائص الاقتصادية والمادية الأساسية للسلع المشحونة وحجم الشحنة وأيضًا نمط التجارة.<sup>(٢٢)</sup> ونظرًا لتلك الأهمية الكبيرة للتجارة المنقولة بحرًا التي يعرف قيمتها الدول النامية والمتقدمة على حد سواء لذلك يزداد معدل نموها بشكل سريع حيث اكتسبت دفعة قوية وزاد حجمها في عام ٢٠١٧ بنسبة ٤٪ وهو أكبر معدل زيادة منذ خمس سنوات وقد ساهم الانتعاش الاقتصادي العالمي وتحسن التجارة السلعية على مستوى العالم في هذه الدفعة القوية، حيث قدرت التجارة العالمية المنقولة بحرًا ١٠.٧ مليار طن، مع السلع السائبة الجافة التي تشغل ما يقرب من نصف الزيادة في الحجم. وسجلت التجارة بالحاويات والسلع الجافة السائبة أسرع توسع، فبعد الأداء الضعيف لسنة ٢٠١٥ و٢٠١٦، ازدادت تجارة الحاويات بنسبة ٦.٤٪ في عام ٢٠١٧. وفي الوقت نفسه، زادت تجارة السلع السائبة الجافة بنسبة ٤.٠٪، حيث كانت في عام ٢٠١٦ ١.٧٪ فقط.<sup>(٢٣)</sup>

من الجدول رقم (١٢) نجد أنه رغم النمو المنتظم في العقد الأول من الألفيات الثالثة والنتائج عن النمو في السلع السائبة والجافة نجد أن في عام ٢٠٠٩ حدث تراجع حيث بلغت أحجام التجارة الدولية البحرية -٤.٥٪ وهو انخفاض عن ٢٠٠٨ الذي كانت به النسبة ٢.٤٪، ويرجع هذا التراجع الكبير في حجم التجارة الدولية البحرية إلى الأزمة العالمية حيث تأثر النقل البحري بالضغط الناشئ عن ضعف الطلب العالمي كما زادت المخاوف الناتجة عن عدة عوامل مثل السياسات التجارية، أسعار السلع الأساسية وأيضًا انخفاض أسعار المواد البترولية مما أدى إلى انخفاض حركة التجارة الدولية.

جدول رقم (١٢)

تطور التجارة البحرية الدولية في الفترة (٢٠٠٧-٢٠١٧)

(ملايين الأطنان المحمولة)

السنة	النفط	السلع السائبة الرئيسية	البضائع الجافة الأخرى	المجموع	معدل النمو السنوي %
٢٠٠٧	٢٧٤٧	١٨٤٠	٣٤٤٧	٨٠٣٤	-
٢٠٠٨	٢٧٤٢	١٩٤٦	٣٥٤١	٨٢٢٩	٢.٤%
٢٠٠٩	٢٦٤٢	٢٠٢٢	٣١٩٤	٧٨٥٨	-٤.٥%
٢٠١٠	٢٧٧٢	٢٢٥٩	٣٣٧٨	٨٤٠٩	٧.٠%
٢٠١١	٢٧٩٤	٢٣٩٢	٣٥٩٩	٨٧٨٥	٤.٤٧%
٢٠١٢	٢٨٤١	٢٥٩٤	٣٧٦٢	٩١٩٧	٤.٦٨%
٢٠١٣	٢٨٢٩	٢٧٦١	٣٩٢٤	٩٥١٤	٣.٤٤%
٢٠١٤	٢٨٢٥	٢٩٨٨	٤٠٣٠	٩٨٤٣	٣.٤٥%
٢٠١٥	٢٩٣٢	٢٩٦١	٤١٣١	١٠٠٢٤	١.٨٣%
٢٠١٦	٣٠٥٥	٣٠٤١	٤١٩٣	١٠٢٨٩	٢.٦%
٢٠١٧	٣١٤٦	٣١٩٦	٤٣٦٠	١٠٧٠٢	٤.٠%

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحثة اعتمادا على بيانات

UNCTAD Secretariat. (2018). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva.P.1.

ثم ما لبث الاقتصاد العالمي في هذه الحقبة كثيرا حيث سرعان ما استفاق سريعا واستعاد معدلات نموه وادى ذلك إلى التأثير ايجابيا على حركة التجارة الدولية التي هي وثيقة الصلة بالنقل البحري الذي استعاد معدلات نموه بالتبعية. وقد زادت الشحنات البحرية بالعالمية لتصل إلى ٣.٤% في عام ٢٠١٤<sup>(٤)</sup>.

وفي عام ٢٠١٦ زاد الطلب على خدمات النقل البحري و لكن مازال بنسبة معتدلة حيث ارتفعت احجام التجارة الدولية البحرية بنسبة ٢.٦% وهي لا تزال أقل من

المتوسط البالغ ٣٪ الذي سجل طوال العقود المنصرمة، و بلغت حجم الحمولة إلى ١٠.٣ بليون طن. وفي عام ٢٠١٧ توسعت التجارة البحرية بنسبة ٤٪ وهو اسرع معدل منذ الخمس سنوات الماضية وذلك كما تم ذكره سابقاً راجع إلى الانتعاش الاقتصادي العالمي وتحسن التجارة السلعية على مستوى العالم في هذه الدفعة القوية، حيث قدرت التجارة العالمية المنقولة بحراً ١٠.٧ مليار طن، وتشير التوقعات إلى استمرار النمو في معدلات التجارة البحرية وذلك يرجع إلى النمو المستمر للاقتصاد العالمي. تمشيا مع النمو المتوقع في الناتج المحلي الإجمالي العالمي (GDP)،<sup>(٢٥)</sup> ومن المتوقع أن تنمو التجارة البحرية العالمية بنسبة ٤٪ أيضاً في عام ٢٠١٨ علاوة على توسع التجارة العالمية المنقولة بحرا بمعدل نمو سنوي بنسبة ٣.٨٪ بين ٢٠١٨ و٢٠٢٣.<sup>(٢٦)</sup>

كما من المنتظر أن تزداد أحجام كافة القطاعات و أن تحقق التجارة المنقولة في الحاويات وتجارة السلع الرئيسية الجافة أعلى معدلات النمو.<sup>(٢٧)</sup>

#### رابعاً: النقل البحري في مصر:

يمكن للدولة من خلال امتلاكها لأسطول بحري أن تنقل تجارتها الخارجية وذلك يتيح لها فرصة توفير مبالغ مالية بالعملات الأجنبية كانت ستدفعها إلى السفن الأجنبية لو أنها قامت بنقل تجارتها عليها، كما أنها ممكن أن تستفيد من هذا الاسطول في نقل البضائع لغيرها فتحصل على إيرادات بالعملات الأجنبية.

ومن هذا يتضح أن نظراً للتأثير القوي للنقل البحري على ميزان المدفوعات أصبح التوسع في أنشطة النقل البحري الوطني من أهم الاهداف القومية للدولة كما تمثل مطلباً أساسياً للاستقلال الاقتصادي والسياسي؛ والجدير بالذكر أن الدولة النامية تعتمد على خدمات النقل البحري بشكل كبير في نقل معظم تجارتها الخارجية و ذلك عن طريق الدول المتقدمة نظراً لعدم امتلاكها لأسطول بحري خاص بها وهذا انعكس على ميزان مدفوعات السلع غير المنظورة، لذا يؤيد الخبراء الاقتصاديون ضرورة

انشاء الدولة لأسطول تجاري وطني قوي ومتكامل فذلك من شأنه توفير الكثير من العملات الاجنبية للدولة كما يحسن من وضع ميزان مدفوعاتهما.<sup>(٢٨)</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن الأسطول التجاري البحري أحد أهم العناصر المؤثرة في صناعة النقل البحري، حيث يلعب دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل ودفع حركة التطور الاقتصادي.<sup>(٢٩)</sup>

نلاحظ من جدول رقم (١٣) أن في عام ٢٠٠٧ كانت حمولة السفن التجارية البحرية العاملة في الموانئ المصرية ١.٦ مليون طن ثم ارتفعت في عام ٢٠٠٨ إلى ١.٧ مليون طن وما لبثت ان أثرت عليها الأزمة العالمية فأخذت في الانخفاض إلى ١.٥ طن في عام ٢٠١٠، وترجع أسباب تراجع التجارة البحرية آنذاك إلى:

قلة عدد الأرصفة والحاويات: بالرغم من التزايد المستمر سنوياً في حجم واردات مصر من الأسواق الخارجية، إلا أنه مازالت الأرصفة في حاجة إلى توسيع وتطوير في المعدات، هذا بالإضافة إلى قلة عدد الحاويات، لمواجهة تكديس الحاويات بالموانئ.

فرض السيطرة الاحتكارية وسياسات الهيمنة التي تنفذ تحت شعار العولمة و تحرير التجارة و الخدمات، الأمر الذي أدى إلى عجز الدولة في الحصول على حصة مناسبة للتجارة الخارجية لها ونقل بضائعها.

المنافسة الحادة للموانئ البحرية المصرية في البحر الأحمر مع موانئ الخليج العربي و عدن والعقبة.<sup>(٣٠)</sup>

### جدول رقم (١٣)

تطور حجم حمولة الأسطول البحري لمصر وفقاً لنوع السفينة في الفترة (٢٠٠٧-٢٠١٨) (آلاف الأطنان)

السنوات	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨
ناقلات النفط الصهرجية	٣٤٥	٥٠٨	٣٤٧	٣٧٥	٣٩١	٢٩٤	٢٢٦	٢٢٣	٢٢٣	٢٢٣	٢٢٣	٢٢٣
نقلات السوانب الجافة	٧٧٨	٦٧٩	٦٧٩	٦٧٩	٨٠٠	١٠٨١	١٠٨١	٨٩٨	٨٩٨	٨٩٨	٨٩٨	٨٩٨
ناقلات	٣٣٢	٣١١	٣٠٢	٢٤٣	١٣٩	١٥٠	١٣٤	١٠٣	١٠٣	١٠٠	٩٤	٩٥

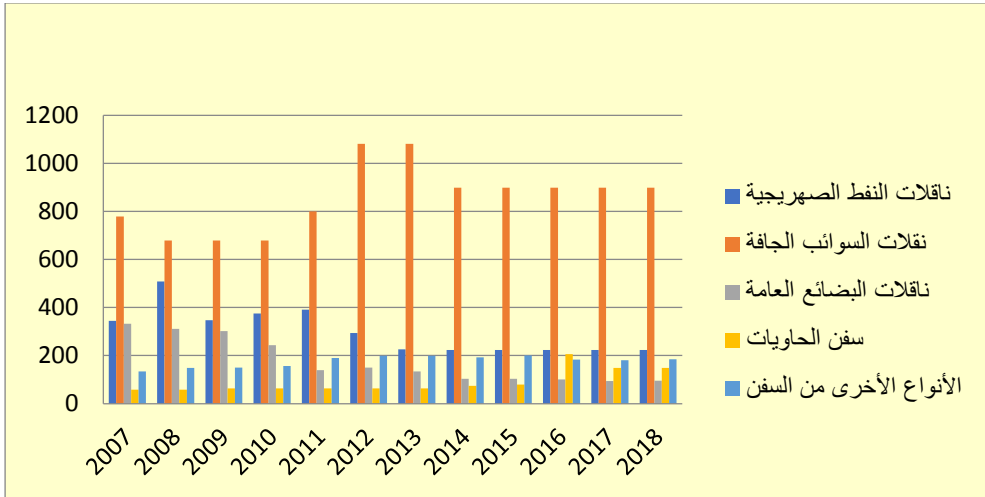
البضائع العامة													
سفن الحاويات	١٤٩	١٤٩	١٠٦	٧٩	٧٤	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٦٣	٥٨	٥٨	
الأنواع الأخرى من السفن	١٨٤	١٨١	١٨٣	٢٠٠	١٩٣	١٩٩	١٩٩	١٩٠	١٥٧	١٥٠	١٤٨	١٣٤	
إجمالي الأسطول	١٥٤٩	١٥٤٦	١٥١٠	١٥٠٣	١٤٩١	١٧٠٢	١٧٨٧	١٥٨٣	١٥١٨	١٥٤٠	١٧٠٣	١٦٤٦	

**Source:** UNCTAD Secretariat "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva.

ومن شكل رقم (٣) نلاحظ أن سفن ناقلات السوائب الجافة تمثل ٥٧.٩٪ من إجمالي حمولات الاسطول في عام ٢٠١٨ بزيادة عن عام ٢٠٠٧ حيث كانت نسبتها ٤٧.٢٪، كذلك زادت نسبة حمولات سفن الحاويات إلى ٩.٦٪ في عام ٢٠١٨ عن نسبة ٣.٥٪ في عام ٢٠١٧.

### شكل رقم (٣)

#### تطور حجم حمولة الأسطول المصري خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٠٧)



ورغم هذه التحديات التي تواجه الموانئ المصرية إلا أن دراسة حديثة قام بها مركز البحوث والاستشارات للنقل البحري توصلت إلى أن الموقع الجغرافي المتميز لمصر يجعلها معبراً لجميع الخطوط الملاحية بين الدول الأوروبية ودول جنوب شرق آسيا وأستراليا وأيضاً تمر خلالها معظم تجارة الشرق الأقصى والدول العربية والخليج العربي والبحر الأحمر مما يجعلها تقع في طريق التجارة المنقولة بالحاويات وهي تتمثل في الطرق الآتية:

- شمال وغرب أوروبا – الشرق الأقصى واليابان وبالعكس.
- شمال وغرب أوروبا – البحر الأحمر و الخليج العربي و شرق افريقيا و بالعكس.
- شمال وغرب أوروبا – البحر الأبيض المتوسط و العكس.
- شرق الولايات المتحدة الأمريكية و كندا – البحر الابيض المتوسط و العكس.
- أوروبا و البحر الابيض المتوسط – أستراليا و العكس.

وقد توصلت هذه الدراسة إلى قدرة الموانئ المصرية في التعامل مع سفن الحاويات ذات الغاطس الأكبر ١١ - ١٢ متر حيث يصل غاطس ميناء الاسكندرية إلى ١٤ متر وميناء دمياط إلى ١٤.٥ متر، ولكن تواجه مشكلة مع الترسانات حيث ضعف الامكانيات والإدارة.<sup>(٣١)</sup>

#### خامساً: خدمات النقل البحري:

لقد أولت الدول المتقدمة أهمية لخدمات النقل البحري لما تحققه من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وأيضاً عائد للاستثمار يكاد يتفوق على ما تحققه أنشطة النقل البحري، وتتمثل هذا الخدمات في: تمويل – ارشاد و قطر و تراكي و رباط للسفن - تأمين – تسجيل طاقم السفينة- وجميع الأعمال المرتبطة بالسفينة أو البضاعة بالميناء.<sup>(٣٢)</sup>

ويتميز النقل البحري وخدماته بأهمية استراتيجية في الدخول إلى الأسواق، وعلامة الإنتاج، وتنافسية التجارة، والعمالة، وإدراج الدخل، والحد من الفقر وتحقيق التقدم الاجتماعي. ولذلك، تولي كثير من البلدان النامية اهتماماً عظيماً لمعالجة العوائق التي تواجه هذه الصناعة، مثل البنية التحتية، القصور، وعدم الملاءمة، والاحتفاظ



ومتطلبات الصيانة وعلى الرغم من ذلك لاتزال الفجوة القائمة في بنية النقل التحتية حيث تمثل تحدياً جسيماً في كثير من المناطق النامية، حيث قُدرت احتياجات بنية النقل على الصعيد العالمي بنحو ١١ ترليون دولار خلال الفترة (٢٠٠٩ - ٢٠٣٠) حيث تُقدّر احتياجات الاستثمار المطلوبة سنوياً لتلبية الطلب على البنية التحتية في أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي للفترة ٢٠١٢ - ٢٠٢٠ بنسبة ٦.٢٪ من الناتج المحلي الإجمالي، أي قرابة ٣٢٠ بليون دولار وذلك لسد فجوة العجز الواسع في البنية التحتية في البلدان النامية، بما في ذلك النقل.

كما تشير التقديرات إلى أن النفقات ينبغي أن تتراوح بين ١.٨ و ٢.٣ ترليون دولار سنوياً بحلول عام ٢٠٢٠، مقارنة بالمستويات الحالية البالغة ٠.٨ إلى ٠.٩ ترليون دولار سنوياً وفي الوقت الحالي، تُخصص ٦٠ في المائة من مجموع تقديرات الاستثمارات السنوية في بنية النقل لبلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي.<sup>(٣٣)</sup>

#### أ- أنواع خدمات النقل البحري:

- خدمة القطر والارشاد: هي خدمة تقدم لإرشاد السفينة لدخول الميناء و رباطها على الرصيف وكذلك خروجها من الميناء بعد الشحن والتفريغ، وأهم ما يميز هذه الخدمة السرعة وإنجاز الوقت وذلك من المميزات التنافسية للميناء عن أقرانه.
- خدمة الشحن والتفريغ: هي شحن وتفريغ البضائع المختلفة من وإلى السفينة.
- خدمات الوكالة الملاحية: يقوم بها الوكيل الملاحي النائب عن مالك السفينة في أداء كافة الأعمال المرتبطة بالسفينة، ويتمثل عامل التميز هنا في الوقت اللازم لبقاء السفينة في الميناء.
- خدمات الظهير (خدمات خارج الميناء): وهي تخزين البضائع من وإلى السفينة و شحنها وصيانة و اصلاح وتموين السفن و توفير الاحتياجات الأساسية من مواد غذائية ووقود وقطع غيار ومعدات.<sup>(٣٤)</sup>

#### ب- جودة خدمات النقل البحري:

تتمثل الجودة في تحقيق الميزة التنافسية داخل الخدمات البحرية من خلال:

- إعداد جدول زمني لتقصير وقت بقاء السفينة في الميناء مما يقلل التكاليف لمالكي السفينة.
  - الكفاءة من خلال تقليل التكلفة وتحديد سعر مناسب لتقديم الخدمة دون المغالاة و التميز في تقديم الخدمات.
  - الأمان و الثقة في مقدمي الخدمة في الميناء.
  - رفع مستويات خدمات الصيانة والإصلاح للسفن و النهوض بالخدمات التسويقية في الميناء. (٣٥)
- ومما سبق يتضح أهمية النقل البحري للعالم و لمصر تحديداً نظراً لموقعها الجغرافي المتميز ووجود قناة السويس بها شريان التجارة العالمية، وسوف نتطرق في الفصل الثالث لأهمية قناة السويس ومساهمتها في الاقتصاد المصري والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس ودورها في التجارة الدولية لمصر.

### النتائج :

- ١- تطورت حجم التجارة البحرية الدولية لتصل لـ ٤.٠% عام ٢٠١٧ وهو أكبر معدل زيادة منذ عام ٢٠١١ ويرجع ذلك الى الانتعاش الاقتصادي العالمي وتحسن التجارة السلعية على مستوى العالم، حيث بلغت التجارة العالمية المنقولة بحرا ١٠.٧ مليار طن.
- ٢- يمثل قطاع الخدمات في مصر ما يعادل ٥٥.٣% من الناتج المحلي الإجمالي.
- ٣- ورغم التحديات التي تواجه الموانئ المصرية الا أن الموقع الجغرافي المتميز لمصر يجعلها معبراً لجميع الخطوط الملاحية، كما أنها تقع في طريق التجارة المنقولة بالحاويات ولديها القدرة على التعامل مع سفن الحاويات ذات الغاطس الكبير.

٤- تعتبر خدمات النقل البحري مصدرًا للقيمة المضافة للاقتصاد وأيضًا عائد هام للاستثمار، وهي يجب أن تتميز بتحقيق ميزة تنافسية من خلال كفاءة كل من الوقت والتكلفة ومستوى الخدمة المقدمة.

### التوصيات :

- ١- اعادة النظر في القوانين المتعلقة بالنقل البحري و تحديث القديم منها وتطوير محطة الحاويات.
- ٢- ضرورة تطوير البنية التحتية الأساسية مثل توصيل الطرق والسكك الحديدية إلى الموانئ والمطارات .
- ٣- تعديل قوانين المستثمرين و اللجوء للادارة الموحدة لتخفيف الاعباء و تحقيق الامان للمستثمر.
- ٤- الاهتمام بالخدمة المقدمة و تحقيق الميزة التنافسية من خلال خلق قيمة مضافة للخدمة اللوجستية المقدمة للمستهلك.
- ٥- اعتماد إطار تعادل القوة الشرائية لتطوير مرافق البنية التحتية.

### المراجع:

- (١) دسوقي، منى عبد العال سيد.(٢٠١٤). "استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية". سلسلة قضايا التخطيط و التنمية، رقم ٢٥٥، معهد التخطيط القومي، ديسمبر ٢٠١٤.
- (٢) ضمان الاستثمار.(٢٠١٣). "التجارة الخارجية العربية مؤشرات الأداء و التطور، المؤسسة العربية لضمان الاستثمار و ائتمان الصادرات". السنة الواحدة و الثلاثون، العدد الفصلي الثاني (ابريل- يونيو).
- (٣) راتب، اجلال.(٢٠١١). " تحقيق التنمية المستدامة في ظل اقتصاديات السوق من خلال إدارة الصادرات و الواردات في الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١١/٢٠١٠ ". سلسلة قضايا التخطيط و التنمية رقم ٢٣٠، معهد التخطيط القومي، أكتوبر ٢٠١١.
- (٤) نفس المرجع السابق.
- (٥) عبد الرازق، محمود حامد محمود.(٢٠١٣). "اقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي)". الدار الجامعية، الاسكندرية.

- (٦) وزارة النقل. (٢٠١٨). "إستراتيجية النقل البحري المصري وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية". قطاع النقل البحري، وزارة النقل، جمهورية مصر العربية، يوليو ٢٠١٨، ص:٧
- (7) World Trade Statistical Review. (2018). "Strong **trade growth in 2018 rests on policy choices**".
- (٨) نفس المرجع السابق .
- (9) World Trade Statistical Review. (2018). " **Strong trade growth in 2018 rests on policy choices**"
- (10) WWW.IMF.ORG
- (11) WWW.WTO.ORG
- (١٢) صندوق النقد العربي. (٢٠١٠). " التقرير الاقتصادي الموحد، الفصل الأول: التجارة الخارجية"، مرجع سابق.
- (١٣) نفس المرجع السابق .
- (١٤) البنك المركزي. (٢٠١٦-٢٠١٧). تقرير سنوي
- (15) The Secretariat. (2018). "Trade Police Review". World Trade Organization, WT/TPR/S/367, 18 Jan 2018.
- (16) UNCTAD Secretariat. (2017). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva.p.15
- (١٧) بيانات منظمة التجارة العالمية (٢٠١٧) [www.wto.org](http://www.wto.org)
- (18) THE SECRETARIAT. (2018). "TRADE POLICY REVIEW". Report, Egypt, WTO.
- (١٩) راتب، اجلال. (٢٠١١). " تحقيق التنمية المستدامة في ظل اقتصاديات السوق من خلال إدارة الصادرات و الواردات في الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١١/٢٠١٠"، مرجع سابق.
- (٢٠) دسوقي، منى عبد العال سيد. (٢٠١٤). "استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية"، مرجع سابق.
- (21) UNCTAD Secretariat. (2008). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva.
- (٢٢) Leggate, H. & McConville, J. and Morvillo, A. (2005). "International Maritime Transport". Routledge Advances in Maritime studies, Routledge, USA.
- (23) UNCTAD Secretariat. (2018). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva.p.1

- (24) UNCTAD secretariat. (2015). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva. P.11.
- (25) UNCTAD secretariat. (2015). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva. P.15.
- (26) UNCTAD secretariat. (2015). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva. P.1.
- (٢٧) دسوقي، منى عبد العال سيد. (٢٠١٤). "استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية"، مرجع سابق، ص ٦٦
- (٢٨) عبد الرازق، محمود حامد محمود. (٢٠١٣). "اقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي)". الدار الجامعية، الاسكندرية.
- (٢٩) وزارة النقل. (٢٠١٨). "إستراتيجية النقل البحري المصري وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية". قطاع النقل البحري، وزارة النقل، جمهورية مصر العربية، يوليو ٢٠١٨، ص:٧
- (٣٠) عبد الرازق، محمود حامد محمود. (٢٠١٣). "اقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي)"، مرجع سابق، ص ٩٥، ١٩٦.
- (٣١) عبد الرازق، محمود حامد محمود. (٢٠١٣). "اقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي)"، مرجع سابق، ص: ٢٠١-٢٠٠.
- (٣٢) دسوقي، منى عبد العال سيد. (٢٠١٤). "استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية"، مرجع سابق، ص ٦٧.
- (33) UNCTAD secretariat. (2015). "Review Maritime Transport", United Nations, New York and Geneva. P.25.
- (٣٤) محمد، محمد نصر الدين أحمد. (٢٠١٨). "دور المراكز اللوجستية في تحسين القدرة التنافسية لمرفق قناة السويس: دراسة مقارنة". رسالة دكتوراة، جامعة قناة السويس، الاسماعيلية، ص: ٤٠.
- (٣٥) إبراهيم، أسماء الشحات احمد. (٢٠١٧). "كفاءة الموانئ البحرية واثرها على تنشيط حركة التجارة الخارجية (دراسة مقارنة)"، رسالة ماجستير، جامعة حلوان، ص: (٨٠).