



ملاح التجارة الخارجية بميناء دمياط

إعداد

أ/ على كامل عبد العزيز حسن

باحث دكتوراه

أ.د/ مصطفى كامل خليل

أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد والمالية العامة،

كلية الحقوق جامعة دمياط،

عميد كلية الحقوق جامعة دمياط

مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة دمياط

العدد التاسع يناير-2024

مقدمة:

تقوم التجارة الخارجية بدور حيويّ وفعالٍ في الاقتصاد للدول وخاصةً الدول النامية التي تسعى إلى زيادة قدرتها الاقتصادية لتأمين مُتطلّباتها واحتياجاتها من السلع والخدمات لرفع مُعدّل رفاهية مواطنيها، وتقوم الدول في سبيل تحقيق ذلك بوضع برامج اقتصاديةٍ للتنمية سواء في القطاع الخاصّ أو الحكوميّ لتشجيع التجارة الداخلية والخارجية.

وتعدّ الموانئ البحرية هي الأداة الأولى من أدوات التجارة الخارجية، فإذا تميّزت عن غيرها في الموقع والإمكانيّات زادت أهميّتها، وأنّ الموانئ البحرية المصرية بموقعها على سواحل البحرين المتوسّط والأحمر وما تقوم به من دور في خدمة التجارة الخارجية جعل لها دورًا فعالًا في خدمة التجارة الخارجية، وتباينت أدوارها عن بعضها البعض على حسب قربها داخليًا بموقعها من مناطق الإنتاج والاستهلاك، وكذا موقعها دوليًا، وأخرى لوجودها في منطقةٍ مُميّزةٍ عن الأخرى، إلا أنها في النهاية تخدم الاقتصاد القوميّ.

وتعد ميناء دمياط ذات موقع متميز ودور فعال في مجال التجارة الخارجية، والتنمية الاقتصادية، وما تقدمه من تسهيلات تعمل على زيادة حجم التجارة الخارجية؛ ويعد التطور الذي لحق بميناء دمياط عامل رئيسي في زيادة نسبة مساهمتها في التجارة الخارجية، لا سيما وأنها تقوم بتطبيق النظم الحديثة في الإدارة كإدارة الآلية والتحول الرقمي، ورؤيتها في التحول نحو الميناء الذكي لاستيعاب نصيب أكبر من التجارة الخارجية واستغلال الموارد المتاحة بها والاستغلال الأمثل لها، وزيادة قدرتها التنافسية بين الموانئ المصرية، والموانئ الإقليمية والعالمية.

أهمية الدراسة

تعدُّ الموانئ البحريَّة ذات أثرٍ مهمٍّ في الاقتصاد بما تُقدِّمه من خدماتٍ واستقطابٍ للاستثمارات والأنشطة ذات القيمة المُضافة، ووفقاً للموقع المتميز والفريد لميناء دمياط سواء على السواحل المصرية بقربها من قناة السويس، وربطها لداخل البلاد بنهر النيل عبر القناة الملاحية، وشبكة الطرق التي تربطها بالداخل، وقربها من أماكن الإنتاج الزراعي والصناعي والأسواق الداخلية، وخارجياً بموقعها المتميز بقربها من التجمعات الدولية وما تتميز به موقعها

من نسبة حيود بحري تصل إلى صفر للسفن، وأثره في حجم التجارة الخارجية العابرة من خلالها.

يُعدُّ ميناء دمياط ذا أهميَّةٍ اقتصاديَّةٍ في التَّجارةِ الخارجِيَّةِ، فهو يقوم بدورٍ مهمٍّ وفعالٍ في دعم الإنتاجِ والعملِيَّةِ الإنتاجِيَّةِ بِنِفاذِ البضائعِ والسِّلَعِ والخدماتِ من خلاله، وتأثيره المُتزايدِ في هذا المجالِ نتيجةً ارتباطه عالميًّا بالموانئِ والتَّكُنُّلاتِ الدوليَّةِ وأثره عليها، حيث يُسهم ميناء دمياط في الصَّادراتِ المصريَّةِ بنحو ٣,٧ مليار جنيه بما يُمثِّلُ نحو ١١% من حجم الصَّادراتِ المصريَّةِ والتي تُقدَّرُ بنحو ٣٢,٧ مليار جنيه كمتوسِّطٍ للفترةِ (٢٠١٩ - ٢٠٢١م)، بينما يُسهم في الوارداتِ المصريَّةِ بنحو ٥,٧ مليار جنيه بما يُمثِّلُ نحو ٨% من حجم الوارداتِ المصريَّةِ والتي تُقدَّرُ بنحو ٧٠,٩ مليار جنيه كمتوسِّطٍ للفترةِ (٢٠١٩ - ٢٠٢١م)^(١).

مشكلة الدراسة: ازدادت الحاجة إلى التجارة الخارجية في

العصر الحديث لما تقدمه من مزايا للاقتصاد القومي، وان

(١) وزارة التَّجارة والصِّناعة، قاعدة بيانات الهيئة العامَّة للرقابة على الصَّادرات والواردات، بياناتٌ غير منشورة.

الموانئ البحرية أصبحت عصبها ومن خلالها يتم نقل ما يتجاوز ٨٠% من حجم التجارة الخارجية، وأن التجارة الخارجية المصرية العابرة للحدود عبر الموانئ البحرية تتوزع بين الموانئ البحرية المصرية ومن بينها ميناء دمياط التي تساهم بنصيب في التجارة الخارجية المصرية.

وتتمثل المشكلة البحثية في العديد من الأسئلة المتعلقة بالتجارة الخارجية وتطورها بميناء دمياط كآتي:
ضعف الامكانيات الاقتصادية لميناء دمياط فيما تقدمه للتجارة الخارجية.

ضعف مساهمة ميناء دمياط في التجارة الخارجية.
ضعف التنوع في التجارة الخارجية بميناء دمياط من خلال التوزيع السلعي والجغرافي.

هدف الدراسة:

استهدفت الدراسة التعرف علي ملامح التجارة الخارجية بميناه دمياط من خلال الخطة الاستراتيجية التي تبناها ميناء دمياط وارتباطها بزيادة الصادرات، إضافة إلى التقدم التكنولوجي، ممّا يكون له أثرٌ على زيادة الحصّة السوقية التي تتناسب مع موقع

ومكانة ميناء دمياط جغرافياً وبحرياً واقتصادياً. وما تُقدِّمه من خدماتٍ للتجارة الخارجية، من خلال تحقيق الاهداف الفرعية التالية

١- دراسة حجم الصادرات والواردات التي تمر من خلال ميناء دمياط، ونسبة مساهمة ميناء دمياط في حجم التجارة الخارجية للبلاد.

٢- دراسة التوزيع السلي للتجارة الخارجية بميناء دمياط.

٣- دراسة التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية بميناء دمياط.

منهج البحث: اتبعت الدراسة المنهج الاستنباطي للوقوف على تطبيقاته فيما يتعلّق بميناء دمياط انتقلاً من الأعم إلى الأخص؛ لتحديد المشكلة والحلول المُقترحة، كما تمّ استخدام الأدوات البحثية التي تتلاءم مع طبيعة البحث ومنهجه ومُختلف أبعاده باستخدام الجداول الإحصائية والأشكال البيانية التي تُوضّح دور ميناء دمياط في الاقتصاد والتجارة الخارجية وتحديد قدرته ودوره في خدمة التجارة الخارجية وما يُقدِّمه للاقتصاد بشكلٍ عامٍ والإنتاج بشكلٍ خاصٍ ومدى مساهمته فيه،

مصادر البيانات: اعتمدت الدراسة علي بيانات الثانوية التي تصدرها مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بميناء دمياط، وزارة

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ على كامل حسن

التجارة والصناعة، قاعدة بيانات الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات الدليل الاحصائي للنقل البحري .

المطلب الأول

ملاح التجارة الخارجية بميناء دمياط

يُعدُّ ميناء دمياط من الموانئ ذات التاريخ القديم الذي ارتبط ارتباطاً وثيقاً بمجرى ومصبِّ النهر الذي ربطه بالداخل وانتقلت التجارة الداخليَّة من خلاله، فدمياط عريقة منذ أقدم العصور، فقد ورد اسمها "تيمي أتي" أو تأميمي وتامحت وتعني أرض الشمال أو البلدة البحريَّة ، أو "دمات - ن - بتاح - تنن" وتعني مدينة الإله بتاح تنن، وهو الاسمُ المصريُّ القديم لدمياط الذي اشتقَّ منه اسم الفرع الفاتنيتي^(١)، وقد تعرَّض ميناء دمياط القديم للإغلاق والتوقُّف عن العمل نظراً للعديد من الأسباب التي من بينها، الثورة الصناعية

(١) محمد شفيق غريال وآخرون- الموسوعة العربيَّة الميسرة - دار القلم ومؤسسة فرنكلين - طبعة ١٩٦٥ - ص ٨، ٩؛ د/ جمال حمدان - شخصيَّة مصر: دراسة في عبقرية المكان - دار الهلال - الطبعة الأولى - ص٤٧٢.

التي أحدثت انقلاباً صناعياً وبناء السفن من الحديد الذي انعكس على حجم تلك السفن وغطاسها، وجعلها لا تستطيع الدخول إلى ميناء دمياط؛ بسبب اضمحلال المياه فيه وكثرة الإطماء به^(١)، واتجاه محمد علي لتطوير ميناء الإسكندرية والاهتمام بها وبالمدينة التي نزع إليها العديد من التجار وتم إنشاء البنوك بها وتجمع أرباب المهن الحرّة بها للاستفادة من فرص الكسب المتاحه^(٢)، كما أدى افتتاح قناة السويس إلى القضاء على ميناء دمياط وسلبها البقيّة الباقية من التجارة الخارجيّة^(٣)، كل هذه العوامل وغيرها أدت إلى توقف ميناء دمياط القديم عن العمل، ونتيجةً للموقع المميّز الذي تتمتع به دمياط ظلّ هذا المكان محطّ الأنظار للاستفادة منه، وفي عام ١٩٧٨ كلّفت وزارة التّعمير والمُجمعات العمرانيّة الجديدة

(١) د/ أحمد أحمد الحته - تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر - مطبعة المصري - عام ١٩٦٧ - ص ٢٤.

(٢) د/ جمال الدين الشيال - د/ جمال الدين الشيال - مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً - الطبعة الأولى ٢٠٠٠ - مكتبة الثقافة الدينيّة - ص ٦٢، ٦٣.

(٣) د/ أحمد أحمد الحته - المرجع السّابق - ٢٥٩.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل أ/ على كامل حسن

واستصلاح الأراضي المكتب الاستشاري الأمريكي فريدريك هاريس بإعداد مشروع ميناء دمياط الجديد، وبدأ التنفيذ عام ١٩٨١، وقد انتهت المرحلة الأولى من المشروع، وبدأ تشغيل الميناء في ٢٦ يونيه ١٩٨٦^(١).

يقع ميناء دمياط وفقاً للإحداثيات الجغرافية^(٢)

خط عرض: ٥٠. ٤٢ ٢٨ ٣١ ° شمالاً، وخط طول:

١٦, ٠٠, ٣١٤٤٥ شرقاً.

كود ISPS : ١٧٣٧٣

تاريخ الموافقة : ٢٠٠٩/١١/٩.

توقيت المنطقة: جرينتش +٢ ساعة.

E GD AM : Code UNCTAD

يتميز ميناء دمياط عن غيره من الموانئ المصرية على سواحل البحر المتوسط بالعديد من المزايا التفضيلية، منها، أنه يقع الميناء على مسافة (٧ كم برًا) غربي نهر النيل (فرع دمياط)، ويبعد ميناء

^(١)د/ محمود حلمي عوض - الموانئ المصرية - بدون دار طباعة أو سنة نشر - ص ٥٠.

^٢ - الموقع الرسمي لميناء دمياط - <https://www.dpa.gov.eg>

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

دمياط غربي قناة السويس بمسافة تُقدَّر بـ ٧٠ كم، و يبعدُ ميناءُ
دمياط غربي قناة السويس بمسافة تُقدَّر بـ ٧٠ كم، ويقع الميناء
على مسافة ٢٠٠ كم برًّا، و ١٢٠ ميل بحري "شرق ميناء
الإسكندرية"، وقرية من حقول الغاز المكتشفة بشرق المُتوسِّط، مثل
Atoll , Noor , Norus , Quattamya Shallow , Salamat ,
ZOHR، وأن مسافة الحيوذ البحري للخطوط الملاحية من جبل
طارق وقناة السويس تُساوي صفرًا^(١).

وتناولت التجارة الخارجية مدارس مُتعدِّدة تتبنَّى اتِّجاهاتٍ
ونظرياتٍ في تفسير وتوضيح التجارة الخارجية سواء على صعيد
الفرد أو الدولة وأثرها على الأفراد والمُجتمعات وغيرها من الرؤى
والمدارس في هذا الاتِّجاه التي تناولها مفكِّرو الاقتصاد، فشملت
ثلاثة اتِّجاهات؛ الأول التعريف الضيق للتجارة الدولية الذي يشمل
فقط تبادل السلع والخدمات عبر الدول المختلفة، أمَّا الاتِّجاه الثاني

(١) د/ أيمن محمد محمد خليل النحراوي - الاستراتيجية التنافسية لميناءي بورسعيد
ودمياط في مجال تجارة الترانزيت المباشر (إعادة الشحن) بالحاويات -
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والتكنولوجيا
الإسكندرية - ١٩٩٧ - ص ١٢١.

فتبني التعريف الموسع للتجارة الدولية والذي يشمل - إضافة إلى ما سبق - تدفقات رؤوس الأموال والعمالة على المستوى الدولي، أما الاتجاه الثالث فتضمن الأشكال المختلفة لنقل التكنولوجيا بالإضافة إلى ما سبق في الاتجاهين السابقين⁽¹⁾.

لا يوجد مفهوم موحّد للتجارة الخارجية؛ كونها نوعاً من العلاقات الدولية تؤثر وتتأثر بالعلاقات الدولية وغيرها من العوامل الأخرى؛ فوضع مفهوم موحّد للتجارة الخارجية ليس متاحاً؛ كون كلِّ عالم قد وضع للتجارة الخارجية مفهوماً يتفق مع مجاله ورؤيته والتوجه الذي يصبو إليه ومن الجانب الذي ينظر إليها منه، ولذلك تباينت وتعددت التعريفات، ولكنها تجمّعها مجموعة من العناصر التي يتفق الجميع على وجودها، وهي:

- تبادل عنصر العمل.
- تبادل السلع.
- تبادل الخدمات.

(1) د/ منال عفان - رؤية مقترحة لتطوير استخدام سلاسل القيمة العالمية في تفسير أنماط التجارة الدولية - مجلة الاقتصاد والعلوم السياسية - المجلد الرابع والعشرون - العدد الثاني - أبريل 2023 - ص 14.

- تبادل رؤوس الأموال.

ويُقصد بالتجارة الخارجية: ذلك النوع من التجارة الذي ينصبُّ على كتلة التدفُّقات السلعية المنظورة التي تؤلِّف مُجمل الإنتاج السِّلعيّ الماديّ الملموس المُتداول في أقرنية التجارة الدوليّة بين الأطراف المُتداوِلة من جهةٍ، وكتلة التدفُّقات الخدميّة غير المنظورة التي تتألّف من خدمات النقل الدوليّ بأنواعه، وخدمات التأمين الدوليّ، وحركة السفن، والسّياحة العالميّة، والخدمات المصرفيّة الدوليّة، وحقوق نقل الملكيّة الفكريّة، وكذلك نقل التكنولوجيا⁽¹⁾.

لقد تغيّرت ملامح التجارة الخارجيّة عن الفكر الكلاسيكيّ، فأصبحت تتضمّن بما تشمله من أفكار وسياساتٍ حديثةٍ ما يتمُّ تداوله بين الدول والمنظّمات والكيانات الاقتصاديّة من سلعٍ ملموسةٍ وغير ملموسةٍ كالنكنولوجيا والخدمات أيّاً كان نوعها انطلاقاً من توسّع حركة التجارة الخارجيّة لتشمل كلّ الأنواع، فكلُّ ما يمكن أن تراه أو تلمسه وما لا تراه أو تلمسه هو متاحٌ في التجارة الخارجيّة،

⁽¹⁾د/ سعيد أحسن - تقنيات التجارة الخارجيّة - قسنطينة ٢ - مطبوعة مقياس - ٢٠١٩ - ص ٥.

وأصبح له سوقٌ يتبناه ويتداوله ويؤثر على الاقتصاد بما مؤداه أن التجارة الخارجية أصبح من الصعب وضع تعريف جامع مانع لها، وإنما هو جمع لعناصرها في التعريف وفقاً للرؤية التي ينظر كل طرف إليها منها.

أولاً: تطور الصادرات بميناء دمياط:

تمتلك مصر عددًا من الموانئ البحرية بلغ عددها ٤٨ ميناءً بحريًا (١٥ تجاريًا، ٣٣ تخصصيًا) وعدد (٣) موانئ قيد الإنشاء مقسمة على ساحل البحرين الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، ويستحوذ البحر الأحمر بالنصيب الأوفر من الموانئ البحرية المصرية سواء التجارية أو التخصصية بعدد (٩) موانئ تجارية، و(٩) موانئ بترول، و(٦) موانئ تعدين، و(٥) موانئ سياحية، و(٣) موانئ صيد، بينما الموانئ البحرية المصرية على ساحل البحر الأبيض المتوسط عبارة عن (٦) موانئ تجارية، و(٥) موانئ بترول، وميناء واحد سياحي، و(٣) موانئ صيد، وفي إطار التنمية المستدامة وتنمية محور قناة السويس تم إنشاء المنطقة الاقتصادية وضم ستة موانئ بحرية لها من الموانئ التجارية المصرية.



شكل رقم (١) خريطة لموانئ مصر التّجاريّة

المصدر: موقع المرصد البحري

<https://marsad.ecss.com.eg/47313/>

وتعدّ الصّادرات إحدى أهمّ الركائز الاقتصاديّة المهمّة التي تُساعد على تحسّنه وتعمل على الحصول على العملات الأجنبيّة لتحسين ميزان المدفوعات والوصول إلى التكامُل الاقتصاديّ، فكلّما زاد التّصدير تحسّن الاقتصاد وتُسهّم الموانئ البحريّة فيه بدور كبيرٍ بما تقدّمه للصّادرات من مزايا لتُساعد في زيادته من خلالها، ومن بينها ميناء دمياط الذي يمنح مزايا للصّادرات، وفي ذات الاتجاه فإنّ الواردات تمثل أهمية كبيرة في توفيرها للسلع التي تحتاجها البلاد، ولسد العجز فيها من خلال عبورها للموانئ البحريّة.

يُعدُّ ميناء دمياط ذا دورٍ حيويٍّ وفعالٍ في حجم الصادرات المصرية، وهو يُسهم بشكلٍ كبيرٍ فيها من خلال مساهمته في حركة الصادرات المصرية إلى جانب الموانئ الأخرى، وإن كان يعتريه بعض التذبذب نتيجةً بعض العوامل التي أثرت في حركة الصادرات والتي سوف نبيّنها في استعراض مساهمة ميناء دمياط في الصادرات المصرية خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ - ٢٠٢١.

مساهمة صادرات ميناء دمياط من إجمالي الصادرات

المصرية كما يبينها الجدول رقم (١):

(١) تذبذب في حركة الصادرات خلال بعض السنوات، حيث بلغت القيمة التصديرية نحو ٣ مليار دولار عام ٢٠١١، ووصلت لنحو ٢,٥ مليار دولار عام ٢٠١٤ بانخفاضٍ قُدِّر بنحو ٠,٥ مليار دولار وبنسبةٍ بلغت نحو ١٤%. الاضطرابات السياسية بالبلاد كما حدث أثناء ثورة يناير ٢٠١١. وزيادة مُعدّل الإطماء بالميناء في الفترة من ٢٠١١ - ٢٠١٤ نتيجةً إخفاق الشركة المصرية الكويتية "ديبكو" المتعاقدة على إنشاء محطة الحاويات الثانية ولم تقم بالتكريك كما كان مُتعاقدًا عليه.

(٢) انخفاض الصادرات أعوام ٢٠١٥، ٢٠١٦، ٢٠١٧، حيث بلغت قيمة الصادرات عام ٢٠١٥ نحو ٢,٠٢ مليار دولار، وفي عام ٢٠١٦ نحو ٢,٣ مليار دولار، وفي عام ٢٠١٧ بلغت قيمة الصادرات نحو ٢,٧ مليار دولار عن الأعوام السابقة والتالية عليهم. وذلك يرجع الي التغييرات في السياسة النقدية.

(٣) شهد عام ٢٠٢٠ انخفاضاً في الصادرات، حيث بلغت قيمة الصادرات نحو ٣,٠٣ مليارات دولار بعد أن كانت عام ٢٠١٩ نحو ٣,٤ مليارات دولار، ويرجع ذلك إلى تداعيات أزمة كورونا COVID 19 والتي تسببت في انخفاض معدلات التبادل التجاري العالمي.

(٤) زيادة في قيمة الصادرات بميناء دمياط في عام ٢٠٢١ بعد تعافي الاقتصاد العالمي من أزمة كورونا، حيث بلغت قيمة الصادرات نحو ٤,٦ مليارات دولار. ويتم منح مقابل الانتفاع للساحات والمخازن بالميناء للبضائع الصادر بمقابل رمزي لا يصل إلى ثلث قيمة مقابل الانتفاع للبضائع الوارد، عام ٢٠١٩ كان مقابل الانتفاع للمتر المربع بالمخازن للوارد وفقاً للمزيدات التي تمت عليه ١٦٠

جم شهرياً، في المقابل كان مُقابل الانتفاع للمتر المربع شهرياً ٤٤ جم تمييزاً للصادرات وتشجيعاً لها^(١). وتم منح السلع والبضائع التصديرية منحا للتصدير، منها الإعفاء من الرسوم والضرائب جمركية وغير جمركية؛ لتشجيع الصادرات

(٥) وبتقدير مُعادلة الاتجاه الزمني لتطور إجمالي قيمة الصادرات من الموانئ المصرية في الصورة الآتية، تبين من بيانات جدول رقم (٢) أنها اتخذت اتجاهًا عامًا متزايدًا ومعنويًا إحصائيًا عند مستوى معنوية ٠,٠١ بمعدل زيادة سنوي بلغ نحو ٩,٦%، حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة نحو ٦٠,٠٧، كما بلغت قيمة معامل التحديد (R^2) نحو ٠,٧٥، ممّا يعني أنّ نحو ٧٥% من التغيرات في إجمالي قيمة الصادرات من الموانئ المصرية ترجع إلى عوامل يعكسها عنصر الزمن.

(١) الإدارة المالية بميناء دمياط - إدارة العقود والمشتريات - بيانات غير منشورة.

(٦) وبتقدير مُعادلة الاتجاه الزمني لتطور إجمالي قيمة الصادرات من ميناء دمياط في الصورة الأسيّة، تبين من بيانات جدول رقم (٢) أنها اتخذت اتجاهًا عامًا مُتزايدًا ومعنويًا إحصائيًا عند مُستوى معنويّة ٠,٠١ بمُعدّل زيادة سنويّ بلغ نحو ٦,٠٩%، حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة نحو ٩٢,٠٤، كما بلغت قيمة معامل التّحديد (R^2) نحو ٠,٨١، ممّا يعني أنّ نحو ٨١% من التغيّرات في إجماليّ قيمة الصادرات من ميناء دمياط ترجع إلى عوامل يعكسها عنصر الزمن.

(٧) ميناء دمياط قد أسهم بحجم ملحوظ في الصادرات المصريّة خلال الفترة من ٢٠٠٠ - ٢٠٢١ بنسبٍ مُختلفة، إلا أنّه - كما بيّنّا في تطور الصادرات بميناء دمياط - اتجهت مُساهمته إلى الزيادة في حجم الصادرات المصريّة بنسبٍ مُختلفة، حيث بلغت نسبة مُساهمة ميناء دمياط عام ٢٠٠٠ نحو ٨,٣% من إجماليّ حجم الصادرات، ثم تطوّرت حتى بلغت عام ٢٠٢١ إلى ١١,٣١% من الإجماليّ لحجم الصادرات، ومن خلال المُتوسّط العامّ للصادرات بالنسبة لميناء دمياط يتضح أنّ نسبة مُساهمة

ميناء دمياط ٩,٣٢% من المتوسّط العامّ للفترة من ٢٠٠٠ - ٢٠٢١. وذلك يرجع الي الزيادة في الطّاقة الاستيعابيّة للميناء، سواء كانت أفقيّةً أو رأسيّةً، فقد تمّ إعادة تخطيط الميناء بالنّسبة للسّاحات والمخازن والسقائف وإعادة توزيع أماكن التّخزين والزيادة في حجم المخازن؛ كما أنها توسّعت رأسيّاً بالسّماح بزيادة ارتفاع المخازن والصّوامع بالميناء، بما سمح بزيادة في حجم البضائع المتداولة خلالها^(١). دخول أرصفة جديدة للخدمة أدّت إلى زيادة في القدرة على استقبال السفن "كالمحطة مُتعدّدة الأغراض بطول رصيف ٦٣٠ متراً، ورصيف ٣٤٠ متراً المحصور بين رصيفي ٨، و٩"، وزيادة قدرة المناطق الصّناعيّة المحيطة بالميناء في دمياط الجديدة وجمصة مع زيادة القدرة على الربط الداخليّ للبلاد من خلال الطرق السّريّة والطريق الدوليّ الساحليّ وقدرتها على ربط الميناء بالداخل.

(١) مركز المعلومات ودعم اتّخاذ القرار بميناء دمياط - معلومات غير منشورة.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

جدول رقم (١) إسهامة صادرات ميناء دمياط من إجمالي الصادرات المصرية

خلال الفترة (2000-2021) القيمة: بالمليون دولار

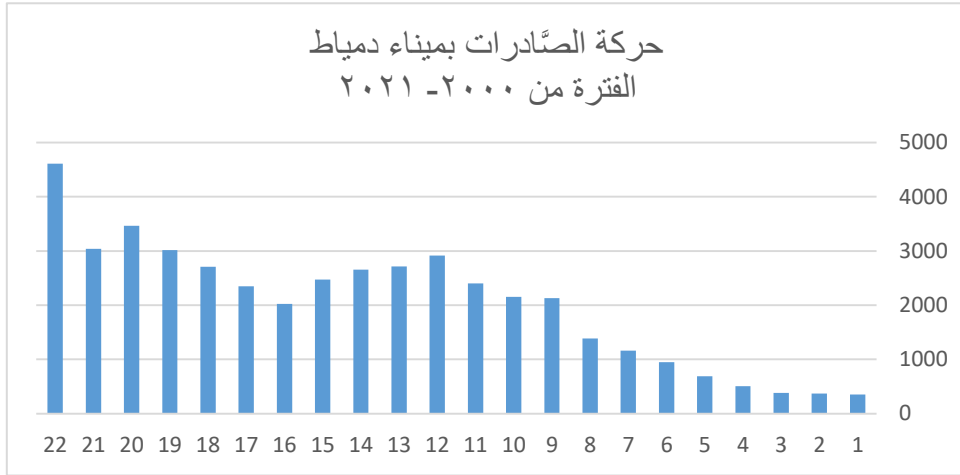
المساهمة	ميناء دمياط	إجمالي الصادرات من الموانئ المصريّة	البيان
8.310756	349.7	4207.8	2000
8.360238	370.3	4429.3	2001
8.24897	384.6	4662.4	2002
8.239573	507.5	6159.3	2003
8.959402	688.1	7680.2	2004
8.939844	951.7	10645.6	2005
8.449708	1159.3	13720.0	2006
8.559871	1383.9	16167.3	2007
8.210099	2131.9	25966.8	2008
8.909822	2154.6	24182.3	2009
9.120151	2401.5	26331.8	2010
9.239956	2918.2	31582.4	2011
9.230037	2715.2	29417.0	2012
9.220137	2653.5	28779.4	2013
9.230127	2474.8	26812.2	2014
9.249954	2021.3	21852.0	2015
10.21007	2345.6	22973.4	2016
10.25006	2709.5	26434.0	2017
10.22013	3013.2	29483.0	2018
11.30985	3464.5	30632.6	2019
11.33018	3038.2	26815.1	2020
11.31992	4607.4	40701.7	2021
9.32358	2020.2	20892.5	المتوسط

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل / أ/ على كامل حسن

المصدر: وزارة التجارة والصناعة، قاعدة بيانات الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، بيانات غير منشورة.

شكل رقم (٢) رسم بياني يوضح حركة الصادرات

بميناء دمياط - الفترة من ٢٠٠٠ - ٢٠٢١



المصدر: جدول رقم (١)

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل /أ على كامل حسن

جدول (٢) مُعادلات الاتجاه الزمني لتطور الصادرات بالموالي المصرية ومساهمة ميناء دمياط خلال الفترة (٢٠٠٠ - ٢٠٢١) القيمة بالمليون دولار

F	R ²	معدل التغير	المُتوسّط العام	المعادلة	المتغيرات
**60	٠,٧٥	٩,٦	20892.53	$Y=8.64+0.0965 X$	إجمالي قيمة الصادرات من المواني المصرية
**92.04	0.82.1	6.09	2020.20	$Y=6.09+0.0111 X$	إجمالي قيمة الصادرات بميناء دمياط

y: القيمة التقديرية للمتغير موضع الدراسة X: مُتغير الزمن *

معنوي عند مستوى 0.01 * معنوي عند مستوى 0.05

تقدير مُعدل النمو السنوي بالصيغة التي تتخذ الشكل $Y=e^{a+bx}$ ، حيث $b*100$ هي مُعدل النمو السنوي المئوي.

المصدر: جُمعت وحُسبت من نتائج تحليل بيانات جدول رقم (١).

ثانياً: تطور حركة الواردات بميناء دمياط

يُساهم ميناء دمياط في الواردات المصرية من التجارة الخارجية حيث تحتل المركز الرابع بين المواني البحرية المصرية،

وأنَّ هذه النِّسبة قد زادت في السَّنوات الأخيرة مُقارنةً بالفترات السابقة فنجد أنَّ هناك زيادةً مُطرَّدةً في الواردات كما أنَّ ميناء دمياط له دورٌ في حجم الصَّادرات فإنها تُؤدِّي ذات الدور بالنِّسبة للواردات المصريَّة من خلالها ومُساهمتها بنصيبٍ منها، وتأثَّرت الواردات في بعض الأحيان سواء بالزيادة أو بالنقص مُساهمة ميناء دمياط من إجمالي الواردات المصرية خلال الفترة (٢٠٠٠-٢٠٢١) كما يتبين من الجدول رقم (٣):

١- خلال الفترة ٢٠٠٠-٢٠٢١ هناك زيادةً ملحوظةً في القيمة الاستيراديَّة، حيث بلغت نحو ٤٧٣,٧ مليون دولار عام ٢٠٠٠، ووصلت لنحو ٦,١ مليارات دولار عام ٢٠٢١ بزيادةٍ قُدَّرت بنحو ٥,٦ مليار دولار.

٢- تذبذب الواردات المصريَّة عبر ميناء دمياط خلال الفترة ٢٠١١-٢٠١٤، وقد يُعزى ذلك إلى التغيُّرات والاضطرابات التي شهدتها البلاد إبَّان تلك الفترة.

٣- شهدت الفترة ٢٠١٦-٢٠١٩ زيادةً في القيمة الاستيراديَّة؛ وترجعُ زيادة مُساهمة الواردات بميناء دمياط إلى الآتي:

أ) انتقال الميناء من النظام اليدوي إلى تطبيق النظام الآلي، وهو ما ساعد على سرعة الإنجاز والاستفادة من مزايا التكنولوجيا.

ب) تقليل زمن مكوث السفينة بالميناء بما ساهم على إقبال السفن عليه وتحول العديد من الخطوط الملاحية إلى ميناء دمياط.

ج) الأسباب التي تم ذكرها في زيادة الواردات بالموانئ المصرية تنطبق على ميناء دمياط.

د) الزيادة السكانية بما ترتب عليها من زيادة في الطلب على السلع.

هـ) التعافي الذي حدث بعد أزمة كورونا وما شهدته من زيادة في التبادل التجاري.

و) زيادة الطاقة الاستيعابية للميناء والتوسع في البنية التحتية.

ز) تطوير الحوض الملاحى والممر الملاحى بما ترتب عليه من قدرة على استقبال سفن ذات غاطس وحمولة أكبر.

٤- انخفضت قيمة الواردات خلال عام ٢٠٢٠؛ نظرًا لتداعيات

أزمة كورونا والتي تسببت في انخفاض معدلات التبادل

التجاري العالمي بدايةً من عام ٢٠٢٠م، حيث بلغت القيمة

الاستيراديّة نحو ٤,٩ مليارات دولار عام ٢٠٢٠م، إلا أنه من الملاحظ أنها زادت في عام ٢٠٢١ لتصل إلى ٦,١ نتيجة تعافي الاقتصاد العالميّ نسبياً من الأزمات المتلاحقة.

٥- بتقدير مُعادلة الاتجاه الزمنيّ لتطوّر حجم الواردات بالنسبة للموائى المصريّة في الصورة الأسيّة، تبيّن من بيانات جدول رقم (٤) أنها اتّخذت اتّجاهاً عامّاً مُتزايداً ومعنوياً إحصائياً عند مُستوى معنويّة ٠,٠١ بمعدّل زيادة سنويّ بلغ نحو ٩,٣٣%، حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة نحو ٩٠,٧٢، كما بلغت قيمة معامل التحديد (R2) نحو ٠,٨١، ممّا يعني أنّ نحو ٨١% من التغيّرات في إجماليّ قيمة الواردات من الموائى المصريّة ترجع إلى عواملٍ يعكسها عنصر الزمن.

٦- بتقدير مُعادلة الاتجاه الزمنيّ لتطوّر إجماليّ قيمة الواردات من ميناء دمياط في الصورة الأسيّة، تبيّن من بيانات جدول رقم (٤) أنها اتّخذت اتّجاهاً عامّاً مُتزايداً ومعنوياً إحصائياً عند مُستوى معنويّة ٠,٠١ بمعدّل زيادة سنويّ بلغ نحو ٥,٩٩%، حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة نحو ٢٤٣,٠٢، كما بلغت قيمة مُعامل التحديد (R2) نحو ٠,٩٢، ممّا يعني أنّ نحو

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

٩٢% من التغيرات في إجمالي قيمة الواردات من ميناء دمياط

ترجع إلى عوامل يعكسها عنصر الزمن.

جدول رقم (٣) مساهمة ميناء دمياط من إجمالي الواردات المصرية خلال

الفترة (٢٠٠٠-٢٠٢١) القيمة: بالمليون دولار

المساهمة	ميناء دمياط	إجمالي الواردات من الموانئ المصرية	السنة
4.20032453	473.7	11277.7	2000
4.30028725	510.5	11871.3	2001
4.19971031	524.8	12496.1	2002
4.19998348	457.5	10892.9	2003
4.30025465	552.2	12841.1	2004
4.20000101	832.1	19811.9	2005
4.79994173	988.5	20594	2006
4.49996855	1216.4	27031.3	2007
4.79990901	2532	52751	2008
4.60005566	2066	44912.5	2009
4.90006301	2597.2	53003.4	2010
4.70007386	2927.3	62282	2011
4.70002405	3283.7	69865.6	2012
5.1000204	3400	66666.4	2013
5.30000266	3780.9	71337.7	2014
5.09995242	3772.7	73975.2	2015
7.89998514	5581.3	70649.5	2016
7.80002367	5207.6	66763.9	2017
7.80003518	6430.7	82444.5	2018

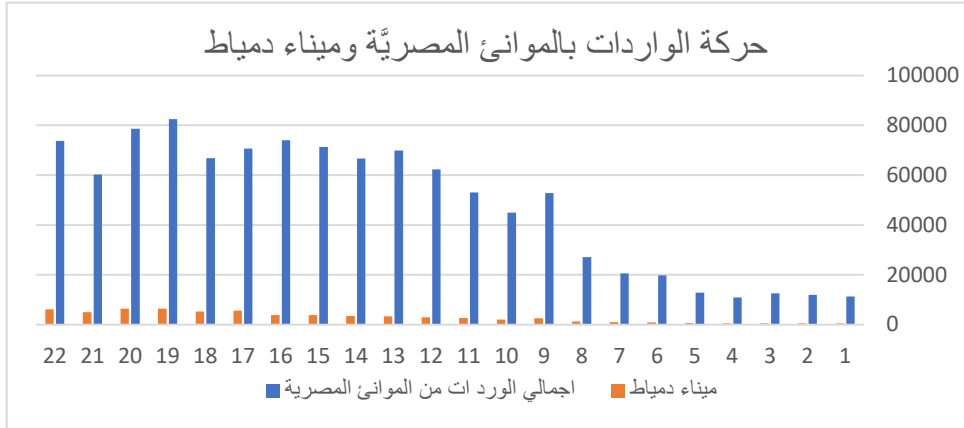
العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل / أ/ على كامل حسن

السنة	إجمالي الواردات من الموانئ المصرية	ميناء دمياط	المساهمة
2019	78657.5	6371.3	8.10005403
2020	60279.6	4942.9	8.19995488
2021	73781.2	6123.8	8.29994633
المتوسط	47917.56	2935.141	5.545481

المصدر: وزارة التجارة والصناعة، قاعدة بيانات الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، بيانات غير منشورة.

شكل رقم (3) رسم بياني لحركة الواردات بالموانئ المصرية

وميناء دمياط



المصدر: جدول رقم (3)

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل / أ/ على كامل حسن

جدول (٤) مُعادلات الاتجاه الزمني لتطور الواردات بالموالي المصرية ومساهمة ميناء دمياط خلال الفترة (٢٠٠٠ - ٢٠٢١) بالمليون دولار.

F	R ²	معدل التغير	المتوسط العام	المعادلة	المتغيرات
90.72**	81.9	0.106	47917.56	$Y=9.33+0.106 X$	إجمالي قيمة الواردات من المواني المصرية
**243.02	92.4	0.142	2935.141	$Y=5.99+0.142 X$	إجمالي قيمة الواردات من ميناء دمياط

Y: القيمة التقديرية للمتغير موضع الدراسة X: متغير الزمن ** معنوي عند

مستوى 0.01 * معنوي عند مستوى 0.05

تقدير معدل النمو السنوي بالصيغة التي تتخذ الشكل $Y=ea+bx$ ، حيث

$b*100$ هي معدل النمو السنوي المئوي.

المصدر: جمعت وحسبت من نتائج تحليل بيانات جدول رقم (٤).

المطلب الثاني

التوزيع السِّلعي للتجارة الخارجية بميناء دمياط

إنَّ دراسة حجم التجارة الخارجية عبر ميناء دمياط تقتضي بيانَ أنواع السِّلَع التي يتمُّ تداولها من خلاله، وما إذا كانت مُصنَّعة أو غير مُصنَّعة، صناعية أو غذائية، مع بيان الدِّراسة للجهات أو الدول والتكتُّلات الدوليَّة التي يتمُّ التعامل معها، وأنَّ هناك اختلافًا في التَّوزيع السِّلعي للسلع التي يتمُّ تداولها بميناء دمياط بين ما إذا كانت صادراتٍ أم وارداتٍ، وأنه سيتمُّ بيان الصادرات والتَّوزيع السِّلعي لها، والواردات والتَّوزيع السِّلعي لها.

أولاً: سمات الصادرات من ميناء دمياط

تتسم الصادرات عبر ميناء دمياط بالتخصُّص؛ نظرًا لقربها من إنتاج بعض الصِّناعات في محيطها كصناعة الأثاث، وكذا السِّلَع الغذائيَّة لقربها أيضًا من مناطق الإنتاج، ولا يعني ذلك تخصُّصها في هذين النوعين فقط من الصادرات، ولكنهما أكثر من غيرهما من الصادرات، وإن كانت مُتنوِّعةً بالنسبة للميناء.

يتبيَّن من الجدول رقم (٥) الآتي:

(١) النسبة الكبرى للصادرات من ميناء دمياط لصالح الأسمدة؛ إذ إنه في الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠٢١ تطوّر حجم الصادرات منها، حيث كانت عام ٢٠٠٠ تمثّل نسبة ٢٦,٨% من إجمالي الصادرات من ميناء دمياط، ثم في عام ٢٠٢١ أصبحت تمثّل نسبة ٢٩,٢% من الإجمالي، ويرجع ذلك إلى وجود مصنع موبكو للأسمدة بميناء دمياط.

(٢) صادرات مواد البناء والأثاث تأتي في المرتبة الثانية بنسبة ٢٣,٢% عام ٢٠٠٠، ثم زادت بنسبة ٣,١% عام ٢٠٢١ لتصبح ٢٦,٣%، وترجع الزيادة في القيمة التصديرية إلى الزيادة في تصدير الإسمنت ووجود مدينة الأثاث التي تمّ إنشاؤها عام ٢٠١٧.

(٣) الأنواع الأخرى تأتي بنسب بسيطة ومُتفاوتة تفاوتًا بسيطًا؛ إذ إنها تتراوح ما بين ٩,٨% للمنتجات الزراعية، و٩,٦% للهندسة الإلكترونية والصناعات الغذائية وباقي المنتجات الأخرى التي يتمّ تصديرها عبر ميناء دمياط.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل / أ/ على كامل حسن

جدول رقم (٥) أنواع الصادرات وفق التّصنيف التابع للمجالس
التّصديرية المصريّة من ميناء دمياط وفق أهمّ القطاعات
بالتّصنيف %

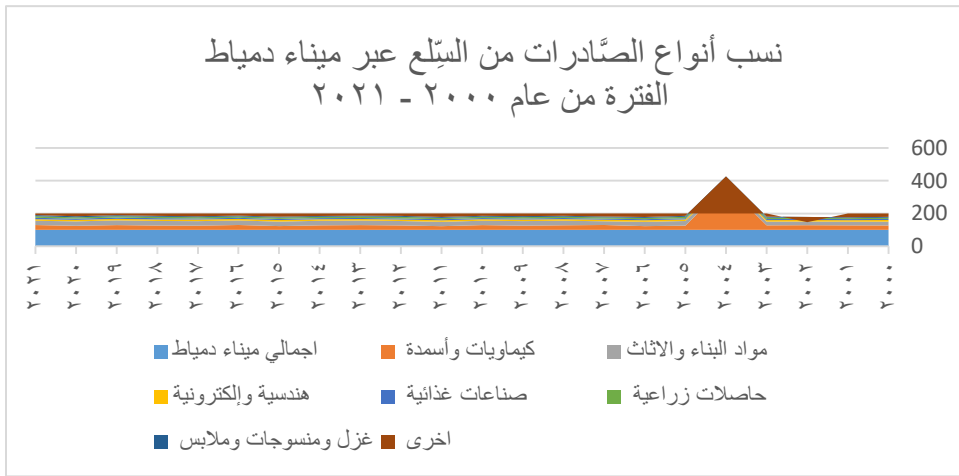
السّنوات	كيمياويات وأسمدة	موادّ البناء والأثاث	هندسيّة والكترونيّات	صناعات غذائيّة	حاصلات زراعيّة	غزل ومنسوجات وملابس	أخرى	إجمالي ميناء دمياط
2000	26.8	23.2	10.2	6.4	7.3	5.4	20.7	100
2001	27.3	22.3	9.3	6.8	5.6	5.1	23.6	100
2002	28.3	22.4	9.5	6.8	5.9	5.89	- 31.89	100
2003	27.5	22.5	9.5	6.4	8.7	5.9	19.5	100
2004	273	22.9	9.6	6.4	8.9	5.7	- 226.5	100
2005	25.66	28.3	9.9	6.8	8.9	5.7	14.74	100
2006	22.6	26.3	9.6	6.8	7.4	5.8	21.5	100
2007	29.5	22.8	9.7	6.4	7.8	5.4	18.4	100
2008	27.8	27.9	9.8	6.8	7.9	5.6	14.2	100
2009	25.6	27.8	9.5	6.4	8.5	5.9	16.3	100
2010	28.9	26.8	9.4	6.8	8.2	5.6	14.3	100
2011	22.3	26.7	9.2	6.8	7.9	5.8	21.3	100
2012	26.9	26.9	9.3	6.4	9.8	5.9	14.8	100
2013	28.9	27.8	9.4	6.4	8.9	5.1	13.5	100
2014	27.4	27.9	9.4	6.8	7.9	5.3	15.3	100
2015	22.8	27.4	9.6	6.8	8.5	5.2	19.7	100
2016	29.6	27.5	9.8	6.4	8.2	5.5	13	100
2017	25.4	27.8	9.9	6.4	7.9	5.4	17.2	100
2018	26.3	27.9	9.3	7.8	8.5	5.5	14.7	100
2019	28.9	28.9	9.4	7.7	8.2	6.3	10.6	100

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

100	17	6.4	7.9	7.9	9.1	27.1	24.6	2020
100	10	6.8	9.8	8.3	9.6	26.3	29.2	2021

المصدر: المجالس التصديرية المصرية - وزارة التجارة والصناعة - بيانات غير منشورة.

شكل رقم (٤) شكل بياني يوضح نسبة الصادرات على حسب نوع كل سلعة خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ - ٢٠٢١.



ثانياً: أهم ملامح التوزيع السلعي للواردات من

ميناء دمياط

تتنوع الواردات بميناء دمياط ما بين كيمياويات وأسمدة ومواد بناء وأثاث وغيرها من السلع العابرة من ميناء دمياط، والتي تتنوع على

حسب نوعها واستخداماتها واعتبارات أخرى وذلك من خلال البيانات التي توضح هذا التنوع ومقداره حيث يتبين من الجدول رقم (٦) أنّ الواردات عبر ميناء دمياط وفقاً للتصنيف السِّلعي لها تُظهر أنّ:

١- موادّ البناء والأثاث قد احتلّت المرتبة الأولى خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠٢١ بنسبةٍ تتراوح بين ٢٩,٢%، و٣٢,٣% عام ٢٠٢١ مُتدرّجة طَوال هذه الفترة، وإنّ انخفاضت في بعض السّنوات، إلا أنه انخفاضٌ لم يتجاوزُ نسبة ١% أو أقل.

٢- جاء في المرتبة الثانية الكيماويّات والأسمدة التي انّسمت بالزيادة بنسبة ١٧,٨% عام ٢٠٠٠، ثم ارتفعت عام ٢٠٢١ إلى نسبة ٢٠,٢% مُتذبذبة ارتفاعاً وانخفاضاً طَوال تلك الفترة ما عدا عام ٢٠٢١ حيث ارتفعت أكثر من ذي قبل بنسبةٍ تجاوزت ٤%.

٣- تأتي الصناعات الهندسيّة والإلكترونيات في المرتبة الثالثة بنسبةٍ تتراوح ما بين ١٣,٢%، و١٢,٦% عام ٢٠٢١ بنسبة انخفاضٍ لم تتجاوز ٠,٥%.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

٤- السِّلَع المُتَوَّعة والمواد الغذائية جاءت في المركز الرابع بنسبة ٨,٤% عام ٢٠٠٠، وارتفعت حتى بلغت ١٠,٣% عام ٢٠٢١، ثم الملابس والمنسوجات والحاصلات الزراعية، ثم السِّلَع الأخرى المُتَوَّعة.

جدول رقم (٦) أنواع الواردات وفق التَّصنيف التابع للمجالس التَّصديريَّة المصرية من ميناء دمياط وفق أهم القطاعات بالتَّصنيف %

السَّنوا ت	كيمياويًا ت وأسمدة	موادُّ البناء والأثاث	هندسيَّة وإلكترونيًا ت	صناعات غذائيَّة	حاصلات زراعيَّة	غزل ومنسوجات وملابس	أخرى	إجمالي ميناء دمياط
2000	17.8	29.2	13.2	8.4	5.8	8.4	17.2	100
2001	18.3	28.3	12.3	8.8	4.1	8.1	20.1	100
2002	19.3	28.4	12.5	8.8	5.7	8.89	16.41	100
2003	18.5	28.5	12.5	8.4	7.2	8.9	16	100
2004	26.4	28.9	12.6	8.4	7.4	8.7	7.6	100
2005	22.3	34.3	12.9	8.8	7.4	8.7	5.6	100
2006	13.6	32.3	12.6	8.8	5.9	8.8	18	100
2007	20.5	28.8	12.7	8.4	6.3	8.4	14.9	100
2008	18.8	33.9	12.8	8.8	6.4	8.6	10.7	100
2009	15.6	33.8	12.5	8.4	7	8.9	13.8	100
2010	19.9	32.8	12.4	8.8	6.7	8.6	10.8	100
2011	13.3	32.7	12.2	8.8	6.4	8.8	17.8	100
2012	17.9	32.9	12.3	8.4	8.3	8.9	11.3	100
2013	19.9	33.8	12.4	8.4	7.4	8.1	10	100

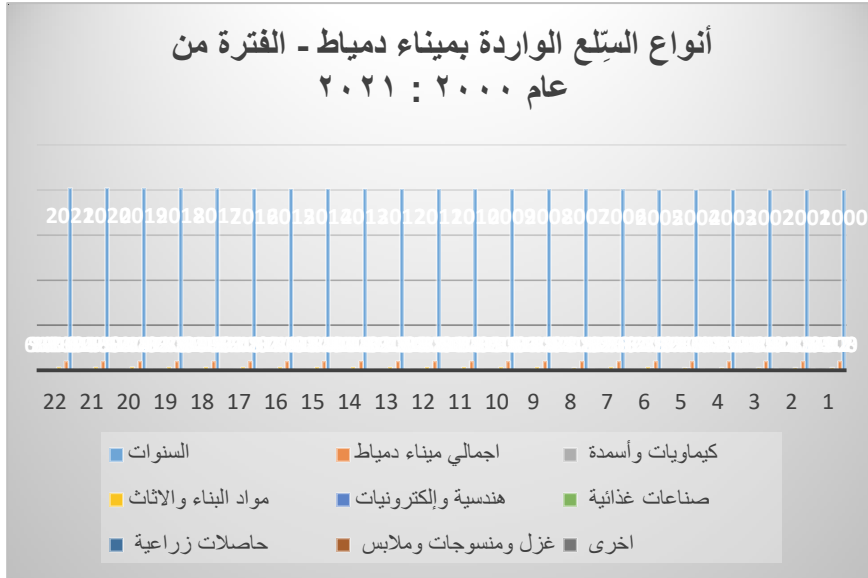
العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

100	11.8	8.3	6.4	8.8	12.4	33.9	18.4	2014
100	15.7	8.2	7	8.8	12.6	33.4	14.3	2015
100	9.5	8.5	6.7	8.4	12.8	33.5	20.6	2016
100	15.5	8.4	6.4	8.4	12.9	33.8	14.6	2017
100	11.2	8.5	7	9.8	12.3	33.9	17.3	2018
100	8.7	9.3	6.7	9.7	12.4	34.9	18.3	2019
100	13.5	9.4	6.4	9.9	12.1	33.1	15.6	2020
100	6.5	9.8	8.3	10.3	12.6	32.3	20.2	2021

المصدر: المجالس التصديرية المصرية - وزارة التجارة والصناعة - بيانات غير منشورة.

شكل رقم (٥) يوضح أنواع السلع الواردة بميناء دمياط - الفترة

من عام ٢٠٠٠ : ٢٠٢١



المصدر: جدول رقم (٧)

يتضح من هذا العرض لحجم التجارة الخارجية فيما يخص التوزيع السلعي لأنواع السلع صادرات أو واردات - أن هناك تنوعاً بين تلك السلع، وإن كانت في الصادرات أقل من الواردات؛ ففي الصادرات نجد زيادة كبيرة في تصدير السلع المصنعة، بينما يأتي الوقود في المرتبة الثانية، بخلاف الواردات فإن السلع الوسيطة هي الأكثر تداولاً عبر الميناء، بينما باقي السلع تتفاوت النسبة بينهم بمعدلات بسيطة مما يدل على تعدد أنواع السلع في الواردات أكثر منها في الصادرات.

ثالثاً: التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية عبر ميناء دمياط مع التجمعات الدولية

تخضع عملية اختيار الأسواق التصديرية المستهدفة سواء على مستوى التكتلات أو الدول للعديد من المعايير، منها ما هو متعلق بالتنافسية ومؤشراتها، ومنها ما هو متعلق بالبنية التحتية لعمليات التصدير والاستيراد، ومن أهمها تجهيزات الموانئ لعبور ونفاذ السلع بشكل آمن وفق قواعد التجارة العالمية، والتي تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر في حجم الطلب على السلع التي يستوردها السوق المستهدف من مصر، ومنها ما هو متعلق

بجوانب أخرى مثل مقومات النمو الاقتصادي للدولة وترتيبها في مؤشر مناخ الأعمال، ومدى وجود تعاون ومصالح اقتصادية مشتركة للدولة مع الدولة المصدرة، فضلاً عن طبيعة النمط الاستهلاكي وأذواق المستهلكين في السوق المستهدف، وغيرها من الجوانب، ويتم تناول أهم ملامح التوزيع الجغرافي للصادرات والواردات عبر ميناء دمياط على مستوى المجموعات الدولية.

(١) ارتباط ميناء دمياط بالموانئ العالمية:

يُعبر مؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ العالم عن مدى جودة ربط البلاد بشبكات الملاحة العالمية، ويتم الحكم على كفاءة هذا الارتباط من خمس مكونات لقطاع النقل البحري، وتتمثل هذه المكونات^(١) في كل من:

(١) بالنسبة لكل مكون يتم قسمة القيمة الخاصة بكل بلد على القيمة القصوى لكل مكون عام ٢٠٠٤، والمكونات الخمسة هي متوسط القيمة الخاصة بكل بلد، ويتم قسمة المتوسط على أقصى متوسط عام ٢٠٠٤، ثم يُضرب في ١٠٠. ويحقق المؤشر قيمة لكل بلد تُعادل المائة مع بلوغ أقصى متوسط للمؤشر عام ٢٠٠٤. تأتي البيانات الأساسية من موقع دورية =

- عدد السفن في الميناء .
- سعة الحاويات المُتداوِلة في الميناء .
- السعة القصوى للسفن في الميناء .
- عدد الخدمات التي يقدّمها الميناء .
- عدد الشركات التي تقوم بتشغيل سفن الحاويات في الميناء .

ومن خلال استعراض بيانات الشكل رقم (٦) يتبيّن أنه خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠٢١م يظهر الآتي:

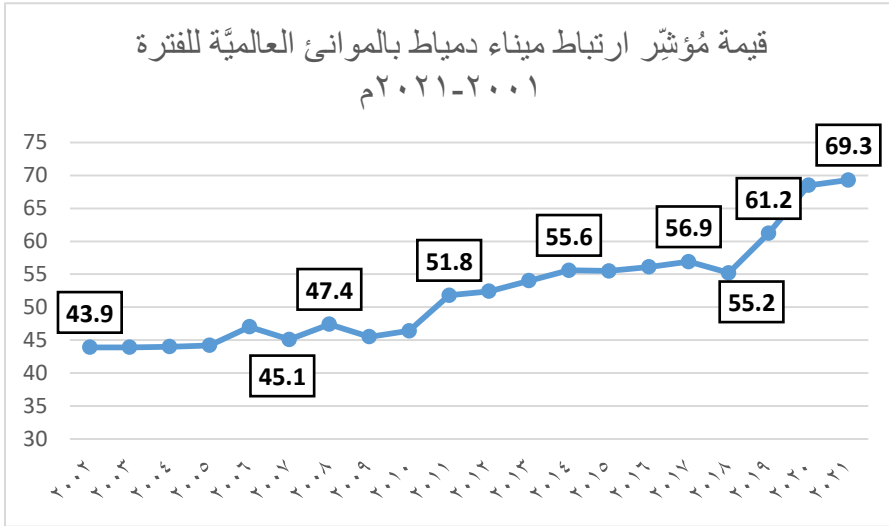
(١) ارتفاع مُؤشّر ارتباط موانئ مصر (ومنها ميناء دمياط) من نحو ٤٣,٩ عام ٢٠٠١ إلى نحو ٦٩,٣ عام ٢٠٢١م بنسبة نموّ بلغت نحو ٥٧,٣%، ويعدّ هذا المعدّل في النموّ من المعدّلات الكبيرة في مجال الموانئ خلال هذه الفترة مُقارنةً بمعدّلات النموّ في الدول والموانئ الأخرى.

"كونتينريزيشن إنترناشيونال Containerisation International " على الإنترنت.

(٢) مُعدّلات النموّ في مُؤشّر ارتباط ميناء دمياط بالموانئ العالمية كان أكثر تزايدًا خلال الفترة ٢٠١٩-٢٠٢١ مقارنةً بالسّنات السّابقة في فترة الدّراسة، ويمكنُ أن يُعزى هذا النموّ للعديد من الجهود التي بُذلت خلال الفترات الأخيرة خاصّةً في مجالات جذب مزيدٍ من التّوكيلات الملاحيّة وتحسين الخدمات المُقدّمة للسفن وتقليل زمن الانتظار وزيادة البنية التحتيّة للميناء.

شكل رقم (٦) مُؤشّر ارتباط موانئ مصر (ومنها ميناء دمياط)

للفترة ٢٠٠١-٢٠٢١



المصدر: قاعدة بيانات البنك الدولي:

<https://data.albankaldawli.org/country/EG>

٢) أهم ملامح التوزيع الجغرافي للصادرات عبر ميناء دمياط على مستوى المجموعات الدولية

تعدّ الدول العربيّة والأوروبيّة ودول قارة أمريكا من أهمّ الأسواق التي تتعامل معها مصرُ سواء في التصدير والاستيراد، في حين تقلُّ مُعدّلات التبادل التجاريّ المصريّ مع دول أفريقيا بشكلٍ كبير، كما تعدّ الصين من أهمّ الدول التي لها مساهمة كبيرة في التجارة الخارجيّة المصريّة.

يتبيّن من الجدول رقم (٧) والذي يوضّح التوزيع الجغرافيّ للصادرات عبر ميناء دمياط على مستوى المجموعات الدولية - الآتي:

أ) استحوذت الدول العربيّة على النصيب الأكبر من إجماليّ الصادرات عبر ميناء دمياط على مستوى المجموعات الدولية، حيث ساهمت بنسبة ٣٧ % عام ٢٠٠٠، و٣٩ % عام ٢٠٢١.

ب) يأتي في المركز الثاني الدول الأوروبيّة بنسبة مساهمة بلغت نحو ٣٥ % عام ٢٠٠٠، إلا أنها انخفضت إلى نسبة ٢٢,٨ % عام ٢٠٢١، حيث تبين زيادتها خلال الفترة من ٢٠٠٠ حتى ٢٠٠٣، ثم انخفضت بعد ذلك.

ج) يأتي في المركز الثالث دول أمريكا الشماليّة والجنوبيّة بنسبة مُساهمة بلغت نحو ١٠%، وتليها الدول الآسيويّة بنسبة مُساهمة بلغت نحو ٨%.

د) جاء في المركز الأخير الدول الأفريقيّة بنسبة مُساهمة بلغت نحو ١١%، في حين أنّ باقي الدول قد استحوذت على نسبة ٧,١% من إجماليّ الصّادرات عبر ميناء دمياط.

تجدُر الإشارة إلى أنّ زيادة الصّادرات للدول العربيّة ترجع لنوع السِّلَع في المقام الأول، كالسِّلَع الغذائيّة كالموالح والبصل وغيرها من السِّلَع الغذائيّة، ويُضاف إليها الأثاث، مع الأخذ في الاعتبار الموقع بالنسبة للدول العربيّة، أمّا بالنسبة للدول الأوروبيّة فإنّ الموقع يأتي في المقام الأول؛ بسبب قرب ميناء دمياط من السواحل الأوروبيّة، ويُضاف إلى هذه الأسباب العلاقات التجاريّة المُتبادلة وتصدير الموادّ الخام إلى تلك الدول للتصنيع، وزاد من قيمة الصّادرات إلى دول أوروبا الغاز الطبيعيّ الذي يتمّ تصديره بواسطة الشركة المصريّة الإسبانيّة "SGS سيجاس"؛ كلُّ هذه العوامل ساهمت في رفع نسبة مجموعة الدول الأوروبيّة في حجم الصّادرات عبر ميناء دمياط.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

جدول رقم (٧) مساهمة التكتلات الدولية في صادرات ميناء

دمياط خلال الفترة من عام ٢٠٠٠ - ٢٠٢١

الصادرات من دول أخرى	الدول الآسيوية	الدول الأفريقية	دول أمريكا الشمالية والجنوبية	الدول الأوروبية	الدول العربية	السنوات
3.0	8.0	7.0	10.0	35.0	37.0	2000
3.6	9	7	9.8	33.8	36.8	2001
0.1	9	7.2	9.9	36.9	36.9	2002
1.9	9	7.3	9.1	39.5	33.2	2003
15.0	8	7.4	9.8	26.3	33.5	2004
7.5	7	7.6	10.2	28.1	39.6	2005
15.2	8	7.8	10.3	25.1	33.6	2006
11.0	8	7.9	10.2	29.1	33.8	2007
3.0	5	7.9	10.4	27.8	45.9	2008
10.9	8	7.9	10.5	29.1	33.6	2009
5.9	9	7.8	10.4	33.1	33.8	2010
16.1	6	8.1	10.8	22.1	36.9	2011
3.6	9	8.6	10.9	28.7	39.2	2012
8.7	9	8.9	10.6	23.9	38.9	2013
7.2	10	8.5	15.1	25.4	33.8	2014
7.6	9	8.6	12.3	23.1	39.4	2015
4.0	10	8.9	14.5	22.5	40.1	2016
0.6	12	8.9	14.5	22.8	41.2	2017

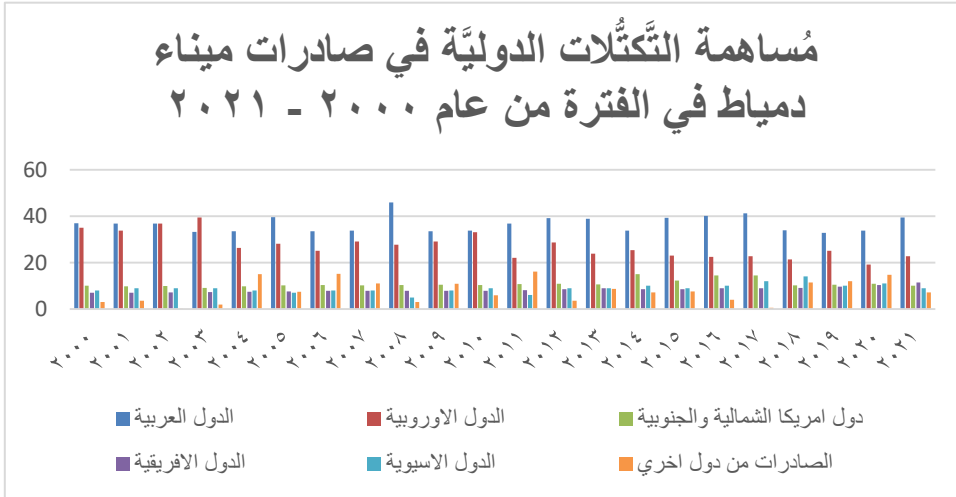
العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ على كامل حسن

السنوات	الدول العربية	الدول الأوروبية	دول أمريكا الشمالية والجنوبية	الدول الآسيوية	الدول الأسيوية	الصادرات من دول أخرى
2018	33.9	21.4	10.2	9.1	14	11.4
2019	32.8	25.1	10.5	9.6	10	12.0
2020	33.8	19.2	10.9	10.4	11	14.7
2021	39.5	22.8	10.1	11.5	9	7.1

المصدر: وزارة التجارة والصناعة، قاعدة بيانات الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، بيانات غير منشور~

شكل رقم (٧) شكل بياني يوضح التوزيع الجغرافي ومساهمة

مُساهمة التكتلات الدولية في صادرات ميناء دمياط في الفترة من عام ٢٠٠٠ - ٢٠٢١



التكتلات الدولية للصادرات عبر ميناء دمياط في الفترة من

٢٠٠٠ - ٢٠٢١.

المصدر: جدول رقم (٧)

أهم ملامح التوزيع الجغرافي للواردات عبر ميناء دمياط على مستوى المجموعات الدولية.

تعتمد مصر على استيراد الحبوب واللحوم؛ لتلبية متطلبات السوق المحلي، كذلك تعتمد على استيراد مستلزمات الإنتاج الصناعي بشكل كبير، ونتيجة لزيادة الطلب على هذه السلع انعكس ذلك على التوزيع الجغرافي للواردات المصرية من ميناء دمياط بشكل كبير.

يتبين من الجدول رقم (٨) والذي يوضح التوزيع الجغرافي للواردات عبر ميناء دمياط على مستوى المجموعات الدولية - الآتي:

أ) استحوذت الدول الأوروبية على النصيب الأكبر من إجمالي الواردات من ميناء دمياط، كما في الصادرات على مستوى المجموعات الدولية، حيث تساهم بنسبة ٣٥% للفترة من (٢٠٠٠ - ٢٠٢١)، مع التذبذب في بعض السنوات.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل / أ/ على كامل حسن

ب) جاء في المركز الثاني الدول العربية بنسبة مساهمة بلغت نحو ٢٢% عام ٢٠٠٠، ثم ارتفعت في الأعوام الثلاثة الأخيرة لتصل إلى نسبة ٣٢,١%.

ج) في المركز الثالث تأتي الدول الآسيوية بنسبة مساهمة بلغت نحو ١٥%.

د) تأتي الدول الأفريقية في المركز الرابع بنسبة مساهمة بلغت نحو ٨%.

جاء في المركز الأخير دول أمريكا الشمالية والجنوبية بنسبة مساهمة بلغت نحو ٣%، في حين أنّ باقي الدول قد استحوذت على نسبة ٦% من إجمالي الواردات عبر ميناء دمياط.

جدول رقم (٨) مساهمة التكتلات الدولية في واردات دمياط -

الفترة من عام ٢٠٠٠ - ٢٠٢١

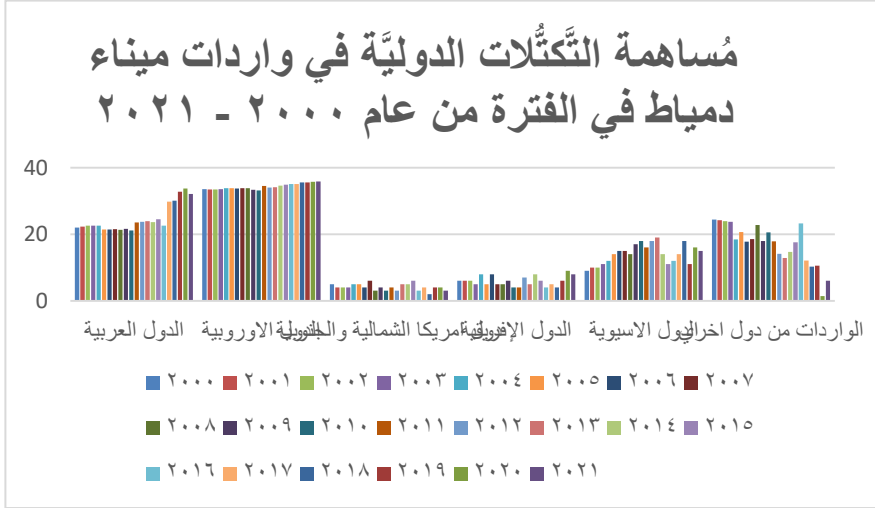
الواردات من دول أخرى	الدول الآسيوية	الدول الأفريقية	دول أمريكا الشمالية والجنوبية	الدول الأوروبية	الدول العربية	السنوات
24.4	9	6	5	33.6	22	2000
24.2	10	6	4	33.5	22.3	2001
23.9	10	6	4	33.5	22.6	2002
23.8	11	5	4	33.6	22.6	2003
18.5	12	8	5	33.9	22.6	2004
20.7	14	5	5	33.9	21.4	2005
17.8	15	8	4	33.8	21.4	2006
18.6	15	5	6	33.9	21.5	2007

العدد التاسع يناير 2024 أ.د/ مصطفى كامل خليل /أ/ على كامل حسن

الواردات من دول أخرى	الدول الآسيوية	الدول الأفريقية	دول أمريكا الشمالية والجنوبية	الدول الأوروبية	الدول العربية	السنوات
22.8	14	5	3	33.9	21.3	2008
18	17	6	4	33.4	21.6	2009
20.6	18	4	3	33.2	21.2	2010
17.9	16	4	4	34.5	23.6	2011
14.1	18	7	3	34.1	23.8	2012
12.9	19	5	5	34.2	23.9	2013
14.7	14	8	5	34.6	23.7	2014
17.6	11	6	6	34.9	24.5	2015
23.3	12	4	3	35.1	22.6	2016
12.1	14	5	4	35.1	29.8	2017
10.3	18	4	2	35.6	30.1	2018
10.6	11	6	4	35.6	32.8	2019
1.4	16	9	4	35.8	33.8	2020
6	15	8	3	35.9	32.1	2021

المصدر: وزارة التجارة والصناعة، قاعدة بيانات الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، بيانات غير منشورة.

شكل رقم (٨) شكل بياني يوضح التوزيع الجغرافي ومساهمة التكتلات الدولية للواردات عبر ميناء دمياط في الفترة من ٢٠٠٠ - ٢٠٢١.



المصدر: جدول رقم (٨)

العوامل التي تُؤثِّر على التَّوزيع الجغرافيِّ للصَّادرات

والواردات عبر ميناء دمياط

١- الموقع: يُؤثِّر الموقعُ على حجم السِّلَع صادرةً وواردةً لا سيَّما مناطق الإنتاج، كما في الموادِّ الغذائيَّة؛ كونها توفَّر في تكاليف النقل، وأنَّ ميناء دمياط أقربُ إلى أهمِّ السِّلَع التي يتمُّ تصديرها للدول العربيَّة، وكذا بالنِّسبة للواردات يُؤثِّر الموقعُ عليها؛ لقرب دمياط من الدلتا والعاصمة، فتُؤثِّر على تكاليف النقل؛ فالنقلُ مُتعدِّد الوسائط أكثر انتشارًا بميناء دمياط لوجود النقل النهريِّ والسِّكك الحديديَّة والطرق المُيسِّرة لداخل البلاد؛ كما يُؤثِّر الموقع

بالنسبة للدول المُصدِّرة أو المُستوردة، فميناء دمياط يقع قبالة العديد من دول أوروبا، كفرنسا وإيطاليا واليونان وغيرها من دول أوروبا.

٢- اختلاف المجموعات الدوليَّة في الصَّادرات عن الواردات؛ ففي الصَّادرات جاءت الدول العربيَّة مُتصدِّرةً المركز الأول، تليها أوروبا، بينما في الصَّادرات نجد العكس؛ فدول أوروبا تصدَّرت المركز الأول في الواردات بنسبةٍ كبيرةٍ، وتأتي بعدها الدول العربيَّة.

٣- اختلاف نوع السوق وما يحتاجه وإمكانية النفاذ إليه جاء في المقام الأول، كما في صادرات الغاز الطبيعيِّ لأوروبا والمواد الغذائيَّة للدول العربيَّة، أمَّا في الواردات فاستحوذت السلع المُصنَّعة والنصف مُصنَّعة، والسلع الاستراتيجية كالقمح، على نسبةٍ كبيرةٍ من حجم الواردات عبر ميناء دمياط.

٤- جاهزية ميناء دمياط أثرت على نوع وحجم السلع التي يتمُّ استيرادها، كوجود صوامع للغلال بها ووجود أماكن وأرصفتٍ مُخصَّصةٍ لنوعٍ مُعيَّنٍ من البضائع، كما في الخردة التي يتمُّ تخصيصُ أرصفةٍ مُعيَّنة لها ووجود شركاتٍ مُخصَّصةٍ ومُجهَّزةٍ لاستقبال الخردة عبر ميناء دمياط.

الملخص والتوصيات

- يُعدُّ ميناء دمياط ذا أهميَّةٍ اقتصاديَّةٍ في التِّجَارَةِ الخارجِيَّةِ، فهو يقوم بدورٍ مهمٍّ وفعالٍ في دعم الإنتاج والعملِيَّةِ الإنتاجِيَّةِ بنفاذ البضائع والسِّلَعِ والخدمات من خلاله، وتأثيره المُتزايد في هذا المجال نتيجةً ارتباطه عالميًّا بالموانئ والتكُنُّلات الدوليَّة وأثره عليها، حيث يُسهم ميناء دمياط في الصَّادرات المصريَّة بنحو ٣,٧ مليار جنيه بما يُمثِّل نحو ١١% من حجم الصَّادرات المصريَّة والتي تُقدَّر بنحو ٣٢,٧ مليار جنيه كمتوسِّط للفترة (٢٠١٩ - ٢٠٢١م)، بينما يُسهم في الواردات المصريَّة بنحو ٥,٧ مليار جنيه بما يُمثِّل نحو ٨% من حجم الواردات المصريَّة والتي تُقدَّر بنحو ٧٠,٩ مليار جنيه كمتوسِّط للفترة (٢٠١٩ - ٢٠٢١م).
- تدبُّب في حركة الصَّادرات خلال بعض السَّنوات، حيث بلغت القيمة التَّصديريَّة نحو ٣ مليار دولار عام ٢٠١١، ووصلت لنحو ٢,٥ مليار دولار عام ٢٠١٤ بانخفاضٍ قُدِّر بنحو ٥,٥ مليار دولار وبنسبةٍ بلغت نحو ١٤%.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل / أ/ على كامل حسن

- وتبين من النتائج زيادة ملحوظة في القيمة الاستيرادية، حيث بلغت نحو ٤٧٣,٧ مليون دولار عام ٢٠٠٠، ووصلت لنحو ٦,١ مليارات دولار عام ٢٠٢١ بزيادة قُدرت بنحو ٥,٦ مليار دولار.

- استحوذت الدول العربية على النصيب الأكبر من إجمالي الصادرات عبر ميناء دمياط على مستوى المجموعات الدولية، حيث ساهمت بنسبة ٣٧ % عام ٢٠٠٠، و ٣٩ % عام ٢٠٢١.

- يأتي في المركز الثاني الدول الأوروبية بنسبة مساهمة بلغت نحو ٣٥ % عام ٢٠٠٠، إلا أنها انخفضت إلى نسبة ٢٢,٨ % عام ٢٠٢١، حيث تبين زيادتها خلال الفترة من ٢٠٠٠ حتى ٢٠٠٣، ثم انخفضت بعد ذلك.

- يأتي في المركز الثالث دول أمريكا الشماليّة والجنوبيّة بنسبة مساهمة بلغت نحو ١٠ %، وتليها الدول الآسيويّة بنسبة مساهمة بلغت نحو ٨ %.

- جاء في المركز الأخير الدول الأفريقيّة بنسبة مساهمة بلغت نحو ١١ %، في حين أنّ باقي الدول قد استحوذت على نسبة ٧,١ % من إجمالي الصادرات عبر ميناء دمياط.

وفي ضوء ماسبق يوصي البحث بالاتي:

- توفير الربط الكامل بين الموانئ داخليًا وخارجيًا، وتنظيم العمل بهم كإدارةٍ واحدةٍ والتوسُّع في نظام الإفراج الجمركيِّ دون تعقيداتٍ وإدخال نظامٍ إلكترونيِّ لتوحيد البيانات والمعلومات والقرارات.
- إنشاء بنكٍ بحريِّ مصريِّ يكون مُتخصِّصًا في النقل البحريِّ وتمويله وإقراضه وزيادة الاستثمار به والتأمين على السفن والحوادث البحريَّة وبناء أسطولٍ بحريِّ.
- تعظيم الاستفادة من الموقع الجغرافيِّ المُميز لميناء دمياط بالربط بينه وبين الموانئ المُحيطة في منطقة شرق المُتوسِّط والاستفادة ممَّا توصلَ إليه وتحديث وضعه، والتوسُّع في النقل مُتعدِّد الوسائط لربط ميناء دمياط داخليًا بباقي أنحاء الجمهوريَّة من خلال توسعة الطرق القائمة وربط الموانئ المصريَّة على ساحل البحر المُتوسِّط به؛ مع تطوير النقل بالسكك الحديديَّة لزيادة قدرته على استيعاب حركة البضائع والحاويات، مع التوجُّه إلى إنشاء خط سكة حديد يربطُ موانئ البحر المُتوسِّط ببعضها البعض؛ لتسهيل حركة تدفُّق البضائع بينها.

- ربط الظهير مع ميناء دمياط؛ للاستفادة من المناطق الصناعيّة المُجاورة للميناء ومنحها مزايا تجعلها امتدادًا للميناء إداريًا ولوجستيًا؛ وذلك عوضًا عن عدم وجود موانئ جافة قريبة منها.
- توفير المعامل للجهات العاملة على الرقابة بالميناء؛ للحدّ من تعطل الإفراج عن البضائع، مع الأخذ في الاعتبار مُراعاة نظم الجودة، وأن يكون الفحص بأجهزة حديثة حتى يتمّ فحص كامل المُحتوى دون اللجوء إلى العينات.

المراجع

- د/ جمال حمدان - شخصيّة مصر: دراسة في عبقرية المكان - دار الهلال - الطبعة الأولى - ص ٤٧٢.
- د/ سعيد أحسن - تقنيات التجارة الخارجيّة - قسنطينة ٢ - مطبوعة مقياس - ٢٠١٩-٢٠٢٠.
- د/ أحمد أحمد الحته - تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر - مطبعة المصري - عام ١٩٦٧.
- د/ جمال الدين الشيال - مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً - الطبعة الأولى ٢٠٠٠ - مكتبة الثقافة الدينيّة.
- د/ محمود حلمي عوض - الموائئ المصريّة - بدون دار طباعة أو سنة نشر.
- د/ أيمن محمد محمد خليل النحراوي - الاستراتيجية التنافسيّة لميناءيّ بورسعيد ودمياط في مجال تجارة الترانزيت المباشر (إعادة الشحن) بالحاويات - الأكاديميّة العربيّة للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحريّ والتكنولوجيا - الإسكندريّة - ١٩٩٧.

العدد التاسع يناير 2024 أ.د./ مصطفى كامل خليل أ/ على كامل حسن

د/ منال عفان - رؤية مُقترحة لتطوير استخدام سلاسل القيمة العالمية في تفسير أنماط التّجارة الدوليّة - مجلة الاقتصاد والعلوم السياسيّة - المجلد الرابع والعشرون - العدد الثاني - أبريل ٢٠٢٣ .
د/ سعيد أحسن - تقنيات التّجارة الخارجيّة - قسنطينة ٢ - مطبوعة مقياس - ٢٠١٩ .

وزارة التّجارة والصّناعة، قاعدة بيانات الهيئة العامّة للرقابة على الصّادات والواردات، بيانات غير منشورة.

الإدارة الماليّة بميناء دمياط - إدارة العقود والمُشتريات - بيانات غير منشورة.

مركز المعلومات ودعم اتّخاذ القرار بميناء دمياط - معلومات غير منشورة.

قاعدة بيانات البنك الدولي:

<https://data.albankaldawli.org/country/EG>

الموقع الرسمي لميناء دمياط - <https://www.dpa.gov.eg>

الدليل الإحصائي السنوي لميناء دمياط - ٢٠٢١ .

Abstract

Damietta Port has an economic importance in the foreign trade. it plays an important and effective role in supporting production by handling goods, cargo, commodities' distribution and introduce many services through the port , its increasing influence in this field as a result of its global connection with the international cartels and ports which become a clear impact on DP.

DP contributes about 3.7 billion pounds in the Egyptian exports as 11% of the volume of Egyptian exports, which estimates about 32.7 billion pounds during (2019-2021), while it contributes in the Egyptian import about 5.7 billion pounds as 8% of the egyptian imports volume, which estimates about 70.9 billion pounds during (2019-2021).

There is A FLUCTUATION IN THE EXPORT MOVEMENT during many years. the export value became 3\$ billion in 2011, and 2.5\$ billion in 2014 with an estimated decrease about 0.5 \$ billion and 14%. the results showed that the import value increased to \$473.7 million in 2000 and reached to 6.1 \$ billion in 2021 with an estimated inrease to 5.6\$ billion.

This a reason to benefit from the advantage of the geographical location of the Damietta port which linked it with the surrounded ports in the eastern

Mediterranean region and take advantage of the developments of its position, providing the integrated internal and external connection between ports, organizing the work as one management and the enlargement of customs clearance without any complexity, insert electronic system to consolidate data, information and decisions.

key words:

Exports, imports, foreign trade, commodities' distribution, international cartels.