

الرقم: 2021/30

التاريخ: 2021/03/25 م

الموافق: الخميس، 12 شعبان، 1442 هـ

حفظه الله

الأخ الفاضل / د. رشدي وادي

وكيل وزارة الاقتصاد الوطني

تحية طيبة وبعد

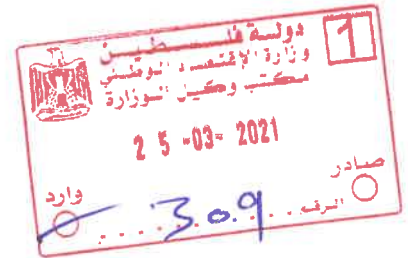
الموضوع/ أسباب ارتفاع بعض السلع

تهديكم الادارة العامة للدراسات والتخطيط عاطر تحياتها وتتمنى لكم دوام الصحة والعافية، وبالإشارة إلى الموضوع المذكور أعلاه، مرفق لسيادتكم تقرير بأسباب ارتفاع بعض السلع.

وتقبلوا فائق الاحترام والتقدير


أسامة نوفل

مدير عام الإدارة العامة للدراسات والتخطيط



مرفق طيه:

التقرير

نسخة لـ

الملف

af-juma



أسباب ارتفاع اسعار بعض السلع

مقدمة :

مع بداية انتشار فايروس كوفيد19 منذ سنة أويزيد بدى هناك قيود على الحركة التنقلية في معظم بلدان العالم الأمر الذي أدى الى التوقف في بادئ الأمر لحركة البضائع ومن ثم العودة تدريجياً للتنقل مما أدى الى تأثر حركة الصادرات بين الدول بصورة عامة؛ وفي فلسطين بصورة خاصة.

حجم التبادل التجاري:

نتيجة للقيود المفروضة على حركة التنقل بين الدول فقد تراجع حجم التبادل التجاري مع العالم الخارجي وانخفضت الواردات والصادرات من وإلى فلسطين، فخلال العام 2020 بلغ حجم التبادل التجاري من وإلى فلسطين 10 مليارات دولار أي بنسبة تراجع وصلت إلى 10% مقارنة مع عام 2019، وذلك نتيجة لانخفاض الصادرات بنسبة 7% لتصل إلى 2.5 مليار دولار، وانخفاض الواردات بما نسبته 11% لتصل إلى 7.4 مليار دولار خلال عام 2020، ليشهد الميزان التجاري تراجعاً في العجز ويصل حوالي 5 مليارات دولار.

وتأخذ الواردات الفلسطينية من اسرائيل النصيب الأكبر من مجمل الواردات باستحواذها على نحو 54% من تلك الواردات، وبقيمة إجمالية تقدر بـ 3.6 مليار دولار، فيما تأتي تركيا في المرتبة الثانية بواردات بلغت قيمتها مع نهاية العام 2019 نحو 669 مليون دولار، فيما جاءت الواردات من الصين في المرتبة الثالثة بقيمة 447 مليون دولار.

واحتلت الواردات من تركيا المرتبة الثانية في آخر عامين لتتراجع الواردات من الصين إلى المرتبة الثالثة بعد أن ظلت لسنوات هي الأعلى بعد الواردات من اسرائيل.

وبالإشارة الى "وفورات الحجم" عادة ما تحدد أسعار المنتجات وأسعار الخدمات بما فيها الموانئ البحرية، حيث انخفاض الطلب العالمي على التجارة، قلل من عمل الموانئ وهذا ربما يقلل عدد أيام وساعات العمل، ما يؤدي إلى ارتفاع كلفة النقل على المستوردين بسبب طول مدة الشحن.

حيث كلما زادت كمية إنتاج مصنع أو زاد الطلب على خدمة قل متوسط تكلفتها، وهذا ينطبق بطبيعة الحال على الموانئ بسبب قلة الحاويات الواردة ما يؤدي إلى رفع كلفة تشغيلها من أيد عاملة وبنية تحتية وهذا غالباً انعكس على كلفة الشحن البحري.



وعليه فيعزى السبب الرئيس لارتفاع اسعار بعض السلع لارتفاع اسعار الشحن وانخفاض الحاويات وارتفاع اسعارها، وحول انعكاس ذلك على الأسعار في السوق، فإن كلفة الشحن غالباً تظل هامشية مقارنة مع هامش الربح لكن ذلك يعتمد على نوع السلعة وطبيعتها والمساحة التي تحتلها من الحاوية الواحدة ، فقد يكون كلفة التخليص ضئيل إذا ما قورنت مع ثمن البضاعة، كما أن القدرة الشرائية في السوق تراجعت بشكل كبير وهذا يغلب إمكانية قيام المستوردين بتحمل ارتفاع كلفة الشحن على تحميل الفارق للمستهلك، خاصة أنهم استفادوا حالياً من انخفاض قيمة الدولار."

وقد تكون خطورة تأثير ارتفاع تكاليف الشحن البحري، محلية ومرهونة بانتهاء ظروف فرضتها جائحة كورونا وقلّة الطلب العالمي، لكن إذا استقرت الأسواق مدعومة بأخبار جيدة عن الجائحة فإن الأمور ستعود إلى سابق عهدها تدريجياً.

وحول ما إذا كانت الأسعار في فلسطين ستتأثر نتيجة ارتفاع رسوم الشحن، أو أن المستورد سيتحمل هذا الارتفاع من هامش الربح، فيستطيع المستورد والتاجر تحمل ذلك فيما لو كان الارتفاع بنسبة تتراوح بين 10-30% فقط، بينما إذا كانت الزيادة بخمس اضعاف فسيؤثر ذلك على الأسعار.

ويلعب نوع السلعة وحجمها دوراً كبيراً، فالآلات الثقيلة حتماً ستتأثر لأنها تأخذ مساحة كبيرة من الحاوية، أما السلع الأساسية فغالباً تستورد من أماكن أخرى غير الصين"، لكنه لم يستبعد أن يطال أي ارتفاع قد يحدث بعض السلع الأساسية مثل القمح التي تشكل تكلفة النقل نحو 40% من سعرها في الأسواق.

فعلى مدى العام الماضي، أدت جائحة فيروس كورونا إلى تراجع الأمن الاقتصادي والصحي والغذائي للملايين البشر، مما دفع نحو 150 مليون شخص إلى دائرة الفقر المدقع؛ وفي حين أن الآثار الصحية والاقتصادية المترتبة على الجائحة كانت مدمرة، فإن ارتفاع معدلات الجوع كان واحداً من أشد الأعراض الملموسة .

وقد تحولت الخسائر في الدخل إلى تراجع ما لدى الناس من مبالغ نقدية لشراء الغذاء، في حين أن تعطل الأسواق والإمدادات بسبب القيود المفروضة على التنقل خلق نقصاً في المواد الغذائية وارتفاع الأسعار على المستوى المحلي ، لا سيما بالنسبة للأغذية القابلة للتلف.

ارتفاع اسعار رسوم الشحن :

يرجع ارتفاع اسعار بعض السلع الى ارتفاع رسوم الشحن حيث تضاعفت خمس مرات على عدة مراحل خلال العام الحالي على مستوى قطاع غزة فقد ارتفعت اسعار النقل البحري من الصين والتي تعد الدولة الاولى التي يتم التصدير منها خلال الايام الأخيرة لتضاف الى سلسلة ارتفاعات في ظل جائحة كورونا.



حيث بلغت رسوم الشحن لحاوية من الصين سعة (40) قدما قبل الجائحة 2000 دولار، ثم أصبحت بعد أشهر أربعة آلاف دولار، ثم تضاعفت الرسوم عدة مرات، لتصل خلال الأيام الأخيرة إلى عشرة آلاف دولار.

وقد يرجع سبب هذا الارتفاع إلى صعوبة عودة الحاويات الى الصين؛ في ظل وجود منافسة كبيرة على التوريد في ظل عمل الموانئ بطاقة تشغيلية أقل من المعتاد؛ ويتوقع بقاء الأسعار مرتفعة إلى حين انتهاء الصين من الاحتفال بالسنة الصينية الجديدة أي حتى نهاية كانون الثاني المقبل.

وتضاعفت رسوم الشحن البحري من كل الدول وليس الصين وحدها بسبب قلة الطلب العالمي على البضائع وارتفاع كلفة الشحن.

وتتعلق المشكلة الأكبر بالاستيراد من الصين كونها أكثر بعدا، فرسوم الشحن يعتمد على عدد نقاط مرور السفينة في موانئ بحرية، وكلما زادت عد أيام الشحن ومكوث الشاحنة في الميناء فإن التكلفة تزيد، وكون الصين الأبعد من بقية الدول فإن الرسوم تبدو أكثر ارتفاعا.

المشكلة عالمية :

تعد المشكلة عالمية حيث قلة الطلب العالمي أدت إلى زيادة كلفة الشحن، والمواطن الفلسطيني لم يشعر بارتفاع في الأسعار كون أن المستورد استوعب الزيادة على حساب هامش ربحه، ولكن الأسعار تضاعفت مؤخرا بشكل كبير ما قد يؤثر بشكل كبير على الأسعار في السوق.

فالأمير لم يقتصر على الاستيراد من الصين فقط؛ فقد بلغت تكلفة شحن الحاوية خلال الأيام الأخيرة من أحد الدول الأوروبية قرابة (7) آلاف يورو، بينما كانت رسوم الشحن قبل أسبوعين (6500) يورو، وقبل شهر أيار قرابة (4000) يورو، وقبل الجائحة (1400) يورو، ما يعني أنها تضاعفت نحو خمس أو ست مرات.

ومن المتوقع أن تشهد أسعار الشحن البحري مزيدا من الارتفاع مع مطلع العام الجديد، في ظل ارتفاع تكلفة الشحن بسبب قلة الطلب العالمي، في ظل انخفاض وتيرة الإنتاج لمعظم المصانع في ظل الجائحة، وكذلك بسبب ارتفاع كلفة إجراءات النقل بسبب مزيد من الخطوات التي تتعلق بضمان الصحة والسلامة العامة بسبب انتشار فيروس كورونا.

وفي مصر: أيضاً قد واجه قطاع النقل البحري والشحن والتفريغ عاماً صعباً نتيجة تداعيات الموجة الثانية من فيروس كورونا، وانتشار السلالة الجديدة في كثير من الدول الأوروبية، واضطرار بعض الدول إلى اتخاذ إجراءات الغلق للمرة الثانية للحد من انتشار الفيروس.



حيث استمرت حالة الارتباك التي يشهدها القطاع سواء في ارتفاع أسعار النوالين عالمياً أو انخفاض معدلات تداول الحاويات، في ظل عدم وضوح الرؤية تجاه جائحة فيروس كورونا، بالإضافة إلى الإجازة السنوية بالصين والتي زادت بدورها من الطلب على تنفيذ الصفقات قبل موعد الإغلاق.

وشهدت تكاليف شحن البضائع لدولة الصين زيادة في مطلع العام الجاري؛ حيث وصلت نسبة الارتفاع في أسعار الشحن البحري حوالى 300%، و70% في الشحن الجوي.

ويرجع سبب الزيادة إلى ارتفاع الطلب على الشحن البحري والجوي لدولة الصين في مطلع العام الحالي، قبل إجازتهم السنوية؛ نتيجة قلة أعداد الحاويات منذ تفشى فيروس كورونا، وغلق الكثير من المصانع في الصين ودول أوروبا.

ومن المتوقع سينتج عن ارتفاع أسعار الشحن ارتفاع في أسعار جميع المنتجات خلال العام الحالي؛ نظراً إلى أن سعر الشحن يُشكل 20% من سعر المنتج النهائي، وقد يصل إلى 30% في بعض المنتجات وفقاً لنوع المنتج ومدى جودته.

وقد أجبر فيروس (كوفيد-19) شركات الخطوط الملاحية على تقليل عدد السفن في ظل تراجع معدل النشاط وانخفاض حجم عمليات شحن البضائع، نتيجة غلق عدد كبير من المصانع في الصين وبعض الدول الأوروبية، الأمر الذي سبب في النهاية تكديس الشحنات وارتفاع أسعار النوالين.

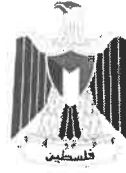
وأيضاً فقد شهدت أسعار الشحن الجوي إلى الصين ارتفاعاً بصورة ملحوظة خلال العام الجاري، حيث وصل سعر شحن بالحاوية بين 7 و 10 دولارات في الكيلو الواحد، بدلاً من 3 إلى 4 دولارات.

ويرجع ذلك إلى تداعيات أزمة كورونا وقلة أعداد الحاويات التي يجرى نقلها من وإلى الدول منذ بداية الجائحة، بالإضافة إلى زيادة الطلب على الشحن البحري في مطلع عام 2021 لدولة الصين قبل إجازتهم السنوية.

وتعد الموجة الثانية من فيروس كورونا أكثر سوءاً على وضع سوق الملاحة الدولي من الموجة الأولى، في ظل انتشار السلالة الجديدة من فيروس «كوفيد-19» في كثير من الدول، ما أجبر عدداً كبيراً من الدول الأوروبية إلى اتخاذ إجراءات الغلق للمرة الثانية، بالإضافة إلى حالة الكساد التي يشهدها العالم جراء تداعيات جائحة تفشى فيروس كورونا.

وفي ظل تسارع الدول لصناعة لقاح مضاد لفيروس كورونا وتصديره لدول العالم، إن شحن ونقل اللقاحات ليس من الأمر السهل، لأنها تحتاج إلى درجات حرارة منخفضة جداً، وهو ليس متوفراً في كل أنواع الشحن الدولي، ما يجعله غير مؤثر بشكل كبير على قطاع الشحن.

ارتفعت أسعار الشحن الجوي والبحري بنسبة 60%، وذلك بسبب تبعات فيروس كورونا الجديد، إلى جانب امتناع كبريات شركات الشحن الجوي والبحري عن العمل في السوق الصيني، سواء للطائرات المتخصصة في الشحن أو طائرات المسافرين.



أن حركة الشحن البحري لا تزال تعمل، لكن بشكل خفيف جداً لنقل طلبات متفق عليها قبل ظهور الفيروس، إلى أن المصانع الصينية الأكثر تأثراً بحكم أن غالبية المواد الأولية مستوردة من هناك، فضلاً عن القطاعات الاستهلاكية كالملابس والأحذية وغيرها.

وستكون المشكلة الأكبر عند عودة الأمور إلى نصابها بعد التخلص من الفيروس عاجلاً أو آجلاً، إذ من المرتقب أن تقفز أسعار الشحن، خاصة الجوي بنحو 300%، بفعل قوة الطلب التي ستلاقيه الناقلات الجوية على نقل البضائع من الصين.

وكون قطاع غزة مرتبط ارتباطاً كبيراً بالأسعار بالدول المجاورة أمثال مصر والتي تأثرت الأسعار بالزيادة لديها نتيجة ارتفاع أسعار الشحن وقلة الحاويات، فقد تأثرت الأسعار في قطاع غزة أيضاً لذات السبب وإن لم تكن بنفس النسب؛ إضافة إلى ارتفاع الأسعار الدولية (البورصة) لبعض السلع مثل: الزيوت حيث ارتفعت بنسبة 60%، وكذلك السكر بنسبة 10%، والأرز بنسبة 5%، والأجبان التي تعتمد على الزيوت (الفيتا) كما ارتفعت أسعار الصفيح المكون للمعلبات وبالتالي ارتفاع أسعار معلبات السلع الأساسية (الفول، الحمص، الفاصوليا، الذرة).

التوقعات المستقبلية :

من المتوقع في ظل الارتفاع العام لأسعار السلع الأساسية سواء بسبب البورصة أو النقل البحري والجوي أن ترتفع الأسعار خلال الفترة القادمة، إضافة إلى التوقع بارتفاع آخر للأسعار نتيجة لزيادة الطلب على السلع الأساسية مع قدوم شهر رمضان المبارك.

التوصيات :

تخفيض الرسوم الجمركية على بعض السلع الأساسية وليس جميعها (الزيوت، الفيتا، القمح، والطحين، السكر، المعلبات الفارغة)