

العدد: 4

بتاريخ: 30 مارس 2020

## رأي في أزمة

### إيرادات قناة السويس



### مقدمة عامة

بينما يشترك العالم أجمع في الخطوط العريضة للتداعيات الاقتصادية والاجتماعية لفيروس الكورونا (COVID-19) غير المسبوقة في تاريخه الحديث، تبقى خصوصية تأثر كل دولة مرتبطة بطبيعة المنظومة الاقتصادية بها، ومدى قدرتها على تحمل هذه التداعيات وسرعة التعافي منها.

في ضوء هذه الخصوصية في التأثير وضرورة دراسته قطاعيا لمواجهة بشكل صحيح على مستوى الدول، يقوم المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES)، في مبادرة منه، بإصدار مجموعة تقارير "رأي في أزمة"، والتي تهدف إلى تحليل تداعيات الأزمة على مصر بالنسبة لعدد من القطاعات الإنتاجية والخدمية الحيوية وعلى أهم المتغيرات الاقتصادية الكلية. وتأتي هذه المبادرة من منطلق الإيمان بأن المرحلة الحرجة الحالية تتطلب توجيه جهود الدولة لتحقيق هدفين رئيسيين وهما: توفير الحياة الكريمة للمواطن المصري خلال الأزمة وفي مرحلة التعافي، والحفاظ على الاستثمارات القائمة بالفعل خاصة المحلية ومساعدتها على تجاوز الأزمة والاستعداد للانطلاق السريع مع التراجع التدريجي لحدة الأزمة وتعافي الاقتصاد العالمي تدريجيا.

وتقوم منهجية التقارير على تحليل صدمات العرض والطلب المرتبطة بدورة الأزمة (crisis cycle) في مراحلها المختلفة. ونظرا لعدم وجود بيانات تفصيلية عن درجة تأثير كل قطاع، يقوم التحليل القطاعي للمركز على افتراضات منطقية ترتبط بطبيعة القطاع ودرجة تأثيره بأزمات عنيفة سابقة - أقل حدة من الأزمة الحالية بالتأكيد، ومختلفة في طبيعتها - ولكنها تمثل نقطة بداية للاجتهاد العلمي المطلوب في هذه المرحلة وعلى وجه السرعة.

وتجتهد التقارير للتوصل إلى تصور تفصيلي عن حجم وتوجه التأثير في كل قطاع حاليا وحتى انتهاء الأزمة، بحيث يتم بقدر الإمكان اقتراح حلول سريعة مطلوبة لتقليل الآثار السلبية بشكل متوازن ومتكامل الأبعاد تستكمل الجهود الجادة التي تبذلها الدولة في هذا الشأن، فضلا عن طرح حلول أخرى على المدى الأطول تخص أوجه الضعف المؤسسي الموجود بالفعل والذي كشفتته الأزمة بوضوح وحان الوقت لإصلاحه جذريا بما يحسن من الجهود التنموية في مرحلة ما بعد الأزمة.

***"A time of crisis is not just a time of anxiety and worry. It gives a chance, an opportunity, to choose well or to choose badly"***

**Desmond Tutu**

***"إن وقت الأزمات ليس فقط للشعور بالتوتر والقلق، وإنما هو فرصة للاختيار سواء اختيار جيد أو سيئ."***

**ديزموند توتو**

## أولاً: توصيف موجز حول موضوع التقرير

• تعد قناة السويس من أهم ركائز الاقتصاد المصري؛ فخلال السنة المالية الماضية (2019/2018) مثلت إيرادات القناة 3.7% من عائدات الموازنة العامة. كما أن لها دوراً مهماً أيضاً في استقرار الجنيه المصري، وشكلت 7% من التدفقات الوافدة للحساب الجاري و23% من صادرات الخدمات خلال ذات السنة المالية. ويعمل بالقناة 14000 عامل، فضلاً عن أنها تخلق العديد من فرص العمل غير المباشرة في التجارة. وبالإضافة إلى كونها ممر عبور مائي، فهي أيضاً ميناء، حيث تشكل السفن التي تحمل العلم المصري سادس أكبر مصدّر وعاشر أكبر مستورد ضمن السفن العابرة للقناة.

• رغم وجود العديد من الممرات المائية في العالم، إلا أن قناة بنما في أمريكا الوسطى هي الممر المائي الآخر الوحيد الذي يتمتع بذات الأهمية الاستراتيجية والجغرافية وتتمر بها أحجام كبيرة من الشحنات.

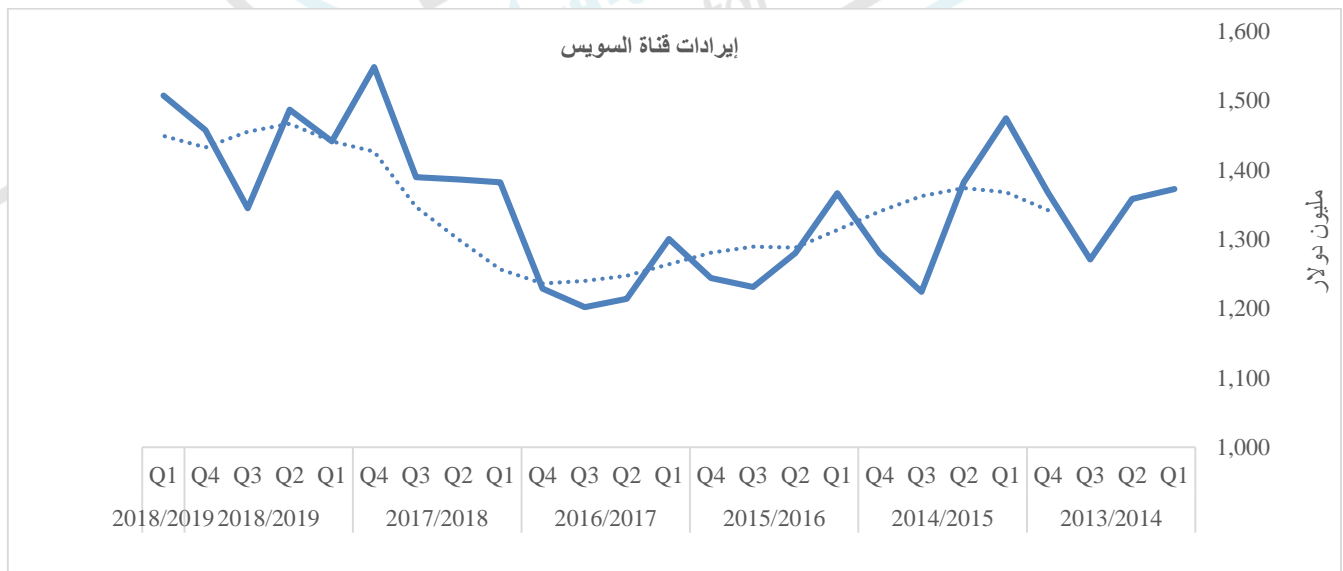
• خلال العام المالي الأخير (2019/2018)، عبر قناة السويس 18576 سفينة بوزن إجمالي بلغ 294 مليون طن، محققة عائدات بلغت 5.85 مليار دولار، وذلك خلافاً لقناة بنما والتي عبرها عدد أقل من السفن والبضائع بلغ 13785 سفينة و253 مليون طن من البضائع. وتجدر الإشارة هنا إلى أن رسوم عبور السفن تتحدد وفقاً لوزن البضائع وليس عدد السفن العابرة.

• تنتم إيرادات عبور قناة السويس بالموسمية الشديدة، حيث تصل إيرادات الشحن إلى ذروتها في الربع الأول من العام المالي، بينما تنخفض خلال الربع الثالث منه.

• رسوم عبور قناة السويس أعلى من نظيرتها في قناة بنما؛ فبالنسبة للسفن الأخف وزناً والتي تحتوي على أقل من 5000 طن من البضائع، تتقاضى قناة السويس ما بين 7-9 دولار للطن وفقاً لنوع السفينة، بينما تتقاضى قناة بنما رسوماً أدنى بشكل كبير تتراوح بين 4-6 دولار للطن. وبالنسبة للبضائع الأكبر والتي تتجاوز 40000 طن، تبلغ رسوم عبور قناة السويس ما بين 2-4 دولار، في حين تبلغ رسوم العبور بقناة بنما 1-3 دولاراً ويُحدّد نطاق رسوم العبور وفقاً لسعر السفينة. ورغم أن رسوم العبور بقناة السويس أعلى إلا أن ذلك يُعزى لكونها أوسع وتستوعب السفن الأكبر حجماً، ومن ثم توفر في استهلاك الوقود، مما يجعل عبور قناة السويس أكثر ربحية بالنسبة لشركات الشحن

حيث يمكنها إرسال سفينة ضخمة موفرة للوقود عبر قناة السويس وبتكلفة أرخص على الرغم من ارتفاع رسوم العبور بها بدلا من إرسال سفينة أصغر حجما للمرور عبر قناة بنما.<sup>1</sup>

- شهد العام المالي 2016/2015 تراجعا سنويا كبيرا بنسبة 9% في حركة المرور بالقناة من 1.47 مليار دولار إلى 1.33 مليار دولار كما يتضح من الشكل التالي. ويرجع ذلك إلى انكماش التجارة الدولية وانخفاض أسعار النفط بشكل كبير خلال هذه الفترة.
- اكتمل العمل في حفر تفریعة قناة السويس الثانية بنهاية عام 2016، وبدأت العمل بالكامل بعد ذلك ببضعة أشهر. في أثناء تلك الفترة ارتفع كل من أسعار النفط والتجارة الدولية، وهو ما انعكس على إيرادات الربع الرابع من عام 2018/2017، والتي ارتفعت بشكل كبير بنسبة 25% من 1.2 مليار دولار إلى 1.5 مليار دولار بفعل التفریعة الجديدة، والتي أدت أيضا إلى خفض وقت انتظار العبور من 18 ساعة إلى 11 ساعة.
- خلال الأزمة المالية العالمية في عام 2008، انخفضت الإيرادات الشهرية للقناة من 1.23 مليار دولار في الربع الثالث من العام 2008/2007 إلى 960 مليون دولار في ذات الربع من العام التالي (2009/2008)، وهو انخفاض في الإيرادات بنسبة 22% ولم تتعافى سوى بعد مرور سنوات على الأزمة.

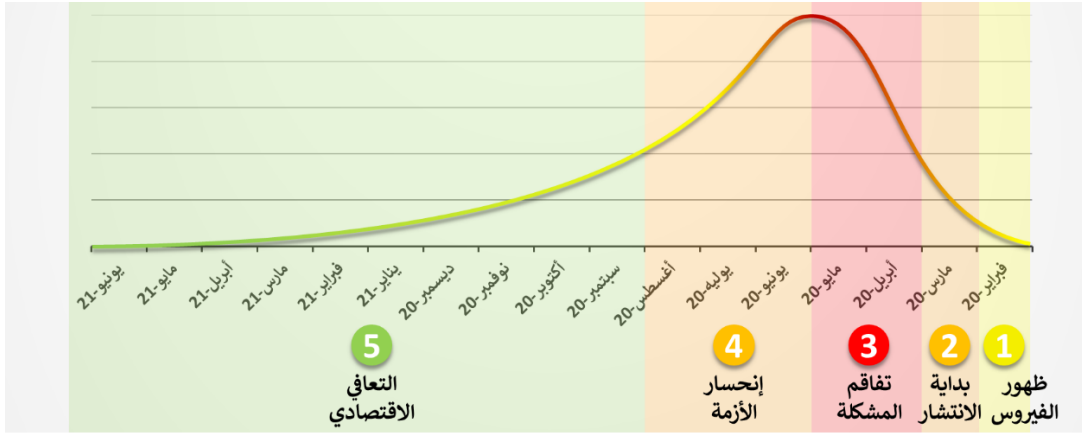


المصدر: البنك المركزي المصري

## ثانيا: صدمات الطلب والعرض في إطار دورة الأزمة

<sup>1</sup><https://www.etcinternational.com/blog/suez-or-panama-canal-which-route-lowers-your-ocean-shipping-costs/>

• أحدث تفشي فيروس كورونا أزمة تمر بخمسة مراحل:



### ○ المرحلة الأولى: ظهور الفيروس

شهدت هذه المرحلة بداية الأزمة؛ حيث كان الفيروس غير معروف وظهر في الصين فقط، ولم تكن البلدان العربية وأمريكا الشمالية والدول الأوروبية قد بدأت التأثر به بعد. فقط الصين اتخذت تدابير احترازية ضد الفيروس في هذه المرحلة.

### ○ المرحلة الثانية: بداية الانتشار

بدء انتشار الفيروس في أجزاء من أوروبا وآسيا والشرق الأوسط، واتخذت هذه البلدان تدابير احترازية طفيفة منعا لانتشار الفيروس في حين اتخذت الصين تدابير ضخمة مثل إغلاق منشآت الإنتاج.

### ○ المرحلة الثالثة: تفاقم المشكلة

شهدت تفاقم الوضع في أوروبا والشرق الأوسط وتفشي الفيروس في كل من إيطاليا وإيران، وبداية انتشاره في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا. في هذه المرحلة تم اتخاذ تدابير احترازية قوية تؤثر على الاقتصاد مثل حظر كافة رحلات الطيران الدولية تقريبا وإلغاء الفعاليات الكبرى. كما شهدت هذه المرحلة أيضا بدايات انحسار الفيروس في الصين وكوريا الجنوبية بفعل التدابير الوقائية التي تبنتها الحكومة.

### ○ المرحلة الرابعة: انحسار الأزمة

تشهد بداية انحسار الفيروس في أوروبا والسيطرة عليه في كل من إيطاليا وإيران، ومن ثم استئناف التجارة بين الصين وأوروبا والشرق الأوسط، بينما ستستمر الولايات المتحدة تعاني من مواجهة الفيروس والسيطرة عليه.

### ○ المرحلة الخامسة: التعافي

تشهد التعافي الكامل لأوروبا والولايات المتحدة، ولكن تظل هناك اقتصادات أقل أهمية في الشرق الأوسط دون تعاف ولكن تأثيرها على التجارة الدولية ضئيل وبالتالي لن تؤثر على قناة السويس.

• يستعرض الجدول التالي السيناريوهات المحتملة لتأثير الأزمة على إيرادات قناة السويس في كل مرحلة من مراحل دورة الأزمة في سياق الافتراضات المختلفة لخدمات العرض والطلب. ونتناول تأثير الأزمة على عائدات قناة السويس في العام الذي يبدأ في الربع الثالث من العام 2020/2019 مقارنة بالعام السابق. ويعتمد الجدول على أحدث بيانات شهرية للإيرادات والتي بلغت 458 مليون دولار في فبراير 2020، والإيرادات السنوية بقيمة 5.8 مليار دولار.

• **صدمة العرض** هي التراجع المحتمل في جودة الخدمات المقدمة للسفن العابرة لقناة السويس نتيجة خفض عدد العمالة ورأس المال. يذكر أن هيئة قناة السويس قررت خفض عدد العاملين كإجراء لمواجهة الأزمة، ونظرا لعدم توفر معلومات لدينا بشأن ذلك لا نستطيع التعليق على تأثير هذا الإجراء على جودة الخدمات المقدمة للسفن.

• **صدمة الطلب** هي عدد أطنان البضائع المتدفقة عبر القناة، ومن المتوقع أن يتغير حجم هذه البضائع في كل مرحلة من مراحل الأزمة التي نمر بها.

• كون أزمة فيروس كورونا غير مسبوقه يجعل من الصعب تقدير الانخفاض المتوقع في عائدات قناة السويس في العام المقبل، إلا أنه يمكننا الاسترشاد بالأزمة المالية لعام 2008 حيث من المتوقع أن يكون حجم تأثير هذه الأزمة مساويا لها أو قد يتجاوزها. ونظرا لأن أزمة كورونا تؤثر على الاقتصاد الحقيقي وليس على القطاعات المالية وحسب، فمن المتوقع أن تكون خسائر الإيرادات مساوية لتلك الناجمة عن أزمة 2008 أو قد تفوقها.

• يعتمد التحليل على تقديرات البنك الدولي لعجز الحساب الجاري كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي والمقدر بنحو 2.5% تقريباً، أي عجز قدره 7 مليار دولار. وتشير توقعات البنك الدولي قبل تفشي كوفيد 19 إلى أن عجز الحساب الجاري سيزيد بمقدار 7 مليارات دولار.

| المرحلة   | صدمة الطلب و/أو صدمة العرض  | التحليل   | التأثير على إيرادات قناة السويس  |
|---|---|---|--|
| المرحلة الأولى:<br>ظهور الفيروس (ديسمبر 2019 - يناير 2020)          | بداية صدمة طفيفة في الطلب ولا توجد صدمة في العرض  | ترجع صدمة الطلب التي تمت ملاحظتها إلى انخفاض النشاط الإنتاجي للصين نتيجة تفشي الفيروس. وهي صدمة طفيفة لأن باقي العالم لم يتأثر بها بعد. ولم نلاحظ أي صدمة في العرض خلال هذه المرحلة نظراً لأنه لم يكن قد تم اتخاذ أي تدابير وقتها من شأنها أن تغير إدارة حركة عبور السفن في القناة.                                     | ارتفعت الإيرادات خلال الربع الثالث من العام 2019/2020، إلا أن تأثير صدمة الطلب لا يزال يظهر في انخفاض معدل النمو في إيرادات هذا الربع (3.3% فقط) مقارنة بذات الربع من العام الماضي 2018/2019 (7.3%).   |
| المرحلة الثانية:<br>بداية انتشار الفيروس (فبراير - منتصف مارس 2020) | صدمة طفيفة في الطلب خلال شهر فبراير وصدمة حادة فيه خلال النصف الأول من شهر مارس. صدمة في العرض بداية من شهر مارس. | بلغت الأزمة ذروتها في الصين خلال شهر فبراير مع إغلاق المصانع بشكل جدي مما أدى إلى إبطاء الحركة. ولكن من ناحية أخرى كان باقي العالم لم يتأثر بعد ولذلك نرى أن صدمة الطلب التي واجهت القناة كانت ضعيفة. وخلال النصف الأول من مارس أصبحت صدمة الطلب أكثر قوة نظراً لأن باقي العالم كان قد بدأ يعاني جدياً من تفشي الفيروس. | تشير أحدث البيانات إلى زيادة إجمالي عدد الأطنان العابرة للقناة سنوياً بنسبة 12.8% في فبراير 2020 مقارنة بذات الشهر في 2019، مما يعني زيادة الإيرادات كذلك. إلا أنه بالنظر إلى إجمالي أوزان الحاويات، نجد أنها قد انخفضت بنسبة 13.2% نتيجة تراجع التجارة الدولية. وجاءت الزيادة في الحركة مدفوعة بشحنات ناقلات النفط التي زادت بنسبة 25.4%.<br><br>وبغض النظر عن الوباء، من المتوقع أن ينخفض استهلاك النفط بنسبة 1% خلال 2020 |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <p>مما يعني أن شحنات النفط ليست مصدرا مستداما للإيرادات. ونتوقع انخفاض حاد في الإيرادات خلال النصف الأول من مارس. فبينما شهد شهر مارس 2019 عبور 97796 طن بزيادة قدرها 10% مقارنة بذات الشهر في العام السابق، واستنادا إلى الانخفاض المماثل خلال الأزمة المالية في عام 2008، نتوقع أن تنخفض الأوزان والإيرادات في مارس 2020 بمقدار 15% تقريبا.</p> | <p>حيث بدأت بلدان مختلفة في فرض الإغلاق بمستويات متباينة. التزمت هيئة قناة السويس بقرار مجلس الوزراء بخفض عدد العاملين بالقناة لتقليل كثافة العمالة، ومن المتوقع أن يستمر العمل بهذا القرار حتى 31 مارس ويمكن تجديده حسب الظروف.</p>   |   |   |
| <p><b>السيناريو الأول (المتفائل):</b><br/>خسائر في الإيرادات السنوية بمقدار 585 مليون دولار على أساس تراجع قدره 10% في الإيرادات.<br/><b>السيناريو الثاني (المتشائم):</b><br/>خسائر في الإيرادات السنوية قدرها 876 مليون دولار على افتراض تراجع عدد السفن العابرة سنويا بنسبة 15% استنادا للوضع المشابه الذي شهدته الأزمة المالية.</p>            | <p>رغم أن الصين سوف تُظهر مؤشرات للتعافي في هذه المرحلة، إلا أن ذلك لن يؤدي على الأرجح إلى تعافٍ ملموس في التجارة الدولية لأن باقي العالم لا يزال متأثرا بصورة سيئة من جراء الفيروس. ونتوقع سيناريوهين محتملين: <b>السيناريو الأول (المتفائل):</b> يفترض هذا السيناريو استمرار تراجع عدد الحاويات العابرة للقناة بذات المعدل الذي شهده شهر فبراير. <b>السيناريو الثاني (المتشائم):</b> يفترض هذا السيناريو ارتفاع نسبة التراجع في عدد الحاويات العابرة بذات القدر الذي شهدته الأزمة المالية.</p> | <p>صدمة أكبر وأكثر حدة في الطلب وصدمة طفيفة في العرض.</p> | <p><b>المرحلة الثالثة: تفاقم المشكلة (منتصف مارس - منتصف مايو 2020)</b></p> |



|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <p>نأمل تحقق السيناريو المتفائل في المرحلة الثالثة، أي خسائر الإيرادات السنوية قدرها 585 مليون دولار، وذلك على أساس تراجع الإيرادات بنسبة 10%.</p>  | <p>تعافٍ تدريجي بفضل تعافي الصين بالكامل، والتعافي التدريجي لأوروبا وأمريكا الشمالية، وهو ما يعني تحقق السيناريو المتفائل المذكور في المرحلة السابقة.</p> <p>في حين أن معظم خسائر الإيرادات ستكون في المرحلة الثالثة، سوف يكون هناك تراجع ملموس في الإيرادات في المرحلة الرابعة خلال الربع الثالث من العام المالي 2021/2020.</p> | <p>تعافٍ تدريجي في الطلب وتعافٍ طفيف في العرض.</p>  | <p><b>المرحلة الرابعة: انحسار الأزمة (منتصف مايو- أغسطس 2020)</b></p> |
| <p>وفقا لغالبية التوقعات، سوف تتعافى التجارة الدولية مع تعافي العالم وهو ما لن يتحقق على الأرجح قبل منتصف عام 2021. ونظرا لأن قناة السويس قناة لنقل التجارة، فليس من المتوقع أن تتعافى خلال عام 2020.</p> | <p>عودة العمالة إلى هيئة قناة السويس وكذلك عودة الإيرادات في نهاية العام للارتفاع مقتربة من مستوياتها قبل الأزمة. يذكر أن الحركة لم تتعاف من الأزمة المالية إلا بعد مرور ثلاث سنوات على انتهائها.</p>  | <p>وفقا للسيناريو السابق، ستعود الحركة بعد مرور عام لتقترب من المعتاد، كما ستعود العمالة إلى العمل. تعافي الطلب وتعافي العرض.</p> | <p><b>المرحلة الخامسة التعافي (بداية من سبتمبر 2020)</b></p>          |

تمثل إيرادات قناة السويس أحد بنود الميزان التجاري الثلاثة بالإضافة إلى السياحة وتحويلات العاملين بالخارج، وتعد مصدرا مهما للنقد الأجنبي. كما أنها تؤثر على سلسلة التوريد للصناعة التحويلية في مصر جراء نقص المدخلات، كما سنرى في التقارير القادمة. ومن شأن هذه العوامل أن تؤدي إلى زيادة العجز في ميزان المدفوعات بصورة أكبر.

## ثالثاً: التدخلات المطلوبة لتخفيف آثار الأزمة

- الإجراء الوحيد المهم الذي يمكن اتخاذه على المدى القصير هو تخفيض رسوم العبور بالقناة، وخاصة أسعار ناقلات النفط، حيث انخفضت أسعار النفط إلى نحو 30 دولاراً للبرميل، مما قلل من قيمة الناقلات والتي يتم محاسبتها وفقاً للوزن، ومن ثم سيتم محاسبتها بذات الرسوم على الرغم من انخفاض قيمتها. وكانت هيئة قناة السويس قد قامت بزيادة رسوم محاسبة ناقلات البترول، رغم أنه اعتباراً من مارس هناك ما يستدعي خفض هذه الرسوم.<sup>2</sup> ومن المتوقع أن تؤدي الزيادة الأخيرة في الرسوم وتراجع قيمة ناقلات النفط إلى جعل شركات الشحن ترى أن مسار قناة السويس غير مربح.
- من المتوقع أن تؤثر الأزمة على التجارة على المستويين العالمي والوطني، مما يعني أن واردات السلع إلى مصر ستتأثر، وسوف تصبح واردات القمح أكثر صعوبة وتكلفة، مما سيقلل من فترة المخزون الاستراتيجي للدولة من القمح والتي تبلغ حالياً شهرين. كما سوف تتأثر الصادرات الزراعية في وقت تقترب فيه من موسم الحصاد في شهر أبريل. إلا أن هناك موانئ بديلة في مصر وعمليات الشحن الجوي مستمرة على الرغم من توقف طيران الركاب. ومن المتوقع أن تتحول الصناعات التي تعتمد على التجارة إلى استخدام موانئ أخرى على الرغم من أنها قد تكون أعلى تكلفة.
- تشكل القناة منطقة عبور، الأمر الذي جعلها عرضة لتداعيات فيروس كورونا في ظل صدمات الطلب نتيجة تأثر النشاط الاقتصادي في أوروبا والصين. لذلك من شأن تطوير منطقة القناة كمركز تصديري أن يتيح للدولة السيطرة على الطلب على إقليم القناة بصورة أكبر.
- من المهم التأكد من أن أوقات الانتظار لن تتأثر حتى بعد تخفيض عدد العمال، حيث تم تخفيض أوقات الانتظار من 18 إلى 11 ساعة بعد افتتاح التفرعة الجديدة كما أسلفنا.

<https://almalnews.com/%D9%87%D9%8A%D8%A6%D8%A9-%D9%82%D9%86%D8%A7%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D9%8A%D8%B3-%D8%B4%D8%AD%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AA%D8%B1%D9%88%D9%84-%D9%8A%D8%AA%D8%B5%D8%AF%D8%B1-%D8%AD%D8%B1%D9%83/>

## رابعاً: أوجه الضعف المؤسسي التي كشفتها الأزمة

- إن أحد أوجه الضعف الرئيسية التي كشفتها الأزمة هو مدى تأثر قناة السويس بالتجارة الدولية بعيداً عن سيطرة الحكومة، وهو ما ظهر خلال العديد من الأحداث العالمية مثل الأزمة المالية لعام 2008 وانخفاض أسعار النفط عام 2015. فالطلب على قناة السويس يتحدد بعوامل خارجية ويتسم بالضعف، ومن هنا تأتي الحاجة إلى إنشاء منطقة صناعية في قناة السويس، وضرورة تطويرها كممنطقة لوجستية تركز على الصادرات. وتجدر الإشارة هنا إلى أنه تم إطلاق مشروع تنمية منطقة قناة السويس في عام 2014 بهدف تطوير إقليم قناة السويس، وتم الانتهاء من المرحلة الأولى منه بعد عام واحد، لكنه لا يزال أبعد ما يكون عن الاكتمال، وثمة حاجة إلى مزيد من الجهود لتحسين جاذبيتها للمستثمرين وتسهيل عملية التنمية الصناعية.

تنبيه هام:

أعد هذا التقرير لأغراض التوزيع للمركز المصري للدراسات الاقتصادية ولا يجوز نشره أو توزيعه دون موافقة كتابية من إدارة المركز، ولا تعد أي من البيانات أو التحليلات أو المعلومات الواردة بهذا التقرير توصية، كما أن ما ورد بالتقرير ليس اعتماداً للجدوى التجارية للنشاط موضوع التقرير ولا لقدرة على تحقيق نتائج معينة، وقد تم إعداد هذه البيانات والتحليلات بناء على وجهة نظر المركز والتي اعتمدت على معلومات وبيانات تم الحصول عليها من مصادر نعتقد بصحتها وأمانتها وفي اعتقادنا فإن المعلومات والنتائج الواردة تعتبر صحيحة وعادلة في وقت إعدادها، كما أن هذه البيانات لا يعتد بها كأساس لاتخاذ أي قرار استثماري والمركز غير مسئول عن أي تبعات قانونية أو استثمارية نتيجة استخدام المعلومات الواردة، ونؤكد أن أي أخطاء قد تكون وردت عند إعداد هذه البيانات هي من قبيل المصادفة وغير مقصودة.

2020 ECES المركز المصري للدراسات الاقتصادية (c)

جميع الحقوق محفوظة