

رأي في أزمة قطاع النقل



مقدمة عامة

بينما يشترك العالم أجمع في الخطوط العريضة للتداعيات الاقتصادية والاجتماعية لفيروس الكورونا (COVID-19) غير المسبوقة في تاريخه الحديث، تبقى خصوصية تأثير 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 تأثر كل قطاع، يقوم التحليل القطاعي للمركز على افتراضات منطقية ترتبط بطبيعة القطاع ودرجة تأثره 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 وحث الوقت لإصلاحه جذريا بما يحسن من الجهود التنموية في مرحلة ما بعد الأزمة.

ويعرض التقرير الحالي تحليل لتداعيات الأزمة علي احد القطاعات الحيوية إلا وهو قطاع النقل.

ويبدأ التقرير كالمعتاد بتوصيف موجز حول قطاع النقل عالميا ومحليا ثم صدمات الطلب والعرض نتيجة الأزمة يليها التدخلات المطلوبة لتخفيف الآثار السلبية للأزمة وأخيرا جوانب الضعف المؤسسي الذي ظهر بوضوح أثناء الأزمة.

“Mobility must be a crucial part of the response to the pandemic, not just to curb its spread but also to rekindle economic activity and ensure that the poor are shielded from its immediate and long-term impacts.”

world Bank, 2020

“يجب أن يشكل التنقل جزءا مهما من الاستجابة للجائحة، ليس فقط من أجل الحد من انتشار الفيروس ولكن لتفعيل النشاط الاقتصادي وضمان حماية الفقراء من آثاره في الوقت الحالي وفي الأجل الطويل”

البنك الدولي ٢٠٢٠

أولاً: توصيف موجز حول موضوع التقرير

يعتبر قطاع النقل أحد المحركات الأساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية؛ فهو الشريان الذي تتدفق من خلاله السلع والخدمات ويتواصل من خلاله الأفراد داخليا وخارجيا؛ وتعتمد كافة القطاعات على الخدمات والإمكانيات التي يوفرها هذا القطاع للربط بين الإنتاج والاستهلاك والنفاد للمواد الخام والمستلزمات. كما يعتمد عليه الأفراد في الوصول للعمل وللخدمات الصحية والتعليمية والتواصل الاجتماعي والثقافي. ومع تفتت وتجزئة الإنتاج عبر سلاسل القيمة أصبحت تكلفة النقل والتوريد تشكل عنصرا هاما في قرار الإنتاج والاستثمار عبر المراحل المختلفة لسلاسل القيمة. لذا تعتبر جاهزية وكفاءة خدمات هذا القطاع الحيوي محورا رئيسيا في تنافسية أي اقتصاد وقدرته على تحقيق النمو الاقتصادي والتشغيل وجذب الاستثمارات الأجنبية.

يبدأ التقرير بعرض صورة كلية لقطاع النقل في مصر ثم يركز على قطاعي النقل البحري والنقل الجوي باعتبارهما الأكثر تأثرا بالأزمة.

أولاً: الصورة الكلية لقطاع النقل:

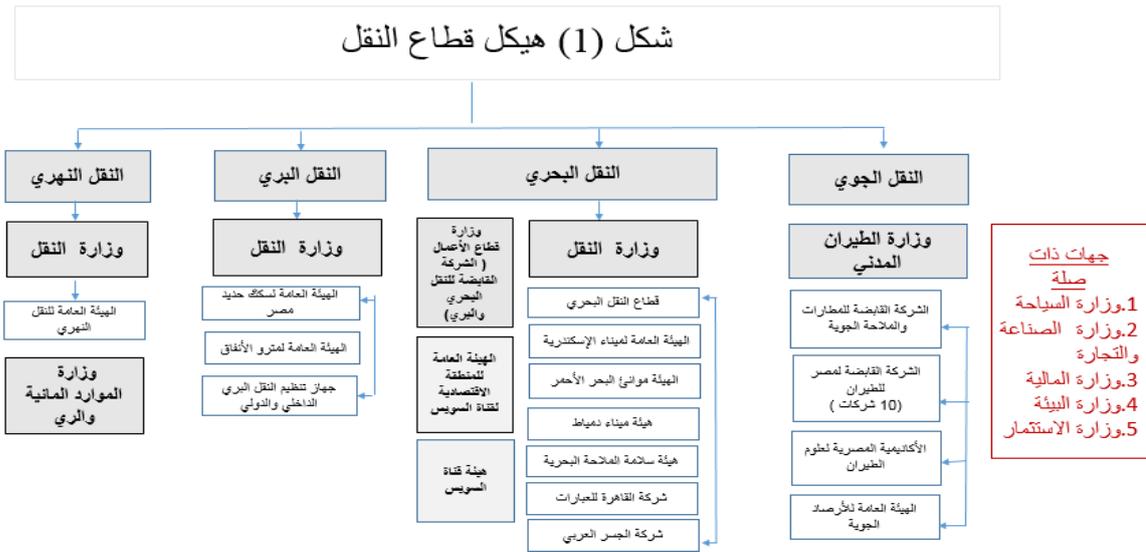
(١) مساهمة قطاع النقل في الاقتصاد المصري:

- على الرغم من الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل إلا أنه لا تتوافر عنه بيانات مستقلة تعكس مساهمة القطاع في الاقتصاد القومي، وبالتالي كل ما يصدر من بيانات تخص قطاع النقل يضاف إليه التخزين مما يجعل مساهمة القطاع في الاقتصاد القومي غير دقيقة. يساهم قطاع النقل والتخزين بنحو ٥% من الناتج المحلي الإجمالي للعام المالي ٢٠١٨/٢٠١٩ مقابل ٤% عام ٢٠٠٨/٢٠٠٩، وقد حقق معدل نمو في حدود ٤% خلال العامين السابقين، وهو أقل من مثيله عام ٢٠٠٨/٢٠٠٩ والذي كان في حدود ٦%. كما ساهم القطاع الخاص بنحو ٨٢% من الناتج عام ٢٠١٨/٢٠١٩ مقابل ٧٤% عام ٢٠٠٨/٢٠٠٩.
- يعتبر قطاع النقل والتخزين رابع أكبر قطاع من حيث قيمة الاستثمارات؛ حيث بلغت الاستثمارات الكلية بالقطاع نحو ٩٧ مليار جنيه بما يمثل ١١% من إجمالي الاستثمارات المنفذة خلال العام المالي ٢٠١٨/٢٠١٩ ولم تتغير هذه النسبة عنها عام ٢٠٠٨/٢٠٠٩. وعلى مدى العقد الماضي استحوذت الاستثمارات العامة على نحو ثلثي هذه الاستثمارات مقابل الثلث للقطاع الخاص (وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، ٢٠٢٠).
- وأخيرا، يعتبر قطاع النقل والتخزين خامس أكبر قطاع من حيث استيعابه للعمالة حيث يستوعب ما يتجاوز ٢ مليون مشتغل بما يمثل ٨% من إجمالي المشتغلين لعام ٢٠١٨ (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ٢٠١٩).

- وفقا لبيانات التعداد الاقتصادي الأخير لعام ٢٠١٧ / ٢٠١٨، يُقدر عدد العاملين بقطاع النقل فقط بنحو ٧٠ الف بما يمثل ٠,٥% من إجمالي المشتغلين علي مستوى كافة الأنشطة الاقتصادية، ٥٨% منهم بالقطاع الخاص و ٤٢% بالقطاعين العام والأعمال العام.

(٢) هيكل قطاع النقل:

تمتلك مصر شبكة نقل متنوعة تضم قطاعات فرعية عديدة، ويوضح الشكل التالي هذه القطاعات والجهات التي تتبعها، وذلك على النحو المبين بالشكل (١):



جهات تقدم خدمات ترتبط بالنقل (التراخيص/ التخطيط.....): 1.وزارة الداخلية 2.وزارة الدفاع 3.وزارة التنمية المحلية 4.المحافظات

المصدر: إعداد الباحثة بناء على الهياكل التنظيمية للوزارات المتاحة من خلال موقعها على شبكة المعلومات الدولية.

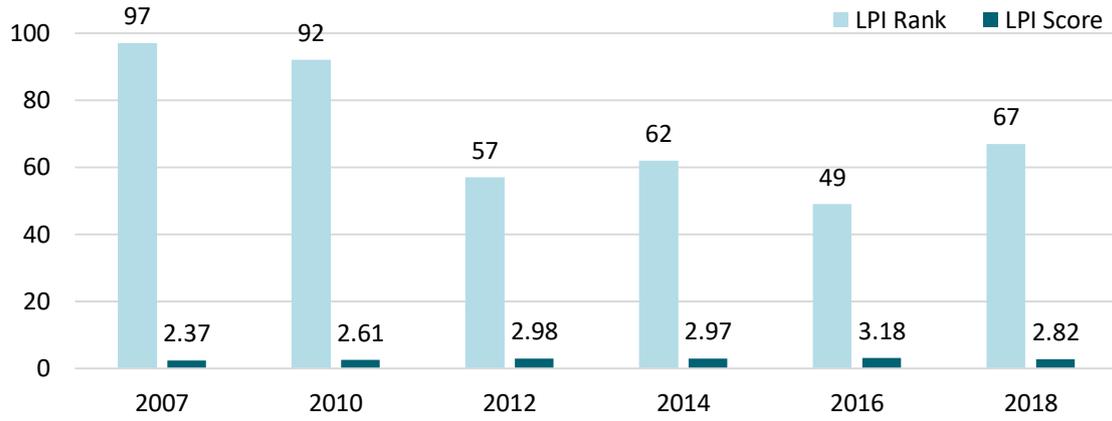
وبالتالي فإن تخطيط السياسة العامة للنقل وإدارة وتشغيل المنظومة يتم من قبل العديد من الفاعلين على رأسهم كل من وزارة النقل ووزارة الطيران المدني، وفي ظل أطر تشريعية وإدارية متنوعة ولا يوجد ضمانات مؤسسية لوجود تنسيق كافي يخدم أهدافا استراتيجية موحدة.

(٣) أهم المؤشرات الرئيسية التي تعكس أداء القطاع:

- وفقا لمؤشر الأداء اللوجيستي (Logistic Performance Index) تقدمت مصر في هذا المؤشر بنحو ٣٠ نقطة؛ حيث جاءت في الترتيب ٦٧ عام ٢٠١٨ مقابل ٩٧ عام ٢٠٠٧، كما يتضح من الشكل (٢).

^١ مؤشر متعدد الأبعاد للأداء اللوجيستي يصدر عن البنك الدولي وهو عبارة عن متوسط أداء الدول في ستة محاور فرعية وهي: كفاءة عملية التخليص، جودة البنية التحتية المتعلقة بالتجارة والنقل، سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، كفاءة وجودة الخدمات اللوجيستية، القدرة علي تتبع الشحنات وتعقبها، الوقت المستغرق للوصول والتسليم. ويتم تجميع بيانات الدول من خلال استبيانات كمية وكيفية تعكس الأداء. وتتراوح قيم المؤشر بين ٥ لأفضل أداء و ١ لأسوأ أداء.

الشكل (٢): تطور أداء مصر في مؤشر الأداء اللوجستي خلال الفترة ٢٠٠٧ - ٢٠١٨

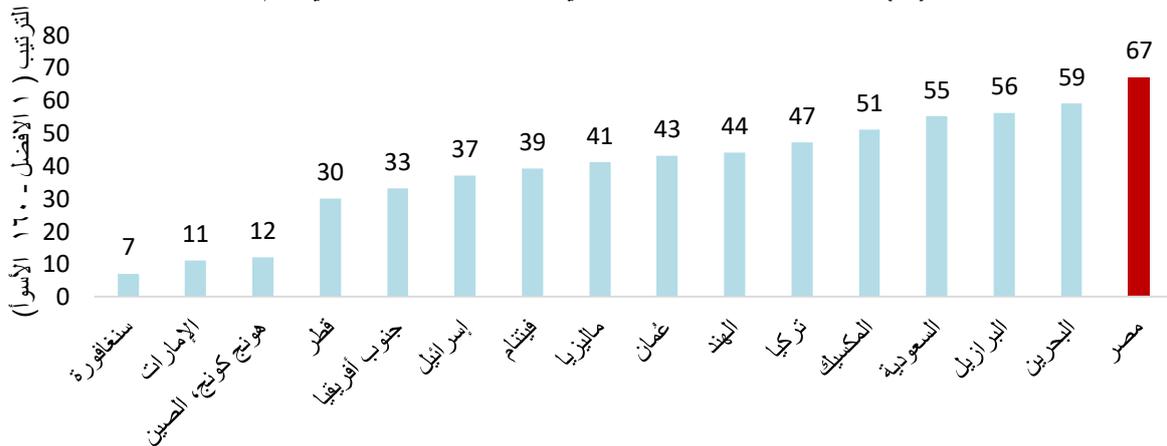


المصدر: World Bank, Logistics Performance Index report, various years

*الترتيب ١ الأفضل- ١٦٠ الأسوأ، الدرجة ٥ الأفضل ١ الأسوأ.

- وبتتبع الأداء في المحاور الفرعية علي النحو المبين بالجدول (١) بالملحق، نجد أن هذا التقدم في الترتيب يرجع إلى تحسن الأداء على مستوى كافة المحاور الفرعية، وكان أفضل أداء في محوري البنية التحتية ومنها تطوير الموانئ، والجمارك؛ وأدنى أداء في محوري تتبع الشحنات والوقت المستغرق للوصول والتسليم.
- إلا أن تتبع الأداء آخر عامين يشير إلى تراجع ترتيب مصر في المؤشر بنحو ١٨ نقطة من المركز ٤٢ عام ٢٠١٦ إلى المركز ٦٧ عام ٢٠١٨، ويُعزى ذلك إلى تراجع الأداء في كافة المحاور وخاصة في الشحن الدولي، تتبع الشحنات، جودة الخدمات اللوجيستية والوقت المستغرق للوصول والتسليم.
- وعلى الرغم من وجود مصر في ترتيب متقدم في المؤشر إلا أنه يعد أداء متدني إذا ما قورن بأداء الدول الأخرى كما يتضح من الشكل (١٣).

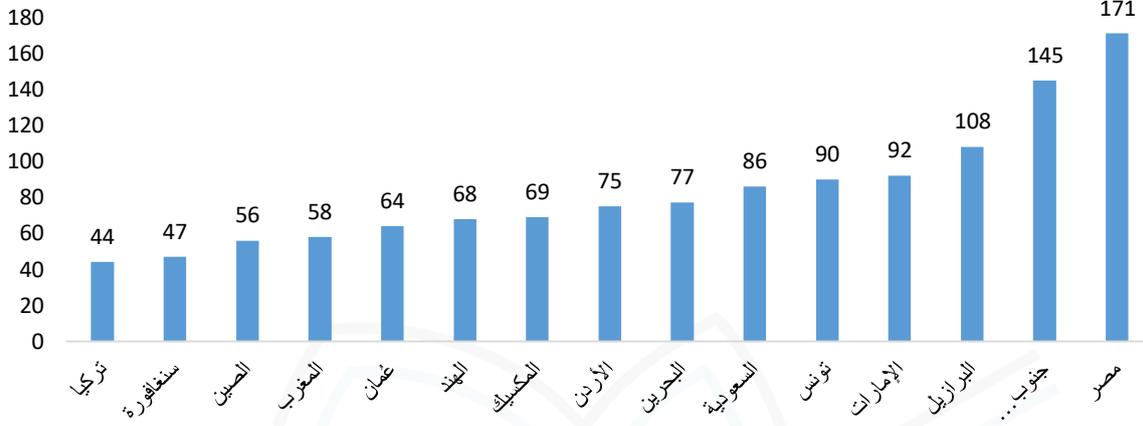
الشكل (١٣): ترتيب مصر وبعض الدول في مؤشر الأداء اللوجستي لعام ٢٠١٨



المصدر: World Bank, Logistics Performance Index report, various years.

ما زالت المنظومة الجمركية في مصر تعاني من تحديات متعددة جعلت مصر في ترتيب متدني في مؤشر التجارة عبر الحدود خاصة إذا ما قورنت بأداء مجموعة من الدول المجاورة والمنافسة كما يتضح من الشكل (٣ب).

شكل (٣ب) أداء مصر في مؤشر التجارة عبر الحدود لعام ٢٠٢٠



المصدر: World Bank, Doing Business report 2020.
* الترتيب (١٩٠ الأسوأ – ١ الأفضل)

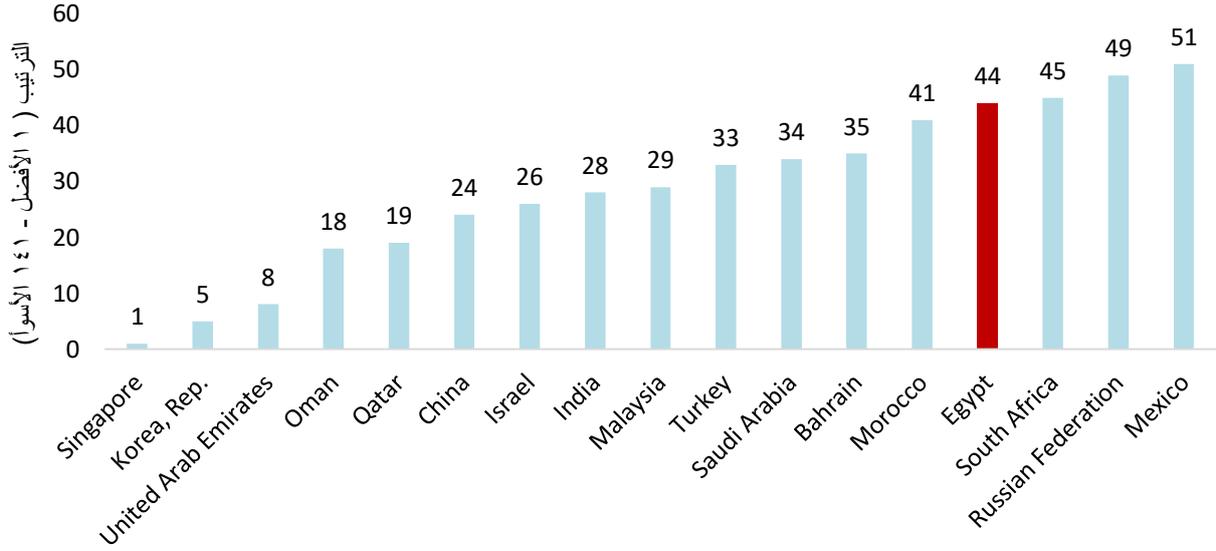
- وبالتالي ما زالت الإجراءات الجمركية معقدة وفترة التخليص الجمركي طويلة ومكلفة خاصة وأنه لم يتم تفعيل المنظومة المميكنة للشباك الواحد لتخليص الإجراءات الخاصة بالاستيراد والتصدير في كافة الموانئ والمطارات والمنافذ البرية، وهو ما يتضح من الجدول (٢) بالملاحق (اتحاد الصناعات المصرية، ٢٠١٩)٢.
- علي الرغم من مما حققته مصر من ترتيب متقدم في مؤشر تنافسية البنية التحتية للنقل بكافة أنواعه٤؛ حيث احتلت الترتيب ٤٤ من ١٤١ دولة، إلا أنه مازال هناك فرص للتطوير خاصة وأن العديد من الدول المجاورة والمنافسة حققت أداءً أفضل لذات المؤشر وهو ما يعكسه الشكل (٤).

٢ أحد المؤشرات الفرعية لمؤشر سهولة ممارسة الأعمال الصادر عن البنك الدولي عام ٢٠٢٠، ويقوم الدول وفقاً لمجموعة من المتغيرات التي تضم مدة وتكلفة وعدد مستندات الاستيراد والتصدير ثم يتم ترتيب الدول وفقاً لدرجتها ١٠٠ أفضل أداءً وحققت ١٦ دولة على مستوى العالم (WB,2020).

٣ اتحاد الصناعات المصرية (٢٠١٩)، "أجندة الإصلاحات العاجلة لدفع النمو الصناعي وتشجيع الاستثمار الأجنبي"، فبراير.

٤ يعكس المؤشر متوسط بسيط لأداء دولة/ اقتصاد ما في ثماني مؤشرات فرعية تعكس اتصال شبكة الطرق، جودة البنية التحتية للطرق، كثافة السكك الحديدية، كفاءة خدمة القطارات، قوة الاتصال لدى المطارات، كفاءة خدمات النقل الجوي، الاتصال بشبكات الشحن الدولية، كفاءة خدمات الموانئ البحرية، وتتراوح الدرجة من ٠ للأقل تنافسية إلى ١٠٠ للأعلى تنافسية، ويتم ترتيب الدول وفقاً لدرجاتها (المنتدى الاقتصادي العالمي).

الشكل (٤): مؤشر البنية التحتية للنقل لعام ٢٠١٩



المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي، ٢٠١٩.

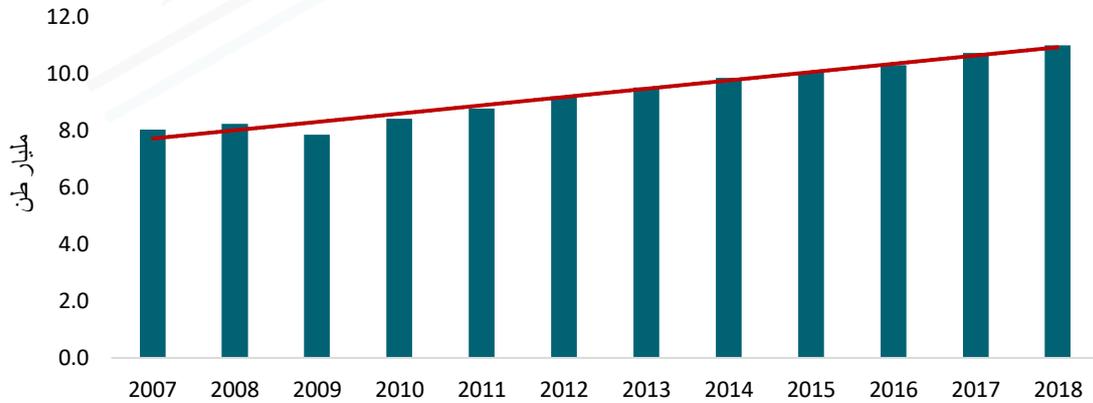
ثانياً: قطاعا النقل البحري والجوي:

١- النقل البحري:

١-١ النقل البحري في العالم:

- يعتبر النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية فمن خلاله يتم نقل ٨٠-٩٠% من التجارة الدولية.
- ارتفعت كمية التجارة البحرية العالمية من ٨ مليار طن عام ٢٠٠٨ إلى ١١ مليار طن عام ٢٠١٨ بنسبة زيادة ٣٢% كما يتضح من الشكل (٥).

الشكل (٥): تطور حجم التجارة البحرية العالمية خلال الفترة (٢٠٠٨ - ٢٠١٨)



المصدر: إعداد الباحث بناء على قاعدة بيانات الأنتكاد.

ويوضح الجدول (١) أهم ملامح التجارة البحرية العالمية من حيث طبيعة البضائع المنقولة بحرا، التوزيع النسبي للتجارة البحرية ما بين الدول والأقاليم وأخيرا حجم الأسطول البحري العالمي.

الجدول (١): أهم ملامح التجارة البحرية العالمية لعام ٢٠١٨

<p>تمثل البضائع الجافة نحو ٦٩% في المتوسط من إجمالي التجارة البحرية العالمية، يليها البترول الخام بنحو ١٩%، ولم يختلف هذا الهيكل كثيرا خلال العقد الماضي على الرغم من التراجع الطفيف في نصيب البترول الخام، تزامنا مع تراجع أسعار النفط العالمية، مقابل زيادة طفيفة في نصيب البضائع الجافة كما يتضح من الشكل (١) بالملحق.</p>	<p>طبيعة البضائع</p>
<p>١. تساهم الدول النامية والناشئة بنحو ٦٠% من إجمالي التجارة البحرية العالمية مقابل ٣٤% للدول المتقدمة. ولم يختلف هذا التوزيع خلال العقد الماضي على الرغم من التراجع الطفيف في مساهمة الدول النامية تزامنا مع تراجع التجارة البترولية مقابل ارتفاع بسيط في مساهمة الدول المتقدمة كما يتضح من الشكل (٢) بالملحق.</p> <p>٢. نظرا للدور المحوري لآسيا في سلاسل التوريد العالمية على مدى العقد الماضي؛ فقد حظيت بالنصيب الأكبر من التجارة البحرية العالمية، استحوذت الصين وحدها على نصف معدل نمو التجارة الدولية البحرية خلال العقد الماضي؛ حيث استوردت ربع الواردات البحرية العالمية في عام ٢٠١٨، لذا تراجع معدل نمو التجارة البحرية العالمية متأثرا بالصراعات التجارية ما بين الصين والولايات المتحدة ليبلغ ١,٨% عام ٢٠١٥ مقابل ٣,٥% عام ٢٠١٤.</p> <p>٣. ظلت حصة أمريكا ثابتة من التجارة البحرية الدولية حول ٢٢%.</p> <p>٤. تناقص الوزن النسبي لأوروبا، وأخيرا ظل نصيب أفريقيا متواضعا لم يتجاوز ٥% من البضائع المفرغة وتراجع من ٩% إلى ٧% بالنسبة للبضائع المحملة (الصادرات) كما يتضح من الشكل (٣) بالملحق.</p>	<p>وفقا لطبيعة الدول والأقاليم</p>

حجم الأسطول التجاري العالمي

١. بلغ إجمالي الأسطول التجاري العالمي ٩٥,٤ ألف سفينة، بحمولة ١,٩٧ مليار طن عام ٢٠١٩.
٢. تطور حجم الأسطول التجاري العالمي (٢٠١٤-٢٠١٩) بنحو ٨% من حيث عدد السفن والحاويات وبنحو ١٧% من حيث الحمولة الصافية بالمليون طن.
٣. تستأثر سفن الصب ال جاف Dry Bulk وناقلات البترول بأكبر حصة من هذا الأسطول بنسب ٤٣% و ٢٩% على التوالي.
٤. من حيث عدد السفن، هناك خمس دول تمتلك ٥٠% من الأسطول التجاري العالمي وهي الصين واليابان واليونان وهونج كونج وسنغافورة. وتستحوذ الصين واليابان وكوريا على ٩٠% من أنشطة بناء السفن عالمياً.
٥. وبمراجعة آخر خمس سنوات يتضح تراجع نشاط بناء السفن في ألمانيا واليابان وكوريا مقابل تصاعده في اليونان وسنغافورة والصين.
٦. يشهد النقل البحري تزايد التحالفات والاندمجات ما بين الخطوط الملاحية العالمية حيث زادت الحصة السوقية لأهم ١٠ خطوط نقل منتظمة من الشرق إلى الغرب من ٦٨% عام ٢٠١٤ إلى ٩٠% في ٢٠١٩. وقد يرجع ذلك إلى زيادة العرض وبالتالي ضغطه.

المصدر: UNCTAD, (2019), "Review of Maritime transport", United Nations and UNCTAD database .on Maritime transport

١-٢ النقل البحري في مصر:

١-٢-١ أهم مؤشرات أداء القطاع:

- بالرغم من الموقع الجغرافي المتميز الذي تتمتع به مصر وطول سواحلها البحرية (تمثل ٣٦,٠% من إجمالي السواحل عالمياً) إلا أن الموانئ المصرية جاءت في ترتيب متأخر في قائمة أهم ١٠٠ ميناء حاويات عالمياً؛ حيث جاء ميناء بورسعيد في المرتبة ٥٧ عام ٢٠١٩ وجاء ميناء الإسكندرية في المرتبة ٩٤ لعام ٢٠١٨، ويرجع هذا التأخر إلى بطء معدل نمو التداول بها مقارنة بباقي الموانئ، بينما جاء ميناء شنغهاي الصيني كأكبر ميناء على مستوى العالم عام ٢٠١٩؛ حيث يستأثر بنحو ٤٢ مليون طن وحدة مكافئة لعشرين قدم آلييه ميناء سنغافورة (٣٦,٦ مليون طن)، ثم جبل علي بالإمارات في المرتبة العاشرة، ثم ميناء جدة بالسعودية في المرتبة ٤٠، وميناء طنجة المغربي في المرتبة ٤٧، وذلك ضمن قائمة أهم ١٠٠ ميناء عام ٢٠١٩.
- وعلى مستوى كافة الموانئ المصرية، لم تزد كمية البضائع التي يتم تداولها بالحاويات Container Port Throughput عن ٦ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم (TEU)

The Journal of Commerce annual Top 50 World Container Ports, Lloyd's List annual Top 100 Ports, AAPA World Port Rankings, Drewry World Container Traffic Port Handling and individual port websites, American Journal of Transportation Top 100 ports (Retrieved at: <https://www.ajot.com/premium/ajot-ajots-top-100-containerports-a-to-z/PO>)
١ وحدة معادلة لعشرين قدم TEU twenty foot equivalent units

خلال الفترة (٢٠١٠ - ٢٠١٨)، لذا فإن حصة مصر محدودة مقارنة بحصص لدول ذات مستويات تنموية متقاربة كما يتضح من الجدول (٢).

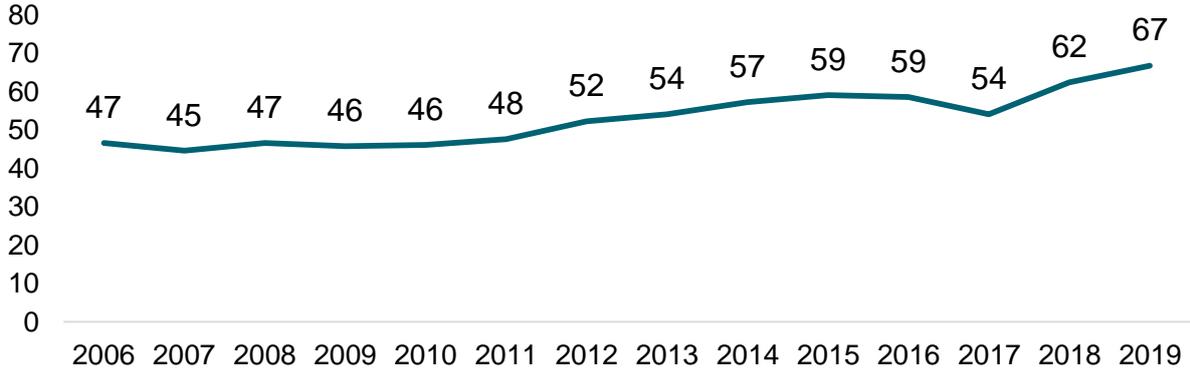
الجدول (٢): حجم تداول البضائع في الموانئ لمصر وبعض الدول عام ٢٠١٨

الدولة	القيمة في ٢٠١٨	الحصة العالمية %	التغير ٢٠١٠-٢٠١٨
الصين	225.8	28%	58%
سنغافورة	36.6	5%	26%
ماليزيا	25.0	3%	38%
الإمارات	19.1	2.4%	26%
الهند	16.4	2.1%	84%
فيتنام	16.4	2.1%	174%
إندونيسيا	12.9	1.6%	33%
تايلاند	11.2	1.4%	48%
البرازيل	10.3	1.3%	38%
تركيا	9.9	1.3%	51%
السعودية	8.7	1.1%	49%
المكسيك	7.0	0.9%	88%
مصر	6.2	0.8%	-10%
جنوب أفريقيا	4.9	0.6%	24%
المغرب	4.8	0.6%	70%

المصدر: قاعدة بيانات الأونكتاد.

- حصلت مصر على درجة ٦٧ من ١٠٠ في مؤشر الاتصال بشبكات الشحن الدولية المنتظمة عام ٢٠١٩ وبذلك تكون قد تقدمت بنحو ٢٠ نقطة عنها في ٢٠٠٦ كما يتضح من الشكل (٦).

الشكل (٦): تطور درجة مؤشر الاتصال بشبكة الشحن الدولية المنتظمة لمصر خلال الفترة (٢٠٠٦ - ٢٠١٩)

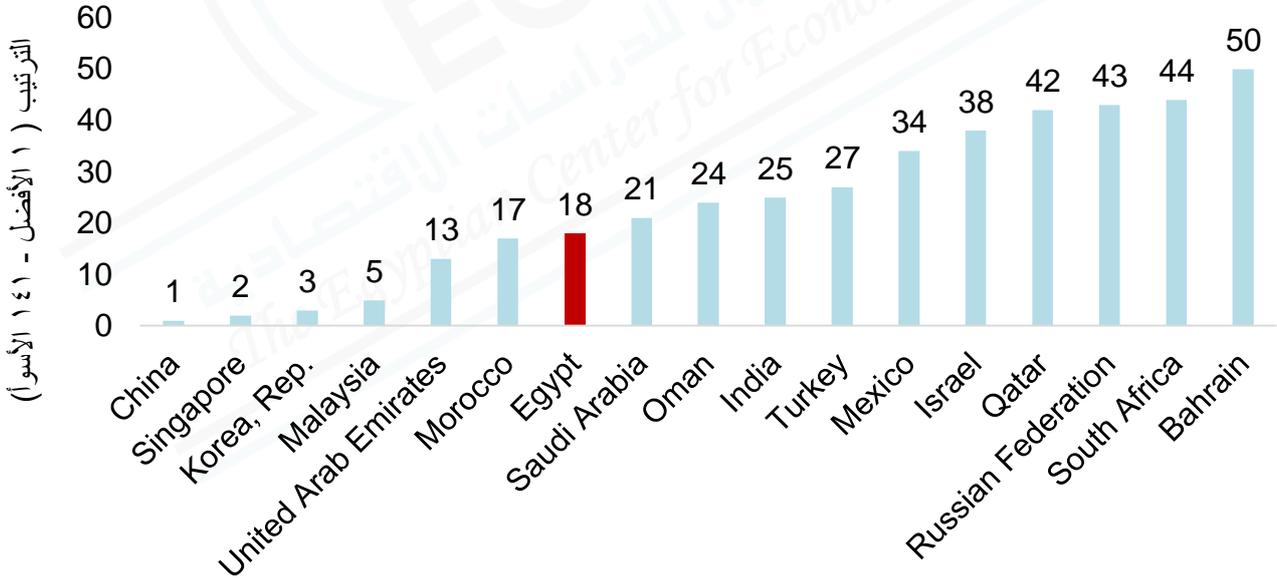


*يكون الأداء أفضل إذا حقق المؤشر ١٠٠ أو أكثر.

المصدر: UNCTAD, Liner Shipping Connectivity Index report, various years.

- على الرغم من تقدم مصر في درجة مؤشر الاتصال بشبكات الشحن الدولية إلا أن ترتيبها مازال متأخرا عن بعض الدول المجاورة والمنافسة؛ حيث احتلت الترتيب رقم ١٨ من بين ١٤١ دولة. كما يتضح من الشكل (٧).^٧

الشكل (٧): ترتيب مصر وبعض الدول المختارة في مؤشر الاتصال بشبكة الشحن الدولية المنتظمة لعام ٢٠١٩

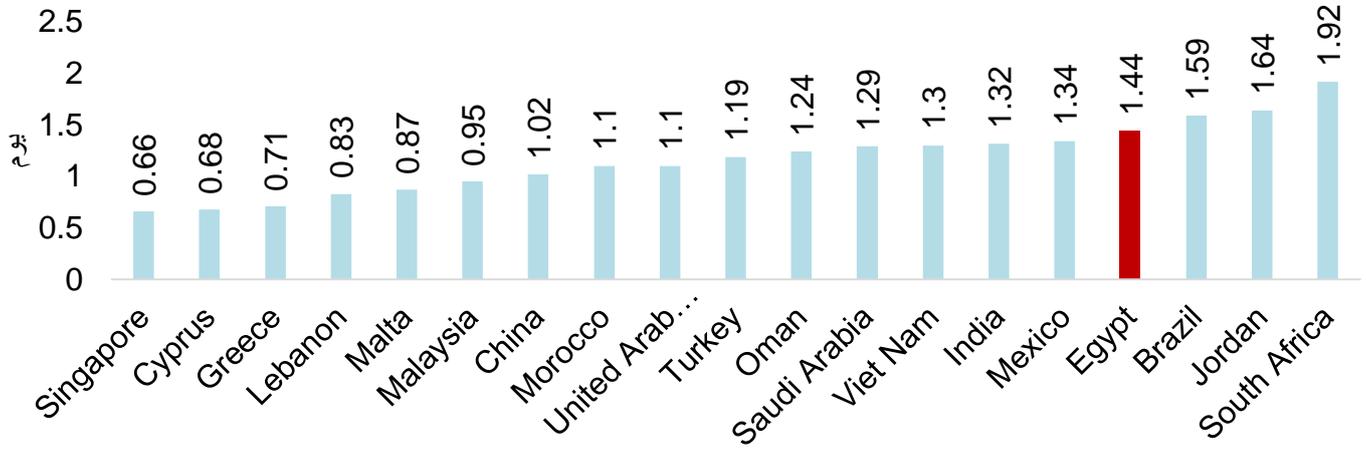


المصدر: WEF, Global Competitiveness report , 2019.

^٧ مؤشر يصدر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) لتقييم مدى اتصال دولة ما بشبكات الشحن العالمية. ويعتمد هذا المؤشر على خمسة مكونات في قطاع النقل البحري: عدد السفن، وسعة حمل الحاويات، والحد الأقصى لحجم السفينة، وعدد الخدمات وعدد الشركات التي تنشر سفن الحاويات في موانئ البلد. ويقوم المنتدى الاقتصادي العالمي بمعايرة قيم المؤشر الأصلية بحيث كلما اقتربت قيمة المؤشر من ١٠٠ كلما كان الأداء أفضل.

- يعتبر الوقت المستغرق في الميناء أحد المؤشرات الهامة التي تعكس كفاءة وتنافسية الميناء، وفقا لقاعدة بيانات الأونكتاد، بلغ متوسط الوقت الذي تقضيه السفن في الموانئ نحو ٢٣,٥ ساعة أي ٠,٩٧ يوما. وتستغرق سفن الصب الجاف Dry Bulk ٢,٠٥ يوما أي ما يعادل ثلاث أضعاف الوقت الذي تستغرقه الحاويات. ويوضح الشكل (٨) متوسط الوقت المستغرق في الموانئ لكافة أنواع السفن في مصر مقارنة ببعض الدول المختارة، ومنه يتضح أنه ما زال هناك احتياج لتخفيض زمن وجود السفن بالموانئ خاصة في سفن الصب الجاف والتي تستغرق ٤,٤ يوما أي ضعف المتوسط العالمي.

الشكل (٨): متوسط الوقت المستغرق في الميناء لعام ٢٠١٨ في مصر وبعض الدول المختارة



المصدر: قاعدة بيانات الأونكتاد، ٢٠٢٠.

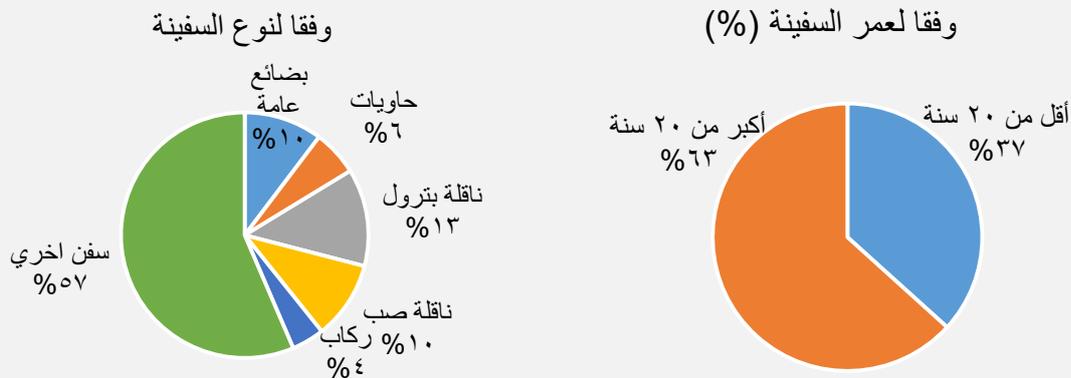
٢-٢-١ ملامح القطاع:

يعرض الجدول (٣) أهم ملامح قطاع النقل البحري في مصر من حيث حجم الأسطول التجاري، وعدد الموانئ البحرية وطاقاتها، وحجم التداول.

الجدول (٣): أهم ملامح النقل البحري في مصر

١. ضم الأسطول التجاري المصري ١١٧ سفينة عام ٢٠١٨ ويتجاوز ثلثيه العشرين عاما. ويوضح الشكلان التاليان توزيع الأسطول التجاري المصري وفقا لنوع السفن وعمرها.

الشكل (٩): الأسطول البحري التجاري المصري عام ٢٠١٨



المصدر: إعداد الباحثة بناء على بيانات قطاع النقل البحري، وزارة النقل.

٢. بمتابعة تطور حجم الأسطول التجاري المصري على مدى العقدين الماضيين يتضح تراجع عدد سفن الأسطول المصري بنسبة ٣٢%؛ حيث بلغ عدد السفن ٢١١ سفينة عام ٢٠٠١ مقابل ١١٧ سفينة عام ٢٠١٨. ويتضح من الجدول (٣) بالملحق أن التراجع على مستوى كافة أنواع السفن وإن كان التراجع الأكبر في سفن نقل البضائع.

١. تمتلك مصر ٤٨ ميناء منها ١٥ ميناء تجاري، حيث يتبع اثنان منها الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، بينما يتبع ميناء واحد هيئة ميناء دمياط، وتتبع ٦ موانئ هيئة موانئ البحر الأحمر وتتبع ٦ موانئ أخرى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، هذا علاوة على ٣٣ ميناء تخصصي لخدمة أنشطة متنوعة تعدينية وبتروولية وسياحية وصيد بطول سواحل البحر الأحمر والمتوسط وخليج السويس والعقبة.
٢. تختلف الطاقة التصميمية للموانئ التجارية المصرية من حيث المساحة، الطاقة القصوى، الأرصفة وأرصفة الحاويات كما يتضح من الجدول (٤) بالملحق.
٣. هناك نحو تسعة موانئ تجارية لا يوجد بها أرصفة حاويات ومنها ميناء سفاجا بالبحر الأحمر.
٤. تركزت الجهود خلال العقد الماضي في زيادة الأطوال وعدد الأرصفة الأخرى بخلاف أرصفة الحاويات وهو ما يضعف من القدرة على تحقيق مستهدفات زيادة حجم التداول إلى ٢٠ مليون حاوية، وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ إلى ٣٧٠ مليون طن بحلول ٢٠٣٠.

حجم التداول	<p>١. تداولت الموانئ المصرية ١٧٢ مليون طن خلال عام ٢٠١٩ وبزيادة ٩% عن مثيلتها في العام السابق. حيث تداول ميناء الإسكندرية بمفرده ٦٢ مليون طن أي ٣٦% من إجمالي ما تداولته كافة الموانئ، يليه موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس (٥٨ مليون طن بنسبة ٣٤%)، ثم ميناء دمياط (٣٦ مليون طن) وأخيرا موانئ البحر الأحمر (٥ مليون طن فقط).</p> <p>٢. وبلغ حجم الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية خلال عام ٢٠١٩ قرابة ٧,٢٤ مليون حاوية بما يمثل زيادة بنسبة ٨% عن حجمها في العام السابق. وانقسمت الحاويات إلى ٣,٦ مليون حاوية واردات، بينما سجلت الحاويات الصادرة والترانزيت أيضا ٣,٦ مليون حاوية. وتعتبر موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس هي الأنشطة في هذا المجال حيث تداولت ٦١% منها.</p> <p>٣. بلغ عدد السفن المترددة بالموانئ المصرية عام ٢٠١٩ نحو ١٣,٦ ألف سفينة وهو عدد أقل بنسبة ٢% عن مثيله في ٢٠١٨ وتراجع بنسبة ٧% عنه في عام ٢٠١٦.</p> <p>٤. بلغ عدد السفن العابرة للقناة ١٨ ألف سفينة عام ٢٠١٩/٢٠١٨ بحمولة قدرها ٩٤٢ مليون طن. وتمثل المنتجات البترولية ٢٣% من البضائع التي تم تداولها من خلال القناة و٧٧% منتجات غير بترولية (هيئة قناة السويس).</p> <p>وقد تناول المركز المصري للدراسات الاقتصادية في تقرير سابق أثر الأزمة على إيرادات قناة السويس بشكل تفصيلي.^٨</p>
-------------	--

المصادر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء ٢٠١٨، نشرة النقل البحري؛ وزارة النقل، (٢٠١٨)، "استراتيجية استراتيجية النقل البحرية المصري وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية"، القاهرة؛ وزارة النقل، قاعدة بيانات قطاع النقل البحري.

(٢) النقل الجوي:

١-٢ النقل الجوي في العالم:

يوضح الجدول التالي أهم ملامح قطاع النقل الجوي في العالم من حيث مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي والتوظيف، وتطور حركة نقل الركاب والبضائع خلال العقد الماضي، والتوزيع النسبي لحركة الركاب والبضائع وفقا للإقليم.

الجدول (٤): أهم ملامح النقل الجوي في العالم لعام ٢٠١٨

الأهمية الاقتصادية في الناتج والتوظيف	<p>- يبلغ ناتج قطاع النقل الجوي نحو ٢,٧ مليار دولار أي ٣,٦% من الناتج العالمي الإجمالي</p> <p>- يوفر نحو ٦٥,٥ مليون فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، وينقل بضائع بلغت قيمتها ٦ تريليون دولار سنويا.</p>
---------------------------------------	---

- على مستوى الشرق الأوسط، يساهم بنحو ١٣٠ مليار دولار في النشاط الاقتصادي أي ٤,٤% من الناتج الإجمالي ويخلق نحو ٢,٤ مليون فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة.^٩

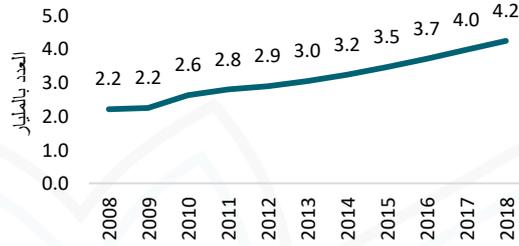
- يعتبر النقل الجوي العمود الفقري لنقل الركاب والبضائع على مستوى العالم، حيث تضاعف عدد المسافرين جوا على مستوى العالم من ٢ مليار عام ٢٠٠٨ إلى ٤ مليار عام ٢٠١٨. كما زادت حركة الشحن الجوي من ١٥٨ مليار طن/كم عام ٢٠٠٨ إلى ٢٢١ مليار طن/كم عام ٢٠١٨ أي بنسبة زيادة ٤٠% (الشكلان ١٠، و ١١)

المصدر: World Bank, World Development Indicators database.

الشكل (١١): تطور حركة الشحن الجوي للبضائع خلال الفترة (٢٠٠٨-٢٠١٨)



الشكل (١٠): تطور عدد المسافرين جوا عالميا خلال الفترة (٢٠٠٨-٢٠١٨)



تطور حركة نقل الركاب والبضائع

- تستحوذ ثلاثة أقاليم على ما يزيد عن ٨٠% من إجمالي حركة الركاب والشحن الجوي على مستوى العالم خلال العقد الماضي وتضم شرق آسيا والمحيط الهادي، أمريكا الشمالية، أوروبا ووسط آسيا كما يتضح من الجدول (٥):

الجدول (٥): التوزيع النسبي لحركة الركاب والشحن الجوي عالميا وفقا للإقليم خلال الفترة (٢٠٠٨-٢٠١٨)

النقل الجوي، الشحن		النقل الجوي للركاب		
التغير (٢٠٠٨-٢٠١٨)	متوسط النسبة (٢٠٠٨-٢٠١٨)	التغير (٢٠٠٨-٢٠١٨)	متوسط النسبة (٢٠٠٨-٢٠١٨)	
٣-،٠%	٣٦%	٣٣%	٢٩%	شرق آسيا والمحيط الهادي
٧-،٠%	٢٤%	٩-،٠%	٢٦%	أوروبا وآسيا الوسطى
١٨-،٠%	٢٢%	٣٢-،٠%	٢٧%	أمريكا الشمالية
٦٨،٠%	١٢%	٣٩،٠%	٦%	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
١٣-،٠%	٣%	١٤،٠%	٧%	أمريكا اللاتينية والكاريبي
٢٦،٠%	١%	٦٤،٠%	٣%	جنوب آسيا
٤٤،٠%	١%	١٧،٠%	١%	أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى

المصدر: World Bank, World Development Indicators database.

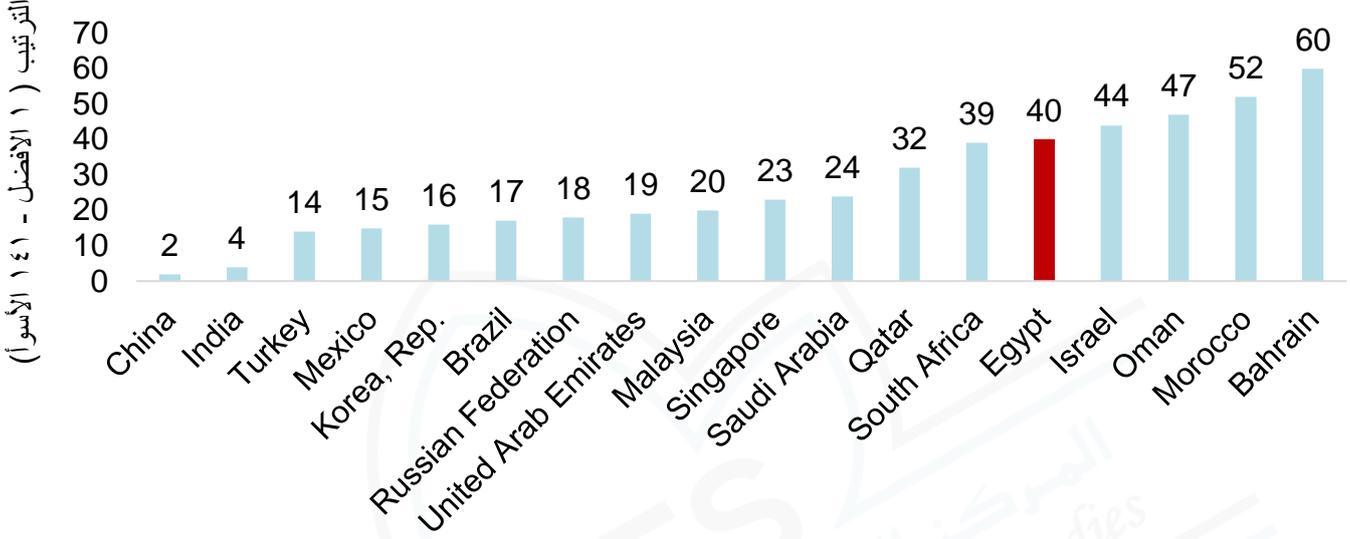
التوزيع النسبي لحركة الركاب والشحن الجوي

٢-٢ النقل الجوي في مصر:

٢-٢-١ أهم مؤشرات أداء القطاع:

- جاءت مصر في الترتيب رقم ٤٠ من بين ١٤١ دولة في مؤشر اتصال المطارات بشبكة النقل الجوية. وهو موقع متدني مقارنة ببعض الدول المجاورة والمنافسة كما يتضح من الشكل (١٢).

الشكل (١٢): مؤشر الاتصال بشبكة النقل الجوي العالمية لعام ٢٠١٩

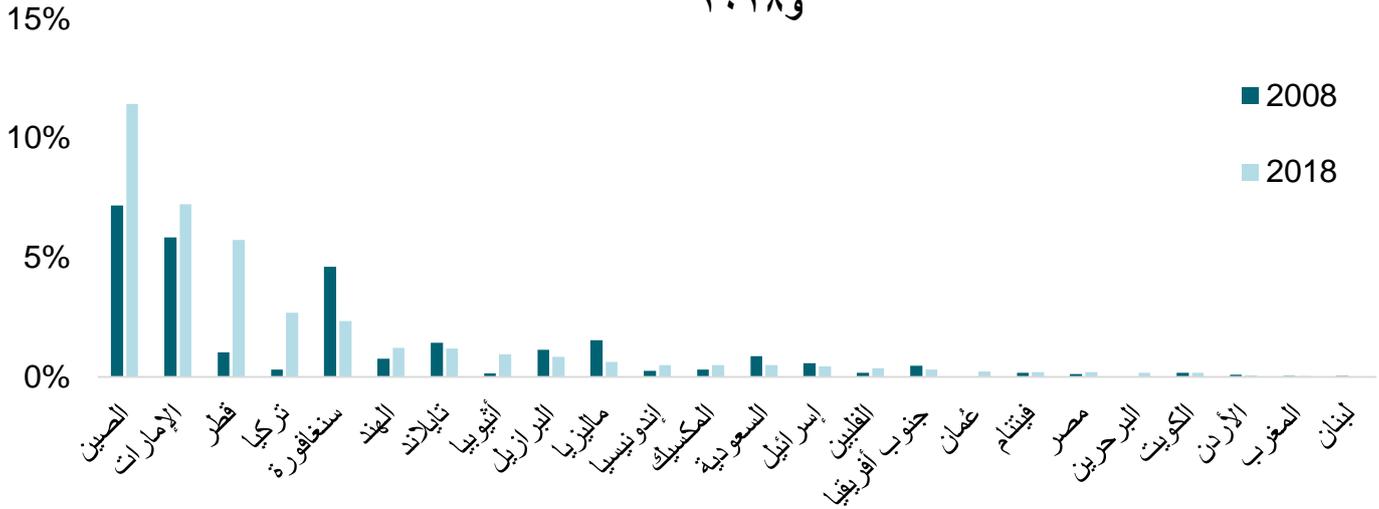


المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي، ٢٠١٩.

- على الرغم من الموقع المتميز الذي تتمتع به مصر، إلا أن حصتها من الشحن الجوي العالمي لا تتجاوز ٠,٢% وحصتها من النقل الجوي للركاب عالميا لا تتجاوز ٠,٣%، وسبقها دول ذات مستويات تنموية متقاربة بل ونجحت دول عربية في تحقيق قفزات في حصتها من الشحن والنقل الجوي العالمي كما يتضح من الشكلين ١٣ و ١٤.

^{١٠} مؤشر يصدر عن (International Air Transport Association, IATA) ويقيم مدى اندماج دولة ما في شبكة النقل الجوي العالمية. وعلى مستوى كل مطار يتم ترجيح عدد المقاعد المتاحة لكل دولة مستقبلة بحجم مطار الدولة المستقبلة (مقاسا بعدد المسافرين) ثم يتم تجميع هذه الأوزان لكافة الدول المستقبلة، ويكرر الأمر على باقي المطارات ويتم حساب درجة لكل دولة. ويقوم المنتدى الاقتصادي العالمي بمعايرة قيم المؤشر بحيث كلما اقتربت القيمة من ١٠٠ كلما كان الأداء أفضل.

الشكل (١٣): تطور حصة مصر وبعض الدول من الشحن الجوي العالمي لعامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٨



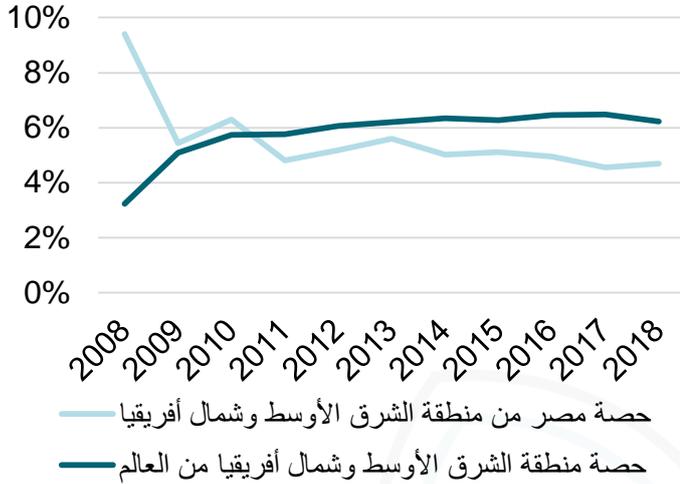
الشكل (١٤): تطور حصة مصر وبعض الدول من إجمالي النقل الجوي للركاب عالميا لعامي ٢٠٠٨ و ٢٠١٨



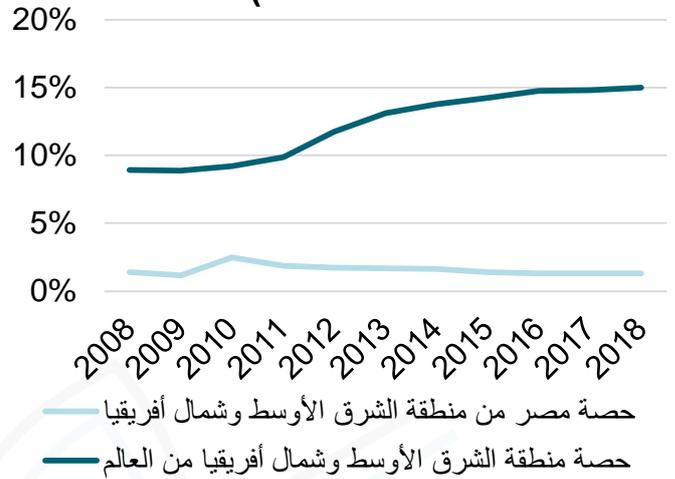
المصدر: International Civil Aviation Organization, Civil Aviation Statistics of the World and ICAO staff estimates.

- على الرغم من تضاعف حركة نقل الركاب والشحن الجوي لإقليم الشرق الأوسط وشمال إفريقيا خلال العقد الماضي ظلت حصة مصر من الشحن الجوي للإقليم في حدود ١% وكذلك تراجعت حصتها من النقل الجوي للركاب من ٩% عام ٢٠٠٨ إلى ٥% عام ٢٠١٨ وهو ما يتضح من الشكلين ١٥ و ١٦.

الشكل (١٦): تطور حصة مصر من النقل الجوي الركاب لإقليم الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وتطور نصيب الإقليم من النقل الجوي للركاب خلال الفترة (٢٠٠٨ - ٢٠١٨)



الشكل (١٥): تطور حصة مصر من الشحن الجوي لإقليم الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مقابل تطور حصة الإقليم من الشحن الجوي العالمي خلال الفترة (٢٠٠٨ - ٢٠١٨)

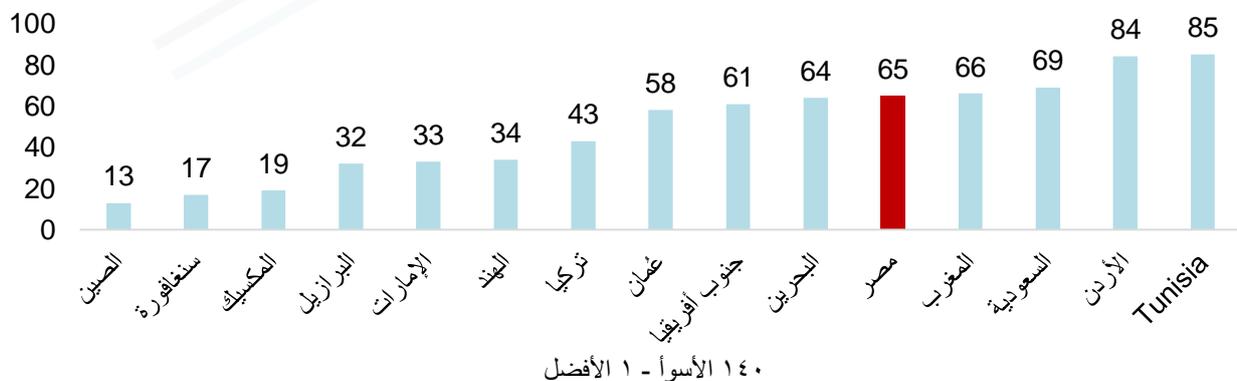


المصدر: International Civil Aviation Organization, Civil Aviation Statistics of the World and ICAO staff estimates

ويشير الشكل السابق إلى أن الشحن الجوي يمثل فرصة ضائعة أمام مصر تفوق فرصتها في نقل الركاب.

- وينعكس ضعف أداء النقل الجوي في مصر على تواضع ترتيب مصر في مؤشر تنافسية السياحة والسفر (Travel & Tourism competitiveness index)؛ حيث جاءت مصر في المركز ٦٥ من ١٤٠ دولة وهو أداء أقل من العديد من الدول التي لا تقارن بمصر من حيث ميراثها الحضاري.

الشكل (١٧): أداء مصر وبعض الدول المختارة في مؤشر تنافسية السياحة والسفر لعام ٢٠١٩



المصدر: World Economic Forum, Travel & Tourism competitiveness report, 2019

^{١١} مؤشر يصدر عن المنتدى الاقتصادي العالمي وهو متوسط بسيط لقياس أداء الدول في ١٤ محورا و ٩٠ مؤشرا فرعيا يعكس العوامل والسياسات التي تساهم في بيئة مستدامة لقطاع السفر والسياحة الذي بدوره يساهم في تنافسية الدول. وتتراوح قيمة المؤشر بين ١٠٠ الأفضل و ٠ الأسوأ.

- وفقا لهذا المؤشر لا تزال مصر من أقل الدول انفتاحا على مستوى العالم حيث جاءت في المرتبة ١٢٤ من ١٤٠ دولة، كما ما زال الأداء متواضعا نسبيا في محور البنية التحتية للنقل الجوي؛ حيث جاءت مصر في المرتبة ٥٥ بينما الإمارات الرابعة عالميا^{١٣}
- يعتبر أداء مصر في مؤشر التيسير علي المسافرين متواضعا؛ حيث حصلت على ٣,٨ درجة من ١٠ درجات لهذا المؤشر.
- وفقا لمؤشر تيسير التجارة الجوية (the Air Trade Facilitation Index)؛^{١٤} جاءت مصر في الترتيب ٧٨ من بين ١٢٤ دولة و في الترتيب ٣٤ من ١٣٥ دولة في مؤشر (freight Friendliness Index)؛^{١٥}

٢-٢-٢ ملامح القطاع

يوضح الجدول (٥) أهم ملامح قطاع النقل الجوي في العالم من حيث مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي والتوظيف، وتطور حركة نقل الركاب والبضائع خلال العقد الماضي، والتوزيع النسبي لحركة الركاب والبضائع وفقا للإقليم .

جدول (٥) أهم ملامح النقل الجوي في مصر لعام ٢٠١٨

<p>- يساهم القطاع شاملا سلسلة التوريد الخاصة به بنحو ١% من الناتج المحلي الإجمالي لمصر عام ٢٠١٨ وهذا الرقم يتضاعف إذا أضفنا إليه مساهمة السياحة سواء في التشغيل أو الناتج.</p> <p>- وفقا لـ IATA,2019 يوظف القطاع نحو ٩٧ ألف وظيفة مباشرة أغلبها وظائف تتطلب مهارات عالية بالإضافة إلى ١٠٢ ألف وظيفة غير مباشرة ترتبط بتوريد السلع والخدمات. حيث تشير التقديرات إلى أن وظيفة مباشرة واحدة في قطاع النقل الجوي تخلق ست وظائف غير مباشرة في الاقتصاد، وهو ما يتضح في إنشاء عدد متزايد من الشركات بالقرب من مطار القاهرة الدولي (البنك الدولي، ٢٠١٠).</p>	<p>الأهمية الاقتصادية في الناتج والتوظيف</p>
--	--

^{١٢} يقيس المؤشر متطلبات الحصول على التأشيرة، التوقيع على اتفاقيات السماوات المفتوحة، عدد الاتفاقيات التجارية محل التنفيذ.

^{١٣} يقيس المؤشر عدد المطارات وكثافتها وعدد العمليات التشغيلية لخطوط الطيران وجودة البنية التحتية للنقل الجوي وللرحلات الدولية والداخلية.

^{١٤} أحد مؤشرات مؤشر the Air Transport Regulatory Competitiveness الصادر عن IATA عام ٢٠١٨ ويرصد مدى التسهيلات المقدمة لتيسير حركة الأفراد على مستوى العالم وبالتالي تقييم تقدم الحكومات في اتفاقيات السماوات المفتوحة، التقدم في أنظمة معلومات المسافرين، ميكنة أنظمة السيطرة على الحدود، متطلبات الحصول على التأشيرة. وكلما اقترب المؤشر من ١٠ كان الأداء أفضل.

^{١٥} يقيم المؤشر إلى أي مدى تقدم الدولة تيسيرات لنقل البضائع جوا سواء من تنظيمات الجمارك أو الإجراءات على الحدود (IATA).

^{١٦} يقيم المؤشر الاختراق الفعلي للمعاملات والوثائق الإلكترونية في شحنات الشحن الجوي (IATA).

<p>- تتركز أنشطة النقل الجوي في نقل الركاب؛ حيث بلغ عدد الركاب المعتمدين على النقل الجوي ٣١ مليون راكب بينما بلغت كمية البضائع المنقولة جوا نحو ٢٦٩,٢ ألف طن عام ٢٠١٨.</p> <p>- على الرغم من زيادة إجمالي حركة الركاب بالمطارات المصرية (الدولية والمحلية والترانزيت) من ٢٧,٢ مليون راكب عام ٢٠١٦ إلى ٣١ مليون عام ٢٠١٨ إلا أنه أقل بنسبة ١١% عن العدد في عام ٢٠٠٨ وهو أقل كثيرا من الطاقة الاستيعابية للمطارات المصرية والتي تقدر بنحو ٧٣ مليون راكب سنويا.</p> <p>- ظلت كمية البضائع المنقولة من مطار القاهرة في حدود ٣٠٠ الف طن سنويا خلال آخر سبع سنوات وهو ما يمثل نصف طاقته الاستيعابية فقط (٦٠٠ الف طن) (وزارة الطيران المدني، ٢٠١٨).</p>	<p>تطور حركة النقل للركاب والبضائع</p>
<p>- يوجد بمصر ٢٣ مطارا تمتلكهم الدولة باستثناء مطاري مرسى علم والعلمين بنظام الـ BOT وتضم المطارات نحو ١١ مطارا دوليا وأربعة مطارات داخلية تُستخدم لرحلات دولية عند الطلب، وأربعة مطارات داخلية فقط. وتم إنشاء ثلاثة مطارات جديدة وهي سفنكس والمليز والقطامية وجاري إنشاء مطار برنيس ليصبح عدد المطارات ٢٧ مطارا (وزارة الطيران المدني، ٢٠١٨).</p> <p>- وفقا لحركة الركاب والبضائع يعتبر مطار القاهرة الدولي أكبر مطار دولي في مصر وثاني أكبر مطار في أفريقيا بعد مطار جوهانسبرج في جنوب أفريقيا. حيث استقبل مطار القاهرة نحو ١٨ مليون راكب عام ٢٠١٨ أي ٥٨% من إجمالي المسافرين، وكذلك على مستوى نقل البضائع.</p>	<p>المطارات المصرية</p>
<p>تراجع حركة المسافرين الدوليين على خطوط الطيران الأجنبية مقابل تزايدها على الخطوط المصرية، أما حركة المسافرين المحليين فتستحوذ عليها بالأساس شركة مصر للطيران وبعض الخطوط المصرية الأخرى. كما يتضح من الشكلين التاليين:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="183 1377 614 1456"> <p>الشكل (١٩): تطور حركة المسافرين المحليين على الخطوط الجوية خلال الفترة (٢٠١١ - ٢٠١٦)</p> </div> <div data-bbox="790 1377 1220 1456"> <p>الشكل (١٨): تطور حركة المسافرين الدوليين على الخطوط الجوية خلال الفترة (٢٠١١ - ٢٠١٦)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="239 1780 606 1870"> <p>Legend for Figure 19:</p> <ul style="list-style-type: none"> Egyptair (Solid Blue) Foreign (Solid Green) Others (Solid Red) Egyptair% (Dashed Blue) Foreign% (Dashed Green) Others% (Dashed Red) </div> <div data-bbox="798 1780 1165 1870"> <p>Legend for Figure 18:</p> <ul style="list-style-type: none"> Egyptair (Solid Blue) Foreign (Solid Green) Others (Solid Red) Egyptair% (Dashed Blue) Foreign% (Dashed Green) Others% (Dashed Red) </div> </div> <p>المصدر: المركز المصري للدراسات الاقتصادية، (٢٠١٨)، "تحرير السماوات المفتوحة فرصة ضائعة أم هدر للموارد"، سبتمبر.</p>	<p>حركة المسافرين الدوليين والمحليين</p>

<p>- لدى مصر هيكل متنوع من شركات النقل والشحن الجوي؛ فبجانب الشركة القابضة لمصر للطيران (١٠ شركات تابعة) يوجد ١٠ شركات خاصة و ٣ شركات قطاع عام وأعمال عام بالإضافة إلى الطيران الأجنبي.</p> <p>- تمتلك مصر للطيران النسبة الأكبر من أسطول الطيران المصري؛ حيث يبلغ عدد طائرات مصر للطيران ٦٤ طائرة منها ٦١ طائرة لنقل الركاب و ٣ طائرات للبضائع، بينما يبلغ حجم أسطول باقي الشركات المصرية ٤٧ طائرة.</p>	<p>الأسطول الجوي</p>
---	----------------------

ثانياً: صدمات الطلب والعرض في ضوء دورة الأزمة

يستعرض هذا الجزء انعكاسات الأزمات السابقة على قطاعي النقل البحري والجوي، ثم انعكاسات أزمة كورونا وتوقعات عام ٢٠٢٠ وأخيراً تحليل صدمة الطلب والعرض نتيجة أزمة كورونا على قطاعي النقل البحري والجوي خلال دورة الأزمة.

٢-١ انعكاسات الأزمات السابقة على قطاعي النقل البحري والجوي:

نظرياً، يعتبر الطلب على النقل بكافة أنواعه مشتق من حركة النشاط الاقتصادي والتجارة الدولية وتحركات الأفراد عبر الدول بالأساس؛ لذا فهو قطاع حساس لأي أزمات خارجية أو محلية من شأنها التأثير على أي من المتغيرات السابقة.

وعالمياً، تأثر قطاع النقل البحري بما سببته الأزمة الاقتصادية العالمية لعام ٢٠٠٨ من انكماش في النمو الاقتصادي العالمي بنحو -١,٩% عام ٢٠٠٩ وتراجع حجم التجارة الدولية بنحو ١٣,٧% عام ٢٠٠٩ (وتراجعت القيمة -٢٢%) أي تراجع بسبع أمثال التراجع في النمو الاقتصادي.

أدت الأزمة إلى تراجع معدل نمو حجم التجارة البحرية العالمية ليبلغ -٤,٥% عام ٢٠٠٩ مقابل ٢% في العام السابق. وكذلك تراجعت حجم تجارة الحاويات عالمياً بنحو ٧-٨% نتيجة للأزمة (UNCTAD, 2010).

كما تأثر النقل الجوي بتراجع الطلب على السياحة والسفر وأعداد السائحين الدوليين الوافدين عقب الأزمة بنحو ١,١%-، -٤% على التوالي عام ٢٠٠٩ مقارنة بعام ٢٠٠٨. (الاتحاد العربي للنقل الجوي، ٢٠٢٠)

تعافى الاقتصاد العالمي والتجارة الدولية وبالتالي قطاعا النقل الجوي والبحري سريعاً من تداعيات الأزمة المالية العالمية نظراً لمحدودية نطاق تأثير هذه الأزمة؛ حيث كان تأثيرها أشد

على الدول المتقدمة مقارنة بالدول النامية والناشئة التي تعتبر الفاعل الرئيسي في القطاعين، كما سبق وأن أشرنا في الجزء الأول من هذا التقرير.

ومحلياً، يتأثر قطاعا النقل البحري والجوي في مصر بالأزمات العالمية والمحلية؛ حيث أدت الأزمة المالية العالمية إلى تباطؤ النمو الاقتصادي، بالإضافة إلى تراجع قيمة التجارة الخارجية المصرية، كما هو مبين بالجدول (٦):

جدول (٦) تداعيات الأزمة العالمية على التجارة الخارجية المصرية

نسبة التغير (%)	إجمالي التجارة المصرية (بالمليار \$)		
	٢٠٠٩	٢٠٠٨	
١٢-	٦٩	٧٩	القيمة (مليار دولار)
١١-	٥٩	٦٧	التجارة عبر الموانئ البحرية المصرية
١٩-	٩,٧	١٢	التجارة عبر المطارات المصرية

المصدر: حسب اعتماد على بيانات الجهاز المركزي للتعبيات العامة والإحصاء، نشرات التجارة الخارجية.

كما تأثرت حركة الركاب والشحن الجوي للبضائع في المطارات المصرية بالأزمات العالمية أو المحلية^٧ كما يتضح من الجدول (٧):

جدول (٧) تأثر حركة النقل الجوي بالأزمات العالمية والمحلية

حظر بعض الدول مواطنيها من السفر إلى مصر بعد سقوط الطائرة الروسية	ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١	الأزمة المالية العالمية ٢٠٠٨	
٢٢-%	١٢-%	١٤-%	معدل نمو حركة الركاب في المطارات المصرية *
	٢٠-%	٨-%	حجم البضائع المشحونة جوا لكافة المطارات **

المصدر: محسوبة بالاعتماد على:

* الجهاز المركزي للتعبيات العامة والإحصاء، النشرة السنوية لإحصاءات النقل الجوي.

** البنك الدولي، قاعدة مؤشرات التنمية العالمية.

٢-٢ انعكاسات أزمة كورونا منذ بدايتها وتوقعات عام ٢٠٢٠:

يُتوقع أن تتجاوز التداعيات الاقتصادية والاجتماعية لأزمة كورونا أي تداعيات لأزمات سابقة بما فيها الأزمة الاقتصادية العالمية لعام ٢٠٠٨ / ٢٠٠٩؛ حيث تسببت أزمة كورونا في دخول

^{١٧} قام المركز بدراسة أثر الأزمات السابقة وأزمة كورونا على قطاع السياحة في مصر ويمكن الاطلاع عليها على موقع المركز:

الاقتصاد العالمي في مرحلة ركود اقتصادي وفقا لما أعلنه صندوق النقد الدولي في أول أبريل عام ٢٠٢٠ الأمر الذي ينعكس سلبيا على معدلات النمو المتوقعة لكافة أقاليم ودول العالم^{١٨} (صندوق النقد الدولي، ٢٠٢٠).

كما أدت الأزمة إلى انخفاض الطلب وتباطؤ النشاط الاقتصادي واضطرابات سلاسل التوريد العالمية، وتسببت في تراجع التجارة الدولية بنحو ٣% خلال الربع الأول من عام ٢٠٢٠ ثم تراجعت مرة أخرى بنحو ١٨,٥% خلال الربع الثاني.

ويعرض الجدول (٨) تداعيات الأزمة على قطاعي النقل البحري والجوي عالميا وفقا لآخر بيانات متاحة.

جدول (٨) تداعيات الأزمة على قطاعي النقل البحري والجوي عالميا

النقل الجوي	النقل البحري
<p>- أدى تراجع حركة الطيران الدولي والمحلي إلى خسائر في إيرادات نقل الركاب عالميا قُدرت بنحو ١٢٦ مليار دولار خلال الفترة من يناير وحتى مايو ٢٠٢٠. واستأثر إقليم آسيا والمحيط الهادئ بـ ٣٨% من الخسائر يليها أوروبا ٢٤% ثم شمال أمريكا بـ ٢٢%. وتعتبر أقاليم الشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية وأفريقيا أقل الأقاليم تأثرا بنسب لم تتجاوز ١٠%.</p> <p>- وعلى مستوى دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تراجعت إيرادات الطيران الدولي بنحو ٩٧,٣% في أبريل ٢٠٢٠ عن مثيلتها في العام السابق وذلك مقابل تراجع بنسبة ٥٠,٣% في مارس ٢٠٢٠.</p> <p>- شهد الشحن الجوي للبضائع تراجعا أقل حدة من تراجع نقل الركاب؛ حيث تراجعت حركة الشحن الجوي للبضائع خلال مارس ٢٠٢٠ بنسبة ١٥,٢% عنها في العام السابق وبنسبة ٣٢% عن قيمتها خلال عام ٢٠٠٨ مقابل تراجع نقل الركاب بنحو ٣٠% خلال مارس ٢٠٢٠ مقارنة بمثيله في العام السابق ويرجع ذلك لتضاعف الشحن الجوي للمستلزمات الوقائية والطبية والعديد من المستلزمات السلعية.^{٢٠}</p>	<p>- انخفاض حركة تجارة الحاويات العالمية في فبراير ٢٠٢٠ بمقدار ٨,٦% مقارنة بفبراير العام السابق. وكان الانخفاض أكبر في الشرق الأقصى حيث بدأت الأزمة (تراجع ب ١٧,٥%) مقابل تراجع أقل في أوروبا ثم أمريكا.^{١٩}</p> <p>- أدى تراجع الطلب إلى قيام الشركات العاملة في الشحن بتخفيض وإلغاء الرحلات حتى انخفضت الطاقة التشغيلية للحاويات بنحو ١٠,٦% من إجمالي الطاقة التشغيلية في مارس الماضي ووصل الإلغاء إلى ٣٠% للحاويات المتجهة من الشرق الأقصى إلى أوروبا.</p> <p>- كما تم تخفيض عدد الحاويات تجنبا لحدوث فرط في العرض ومن ثم الاضطرار إلى خفض أسعار خدمات الشحن.</p>

^{١٨} وفقا لآخر مراجعة لصندوق النقد الدولي في يونيو ٢٠٢٠ توقع أن يحقق النمو الاقتصادي العالمي -٤,٩% عام ٢٠٢٠، و-٨% للاقتصاديات المتقدمة و-٣% للاقتصاديات الناشئة والنامية، وتتفاوت معدلات النمو ما بين أقاليم ودول العالم.

^{١٩} International transport Forum, 2020, "Covid-19 transport Brief", 29 April.

^{٢٠} IATA,(2020)," Covid19- assessing prospect for Air Cargo", April.

وفيما يتعلق بتوقعات عام ٢٠٢٠:

(١) النقل البحري:

تتوقع منظمة التجارة العالمية تراجع حجم التجارة بنهاية عام ٢٠٢٠ مقارنة بعام ٢٠١٩ بنسب تتراوح بين ١٣% - ٣٢% وفقا لمدي السيطرة على الفيروس ومدى تأثير النمو الاقتصادي العالمي بتداعياته. كما يُتوقع أن تشهد تجارة الحاويات العالمية انخفاضا في حركتها يتجاوز ١٠% نتيجة لتأثير أزمة كورونا متجاوزة بذلك الانخفاض الذي شهدته نتيجة للأزمة المالية العالمية والذي تراوح بين ٧-٨%.

(٢) النقل الجوي:

- توقعت المنظمة الدولية للنقل الجوي (الإيكاو) تراجع أداء قطاع الطيران عالميا نتيجة لأزمة كورونا لمستوى غير مسبوق ويوضح الجدول التالي توقعات أداء القطاع لعام ٢٠٢٠ كما هو موضح بالجدول (٩):^{٢١}

الجدول (٩) توقعات أداء قطاع الطيران العالمي عام ٢٠٢٠ مقارنة بعام ٢٠١٩

المتغيرات	السيناريو المتفائل	السيناريو المتشائم
حركة النقل الجوي للركاب	-٤٨%	-٦٢%
أعداد الركاب المنقولين جوا	-٢,٣ مليار راكب	-٢,٩ مليار راكب
عائدات النقل الجوي للركاب	-٣,٨ مليار دولار	-٣,٩١ مليار دولار
عدد المقاعد المتاحة من خلال خطوط الطيران	-٤٢%	-٥٢%

المصدر: ICAO, (2020). "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis Economic".29 June

- توقعت المنظمة الدولية للنقل الجوي (الإيكاو) أن تشهد أوروبا أكبر تراجع في أعداد المسافرين والإيرادات والسعة يليها آسيا وأمريكا الشمالية.
- تتعرض الخسائر في حركة المسافرين وتخفيض السعة على إيرادات المطارات التي يُتوقع أن تنخفض ب نحو ٩٧,٤ مليار دولار عام ٢٠٢٠ بما يمثل خسائر تزيد عن ٥٠% لكافة المطارات بكافة الأقاليم عن قيمتها المتوقعة في حالة السيناريو المعتاد باستثناء أوروبا التي تمثل خسائرها ٦٠%.

^{٢١} ICAO, (2020). "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis Economic".29 June.

- كذلك يُتوقع أن تحقق إيرادات خطوط الطيران خسائر صافية في الأرباح تصل إلى ٨٤ مليار دولار أي تراجع صافي الأرباح لكل خطوط الطيران في مختلف الأقاليم بما يزيد عن ٥٠% في حالة السيناريو المعتاد.
- يُتوقع أن تتحسن معدلات الطيران في العام التالي إلا أنها ستظل أقل من مثلتها في عام ٢٠١٩ بنحو (٣٢ - ٤١%)؛ حيث يستغرق الطيران المدني عامين للتعافي بعد تعافي الناتج المحلي الإجمالي على مستوى العالم.^{٢٢}
- ووضع الاتحاد العربي للنقل الجوي ثلاث سيناريوهات حول تأثير الفيروس على قطاع الطيران وتوقعات التعافي على مستوى الاقتصادين العالمي والعربي وتوقعاته للتعافي من الأزمة والعودة لمعدلات عام ٢٠١٩ = ١٠٠ كما يوضحها الجدول (١٠):

جدول (١٠) سيناريوهات تأثير الفيروس على قطاع الطيران عالميا وعربيا

سيناريو التعافي البطيء		سيناريو التعافي المتوسط		سيناريو التعافي السريع			
٢٠٢٦	٢٠٢٠	٢٠٢٤	٢٠٢٠	٢٠٢٣	٢٠٢٠		
6%	%٦٥-	%٠,٦٠-	%٥٦-	%٢,٣٠	%٤٨-	إيرادات المسافرين RPKs	الاقتصاد العالمي
9.60%	%٧٨-	%٠,١٠-	%٧٠-	%٥,٦٠	%٥٨-	أعداد السياح الدوليين الوافدين	
4.30%	%٤٧-	%٠,٢٠-	%٥٥-	%٤,٣٠	%٤٧-	إيرادات المسافرين RPKs	الاقتصاد العربي
6.6	%٥٥-	%٠,٣٠-	%٦٣,٥٠-	%٦,٦٠	%٥٥-	أعداد السياح الدوليين الوافدين	

المصدر: الاتحاد العربي للنقل الجوي، (٢٠٢٠)، "تحليل الأزمات العالمية السابقة التي أثرت على الاقتصاد والسياحة والسفر مقارنة مع أزمة فيروس كورونا المستجد، مع توقعات حول الوقت الذي سيطلبه الخروج من هذه الأزمة"، يونيو.

توقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) تراجع الشحن الجوي للبضائع بمعدلات أقل من تراجع نقل الركاب نظرا لزيادة الاعتماد عليه في شحن المستلزمات الوقائية والطبية والسلع الغذائية. وقدر التراجع في شحن البضائع خلال عام ٢٠٢٠ ما بين ١٤% - ٣١%^{٢٣}.

^{٢٢} IATA, (2020), "Covid-19 outlook for air travel in the next 5 years", May.

^{٢٣} يرتبط السيناريو هان بما توقعته منظمة التجارة العالمية من تأثير الأزمة على حجم التجارة السلعية العالمية خلال عام ٢٠٢٠ والتي يتوقع ان تتراجع بنحو ١٣% عن قيمتها عام ٢٠١٩ في حالة السيناريو المتفائل أي انتهاء الأزمة بحلول يونيو ٢٠٢٠ او قد يصل التراجع الي ٣٢% في حالة السيناريو المتشائم أي استمرار الأزمة حتى نهاية ٢٠٢٠.

٢-٣: صدمات الطلب والعرض في ضوء دورة الأزمة منذ بدايتها وحتى الآن والتوقعات المستقبلية:

يرتبط التأثير المتوقع على الطلب والعرض وفقا للمرحلة التي نحن بصدها من دورة الأزمة، ويمكن أن نتبع ٥ مراحل زمنية خلال دورة الأزمة، ويلخص الشكل التالي هذه المراحل وذلك على النحو الآتي:



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

فيما يلي توصيف موجز لكل مرحلة:

المرحلة الأولى: ظهور الفيروس

شهدت بداية الأزمة وتفاقمها في الصين فقط، ولم يتأثر باقي العالم ومنه الدول العربية والأوروبية بالأزمة بعد.

المرحلة الثانية: بداية الانتشار

انتشار واسع للفيروس عالميا، بدأت الدول العربية في التأثر مع نهاية شهر فبراير وبادرت باتخاذ تدابير احترازية منعا لانتشار الفيروس، تأثر كبير في الدول الأوروبية.

المرحلة الثالثة: تفاقم المشكلة

تفاقم الوضع في العالم وإجراءات مشددة في الدول العربية وخاصة السعودية والدول الأوروبية وتفاقم كبير للأزمة في إيطاليا وبدايات انحسار الفيروس في الصين وبداية انتشاره في الولايات المتحدة الأمريكية.

المرحلة الرابعة: انحسار الأزمة

بداية التعافي من الفيروس عالميا بدءا من الصين ويُتوقع أن تليها الدول الأوروبية، وأخيرا، الدول العربية والولايات المتحدة.

المرحلة الخامسة: التعافي

التعافي الكامل بشكل تدريجي لجميع الدول ومنهم الدول العربية وإن كان من المتوقع تأخر تعافي الأخيرة بحكم قوة تأثيرها بالاقتصاد العالمي وضعف تأثيرها فيه.

ويقوم التحليل على مجموعة من المفاهيم التي تتضمن:

١. صدمة الطلب: تغير الطلب على خدمات النقل البحري والجوي نتيجة لتغير حركة النشاط

الاقتصادي والتجارة والسفر عالميا ومحليا.

٢. صدمة العرض: تغير قدرة منظومة النقل البحري والجوي عالميا ومحليا بكافة عناصرها

المادية والبشرية والتنظيمية على مواجهة تغيرات الطلب.

كما يقوم التحليل على مجموعة من الافتراضات على النحو الآتي:

١. ارتباط النقل البحري والجوي في مصر بتغيرات النقل البحري والجوي عالميا والذي يتأثر

بالنشاط الاقتصادي وحركة التجارة الدولية والطلب على السياحة والسفر وكلها متغيرات

تتأثر سلبا بالأزمات كما سبق وأشرنا، كما أن تعافيا يرتبط بالسيطرة على الفيروس

وسرعة اكتشاف لقاح أو علاج له ومدى القدرة على الالتزام بالإجراءات الاحترازية.

٢. يعتبر الشركاء التجاريين الرئيسيين لمصر وأهم الصين والاتحاد الأوروبي ودول الخليج

والولايات المتحدة من أكثر الاقتصادات التي تأثرت بأزمة كورونا. وفي محاولة من هذه

الدول لاحتواء الأزمة، تبنى كل منها مجموعة من التدابير الاحترازية التي أدت لتوقف

بعض الأنشطة الاقتصادية مما أثر سلبا على التجارة الخارجية المصرية.

٣. بالرغم من مرور ستة أشهر على بداية الأزمة عالميا إلا أن البيانات المرتبطة بحركة

النقل البحري والجوي في مصر غير متاحة شهريا بحيث يمكن تتبع الأثر بدقة؛ لذا يعتمد

التحليل على ما هو متاح من بيانات بالإضافة إلى تقديرات مبنية على افتراضات محددة

مرتبطة بالأداء العالمي.

٤. يعتمد التحليل على آخر بيانات رسمية متاحة وتحديد بيانات النقل الجوي والبحري

والتجارة الخارجية لمصر الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبة العامة والإحصاء،

بالإضافة إلى ردود أفعال عينة من رجال الأعمال في المجالات المختلفة.

٥. لا تتوفر بيانات تعكس الحركة الشهرية للركاب في المطارات المصرية، لذا تم الاعتماد

على آخر بيان متاح حول ٣١ مليون راكب عام ٢٠١٨ لحساب متوسط معدل الحركة

الشهري والذي يتراوح بين ٢-٥.٢ مليون راكب.

٦. تعكس الحركة الشهرية للتجارة الخارجية لمصر من خلال الموانئ والمطارات تأثير

الأزمة على قطاعي النقل البحري والجوي، وهو ما يتضح تفصيلا من خلال الجدول (٦)

(بالملاحق).

^{٢٤} استحوذ الاتحاد الأوروبي في عام ٢٠١٩ على ٤٢% من الصادرات المصرية، يليه ٢٣% للدول الآسيوية غير العربية، و١٣% للولايات المتحدة و٩.٤% للسعودية. بينما جاءت ٣٤% من الواردات المصرية من الاتحاد الأوروبي و١٩% من الصين و٨.٤% من الولايات المتحدة الأمريكية (البنك المركزي المصري، ٢٠٢٠).

وفيما يلي يعرض الجدول التالي تحليلا لتأثر قطاعي النقل البحري والجوي بالأزمة منذ بدايتها وخلال الوضع الحالي وتوقعات المرحلة القادمة حتى يونيو ٢٠٢١، ويعتمد التحليل على نسب التغير فقط أما القيم الإجمالية فهي واردة بالجدول (٦) بالملحق:

جدول (١١) تقدير تداعيات أزمة كورونا على حركة النقل البحري والجوي في مصر

التداعيات على حركة النقل البحري والجوي في مصر		التحليل	صدمة الطلب و/ أو العرض	المرحلة
النقل الجوي	النقل البحري			
<p>نقل الركاب: حركة الركاب في المطارات المصرية تسير بشكل طبيعي.</p> <p>الشحن الجوي:</p> <ul style="list-style-type: none"> بلغت قيمة التجارة المشحونة جوا ٧٠٣ مليون دولار خلال يناير ٢٠٢٠ وهو ما يمثل ٩% من إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية. بالرغم من أن الأزمة منحصرة في الصين إلا أن تأثيرها كان كبيرا علي حركة الشحن الجوي الذي تراجعت قيمته خلال يناير بنحو ٥٠% عن قيمته في الشهر الماضي. محدودية نصيب الشحن الجوي من إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية حد من انعكاس هذا التراجع علي قيمة إجمالي التجارة الخارجية المصرية خلال شهر يناير. 	<ul style="list-style-type: none"> أدت الأزمة في الصين إلى تراجع طفيف في إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية إلى ٧,٧ مليار دولار خلال يناير ٢٠٢٠ مقابل ٨,٦ مليار دولار في ديسمبر ٢٠١٩. استحوذت التجارة البحرية على ٩١% من إجمالي قيمة التجارة الخارجية لمصر وبلغت قيمتها ٧,١ مليار دولار وذلك علي النحو المبين بالجدول (٣) بالملحق). يعد تأثير الأزمة على التجارة البحرية محدود للغاية حيث انخفضت قيمة التجارة البحرية خلال شهر يناير بمقدار ٢% فقط عن قيمتها في الشهر السابق و٨% عن قيمتها في يناير الماضي. 	<ul style="list-style-type: none"> تباطؤ النشاط الاقتصادي في الصين وغلق المصانع واضطراب التوريد من وإلى الصين وفي العديد من الشركاء التجاريين للصين تراجع نشاط الحاويات في أغلب موانئ العالم تراجع أعداد المسافرين من وإلى الصين. 	<p>صدمة طلب وعرض في الصين (عالمية)</p> <p>لا يوجد صدمة طلب وعرض محلية</p>	<p>١. ظهور الفيروس من ديسمبر ٢٠١٩ حتى يناير ٢٠٢٠</p>
<p>فبراير ٢٠٢٠</p> <p>نقل الركاب: بدء تعليق العديد من الخطوط الجوية منها المصرية رحلاتها إلي الصين وبعض الدول التي ظهر فيها الفيروس. استمرار الحركة الطبيعية للركاب في المطارات المصرية بمعدل ٢-٢,٥ مليون راكب في المتوسط شهريا وفقا لأحدث بيانات لوزارة الطيران المدني.</p> <p>الشحن الجوي:</p> <ul style="list-style-type: none"> تراجعت قيمة التجارة المشحونة جوا بنسبة ٣% فقط. 	<p>فبراير ٢٠٢٠</p> <ul style="list-style-type: none"> - مزيد من التراجع المحدود في إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية بنحو ٦% - ما زال تأثير التجارة البحرية بالأزمة محدودا؛ حيث تراجعت إلى ٦,٦ مليار دولار في فبراير مقابل ٧,١ مليار دولار في الشهر السابق أي تراجع بنسبة ٦%. - يرجع السبب الرئيسي في انخفاض التجارة البحرية إلى 	<ul style="list-style-type: none"> بداية تعافي محدود في الصين وتساعد الأزمة بشكل كبير في الدول الأوروبية وبداية تأثير الدول العربية بالأزمة تبنّت الدول إجراءات احترازية لمواجهة من إغلاق جزئي 	<p>- زيادة صدمة الطلب والعرض العالمي وبداية صدمة طفيفة في الطلب المحلي</p>	<p>٢. بداية الانتشار (بداية من فبراير وحتى منتصف مارس ٢٠٢٠)</p>

<ul style="list-style-type: none"> • شهدت الصادرات المصرية زيادة طفيفة بنسبة ٥%. • بينما تراجع الواردات المصرية المشحونة جوا ٤٥%. • تواضع نصيب الواردات المصرية من إجمالي التجارة المصرية المشحونة جوا (٩%) حد من تأثير تراجع الواردات علي إجمالي التجارة الجوية. <p>مارس ٢٠٢٠</p> <p>تراجع محدود في أعداد المسافرين من وإلى مصر خلال شهر مارس نتيجة انتشار الفيروس في العالم وبالتالي يقدر الحد الأقصى لأعداد الركاب في المطارات المصرية خلال مارس بنحو ٢-٢,٥ مليون راكب</p> <p>الشحن الجوي:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ارتفعت قيمة التجارة المشحونة جوا بنحو ٢٠%. • يرجع هذا التحسن بالأساس إلى تعافي الواردات المشحونة جوا لتبلغ ٤٩٢ مليون دولار في مارس مقابل ٥٩ مليون دولار في الشهر السابق ويرتبط هذا التعافي ببدء تعافي الصين. • بينما انعكس التأثير السلبي للأزمة على الدول الأوروبية في تراجع الصادرات المشحونة جوا بنحو ٤٧%. • تواضع نصيب التجارة المشحونة جوا (١١%) حد من تأثير هذه الزيادة على إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية خلال مارس ٢٠٢٠. 	<p>تراجع الواردات والتي تمثل ٧٠% من إجمالي قيمة التجارة البحرية ١٢%.</p> <p>- تراجع الواردات المصرية من الصين وأوروبا والولايات المتحدة بنحو ٣٦,٢%، ٢٠%، ٤٥% على التوالي في فبراير ٢٠٢٠ مقارنة بقيمتها في فبراير ٢٠١٩. وكان أكبر تراجع في الصين نظرا لأكبر وزنها النسبي في الواردات المصرية بينما تواضع نصيب الولايات المتحدة الأمريكية حد من تأثير تراجعها على الواردات.</p> <p>مارس ٢٠٢٠</p> <ul style="list-style-type: none"> • مزيد من التراجع المحدود في إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية بنحو ٢%. • تراجع التجارة البحرية بنسبة ٥% وهو معدل تراجع يقل عن المعدل في الشهر السابق بـ ١%. • مع تعافي الصين نسبيا باعتبارها مورد رئيسي لمصر بدأ معدل تراجع الواردات في الانخفاض التدريجي؛ حيث تراجعت بنحو ٣% فقط مقابل ١٢% تراجع في فبراير مقارنة بيناير ٢٠٢٠. • تراجعت الصادرات البحرية بنسبة ٨% نظرا لتأثير الأسواق المستقبلية لها بالأزمة وتحديدا أوروبا والدول العربية والولايات المتحدة الأمريكية. • وبالتالي يعكس تراجع الصادرات والواردات المصرية تأثر الدول الأوروبية بالأزمة بشكل مباشر باعتبارها شريك تجاري رئيسي لمصر. 	<p>للأنشطة الاقتصادية.</p> <ul style="list-style-type: none"> • اضطراب حركة النقل والشحن عالميا وإلغاء العديد من مواعيد الشحن وكذلك إلغاء مسارات محددة نظرا لتراجع حجم الطلب. • تخفيض أعداد العاملين بالموانئ وخدمات الشحن تراجعت أعداد المسافرين عالميا بنحو ٤٨% في مارس نتيجة تشديد إجراءات العبور وتقليل حركة الطيران الخارجي وفرض الحجر الصحي علي القادمين • ظهور الفيروس في مصر في بداية مارس • أعلنت مصر عن العديد من الإجراءات الاحترازية لمواجهة الفيروس ومنها غلق بعض الأنشطة، تعليق الدراسة، تعليق حركة الطيران اعتبارا من ١٩ مارس
--	--	--

<p>نقل الركاب:</p> <ul style="list-style-type: none"> توقف حركة المسافرين من وإلى مصر خلال أبريل وبالتالي خسارة في أعداد الركاب بالمطارات المصرية بنحو ٢-٥.٢ مليون راكب أدى تعليق حركة الطيران إلى خسائر قُدرت بنحو ١,٢ مليار دولار لقطاع الطيران المدني شهريا وفقا لوزارة الطيران المدني <p>أبريل ٢٠٢٠</p> <ul style="list-style-type: none"> مزيد من التحسن في قيمة التجارة المشحونة جوا حيث ارتفعت بنحو ٢٠%. يرجع هذا التحسن بالأساس إلى تعافي الصادرات خاصة من الحاصلات الزراعية والمنتجات الغذائية، بلغت قيمة الصادرات ٥٩٢ مليون دولار في أبريل مقابل ٣٣٢ مليون دولار في الشهر السابق أي بنسبة زيادة ٧٨%. بينما تراجعت الواردات بنحو ١١% مما يعكس تدرج رد الفعل لتعافي الاقتصاد الصيني وعودته إلى ساحة التجارة العالمية. تواضع نصيب التجارة المشحونة جوا (١٧%) حد من تأثير هذه الزيادة على إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية. 	<ul style="list-style-type: none"> وفقا لنتائج الاستبيان الذي أعدته شعبة خدمات النقل الدولي بجمعية رجال أعمال الإسكندرية، أثرت الأزمة على عينة من شركات النقل والشحن على النحو التالي: - ٥٢% من الشركات خفضت طاقتها التشغيلية - ٧٤% من الشركات ترى أن الفيروس له تأثير سلبي على نشاطها - ٤٥% من الشركات واجهت صعوبة في وصول موظفيها وانتظامهم في العمل نتيجة الإجراءات الاحترازية - ٥٨% من الشركات ستخفض استثمارها في المجال - ٧١% من الشركات ترى أن التحديات التشغيلية تمثلت في انخفاض الطلب وضعف الخدمات اللوجيستية. أدى الالتزام بالإجراءات الاحترازية والإغلاق الكامل بالإضافة إلى تخفيض عدد العمالة في الموانئ والمطارات العالمية والمصرية إلى تأخر وصول المستندات وتكدس البضائع في الموانئ • اتخذت مصر العديد من التيسيرات في إجراءات الاستيراد والتصدير (الموجودة تفصيلا في الجدول (٥) بالملحق) أبريل ٢٠٢٠ • أدى الاضطراب الكبير الذي شهده الشركاء التجاريون لمصر نتيجة للإغلاق الكبير علاوة على تراجع الطلب والعرض المحلي إلى تراجع 	<ul style="list-style-type: none"> • مزيد من تعافي الصين وعودتها تدريجيا لوضعها في الاقتصاد العالمي • ما زالت الدول الأوروبية والعربية متأثرة بقوة بالفيروس وبدأت الولايات المتحدة في التأثر بالأزمة • شهدت الفترة تشديد الإجراءات الاحترازية والإغلاق الكامل في معظم دول العالم مما أدى لتراجع الطلب • تراجع في نشاط النقل والشحن بدرجة أكبر مما حدث في المرحلة الأولى وزيادة الإبحار الفارغ Blank Sailing^٢ نظرا لارتفاع تكاليف التشغيل، إلا أنه بدأ في التعافي في مايو نظرا لمزيد من تعافي الاقتصاد الصيني، ولكن لا يزال تراجع الأداء في مختلف موانئ العالم مستمرا. • مزيد من التراجع في أعداد المسافرين وصل إلى ٩٤% في أبريل 	<ul style="list-style-type: none"> • قمة صدمة الطلب والعرض العالمي • صدمة طلب وعرض محلي أكبر • محاولات لزيادة كفاءة العرض <p>٣. تفاقم المشكلة (بداية من منتصف مارس وحتى منتصف مايو ٢٠٢٠)</p>
---	---	---	--

^٢American Chamber of Commerce in Egypt, 2020 , “ covid19 Impacts of on Egypt’s transport sector “, April.

	<p>كبير في إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية إلى ٦,٣ مليار دولار في أبريل مقابل ٧,١ مليار دولار في مارس أي تراجع بنحو ١٦%.</p> <p>• يعود هذا التراجع إلى تأثير التجارة البحرية بشكل كبير نتيجة الإغلاق في معظم دول العالم مما أدى إلى انخفاض قيمة التجارة البحرية إلى ٥ مليار دولار مقابل ٦,٣ مليار دولار في مارس و ٦,٦ مليار دولار في الشهر السابق أي تراجع بنسبة ٢١% وبما يمثل تراجعا بنحو أربعة أضعاف المعدل خلال الفترة ما بين مارس وفبراير ٢٠٢٠.</p> <p>• تأثر الصادرات بالإغلاق الكامل فاق تأثر الواردات؛ حيث تراجعت الصادرات بنسبة ٣٥% بينما تراجعت الواردات ١٥%.</p>	<p>ثم ١٠٠% في مايو ٢٦.</p> <p>• محليا: استمرار تعليق حركة الطيران الخارجي و غلق بعض الأنشطة الاقتصادية وتخفيض عدد العاملين بالمنشآت ومنها الموانئ والمطارات والمصالح الحكومية وفرض الحظر الجزئي</p>		
<p>الركاب: تنقسم هذه الفترة إلى عدة مراحل:</p> <p>المرحلة الأولى مايو - يونيو ٢٠٢٠:</p> <p>• مازالت حركة الطيران معلقة وبالتالي خسارة في عدد الركاب من ٤- ٥ مليون راكب</p> <p>• استمرار نزيف خسائر قطاع الطيران المصري لتبلغ نحو ٣,٥ مليار دولار حتي يونيو ٢٠٢٠ وفقا لوزارة الطيران المدني</p> <p>المرحلة الثانية يوليو ٢٠٢٠:</p> <p>• بداية استئناف حركة الطيران مرة أخرى اعتبارا من يوليو ٢٠٢٠</p> <p>• لم تتجاوز أعداد السياح الدوليين القادمين إلى مصر ٤٠٠٠ بخلاف المصريين العائدين من الخارج.</p>	<p>تنقسم هذه الفترة الي عدة مراحل:</p> <p>المرحلة الأولى: مايو ٢٠٢٠</p> <p>استمرار الإغلاق في العديد من دول العالم وقيام البعض بالتخفيف التدريجي لإجراءات الإغلاق الكامل.</p> <p>المرحلة الثانية: يونيه - يوليو ٢٠٢٠</p> <p>استمرار تراجع الفيروس ومزيد من تخفيف الإجراءات الاحترازية على الرغم من كون هذه المراحل مرت بالفعل إلا أن بياناتها غير متاحة.</p> <p>من المتوقع أن تكون قيمة التجارة البحرية في الفترة يونيه- يوليو أعلى منها في مايو وذلك لتعافي الأنشطة الاقتصادية وحركة التجارة العالمية مع تخفيف الإغلاق.</p>	<p>• مزيد من التخفيف في الإجراءات الاحترازية في مصر والعالم ومنها تقليل ساعات حظر التجول وعودة الأنشطة الاقتصادية تدريجيا.</p> <p>• عودة حركة الطيران والسياحة تدريجيا في ظل قواعد تشغيلية مختلفة للالتزام بالتباعد الاجتماعي وزيادة الإجراءات الوقائية</p>	<p>• استمرار أزمة الطلب والعرض العالمي والمحلي</p> <p>• بؤادر التعافي التدريجي مع بداية يونيو</p> <p>• غموض الوضع بعد ذلك</p> <p>• لارتباطه بتطور الفيروس</p>	<p>المرحلة الرابعة: انحسار الأزمة (بداية من منتصف مايو حتي منتصف سبتمبر ٢٠٢٠)</p>

<p>● فرض استمرار الالتزام بالتباعد الاجتماعي وتطبيق الإجراءات الاحترازية قيودا تشغيلية على الطيران خفضت السعة التشغيلية للطائرات وحركة الطيران. مما يجعل الرجوع لمعدلات التشغيل قبل الأزمة أمرا غير وارد علي الأقل خلال عام ٢٠٢٠.</p>	<p>المرحلة الثالثة: أغسطس ٢٠٢٠: وتتسم هذه المرحلة بزيادة عدم اليقين المرتبط بالفيروس، لذا تحتل سيناريوهين:</p>										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>السيناريو المتشائم</th> <th>السيناريو المتفائل</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>عودة حركة الركاب بنحو ١٠% فقط أي يصل عدد الركاب في المطارات المصرية لنحو ٢٠٠-٢٥٠ ألف راكب</td> <td>عودة حركة الركاب بنحو ٢٥% أي يصل عدد الركاب في المطارات المصرية لنحو ٥٠٠-٦٢٥ ألف راكب</td> </tr> </tbody> </table>	السيناريو المتشائم	السيناريو المتفائل	عودة حركة الركاب بنحو ١٠% فقط أي يصل عدد الركاب في المطارات المصرية لنحو ٢٠٠-٢٥٠ ألف راكب	عودة حركة الركاب بنحو ٢٥% أي يصل عدد الركاب في المطارات المصرية لنحو ٥٠٠-٦٢٥ ألف راكب	<table border="1"> <thead> <tr> <th>السيناريو المتشائم</th> <th>السيناريو المتفائل</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>دورة جديدة من الفيروس نتيجة الانفتاح في أغلب دول العالم وعدم التوصل إلى لقاح أو علاج يتبعها تشديد الإجراءات مرة أخرى وبالتالي التأثير السلبي على الأنشطة الاقتصادية وحركة التجارة العالمية مما يؤدى إلى تراجع آخر للتجارة البحرية ومن المتوقع في هذه الحالة أن يكون التراجع حده نظرا لزيادة القدرة علي التآكل مع الفيروس.</td> <td>-انتهاء الفيروس ورفع كافة الإجراءات الاحترازية -عودة التجارة البحرية لمعدلاتها التي تساير حركة التجارة والاقتصاد العالمي -إلا أنه من المؤكد ستكون القيمة أقل من نظيرتها في العام السابق.</td> </tr> </tbody> </table>	السيناريو المتشائم	السيناريو المتفائل	دورة جديدة من الفيروس نتيجة الانفتاح في أغلب دول العالم وعدم التوصل إلى لقاح أو علاج يتبعها تشديد الإجراءات مرة أخرى وبالتالي التأثير السلبي على الأنشطة الاقتصادية وحركة التجارة العالمية مما يؤدى إلى تراجع آخر للتجارة البحرية ومن المتوقع في هذه الحالة أن يكون التراجع حده نظرا لزيادة القدرة علي التآكل مع الفيروس.	-انتهاء الفيروس ورفع كافة الإجراءات الاحترازية -عودة التجارة البحرية لمعدلاتها التي تساير حركة التجارة والاقتصاد العالمي -إلا أنه من المؤكد ستكون القيمة أقل من نظيرتها في العام السابق.		
السيناريو المتشائم	السيناريو المتفائل										
عودة حركة الركاب بنحو ١٠% فقط أي يصل عدد الركاب في المطارات المصرية لنحو ٢٠٠-٢٥٠ ألف راكب	عودة حركة الركاب بنحو ٢٥% أي يصل عدد الركاب في المطارات المصرية لنحو ٥٠٠-٦٢٥ ألف راكب										
السيناريو المتشائم	السيناريو المتفائل										
دورة جديدة من الفيروس نتيجة الانفتاح في أغلب دول العالم وعدم التوصل إلى لقاح أو علاج يتبعها تشديد الإجراءات مرة أخرى وبالتالي التأثير السلبي على الأنشطة الاقتصادية وحركة التجارة العالمية مما يؤدى إلى تراجع آخر للتجارة البحرية ومن المتوقع في هذه الحالة أن يكون التراجع حده نظرا لزيادة القدرة علي التآكل مع الفيروس.	-انتهاء الفيروس ورفع كافة الإجراءات الاحترازية -عودة التجارة البحرية لمعدلاتها التي تساير حركة التجارة والاقتصاد العالمي -إلا أنه من المؤكد ستكون القيمة أقل من نظيرتها في العام السابق.										
<p>المرحلة الثالثة: أغسطس ٢٠٢٠: وتتسم هذه المرحلة بزيادة عدم اليقين المرتبط بالفيروس لذا تحتل سيناريوهين:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>السيناريو المتشائم</th> <th>السيناريو المتفائل</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>دورة جديدة من الفيروس نتيجة الانفتاح في أغلب دول العالم وعدم التوصل إلى لقاح أو علاج يتبعها تشديد الإجراءات مرة أخرى وبالتالي التأثير السلبي على حركة الركاب والسفر. ومن المتوقع في هذه الحالة أن يكون التراجع أقل حده نظرا لزيادة القدرة على التأقلم مع الفيروس.</td> <td>مزيد من التعافي المحدود والتدريجي في حركة الركاب قد يصل إلى ١٠% بحيث يفقد عدد الركاب في المطارات المصرية ما بين ٢٠٠-٢٥٠ ألف راكب على الأكثر</td> </tr> </tbody> </table>	السيناريو المتشائم	السيناريو المتفائل	دورة جديدة من الفيروس نتيجة الانفتاح في أغلب دول العالم وعدم التوصل إلى لقاح أو علاج يتبعها تشديد الإجراءات مرة أخرى وبالتالي التأثير السلبي على حركة الركاب والسفر. ومن المتوقع في هذه الحالة أن يكون التراجع أقل حده نظرا لزيادة القدرة على التأقلم مع الفيروس.	مزيد من التعافي المحدود والتدريجي في حركة الركاب قد يصل إلى ١٠% بحيث يفقد عدد الركاب في المطارات المصرية ما بين ٢٠٠-٢٥٠ ألف راكب على الأكثر	<p>الشحن الجوي: تنقسم هذه الفترة إلى عدة مراحل: المرحلة الأولى: مايو ٢٠٢٠ - يوليو ٢٠٢٠ استمرار التحسن المحدود والطفيف في الشحن الجوي.</p>						
السيناريو المتشائم	السيناريو المتفائل										
دورة جديدة من الفيروس نتيجة الانفتاح في أغلب دول العالم وعدم التوصل إلى لقاح أو علاج يتبعها تشديد الإجراءات مرة أخرى وبالتالي التأثير السلبي على حركة الركاب والسفر. ومن المتوقع في هذه الحالة أن يكون التراجع أقل حده نظرا لزيادة القدرة على التأقلم مع الفيروس.	مزيد من التعافي المحدود والتدريجي في حركة الركاب قد يصل إلى ١٠% بحيث يفقد عدد الركاب في المطارات المصرية ما بين ٢٠٠-٢٥٠ ألف راكب على الأكثر										

<p>على الرغم من كون هذه المرحلة مرت بالفعل إلا أن بياناتها غير متاحة حتى إعداد هذا التقرير.</p> <p>المرحلة الثانية: أغسطس ٢٠٢٠: وتتسم هذه المرحلة بزيادة عدم اليقين المرتبط بالفيروس لذا تحتمل سيناريوهين:</p>				
السيناريو المتشائم	السيناريو المتفائل			
<p>دورة جديدة من الفيروس نتيجة الانفتاح في أغلب دول العالم وعدم التوصل إلى لقاح أو علاج يتبعها تشديد الإجراءات مرة أخرى وبالتالي التأثير السلبي على الأنشطة الاقتصادية وحركة التجارة العالمية مما يؤدي إلى تراجع آخر للشحن الجوي. ومن المتوقع في هذه الحالة أن يكون التراجع أقل حدة نظرا لزيادة القدرة على التأقلم مع الفيروس.</p>	<p>- انتهاء الفيروس ورفع كافة الإجراءات الاحترازية - مزيد من التعافي التدريجي لحركة الشحن الجوي</p>			
<p>ترتبط توقعات هذه الفترة بمجموعة من المعايير التي تتضمن:</p> <p>(١) ما يحدث من سيناريوهات في المرحلة السابقة مباشرة بشأن تطور الفيروس</p> <p>(٢) ما يتم اتخاذه من سياسات اقتصادية تحفيزية عالمية تسرع من قدرة الاقتصاد والتجارة على التعافي</p> <p>(٣) مدى القدرة على الالتزام بالإجراءات الاحترازية والضوابط التشغيلية الجديدة لقطاع الطيران</p> <p>(٤) سياسات الدولة لتحفيز السياحة الوافدة وقدرتها على استقبال السائحين وإدارة المنظومة بشكل أكثر أمانا.</p>	<p>ترتبط التوقعات لهذه الفترة بمجموعة من المعايير التي تتضمن:</p> <p>(١) ما يحدث من سيناريوهات في المرحلة السابقة مباشرة بشأن تطور الفيروس</p> <p>(٢) ما يتم اتخاذه من سياسات اقتصادية تحفيزية عالمية تسرع من قدرة الاقتصاد والتجارة على التعافي</p> <p>(٣) ما تتخذه الدولة المصرية من إصلاحات مؤسسية لرفع كفاءة المنظومة الجمركية والخدمات اللوجيستية</p>			<p>المرحلة الخامسة: التعافي (بداية من منتصف سبتمبر حتى يونيو ٢٠٢١)</p>

*ينبغي قراءة هذه التقديرات بحذر حيث قد تتطلب التوقعات المزيد من المراجعات نظرا لما يطرأ من تطورات سواء ما يرتبط بتفشي الفيروس يوما بعد يوم، والذي لا تزال مدته ونطاقه غير معروفين أو تلك المرتبطة بأي مستجدات عالمية أو محلية من شأنها التأثير على التقديرات بشكل مباشر أو غير مباشر.

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

- نخلص من التحليل السابق لأثر الأزمة على قطاعي النقل البحري والجوي عالميا ومحليا بالآتي:
- تفوق التداعيات المتوقعة لأزمة كورونا أي تداعيات لأزمات سابقة - بما فيها الأزمة المالية العالمية وثورة يناير ٢٠١١ - على التجارة الخارجية المصرية وهو أمر منطقي نظرا لكونها أزمة خارجية وداخلية معا. وتتسق التقديرات السابقة مع تقديرات البنك الدولي وكذلك مع تقديرات منظمة التجارة العالمية حول تأثير الأزمة على التجارة الدولية.
 - أثرت الأزمة سلبا على قطاعي النقل البحري والجوي إلا أن تأثيرها الأكبر كان على النقل الجوي سواء للركاب أو للبضائع.
 - محدودية نصيب الشحن الجوي من إجمالي التجارة الخارجية لمصر حد من تأثير إجمالي قيمة التجارة الخارجية المصرية بالأزمة.
 - تترجم تقلبات الشحن الجوي ما حدث في حركة التجارة الدولية بشكل عام ويتمثل في صدمة كبيرة نتيجة الإغلاق في الصين واضطراب الاقتصاد العالمي ثم تعافي أكبر مع تعافي الصين وعودتها لمكانتها في الاقتصاد العالمي ثم استقرار المعدلات بعد ذلك.
 - استمرار حركة التجارة بالموانئ وإن انخفض معدل التشغيل عنه قبل الأزمة وظهور أي مشاكل في عمليتي الاستيراد والتصدير خلال هذه الفترة يرتبط بالإجراءات الجمركية في كل ميناء.
 - تفاوت أداء الموانئ البحرية المصرية خلال الربع الأول يناير - مارس ٢٠٢٠؛ حيث تراجع قيمة التجارة في ميناء الإسكندرية (٣٧% من الواردات، ٣٣% من الصادرات) بنحو ٢٢%، ٩% للواردات والصادرات المصرية علي التوالي. بينما شهدت موانئ أخرى زيادة في قيمة التجارة ومنها ارتفاع نصيب قيمة الواردات القادمة إلى ميناء الدخيلة وسفاجا بنحو ١١%، ٢١٣% علي التوالي. وكذلك زاد التصدير من خلال موانئ السويس ودمياط بنحو ٨% لكل منهما خلال الربع الأول لعام ٢٠٢٠.
 - من الضروري التأكيد على أن أداء التجارة الخارجية يرتبط بأداء الموانئ والمطارات والخدمات اللوجيستية وبالتالي أي تحديات تواجهها تؤثر سلبا على أداء التجارة، لذا فالسياسات التي اتخذتها الدول لتيسير التجارة وتبسيط المنظومة الجمركية ورفع كفاءة الخدمات اللوجيستية ورقمنة المنظومة تحسن من قدرتها على زيادة تجارتها حتى لو ظهرت موجة جديدة من الفيروس.

ثالثاً: التدخلات المطلوبة لتخفيف آثار الأزمة

عالمياً، نظراً لكبر حجم المخاطر التي يواجهها قطاع النقل وخاصة النقل الجوي نتيجة للأزمة، بادر العديد من دول العالم بمساندة الشركات العاملة في هذا القطاع الحيوي حتى لا تتعرض لخطر الإفلاس؛ حيث قدر الاتحاد الدولي للنقل الجوي قيمة المساعدات المالية التي تحتاجها شركات الطيران عالمياً بنحو ٢٠٠ مليار دولار. ويوضح الجدول التالي بعض النماذج لمساندة قطاع الطيران المدني:

الدولة	الإجراء
الاتحاد الأوروبي	مساندة بقيمة ٦٠٠ مليون يورو للشركات العاملة في النقل البحري والشحن والتخزين وذلك في صورة قروض ومنح وإعفاءات ضريبية
ألمانيا	تم تخصيص حزمة إنقاذ قيمتها ١٠ مليار دولار لشركة طيران لوفتهانزا
الولايات المتحدة	دعم قطاع الطيران الأمريكي بنحو ٨٥ مليار دولار يخصص نصفها لتغطية رواتب الموظفين
فرنسا	قدمت الحكومة الفرنسية دعماً يقدر بنحو ٧ مليار يورو لشركة AIR France
إيطاليا	توفير حزمة إنقاذ مالي بقيمة ٦٠٠ مليون يورو لدعم قطاع الطيران

المصدر: هبة عبد المنعم، محمد إسماعيل (٢٠٢٠)، "سياسات تداعيات فيروس كورونا على قطاع الطيران المدني في الدول العربية والتعافي"، صندوق النقد العربي.

وفي مصر:

تم الإعلان عن مجموعة من الإجراءات لمساندة قطاع الطيران المدني في مواجهة الأزمة، وتيسير إجراءات التخليص الجمركي أثناءها، ويرصد الجدول (٥) بالملحق أهم الإجراءات. وعلى الرغم من أهمية وضرورة هذه الإجراءات، إلا أنه مازال هناك حاجة إلى:

(١) حزم متكاملة لمساندة كافة الشركات وفقاً لاحتياجاتها المختلفة، ويقترح في هذا الصدد ما يلي:

- ضرورة إعداد قاعدة بيانات كاملة عن كافة الشركات العاملة في القطاع حتى يمكن تقدير المساندة المطلوبة في ضوء احتياجات فعلية.
- دعم ومساندة شركات الطيران المصرية الخاصة؛ حيث إنها تواجه نفس الأزمة ومعرضة للإفلاس والخروج من السوق نهائياً.
- تحسين شروط الائتمان المتاح أمام الشركات العاملة في قطاع الطيران المدني، ويقترح أن يتم إتاحة تمويل بدون فوائد لتسديد الأجور وإيجارات الطائرات

ومصروفات التشغيل مع فترة سماح لا تقل عن عامين أو حتى تتعافى حركة الطيران.

- وضع الضمانات الكافية للتأكد من سهولة نفاذ خطوط الطيران المصرية إلى هذه التسهيلات الائتمانية؛ خاصة في ظل ارتفاع عدم اليقين وبالتالي غياب الحوافز التي تدفع البنوك لتقديم تسهيلات ائتمانية للشركات التي تحقق خسائر، ويتوقع أن تستمر باستمرار الأزمة بما يؤثر على ملاءتها المالية.

- توسيع نطاق الدعم والمساندة لباقي القطاعات الفرعية التي تندرج تحت قطاع النقل.
- مد فترة الإعفاءات الضريبية أو التسهيلات الائتمانية وأي تخفيضات في الرسوم للشركات حتى تستعيد نسب التشغيل المعتادة في المتوسط.

(٢) استمرار جهود تطوير المنظومة الجمركية وتيسير الإجراءات التي كثفتها الدولة بالفعل أثناء الأزمة لضمان عدم تكدس البضائع بالموانئ وسرعة الإفراج الجمركي عن البضائع وتيسير وصول المكونات والمستلزمات لاستمرار العملية الإنتاجية.

(٣) ضرورة مراجعة منظومة الشباك ومنظومة النافذة الواحدة المطبقة بالجمارك نظراً للعديد من التحديات التي تعاني منها مثل: صعوبة تتبع الرسائل، بطء وتأخر إجراءات التخليص، عدم وجود إطار زمني واضح ومعلن لخفض زمن الإفراج الجمركي بالإضافة إلى المشاكل التالية^{٢٧}:

- عدم التحديث الدوري للأسعار الاسترشادية للخامات المستوردة
- ازدواجية فحص الواردات والاكتفاء بالفحص قبل الشحن والفحص العشوائي عند المنافذ
- ضعف الربط الإلكتروني بين المنافذ الجمركية المختلفة خاصة المنافذ البرية النائية وكذا مع الجهات الرقابية الأخرى
- تعدد إجراءات الإفراج الجمركي وكذلك رسوم تداول الحاويات ما بين الموانئ
- التأخر في تفعيل الدفع الإلكتروني للرسوم والمستحقات الجمركية
- عدم تطبيق نظام الإفراج بالمسار الأخضر للمصانع والشركات التي تحتفظ بحسن السمعة كمستورد وكذلك المورد والمخلص الجمركي ككيان واحد

رابعاً: أوجه الضعف المؤسسي التي كشفتها الأزمة

^{٢٧} اتحاد الصناعات المصرية، (٢٠٢٠)، ورقة اتحاد الصناعات المصرية بشأن الإجراءات العاجلة لمواجهة تداعيات فيروس كورونا على المستوى الاقتصادي والصناعية المصرية".

على الرغم من امتلاك مصر العديد من المقومات التي تجعلها ممرا تجاريا رئيسيا على مستوى العالم ومركزا دوليا للإنتاج والتوزيع يخدم أوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط، إلا أن تنافسيتها وجاذبيتها للاستثمارات في مجال النقل البحري والجوي أقل من العديد من الدول المجاورة التي لا تمتلك نفس المقومات.

وفيما يلي مجموعة من المحاور التي يقترح أن تؤخذ في الاعتبار عند تبني الإصلاح الشامل والمتكامل للمنظومة، وذلك على النحو الآتي:

(١) ديناميكية منظومة النقل البحري والجوي وارتباطها بالتطورات في المنظومة العالمية وأداء الدول الأخرى ومنهجيتها في التطوير يفرض على صانعي السياسات مراعاة هذه المتغيرات عند تطوير المنظومة الوطنية لأنها ليست بمعزل عن المتغيرات السابقة.

(٢) ضرورة وجود فكر استراتيجي واضح ومعلن يقود أي جهود لتطوير الأسطول المصري سواء البحري^{٢٨} أو الجوي؛ فغياب هذا الفكر وضعف الحوكمة يخفض من جاذبية الاستثمار الخاص في كافة مجالات التطوير ويحد من فرص التمويل المناسبة.^{٢٩}

(٣) ضرورة إنشاء قاعدة بيانات تفصيلية عن قطاع النقل بشكل إجمالي وكذلك القطاعات الفرعية، وإن توافرت فهي غير متاحة وغير محدثة وهو أمر أساسي للتخطيط الدقيق للقطاع وتقييم أدائه ووضع سيناريوهات مستقبلية له في ضوء المستجدات.

(٤) معالجة ضعف الحوكمة على مستوى منظومة النقل ككل نتيجة أن تخطيط السياسة العامة للنقل وإدارة وتشغيل المنظومة تتم من قبل العديد من الفاعلين، وفي ظل أطر تشريعية وإدارية متنوعة ولا يوجد ضمانات مؤسسية لوجود تنسيق كافي يخدم أهدافا استراتيجية موحدة. ومن صور الضعف المؤسسي للمنظومة:

النقل البحري	<ul style="list-style-type: none">- تعدد الجهات الحاكمة للمنظومة وبالتالي اختلاف الأطر التنظيمية للعمل في كل ميناء مما يثير التساؤل حول إلى أي مدى يوجد تفعيل للمجلس الأعلى للموانئ (قرار مجلس الوزراء رقم ٣٩٩ لسنة ٢٠١٥)؟ وما هي مهامه؟- تعدد التشريعات والقوانين والقرارات المنظمة للنقل البحري والاستثمار في المجالات المرتبطة به خاصة وأن بعضها تقادم وأصبح غير مواكب للمستجدات في نشاط النقل البحري.- تأخر إصدار المخطط العام للموانئ المصرية حتى يمكن تحديد المشروعات التي يحتاجها كل ميناء بما يضمن التكامل بين الموانئ المصرية وعدم التنافس بين الموانئ على نفس المشروعات.
-------------------------	--

^{٢٨} تقادم ومحدودية الأسطول البحري التجاري لمصر؛ حيث إن ٥% فقط من تجارة مصر الخارجية تتم باستخدام سفن مصرية. لذا يعتمد نقل البترول والبضائع على أسطول لشركات شحن أجنبية.

^{٢٩} جمعية رجال الأعمال المصريين (٢٠١٨)، "رؤية مجتمع الأعمال حول منظومة اللوجيستيات ودورها في تطوير قطاع النقل".

<p>- فصل مهام التخطيط والتنفيذ والمتابعة في قطاع الطيران؛ حيث تقوم وزارة الطيران المدني بدور المخطط والمنفذ والمراقب لكل أنشطة الطيران المدني خاصة في ظل عدم الاستقلال الكامل للشركة القابضة لتشغيل المطارات. هذا بالإضافة إلى الحاجة لمزيد من التنسيق بين وزارة الطيران المدني ووزارة النقل.</p> <p>- الإعلان عن الأولويات الاستثمارية والتخطيطية لقطاع الطيران المدني في الأجل الطويل.</p> <p>- معالجة التحديات التي تعوق القطاع الخاص من الدخول والتشغيل في قطاع الطيران المدني ومنها قيود على حجم الأسطول، الأسعار التفضيلية للوقود وشروط الدفع، قيمة رأس المال المطلوب لإنشاء شركة، قيود التشغيل، والخدمات الأرضية.^{٣٠}</p> <p>- وجود إطار عمل يتم من خلاله منح امتيازات للمطارات الجديدة بما يجعلها تنافسية وربط هذه الامتيازات بخطة التنمية السياحية.</p>	<p>النقل الجوي</p>
<p>- تعدد الجهات المسؤولة عن إدارة الموانئ والمطارات وتفتت المسؤولية بينها مما يؤدي إلى اختلالات تشغيلية تقلل من تنافسيتها. ومنها على سبيل المثال تكديس الركاب في مطار القاهرة نتيجة تداخل مواعيد الرحلات الدولية والمحلية.</p> <p>- تفاوت أداء كل ميناء من حيث التكلفة والخدمات المقدمة ونظم الإدارة والتشغيل خاصة في ظل اختلاف المقومات الطبيعية واللوجيستية والبنية التحتية الأساسية لكل ميناء.</p>	<p>إدارة وتشغيل الموانئ والمطارات</p>

ومن أهم مقترحات معالجة الضعف المؤسسي:

- إعادة هيكلة شاملة لشركة مصر للطيران
- إعادة هيكلة أسلوب إدارة المطارات وتشغيلها
- مراجعة لتأخر الدخول في اتفاقيات السماوات المفتوحة على الرغم من الفرص العديدة التي تتيحها
- مراجعة شاملة لرسوم الخدمات بالموانئ المصرية التي أدى ارتفاعها لانسحاب العديد من الخطوط الملاحية
- توحيد الرسوم وإجراءات التخليص الجمركي على مستوى كافة الموانئ
- (٥) توسيع الاستفادة من التطورات التكنولوجية لرقمنة المنظومة والخدمات المرتبطة به وهو توجه أثبتت الأزمة حتميته كمخرج لاستمرار عملية الاستيراد والتصدير خاصة في ظل اتجاه العالم نحو السفن والموانئ الذكية واستخدامات البلوك تشين وإنترنت الأشياء والذكاء الاصطناعي مما يتطلب تدريب العاملين بالمجال على هذه التكنولوجيا الحديثة.

^{٣٠} المركز المصري للدراسات الاقتصادية، (٢٠١٨)، "تحرير السماوات المفتوحة فرصة ضائعة أم هدر للموارد"، سبتمبر.

^{٣١} قام المركز المصري للدراسات الاقتصادية بعقد ورشة حول "تحرير السماوات المصرية فرصة ضائعة أم هدر للموارد" وذلك بتاريخ ٣ سبتمبر ٢٠١٨ ويمكن الاطلاع عليها من خلال موقع المركز: <http://www.eces.org.eg>

الملاحق

الجدول (١): وضع مصر في مؤشر الأداء اللوجستي ومحاوره الفرعية خلال الفترة (٢٠١٨ - ٢٠٠٧)

الدرجة							الترتيب							السنة
التغير -٢٠٠٧) (٢٠١٨	201 8	2016	201 4	2012	2010	2007	التغير -٢٠٠٧) (٢٠١٨	201 8	201 6	201 4	201 2	201 0	200 7	
19	2.82	3.18	2.97	2.98	2.61	2.37	31	67	49	62	57	92	97	
25	2.6	2.75	2.85	2.6	2.11	2.08	37	77	65	57	69	122	122	
41	2.82	3.07	2.86	3.07	2.22	2	52	58	50	60	45	106	121	
20	2.79	3.27	2.87	3	2.56	2.33	34	73	45	77	51	110	111	
18	2.82	3.2	2.99	2.95	2.87	2.38	34	63	43	58	50	54	95	
4	2.72	3.15	3.23	2.86	2.56	2.62	24	89	54	43	66	101	72	
12	3.19	3.63	2.99	3.39	3.31	2.85	23	74	48	99	64	81	96	

المصدر: البنك الدولي، تقرير مؤشر الأداء اللوجستي، سنوات مختلفة.

الجدول (٢): وضع مصر وبعض الدول في المحاور الفرعية لمؤشر التجارة عبر الحدود لعام ٢٠٢٠

country	Trading across Borders rank	Time to export: Border compliance (hours)	Cost to export: Border compliance (USD)	Time to export: Documentary compliance (hours)	Cost to export: Documentary compliance (USD)	Time to import: Border compliance (hours)	Cost to import: Border compliance (USD)	Time to import: Documentary compliance (hours)	Cost to import: Documentary compliance (USD)
Turkey	44	10	338	4	55	7	46	2	55
Singapore	47	10	335	2	37	33	220	3	40
China	56	21	256	9	74	36	241	13	77
Morocco	58	6	156	26	67	57	228	26	116
Oman	64	28	279	7	107	39	244	7	124
India	68	52	212	12	58	65	266	20	100
Mexico	69	20	400	8	60	44	450	18	100
Jordan	75	53	131	6	100	79	206	55	190
Bahrain	77	59	47	24	100	42	397	60	130
Saudi Arabia	86	37	319	11	73	72	464	32	267
Tunisia	90	12	375	3	200	80	596	27	144
United Arab	92	27	462	5	140	54	553	12	283
Brazil	108	49	862	12	226	30	375	24	107
South Africa	145	92	1257	68	55	87	676	36	73
Egypt, Arab	171	48	258	88	100	240	554	265	1000

المصدر: World Bank, Doing Business report 2020.

الجدول (٣): تطور الأسطول التجاري المصري خلال الفترة (٢٠٠١ - ٢٠١٨)

بضائع	ناقلات زيوت	ركاب	ناقلات صب	حاويات	سفن أخرى	إجمالي الأسطول	
98	30	12	7	5	59	211	2001
72	22	13	12	3	4	126	2002
74	22	13	12	3	4	128	2003
74	23	13	13	5	4	132	2004
74	24	13	13	5	17	146	2005
54	20	9	15	5	67	170	2006
52	21	8	12	5	73	171	2007
51	17	7	12	6	77	170	2008
50	18	7	12	3	11	101	2009
44	17	7	15	6	82	171	2010
12	15	5	12	7	66	117	2018
%٧٣-	%١٢-	%٢٩-	%٢٠-	%١٧	%٢٠-	%٣٢-	التغير ما بين ٢٠١٨ و ٢٠١٠
%٨٨-	%٥٠-	%٥٨-	%٧١	%٤٠	%١٢	%٤٥-	التغير ما بين ٢٠١٨ و ٢٠٠١

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، نشرة النقل البحري، أعداد مختلفة.

الجدول (٤): الطاقة التصميمية للموانئ التجارية المصرية

إجمالي الأرصفة (بما فيها أرصفة الحاويات)			أرصفة الحاويات			الطاقة التصميمية القصوى		المساحة		الموانئ التجارية
الفاطس (م)	الأطوال (م)	العدد	الفاطس (م)	الأطوال (م)	العدد	حاويات (مليون حاوية مكافئة)	بضائع مليون طن	الأرضية (كم٢)	الكلية (كم٢)	
14	9697	64	14	967	5	1	37.9	1.8	8.6	الإسكندرية
20	4660.5	20	14	1520	6	1	27.1	3.5	6.2	الدخيلة
14.5	5880	23	14.5	1050	4	1.4	21.75	8	11.8	دمياط
13.2	4427	32	13.2	350	3	1.1	12.175	1.3	3	بورسعيد
8	364	2	0	0	0	0	1.2	0.05	0.23	العريش
19	2400	4	19	2400	4	5.4	12	70.6	72.1	شرق بورسعيد
8.2	2100	14	0	0	0	0	6.6	2.3	158.7	السويس
10	828	7	0	0	0	0	8	1.16		حوض البترول
13	1840	9	0	0	0	0	11	1.1		الأديبية
17	2400	9	17	750	1	1.1	23.5	22.3	87.8	السخنة
10	330	1	0	0	0	0	0	0.04	9.94	الغردقة
14	1327.4	6	0	0	0	0	6.5	0.62	57.15	سفاجا
5	75	1	0	0	0	0	0.38	0.5	1.65	الطور
9	385	3	0	0	0	0	2.5	0.4	9.9	نويبع
10	741	2	0	0	0	0	0	0.2	88.3	شرم الشيخ
	37454.9	197		7037	23	11	170.605	113.87	515.37	الإجمالي 2018
	32401	180		5775.4	23	5.6	133.85	113.87	515.37	الإجمالي 2008
	16%	9%		22%	0%	96%	27%			التغير ما بين 2018 و 2008

المصدر: وزارة النقل، قطاع النقل البحري، ٢٠١٨.

الجدول (٥): أهم الإجراءات التي اتخذتها مصر لدعم قطاع النقل وتيسير حركة التجارة

المجال	الإجراءات
<p>سياسات مساندة قطاع الطيران المدني</p>	<p>(١) تخصيص ١٠٠ مليار جنيه إضافية للشركة القابضة لمصر للطيران للشحن الجوي مع مد مظلة مساندة برنامج الشحن الجوي للحاصلات الزراعية لتشمل دول الخليج العربي. (٢) منح تخفيضات إضافية على سعر الوقود الخاص بالطيران لتصل القيمة الإجمالية للتخفيض إلى ١٠ سنت للجالون الواحد يتم تطبيقها فور عودة حركة الطيران مرة أخرى. (٣) منح الشركة القابضة لمصر للطيران تخفيضا قدره ٥٠% على رسوم الهبوط والانتظار والإيواء لطائرات نقل الركاب التابعة لها. (٤) تم توفير قرض مساند للطيران المدني بفترة سماح تمتد لعامين، على أن تتحمل وزارة المالية أعبائه حتى تعود معدلات تشغيل تعادل ٨٠% من معدلات تشغيلها عام ٢٠١٩. (٥) سداد وجدولة المستحقات عن مقابل استهلاك الكهرباء والمياه والغاز للمنشآت السياحية والفندقية وشركات الطيران لمدة ٦ شهور.</p>
<p>تيسير إجراءات التخليص الجمركي</p>	<p>١. استثناء الواردات من تقديم أصول الفواتير ويتم الاعتراف بصور الفواتير المقدمة للإفراج عن السلع بشرط تقديم تعهد من صاحب الشأن (بصحة المستندات المقدمة وإحضار الأصول واعتمادها من الغرف التجارية خلال مدة أقصاها ٦ أشهر من تاريخ الإفراج أو لحين انقضاء الظروف المتعلقة بانتشار فيروس كورونا أيهما أقرب). ٢. ما تم إعفاء الواردات من أحكام المادة ١٢ من اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادر سنة ٢٠٠٦ فيما يتعلق بشرط تصديق السفارات أو القنصليات المصرية في الخارج على شهادات المنشأ أو المستندات الدالة على المنشأ أو غيرها من المستندات المصاحبة للبضاعة في غير الحالات المستثناة من شرط التصديق. ٣. استمرار العمل بشهادات الفحص والمطابقة للشحنات المستوردة المقدمة من الشركات المرفق بيانها للسلع الواردة بالقرار رقم ٢ لسنة ٢٠٢٠، مع التنبيه على تلك الشركات بضرورة التسجيل لدى الهيئة القومية للغذاء، وذلك للسلع الغذائية والأدوات الملامسة للغذاء حتى نهاية مايو المقبل. ٤. كما قررت هيئة سلامة الغذاء فحص ٢٥% فقط من السلع الغذائية تامة الصنع، والتي تم إجراء الفحص المسبق لها قبل الشحن بشرط مصاحبتها بشهادة فحص معتمدة من شركات الفحص المسجلة لدى الهيئة. ٥. في حالة شهادات الفحص المسبق الصادرة من شركات غير مدرجة لديها، أو حالة عدم مصاحبة الرسائل لشهادة فحص مسبق يتم إجراء فحص كامل لتلك الرسائل طبقاً للنسب السابق العمل بها، مع التنبيه على الشركات المستوردة بحلول نهاية شهر مايو لسنة ٢٠٢٠ سيتم إعادة النظر في إجراءات الفحص لأي رسائل واردة من السلع المرفقة للقرار رقم ٢ لسنة ٢٠٢٠ في حال عدم مصاحبتها لشهادة فحص مسبق من شركات الفحص والمطابقة المسجلة لدى الهيئة القومية لسلامة الغذاء.</p>

٦. يكتفي بفحص نسبة ٢٥% من رسائل مستلزمات إنتاج المصانع والواردة على بطاقات الاحتياجات للمصانع أو المستلزمات الصناعية الواردة على بطاقة الاستثمار للمصانع المدرجة بالقائمة المعتمدة لدى الهيئة القومية لسلامة الغذاء "القائمة البيضاء".

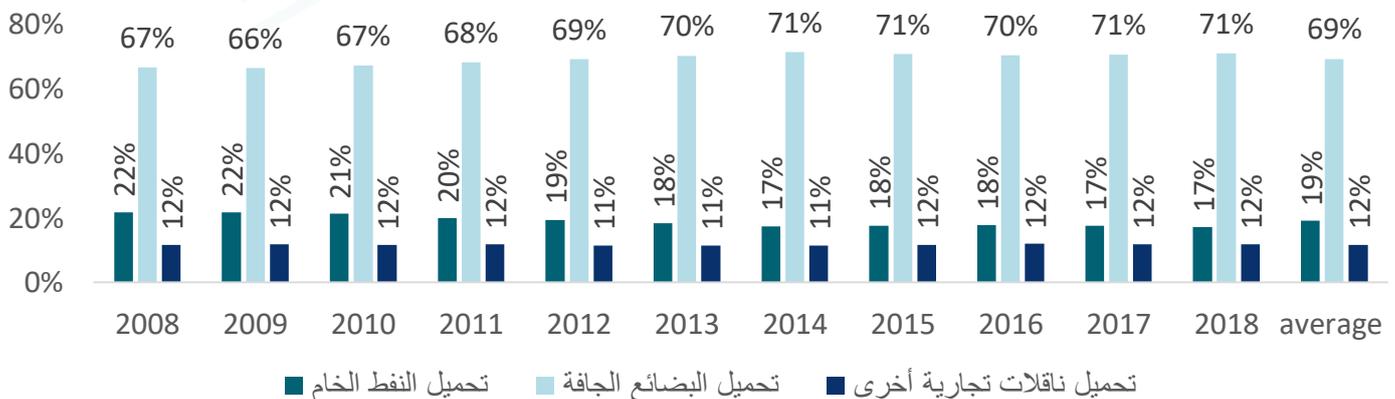
٧. توحيد نموذج البوصلة الجمركية في نقل البضائع من جمرك إلى آخر على مستوى الموانئ المصرية.

الجدول (٦): الحركة الشهرية للتجارة الخارجية المصرية منذ يناير وحتى أبريل ٢٠٢٠

شهر يناير 2020							
إجمالي التجارة الخارجية المصرية	حركة التجارة بالمطارات المصرية			حركة التجارة بالموانئ المصرية			القيمة (مليار \$)
	الإجمالي	واردات	صادرات	الإجمالي	واردات	صادرات	
7.8	0.703	0.107	0.596	7.1	5.2	1.9	
-13%	-43%	-85%	11%	-8%	-10%	-1%	التغير بين يناير 2020 مقابل يناير 2019
-10%	-50%	-86%	-7%	-2%	-1%	-3%	التغير بين يناير 2020 مقابل ديسمبر 2019
شهر فبراير 2020							
إجمالي التجارة الخارجية المصرية	حركة التجارة بالمطارات المصرية			حركة التجارة بالموانئ المصرية			القيمة (مليار \$)
	الإجمالي	واردات	صادرات	الإجمالي	واردات	صادرات	
7.3	0.685	0.059	0.626	6.6	4.6	2	
-20%	-51%	-93%	13%	-15%	-21%	1%	التغير بين فبراير 2020 مقابل فبراير 2019
-6%	-3%	-45%	5%	-6%	-12%	10%	التغير بين فبراير 2020 مقابل يناير 2020
شهر مارس 2020							
إجمالي التجارة الخارجية المصرية	حركة التجارة بالمطارات المصرية			حركة التجارة بالموانئ المصرية			القيمة (مليار \$)
	الإجمالي	واردات	صادرات	الإجمالي	واردات	صادرات	
7.1	0.824	0.492	0.332	6.3	4.4	1.9	
-27%	-38%	-40%	-34%	-25%	-29%	-14%	التغير بين مارس 2020 مقابل مارس 2019
-2%	20%	735%	-47%	-5%	-3%	-8%	التغير بين مارس 2020 مقابل فبراير 2020
شهر أبريل 2020							
إجمالي التجارة الخارجية المصرية	حركة التجارة بالمطارات المصرية			حركة التجارة بالموانئ المصرية			القيمة (مليار \$)
	الإجمالي	واردات	صادرات	الإجمالي	واردات	صادرات	
6.0	1.03	0.435	0.592	5	3.8	1.2	
-33%	-15%	-40%	23%	-36%	-34%	-41%	التغير بين أبريل 2020 مقابل أبريل 2019
-16%	25%	-11%	78%	-21%	-15%	-35%	التغير بين أبريل 2020 مقابل مارس 2020

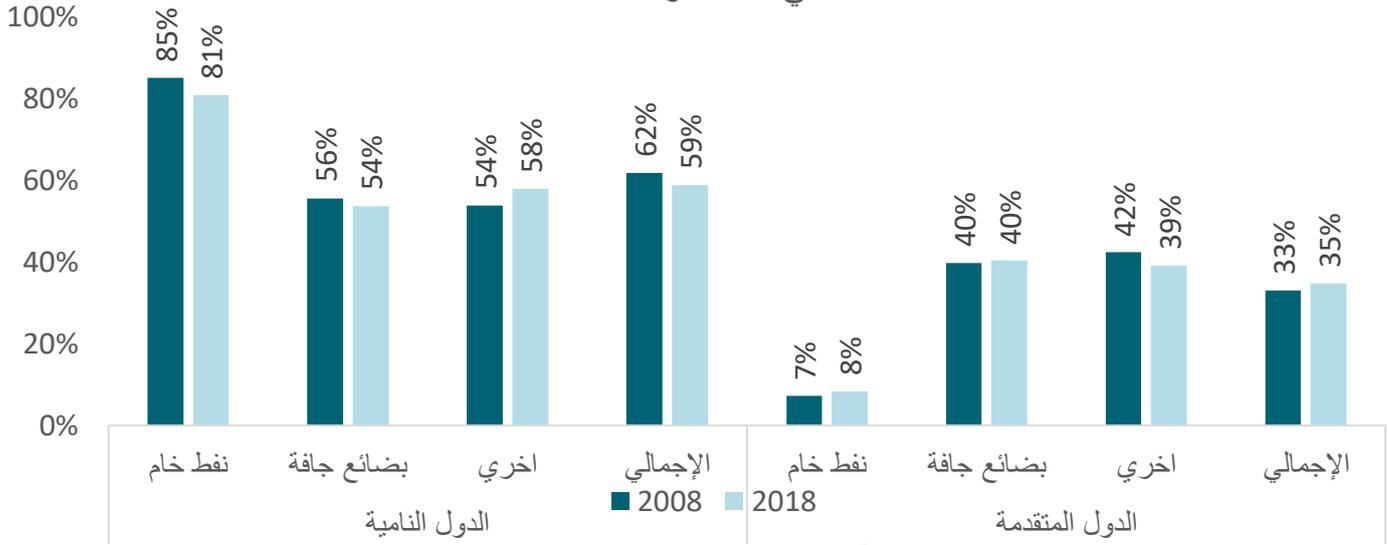
المصدر: محسوبة بناء على بيانات الجهاز المركزي للتعينة العامة والإحصاء، النشرة الشهرية للتجارة الخارجية، أعداد مختلفة.

الشكل (١): تطور التجارة البحرية العالمية وفقا لنوع البضائع خلال الفترة (٢٠٠٨-٢٠١٨)



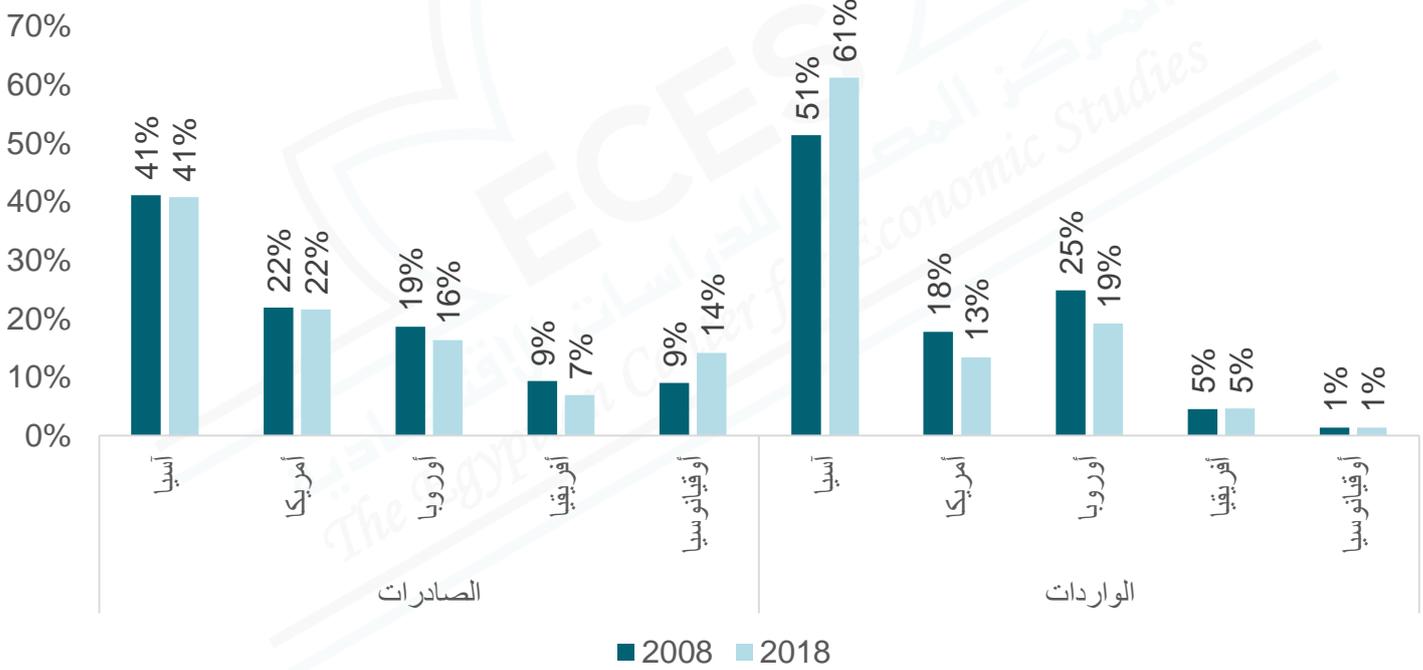
المصدر: إعداد الباحثة بناء على قاعدة بيانات الأونكتاد.

شكل (٢) التوزيع النسبي للتجارة الدولية البحرية للدول النامية والمتقدمة وفقا لنوع البضائع عامي ٢٠١٨ و ٢٠٠٨



المصدر: إعداد الباحثة بناء على قاعدة بيانات الأونكتاد.

الشكل (٣): التوزيع النسبي للتجارة البحرية العالمية وفقا للإقليم عامي ٢٠١٨ و ٢٠٠٨



المصدر: إعداد الباحثة بناء على قاعدة بيانات الأونكتاد.

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 اعتمادا للجدوى التجارية للنشاط موضوع التقرير ولا لقدرته 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.