Issue #15

PN-ACS-202

POLICY BRIEF

Horticulture: Recommendations for the Future

May 1999

Richard Magnani, Dr. Mohamed Zaki Gomaa, Dr. Mohamed Hassan Abdul Ghafour and Joseph Pietrus, Reform Design and Implementation Unit APRP

The Key to the Future of Egyptian Agriculture

Horticulture products, primarily fruits and vegetables, are a critically important component of Egyptian agriculture. They account for 28% of the total value of agriculture production in Egypt, and about 41% of the value of plant production.

The value of horticulture production per feddan is very high, making it a major source of small holder income. Fruits and vegetables are also important in the local diet.

RDI Policy Brief is published occasionally by the Reform Design and Implementation Unit (RDI), which is a component of the jointly sponsored MALR/USAID Agricultural Policy Reform Program (APRP). APRP works to support Government of Egypt efforts to liberalize and privatize the country's agricultural economy. The RDI Unit conducts studies, makes policy recommendations and helps implement those policies that the GOE believes will contribute most directly and beneficially to agricultural development through liberalization and privatization.

Horticulture is a significant foreign exchange earner: 35-40% of the value of all agricultural exports—$270 million worth per year—in the last few years.

Horticulture exports will drive the growth of Egyptian agriculture in the future. However, this growth will depend on improvements in the position of Egyptian exporters relative to regional and worldwide competition. Our competitive position is now constrained by barriers that could be remedied through policy reform.

Shortage of Transportation Capacity-

By Air...

The most serious constraint to expansion of fresh horticulture exports is the shortage of transportation capacity for highly perishable products. For the most perishable products—those shipped by air early in the season when higher European prices justify high air freight costs—available cargo space is less than half of what is needed and is costly relative to regional competitors.

In addition, cargo handling costs are high. The costs of the two authorized handling companies are on par with European airport handling charges. This case does not reflect lower Egyptian labor costs and put our exports at a disadvantage.

Air France, Lufthansa, and Egypt Air provide the only regularly scheduled cargo service to Europe. Additional cargo space is available on passenger flights, but is limited and unreliable as it has lower priority than passengers and luggage. Supplemental capacity is provided by cargo charters that no longer are subjected to restricted landing rights. However, a real shortage of cargo space for perishables remains. Most charters arrive empty of freight, a result of an excess of outbound versus inbound cargo. Outbound rates are high, as revenue is only generated one-way.

The outdated public and poorly positioned private cold storage facilities at Cairo International Airport also hurt horticultural exports. Quality degrades rapidly when product is handled and palleted or loaded into containers in areas lacking climate control, particularly during summer months. Aircraft delays, common for cargo aircraft, can be disastrous for perishables stored in ambient temperatures.

The overall result of these problems is that exporters are unable to ship all their export quality products to lucrative overseas markets. Foreign exchange earnings fall sharply as high quality product is diverted to the local market at low prices. This situation will only get worse with increased production of high-quality products, as more and more Egyptian farmers market for fresh exports of fruits and vegetables.

Recommendations:

- Encourage increased landings of cargo aircraft to increase capacity for perishable products.

- Allow more companies to provide cargo handling services to obtain more competitive handling rates.

- Authorize construction of privately operated cooling and cold storage facilities within the customs area at Cairo International Airport.

By Sea...

Some fresh horticultural products can withstand the longer shipping time by sea. But exports of these products also face limitations in shipping capacity and services.

Though imports of refrigerated foods exceed exports, refrigerated shipping containers are often in short supply during peak export months. Containers should be emptied quickly and made available for export, but multiple and often lengthy inspection procedures result in long delays in clearing imported containerized foods.

One contributing factor is that inspections by a large number of GOE agencies are often conducted sequentially rather than simultaneously. Another factor is inadequate or improper importer documentation, e.g., certificates of origin, bills of lading, cargo invoices. Some importers fail to post the required Arabic language labeling on the outside of the packing materials.

Container clearance can be expedited by rapid stripping and storing of products in cold storage for the inspection phase. However, cold stores in or near ports (except in Damietta) are inadequate for this purpose. The alternative is for the shipping lines to position (import) empty containers, but this adds to the costs, since revenue is only generated one-way.

At least thirteen container shipping lines now serve Alexandria, Port Said, and Damietta, the three most important Egyptian container ports. Most offer weekly vessel service to Mediterranean hubs and destination ports in Spain, Italy, the United Kingdom, and Northern Europe. There has been a vast improvement since early 1998 when Law #1 opened the Egyptian market to international shipping lines. Nonetheless, the service can still improve.

The Government of Egypt (GOE) has begun to privatize sea port facilities and services, but the pace is slow and public companies remain the dominant provider of most port services. The level of services is weak and adds to the costs and difficulty of importing and exporting containers.

RDI COMPONENTS AND STAFF

Chief of Party: **Dr. Max Goldensohn**
Financial Controller: **Nashwa Radwan**
Administrator: **Heba Hosny**
Office Manager: **Abdel Shakour Zahran**
Translations: **Abdel Rahim El-Mahdy**
Marwa Madi
Secretary: **Amira Diaa**
Public Awareness: **Steve Joyce**
Dr. Amr Moussa
Ghada Tawfik
Mohamed Tawfik

Resource Economics (RE):
Dr. Jane Gleason
Dr. Sayed Hussein

Agricultural Sector Support Services (ASSS):
Mr. Lawrence Kent
Ms. Fatma Khattab

Marketing and Agribusiness (MA):
Dr. Edgar Ariza Nino
Dr. Ibrahim Siddik
Dr. Mohamed Zaki Gomaa
Mr. Richard Magnani

Private Investment and Privatization:
Dr. Ken Swanberg
Ms. Amani El-Feki
Ms. Myrette El Sukari

RDI Newsletter Editors:
Ms. Heba Hosny
Mr. Steve Joyce

Recommendation:

- Streamlined and coordinated multi-agency import

procedures to reduce the clearance time for containerized foodstuffs.

• Public awareness campaign for importers on Egyptian labeling and documentation requirements.

By Truck...

Refrigerated trucks are in short supply in Egypt, due in large part to high import tariffs that considerably increase the final cost. Law 8 of 1997 reduced the import tariff on new refrigerated trucking equipment to 5%, but the extent to which the law has been implemented remains uncertain. Further, the decree does not include used/reconditioned equipment, which is needed to lower trucker operating costs and which can help encourage more rapid expansion of the domestic trucking fleet.

Refrigerated trucks are required to maintain the cold chain and reduce post-harvest losses. This requirement is a minor problem in most local areas where deliveries are made daily and refrigerated trucking is not essential to product quality. It is a major problem for exporters, however, because trucking to port-if not refrigerated-significantly reduces product quality and shelf-life. Large exporters purchase their own vehicles, but few trucks are available for rent or lease. This problem may have motivated some Egyptian truckers to establish companies in Jordan (to operate in Egypt) where the cost of a refrigerated truck is reported to be one-half the cost in Egypt.

Currently, government policies affect the supply of truck cargo space by restricting export and domestic shipment of goods on non-Egyptian trucks. The regulations do not allow a foreign truck entering the country with goods to backhaul goods out of the country unless it has a contract prior to entering Egypt. Nor can foreign trucks transport goods from point to point within Egypt. These regulations are circumvented, and an informal trucking market exists. However, these operators are not regulated. They pay no official fees or taxes and can substantially undercut freight rates offered by Egyptian trucking companies.

In general, the regulations are designed to protect domestic trucking companies from losing business to foreign truckers who may accept low prices to avoid empty backhauls out of Egypt. However, the prohibitions have had the opposite effect: they have damaged the competitiveness of Egyptian trucking companies and constrained the establishment of new companies. The interests of farmers, traders, exporters, shippers and consumers are damaged.

Recommendations:

• Eliminate the tariff on new and used imported refrigerated trucking equipment and spare parts.

• Eliminate unnecessary restrictions on the import, export, and intra-Egypt transport of agricultural products by properly registered foreign trucking companies.

Post-Harvest Handling

Low quality packing and packaging materials and insufficient cold storage and refrigerated trucking capacity can result in post-harvest losses in horticulture as high as 40% for some crops.

Improvements in post-harvest handling will be most dramatic in the export sector, because the profit incentives are significant. Except for niche markets such as tourist establishments and supermarkets, the incentives are not yet present in the domestic arena. Reduced product losses and, gradually, demand for higher quality, higher priced products will encourage

investment in better post-harvest systems in the domestic market.

Domestic market improvements, however, will require the direct support of the government, because at the outset, price premiums will be insufficient to draw private investment. For example, the government will need to help encourage the use of plastic returnable crates versus palm ribbed crates, which bruise produce. They will also need to encourage construction of refrigeration facilities through tax incentives or other means.

Recommendations:

• Encourage investments in post-harvest infrastructure through tax incentives, education, public awareness and other means.

Agricultural Technology

Horticulture producers, particularly small holders, often lack access to the latest, most cost-effective technology because government extension support personnel in horticulture suffers from inadequate means to do their job.

All major exporters and some of the larger food processors have their own extension or monitoring systems to ensure the use of appropriate inputs and farming techniques. These extension and import provision services are typically provided either though formal contracts or de facto purchasing agreements.

The government is attempting to improve contracting and extension services for small holders in horticulture, but the eventual solution will have to be private sector-driven through formal contracts and public/private partnerships where the government endorses and supports the creation of private sector extension services.

Recommendations:

• Encourage production contracts by designing and making available standardized models of production contracts.

Market Information

Information is the basis on which farmers, traders, exporters, and food processors identify and develop domestic and international market opportunities.

Current government and donor-funded information services do not adequately reach horticulture market participants. The government gathers wholesale prices and disseminates daily prices via television and four regional newspapers. However, price analysis and market commentary on trends is not provided.

Comprehensive price analysis to farmers and other market participants is needed. In addition, market information on production, price, packaging, labeling and preference trends in target markets is lacking at all levels. This information is important to planting decisions, as well as to the planning of marketers, traders, processors and exporters. International market information is provided on a limited scale by the Egyptian Export Promotion Center, under the Ministry of Trade and Supply (MOTS), but a major improvement for the system—allowing for easy and up-to-date access—would be a web site.

Recommendations:

• Develop a web-site at the Egyptian Export Promotion Center to allow access to timely market information.

• Establish private market information services through associations or provide incentives for private companies to provide such services.

A Vision for the Future

Horticulture is already a major part of Egyptian agriculture, yet only 5% of total production is exported.

Horticulture is now at the threshold of dynamic export growth: Export value should triple during the next three to five years. This surge will require a substantial increase in investment and employment, and will increase farmer incomes. If the constraints presented above can be remedied, horticulture will become the driving sub-sector in Egyptian agriculture.

***RDI** is sponsored by the MALR and USAID under the umbrella of the Agricultural Policy Reform Program (APRP). RDI is led by Development Alternatives, Inc. (DAI), and includes services from the following subcontractors:*

Training Resources Group (*TRG*)
Office of Studies and Finance (*OSAF*)
National Consulting Firm (*NCF*)
Cargill Technical Services (*CTS*)
Purdue University
University of Maryland
Development Associates
The Services Group (*TSG*)

Address: 7, Nadi El-Said Street, Dokki, Giza.
Tel.: (202) 337-5709/5712
Fax: (202) 336-2009
E-mail: First initial last Name@agpolicy.com (i.e., Max Goldensoln would be mgoldensohn@agpolicy.com)

• السماح بإقامة جهات خاصة لتوفير المعلومات التسويقية من خلال الجمعيات أو تقديم حوافز للشركات الخاصة لتقديم هذه الخدمة.

رؤية مستقبلية

تمثل الحاصلات البستانية قطاعا رئيسيا للزراعة المصرية. ومع ذلك فإن نصيب الإنتاج البستاني من الصادرات الزراعية لا يزيد حتى الآن عن ٥ ٪. والآن، تقف الحاصلات البستانية على عتبة نمو نشط في حجم وقيمة الصادرات. ويؤمل أن تصل قيمة الصادرات البستانية إلى ثلاثة أمثال ما هي عليه الآن خلال السنوات الثلاث أو الخمس القادمة. ولتحقيق ذلك الهدف لابد من زيادة الاستثمارات والتوظيف. وإذا ما أمكن علاج المحددات الوارد ذكرها أعلاه فمن الممكن أن تصبح المحاصيل البستانية التصديرية قاطرة النمو للزراعة المصرية.

تعمل وحدة تصميم وتنفيذ السياسات *(RDI)* التابعة لشركة بدائل التنمية تحت رعاية وزارة الزراعة وإستصلاح الأراضي والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية تحت مظلة برنامج إصلاح السياسات الزراعية الذي يشتمل أيضا على خدمات يحصل المشروع عليها من مقاولين من الباطن هم كما يلي :

مجموعة موارد التدريب
مكتب الدراسات والتمويل
الشركة الأهلية للاستشارات
كارجيل للخدمات الفنية
جامعة بيردو
جامعة ميريلاند
المشاركون في التنمية
مجموعة الخدمات

لمزيد من المعلومات عن المشروع برجاء الاتصال بالعنوان التالي:
برنامج إصلاح السياسات الزراعية
٧ شارع نادي الصيد – الدقي – الجيزة – مصر
الاتصال التليفوني : ٣٣٧٥٧٠٩ (٢٠٢) – ٣٣٧٥٧١٢ (٢٠٢)
الفاكس : ٣٣٦٢٠٠٩ (٢٠٢)
البريد الإليكتروني : *mgoldensohn@agpolicy.com*

وزيادة الطلب على المنتجات الفائقة الجودة تدريجيا سيشجع الاستثمار في تطوير معاملات ما بعد الحصاد للسوق المحلي أيضا.ولكن تطوير السوق المحلي يتطلب مساندة مباشرة من الحكومة لأن الحوافز السعرية في البداية لن تكون كافية لجذب الاستثمار الخاص. ومن أمثلة ذلك تشجيع الحكومة لعملية إعادة استخدام الصناديق البلاستيكية بدلا من صناديق التعبئة المصنوعة من جريد النخيل، والتي تحدث صدمات ميكانيكية للمنتجات سريعة التلف. ومن الملائم أيضا أن تشجع الحكومة إقامة معدات تبريد مستخدمة في ذلك الحوافز الضريبية والوسائل الأخرى.

التوصيات

• تشجيع الاستثمار الخاص في البنية الأساسية لمعاملات ما بعد الحصاد بتقديم حوافز ضريبية وزيادة الوعي العام وغير ذلك من الوسائل.

التكنولوجيا الزراعية

يفتقر صغار منتجي الحاصلات البستانية – على وجه الخصوص – إلى الحصول بسهولة على أحدث التقنيات الزراعية وأفضلها من حيث فاعلية التكاليف، وذلك لما يعانيه العاملون في الإرشاد البستاني من نقص الوسائل التي تعينهم على القيام بمهام أعمالهم.

ويمتلك كبار المصدرين وشركات الصناعات الغذائية نظما خاصة في الإرشاد والمتابعة، ضمانا لاستخدام المستلزمات الإنتاجية والعمليات الملائمة. ويتم تقديم هذه الخدمات إما من خلال عقود رسمية أو عقود شراء محددة الشروط.

وتحاول الحكومة تحسين خدمات التعاقد والإرشاد لصغار المنتجين البستانيين، ولكن الحل الفعلي يكمن في إتاحة عقود رسمية خاصة، وفي المشاركة بين الحكومة والقطاع الخاص من خلال مساندة الحكومة لإنشاء خدمات إرشادية يقوم بتقديمها القطاع الخاص.

التوصيات

• تشجيع عقود الإنتاج بتصميم وإتاحة نماذج لهذه العقود.

المعلومات التسويقية

يعتمد المنتجون والمصدرون والتجار وشركات تصنيع الأغذية أساسا على المعلومات في تحديد وتطوير الفرص التسويقية في السوقين المحلي والدولي.

ولكن خدمات المعلومات الحكومية ومثيلاتها الممولة من جهات مانحة لا تصل في الوقت الملائم وبالقدر الكافي إلى المتعاملين في سوق الحاصلات البستانية. وتقوم الحكومة بجمع أسعار الجملة ونشر الأسعار اليومية باستخدام وسائل الإعلام (التليفزيون والصحف القومية الأربعة)، ولكنها لا تقدم تحليلا سعريا أو تعليقا عن حالة السوق واتجاهاته.

وتحتاج الأطراف العديدة المشاركة في سوق الحاصلات البستانية إلى تحليل شامل للأسعار. كما تفتقر الساحة أيضا إلى المعلومات التسويقية حول اتجاهات إنتاج وأسعار وتعبئة وبطاقات المنتجات وتفضيلات المستهلكين في الأسواق المستهدفة. وتعتبر هذه المعلومات هامة للمنتجين ولتخطيط التسويق والتصدير والتجارة والتصنيع. وتتوفر المعلومات عن الأسواق الدولية على نطاق محدود عن طريق مركز تنمية الصادرات المصرية ونقطة التجارة الدولية في إطار وزارة التجارة والتموين. ولكن تطوير النظام الحالي على نحو يسمح بسهولة الاتصال والحصول على أحدث المعلومات يتطلب إنشاء موقع على شبكة الإنترنت.

التوصيات

• إنشاء موقع على شبكة الإنترنت بمركز تنمية الصادرات المصرية لتسهيل الحصول على أحدث المعلومات التسويقية وقت الحاجة إليها.

8

ومن صعوبة استيراد وتصدير الحاويات.

التوصيات

• تبسيط وتنسيق إجراءات الجهات الحكومية العديدة التي تتعامل مع الواردات بغرض خفض زمن التخليص على المواد الغذائية الواردة بالحاويات.

الشحن البري المبرد

تعاني مصر من نقص الشاحنات البرية المبردة أيضا. ويرجع ذلك إلى ارتفاع التعريفة الجمركية، الأمر الذي يرفع التكلفة النهائية. وبموجب القانون (٨) لسنة ١٩٩٧ خفضت التعريفة الجمركية على الشاحنات المبردة الجديدة إلى ٥ ٪ ولكن القانون لم يدخل بعد حيز التنفيذ على ما يبدو. كما أن القانون المذكور لا يتضمن الشاحنات المبردة المستخدمة والمعاد تهيئتها للاستخدام، والتي تتزايد الحاجة إليها لتخفيض التكاليف التشغيلية وتشجيع التوسع السريع في أسطول الشحن المحلي المبرد.

وترجع الحاجة إلى الشاحنات المبردة إلى الرغبة في الحفاظ على سلسلة التبريد وتقليل فاقد ما بعد الحصاد. وربما يكون هذا المتطلب أقل إلحاحا في معظم المناطق المحلية التي يتم التسليم فيها يوميا، ولا يحتاج الأمر كثيرا إلى التبريد للحفاظ على جودة المنتج. ولكن هذا المتطلب بالغ الأهمية للمصدرين لأن النقل للموانئ – ما لم يكن مبردا – يقلل من جودة المنتج وقدرته على البقاء لفترة أطول. ويمتلك كبار المصدرين شاحنات مبردة ولكن المعروض للإيجار من هذه الشاحنات مازال دون مستوى الطلب عليها. ولقد شجع ذلك الوضع بعض المصريين من أصحاب شركات الشحن على إنشاء شركات لهم في الأردن (للعمل في مصر) حيث تشير التقارير إلى أن تكلفة الشحن المبرد تقدر بنصف قيمتها مقارنة بمصر.

وفي الوقت الحاضر تؤثر السياسات الحكومية على عرض فراغات الشحن بفرضها قيودا على شحن وتصدير المنتجات المصرية على شاحنات غير مصرية. فاللوائح لا تسمح للشاحنات التي تدخل مصر محملة بالخروج مشحونة بالبضائع من البلاد، ما لم يكن لديها عقد سابق على دخولها إلى مصر. ويتم التحايل على هذه القيود بدليل وجود سوق غير رسمي للشحن. ولا يخضع هؤلاء لأي نوع من التنظيم إذ لا يدفعون رسوما أو ضرائب رسمية، ويستطيعون خفض أسعارهم عن الأسعار التي تعرضها الشركات المصرية.

وتهدف هذه التشريعات إلى حماية الشركات المحلية من فقدان سوقها لصالح شركات شحن أجنبية قد تقبل بأسعار أقل لتجنب العودة فارغة من مصر. ولكن هذا المنع أحدث أثرا عكسيا، إذ أضر بالقدرة التنافسية لشركات الشحن المصرية وضيق فرصة إنشاء شركات جديدة، وهو ما ينعكس سلبا على مصالح المنتجين والمصدرين والتجار والشاحنين والمستهلكين.

التوصيات

• إلغاء التعريفة الجمركية على الشاحنات المبردة الجديدة والمستخدمة، وعلى قطع غيارها أيضا.

• إلغاء القيود غير الضرورية على استيراد وتصدير المنتجات الزراعية ونقلها داخليا عن طريق شركات النقل الأجنبية المسجلة وفقا للقانون.

معاملات ما بعد الحصاد

من الممكن أن يؤدي ضعف جودة مواد التعبئة وعدم كفاية مرافق التخزين المبرد وسعات النقل المبرد إلى فاقد بعد الحصاد، يصل في بعض المحاصيل البستانية إلى ٤٠ ٪. ولهذا فإن تحسين تداول ما بعد الحصاد لا غنى عنه في قطاع التصدير لوجود حوافز ربحية معنوية. وباستثناء أسواق معينة مثل المحال السياحية وسلاسل السوبر ماركت فلا توجد حوافز ظاهرة في السوق المحلي للعناية بهذه المعاملات. ومما لا شك فيه أن تقليل فاقد ما بعد الحصاد

الشحن البحري. ورغم أن واردات السلع المبردة تفوق صادراتها، فإن هناك نقصا في توفر الحاويات المبردة خلال أشهر الذروة من موسم التصدير. ومن الضروري أن يتم تفريغ الحاويات بالسرعة الكافية والملائمة حتى تكون متاحة للعمليات التصديرية. ولكن تعدد جهات الفحص وطول إجراءاته يؤدي إلى التأخير في التخليص على الأغذية المستوردة بالحاويات.

ومن العوامل المؤدية إلى هذا التأخير قيام عديد من الجهات الحكومية بالفحص واحدة تلو أخرى، وليس في نفس الوقت. ومنها أيضا عدم كفاية أو سلامة وثائق المستورد مثل شهادات المنشأ وبوالص الشحن وفواتير البضاعة. كما يغفل بعض المستوردين إرسال بطاقة بيانات المنتج باللغة العربية والتي تلصق على مواد التعبئة.

ومن الممكن التعجيل بالتخليص على الحاويات بالتفريغ السريع وتخزين المنتجات بالمخازن المبردة خلال فترة الفحص. ولكن المخازن المبردة بالموانئ القريبة (باستثناء ميناء دمياط) غير كافية لهذا الغرض. والبديل هو قيام الخطوط الملاحية باستيراد حاويات فارغة وإن كان ذلك يضيف إلى التكاليف لأن الإيراد يتحقق فقط من رحلة العودة.

ويقدم خدمة الشحن البحري بالحاويات المبردة في موانئ الإسكندرية وبورسعيد ودمياط (أهم الموانئ المصرية في هذا المجال) ما لا يقل عن ثلاثة عشر خطا ملاحيا، لمعظمها رحلات أسبوعية إلى موانئ متوسطية وأوربية في أسبانيا وإيطاليا والمملكة المتحدة وأوربا الشمالية. ولقد حدثت مؤخرا تطورات واسعة النطاق بصدور القانون رقم (١) لعام ١٩٩٨ الذي فتح السوق المصري للخطوط الملاحية الدولية. ومع ذلك فهناك مجال لمزيد من التطوير.

وبدأت الحكومة المصرية في خصخصة مرافق وخدمات الموانئ. ولكن الخصخصة تسير بتمهل؛ إذ ما تزال الشركات المملوكة للدولة مهيمنة على معظم خدمات الموانئ فضلا عن ضعف مستوى الخدمة، مما يزيد من أعباء التكاليف

أقسام وحدة تصميم وتنفيذ السياسات والعاملون بها RDI

رئيس فريق العمل: د. ماكس جولدنسون

المراقب المالي: نشوى رضوان

المدير الإداري: هبة حسنى

مدير المكتب: عبد الشكور زهران

الترجمة: عبد الرحيم المهدى
مروة ماضى

السكرتارية: أميرة ضياء

التوعية العامة: ستيف جويس
د. عمروموسى
غادة توفيق
محمد توفيق

إقتصاديات الموارد: د. جين جليسون
د. سيد حسين

خدمات مساندة القطاع الزراعي:
د. لورانس كنت
ا. فاطمة خطاب

التسويق والأعمال الزراعية:
د. إدجار أريزا نينو
د. إبراهيم صديق
د. محمد زكى جمعة
ا. ريتشارد مانيانى

الخصخصة والإستثمار الخاص:
د. كين سوانبرج
أ. أمانى الفقى
أ. ميريت السكري

محررو النشرة: هبة حسنى
ستيف جويس

ولسوف تقود الصادرات البستانية النمو في الزراعة المصرية. بيد أن هذا النمو يتوقف على تحسين الوضع التنافسي للمصدرين المصريين في ظل المنافسة الاقليمية والعالمية. هذا وتوجد عدة محددات تكتنف الوضع التنافسي ويمكن علاجها عن طريق إصلاح السياسات الخاصة بها.

ويعرض هذا الموجز فيما يلي عددا من المحددات الرئيسية وتوصيات إصلاح السياسات المتصلة بها:

نقص سعات الشحن الجوي

يعد نقص سعات الشحن الجوي من أهم محددات التوسع في الصادرات البستانية وخاصة من الحاصلات الأكثر تعرضا للتلف. وربما يكون هناك ما يبرر ارتفاع أسعار الشحن الجوي لبعض المنتجات، لأن المنتجات التي تشحن في أول الموسم تكون مرتفعة الأسعار في السوق الأوربي. وتقل سعات الشحن الجوي المتاحة لهذه المحاصيل عن نصف السعات اللازمة، كما أن أسعار الشحن ذاتها أعلى من أسعار مثيلتها من المنافسين في المنطقة.

وبالإضافة إلى ذلك ترتفع تكاليف تداول الرسائل هي الأخرى. وتتساوى تكاليف الشركتين المرخص لهما مع مثيلاتها لشركات التداول في المطارات الأوروبية. ولا يعكس هذا الوضع ما هو معروف عن انخفاض تكاليف العمالة المصرية، بالتالي فإنه يحرم صادراتنا من ميزة مهمة.

وتقدم الخطوط الجوية الفرنسية والألمانية والمصرية خدمات شحن منتظمة إلى أوربا. كما تتوفر فراغات شحن بضائع على طائرات الركاب، وإن كانت محدودة وغير مضمونة لكونها أقل في الأولوية من حقائب وأمتعة المسافرين. وتتوافر فراغات تكميلية بطائرات الشحن المؤجرة التي لم تعد خاضعة للقيود على حقوق الهبوط. ومع ذلك، يظل هناك نقص حقيقي في فراغات الشحن الجوي للصادرات الزراعية سريعة التلف. وتصل معظم الطائرات المؤجرة فارغة من الشحنات نتيجة لزيادة الرسائل الصادرة من الخضر والفاكهة التصديرية بالمقارنة مع الرسائل الواردة من غيرها.

ويلحق تقادم مرافق التخزين المبرد الحكومية وعدم ملاءمة مواقع التخزين المبرد المملوكة للقطاع الخاص بمطار القاهرة ضررا بالغا بالصادرات البستانية، وذلك لتدهور الجودة تدهورا سريعا حينما يتم تداول ورص عبوات المنتجات وتحميلها في حاويات في مناطق تفتقر إلى التحكم في درجة الحرارة والعوامل المناخية الأخرى وخاصة في فصل الصيف.

والنتيجة الحتمية لهذه المشكلات هي عدم قدرة المصدرين على شحن كل رسائلهم ذات الجودة التصديرية إلى الأسواق الخارجية الواعدة. وتنخفض إيرادات النقد الأجنبي انخفاضا حادا، لأن المنتجات التصديرية الفائقة الجودة يتم تحويلها إلى السوق المحلي لتباع بأسعار منخفضة. ويزداد الوضع سوءا مع التوسع في إنتاج الخضر والفاكهة ذات الجودة العالية واتجاه المصدرين إلى فتح أسواق جديدة للإنتاج الطازج من الخضر والفاكهة التصديرية.

التوصيات

- تشجيع هبوط طائرات الشحن بغرض زيادة فراغات الشحن الجوي للمنتجات سريعة التلف.
- السماح لمزيد من الشركات بتقديم خدمات التداول بغرض الحصول على أسعار تداول تنافسية.
- السماح بإنشاء وحدات تبريد وتخزين مبرد داخل المنطقة الجمركية بمطار القاهرة الدولي.

الشحن البحري

تتحمل بعض المنتجات البستانية الطازجة فترة الشحن البحري الأطول منها في الشحن الجوي. ولكن صادرات هذه المنتجات تواجه هي الأخرى نقصا في فراغات وخدمات

العدد # ١٥

الحاصلات البستانية
توصيات للمستقبل

مايو ١٩٩٩

ريشارد مانياني، د. محمد زكي جمعة، جوزيف بيتروس، د. حسن عبد الغفور، وحدة تصميم وتنفيذ السياسات مشروع السياسات الزراعية

الحاصلات البستانية مفتاح مستقبل الزراعة المصرية

تعتبر الحاصلات البستانية – التي تمثل الخضر والفاكهة الجانب الأكبر منها– مكونا بالغ الأهمية في الزراعة المصرية، فهي تمثل ٢٨٪ من قيمة الإنتاج الزراعي في مصر، ٤١٪ من قيمة الإنتاج النباتي.

ونظرا لارتفاع قيمة الإنتاج البستاني من وحدة المساحة فإن هذه الحاصلات تصبح عاملا هاما في دخل المزارع الصغير، بالإضافة لكون الخضر والفاكهة جزءا أساسيا من الغذاء المحلي. وتعتبر الحاصلات البستانية مصدرا مهما للنقد الأجنبي حيث تساهم بنحو٣٥-٤٠٪ من قيمة الصادرات الزراعية (ما يعادل ٢٧٠ مليون دولار أمريكي) في السنوات الأخيرة.

تصدر هذه النشرة وحدة إصلاح وتصميم وتنفيذ السياسات *(RDI)* كل ثلاثة شهور لترصد فيه إنجازاتها. وهذه الوحدة هي إحدى وحدات برنامج إصلاح السياسات الزراعية *(APRP)* القائم بمشاركة بين وزارة الزراعة واستصلاح الأراضي والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية. يخدم برنامج إصلاح السياسات الزراعية حكومة جمهورية مصر العربية في مساعيها لتحرير وخصخصة الاقتصاد الزراعي في البلاد. تجري وحدة تصميم وتنفيذ السياسات دراسات وتستخلص منها التوصيات وتساعد في تنفيذ تلك السياسات التي تشعر الحكومة المصرية بأنها ستسهم بشكل مباشر في دفع التنمية الزراعية من خلال سياسات التحرير والخصخصة.