

دور مصر في سلاسل الإمداد والتجارة الإقليمية والدولية^(*)

إعداد

أحمد شريف أحمد

خالد محمود عبد المعطي

مصطفى شكري عبد الغفار

محمد عبد العزيز منير

المستخلص:

يتناول هذا البحث دور سلاسل الإمداد والتكامل اللوجستي في تعزيز تنافسية التجارة الخارجية المصرية، من خلال تحليل الواقع الفعلي وتحديد أهم التحديات والفرص المتاحة. تنطلق الدراسة من كون مصر تتمتع بموقع استراتيجي عالمي يؤهلها لتكون مركزاً لوجستياً محورياً، إلا أن الواقع يشير إلى وجود بعض المعوقات التي تحد من الاستفادة القصوى من هذا الموقع، مثل تكرار الإجراءات، وضعف التنسيق بين الجهات، والتأخر في التحول الرقمي. وقد خلصت الدراسة إلى أن تطوير البنية التحتية، وتحسين كفاءة الموانئ، وربط وسائل النقل المختلفة، مع تطبيق منصة رقمية موحدة لتداول الشحنات، يمكن أن يساهم في تقليل زمن الشحن وخفض التكاليف، مما يعزز القدرة التنافسية لمصر في الأسواق الدولية. كما توصي الدراسة بضرورة الاستثمار في الكوادر البشرية وتأهيلها بشكل احترافي، وتنفيذ الشراكات بين القطاعين العام والخاص بما يخدم أهداف التنمية الاقتصادية واللوجستية على المدى البعيد.

(*) شارك الطلاب بهذا البحث في المؤتمر الطلابي الأول لكلية السياسة والاقتصاد الذي عقدته الكلية يوم الاثنين الموافق

١ مايو ٢٠٢٥.

Abstract:

This study explores the role of supply chains and logistical integration in enhancing the competitiveness of Egypt's foreign trade, by analyzing the current realities and identifying key challenges and opportunities. Egypt's strategic geographic location gives it strong potential to become a major regional logistics hub, yet several obstacles remain, including bureaucratic redundancies, limited institutional coordination, and slow adoption of digital systems. The findings suggest that improving port efficiency, upgrading infrastructure, integrating multimodal transport, and implementing a unified digital cargo platform could significantly reduce transit times and costs, thereby strengthening Egypt's global trade presence. The study further recommends investing in human capital, developing professional training programs, and encouraging public-private partnerships to support long-term economic and logistical growth.

المقدمة:

في عالم يتسارع فيه الإيقاع الاقتصادي، وتتنافس فيه الدول على فتح أسواق جديدة وتخفيض التكاليف وزيادة الفاعلية، لم تعد التجارة الخارجية مجرد عمليات تصدير واستيراد، بل أصبحت منظومة متكاملة تُقاس قوتها بمدى كفاءة سلاسل الإمداد والتكامل اللوجستي. ولما كانت جمهورية مصر العربية تتوسط قلب العالم، وتُشرف

على ممرات بحرية هي الأهم عالمياً كقناة السويس، فإنها تقف أمام فرصة استراتيجية لتحويل موقعها الجغرافي إلى قيمة تنافسية حقيقية في الأسواق الدولية. لكن رغم ما تمتلكه مصر من موانئ بحرية وشبكات نقل متعددة، لا تزال تعاني من تحديات تؤثر على كفاءة الأداء اللوجستي، مثل ضعف التنسيق المؤسسي، وغياب التكامل بين وسائل النقل، والتأخر في التحول الرقمي. من هنا، تبرز الحاجة إلى دراسة معمقة تستعرض واقع سلاسل الإمداد في مصر، وتُحلل مكان القوة والقصور، وتُقدم خارطة طريق عملية لتعزيز القدرة التنافسية للتجارة المصرية في ظل بيئة دولية لا ترحم الضعفاء.

الإشكالية البحثية:

يشهد العالم مرحلة جديد من التحولات في نظم التجارة العالمية وذلك اعتمادا على التطور التكنولوجي المحدث والتقدم الاقتصادي للعديد من الدول مع وجود اضطرابات جيوسياسية تواجه العالم، تبرز هذه العوامل الأهمية الحيوية لسلاسل الإمداد كعامل جوهري في تعزيز النمو الاقتصادي لكثير من الدول. وعلى الرغم من امتلاك مصر للعديد من المقومات اللوجستية والجغرافية التي تمكنها من ان تصبح مركزا إقليميا لسلاسل الإمداد، إلا ان هناك تحديات تعيق استغلال مصر لإمكاناتها بشكل كامل. لذلك وبناءا على هذه المعطيات نوضح، الى أي مدى يمكن لمصر ان تعزز دورها كمركز إقليمي لسلاسل الإمداد؟ وينبثق من هذا التساؤل عدة اسئلة فرعية ألا وهي:

١. أهمية سلاسل الإمداد في دعم التجارة الإقليمية والدولية؟

٢. ما هي مقومات مصر الجغرافية التي تؤهلها لتكون مركزا لوجستيا عالميا؟

٣. ما أبرز التحديات التي تعوق أداء سلاسل الإمداد في مصر حاليا؟

٤. ما الفرص المتاحة أمام مصر لتطوير مكانتها في سلاسل الإمداد؟

الاهداف:

تتمثل اهداف الدراسة فيما يلي:

١. التعرف على ماهية سلاسل الامداد ومدى أهميتها في التجارة الإقليمية والدولية.
٢. التعرف على دور مصر في التجارة الإقليمية والدولية اعتمادا على ميزان المدفوعات.
٣. تحليل التحديات التي تواجه مصر في تحقيق سلاسل الإمداد
٤. تحليل الفرص المتاحة لمصر لتصبح مركزا إقليميا لسلاسل الامداد.
٥. تعزيز مكانة مصر كمركز تجاري إقليمي ودولي. اعتمادا على تجارة الترانزيت.
٦. اقتراح استراتيجيات لتعزيز دور مصر في سلاسل الإمداد والتجارة الإقليمية والدولية.

الأهمية:

تكمن أهمية الدراسة في تسليط الضوء على الدور المحوري الذي يمكن ان تلعبه مصر في تعزيز سلاسل الامداد الإقليمية ومن ثم الدولية، في ظل الإمكانيات الجغرافية واللوجستية المتنامية التي تتمتع بها مصر مع التأكيد على حاجة الاقتصاد المصري لتعزيز صادراته ودعم ذلك في تحقيق موقف إيجابي في ميزان المدفوعات المصري. كما تبرز الدراسة الفرص الاستثنائية والتحديات التي تواجه مصر في تعزيز مكانتها الإقليمية للخدمات اللوجستية. مما يجعلها دراسة تطبيقية تسهم بشكل واضح في رسم خريطة طريق لتعزيز مكانة مصر في التجارة الإقليمية والدولية.

المحور الأول: الإطار النظري لسلاسل الإمداد والتكامل اللوجستي.

تلعب سلاسل الإمداد دورًا محوريًا في دعم حركة التجارة سواء على المستوى الإقليمي أو العالمي، حيث تُعد العمود الفقري لأي نشاط اقتصادي يعتمد على تدفق السلع والخدمات. ومع التطورات المتلاحقة في تكنولوجيا النقل والمعلومات، أصبحت إدارة سلاسل الإمداد عنصرًا استراتيجيًا لضمان الكفاءة والسرعة في تلبية احتياجات الأسواق المختلفة

أولاً: مفهوم سلاسل الإمداد:

تُعرف سلاسل الإمداد بأنها تكامل العمليات الرئيسية من وإلى غاية المستخدم النهائي من خلال الموردين الأصليين الذين يوفرّون المنتجات والخدمات والمعلومات التي تضيف قيمه للعملاء وأصحاب المصلحة الأخرى¹ وتعرف أيضاً بأنها مجموعته التدفقات المادية والمالية والمعلومات من المصدر إلى العميل².

التطور التاريخي لسلاسل الإمداد:

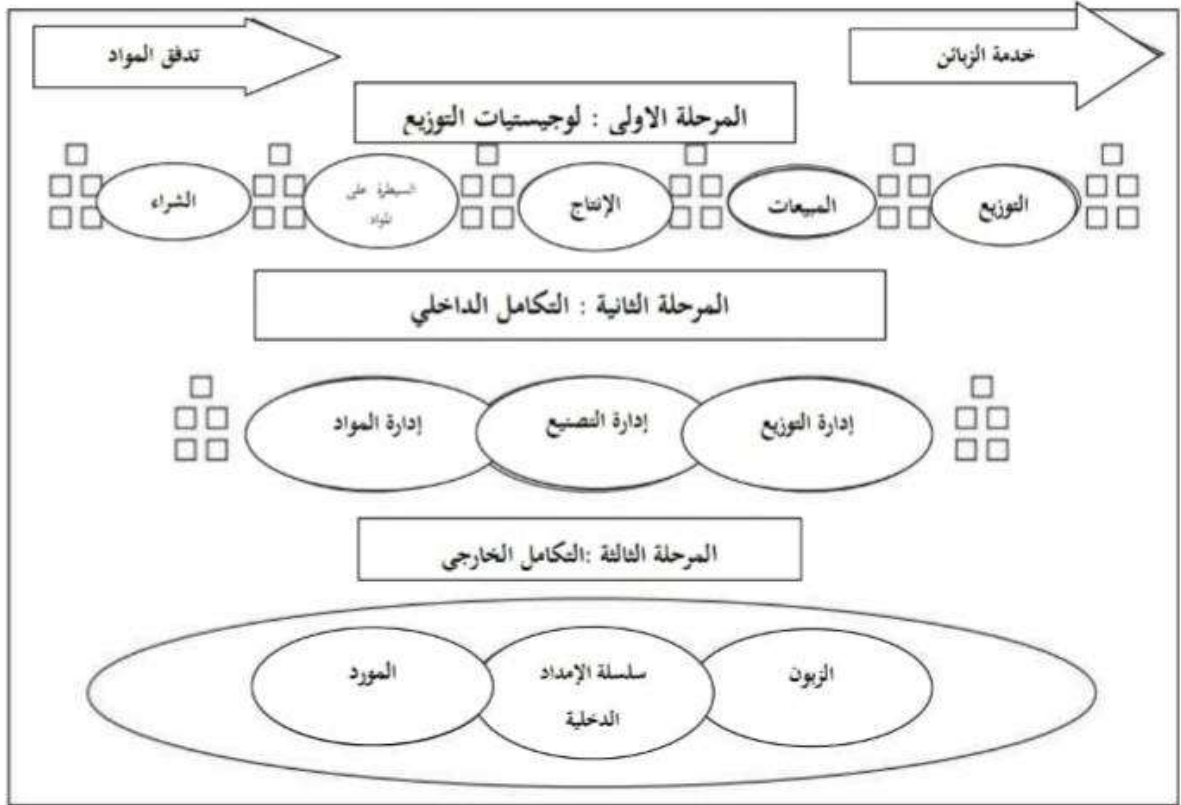
مره هذا المصطلح بثلاث مراحل كالتالي:

- **المرحلة الأولى:** حيث كان ينظر في المراحل الأولى إلى وظيفة اللوجستيات كوظيفته توزيع مفصولة كلياً عن باقي الوظائف التنظيمية.
- **المرحلة الثانية:** حيث ظهرت الحاجة الشديدة لوجود تكامل لكل الوظائف اللوجستية داخل حدود المؤسسة.

¹ Keely L & Sebastián J, The Supply Chain Management Processes, The International Journal of Logistics Management, Volume 12 ,Number 2, 2001 p 13

² Emma Toivo, Change Management and Supply Chain Management; Employee issues in implementation processes of SCM, The Action and reaction related to changes in each stage of an implementation process, p 8

- **المرحلة الثالثة:** حيث حدث التكامل والتنسيق والتعاون في جميع انحاء السلسلة اي التكامل الداخلي الذي حدث في المرحلة السابقة والتكامل الخارجي مع الموردين والزبائن. كما هو موضح بالشكل التالي¹



وهناك من يستخدم مصطلح سلاسل التوريد وسلاسل الامداد والخدمات اللوجستية بنفس المعنى، ولكن هناك فرق رئيسي كما هو موضح بالجدول التالي:

المفهوم	التعريف	الفرق الرئيس
سلسلة التوريد	مجموعة من الأنشطة التي تشمل جميع مراحل تصنيع المنتج من	تشمل سلسلة التوريد كافة الأنشطة والعمليات التي تتعلق بإنتاج

¹ CRISTINA GIMÉNEZ & EVA VENTURA, SUPPLY CHAIN MANAGEMENT AS A COMPETITIVE IN THE SPANISH GROCERY SECTOR Universitat Pompeu Fabra and GREL-IET,2006, p3, ADVANTAGE

المواد الخام حتى المنتجات النهائية، وتشمل: • الشراء. • النقل. • التوزيع. • التخزين.	وتوصيل المنتج النهائي الى المستهلك	
مصطلح مرادف لسلسلة التوريد ويشير الى ادارة تدفق المواد والخدمات من الموردين الى العملاء النهائيين	ممثله لسلسلة التوريد تركز على التدفق المتكامل للموارد من الموردين الى العملاء	سلسلة الإمداد
جزء من سلسلة التوريد يتعامل مع التخطيط والتحكم في حركه وتخزين السلع والخدمات من نقطه منشأها الى واجهتها النهائية وتشمل: • ادارة النقل • التخزين	تعد اللوجستيات حلقة في سلسلة التوريد تركز على ادارة حركه وتخزين السلع لضمان وصولها بكفاءة وبحاله جيدة	الخدمات اللوجستية

سلسلة القيمة: يضيف أصحاب المصلحة المختلفون قيمة إلى المنتج لزيادة قيمته النهائية بمعنى آخر يتناول تحليل سلسلة القيمة كل خطوة من المواد الخام إلى المستخدم النهائي وصولاً إلى التخلص من العبوة بعد الاستخدام الهدف هو تقديم

أقصى قيمة للمستخدم النهائي بأقل تكلفة إجمالية ممكنة وهذا يجعل إدارة سلسلة التوريد جزءا من تحليل سلسلة القيمة.¹

ثانياً: مفهوم سلاسل التوريد الخضراء

تعمل سلاسل التوريد الخضراء على الحد من التأثير البيئي الناتج عن عمليات التوريد، وذلك من خلال مجموعة من الإجراءات والممارسات في إدارة سلسلة التوريد واستراتيجيات الشركات، حيث تركز هذه الممارسات على:

- مناولة المواد بطريقة تقلل من التلوث والفاقد.
- إدارة النفايات والمخلفات لضمان التخلص الآمن وإعادة التدوير.
- التعبئة والتغليف باستخدام مواد قابلة للتحلل أو إعادة التدوير.
- النقل بأساليب تقلل من الانبعاثات الكربونية، مثل استخدام المركبات الكهربائية أو تحسين مسارات الشحن. يشمل هذا المفهوم أبعاداً مختلفة مرتبطة بالمنتج وإدارة المواد والتوزيع، مما فتح المجال أمام تطبيقات جديدة لاستراتيجيات صديقة للبيئة عبر سلسلة التوريد وهذا يعني أن مختلف الجهات المعنية يمكنها اعتماد استراتيجيات متنوعة ضمن إطار التوريد الأخضر، مما يساعد الشركات في تحسين استدامتها وتقليل الأثر البيئي.

إدارة سلاسل التوريد الخضراء:

¹ University of Cambridge institute for sustainability leadership, Value Chain Definitions and Characteristics, p2, p4

تتراوح الإدارة بين التوريد الأخضر الذي يعتمد على مصادر مستدامة، وصولاً إلى تكامل جميع مراحل سلسلة التوريد لتشمل الموردين والمصنعين وحتى عمليات التوزيع العكسية للمنتجات بعد استخدامها.

تتمثل الفكرة الأساسية في إدماج الفكر البيئي في سلسلة التوريد بحيث تؤثر على كل مرحلة من مراحل الإنتاج، بدءاً من اختيار الموارد، مروراً بعملية التصنيع، وصولاً إلى التعامل مع المنتج بعد انتهاء عمره الافتراضي بطريقة تحافظ على البيئة^١.

جدول مقارنة بين سلاسل التوريد التقليدية وسلاسل التوريد الخضراء

المعيار	بين سلاسل التوريد التقليدية	سلاسل التوريد الخضراء
الهدف	اقتصادي بحت	اقتصادي وبيئي
التأثير على البيئة	تأثير سلبي عالي	تأثير سلبي منخفض او منعدم
معايير اختيار الموردين	السعر المعروض	السعر المعروض والالتزام بالشروط البيئية
العلاقة مع الموردين	قصير المدي	طويل المدي (تكامل، اندماجي)
ضغط التكلفة	مرتفع	مرتفع
سعر البيع	منخفض	اعلي مقارنة بالسلاسل التقليدية
السرعة والمرونة	مرتفعة	منخفضة

^١ د/ ممدوح عبد العزيز رفاعي، إدارة سلاسل التوريد، كلية التجارة جامعة عين شمس، ٢٠١٦، ص ١٠٢، ١٠٠، ٩٩

ثالثاً: سلاسل الامداد والتوريد في التجارة الالكترونية

مع التقدم التقني والتكنولوجي أصبح العالم قرية عالمية يتم التواصل بينها عن طريق الإنترنت، وفي سياق التجارة والأعمال التجارية أصبحت التكنولوجيا تلعب دوراً حيوياً في تلبية حاجات منظمات الأعمال؛ فمنذ أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين أصبح للإنترنت دور في تطور وازدهار سيناريو الأعمال التجارية؛ وعليه ظهر ما يعرف بالتجارة الإلكترونية ، وهي شكل حديث من الأعمال التجارية يسهم في تلبية حاجة منظمات الأعمال والموردين والعماء بسعر منخفض التكلفة وتسليم أسرع وجودة أفضل وتهدف هذه التجارة إلى شراء وبيع المنتجات والخدمات في سوق إلكتروني يساعد في التبادل غير الورقي للمعلومات المتعلقة بالأعمال بطريقة مريحة للغاية.¹

أدوات إدارة سلسلة التوريد الإلكترونية

هناك عدد من الأدوات المتاحة للمنظمات لتسهيل إدارة سلسلة التوريد، ويمكن عرض بعض هذه الأدوات الرئيسية كما يلي:



¹BHARADWAJ, SAMRAT. THE ENGINEERING BEHIND A SUCCESSFUL SUPPLY CHAIN MANAGEMENT STRATEGY: AN INSIGHT INTO AMAZON.COM
‘INTERNATIONAL JOURNAL OF SCIENTIFIC ‘ TECHNOLOGY RESEARCH (2020)
‘p 281-286.

١. شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)

في الأعوام من ١٩٨١-١٩٨٩ أصبح استخدام شبكة المعلومات متاحًا عالميًا. وفي عام ١٩٨٦، حدثت تطورات رئيسية للمنظمات اعتمادًا على تطور شبكة المعلومات، مما أدى إلى توسع سوق المعاملات التجارية بشكل كبير. ساعد استخدام الشبكة والمواقع المختلفة في تحقيق التكامل بين العملاء والمنظمات، وأيضًا بين المنظمات والموردين.

في إدارة سلسلة التوريد الإلكترونية، عندما يتم نقل المعلومات من مستخدم إلى آخر، يكون من الضروري تطبيقها بفعالية لضمان نجاح عملية التوريد. وقد نشأ الجزء المرئي من شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) في التجارة الإلكترونية كقناة جديدة للتجارة والتوزيع. وهنا ظهر مصطلح تحسين محركات البحث (SEO) الذي يعزز الوصول إلى المعلومات التجارية بشكل أكثر فاعلية.

٢. التبادل الإلكتروني للبيانات

على مدار العقد الأخير، الذي تميز بظاهرة الاقتصاد الموحد، ونمو التكنولوجيا وقوة السوق، ظهرت عمليات إعادة ابتكار استراتيجيات سلسلة التوريد. بعض هذه العوامل تشمل:

- عولمة الأعمال التجارية
- تأثير التنوع في المنتجات
- زيادة تعقيد شبكات التوريد
- اختصار دورات حياة المنتجات

ولتحقيق الميزات التنافسية، تسعى الشركات إلى التنسيق والتعاون الأكبر مع المشاركين في سلسلة التوريد، فيما يعرف بمنهج تكامل سلسلة التوريد.

تصمم شبكات سلسلة التوريد لخدمة هدف الإنجاز السريع أو تسريع تلبية طلب العميل، وقد يشمل التبادل الإلكتروني البيانات التالية:

- المعاملات المصرفية
- الفواتير الإلكترونية
- استخدام المنتجات الرقمية
- كتالوجات الأسعار
- المراسلات الآلية المرتبطة بعمليات البيع والشراء

رابعاً: ابعاد تكامل سلاسل الامداد

١. التكامل الداخلي
٢. التكامل الاستراتيجي
٣. التكامل الخارجي ينقسم الي
٤. التكامل مع الموردين
٥. التكامل مع العملاء

❖ التكامل الداخلي

الدرجة التي تعمل فيها اقسام الشركة ووحداتها الإدارية بطريقة تعاونية وتتفاعل مع بعضها لحل الصراعات التي يمكن ان تحدث داخل الشركة والتوصل الي نتائج مرضية لجميع الأطراف، ويركز هذا البعد على جميع العوامل التي تقع داخل المنظمة والتي لها تأثير مباشر على ادائها.

❖ التكامل الخارجي

قدرة الشركة على بناء وتطوير والمحافظة على علاقات تعاونية وحميمية، وتبادل المعلومات مع الموردين والمستهلكين بالإضافة الي اشراكهم في تخطيط وتنسيق أنشطة سلسلة الامداد.

ويشير الي ان العناصر الرئيسية لبناء التكامل الخارجي هي التعاون بين الشركة والموردين والمستهلكين، والمشاركة بالمعلومات، والتنسيق المشترك فيما يتعلق بخطط الشركة.

❖ التكامل الاستراتيجي

يري بعض الباحثين ان العلاقة بعيدة الأمد بين المنظمة ومورديها وعملائها تعني المشاركة في الرؤية المستقبلية للعمل معا، وتبني هذه العلاقة على جوانب أساسية هي: الاستمرارية، الالتزام، الاتجاه طويل الأمد، حيث تساهم هذه الجوانب في بناء علاقات جيدة بين المنظمات وأعضاء سلسلة الامداد وحتى يتمكن شركاء سلسلة الامداد من بناء علاقات طويلة الاجل والمحافظة عليها.

❖ الميزة التنافسية

يعتبر مفهوم الميزة التنافسية من المفاهيم الهامة في كل مجال الإدارة الاستراتيجية واقتصاديات الاعمال، او هي قوه داعمة ودافعة وقيمة أساسية طويلة المدي تتمتع بها المنظمة وتؤثر على سلوك العملاء في إطار تعاملهم مع المنظمة وتستمر لفترة أطول بغض النظر عن طول او قصر دورة حياه الناتج الذي تقدمه المنظمة.

❖ ابعاد الميزة التنافسية

يمكن تقويم الميزة التنافسية للمنظمات بالتركيز على بعدين لقياس الميزة التنافسية والتي تتمثل في (ميزة التميز، قيادة التكلفة) وذلك بالاعتماد على مقياس والذي يري ان

توصل المنظمة الي التميز في أدائها يكمن في انجاز أنشطتها بطريقة متفردة ويمكنها من تحقيق ميزه تنافسية وتكوين قيمة للزبون والمنظمة.

▪ **ميزة قيادة التكلفة (التكلفة المنخفضة):** وتشير الي قدرة الشركة على انتاج منتجاتها وخدماتها بتكلفة اقل من المنافسين وذلك يتم عن طريق استخدام الات ومعدات حديثة تقلل نسبة التالف اثناء عملية الإنتاج وتصميم المنتج او تقديم الخدمة بأفضل الطرق عن المنافسين.

▪ **ميزة التميز:** هو قدره الشركة على تقديم منتج متميز وفريد وله قيمة مرتفعة بالنسبة للعميل وذلك حتى تحسن المنظمة من مركزها التنافسي، ويتحقق ذلك من خلال خلق قيمة عالية من التميز للمنتجات والخدمات عن التي يقدمها المنافسون، كذلك التركيز على التعليم وامتلاك الخبرات والمهارات المختلفة داخل المنظمة يساهم في تحقيق التميز بشكل دائم.¹

❖ التدفقات في سلاسل الامداد والتوريد

سلسلة الإمداد الداخلية:

تتألف سلسلة الإمداد والتوريد الداخلية لشركة ما من تدفقات المواد، والمعلومات، والأموال بين الشركة وشركائها المباشرين بالعمل.

سلسلة الإمداد الخارجية (الموسعة):

التدفقات تبقى كما هي لكن الفرق هو الحاجة إلى الرجوع عبر سلسلة الإمداد والتوريد من أول نقطة إلى آخر نقطة ومعرفة من يورد للمورد ومعرفة جميع الزبائن

¹ هبة محمد جاد محمد، قياس تأثير تكامل سلاسل الإمداد على الميزة التنافسية دراسة ميدانية بالتطبيق على قطاع الموانئ البحرية المصرية، مجلة البحوث المالية والتجارية، ٢٠٢١، ص ٨٧٥، ص ٨٧٦، ص ٨٧٧

في كل حلقة من حلقات السلسلة، لأن لهم تأثيراً في أداء سلسلة الإمداد والتوريد
الكلية



خامساً: مفهوم سلسلة القيمة وأبعادها المتعددة ١

سلسلة القيمة تتكون من عدة أبعاد أساسية تحدد كيفية تفاعل العمليات والأنشطة لتحقيق القيمة المضافة.

١. تدفق المدخلات والمخرجات

يتمثل هذا البعد في كيفية انتقال المنتجات والخدمات عبر سلسلة من الأنشطة الاقتصادية المرتبطة ببعضها البعض لإضافة قيمة في كل مرحلة.

٢. هيكل المعرفة والخبرة

¹ University of Cambridge institute for sustainability leadership• Value Chain Definitions and Characteristics•p3

لا يقتصر الأمر على المدخلات والمخرجات المادية فقط، بل يشمل أيضاً تدفق المعرفة والخبرة الضرورية لعمل هذه السلسلة، حيث يتوازى التدفق المعرفي مع التدفق المادي، ولكن قد يختلف في شدته وتأثيره.

٣. الانتشار الجغرافي

بعض سلاسل القيمة تمتد عالمياً، حيث تشمل أنشطة تتم في دول وقارات مختلفة، بينما هناك سلاسل أكثر محلية أو محدودة جغرافياً تشمل عدداً قليلاً من المواقع حول العالم.

٤. التحكم في الأنشطة:

الجهات الفاعلة ضمن سلسلة القيمة لديها مستويات مختلفة من التحكم والتأثير، حيث يمكنها إدارة بعض الأنشطة بشكل مباشر، بينما تتأثر بعوامل خارجية بطريقة غير مباشرة.

■ تأثير شبكة المعلومات الدولية على استخدام نماذج سلاسل التوريد

يؤثر الإنترنت على أنظمة إدارة سلاسل التوريد في ثلاث اتجاهات رئيسية:

١. تسهيل استخدام الأنظمة المتقدمة

- زيادة استخدام أنظمة تخطيط موارد المنشأة.

- تحسين تطبيقات التخطيط المتقدم والحلول المثلى.

٢. تحسين الحصول على المعلومات واتخاذ القرار

- إمكانية الوصول إلى البيانات في الوقت المناسب.

- استخدام النظم الحاسوبية الضخمة لدعم التحليلات التفصيلية لنماذج إدارة

سلاسل التوريد واتخاذ قرارات دقيقة وفي الوقت المناسب.

٣. تعزيز التكامل بين المعلومات والقرارات

- يوفر الإنترنت فرصاً لتكامل البيانات واتخاذ القرارات عبر وحدات وظيفية مختلفة، مما يسهل إدارة سلاسل التوريد في الشركات الكبيرة ذات الانتشار الجغرافي الواسع.

- يزيد من دور نماذج إدارة التوريد في دعم اتخاذ القرار سواء على مستوى الأعمال الفردية أو المؤسسات الكبيرة، وصولاً إلى تحقيق استراتيجيات الشركات بشكل أكثر كفاءة.

يبدو أن النص الذي أرسلته يحتوي على بعض الأخطاء أو التشويش في الكتابة. سأقوم بإعادة تنسيقه وتصحيحه مع إزالة الكلمات الإنجليزية، مع الحفاظ على المحتوى الأساسي دون تغييره:

❖ الفرق بين التجارة العالمية والإقليمية

المعيار	التجارة العالمية	التجارة الإقليمية
نطاق	يتضمن المعاملات عبر الحدود بين البلدان	مقتصر على بلد واحد
عملة	عملات متعددة مع أسعار صرف العملات الأجنبية المعنية	العملة الوطنية الموحدة
أنظمة	تحكمها قوانين التجارة الدولية والمعاهدات والاتفاقيات	يحكمها القوانين المحلية
التعريفات والرسوم الجمركية	خاضع للتعريفات الجمركية ورسوم الاستيراد والتصدير والجمارك	لا توجد رسوم جمركية داخل الدولة
تكاليف النقل	أعلى بسبب المسافات الأطول والمعالجة الإضافية	أقل بسبب المسافات الأقصر
الوصول إلى السوق	الوصول إلى الأسواق العالمية والمستهلكين	يقتصر على المستهلكين المحليين

المصدر / <https://plutuseducation-com.translate.goog/blog/difference->

المحور الثاني:

الموقع الجغرافي ودور مصر الاستراتيجي:

يمثل الموقع الجغرافي أحد العوامل الحاسمة في تحديد مكانة الدول في النظام الاقتصادي العالمي، خاصةً في ظل الاعتماد المتزايد على سلاسل الإمداد الدولية

وشبكات النقل العالمية. وتُعد مصر نموذجًا بارزًا للدول التي تمتلك موقعًا جغرافيًا فريدًا، أهلها للعب دور محوري في حركة التجارة العالمية. فبفضل تموضعها عند ملتقى قارات ثلاث، وإشرافها على ممرات مائية استراتيجية مثل قناة السويس، تُمثل مصر جسرًا جغرافيًا وتجاريًا بين الشرق والغرب، مما يجعلها لاعبًا رئيسيًا في سلاسل الإمداد العالمية.

أولاً: موقع مصر في خريطة التجارة العالمية.

تقع دولة مصر في شمال شرق القارة الأفريقية في منطقة الشرق الأوسط، وتمتاز بأن لها ساحلاً على البحر الأحمر وآخر على البحر الأبيض المتوسط، وما يميز موقعها أيضاً موقع بلاد الشام وبعض دول أوروبا الجنوبية في شمالها، ومن الجنوب تحدها الدول الأفريقية، مما يعني أنها تقع في موقع مميز واستراتيجي، على مفترق طرق بين كل من القارات الثلاث، آسيا وأفريقيا وأوروبا، مما جعل منها دولة مهمة على مر التاريخ، منذ حضارة مصر القديمة إلى اليوم، فكانت في مركز منطقة التجارة الإقليمية والعالمية، فربطت طرق التجارة الممتدة من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب، وبالإضافة إلى موقعها الجغرافي الاستراتيجي ساهمت قناة السويس في زيادة أهمية الدولة وتأثيرها في التجارة الدولية وخاصة النفط، بالإضافة إلى ربطها البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر. وموقعها في منطقه توقيت أوروبا الشرقية. EET ومن خلال هذا الموقع الجغرافي المتميزة تستطيع مصر دعم استمرار اعمال الخدمات العابرة للحدود للشركات التي تقع مقرها في الأمريكتين وقاره اسيا من خلال تطبيق منهج " تتبع حركه الشمس " الاستفادة من فرق التوقيت.¹

¹ <https://www.britannica.com/place/Egypt> أطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٧.

كما تُعد مصر مركزاً لمرور الكابلات البحرية الخاصة بنقل البيانات عبر شبكة الإنترنت، حيث يمر بها ١٣ كابلًا بالإضافة إلى ٥ كابلات قيد الإنشاء وفقًا لخريطة كابلات الانترنت البحرية، لتربط أكثر من ٦٠ دولة بشبكة الانترنت. ويتدفق ٩٠٪ من البيانات بين أوروبا وآسيا عبر كابل الإنترنت في مصر. كما وتقوم الدولة حاليًا ببناء أكبر مصنع للألياف الضوئية.

تتمثل الأهمية الاقتصادية في تمتعها بالعديد من المقومات، فوجود قناة السويس فيها كمرر مائي مهم وكحلقة وصل سريعة بين الشرق والغرب ساهم كثيرًا في جذب الاستثمار لها. إضافة إلى وجود سلسلة من الموانئ سواء على البحر المتوسط في الإسكندرية، وبورسعيد، أو على البحر الأحمر في رأس شقير، وسفاجا، والأديبة، والعين السخنة، والتي ساهمت في ربط دول الخليج العربي ودول الاتحاد الأوروبي معاً، الأمر الذي وفر وسيلة مناسبة لنقل البترول المصري، وتسهيل نقل البترول من الخليج العربي أيضاً، ومما عزز ذلك وجود المصانع المخصصة لصناعة منتجات البترول فيها، وذلك بدوره ساهم في تعزيز الروابط التجارية مع العديد من الأسواق التابعة للدول العربية، والأوروبية، والإفريقية.^١

^١ "مصر... دولة جاذبة للاستثمار المقومات والمزايا والفرص (١ - ٣)"، www.sis.gov.eg، 5-9-2017، اطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٧.

صادرات جمهورية مصر العربية طبقا للموانئ خلال عام ٢٠٢٢ مقارنة بعام ٢٠٢١

الموانئ	٢٠٢٢	٢٠٢١	نسبة التغير %
الإسكندرية	١٨٩٨١	١٣٢٣٣	٤٣,٤
السويس	١١٥٨٦	٩٨٣٣	١٧,٨
مطارات القاهرة	٦٤٨٢	٦٩٣٠	٦,٥-
دمياط	٣٢٣٤	٢٧٤١	١٨,٣
ميناء العاشر من رمضان الجاف	٢٧١٨	١٨٠٩	٥٠,٢
الدخيلة	٢٣٣٨	٢٥٠٥	٦,٧-
مواني اخري	٦٧٦٨	٦٥٨٦	٢,٨
الإجمالي	٥٢١١٦	٤٣٦٣٧١	١٩,٤

المصدر: النشرة السنوية للتجارة الخارجية عام ٢٠٢٢ الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

ميناء الإسكندرية هو ميناء التصدير الأول حيث يصدر من خلاله ٣٦.٤ % من قيمة الصادرات الوطنية عام ٢٠٢٢ وبنسبة ارتفاع قدرها ٤٣.٤ % عن عام ٢٠٢١ ثم ميناء السويس ٢٢.٢ % من قيمة الصادرات الوطنية عام ٢٠٢٢ وبنسبة ارتفاع قدرها ١٧.٨ % عن عام ٢٠٢١ ثم مطارات القاهرة ويصدر من خلاله ١٢.٤ % من قيمة الصادرات الوطنية عام ٢٠٢٢ وبنسبة انخفاض قدرها ٦.٥ % عن عام ٢٠٢١.

واردات جمهورية مصر العربية طبقا للموانئ خلال عام ٢٠٢٢ معانا بعام ٢٠٢١

الموانئ	٢٠٢٢	٢٠٢١	نسبة التغير %
الإسكندرية	٢٢٩٨٧	٢٣٤٨٣	٢,١-
الدخيلة	١٥٠٥٠	١١١٣٨	٣٥,١
العين السخنة	١٣٩٧١	١١٤٠٦	٢٢,٥
السويس	١٠٧٤٥	٥٨٢٧	٨٤,٤

دمياط	٩٩٦٧	٦٥٩١	٥١,١
مطارات القاهرة	٩٠٣٢	٢٤١٨٤	٦٢,٧-
مواني اخري	١٤٤٣٧	٦٥٧٨	١١٩,٥
الإجمالي	٩٦١٨٩	٨٩٢٠٧	٧,٨

المصدر: النشرة السنوية للتجارة الخارجية عام ٢٠٢٢ الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء .
يحتل ميناء الإسكندرية المرتبة الأول ف استقبال الواردات بنسبة ٢٣.٩% من قيمة الواردات عام ٢٠٢٢ بنسبة انخفاض قدرها ٢.١% عن عام ٢٠٢١ ثم ميناء الدخيلة حيث يستقبل حول ١٥.٦ % من قيمة الواردات عام ٢٠٢٢ وبسبب ارتفاع قدرها ٣٥.١% عن العام السابق ثم العين السخنة حيث يستقبل حول ١٤.٥% من إجمالي قيمة الواردات عام ٢٠٢٢ وبسبب ارتفاع قدرها ٢٢.٥% عن عام ٢٠٢١.

ثانياً: دور قناة السويس

تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد وهي قناة ملاحية عالمية مهمة تصل بين البحر المتوسط عند بورسعيد والبحر الأحمر عند السويس ويصنع عليها هذا الموقع الفريد طابعا من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر كذلك. وتتعاظم أهمية القناة بقدر تطور و تنامي النقل البحري والتجارة العالمية؛ حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل ولذلك يتم نقل ما يزيد عن ٨٠% من حجم التجارة العالمية عبر الطرق والقنوات البحرية (التجارة المنقولة بحرا).

مزايا المرور في قناة السويس^١

١. تعتبر قناة السويس أطول قناة ملاحية في العالم.
٢. عبقرية الموقع وقيمته الاقتصادية.
٣. انخفاض نفقات النقل والتأمين بينه وبين الأسواق الرئيسية في العالم.

^١ علي عادل وآخرون "تعزيز إيرادات قناة السويس " مركز دعم واتخاذ القرار العدد ١٢ فبراير ٢٠٢٤

٤. تستمر المالحة بها ليلاً ونهاراً.
 ٥. يمكن توسيع القناة وتعميقها عند الحاجة وذلك لمواكبة تطور أحجام السفن العابرة وحاوياتها.
 ٦. يمكن رصد حركة السفن ومتابعة كل نقطة من القناة وخاصة في حالات الطوارئ وذلك بالاعتماد علي نظام إدارة حركة السفن (VTMS).
 ٧. نسبة الحوادث تكاد تكون معدومة مقارنة بالممرات الأخرى.
 ٨. تحقق القناة وفراً كبيراً في المسافة والوقت وتكاليف التشغيل للسفن والناقلات التي تعبرها مقارنة بالطرق البديلة.
- مقارنة بين قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح من حيث المسافة والوقت:

من	الي	المسافة " ميل بحري "			الوفر
		قناة السويس	رأس الرجاء	ميل بحري	%
رأس تنورا	كونستانزا	٤١٤٤	١٢٠٩٤	٧٩٥٠	٦٦
	لافيرا	٤٦٨٤	١٠٧٨٣	٦٠٩٩	٥٧
	روتردام	٦٤٣٦	١١١٦٩	٤٧٣٣	٤٢
	نيويورك	٨٢٨١	١١٧٩٤	٣٥١٣	٣٠
جده	بيرايوس	١٣١٦	١١٢٠٧	٩٨٩١	٨٨
	روتردام	٣٩٩٧	١٠٧٩٧	٦٨٠٠	٦٣
طوكيو	روتردام	١١١٩٢	١٤٥٠٧	٣٣١٥	٢٣
سنغافورة	روتردام	٨٢٨٨	١١٧٥٥	٣٤٦٧	٢٩

المصدر: هيئة قناة السويس

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>

يتضح أن استخدام القناة يحقق وفراً كبيراً في المسافة مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح، يصل في بعض الحالات إلى ٨٨% كما في خط جدة - بيربوس. وتزداد جدوى القناة خصوصاً في الرحلات القادمة من الخليج وآسيا والمتجهة إلى موانئ أوروبا، حيث تتراوح نسبة الوفرة بين ٢٣% و ٦٦%. هذا الوفرة لا ينعكس فقط على تقليل المسافة، بل يعني أيضاً تقليلاً في تكاليف الوقود والوقت، مما يعزز من أهمية قناة السويس في التجارة الدولية ويؤكد دورها الحيوي في حركة الملاحة العالمية.

ثالثاً: مراحل تطور قناة السويس

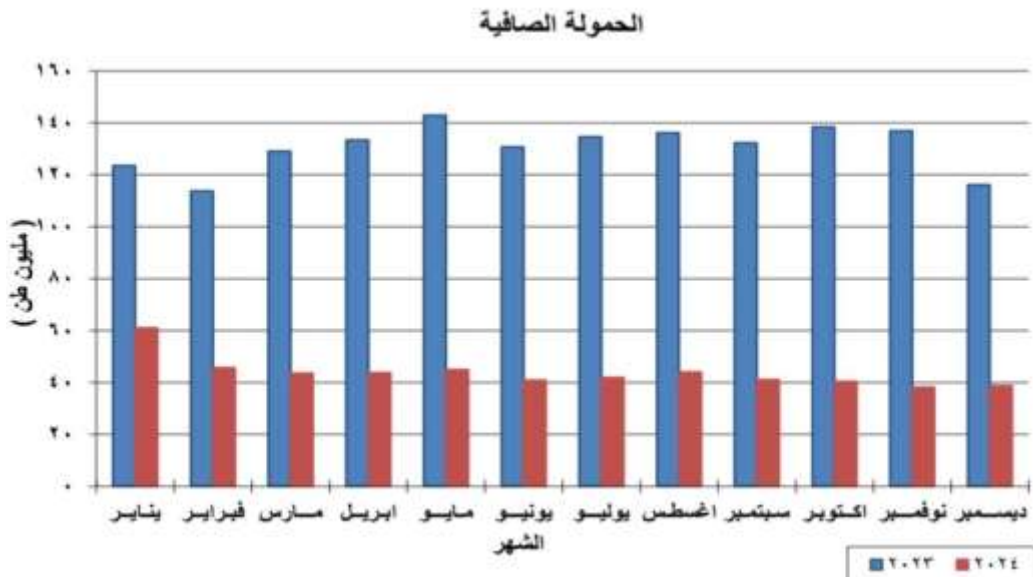
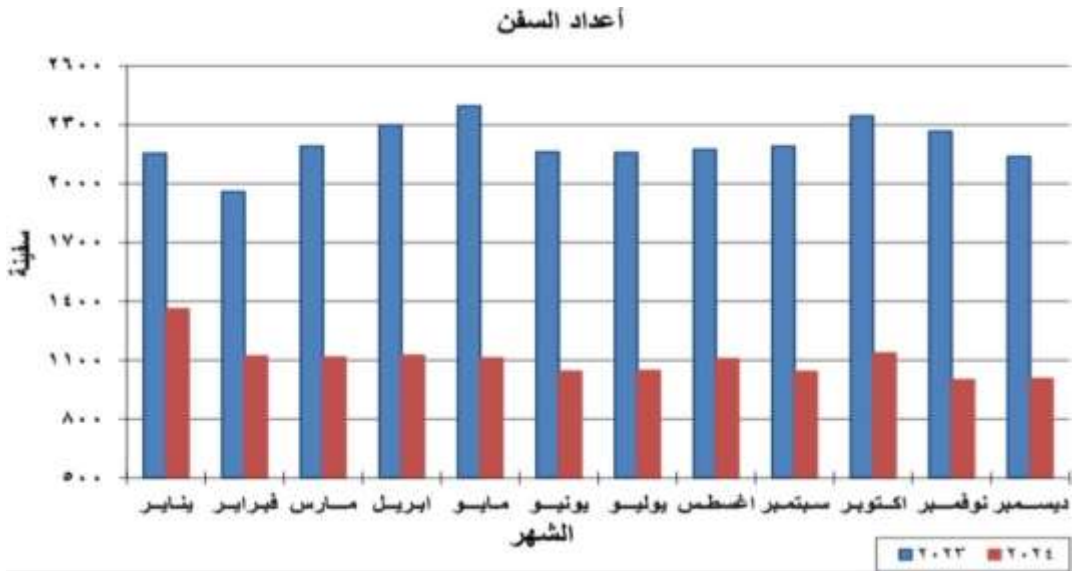
السنة	الطول الملاحي (كم)	المسارات المزدوج (كم)	العرض عند ١١ متر عمق (م)	عمق القناة (م)	أقصى غاطس للسفن (قدم)	مساحة القطاع المائي (م ^٢)	أقصى حمولة ساكنه (طن)
١٨٦٩	١٦٤	-----	---	٧,٥	٢٢,٥	٣٠٤	٥٠٠٠
١٩٥٦	١٧٥	٢٧,٧	٦٠	١٣,٥	٣٥	١٢٠٠	٣٠٠٠٠
١٩٦٢	١٧٥	٢٧,٧	٨٩	١٥,٥	٣٨	١٨٠٠	٦٠٠٠٠
١٩٨٠	١٨٩,٨٠	٧٧	١٦٠/١٧٥	١٩,٥	٥٣	٣٢٥٠/٣٦٠٠	١٥٠٠٠٠
١٩٩٤	١٨٩,٨٠	٧٧	١٧٠/١٩٠	٢٠,٥	٥٦	٣٦٠٠/٤٠٠٠	١٧٠٠٠٠
١٩٩٦	١٨٩,٨٠	٧٧	١٨٠/٢٠٠	٢١	٥٨	٣٨٥٠/٤٣٠٠	١٨٥٠٠٠
٢٠٠١	١٩١,٨٠	٧٩	١٩٥/٢١٥	٢٢,٥	٦٢	٤٣٥٠/٤٨٠٠	٢١٠٠٠٠
٢٠١٠	١٩٣,٣٠	٨٠,٥	٢٠٥/٢٢٥	٢٧	٦٦	٤٨٠٠/٥٢٠٠	٢٤٠٠٠٠
٢٠١٥	١٩٣,٣٠	١١٣,٣	٢٠٥/٢٢٥	٢٤	٦٦	٤٨٠٠/٥٢٠٠	٢٤٠٠٠٠

المصدر: هيئة قناة السويس

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>

يتضح من الجدول أنه كلما زاد غاطس القناة كلما زادت قدرتها على استيعاب السفن المختلفة، وترتبط قدرة قناة السويس على استقبال السفن بقدرتان الأولى هي القدرة الاستيعابية والمرتبطة بحجم السفن والثانية تتعلق بعدد السفن العابرة للمحور الملاحي وهي القدرة التصريفية، وتتمحور مشروعات التطوير التي تجريها إدارة قناة السويس للمجرى الملاحي لقناة السويس والتي تم استعراض مراحلها المختلفة حول هاتين القدرتين، وقد تطور المجرى الملاحي عدة مرات حتى وصل عمق القناة في يناير من عام ٢٠١٠ الى ٦٦ قدم بحمولة تبلغ ٢٤٠ ألف طن ساكن للسفينة المحملة، وفي أغسطس ٢٠١٤ بلغ الاسطول العالمي نحو ٧٤٠٨١ سفينة بحمولة ١.١٧٢٠ مليون طن ساكن، وتستطيع القناة استيعاب جميع أحجام سفن الاسطول العالمي فارغة أو بحمولة جزئية، ونحو ٨٠% من الاسطول العالمي بكامل حمولته، وتستطيع قناة السويس استيعاب ١٠٠% من الاسطول العالمي لسفن الحاويات، و ٩٢.٨% من اسطول سفن الصب الجاف، ونحو ٦١.٩% من ناقلات البترول ومنتجاته وذلك في أغسطس من عام ٢٠١٤. وقد ركز اخر مشروعات التطوير التي قامت إدارة قناة السويس بتنفيذها وهو مشروع قناة السويس الجديدة على زيادة القدرة التصريفية للقناة لتصل إلى ٩٧ سفينة / يوم، مع تحقيق العبور المباشر في الاتجاهين لعدد ٤٥ سفينة / يوم.

مقارنة بين عدد السفن والحمولة الصافية عام ٢٠٢٣ و ٢٠٢٤



المصدر: تقرير إحصائيات حركة الملاحة في قناة السويس ٢٠٢٤

في الأشهر القليلة الماضية، تأثرت التجارة العالمية سلبًا باضطرابات في طريقين بحريين حيويين. وأدت الهجمات على السفن في منطقة البحر الأحمر إلى تقليص حركة المرور عبر قناة السويس، أقصر طريق بحري بين آسيا وأوروبا، والذي يمر عبره

عادةً حوالي ١٥% من حجم التجارة البحرية العالمية. وبدلاً من ذلك، حوّلت العديد من شركات الشحن مسار سفنها حول رأس الرجاء الصالح. أدى ذلك إلى زيادة أوقات التسليم بمقدار ١٠ أيام أو أكثر في المتوسط، مما أضر بالشركات ذات المخزونات المحدد.

رابعاً: المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

انشئت المنطقة الاقتصادية كهيئة عامة تخضع لقانون المناطق الاقتصادية، وذلك لعزلها عن منظومة دورات العمل الحكومي وتعقيدات العمل الاداري، وذلك بهدف خلق الية مرنة مستقلة وسريعة لاتخاذ القرار في مكان واحد له سلطة مختصة وواضحة. تبلغ مساحة المنطقة حوالي ٤٦٠ كيلومتر مربع، تبدأ من العين السخنة جنوب محافظة السويس مروراً بمحافظة السويس، جنوب سيناء، والاسماعيلية ثم بورسعيد.

التقسيم الجغرافي للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس:



المصدر: تقرير الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

منذ إنشاء المنطقة في عام ٢٠٠٣ وحتى عام ٢٠١٥، لم يتم تسويق سوى مليوني متر مربع فقط، وذلك نتيجة لبطء عمليات التسويق حينها. لكن مع افتتاح القناة الجديدة في عام ٢٠١٦، وإصدار قانون جديد لتنظيم عمل الهيئة، شهدت المنطقة تحولاً كبيراً، حيث تم تخصيص وتسويق ١٨ مليون متر مربع في فترة زمنية قصيرة^١.

وفي شرق بورسعيد، حصل أحد المطورين الصناعيين على أربعة ملايين متر مربع، ما يعكس حجم الفرص الواعدة بالمنطقة. ويُعد هذا التطور نتيجة مباشرة لتحسن الأداء الإداري واعتماد منهج عملي أكثر كفاءة.

الجدير بالذكر أن منطقة قناة السويس لا تُحْمَل ميزانية الدولة أي أعباء من العملة الصعبة، إذ تعتمد بالكامل على مواردها الذاتية والتسويق الفعال، وهما السر الحقيقي وراء نجاح المشروع. فقد شهدت قناة السويس خلال العام المالي ٢٠٢٢/٢٠٢٣ أرقاماً غير مسبوقة في تاريخها، حيث سجلت أعلى معدل لعبور السفن، بما يقرب من ٢٦ ألف سفينة، إلى جانب أكبر حمولة صافية سنوية بلغت نحو ١.٥ مليار طن، كما حققت إيراداً مالياً قياسياً بلغ ٩.٤ مليار دولار. هذه الإنجازات تعكس مدى التطور في أداء القناة، ومدى مساهمتها المتزايدة في الاقتصاد الوطني.

ويمثل كل من مشروع قناة السويس الجديدة ومشروع تنمية محور القناة خطوة فارقة نحو مستقبل اقتصادي أكثر ازدهاراً، ليس فقط للمناطق المحيطة بالقناة، بل لمصر كلها. فالقناة اليوم أصبحت شرياناً حيوياً للتجارة العالمية، وتزداد أهميتها يوماً بعد يوم مع النمو المتسارع لحجم النقل البحري.

^١ الهيئة العامة للاستعلامات "المنطقة الاقتصادية لقناة السويس" <https://www.sis.gov.eg/?lang=ar>

النقل البحري يُعد أرخص وسائل النقل وأكثرها أمانًا، ولهذا يتم نقل أكثر من ٨٠% من حجم التجارة العالمية عبر البحار، بينما يُنقل نحو ٩٠% من تجارة مصر الخارجية عبر الموانئ البحرية. وبفضل انخفاض التكاليف وارتفاع كفاءة النقل البحري، أصبحت الموانئ المزودة بأحدث التجهيزات عنصرًا حاسمًا في تعزيز التجارة وزيادة تنافسية الدولة^١.

تسعى الهيئة الاقتصادية لقناة السويس لأن تحتل المنطقة مكانة مرموقة على خريطة التجارة العالمية بحلول عام ٢٠٣٠، وذلك من خلال الانضمام إلى نخبة المناطق الاقتصادية الكبرى في العالم. وتضع الهيئة نُصب أعينها نماذج ناجحة مثل

١. المثلث الصيني الذي يضم شنغهاي وشينزن وهونغ كونغ، وسنغافورة.

٢. منطقة جبل علي في دبي.

٣. بالإضافة إلى موانئ أوروبية رائدة مثل هامبورج وروتردام.

٤. ومنطقة بنما في الأمريكيتين^٢.

استقطبت المنطقة الاقتصادية لقناة السويس استثمارات بقيمة ٦٤ مليار دولار أمريكي في مجال الهيدروجين الأخضر من خلال ١٢ اتفاقية إطارية، وفقًا لرئيس مجلس إدارة المنطقة، وليد جمال الدين. أُعلن عن ذلك خلال اجتماع مع رئيس الوزراء المصري مصطفى مدبولي، بالإضافة إلى الهيدروجين الأخضر، توجد فرص استثمارية كبيرة ف قطاع المركبات الكهربائية، بما في ذلك البطاريات والإطارات، وكذلك في تصنيع الأدوية ومواد البناء والمنسوجات. وتوفير ١٠٠ ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة^٣.

^١ المرجع السابق.

^٢ مجلس الوزراء. مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار. تعزيز إيرادات قناة السويس: شبابنا يدعم قرارنا. منتدى السياسات العامة، العدد ١٢، فبراير ٢٠٢٤.

^٣ <https://www.dailynewsegypt.com/>

المحور الثالث

واقع التجارة الإقليمية والدولية لمصر

عقدت مصر العديد من الاتفاقيات التجارية مع مختلف دول العالم ومختلف المناطق، وذلك بغرض الاستفادة من هذه الاتفاقيات وما ينتج عنها من مزايا تجارية كنتيجة للمعاملة التفضيلية للدول الأعضاء داخل تلك الاتفاقيات، وبالتالي فإن مصر حاولت أن تزيد من حجم تجارتها الخارجية مع دول الاتفاقيات وفتح المزيد من الأسواق أمام صادراتها، ومن هذه الاتفاقيات:^١

١. اتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى (جافتا)
٢. السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا (كوميسا)
٣. اتفاقية أغادير للتجارة الحرة.
٤. اتفاقية الشراكة بين مصر والاتحاد الأوروبي.
٥. اتفاقية التجارة الحرة بين مصر ورابطة التجارة الحرة الأوروبية (إفتا)
٦. المناطق الصناعية المؤهلة (كويز)
٧. اتفاقية التجارة الحرة بين مصر وتركيا
٨. اتفاقية التجارة الحرة بين مصر والسوق المشتركة الجنوبية (ميركوسور)

^١ <https://www.gafi.gov.eg/Arabic/Sectors/Pages/Trade-Agreements.aspx> اطلع عليه بتاريخ

أولاً: أهم هذه الاتفاقيات وحجم التبادل التجاري بين الدول الأعضاء أولاً: اتفاقية التجارة الحرة العربية الكبرى "جافتا"^١

بدأت اتفاقية "تيسير وتنمية التبادل التجاري" في ١٩٩٨/١/١ بنسبة تخفيض ١٠ % سنوياً. ويتم تحرير كافة السلع العربية المتبادلة بين الدول الأطراف وفقاً لمبدأ التحرير التدريجي الذي يطبق بدأً من تاريخ ١٩٩٨/١/١ على أن يتم إنجاز التحرير الكامل لكافة السلع العربية مع نهاية الفترة المحددة لإقامة منطقة التجارة الحرة العربية بتاريخ ٢٠٠٥/١/١ وبدأ التخفيض بنسبة ١٠ % سنوياً بداية من عام ١٩٩٨ على أن تصل في عام ٢٠٠٥ إلى ١٠٠ % وأثناء انعقاد قمة عمان عام ٢٠٠٢ اتفق على زيادة نسبة التخفيض السنوي إلى ٢٠ % لتصل إلى ٨٠ % عام ٢٠٠٤ وإلى ١٠٠ % عام ٢٠٠٥.

الوضع الحالي للتنفيذ

١. بلغ عدد الدول العربية التي انضمت حتى الآن ١٧ دولة عربية وهي:
الأردن، الامارات، البحرين، تونس، السعودية، سورية، العراق، سلطنة عمان، قطر، الكويت، لبنان، ليبيا، مصر، المغرب، السودان، فلسطين، اليمن.
٢. وهناك ثلاث دول أعضاء في المنطقة لم تبدأ بعد في تطبيق التخفيض التدريجي للرسوم الجمركية والرسوم والضرائب ذات الأثر المماثل وهي (فلسطين، السودان، اليمن).

^١ <https://2u.pw/c4BDx> بوابة الصادرات المصرية، اطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٨

- تقوم اليمن بتخفيض نسبة ١٦% من الرسوم الجمركية على وارداتها من الدول الاعضاء سنويا وذلك بدءا من عام ٢٠٠٥ وتم تطبيق الإعفاء الكامل بحلول عام ٢٠١٠.
- أما فلسطين فهي معفاة من تطبيق أي تخفيضات على وارداتها من الدول الأعضاء بينما يتم إعفاء كافة الصادرات الفلسطينية إلى الدول العربية من كافة الرسوم الجمركية والضرائب ذات الأثر المماثل طبقا لقرار القمة العربية بتونس رقم ٢٧٤ لسنة ٢٠٠٤، بلغ التخفيض في عام ٢٠٠٥ الي ١٠٠%

حجم التبادل التجاري بين الدول الأعضاء عامي ٢٠٢٢/٢٠٢١

الدولة	الواردات 2021	الصادرات 2021	الميزان 2021	الصادرات 2022	الواردات 2022	الميزان 2022
سوريا	72676	328997	256321	362211	70084	292127
الأردن	204762	711092	506331	731603	258737	472866
الجزائر	60508	616464	556083	718030	104088	613942
العراق	64579	507424	442845	512672	59986	452776
السعودية	6875829	2241117	-4634712	2515921	7885821	-5369900
السودان	385925	826776	440851	954268	505484	448784
اليمن	52636	348585	295949	346940	57403	289537
تونس	75522	263500	188049	305503	71915	233588
فلسطين	2608	351542	348934	588639	441	588198
لبنان	244222	367895	123672	449386	233237	216149
ليبيا	78312	960752	882441	1214854	89260	1125594
المغرب	202042	757240	555198	822217	45591	776626

-2579476	3007310	427835	-846765	320698	1167463	الكويت
-440352	510132	69780	-102284	450739	553023	البحرين
-1192373	3147616	1955242	-1248187	1759192	3007379	الإمارات
-44941	66270	21299	-41049	4540	45589	قطر
-669712	873405	203692	-324242	163293	487535	عمان
-4785928	16986560	12200722	-2992413	10890096	13972590	إجمالي الدول
-	96188946	52115728	-	43638685	89206458	الإجمالي العام
43776223			45567773			

المصدر: النشرة السنوية للتجارة الخارجية عام ٢٠٢٢

يتضح من الجدول السابق زياده الصادرات المصرية الى دول منطقه التجارة الحرة العربية حيث وصلت الزيادة الى ٨,٤٨ مليار جنيهه مقارنة بعام ٢٠٢١ كما زادت زياده واردات مصر من الدول الاعضاء بـ٧ مليار جنيهه مقارنة بعام ٢٠٢١ ونلاحظ وجود عجز في الميزان التجاري بسبب زياده الواردات من دولتي الامارات والكويت والسعودية فهم يمثلان اكبر المصدرين لمصر والسبب الرئيسي هو استيراد النفط ومشتقاته والمنتجات البتروكيمياوية على عكس معظم الدول التي شهدت ارتفاع في الصادرات المصرية اليها ومن اهمها ليبيا والمغرب وفلسطين حيث يمثلان اهم الاسواق لمصر من اجل تحقيق فائض تجاري كبير.

ثانيًا: اتفاقية الشراكة بين مصر والاتحاد الأوروبي^١

وقعت مصر والاتحاد الأوروبي (١٥ دولة) في ٢٥ يونيو ٢٠٠١ ببروكسل اتفاقية لإقامة منطقة تجارة حرة بين الطرفين في مدة أقصاها ١٢ عاما من دخول الاتفاقية

^١ <https://n9.cl/102za> بوابة الصادرات المصرية، اطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٨

حيز التنفيذ (تحرير تدريجي) بينما يمتد تحرير الواردات المصرية من السلع الصناعية ذات المنشأ الأوروبي الي ١٦ سنة.

○ وبموجب الاتفاقية يدخل الاتفاق حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر الثاني التالي للتاريخ الذي تخطر فيه الإطراق بعضها البعض باستكمال اجراءات التصديق.

○ ويسرى الاتفاق لمدة غير محدودة (مفتوح) ولأي من الطرفين أن ينهى هذا الاتفاق بإخطار الطرف الآخر، وينتهي سريان هذا الاتفاق بعد ستة أشهر من تاريخ هذا الإخطار.

○ وصدر قرار السيد رئيس الجمهورية رقم ٣٣٥ لسنة ٢٠٠٢ بشأن الموافقة على الاتفاق الأوروبي المتوسطي لتأسيس مشاركة بين مصر والاتحاد الأوروبي.

اتفاقية الشراكة بين مصر والاتحاد الأوروبي سارية المفعول منذ عام ٢٠٠٤، فهي تخلق منطقة تجارة حرة بين الاتحاد الأوروبي ومصر من خلال إزالة التعريفات على المنتجات الصناعية وتسهيل تجارة المنتجات الزراعية، ودخل اتفاق آخر بشأن الزراعة ومعالجة المنتجات الزراعية والسمكية حيز التنفيذ في عام ٢٠١٠، ويركز اتفاق التجارة الحرة على زيادة التجارة بين المنطقتين عن طريق تخفيض الرسوم الجمركية تدريجيا سنويا على التجارة حتى يتم إلغائها نهائيا على منتجات معينة، ومنذ عام ٢٠٠٤، ازدادت التجارة الثنائية بين الاتحاد الأوروبي ومصر بأكثر من الضعف حيث كانت ١١.٨ مليار يورو في عام ٢٠٠٤ ووصلت إلى ٢٧.٩ مليار يورو في عام ٢٠١٧، وكانت الواردات الرئيسية للاتحاد الأوروبي من مصر عام ٢٠١٧ عبارة عن منتجات الوقود والتعدين (٣.٢ مليار يورو) والكيماويات (١.٣ مليار يورو) والمنسوجات والملابس (٨.٦ مليار يورو)، وكانت صادرات الاتحاد الأوروبي الرئيسية إلى مصر

عبارة عن الآلات ومعدات النقل (٦.٩ مليار يورو)، والكيماويات (٣.١ مليار يورو)
والوقود ومنتجات التعدين (٢.٦ مليار يورو) والمنتجات الزراعية (١.٣ مليار يورو).
حجم التبادل التجاري بين مصر والاتحاد الأوروبي عامي ٢٠٢٢ و ٢٠٢١

الدولة	2022 الواردات	2022 الصادرات	2022 الميزان	2021 الواردات	2021 الصادرات	2021 الميزان
إجمالي العام	96188946	52115728	-43772623	89205648	43636852	-45566996
إجمالي الدول	23070141	19032680	-4037641	22504472	14537200	-7967272
المجر	238578	83825	-154753	327712	95748	-231964
اليونان	1543782	1607158	63176	647198	1216400	569202
بلغاريا	794745	235701	-559043	243661	138805	-104796
بولندا	577353	332657	-244695	541133	204521	-336612
التشيك	406021	160902	-245119	669542	238064	-431478
رومانيا	1093764	512550	-581214	748107	218366	-529741
فنلندا	615473	45751	-569722	657682	123843	-533839
قبرص	265854	213085	-52769	224133	211898	-12235
إستونيا	22955	5729	-17226	73997	11366	-62631
لاتفيا	38690	7616	-31074	39972	6828	-33144
ليتوانيا	49515	8415	-41100	75552	18972	-56580
كرواتيا	113081	199016	85935	99857	125133	25376
سلوفينيا	87363	551256	463893	70821	194171	123350
سلوفاكيا	194742	258466	63724	190967	304100	113134
إسبانيا	1517305	3850348	2333044	1770538	1871040	100501
البرتغال	182843	202937	20094	206676	173723	-32953

-256037	41227	297264	-196005	81477	278482	الدنمارك
-824241	43641	867882	-1097258	32799	1130062	السويد
-156808	166646	323454	-387806	22541	410346	النمسا
-637170	1166443	1803613	-21631	1765365	1786996	المملكة المتحدة
-321348	50974	372322	-317375	183371	500746	أيرلندا
-249357	2884392	3133749	-220034	3382272	3602306	إيطاليا
-1422500	443877	1866377	-556040	672924	1228960	بلجيكا
-2266253	846197	3112450	-3156777	956673	4112450	ألمانيا
-716939	1088357	1805296	-478786	1705770	2184556	فرنسا
67877	109922	42045	122974	123844	870	مالطا
-664220	688951	1353171	360554	1824551	1463997	هولندا
-13800	830	14630	-27515	4808	32323	لوكسمبرج

المصدر: النشرة السنوية للتجارة الخارجية ٢٠٢٢.

يتضح من الجدول ارتفاع الصادرات المصريه للاتحاد الاوروبي بنسبه ٣٠% وهو تطور يعكس مدى تنافسيه بعض المنتجات المصريه وفي نفس الوقت كان هناك انخفاض في عجز الميزان التجاري بنسبه ٣.٩ مليار دولار عام ٢٠٢٢ وهو تحسن مهم في الهيكل التجاري ومن بين الدول التي يزيد فيها العجز التجاري نتيجة الاعتماد على استيراد التكنولوجيا والمعدات الثقيلة هي المانيا وفرنسا وايطاليا والمملكة المتحدة ومن بين الدول التي تحقق مصر فيها فائض في الميزان التجاري هي سلوفانيا وهولندا كرواتيا وإسبانيا.

ثالثاً: السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا "الكوميسا"^١

- هي اتفاقية السوق المشتركة للشرق والجنوب الافريقي.
- وقعت مصر على الانضمام الى الاتفاقية بتاريخ ٢٩/٦/١٩٩٨ وتم البدء في تطبيق الاعفاءات الجمركية على الواردات من باقي الدول الاعضاء اعتبار من ١٧/٢/١٩٩٩ على اساس مبدأ عام المعاملة بالمثل وللسلع التي يصاحبها شهادة منشأ معتمدة من الجهات المعنية بكل دولة.
- عدد الدول الأعضاء المنضمين لاتفاقية الكوميسا ٢١ الى الان.

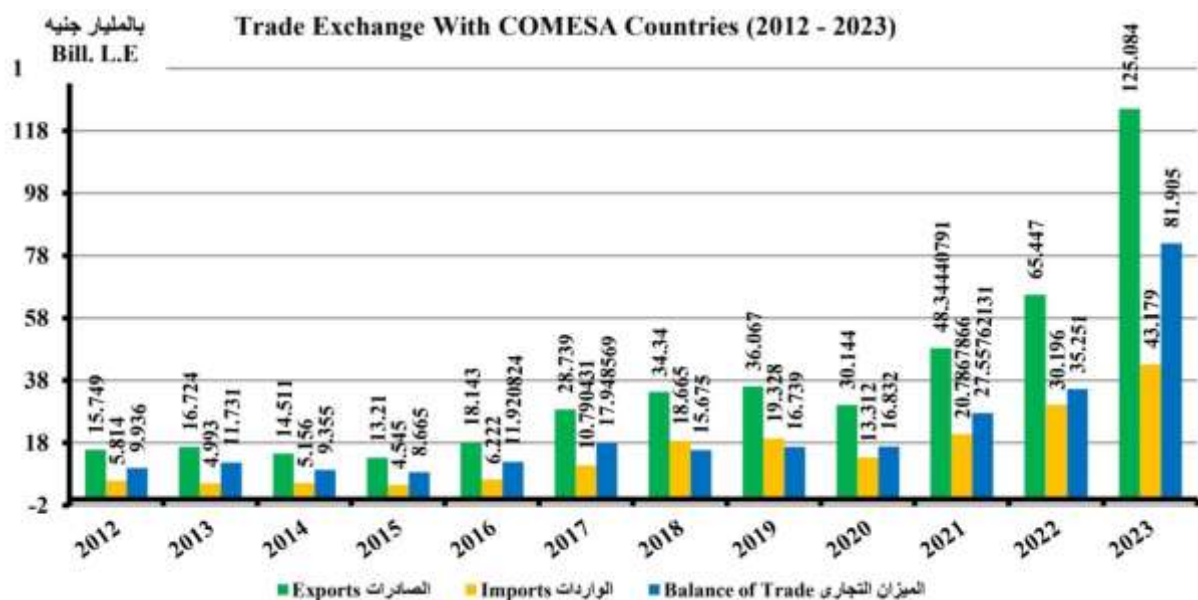
المزايا التي تعود على مصر من الانضمام الى الكوميسا:

١. الاستفادة من السوق الرحبة حيث يزيد تعداد سكان الدول الاعضاء في الكوميسا عن ٤٠٠ مليون نسمة ومن ثم فان السوق تعد متنفسا للعديد من المنتجات المصرية.
٢. النفاذ لأسواق ٢١ دولة من الدول الافريقية بدون حواجز جمركية حيث الإعفاءات المتبادلة في إطار منطقة التجارة الحرة التابعة للكوميسا.
٣. الاستفادة من هيكل واردات الدول الاعضاء حيث تقبل تلك الدول على استيراد العديد من السلع التي تتمتع مصر بميزة عالية في انتاجها يأتي علي راس تلك القائمة السلع الغذائية والادوية والساعة الهندسية والادوات المنزلية ومواد البناء بالأخص السيراميك والادوات الصحية ومنتجات الالومنيوم والحديد والصلب والمنتجات الجلدية.

^١ <https://www.goeic.gov.eg/ar/services-and-activities/conventions/conventions-type> جمهورية

مصر العربية وزارة الاستثمار التجارية الخارجية الهيئة العامة للرقاب علي الصادرات والواردات، أطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٨

٤. استيراد العديد من المواد الخام اللازمة للصناعة بإعفاء جمركي خاص وإن أغلب دول الكوميسا تعتمد على تصدير خامات ومواد خام و سلع رئيسية مثل النحاس والتبغ والبن والشاي، والجلود الخام، واللحوم، والسمسم.
 ٥. الاستفادة من المساعدات المالية التي يقدمها بنك التنمية الأفريقي وغيره من المؤسسات المالية الدولية في مجال تنمية الصادرات إلى دول أفريقيا.
 ٦. الانخراط في مجتمع شرق وجنوب أفريقيا سيشيخ فرصة لمصر للإلمام بشئون القارة الأفريقية والمساهمة في وضع الخطط التنموية والمشاركة في إدارة الحوار وتسوية المنازعات القائمة في القارة.
 ٧. إقامة نظام متقدم لتبادل المعلومات داخل الدول الاعضاء.
 ٨. بالإضافة إلى المكاسب الأخرى الناتجة عن التعاون في مختلف المجالات الصناعية والزراعية هكذا في مجالات النقل والمواصلات كما أن الاتفاقية تتيح الفرصة لمصر تصدير الخبرات الفنية خاصة مع تفوق مصر في مجال الخدمات وبالأخص أعمال المقاولات.
- تطور التبادل التجاري بين مصر ودول الكوميسا من عام ٢٠١٢ إلى ٢٠٢٣



المصدر: الهيئة العامة لمراقبة الصادرات والواردات (وزارة التجارة والصناعة) مصلحة الجمارك المصري.

حجم التبادل التجاري بين الدول الأعضاء عامي ٢٠٢٢ و ٢٠٢٣

٢٠٢٢			٢٠٢٣			اسم البلد
ميزان	واردات	صادرات	ميزان	واردات	صادرات	
٣٥٢٥٠	٣٠١٩٦	٦٥٤٤٧	٨١٩٠٤	٤٣١٧٩	١٢٥٠٨٤	المجموع
٨٢٦٧	٩٨٣٤	١٨١٠٢	١٨٤٧٧	١١٨٠٦	٣٠٢٨٣	السودان
٤٧٣١	١٣٢٦	٦٠٥٨	٨١٤٣	١٠٣٩	٩١٨٢	تونس
٢١٣٣٦	١٦٣١	٢٢٩٦٧	٥٤٣٤٨	٢٠٧٣	٥٦٤٢١	ليبيا
١٨٤٦	١٤٠	١٩٨٧	٣١١٨	٣٤٣	٣٤٦١	إثيوبيا

أوغندا	٢٧٩٥	١٠٢٨	١٧٦٧	١٩٩٦	٤٥٠	١٥٤٦
الصومال	٢٣٧٨	٧٣	٢٣٠٥	٨٦٩	٣٨	٨٣١
اريتريا	٣٤	---	٣٤	٢٦	٠	٢٦
الكونغو الديمقراطية	٤٤٤	١٦٣٤٧	١٥٩٠٣-	٣٦٩	١٠٤٨٩	١٠١٢٠-
زيمبابوي	١٢٩١	١٣	١٢٧٨	٥٥٤	١٥٩	١٥٩
زامبيا	---	---	---	---	---	---
كينيا	٩٩٥٨	٩٥٥٨	٤٠٠	٦٦٥٤	٥٧٥٠	٩٠٥
مالاوي	٥٧٢	٤١٣	١٥٩	١١٦	١٩٣	٧٧-
سوازيلاند	٢٠٧	١٢٠	٨٧	١٧٧	٦	١٧٢
جيبوتي	٤٠٧٩	٢٩٨	٣٧٨١	٣٢٦٧	١٤٤	٣١٢٤
موريشيوس	١١٥٢	١٤	١١٣٨	٦٢٨	٤	٦٢٤
سيشل	١٦١	٠	١٦١	١٤٠	٠	١٤٠
جمهورية رواند	٢٠٧٣	١٣	٢٠٥٩	١٠٥١	٢٧	١٠٢٤
بوروندي	٤٠٣	٠	٤٠٣	٤٣٤	٠	٤٣٤
جزر القمر	١٩١	٤٠	١٥١	٥١	٦	٤٥
مدغشقر	---	---	---	---	---	---

المصدر: الهيئة العامة لمراقبة الصادرات والواردات (وزارة التجارة والصناعة) مصلحة الجمارك المصري.

نلاحظ ان اجمالي الصادرات الى دول الكوميسا في ٢٠٢٣ بلغت ١٢٥٠٨٤ مليار جنيه مقارنة بـ ٦٥٤٤٧ مليار جنيه في ٢٠٢٢ بنسبة زيادة تصل الى ٩١% مما يشير الى تحسن كبير في اداء الصادرات المصرية نحو دول الكوميسا وصل اجمالي

الواردات الكوميسا في ٢٠٢٣ بلغت ٤٣١٧٩ مليار جنيه مقابل ٣٠١٩٦ مليار جنيه في ٢٠٢٢ بزيادة قدرها ٤٣%.

ونلاحظ أيضا ان الميزان التجاري الكلي في صالح مصر حيث حققت مصر فائض قدره ٨١٩٠٤ مليار جنيه في ٢٠٢٣ مقارنة بـ ٣٥٢٥٠ مليار جنيه في ٢٠٢٢ مما يشير الى الزيادة الواضحة في الفائض التجاري.

من اهم الدول في التبادل التجاري دوله ليبيا تعتبر من اهم الدول بالنسبة لمصر حيث زادت الصادرات اليها بمقدار الضعف في عام ٢٠٢٣ مقارنة بعام ٢٠٢٢ وتعتبر دوله الكونغو الديمقراطية هي الدولة الوحيدة التي حققت مصر اتجاهها عجز في الميزان التجاري وهذا يعتبر تحديا واضحا لمصر بسبب الاعتماد الكبير على الواردات القادمة من الكونغو الديمقراطية فنحن بحاجة الى تحسين الميزان التجاري مع بعض الدول مثل الكونغو وكينيا من خلال رفع الصادرات وتقليل الاعتماد على الواردات الغير ضرورية ويجب تنويع الصادرات المصرية وتعزيز التعاون الاقتصادي مع الدول صغيره النمو الواعدة مثل رواندا و جيبوتي.

رابعا: اتفاقية أغادير للتجارة الحرة^١

وقعت مصر اتفاقية أغادير عام ٢٠٠٤ من أجل إقامة منطقة تجارة حرة بين الأردن والمغرب وتونس، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ عام ٢٠٠٦.

مزايا الاتفاقية

١. تطبيق قواعد تراكم المنشأ سيدعم وسيعزز التعاون الاقتصادي والتجاري بين الأطراف.

^١ <https://www.gafi.gov.eg/Arabic/Sectors/Pages/Trade-Agreements.aspx> اطلع عليه بتاريخ

٢. السعي نحو إقامة وتطوير منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، كمساهمة للجهود المبذولة لإقامة سوق عربية مشتركة.
 ٣. وكان لإعلان أغادير منافع أكثر لتوسيع أسواق الاتحاد الأوروبي وذلك بعد انضمام عشر (١٠) دول أعضاء جديدة.
 ٤. سيعزز إعلان أغادير تبادلات التجارة بين مصر والدول العربية الموقعة عليه حيث إن حجم التجارة العربية بين الدول العربية بعضها بعضاً لا يتجاوز ١٠٪ من حجم تجارتها الحالية.
 ٥. تتناول هذه الاتفاقية العديد من القضايا الهامة مثل الأنظمة الجمركية وقواعد المنشأ والمشتريات الحكومية والمعاملات المالية وتدابير الحماية والصناعات الجديدة والدعم والإغراق والملكية الفكرية والمعايير والمواصفات وإنشاء آلية لتسوية المنازعات، وقواعد المنشأ من أهم المواد المنصوص عليها في اتفاقية أغادير حيث من المتوقع لها زيادة إمكانية الوصول إلى الأسواق الأوروبية بالنسبة لمنتجات الدول الأطراف، مما سيشجع بالتالي الاستثمارات ويزيد التعاون الإقليمي بين الدول.
- تعفى جميع المنتجات الصناعية والزراعية من كامل التعريفة الجمركية والتدابير غير الجمركية بمجرد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

حجم التبادل التجاري بين الدول الأعضاء عامي ٢٠٢٢ و ٢٠٢١

الدول	٢٠٢٢			٢٠٢١		
	الصادرات	الواردات	الميزان	الصادرات	الواردات	الميزان
الأردن	٧٣١٦٠٣	٢٥٨٧٣٧	٤٧٢٨٦٦	٧١١٠٩٢	٢٠٤٧١٨	٥٠٦٣٧٣
تونس	٣٠٥٥٠٣	٧١٩١٥	٢٣٣٥٨٨	٢٦٣٥٧٠	٧٥٥٢٢	١٨٨٠٤٩
المغرب	٨٢٢٢١٧	٤٥٥٩١	٧٧٦٦٢٦	٧٥٧٢٤٠	٢٠٢٠٤٢	٥٥٥١٩٨
إجمالي الدول	١٨٥٩٣٢٣	٣٧٦٢٤٣	١٤٨٣٠٨٠	١٧٣١٩٠٢	٤٨٢٢٨٢	١٢٤٩٦١٩

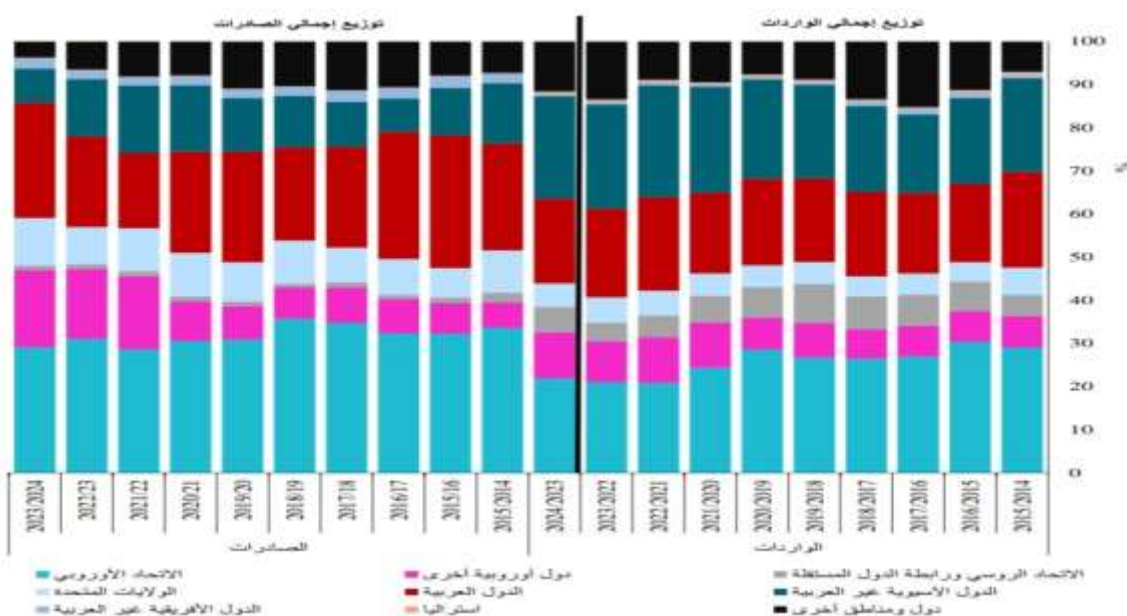
الإجمالي العام	٥٢١١٥٧٢٨	٩٦١٨٨٩٤٦	٤٣٧٧٢٦٢٣-	٤٣٦٣٦٨٥٢	٨٩٢٠٦٥٤٨	-
						٤٥٥٦٩٦٩٦

المصدر: النشرة السنوية للتجارة الخارجية ٢٠٢٢

ثانياً: إجمالي الصادرات والواردات المصرية وقيمة الميزان التجاري

اولاً: إجمالي الصادرات والواردات المصرية حسب الشركاء التجاريين الرئيسيين خلال

الأعوام من ٢٠١٤/٢٠١٥ حتى ٢٠٢٣/٢٠٢٤



المصدر: كتيب الإحصاءات الاقتصادية للجمهورية مصر العربية عام ٢٠٢٥

عندم نقسم الصادرات إلى ثلاثة مراحل رئيسية نلاحظ التالي:

١. ٢٠١٤/٢٠١٥ - ٢٠١٦/٢٠١٧: مرحلة ما بعد التعويم الأولى:

• الاتحاد الأوروبي: كان يمثل حوالي ٣٦%

• الدول العربية: كانت تمثل حوالي ٢٨%

• الولايات المتحدة الأمريكية: كانت تمثل حوالي ١٠%

- دول افريقيا غير عربية: كانت تمثل حوالي ٥%
- دول ومناطق أخرى: مثلت حوالي ٢١%

٢. ٢٠١٧/٢٠١٨ - ٢٠١٩/٢٠٢٠: استقرار نسبي مع انفتاح على أسواق جديدة:

- الاتحاد الأوروبي: انخفض تدريجيا إلى ٣٣%
 - الدول العربية: كانت تمثل حوالي ٣٠%
 - الولايات المتحدة الأمريكية: كانت تتراوح من ٩ ل ١٠%
 - دول افريقيا غير عربية: ترجع إلى ٤%
 - دول ومناطق أخرى: ارتفعت الي ٢٤%
٣. ٢٠٢٠/٢٠٢١ - ٢٠٢٣/٢٠٢٤: تداعيات جائحة كورونا ثم الحرب الروسية-

الأوكرانية وارتفاع التضخم العالمي:

- الاتحاد الأوروبي: تتراوح من ٣٠ ل ٣٢%
- الدول العربية: هبط إلى ٢٧%
- الولايات المتحدة الأمريكية: كانت تمثل حوالي ١٠%
- دول افريقيا غير عربية: ثابت عند ٤%
- دول ومناطق أخرى: مثلت حوالي ٢٤%

عندما ننظر الى الاسباب التي ادت الى حدوث هذا الاختلاف في نسب الصادرات نجد ان الاتحاد الاوروبي تأثر بالازمات التي تعرض اليها خاصة انكماش النمو في المانيا مما ادى الى انخفاض الطلب على الواردات من مصر. التذبذب الذي حدث مع الدول العربية يرجع الى عدم استقرار اسعار النفط ومستوى الانفاق الحكومي. رغم اتفاقيات "AUCFTA" وغيرها لم تشهد الصادرات مع الولايات المتحدة الأمريكية نموا كبيرا بسبب

المنافسة في القطاع الزراعة. قله نصيب الدول الأفريقية غير العربية ترجع الى المشاكل اللوجستية والبيروقراطية والاتفاقيات غير المكتملة مما جعل لها دورا سلبيا على الصادرات المصرية له. ونلاحظ التنوع التجاري واستهداف أسواق جديده مثل الاسواق الناشئة في اسيا وامريكا اللاتينية.

عندم نقسم الواردات إلى ثلاث مراحل رئيسية نلاحظ التالي:

١. ٢٠١٤/٢٠١٥ – ٢٠١٦/٢٠١٧: مرحلة ما بعد التعويم الأولى؛

• الصين وآسيا غير عربية: كانت حوالي ٢٨%

• الاتحاد الأوروبي: كان حوالي ٣٢%

• الدول العربية: كانت حوالي ١٢%

• الولايات المتحدة الأمريكية: ٨%

• دول ومناطق أخرى: كانت حوالي ٢٠%

٢. ٢٠١٧/٢٠١٨ – ٢٠١٩/٢٠٢٠: استقرار نسبي مع انفتاح على أسواق جديدة؛

• الصين وآسيا غير عربية: زادت إلى حوالي ٣٥%

• الاتحاد الأوروبي: تراجع إلى حوالي ٢٧%

• الدول العربية: هبطت إلى ١٠%

• الولايات المتحدة الأمريكية: استقرار نسبي من ٧ ل ٩%

• دول ومناطق أخرى: ارتفعت الي حوالي ٢٥%

٣. ٢٠٢٠/٢٠٢١ – ٢٠٢٣/٢٠٢٤: تداعيات جائحة كورونا ثم الحرب الروسية-

الأوكرانية وارتفاع التضخم العالمي.

• الصين وآسيا غير عربية: ارتفعت إلى حوالي ٤٢%

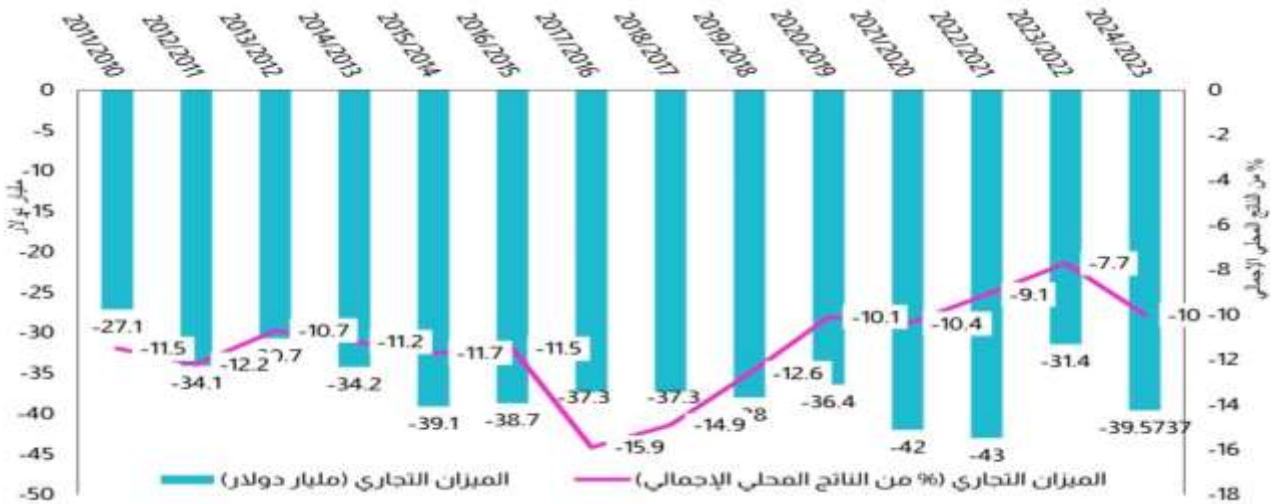
• الاتحاد الأوروبي: كان هناك استقرار عند ٢٥%

- الدول العربية: تراجعت إلى ٩%
- الولايات المتحدة الأمريكية: كانت حوالي ٨%
- دول ومناطق أخرى: ارتفعت الي حوالي ٢٦%

نلاحظ الاعتماد على الصين واسيا في العديد من السلع الاستهلاكية والآلات والمعدات الإلكترونية وذلك بسبب انخفاض التكلفة مقارنة بأوروبا بالإضافة الى ادخال مكونات صينية في المصانع المصرية مما ادى الى زيادة الطلب على الواردات الوسيطة بالإضافة الى زيادة الطلب على المعدات الطبية القادمة من الصين اثناء جائحه كورونا مما جعل الواردات الصينية تتجاوز ال ٤٠ % لأول مره.

ثانيًا: الميزان التجاري المصري

الميزان التجاري المصري من ٢٠١١/٢٠١٠ إلى ٢٠٢٣/٢٠٢٤



المصدر: كتيب الاحصاءات الاقتصادية للجمهورية مصر العربية عام ٢٠٢٥

نلاحظ من خلال الشكل السابق ان أعلى عجز بالقيمة الدولارية كان في ٢٠٢١/٢٠٢٠ وبلغ -٤٣ مليار دولار. في حين كانت أعلى نسبة للعجز من الناتج المحلي كانت أيضًا في ٢٠٢١/٢٠٢٠ بنسبة -١٥.٩%. ثم تحسن واضح في ٢٠٢٢/٢٠٢١ حيث انخفض العجز إلى -٣١.٤ مليار دولار، وهو تحسن نسبي مقارنة بالعام السابق. وفي ٢٠٢٣/٢٠٢٢ ارتفع العجز مرة أخرى إلى -٣٩.٥ مليار دولار، ولكن النسبة من الناتج المحلي انخفضت إلى -٩.١%، مما يشير إلى تحسن في النمو الاقتصادي. أما عام ٢٠٢٤/٢٠٢٣ شهد تحسن طفيف بالقيمة -٣٧.٧ مليار ولكن التحسن الملحوظ كان في نسبة العجز للناتج المحلي التي أصبحت -٧.٧%، وهي الأفضل منذ أكثر من ١٠ سنوات.

المحور الرابع

التحديات التي تواجه سلاسل الإمداد والتجارة الإقليمية والدولية

تواجه مصر العديد من التحديات الإقليمية والدولية في مجال سلاسل الإمداد والتجارة قد تؤثر على قدرتها في الحفاظ على موقعها كمركز لوجستي وتجاري مهم سواء على المستوى المحلي والإقليمي والدولي، يمر الاقتصاد العالمي بمرحلة شديدة الصعوبة والتعقيد في الوقت الراهن ، حيث يواجه مجموعة من التحديات التي نادرًا ما شهد العالم مثلها؛ نتيجة لنقص المدخلات الرئيسية للإنتاج، وتراجع الصناعات التحويلية لدى العديد من البلدان مع نقص الإمدادات، مما أدى إلى زيادات غير مسبوقة في معدلات التضخم وتراجع معدلات النمو وتزايد هشاشة المؤسسات المالية غير المصرفية في ظل ارتفاع الديون إلى مستويات قياسية، كما أن ارتفاع أسعار الفائدة العالمية يؤدي إلى اضطراب الأسواق المالية، وارتفاع تكلفة التمويل، ومن ثم زيادة المخاطر المالية، هذا فضلاً عن الاختناقات المرورية لحاويات الشحن التي أصبحت غير قادرة على السير عبر الطرق المعتادة، الأمر الذي أثر على مصروفات الشحن بصورة كبيرة. ويوجد الكثير أيضاً من التحديات والعقبات التي تواجه الدور المصري في سلاسل الإمداد والتجارة سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي: نستعرض أبرز التحديات التي تواجه الدور المصري في الوقت الراهن ومنها:

أولاً: التوترات الجيوسياسية وعدم الاستقرار السياسي: -

تؤكد الاحداث الجيوسياسية والمناخية العالمية أنه يوجد ترابط بين الاقتصادات العالمية الحديثة، وتعطيل سلاسل التوريد العالمية، وإحداث تحولات كبيرة في الأسواق العالمية، حيث إن هناك تصاعداً كبيراً في التحديات والأزمات التي تهدد استقرار الاقتصاد العالمي بشكل عام وقطاع الشحن بصفة خاصة، ومن ثم التأثير بشكل مباشر على

سلاسل الإمداد وحجم التجارة الدولية وهذا بدوره ادي إلى تقاوم حدة الأزمات التي تواجه الاقتصاد العالمي نظرا لارتفاع أسعار الشحن، واضطراب حركة التجارة العالمية. وهذه التحديات تؤثر بالسلب علي دور مصر في سلاسل الامداد، وبالتالي نصيبها في حركة التجارة الاقليمية والدولية والاستثمار، ومنها:

○ التحديات السياسية التي تفرض نفسها على مصر:

مصر تمتلك موقع جغرافي استراتيجي ومتوسط العالم، لكن في الوقت ذاته هو من أكثر الاماكن التي بها مشكلات ونزاعات سياسية على الساحة الدولية، فالحروب والنزاعات السياسية تحيط بمصر من جميع الاتجاهات الاستراتيجية، فالحدود الشرقية في خطر بسبب العدوان الاسرائيلي على غزة، والاضطراب السياسي والامن على حدودها الغربية والجنوبية متوترة وغير مستقرة ايضا. ففي ليبيا يواصل المبعوث الأممي تكثيف جهوده من أجل إجراء الانتخابات التشريعية، بهدف تمكين الشعب الليبي من اختيار ممثليه الذين سيتولون قيادة البلاد نحو مرحلة انتقالية فعلية ومؤسسية، وهو مسار تحرص مصر على دعمه ومساندته باستمرار^١.

وفي السودان لا يزال الصراع المسلح الذي نشب في منتصف أبريل ٢٠٢٣ بين الجيش السوداني من ناحية وقوات الدعم السريع من ناحية أخرى يمثل تهديد للوضع الراهن في مصر، حيث بلغ اجمالي النازحين ٥.٣ مليون سوداني داخل مصر، وهذا من شأنه ان يؤثر على سلاسل الامداد المصرية، وزيادة في

^١ د. حسين هريدي " السياسة الخارجية المصرية فرص وتحديات في ٢٠٢٤ " مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - افاق مستقبلية، العدد ٤، يناير ٢٠٢٤. [/https://www.idsc.gov.eg](https://www.idsc.gov.eg)

الاستهلاك المحلي ونقص في فائض المنتجات الصالحة للتصدير وبالتالي حجم التجارة الداخلية^١.

○ الحرب الاسرائيلية على قطاع غزة وهجمات الحوثيين في البحر الاحمر:

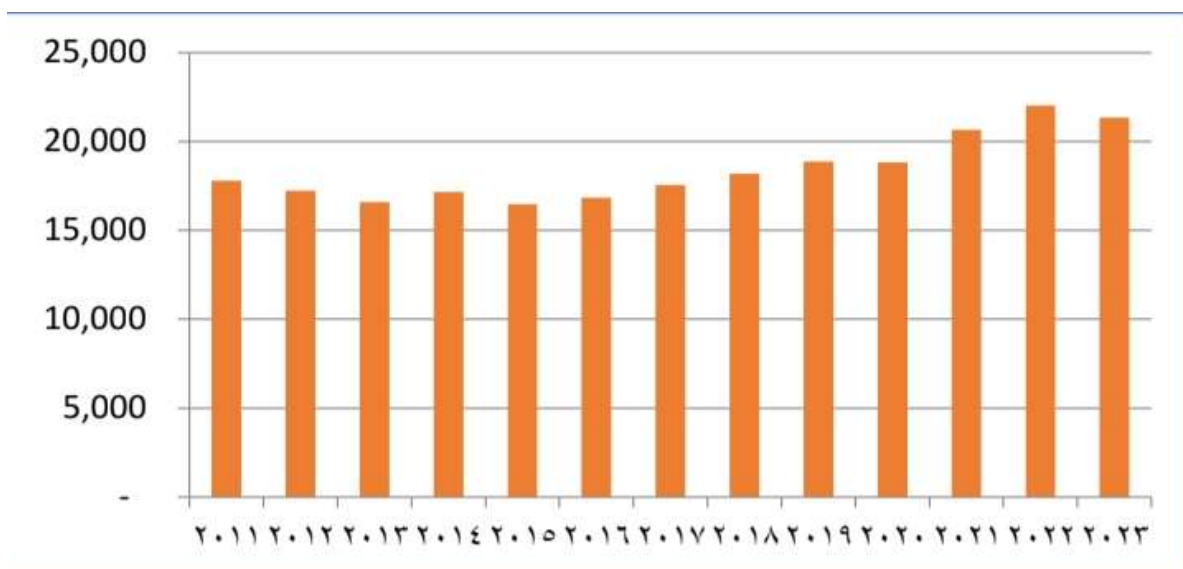
ففي ٧ أكتوبر ٢٠٢٣، عبر مقاتلو فصائل المقاومة الفلسطينية حاجز إسرائيل - غزة، مما دفع إسرائيل إلى إعلان الحرب على حركة حماس. وأسفر الحصار المفروض على قطاع غزة عن تدهور كبير في مسار التنمية، وتسبب في أزمة إنسانية شديدة الوطأة. ونتيجة للحصار والهجمات على القطاع ادي ذلك لقيام مليشيات الحوثي بضرب السفن المارة بالبحر الأحمر في نهاية نوفمبر ٢٠٢٣، وقامت كلاً من الولايات المتحدة وبريطانيا بضربات في الثاني عشر من يناير ٢٠٢٤ ضد أهداف لجماعة الحوثي بالمسيرات والصواريخ الباليستية. وترتب على ذلك تعطيل حركة الشحن في البحر الأحمر وقناة السويس واضطراب سلاسل الإمداد العالمية، وترتب على هذه التوترات والتهديدات الجيوسياسية والسياسية مجموعة من التداعيات منها:

١. ادت التوترات الي اضطراب في حركة التجارة العالمية نتيجة لطول مسار رحلات السفن عبر طريق رأس الرجاء الصالح مما أدى إلي زيادة تكاليف استهلاك الوقود. فضلا عن تكاليف التأخير بالنسبة للمصدرين والمستوردين والمستخدمين النهائيين مما تسبب في حدوث اضطراب في حركة التجارة العالمية.
٢. ضعف حركة الشحن في قناة السويس: -

^١ د. معتمر امين " اثر التحديات السياسية المتصاعدة في ٢٠٢٤ على الاختيارات المصرية " مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - افاق مستقبلية، العدد ٤، يناير ٢٠٢٤.

يمر حوالي ١٠ - ١٥% من تجارة النفط العالمية من قناة السويس، ولذلك فهي تعد أحد أهم مصادر النقد الأجنبي لمصر. ولقد تأثرت حركة مرور السفن بالقناة بعد هجمات البحر الأحمر، ووفقًا الوكالة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. خلال شهري نوفمبر وديسمبر ٢٠٢٣ انخفضت حركة الشحن بالقناة ٤٥% كما انخفضت شحنات الحاويات بنسبة ٨٢% حتى ١٩ يناير ٢٠٢٤.

عدد السفن المارة بقناة السويس من عام ٢٠١٤ حتى ٢٠٢٣:



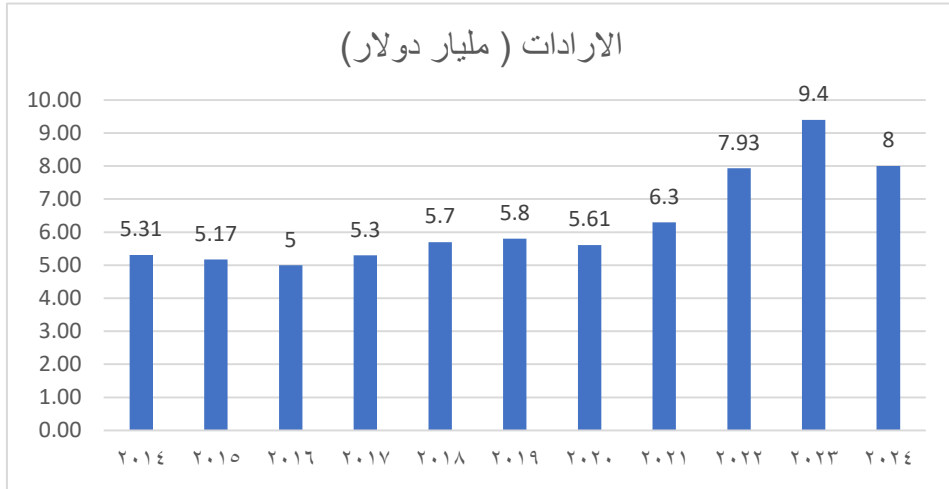
المصدر: <https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-in>

٣. انخفاض إيرادات قناة السويس من عام ٢٠١٤ حتى يناير ٢٠٢٤: -

نتيجة لتحويل مسار السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح، تضررت إيرادات قناة السويس بشكل كبير، حيث انخفضت إيرادات قناة السويس بنسبة ٤٠% في ١٢ يناير ٢٠٢٤، وذلك بالمقارنة بالمستويات نفسها في عام ٢٠٢٣. ففي تلك الفترة حققت قناة السويس ارتفاعاً ملحوظاً في الإيرادات بلغ ٩,٤ مليارات دولار. كما

انخفض عدد السفن المارة بقناة السويس إلى ٥٤٤ حتى ١٢ يناير ٢٠٢٤، مقارنة بـ ٧٧٧ في الفترة نفسها من ٢٠٢٣.

إيرادات قناة السويس من عام ٢٠١٤ إلى ٢٠٢٤.



المصدر: البنك المركزي المصري

ثانياً: طول الفترة الزمنية للاستيراد والتصدير والتكلفة المرتفعة لاستيفاء مستندات التجارة والامتثال الحدودي:

تصف إفريقيا بأنها الأعلى من حيث الوقت والتكلفة المرتبطة بالامتثال للمتطلبات المستندية لجميع المؤسسات الحكومية التي تمر بها الشحنات، وكذلك الامتثال إلى اللوائح الجمركية، واللوائح المتعلقة بعمليات تفتيش الشحنة لعبور الحدود. تعد الطرق البرية الوسيلة الرئيسية للشحن الداخلي في مصر، حيث تستحوذ على نحو ٩٢.٧% من إجمالي حركة الشحن. ورغم أن حوالي ٧٣.٧% من شبكة الطرق في مصر ممهدة، إلا أن عمليات الشحن لا تزال تواجه اختناقات مرورية متكررة، وتؤدي إلى تعطيل سلاسل التوريد. ووفقاً لتقديرات البنك الدولي، فإن هذه الاختناقات تُكبّد الاقتصاد المصري خسائر تقدر بنحو ٣.٦% من الناتج المحلي الإجمالي. وفي هذا السياق

يوصى بالتوسع في استخدام النقل النهري والسكك الحديدية كبديل أكثر كفاءة واستدامة^١.

ثالثاً: تحديات ترتبط بالبنية التحتية:

البنية التحتية في مصر شهدت تطوراً كبيراً خلال السنوات الأخيرة، حيث تم تنفيذ العديد من المشروعات القومية التي تهدف إلى تحسين جودة الحياة وتعزيز النمو الاقتصادي. تشمل هذه المشروعات تطوير شبكة الطرق والمواصلات، وإنشاء مدن ذكية، مثل العاصمة الإدارية الجديدة ومدينة العلمين، والاستثمار في الطاقة المتجددة، بالإضافة إلى تعزيز البنية الرقمية

كما أن هناك جهوداً كبيرة في توفير الموانئ والمطارات، ومدّ خطوط الكهرباء والطاقة، وتنفيذ مشروعات قومية ضخمة مثل أنفاق قناة السويس والمناطق الصناعية واللوجستية، مما يسهم في جذب الاستثمارات وتحفيز الاقتصاد المصري.

لكن عند تعميق النظر في البنية التحتية نجد انها تواجه بعض التحديات التي من شأنها التأثير على سلاسل الامداد وحجم التجارة سواء الداخلية او الخارجية.

شهدت مصر تراجعاً في مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)، حيث انخفض ترتيبها من ٤٩ في عام ٢٠١٦ إلى ٦٧ في عام ٢٠١٨، ويعود هذا الانخفاض إلى عدة عوامل رئيسية، أبرزها الاعتماد الكبير على الشاحنات في نقل البضائع، حيث تمثل نحو ٩٦% من إجمالي الشحن، بينما تشكل السكك الحديدية ١.٩% والممرات المائية الداخلية ١.٧% فقط، مما يعكس ضعف كفاءة النقل عبر السكك الحديدية مقارنةً بدول أخرى مثل أوروبا، حيث كانت نسبة النقل عبر السكك الحديدية ١٩.١% في عام

^١ - البنك المركزي المصري "الخدمات اللوجستية في أفريقيا: الوضع الحالي والتحديات وأهم مسارات التجارة لتنمية الصادرات المصرية" (القاهرة: إدارة التحليل والاقتصاد الكلي – قطاع التعاون الإفريقي، أكتوبر ٢٠٢٢).

٢٠١٢. بالإضافة إلى ذلك، تعاني الموانئ المصرية من الازدحام، مما يؤثر سلبًا على سرعة وكفاءة عمليات الشحن والتفريغ، إلى جانب ضعف الروابط بين الموانئ والمناطق اللوجستية ومراكز الإنتاج والاستهلاك بسبب القيود المفروضة على النقل عبر السكك الحديدية والطرق والنقل النهري، الأمر الذي يرفع من تكاليف الخدمات اللوجستية، حيث يبلغ الإنفاق المصري في هذا المجال حوالي ١٨% من الناتج المحلي الإجمالي، مقارنةً بـ ٨.٥% في الولايات المتحدة عام ٢٠١٨. لذا، فإن تحسين كفاءة السكك الحديدية وتطوير البنية التحتية للموانئ وتعزيز النقل عبر الممرات المائية الداخلية، إلى جانب تحسين إدارة المناطق اللوجستية، هي خطوات ضرورية لمعالجة هذه التحديات والارتقاء بمستوى الأداء اللوجستي في مصر^١.

يعتبر نظام السكك الحديدية في مصر واحداً من أكثر الأنظمة شمولاً في إفريقيا، لكن تركيزه ينصب على خدمات الركاب وليس الخدمات اللوجستية للشحن. وتغطي قواعد عمليات الهيئة القومية للسكك الحديدية مسارات متعددة الاستخدامات الأولية لقطارات الركاب، مما يؤدي إلى تأخير قطارات الشحن وعدم اليقين في الجدولة. تختلف وتيرة الترحيب بمشاركة القطاع الخاص في قطاع النقل المصري، حيث يُظهر قطاعا الطيران والموانئ تقدمًا مقارنةً بقطاعات السكك الحديدية، التي لا تزال متأخرة في هذا المجال، بينما تقع الممرات المائية الداخلية في وضع متوسط بينهما. ويرجع هذا التفاوت إلى عدة أسباب:

➤ أبرزها عدم قدرة خدمات النقل على تحصيل رسوم تجارية، حيث يتم التعامل معها كالترام بالخدمة العامة بدلاً من اعتبارها نشاطاً اقتصادياً مستداماً.

¹ The World Bank. Cairo Alexandria Trade Logistics Development Project (P177932): Project Information Document (PID), Appraisal Stage. Report No. PIDA313849. August 29, 2022.

- تعيق بعض العوامل الرئيسية تقدم مشاركة القطاع الخاص ومنها:
١. الهيكل المؤسسي المعقد الذي يعوق اتخاذ القرارات والتنظيم المستقل والشفاف، والقوانين القديمة التي تحتاج إلى تحديث للسماح باستثمارات القطاع الخاص.
 ٢. غياب استراتيجية متكاملة للنقل المتعدد الوسائط ونقل البضائع.
 ٣. عدم كفاية التخطيط لنظام النقل الجماعي.
 ٤. نقص الكوادر المؤهلة لإدارة القطاعات الفرعية بكفاءة على المستويين الاستراتيجي والتشغيلي.
 ٥. التخطيط الاستراتيجي يفقر حاليًا إلى الاعتبارات البيئية، مما يحد من استدامة القطاع على المدى الطويل.

ومع إدراك الحكومة لهذه التحديات، بدأت في اتخاذ إجراءات جادة لمعالجتها، ومن المتوقع أنه إذا تم حل هذه المشكلات خلال عام واحد، فسيصبح من الممكن جذب استثمارات القطاع الخاص بشكل يساهم في تحسين جودة خدمات نقل الركاب والبضائع في مصر خلال السنوات المقبلة^١.

رابعاً: تحديات تشريعية مرتبطة بقانون تسجيل السفن:

تُعد السفينة كياناً قانونياً له جنسية تماماً كالأشخاص، ولكل دولة الحق في تحديد شروط منح هذه الجنسية. وتختلف تلك الشروط بحسب أهداف الدولة من تسجيل السفن.

فالدول التي تسعى لتكوين أسطول وطني قوي يلتزم بالمعايير الدولية، تفرض شروطاً صارمة تضمن سلامة الطاقم والركاب وحماية البيئة البحرية. في المقابل، الدول التي

¹ World Bank Group. Egypt: Enabling Private Investment and Commercial Financing in Infrastructure. Washington, DC: World Bank Group, 2018. Funded by the UK Government.

تستهدف الربح من رسوم التسجيل تميل لتخفيف الشروط والاكتفاء بالحد الأدنى من المعايير لجذب أكبر عدد من ملاك السفن.

وبعد العلم المصري رمزاً وطنياً يعكس التراث البحري والسيادة والمصالح البحرية للدولة، وتلعب منظومة النقل البحري دوراً حيوياً في دعم الاقتصاد الوطني. ويُمثل تعزيز الأسطول البحري وسيلة فعالة لخلق فرص عمل، وجذب الاستثمارات، وتنشيط التجارة الخارجية، مما يسهم في دفع عجلة النمو الاقتصادي. ويُعد تسهيل إجراءات تسجيل السفن تحت العلم المصري خطوة أساسية لتحقيق هذا الهدف.

إجراءات تسجيل السفن تحت العلم المصري تواجه بعض التحديات، مما ادي لانخفاض عدد السفن التي ترفع العلم المصري في العقود الاخيرة، حيث قام العديد من مالكي السفن الوطنية بتسجيل سفنهم تحت اعلام دول اخري " التسجيل المفتوح " للحصول على حوافز اقتصادية وتسهيلات في اجراءات التسجيل واصدار الشهادات الخاصة بالسفن^١.

خامساً: تقادم الاسطول التجاري البحري المصري:

تشير استراتيجية مصر ٢٠٣٠ إلى أن قطاع النقل البحري يمتلك مقومات طبيعية كبيرة تؤهله للمنافسة العالمية، إلا أن الواقع يعكس تراجعاً ملحوظاً في أدائه، خاصة في ما يتعلق بأسطول النقل البحري، مما يشير إلى فجوة بين الإمكانيات المتاحة والنتائج المحققة، وهذا يرجع لوجود اختلال هيكلي في التركيبة العمرية لأسطول النقل البحري التجاري المصري وتقدم غالبية الأسطول وتجاوز معظمها العمر الافتراضي حيث تشير الإحصاءات أن أكثر من ٧٥% من سفن الأسطول قد تجاوز عمرها ٢٠ عاماً

^١ سلسلة شبابنا يدعم قرارنا" مقترح بتعديل قانون تسجيل السفن التجارية- تحت العلم المصري " مجلس الوزراء مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار-مبنى السياسات العامة، العدد ٣٤ فبراير ٢٠٢٤.

مما أدى إلى انخفاض الطاقة التشغيلية، وضعف القدرة التنافسية لأسطول النقل البحري^١.

لقطاع النقل البحري دوره كبير في تحقيق التنمية وزيادة الناتج والدخل القومي وعلاج العجز بموازين المدفوعات والمساهمة في علاج مشكلة البطالة وغيرها ورغم ذلك المشكلة تكمن في تدهور معدلات الكفاءة الاقتصادية للأسطول البحري التجاري المصري والموانئ المصرية وقدرتها الاستيعابية.

سابعاً: التحديات والتحركات الدولية بالمنطقة المحيطة:

تواجه الدولة المصرية مؤخراً العديد من التحديات الدولية التي تهدد مصر كموقع لوجستي مركزي في العالم ومنها عدد من المشاريع والمبادرات تم الاعلان عنها مؤخراً، ومنها:

١. الاعلان عن الممر الاقتصادي (الهند - الشرق الاوسط - اوروبا) والموقع في ٨ سبتمبر ٢٠٢٣ بين المملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية لإنشاء ممرات عبور خضراء عابرة للقارات عبر المملكة لربط قارة آسيا بقارة اوروبا والذي تم الاعلان بمجموعة العشرين في نيودلهي^٢
٢. مشروع طريق التنمية العراقي (القناة الجافة):

^١ د. محمود رجب محمود " دور الاسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط - وفقاً لاستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠ " كلية التجارة جامعة الاسكندرية.

^٢ "دراسة اجراءات الدولة المصرية لمجابهة التحديات الدولية التي تواجه قطاع النقل واللوجستيات" قطاع النقل البحري واللوجستيات - <https://www.mts.gov.eg/ar/%d8%aa%d8%b9%d8%b1%d9%8a%d9%81-%d8%a7%d9%84%d9%82%d8%b7%d8%a7%d8%b9/%d8%a7%d9%84%d8%af%d8%b1%d8%a7%d8%b3%d8%a7%d8%aa-%d8%a7%d9%84%d9%83%d8%a7%d9%85%d9%84%d9%8 %a9>

تم اطلاق المشروع من قبل الحكومة العراقية عام ٢٠٢٣ في مؤتمر بعنوان "طريق التنمية العراقي" بمشاركة عدد من الدول وممثلين من البنك الدولي والاتحاد الاوربي، يتكون المشروع من خطين احدهما بري والأخر سككي ويقوم بربط الخليج بتركيا، وتبلغ تكلفة المشروع حوالي ١٧ مليار دولار مقسمة الي (٦.٥) مليار الي الطريق السريع و(١٠.٥) مليار الي لسكة القطار، الهدف من اشاء المشروع قل البضائع من اسيا الي اوروبا حيث سيقصص من زمن رحلة النقل لأكثر من ٥٠%، ولا يرتبط طريق التنمية العراقي بشكل مباشر مع طريق الحرير الصيني " مبادرة الحزم والطريق" لكن انجاز الطريق قد يحفز الصين علي ربط طريق الحرير بطريق التنمية العراقي واعتباره جزء من المشروع للإسراع في استكمال الطريق^١.

٣. مشروع إنشاء قناة بن غوريون الإسرائيلية من ميناء ايلات على خليج العقبة حتى عسقلان على البحر المتوسط، تخدم القادمين من خليج العقبة في اتجاه ايلات



علي البحر الاحمر ثم حفر قناة من ايلات الي حيفا او اشدود لي البحر المتوسط مسافتها ٥٢٢ كيلومتر. لكن تكلفة المشروع باهظة جداً ولم يعلن عن خطوات جادة لتنفيذه^٢.

٤. انشاء خط سكة حديد في اسرائيل (بين ميناء اشدود وميناء ايلات). خط السكك الحديد الإسرائيلية هو مشروع أعلنت عنه إسرائيل عام ٢٠١٣ يهدف إلى

^١ قسم التخطيط والسياسات "طريق التنمية العراقي -الافاق والتحديات"، مركز البيدر للدراسات والتخطيط - اغسطس ٢٠٢٤.

^٢ وفاء قانصو " الاثر الاقتصادي للقوات البحرية في البحر الاحمر"، غرفة التجارة والصناعة والزراعة - بيروت وجبل لبنان.

إنشاء خط سكك حديد يربط بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، يبدأ من ميناء إيالات الواقع على البحر الأحمر وينتهي عند ميناء حيفا وأشدو المطلين على البحر المتوسط، تقوم فكرة المشروع على شحن ونقل البضائع والركاب لتكون بديلاً لقناة السويس، ويمتد لمسافة ٢٥٢ كم^١.

٥. مشروع الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC):

جاء اقتراح الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني CPEC في عام ٢٠١٣، وهو بمثابة بنية تحتية رئيسة لمبادرة الحزم والطريق، ويهدف إلى تحقيق فوائد كبيرة لكل من الصين وباكستان وبقية الدول الإقليمية وغيرها في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وأوروبا، لكن المشروع تواجه مجموعة التحديات الداخلية من قبل الجانب الباكستاني منها الوضع السياسي في باكستان، المعارضة من قبل المجتمعات المحلية، والقيود الاقتصادية التي تتمثل في عدم قدرة الاقتصاد الباكستاني علي استيعاب الحجم الكبير من الاستثمارات المدرجة في الممر، والافتقار الي التنسيق بين الوكالات التي تعمل علي المشروعات المدرجة في الممر. وتحديات خارجية تتعلق بأطر المنافسة ومخاطر جيوسياسية وبيئية واقتصادية وغيرها^٢.

تمثل هذه المشروعات البديلة لقناة السويس تهديداً مباشراً للاقتصاد المصري، نظراً لاعتماد مصر بشكل كبير على إيرادات القناة كمصدر رئيسي للعملة الأجنبية. انخفاض حركة الملاحة عبر القناة نتيجة لتحويل جزء من التجارة العالمية إلى مسارات

^١ المرجع السابق.

^٢ وزير مفوض / ممدوح سالماني "مشروع الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني CPEC وتأثيره على مصر" آفاق استراتيجية - العدد ٨ - ديسمبر ٢٠٢٣ - مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - مجلس الوزراء.

بديلة، مثل ممر القطب الشمالي أو الممر الهندي-الأوروبي عبر الخليج وإسرائيل، قد يؤدي إلى تراجع كبير في إيرادات قناة السويس، ما يؤثر سلبيًا على ميزان المدفوعات المصري بزيادة عجز الحساب الجاري. كما سينعكس ذلك على حجم التجارة المصرية، حيث إن ضعف القدرة على جذب الخطوط الملاحية قد يحد من دور مصر كمركز لوجستي إقليمي، ويقلل من فرص التبادل التجاري والنمو في القطاعات المرتبطة بالنقل والخدمات. في المجمل، استمرار التوسع في هذه المشروعات المنافسة قد يفرض على مصر الإسراع في تطوير البنية التحتية، وتقديم حوافز لجذب السفن، وتنويع مصادر الدخل القومي.

المحور الخامس

الفرص الإستراتيجية لتعزيز دور مصر في سلاسل الإمداد:

تعد مصر الطرف المحوري في تفاعلات منطقة الشرق الأوسط، نظرا لأهميتها الاقتصادية والسياسية على المستويين الإقليمي والدولي. فهي تشكل ملتقى لطرق المواصلات والاتصالات العالمية، وتملك قناة السويس التي تعد من أهم الممرات الملاحية الدولية، فضلا عن كونها حلقة وصل رئيسية في مبادرة الحزام والطريق. كما تكتسب الموانئ المصرية المطلّة على البحرين المتوسط والأحمر أهمية إستراتيجية متزايدة، خاصة في ظل عمليات التطوير وإعادة التأهيل الجارية التي تفتح آفاقا واسعة للتفاعل الاقتصادي العالمي.

وانطلاقا من هذه المقومات، تمتلك مصر فرصة واحدة لتصبح مركزا إقليميا للتجارة العالمية والخدمات اللوجستية. ولا تقتصر أهميتها الاقتصادية على كونها إحدى أبرز الأسواق في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، بل تمتد لتعد بوابة رئيسية للعبور إلى الأسواق العربية من خلال الاستفادة من الاتفاقيات الاقتصادية، وعلى رأسها منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

كما تمثل مصر جسرا للتعاون مع أوروبا عبر شراكات اقتصادية وأمنية وسياسية تجمعها بالاتحاد الأوروبي، فضلا عن كونها بوابة استراتيجية للنفاذ إلى الأسواق الإفريقية، مستفيدة من عضويتها في كل من تجمع الكوميسا وتجمع الساحل والصحراء^١.

أولا: جغرافية الفرص: مصر بوابة محورية للشرق والغرب:

تعد الموانئ المصرية ركيزة أساسية في دعم مكانة مصر كمركز محوري للتجارة العالمية، إذ تمتلك الدولة ٥٥ ميناء على امتداد سواحلها الشرقية والشمالية، من بينها ١٨ ميناء تجاريا و٣٧ ميناء تخصصيا. وتكتسب قناة السويس أهمية استراتيجية كبرى، باعتبارها واحدة من أهم الممرات المائية في العالم، حيث أسهمت في خفض تكاليف الشحن والنقل على الشركات والدول، إلى جانب تقليل الوقت والمسافات التي تقطعها السفن بين الأسواق العالمية، وتجعل قناة السويس من مصر خيارا مثاليا للتجارة الدولية، إذ تبلغ مدة وصول الحاويات منها إلى الصين نحو ٣٧ يوما، وإلى بلجيكا وإسبانيا من ١٦ إلى ١٨ يوما، بينما تستغرق الرحلات القادمة من الولايات المتحدة نحو ٤٣ يوما. أما منطقة قناة السويس الاقتصادية، فهي تعد مركزا عالميا للخدمات البحرية والتجارية والصناعية، وتضم ستة موانئ رئيسية هي:

ميناء شرق بورسعيد، ميناء غرب بورسعيد، ميناء السخنة، ميناء الأدبية، ميناء الطور، ميناء العريش. كما تشمل المنطقة أربع مناطق صناعية كبرى: المنطقة الصناعية شرق بورسعيد، المنطقة الصناعية غرب القنطرة، المنطقة الصناعية شرق الإسماعيلية، المنطقة الصناعية بالسخنة بالإضافة إلى مركز طاقة متكامل لدعم وتموين السفن المارة بالمياه الإقليمية المصرية.

وتعد قناة السويس من أهم الممرات البحرية في العالم، إذ يمر عبرها ما يقارب ٢٢% من تجارة الحاويات العالمية، مما يجعل منطقة قناة السويس مركزا محوريا لتجارة

^١ مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مصر ودول البريكس، فرص واعدة، سلسلة تقارير معلوماتية، العدد ٢٠، ديسمبر

الترانزيت، وموقعا مثاليا للتخزين وإعادة التصدير إلى الأسواق الدولية. كما تمتلك المنطقة إمكانات كبيرة في مجالات صيانة وبناء السفن، وتوفير الوقود والمؤن للسفن العابرة.

وقد جاء إنشاء قناة السويس الجديدة بهدف تقليص زمن انتظار السفن في المجرى الملاحي من نحو ١١ ساعة إلى ٣ ساعات فقط كحد أقصى، إضافة إلى زيادة عدد السفن العابرة يوميا من ٣٩ سفينة عام ٢٠١٤ إلى ٩٧ سفينة يوميا في عام ٢٠٢٣، وهو ما يعزز من قدرة مصر التنافسية في منظومة النقل البحري العالمي^١.

تشير مؤشرات أداء موانئ المنطقة الاقتصادية ٢٠٢٣ الى نمو ملحوظ في تلك المؤشرات، مما يؤكد قدرتها على ان تصبح مركزا محوريا في سلاسل الامداد الإقليمية والدولية، ومما لا شك فيه ان هذا التطور بمؤشرات الاداء سيزيد من جاذبية مصر كوجهة للنقل وتجارة الترانزيت.

جدول: مؤشرات أداء موانئ المنطقة الاقتصادية (٢٠٢٣)

موانئ المنطقة الاقتصادية			
٢٠٢٢	٢٠٢٣	التغير	
٣٦٤٧	٣٩٨٩	٩%	اجمالي ترددات السفن
٧٠	٧٧	١٠%	اجمالي البضائع (مليون طن)
٥٠٥	٥	٢-%	اجمالي الحاويات (مليون TEU)

^١ نسرين نور الدين حسن، قناة السويس في مصر... بين الواقع والمأمول، معهد المدنية العالي للإدارة والتكنولوجيا، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، ١٣ مارس ٢٠١٩، ص ٢٨٢ - ٢٩٧

المصدر: تقرير انجازات ٢٠٢٣ - وزارة النقل - قطاع النقل البحري

وفي إطار تعزيز مكانة مصر كمحور رئيسي للتجارة العالمية، بدأت الدولة في تنفيذ محور لوجستي جديد يربط بين البحرين المتوسط والأحمر، يعد من أكبر الممرات اللوجستية العالمية المخصصة لخدمة حركة التجارة بين الشرق والغرب. ويأتي هذا المشروع من خلال تحويل عدد من الموانئ المصرية، مثل ميناءي الدخيلة والسخنة، إلى موانئ محورية ذات طاقة استيعابية عالية، بما يسهم في زيادة حصة مصر من السوق العالمية، ولا سيما في مجال تجارة الترانزيت.

كما تمتلك مصر محطات حاويات مجهزة بأحدث المعدات والتقنيات عالية الكفاءة والإنتاجية، مما يعزز من قدرتها التنافسية في مجال الخدمات اللوجستية. ووفقا لمؤشرات الرخاء لعام ٢٠٢٣، احتلت مصر المرتبة ٨٢ من أصل ١٦٧ دولة في مؤشر جودة البنية التحتية، متفوقة على دول كبرى مثل البرازيل والهند.

وعلى صعيد آخر، حققت مصر سابقا المرتبة ٣٨ من بين ١٣٩ دولة في مؤشر جودة البنية التحتية للموانئ خلال الفترة من ٢٠٠٦ إلى ٢٠١٩، وذلك وفقاً لتقارير التنافسية العالمية الصادرة عن المنتدى الاقتصادي العالمي، متقدمة على دول ذات خبرة بحرية طويلة مثل اليونان وجنوب إفريقيا.

وفي هذا السياق، تسعى الدولة إلى تنفيذ العديد من المشروعات القومية الرامية إلى إنشاء شبكة متكاملة من الطرق ووسائل النقل الحديثة، بهدف ربط المحافظات والمناطق الصناعية وتسهيل نقل البضائع من مراكز الإنتاج إلى الموانئ المصرية المختلفة.

ويسهم ذلك في تعزيز حركة التبادل التجاري الإقليمي والدولي، ودعم موقع مصر كمركز عالمي للخدمات اللوجستية والتجارة العابرة للقارات^١.

^١ حمود جمال زقزوق، عمرو فتيحة حنفي، التحول نحو الموانئ الخضراء الذكية المستدامة في مصر دراسة تحليلية باستخدام الأسلوب الرباعي SWOT، مجلة كلية السياسة والاقتصاد، ع٢٥، ص ٥٤٣ - ٥٤٥

ثانياً/ التحول الرقمي الجمركي (ACI)

وفي إطار سعي مصر نحو التحول الرقمي وتطوير منظومة الخدمات اللوجستية والجمارك، تمكنت الدولة من تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات (ACI) من خلال منصة "نافذة"، وهو نظام جمركي رقمي يعتمد على إتاحة بيانات ومستندات الشحنة - مثل الفاتورة التجارية وبوليصة الشحن - قبل موعد الشحن بـ ٤٨ ساعة على الأقل.

ويعد هذا النظام نقلة نوعية في مجال النقل البحري واللوجستي، حيث يتيح للجهات المعنية رصد أي أخطار محتملة مسبقاً، كما يهدف إلى تقليل زمن وتكلفة الإفراج عن البضائع عبر استخدام المستندات الإلكترونية والاستغناء الكامل عن المعاملات الورقية. وقد بدأت مرحلة التشغيل الإلزامي للنظام في الأول من أكتوبر عام ٢٠٢١، وحقق منذ تطبيقه عدة نتائج إيجابية بارزة، من أبرزها:

(١) توفير معلومات عالية الجودة لقطاع الأعمال والقطاعات الأخرى، وخاصة القطاع التجاري الذي يتعامل مع الجمارك، مع ضمان دقة البيانات المتعلقة بقيمة البضائع ونوعها وجودتها.

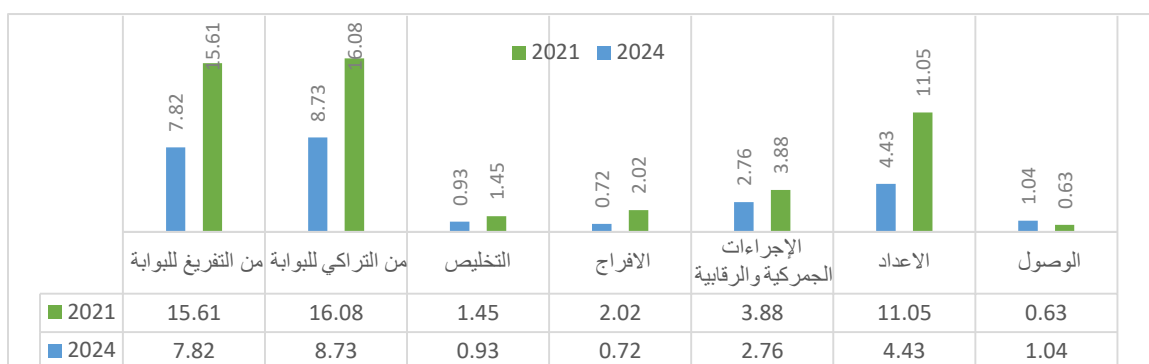
(٢) تحديد المخاطر المختلفة للبضائع قبل الشحن، مما يسهم في تسهيل الإفراج عن الشحنات منخفضة المخاطر، مع متابعة تفصيلية ودقيقة للشحنات عالية الخطورة.

(٣) تحقيق سلاسل إمداد أكثر كفاءة وأماناً، من خلال إصدار قرارات استباقية مناسبة تمنع عبور البضائع التي قد تشكل خطورة على الأمن أو الاقتصاد.

(٤) توفير الوقت والجهد وخفض تكلفة عمليات الاستيراد والتصدير، مما يؤدي إلى تسريع إجراءات الإفراج الجمركي وتشجيع زيادة الصادرات المصرية.

(٥) تحقيق الاستفادة المثلى من الموارد المالية والبشرية عبر تقديم البيانات في نقطة إدخال موحدة وتلقي الردود من النقطة نفسها، بما يضمن الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية المتاحة.

٦) تسهيل حركة التجارة الدولية من خلال تأمين سلاسل الإمداد العالمية وإنشاء قاعدة بيانات موحدة لتبادل المعلومات الرسمية، بما يسمح بالتبادل السريع والدقيق للبيانات بين الجهات المختلفة.



ويتم تنفيذ ذلك من خلال إجراءات التسجيل المسبق التي تتضمن تحديد نوع وكميات البضائع وموعد تسليمها، إضافة إلى إجراءات الفحص الجمركي، وتحديد وسيلة النقل ووجهتها النهائية. ويطبق هذا النظام على الواردات القادمة عبر الموانئ البحرية والجوية، مما يعزز من كفاءة الأداء الجمركي ويدعم مكانة مصر كمركز لوجستي وتجاري متطور يعتمد على الحلول الرقمية الحديثة^١.

يعد زمن الإفراج الجمركي – منظمة الجمارك العالمية – من أبرز المؤشرات التي تدل على كفاءة النظام اللوجستي والتجاري في أي دولة، ليعكس المدة الزمنية التي تستغرقها الإجراءات الجمركية منذ وصول البضائع وحتى الإفراج النهائي. فمن خلال الرسم البياني السابق (ملخص الأحداث التي يتم قياسها في دراسة زمن الإفراج)

المصدر: <https://customs.gov.eg/Services/StudyReports>

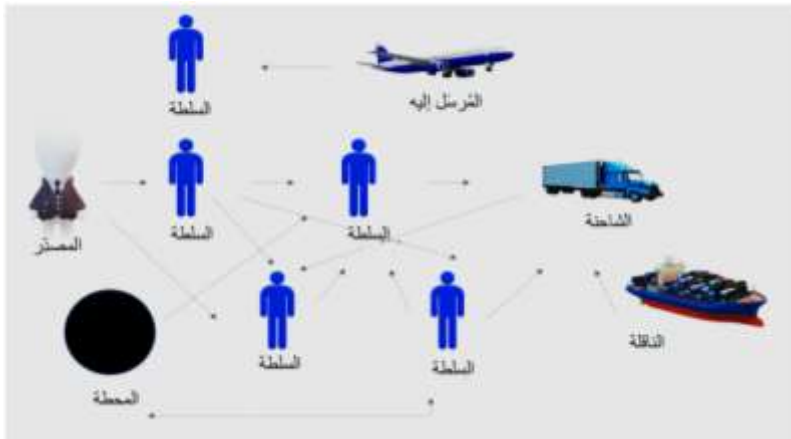
كما يمكن استخدام سلاسل الكتل (Blockchain) وهي تقنية حديثة تتيح للأفراد أو الشركات نقل البيانات والمستندات ذات القيمة إلى أطراف أخرى بأمان ودون الحاجة

^١ كريم أشرف عبد الكريم، إثر تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات الواردة (ACI) على تحسين الاداء المؤسسي لميناء الاسكندرية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل الدولي واللوجستيات، الاسكندرية، ٢٠٢٥، ص ١٣٢

إلى وسيط. وتعد هذه التقنية من أهم الوسائل التي تعزز الثقة والأمان والشفافية في تبادل المعلومات، إذ تمنع التلاعب بالبيانات وتوفر مصدرا موثوقا للحقيقة يمكن الاعتماد عليه.

كما تسهم تقنية البلوك تشين في تحسين الكفاءة التشغيلية من خلال إلغاء الحاجة إلى إدخال البيانات المتكرر، وتوفير الوقت والمال، وتبسيط العمليات التجارية. كذلك تقلل من الاعتماد على الوسطاء في نقل الملفات، مما يؤدي إلى معاملات أسرع وأكثر كفاءة.

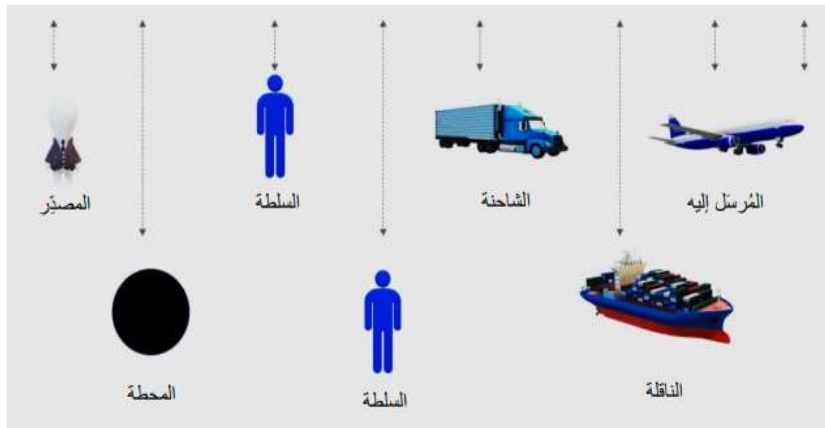
يوضح الشكل التالي نظام سلاسل الامداد التقليدية :-



المصدر: الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، سلاسل الكتل واللوجستيات "التجارة في المنطقة العربية"، ٢٠٢٢، ص ٦

ويوضح هذا الشكل النظام التقليدي لتبادل المعلومات في سلاسل الشحن والتجارة الدولية، حيث يعمل بشكل منفصل وغير مترابط بين الجهات المختلفة. كل جهة (مثل المصدر، والجهات الجمركية، والناقل، والوكيل، والمستورد) كانت تتبادل المعلومات يدويا أو عبر أنظمة مستقلة ومنفصلة، مما يؤدي إلى أخطاء، بل ويجعل العملية تستغرق وقتا طويلا بما تقتضيه من تبادل.

يوضح الشكل التالي نظام سلاسل الامداد الحديث اعتمادا على سلاسل الكتل :-



المصدر: الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، سلاسل الكتل واللوجستيات "التجارة في المنطقة العربية"، ٢٠٢٢، ص ٧

ووضح هذا الشكل أن تطبيق سلاسل الكتل (Blockchain) يؤدي إلى ربط جميع الأطراف على منصة رقمية واحدة تشاركية وشفافة. فهو نظام آلي يتيح الوصول إلى بيانات الشحن في الوقت الحقيقي، كما تتيح لكل الكيانات المشاركة على هذه المنصة الوصول إلى البيانات بسلاسة مما يقلل من أخطار صدور مستندات غير دقيقة. وقد أبرمت الحكومة المصرية اتفاقاً مع شركة "كارغو إكس"، وهي شركة عالمية رائدة في مجال تكنولوجيا سلاسل الكتل ومتخصصة أيضاً في النقل الرقمي للوثائق التجارية، وذلك في إطار جهودها لتحقيق التحول الرقمي للتدفقات التجارية المصرية على مستوى العالم.

وتعود ملكية هذه الشراكة بنسبة ٨٠% إلى الحكومة المصرية، التي عينت شركة "كارغو إكس" كمزود رسمي لخدمات نقل المستندات باستخدام تكنولوجيا البلوك تشين من خلال منصة "نافذة"، وهو النظام الجديد الذي يهدف إلى تسهيل المعاملات الجمركية في مصر.

وقد حققت هذه المبادرة منذ إطلاقها نجاحاً ملحوظاً، حيث تم نقل أكثر من مليون ومئة ألف وثيقة للتمويل التجاري لصالح أكثر من خمسة وسبعين ألف عميل. كما أشار المستخدمون المستفيدون من المنصة إلى زيادة ملحوظة في مستوى الشفافية، الأمر

الذي أسهم في تقليص متوسط زمن الإفراج عن البضائع، وخفض تكاليف الامتثال على الشاحنين بما يقدر بأكثر من ٤٠٠ دولار لكل شحنة.

وجاءت هذه الفوائد بنتيجة دمج ٢٦ هيئة حكومية معنية بعمليات تخليص البضائع، إلى جانب تحويل ست وثائق تجارية إلى الشكل الرقمي، وإلغاء إحدى عشرة وثيقة ورقية كانت تستخدم سابقا. مما لا شك فيه أن سلاسل الكتل أصبحت مجالا تتطلع جميع الدول إلى الاستثمار فيه، إذ يعد وضع خطة وطنية لتحديد المشاكل والثغرات في أنظمة العمل خطوة أساسية في هذا الاتجاه. وتتميز سلاسل الكتل بإمكانات هائلة من شأنها تغيير مشهد التجارة الدولية، خاصة وأن إجراءات الفحص الجمركي تعد من أكثر العمليات تعقيدا في التجارة العالمية، نظرا لاعتمادها على كميات ضخمة من المعاملات الورقية والتدخلات البيروقراطية. ويمكن لتقنية البلوك تشين أن تسهم في تبسيط هذه الإجراءات من خلال رقمنة المعلومات والمستندات ووثائق الشحن، مما يعزز من الكفاءة ويقلل من الوقت والتكاليف. ومن أبرز المميزات الرئيسة لتقنية سلاسل الكتل التي تجعلها مفيدة في الخدمات اللوجستية والتجارة الدولية هي الشفافية، إذ تعمل على دمج بيانات جميع الأطراف في مصدر واحد يوفر معلومات دقيقة عن حالة العمليات التجارية وسير الأحداث. كما تتيح تسجيل التاريخ الائتماني للعملاء وتتبع تعاملاتهم بشكل آمن، مما يساعد في تقييمهم الائتماني. وتعد سلاسل الكتل منصة آمنة لتبادل المعلومات، إذ لا يمكن التلاعب بالبيانات المسجلة داخلها. بالإضافة إلى ذلك، تسهل التقنية استخدام العقود الذكية التي تعزز من مستوى الأتمتة وتوحد العمليات بين الأطراف المختلفة، بما في ذلك تسوية الرسوم الجمركية وفحص البضائع وغيرها من الإجراءات التجارية، وتسهم هذه التقنية في خفض التكاليف التشغيلية من خلال تجنب الأخطاء والتكرار، وتسريع الإجراءات الآلية، وتقلل من الخطأ البشري، وبالتالي يمكن تدعيم فرصة مصر في تعزيز مكانتها في سلاسل الإمداد العالمية اعتمادا على أدوات التحول الرقمي وتقليل الهدر من الوقت و التكلفة،

ويعد تقليل زمن الاجراءات الجمركية عبر التحول الرقمي وغيرها من تطبيقات خطوة حاسمة لتعزيز التنافسية خاصة مع الموقع الاستراتيجي المصري^١.

ثالثا/ الاتفاقيات التجارية كفرص لتوسيع السوق المصري (الكوميسا):
اتفاقية الكوميسا (اتفاقية السوق المشتركة لدول الشرق والجنوب الافريقي):
يعد التجمع أحد الدعامات الرئيسية للجماعة الاقتصادية الافريقية التي تم اقرارها في قمة ابوجا لعام ١٩٩١، وكان الهدف من انشاء هذا التجمع هو الغاء كافة القيود التجارية بين دول اعضاء التجمع، وذلك لأنشاء وحدة اقتصادية للمنطقة. وتضم هذه الاتفاقية ٢١ دولة من بينها مصر.

▪ اتفاقية الكوميسا كأداة لتمكين مصر من التوسع في سلاسل الإمداد الإقليمية: -

يبلغ عدد سكان دول الكوميسا نحو ٤٠٠ مليون نسمة، وهو ما يجعلها سوقًا ضخمة للعديد من المنتجات المصرية. وتتيح عضوية مصر في هذه التجمعات الاقتصادية الاستفادة من الإعفاءات الجمركية المتبادلة بين الدول الأعضاء، إذ تحصل واردات الدول الأعضاء من بعضها على إعفاء كامل من الرسوم الجمركية، بينما تطبق مصر مبدأ المعاملة بالمثل مع باقي الأعضاء. كما يمكن لمصر الاعتماد على هذه الدول في استيراد المواد الخام والسلع الأساسية مثل النحاس وغيرها.

إلى جانب ذلك، يشجع التجمع على التعاون في مجالات الاستثمار وتحرير التجارة في الخدمات، مما يمنح مصر فرصة لتصدير خبراتها الفنية، خاصة في مجالات المقاولات. وقد بلغ حجم التبادل التجاري بين مصر ودول الكوميسا نحو ٣ مليارات دولار عام ٢٠٢٠، وحققت مصر فائضًا تجاريًا قدره ١.٤ مليار دولار. كما بلغت قيمة

^١ الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، سلاسل الكتل واللوجستيات "التجارة في المنطقة العربية"، ٢٠٢٢.

الصادرات المصرية إلى دول الكوميسا حوالي ١.٦٨٣ مليار دولار عام ٢٠١٩، في حين بلغت الواردات نحو ٩٤٥ مليون دولار خلال نفس الفترة^١.

• طريق القاهرة - كيب تاون كفرصة استراتيجية لمصر لتعزيز سلاسل الامداد



والتجارة الإقليمية، حيث يعتبر انجاز الطريق الذي يربط بين القاهرة شمالا وكيب -تاون جنوبا خطوة مهمة نحو تحرير قطاع النقل بين الدول الأفريقية ومن ثم تحرير التجارة الأفريقية البينية والإقليمية عن طريق مصر. يبلغ طول هذا الطريق ١٠ آلاف كيلومتر تقريبا ويمر بين ٨ دول، يوفر هذا الطريق لدول القارة السمراء العديد من المزايا اهمها:

○ زيادة حجم التبادل التجاري والانسيابية في

حركة التجارة بين الدول الافريقية، بالإضافة إلى ان هذا الطريق سيكون بمثابة محور لحركة التجارة البينية بين مصر والدول الأفريقية وبين افريقيا والدول العربية الآسيوية، وذلك لأنه يختصر مدة نقل البضائع وتسهيل حركة التجارة البينية الى اسبوع بدلا من ٣٠ يوما.

○ الاستفادة من الاسواق الإقليمية للترويج للمنتجات المصرية وتماشيا مع الاستراتيجية لتحقيق التنمية، بالإضافة الى تسهيل عبور البضائع المصرية الى

^١ "مصر وتجمع الكوميسا"، الهيئة العامة للاستعلامات، ٢٧ نوفمبر ٢٠٢٢،

<https://www.sis.gov.eg/Story/226442?lang=ar>.

دول افريقيا والعمل على تذليل اي عقبات قد تواجه عملية الاستيراد او التصدير من الشمال الى الجنوب¹.

رابعاً/ التنافس الأمريكي الصيني يعيد مصر على خريطة الفرص الصاعدة: -

تقف مصر امام مفترق طرق، حيث تعتمد نتائجها الاقتصادية في ظل الحرب التجارية بين الصين والولايات المتحدة الى حد كبير على قدرتها على التكيف مع هذه المتغيرات والاليات التي ستتخذها الدولة المصرية في سبيل تحقيق الصالح المصري. فقد توفر الحرب التجارية فرصة فريدة لمصر من خلال اعتمادها كشريك تجاري بديل لكلا البلدين وذلك من خلال الاستفادة من الموقع الاستراتيجي والاتفاقيات التجارية، حيث يمكن لمصر جذب الاستثمار الأجنبي المباشر والشركات التي تتطلع الى التنوع والتي لم تعد ترغب في الاعتماد الكامل على دولة واحدة وذلك خوفاً من الازمات او التوترات المحدثة. لذلك، تسعى هذه الشركات الى توزيع مصانعها ومورديها في أكثر من دولة.

كما انها خلقت فرصة عظيمة للصادرات المصرية، خاصة في مجالات معينة مثل المنسوجات والخدمات اللوجستية. ولذلك تسعى هذه الدول لإيجاد البدائل التجارية، ومن ثم قد يكون هناك زيادة في صادرات مصر للسوقين.

خفض الواردات الصينية من السلع الزراعية الأمريكية:

قد انخفضت صادرات الولايات المتحدة من المنتجات الزراعية إلى الصين بحلول ٢٠٢٤، حيث تحاول الصين البحث عن مصادر غير أمريكية أقل تكلفة، نجد أن هناك انخفاض في حجم الصادرات الأمريكية إلى الصين بمعدل ٥% ويعكس هذا الأمر التحول الصيني نحو موردين آخرين، وهو ما يأتي في إطار رغبتها في تقليل الاعتماد على الولايات المتحدة الأمريكية، فمنذ عام ٢٠١٨ ، عندما ردت الصين على الرسوم الجمركية الأمريكية، فقد تكبد المنتجون الأمريكيون خسائر تتمثل في مكانتهم

¹ احمد ابراهيم عبد العال حسن، التجارة البينية طريق مصر والدول الأفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة: الفرص والتحديات (جامعة الازهر: منشور في الاصدار الاول ٣/٣، العدد ٣٩، يناير - مارس ٢٠٢٤، ص ١٢٣٥ - ١٢٣٧)

في سوق الواردات الصينية، وقد انخفضت حصة الولايات المتحدة من الواردات الصينية الزراعية في ٢٠١٧ بقيمة ١٩% وفي ٢٠٢٣ قد انخفضت إلى ١٣%. في المقابل، برزت البرازيل كأكبر مورد خارجي للمحاصيل الحيوية إلى الصين، فقد زودت البرازيل الصين بنسبة ٧٤% من واردتها الخاصة بفول الصويا^١.

فقد شهدت التجارة الخارجية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية المتحدة نموا ملحوظا في السنة المالية ٢٠٢١ | ٢٠٢٢ بنسبة ٤٣.٧%^٢ في حين انه مع انخفاض التجارة بين مصر والدول الأخرى في السنة المالية ٢٠٢٢ | ٢٠٢٣ قد انخفضت التجارة مع الولايات بمعدل ١٩.٣%. على الجانب الآخر، قد برزت الصين كشريك تجاري بزيادة الصادرات المصرية بمعدل ٨.٥% من اجمالي التجارة الخارجية^٣.

فقد أظهرت المنسوجات المنزلية والملابس الجاهزة نموا بطيئا، ولكن مستقرا إلى حد ما، مما يشير إلى إمكانية استغلال هذا النمو في تعزيز الصادرات إلى الأسواق المتقدمة مثل الولايات المتحدة الأمريكية وذلك نتيجة لزيادة الطلب الأمريكي، حيث ارتفعت صادرات هذه القطاعات بنسبة ١٨% في عام ٢٠٢٢، كما ارتفعت صادرات الملابس إلى الولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٨%. في المقابل بلغت صادرات مصر الي الصين حوالي مليار دولار امريكي في عام ٢٠٢٢، حيث شكل غاز البترول والنفط المكرر والخام غالبية هذه الصادرات، ويشير ذلك الى استمرار اعتمادا مصر على الصادرات من المواد الخام حيث شهدت تلك الفترة زيادة طفيفة فالصادرات المصرية، في عام ٢٠١٧، قد وصلت الصادرات المصرية ٨٤٥ مليون دولار أي انها قد ارتفعت الى مليار دولار بحلول ٢٠٢٢^٤.

^١ U.S.-China Economic and Security Review Commission. U.S.-China Economics and Trade Relations (Year in Review). Washington, D.C., 2024.

https://www.uscc.gov/sites/default/files/2024-11/Chapter_1--U.S.-China_Economics_and_Trade_Relations_%28Year_in_Review%29.pdf

^٢ تقرير السنوي البنك المركزي ٢٠٢١ | ٢٠٢٢

^٣ تقرير السنوي البنك المركزي ٢٠٢٢ | ٢٠٢٣

^٤ Medhat Nafei, Mohamed Farid, Ahmed Fouad, and Tasneem Madi, caught in the Crossfire: Assessing the Impact of the US-China Trade War on Egypt's Economy, Working Paper No. 238 (Cairo: The Egyptian Center for Economic Studies, January 2025).

نجد ان حجم التجارة بين مصر والولايات المتحدة الامريكية يتلخص في هذا الجدول
(القيمة: بألاف الدولار):

السنوات	صادرات مصر			واردات مصر		
	العالم	الولايات المتحدة	%	العالم	الولايات المتحدة	%
٢٠٢٢	٥٢١١٥٧٢٨	٢٢٩٥٨٠٠	٤.٤	٩٦١٨٨٩٤٦	٦٩٢٣٤٩١	٧.٢
٢٠٢٣	٤٢٥٥٣٢٤٣	١٩٩٢٥١٩	٤.٧	٨٤٢١٧٦٣٠	٥١٤٦٣٠٣	٦.١
٢٠٢٤	٤٤٨٤٦٨٧١	٢٢٤٧٣٧٨	٥.٠	٩٤٦٩٧٩٧٢	٧٥٦٢٣٠٣	٨.٠

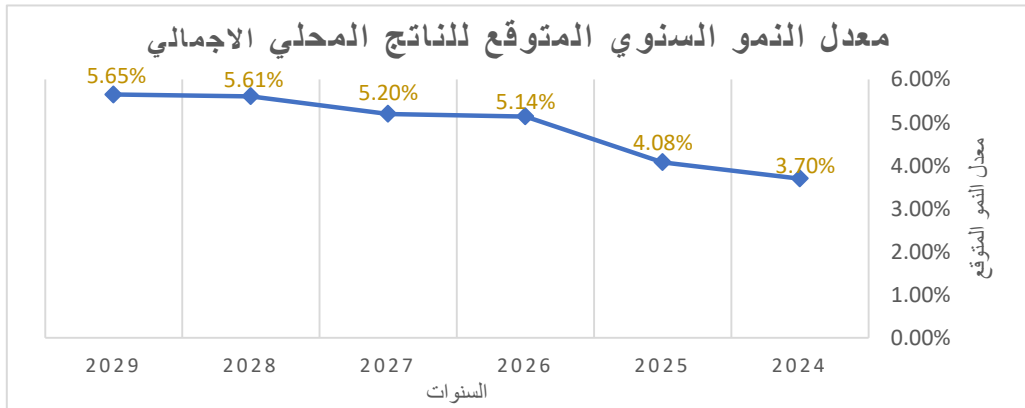
تقرير: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء الخاص بالعلاقات الاقتصادية بين مصر والولايات المتحدة ٢٠٢٤.

السنوات	صادرات مصر مع الصين	%	واردات مصر مع الصين	%
٢٠٢٢	١٨٥٤.١	٢٤.٧	١٤٧٦٤.٢	٥٣.٩
٢٠٢٣	١٠٨٦.٦	٢٩.٥	١٣٢٣٠.٩	٥٦.٨

تقرير: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء الخاص بالتبادل التجاري بين مصر واهم دول شرق اسيا ٢٠٢٣.
وبالنظر الى بيانات التبادل التجاري بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية والصين
خلال السنوات ٢٠٢٢ - ٢٠٢٣ - ٢٠٢٤ يمكن ملاحظة تطورات التجارة المصرية

والتي تتم عن وجود فرص استراتيجية للاستفادة من الحرب التجارية بين القوتين. تشير الأرقام إلى أن صادرات مصر إلى الولايات المتحدة قد شهدت نموا ملحوظا في عام ٢٠٢٤، ويعكس ذلك تحسنا تدريجيا في العلاقات التجارية، مع ازدياد الفرص التصديرية للمنتجات المصرية في السوق الأمريكية. كل ذلك يدفع مصر نحو فرصة ذهبية لتعزيز مكانتها ووجودها التجاري كمصدر بديل موثوق به لدى الولايات المتحدة الأمريكية في بعض السلع التي كانت تستورد من الصين، كما يمكن لمصر الاستفادة من توجه الصين لتنويع مصادر وارداتها، مما يعزز إمكانية التوسع في تصدير المنتجات خاصة المنتجات الزراعية. لابد من توضيح أمر بالغ الأهمية في ضوء هذا الأمر وهو: لا يمكن لمصر أن تستفيد من الحرب التجارية إلا من خلال دخولها كشريك قوي اعتمادا على انتهاج سياسات تصديرية ملائمة وتحسين جودة المنتجات المحلية، والعمل على جذب الاستثمارات المباشرة وذلك من أجل تحويل أرض الكنانة إلى قاعدة تصنيعية ملائمة للتصدير.

تعزز توقعات النمو الاقتصادي لمصر وذلك خلال الفترة من ٢٠٢٤ - ٢٠٢٩ كما هو موضح بالشكل التالي:-



المصدر: The Egyptian Center for Economic Studies, January 2025

تظهر قدرة الدولة على أن تكون مركزا لجستيا إقليميا، وتظهر السيناريوهات المتوقعة نسب نمو مستقرة نسبيا مما يعكس قدرة الاقتصاد على جذب الاستثمارات في المجالات المختلفة، أهمها النقل والتخزين. مع توقع اعتماد مصر بشكل أساسي على التجارة

الخارجية ورأس المال الأجنبي. ومع إعادة توجيه مسارات الشحن قد يؤدي ذلك الى زيادة إيرادات قناة السويس، حيث إن القدرة على استيعاب التجارة النازحة تعني تحقيق مكاسب لن تكون تحويلية.

في النهاية تستطيع مصر تحقيق الاستفادة من الصراع التجاري وذلك من خلال إعطاء أولوية للاستثمارات في قدرتها التصنيعية وتطوير البنية التحتية وإنشاء موانئ لوجستية مستدامة مع العمل على ترسيخ مصر كبديل فعال اعتمادا على التكلفة لصين والولايات المتحدة مع توسيع في نطاق الاتفاقيات التجارة التفضيلية وبالتالي جذب الاستثمارات الأجنبية FDI¹.

دور مصر في المبادرة الصينية المستهدفة: -

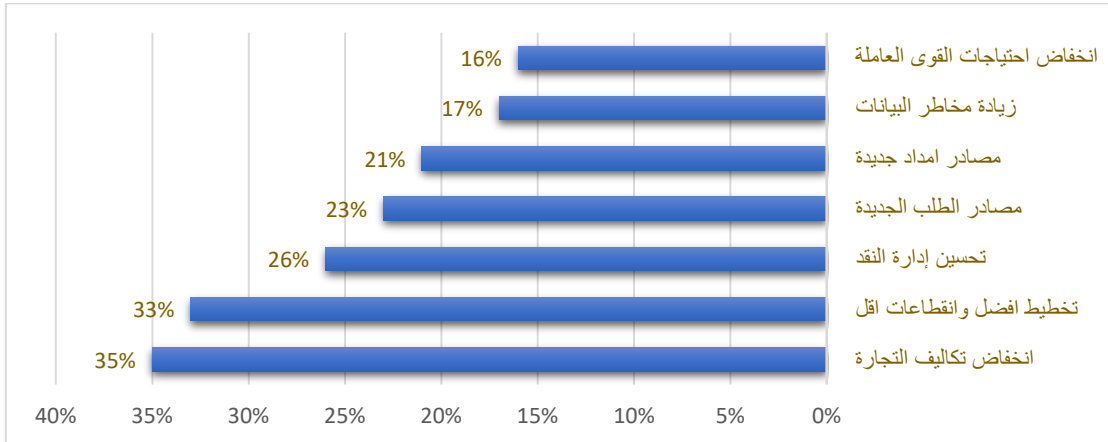
تعتبر مصر مؤثر أساسي في المبادرة المستهدفة من قبل الصين والتمثلة في "مبادرة الحزام والطريق " بسبب موقعها الجغرافي الذي يجعلها قادرة على تقديم الخدمات اللوجستية لأفريقيا والشرق الأوسط، وتعد قناة السويس بوابة طريق الحرير البحري، حيث إنها الممر الملاحي الرئيسي الذي يربط بين الشرق والغرب، وحركة التجارة المنقولة عبر هذا الطريق لابد وأن تمر من خلالها. وبالتالي يمكن أن يكون إقليم قناة السويس مركزا لوجستيا لسفن والبضائع. وتكمن الاستفادة الاقتصادية لمصر من خلال إحداث منطقة صناعية في قناة السويس تعمل على التصنيع والتصدير للمنتجات، وتعتبر مصر مدخلا لإفريقيا لذلك كان هناك تشديد على دور مصر المهم في هذه المبادرة، وبالتالي يجب أن يكون لمصر دور محوري تستند فيه إلى الاستثمارات التي تتيح لمصر التبادل التجاري من صادرات وواردات².

¹ Medhat Nafei, Mohamed Farid, Ahmed Fouad, and Tasneem Madi, caught in the Crossfire: Assessing the Impact of the US-China Trade War on Egypt's Economy, Working Paper No. 238 (Cairo: The Egyptian Center for Economic Studies, January 2025).

² عمرو محمد فريد سيد سليمان، مشروع الحزام والطريق وتأثيره على الاقتصاد المصري، ص ٧١-٧٦

خامسا/ تأثير استخدام الذكاء الاصطناعي في سلاسل التوريد لشركات المصرية: -

فقد أشار العديد من الاقتصاديين بأن تطبيق الذكاء الاصطناعي قد حسن من تخطيط الموارد وسلسلة التوريد بنسبة أعلى من المتوسط العالمي البالغ ٢٨%. فمن خلال الشكل الآتي يتضح:



المصدر: [Trade in Transition Report-2025_Egypt%20\(2\).pdf](#)

فمن خلال استخدام الذكاء الاصطناعي في سلاسل الامداد تجني الشركات المصرية ثمار ذلك، حيث يتضح من خلال هذا الشكل - وجود انخفاض في تكاليف التجارة وذلك من خلال انخفاض التكاليف التشغيلية الناتجة عن تحسين الكفاءة، مما يعزز ربحية هذه الشركات، كما أنه يمكن الشركات من تقدير حجم الطلب المتوقع والمخزون، وبالتالي التأثير في التدفقات النقدية الداخلة التي تؤدي بطبيعة الحال للقدرة على الوفاء بالالتزامات المالية، ومن ثم القدرة على تحليل الأسواق وإحداث ربط بين الموردين والمستهلكين، ثم التوسع في قاعدة العملاء وإن كان يؤخذ عليه ارتفاع مستوى المخاطر على أمن البيانات ولكن يمكن تجاوز هذا الأمر من خلال تطبيق حماية صارمة للبيانات . لذلك قد تحتاج مصر إلى تنفيذ استراتيجيات يكون الهدف منها هو العمل على دمج الذكاء الاصطناعي بعمليات الموانئ وتحسين الأداء وذلك من أجل أن تصبح مصر مركزا تجاريا رئيسيا في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا¹.

¹ Ola Abd El Kawi El Saadani Gazar, Hend Auda, and Aliaa A. Youssif, "Supply Chain Management for Port Performance Enhancement Based on Artificial Intelligence," The Scientific Journal of Commercial and Environmental Studies 38, no. 3 (2024): 1361

سادسا/ استراتيجية مصر ودور التنمية المستدامة كمحفز لتحقيق مناطق لوجستية خضراء: -

بالإضافة إلى ما سبق ذكره من فرص تستطيع مصر أن تستغلها في سبيل تحويلها إلى مركز لوجستي سواء من خلال الموانئ اللوجستية البحرية والجافة، فقد وضعت مصر استراتيجية ٢٠٣٠، والتي تهدف إلى العمل على تأسيس خمسة مناطق اقتصادية إقليمية كبرى وجاذبة للاستثمارات المحلية والأجنبية تكون داعمة لتعزيز دور مصر في سلاسل الإمداد الدولية بشكل عام وبشكل خاص لدول العربية والإفريقية وفيما يتعلق بوضع مناطق حرة فقد تم تحديد ما يلي:

- منطقة حرة للتجارة الترانزيت.
- منطقة حرة للخدمات البحرية.
- منطقة حرة للخدمات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.
- منطقة حرة للخدمات اللوجستيات.
- منطقة حرة للخدمات المالية وخاصة التكنولوجيا المالية.

رفع معدل نمو عائدات قناة السويس متضمنة عائدات متوقعة من تنشيط قطاع الخدمات البحرية بقيمة ٤ مليار دولار إلى نحو ١٠% سنويا لتبلغ مستهدف بقيمة ٢٦ مليار دولار ٢٠٣٠. مع توقع حدوث زيادة في خدمات التعهد بنسبة ١٠% سنويا لتصل إلى ١٣ مليار دولار في عام ٢٠٣٠، أطلقت مصر استراتيجية " EgyEX Tripe10" وذلك من أجل دفع الصادرات المصرية إلى نحو ١٤٥ مليار دولار بحلول عام ٢٠٣٠ وذلك من خلال:

- إقامة ١٠ مناطق تصديرية متخصصة في عدد من المحافظات المصرية.
- استهداف عشر أسواق تصديرية أساسية لزيادة مستويات نفاذ السلع المصرية إليه.

○ إسناد إدارة المناطق الحرة والصناعية المخصصة لشركات القطاع الخاص لصياغة أساليب جديدة لتقديم الخدمات وإدارة عملية التواصل بين المستثمرين والحكومة، بالإضافة العمل على دعم القطاعات ذات الأولوية وذلك وفق منظومة استهداف الصادرات اعتمادا على الميزة النسبية والتنافسية للمنتجات المصرية^١.

لقد حقق ميناء شرق بورسعيد ريادة في مجال التحول نحو الممارسات المستدامة في مجال الخدمات البحرية واللوجستي، وذلك في ٢٠١٧، حيث تم إعلان هذا الميناء كأول ميناء أخضر وفق معايير الاتحاد الأوروبي و المعايير الدولية البيئية، وذلك من خلال استخدام معدات صديقة للبيئة أثناء عمليات التداول للبضائع، بالإضافة إلى أنه قد تم استخدام أول عملية تموين سفن بالوقود الأخضر مثل " الميثانول " لسفينة لورا ميرسك في الشرق الأوسط وإفريقيا في أغسطس ٢٠٢٣، حيث تستقبل تلك الموانئ حوالي ٨٠% من إجمالي تجارة الترانزيت الحاويات في مصر، ويعتمد تطبيق هذا النهج على سلسلة من العمليات التي تهدف إلى تحسين الكفاءة البيئية وتقليل التأثيرات السلبية على البيئة، مما يسهم في تعزيز الأداء البيئي وزيادة الكفاءة التشغيلية للموانئ. وتتمثل هذه العمليات في:

▪ الوصول إلى الحاويات ومعالجتها: -

وذلك من خلال تحسين آليات نقل الحاويات باستخدام أنظمة ومعدات تعمل بطاقة منخفضة الانبعاثات عن طريق استخدام الشاحنات الكهربائية أو الهجينة وتحسين مسارات النقل المختلفة لتقليل التلوث والاستهلاك من الطاقة وذلك من خلال تعزيز ربط الموانئ بشبكة السكك الحديدية لتحويل جزء من الحركة اللوجستية من الطرق إلى السكك الحديدية، مما يقلل التلوث البيئي الناتج عن حركة تلك الشاحنات وتقليل الازدحام المروري المحدث.

^١ أبرز التوجهات الاستراتيجية للاقتصاد المصري (حوار للخبراء)، يناير ٢٠٢٤

[https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8857/2024-2030\).pdf](https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8857/2024-2030).pdf) ٢٠% أبرز ٢٠% التوجهات الاستراتيجية للاقتصاد المصري ٢٠% للفترة ٢٠% الكامل ٢٠% -

■ العمليات البحرية:

تسهيل حركة السفن بين موانئ شرق وغرب بورسعيد وذلك عن طريق استخدام تقنيات حديثة لتحسين المرور البحري مما يسهم في تقليل الانبعاثات الناتجة عن السفن وبالتالي تحقيق استدامة بيئية¹. وضعت وزارة النقل استراتيجية طموحة تهدف من خلالها إلى تطبيق مفهوم التنمية المستدامة وفقاً لرؤية مصر ٢٠٣٠، وذلك من خلال إنشاء شبكات نقل تتميز بالكفاءة والتكامل، وتسهم في تحقيق متطلبات التنمية الشاملة بأبعادها الاقتصادية والاجتماعية. وقد تم تنفيذ عملية التطوير بالتوازي في ستة محاور رئيسية تشمل:

- تطوير الموانئ التجارية والمتخصصة.
- تعزيز الأسطول التجاري البحري المصري.
- تنمية الأنشطة والخدمات اللوجستية.
- تحديث شبكات الطرق والسكك الحديدية والموانئ النهرية.
- الارتقاء بقدرات العنصر البشري.

وتتوافق خطة تطوير الموانئ مع المتطلبات العالمية للنقل البحري والتجارة الدولية ومع أجيال السفن والمعدات الحديثة. كما يجري تحديث المخطط العام لجميع الموانئ البحرية المصرية استناداً إلى الميزة التنافسية لكل ميناء، بما يضمن تحقيق التكامل فيما بينها وربطها بالمناطق اللوجستية والصناعية المجاورة، كما يشمل التطوير أيضاً على تحديث الأرصفة وتعميق الممرات الملاحية لتمكين الموانئ المصرية من استقبال السفن الحديثة ذات الأحجام الكبيرة. وتعد الموانئ البحرية الركيزة الأساسية في منظومة النقل

¹ المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية النقل الأخضر للبضائع نحو تحقيق الاستدامة البيئية والتطور اللوجستي دراسة حالة ميناء شرق بورسعيد"، آخر تعديل في يناير ٢٠٢٥. <https://ecss.com.eg/51912>

البحري، إذ يتم من خلالها نقل نحو ٩٠% من تجارة مصر الخارجية، الأمر الذي يجعل من الضروري تطويرها وتحديثها باستمرار بما يتواءم مع التطورات العالمية المتسارعة في هذا المجال.

فقد وضعت مصر استراتيجية قطاع النقل البحري واللوجستيات والتي تضمنت أهم بنودها: -

- تحقيق التكامل بين الموانئ المصرية، وذلك من خلال وضع مخطط متكامل يتضمن خريطة استثمارية للموانئ المصرية.
- استكمال التخطيط الجغرافي لمصر عن طريق خدمات النقل البحري وذلك بدعم التنمية الشاملة.
- ربط الموانئ المصرية بمناطق الاستثمار وذلك عن طريق استغلال الشبكة القومية للطرق ووسائل النقل في رؤية متكاملة.
- تحويل مصر إلى مركز عالمي للطاقة والتجارة واللوجستيات على كافة المستويات الإقليمية والإفريقي والعالمي.
- العمل على رفع التصنيف البيئي الدولي للموانئ البحرية المصرية إلى موانئ خضراء لتحقيق الاستدامة البيئية.
- تنمية ودعم الأسطول التجاري المصري البحري بما يمكنه النقل نسبة ٢٥% من تجارة مصر الخارجية^١.

بالإضافة إلى ما سبق فقد أطلقت هيئة قناة السويس استراتيجية طموحة وذلك من أجل تحويل قناة السويس إلى قناة خضراء بحلول عام ٢٠٣٠، تستهدف من خلالها الحفاظ

^١ وزارة النقل المصرية "الأهداف الرئيسية الإستراتيجية قطاع النقل البحري واللوجستيات"، قطاع النقل البحري واللوجستيات،

تعريف - القطاع /الأهداف - الرئيسية لإستراتيجية القطاع / <https://www.mts.gov.eg/ar>

2025

على استقرار سلاسل الإمداد العالمية والتجارة البحرية وذلك في ظل التحديات البيئية والمناخية مع الالتزام بمعايير المنظمة البحرية الدولية، وذلك من أجل خفض الانبعاثات الناجمة عن قطاع الشحن البحري وتشجيع استخدام الوقود النظيف المحايد للكربون بما يضمن رفع كفاءة خدمات قناة السويس وزيادة جاذبيتها للعملاء وتعزيز دور القناة كشريك مسؤول في تحقيق أهداف التجارة العالمية والتغير المناخي.

سابعا/ تجارة الترانزيت: نافذة مصر الاستراتيجية: -

❖ تجارة الترانزيت:

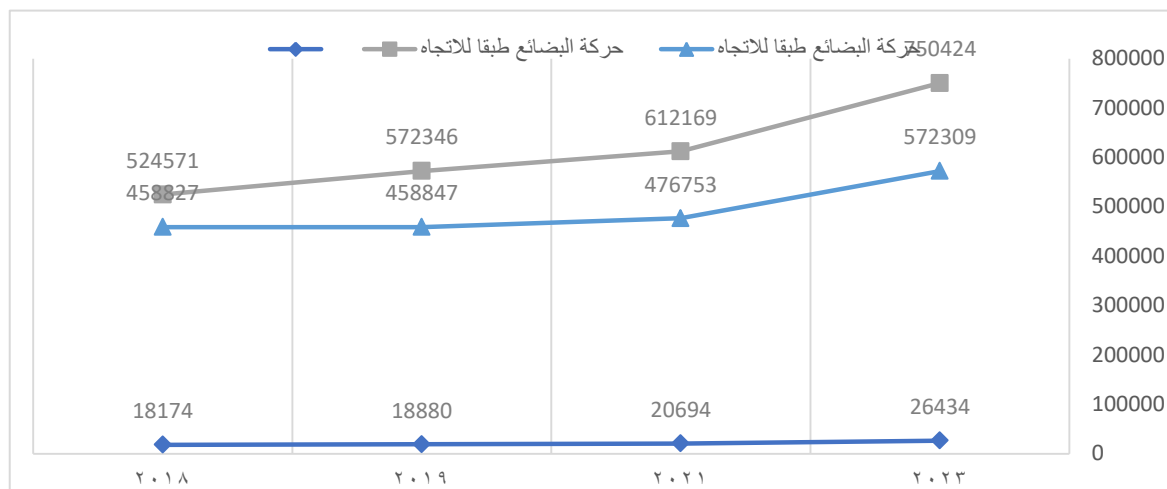
تعد عملية نقل البضائع من ميناء إلى آخر عبر أراضي الدولة دون تفريغها من الأنشطة الاقتصادية المهمة، إذ تعتبر من أبرز أدوات دعم الاقتصاد من خلال توليد الإيرادات، حيث تحقق تجارة الترانزيت عوائد مالية كبيرة نتيجة فرض الرسوم والضرائب على الشحنات العابرة، مما يسهم في زيادة مدخلات الدولة، كما تعد جزءا من تجارة الخدمات المصدرة التي تدر مئات الملايين من الدولارات على الاقتصاد الوطني. وتسهم تجارة الترانزيت كذلك في تطوير مختلف قطاعات النقل مثل السكك الحديدية، والشحن الجوي، والشحن البحري، إضافة إلى تحسين البنية التحتية وتعزيز كفاءة وسائل النقل. كما توفر العديد من فرص العمل في القطاعات والخدمات المرتبطة بها، مما يساعد على خفض معدلات البطالة وتعزيز النمو الاقتصادي، وذلك في مجالات مثل الشحن، والتخليص الجمركي، والتأمين وغيرها من الأنشطة الداعمة. وإلى جانب ذلك، تسهم تجارة الترانزيت في تعزيز التجارة الدولية من خلال تيسير عبور البضائع بسلاسة، وتحسين الوصول إلى الأسواق العالمية بأقل التكاليف الممكنة، بما يعزز التبادل التجاري بين الدول.

واقع تجارة الترانزيت في مصر: -

تحقق مصر إيرادات كبيرة في مجال تجارة الترانزيت في مصر وقد أشدت التقارير الدولية بالجهود التي تبذلها مصر لزيادة الدخل للعملة الأجنبية من هذا النشاط، وتحدد مصر هدف الوصول إلى ٤٠ مليون حاوية بحلول ٢٠٣٠، وقد تترجم هذه الجهود واقع توجه الدولة في جذب المستثمرين الأجانب والاستثمار الأجنبي المباشر، ووفقا للتقرير الصادر عن قطاع النقل البحري يظهر الاتي:

حركة البضائع طبقا للاتجاه			
جنوب شمال	شمال جنوب	عدد السفن المارة	السنوات
١٢١٩٦٥	٣٣٥٨٣٨	١٣٢١٣	٢٠٢٤
٥٧٢٣٠٩	٧٥٠٤٢٤	٢٦٤٣٤	٢٠٢٣
٥٥٦٠٦٠	٦٢١٣٧٠	٢٣٨٥١	٢٠٢٢
٤٧٦٧٥٣	٦١٢١٦٩	٢٠٦٩٤	٢٠٢١
٤٠١٤٨٣	٦٠٣٦٣٦	١٨٨٣٠	٢٠٢٠
٤٥٨٨٤٧	٥٧٢٣٤٦	١٨٨٨٠	٢٠١٩
٤٥٨٨٢٧	٥٢٤٥٧١	١٨١٧٤	٢٠١٨

المصدر: <https://www.suezcanal.gov.eg/>



⊗ مؤشرات أداء الموانئ المصرية: -

السنوات	حركة الحاويات (مليون حاوية)	حركة البضائع (مليون طن)	حركة السفن (سفينة)
٢٠٢٢	١.٤٧	٦٢	٣٩٣١
٢٠٢٣	١.٦٣	٥٥	٤٥٩٧
٢٠٢٢	١.١١	٣٩	٣٣٤٤
٢٠٢٣	١.٧٧	٤٣	٣٦٠٦
٢٠٢٢	٠.٠٠	٥.٣٢	١٨١٨
٢٠٢٣	٠.٠٢	٦	٢٢١٧
٢٠٢٢	٥	٧٠	٣.٦٤٧

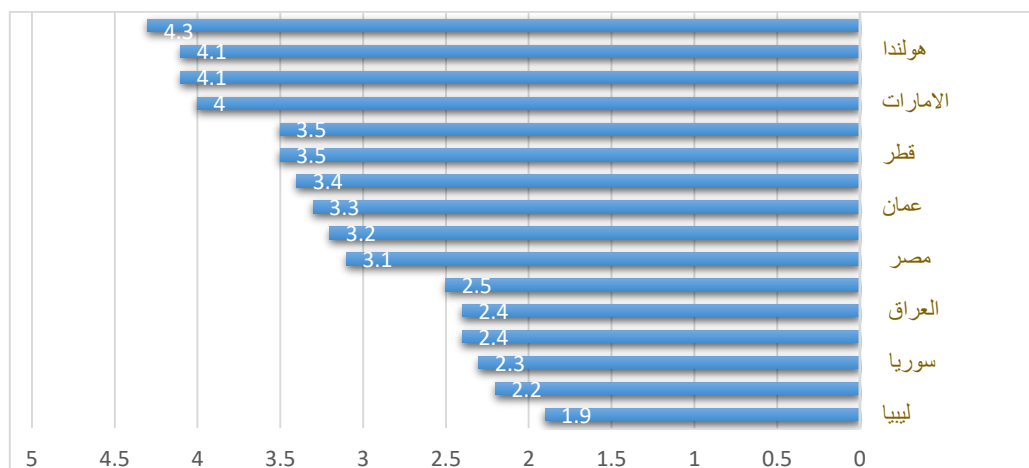
٣٠٩٨٩	٧٧	٥	٢٠٢٣	
-------	----	---	------	--

المصدر: تقرير إنجازات ٢٠٢٣ - وزارة النقل - قطاع النقل البحري

يعكس هذا الجدول ارتفاع كفاءة الموانئ المصرية وتنامي قدرتها على استيعاب حركة التجارة العالمية، إذ إن الأداء الإيجابي يعزز من فرص مصر في التحول إلى مركز إقليمي لتجارة الترانزيت، خاصة مع تنوع الموانئ على السواحل البحرية لمصر وتكاملها مع قناة السويس، مما يوفر شبكة متكاملة للنقل والخدمات اللوجستية. كما شهد قطاع النقل واللوجستيات في مصر تطوراً كبيراً وفقاً لتقييم الهيئات الدولية، حيث حققت مصر تقدماً ملحوظاً في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، متقدمة عشرة مراكز لتحتل المرتبة السابعة والخمسين عالمياً من بين ١٣٩ دولة. وقد أعلنت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية نجاحها في تحقيق أعلى معدل لتداول حاويات الترانزيت في تاريخها، إذ أكدت المؤشرات الإحصائية خلال النصف الأول من عام ٢٠٢٣ ارتفاع حجم التداول في مينائي الإسكندرية والدخيلة بنسبة ٩٦% خلال الفترة من ١ يناير إلى ٣٠ يونيو ٢٠٢٣، مقارنة بالفترة نفسها من عام ٢٠٢٢. وتتمتع مصر بعدة مقومات تؤهلها لتصبح مركزاً دولياً لتجارة الترانزيت، أبرزها موقعها الاستراتيجي في قلب العالم، والذي جعل منها ممراً رئيسياً للتجارة العالمية بين الشرق والغرب. كما تشير البيانات إلى وجود شبكة متكاملة تربط بين الموانئ المصرية، وعلى رأسها ميناء الإسكندرية وميناء دمياط والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وهو ما يعزز من قدرة مصر على خدمة خطوط التجارة العالمية العابرة بين الشرق والغرب. بالإضافة إلى ذلك، يعد تداول الحاويات أحد المؤشرات المهمة على كفاءة الموانئ، حيث تستحوذ موانئ رئيسية مثل الإسكندرية ودمياط على نسب كبيرة من هذا النشاط^١.

^١ <https://ecss.com.eg/38395>

مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية لعدد من الدول:



المصدر: مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ٢٠٢٣

تتمتع مصر بالعديد من المزايا التي تؤهلها إلى أن تصبح مركزا دوليا لتجارة الترانزيت، إذ إن الموقع الاستراتيجي بقلب العالم جعل مصر أحد أهم ممرات التجارة العالمية بين الشرق والغرب، تطل مصر على البحرين الأحمر والمتوسط وخليج السويس والعقبة وقناة السويس التي تربط بين البحرين المتوسط والأحمر بطريق مائي بحري مباشرة بدون أي حلقة برية وسيطة، وتشكل في هذا الأمر شريانا رئيسيا لنقل التجارة حول العالم، بالإضافة إلى تمتع مصر بإمكانية للوصول التفضيلي إلى أوروبا والدول العربية وإفريقيا اعتمادا على اتفاقية الكوميسا و اتفاقية الشراكة بين مصر والاتحاد الأوروبي ومنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، كل ذلك يمهد الطريق أمام مصر لتحويلها إلى مركز دولي لتجارة الترانزيت. إن الوجود المصري في جميع هذه الاتفاقيات والتكتلات الاقتصادية يؤكد حقا كونها مركزا تجاريا يساعد في إعطاء الفرصة للاستفادة من الامتيازات المختلفة الممنوحة لمصر من هذه الاتفاقيات.

سادسا: النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

١. تتمثل أهم نقاط القوة التي يتمتع بها الاقتصاد المصري من أجل التحول الي مواني خضراء ذكية مستدامة في الموقع الجغرافي الاستراتيجي، والخبرات المتخصصة في اللوجستيات وتشغيل الموانئ، وكثرة الموانئ ذات البنية التحتية والمرافق الموجودة في الموانئ المصرية وتوسيع قناة السويس وتطوير المناطق الاقتصادية المختصة بالموانئ، والقدرة التشغيلية القوية في بعض الموانئ الحالية، وتوافر مصادر للطاقة المتجددة في مصر، والدعم الحكومي للممارسات الخضراء.
٢. نمو ملحوظ في حركة التجارة الخارجية ارتفع حجم الصادرات والواردات بمعدل نمو سنوي مركب يقدر ب ٦.٥% خلال ٢٠١٨-٢٠٢٣ تنوعت الصادرات بين قطاعات صناعية (المنسوجات، الكيماويات) وزراعية (المنتجات الغذائية)، مع تركيز على الأسواق الأوروبية والآسيوية.
٣. تصنيف لوجستي منخفض نسبيا حيث أظهر مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) لمصر ترتيبا يقل عن المتوسط الإقليمي في بنود "كفاءة الإجراءات الجمركية" و"البنية التحتية"، في حين كان مرتفعا نسبيا في تتبع الشحنات.
٤. ثغرات مؤسسية وتقنية وبشرية تتمثل غياب منصة تنسيق مركزية بين الجهات الحكومية والقطاع الخاص ضعف انتشار الأنظمة الرقمية لتتبع الشحنات وإدارة المخزون افتقار العاملين في القطاع لبرامج تدريبية متقدمة في إدارة سلاسل الإمداد والتكنولوجيا اللوجستية.

ثانياً: التوصيات

١. البدء في تطوير خمس موانئ مصرية وتحويلها الى مراكز دولية لتجاره الترانزيت وهم ميناء السخنة وشرق بورسعيد، وغرب بورسعيد، والعريش، والأدبية.
٢. تمثل مصر معبر لكل شرق آسيا وتتطلق منها نحو إفريقيا، وبالتالي فالبد من وجود بنية تحتية مجهزة من خلال خطة استراتيجية للاستثمار مع الصين، خاصة والميزان التجاري بين مصر والصين يصل إلى ١٢ مليار دولار.
٣. انشاء مجلس اعلى للوجستيات وجهاز لتنظيم الخدمات اللوجستية.
٤. إطلاق منصة رقمية موحدة لإدارة سلاسل الإمداد منصة مركزية تتيح تتبع البضائع في الوقت الحقيقي وربطها مع نظام الجمارك وإدارات الموانئ دمج بيانات الشحن والتخزين لتقليل الإجراءات الورقية وتسريع التخليص.
٥. تقليل الفحص الفعلي لشاحنات الترانزيت التي تدخل مصر الى أدنى مستوى ممكن بتبني نظام الفحص على اساس المخاطر ومنظومه سريعة من الاجراءات الجمركية.
٦. تفعيل استفادة مصر من انضمامها لتجمع البريكس في عام ٢٠٢٤ بهدف التعاون الانمائي الدولي في مختلف القطاعات مثل الطاقة والنقل والتحول الاخضر الى جانب فتح افاق للعديد من الفرص الإنمائية والاستثمارية.
٧. التوسع في اتفاقيات خطوط المقايضة للعملات المحلية بين البنك المركزي المصري والبنوك العربية والبنوك الخاصة بالدول التي تشترك مصر مع في تحالفات اقتصادية.

٨. ضرورة أن يكون لمصر دور هام في مبادرة الحزام والطريق، لأنها مدخل أفريقيا، وبالتالي يجب أن يكون لمصر دور محوري من خلال وجود أجندة للتعامل مع الاستثمارات التي تتيح تيح لمصر التبادل التجاري من صادرات وواردات.

يتضح من خلال ما سبق أن تطوير سلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية يمثل محوراً أساسياً في تعزيز مكانة مصر الاقتصادية إقليمياً ودولياً، لا سيما في ظل المتغيرات الدولية المتسارعة. كما أن التكامل بين البنية التحتية، والسياسات التجارية، والتوجه نحو الرقمة والاستدامة، يفتح آفاقاً واعدة لتحقيق التنمية الشاملة.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية

١. أحمد إبراهيم عبد العال حسن، "التجارة البينية طريق مصر والدول الأفريقية لتحقيق التنمية الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية المعاصرة"، جامعة الأزهر، الإصدار ١، العدد ٣٩، يناير - مارس ٢٠٢٤، ص ١٢٣٥ - ١٢٣٧.
٢. البنك المركزي المصري، "الخدمات اللوجستية في أفريقيا: الوضع الحالي والتحديات وأهم مسارات التجارة لتنمية الصادرات المصرية"، القاهرة، أكتوبر ٢٠٢٢.
٣. جلال جودة القصاص، "اقتصاديات التطوير اللوجستي في الجمارك المصرية في ظل نظام التسجيل المسبق للشحنات "ACI"، الإسكندرية: المعهد المصري العالي للإدارة والمحاسبة، ٢٠٢٢، ص ١٩٦ - ٢٠٠.
٤. حمود جمال زقزوق، عمرو فتيحة حنفي، "التحول نحو الموانئ الخضراء الذكية المستدامة في مصر"، مجلة كلية السياسة والاقتصاد، ع ٢٥، ص ٥٤٣ - ٥٤٥.
٥. د. حسين هريدي، "السياسة الخارجية المصرية: فرص وتحديات في ٢٠٢٤"، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار - آفاق مستقبلية، العدد ٤، يناير ٢٠٢٤.
٦. د. محمود رجب محمود، "دور الأسطول التجاري البحري والموانئ المصرية في تفعيل النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً لاستراتيجية التنمية مصر ٢٠٣٠"، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية.
٧. كريم أشرف عبد الكريم، "أثر تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات الواردة (ACI) على تحسين الأداء المؤسسي لميناء الإسكندرية"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية، ٢٠٢٥، ص ١٣٢.
٨. ممدوح عبد العزيز رفاعي، "إدارة سلاسل التوريد"، كلية التجارة، جامعة عين شمس، ٢٠١٦، ص ٩٩، ١٠٠، ١٠٢.
٩. نسرين نور الدين حسن، "قناة السويس في مصر... بين الواقع والمأمول"، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، ٢٠١٩، ص ٢٨٢ - ٢٩٧.
١٠. وزارة النقل المصرية، "الأهداف الرئيسية الإستراتيجية لقطاع النقل البحري واللوجستيات"، [mts.gov.eg/...](https://mts.gov.eg/)
١١. الهيئة العامة للاستعلامات، "المنطقة الاقتصادية لقناة السويس"، [sis.gov.eg/...](https://sis.gov.eg/)

١٢. مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، "تعزيز إيرادات قناة السويس: شباننا يدعم قرارنا"، منتدى السياسات العامة، العدد ١٢، فبراير ٢٠٢٤.
١٣. مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، "مصر ودول البريكس، فرص واعدة"، سلسلة تقارير معلوماتية، العدد ٢٠، ديسمبر ٢٠٢٣، ص ٤٤.
١٤. مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، "تجارة الترانزيت في مصر ودور المناطق اللوجستية"، أغسطس ٢٠٢٣.
١٥. مركز البيدر للدراسات والتخطيط، "طريق التنمية العراقي: الآفاق والتحديات"، أغسطس ٢٠٢٤.

ثانياً: المراجع الأجنبية

1. BHARADWAJ, SAMRAT. The Engineering Behind a Successful Supply Chain Management Strategy: An Insight into Amazon.com, International Journal of Scientific Technology Research, 2020, pp. 281–286.
2. CRISTINA GIMÉNEZ & EVA VENTURA, Supply Chain Management as a Competitive Advantage in the Spanish Grocery Sector, Universitat Pompeu Fabra and GREL–IET, 2006, p.3.
3. Emma Toivo, Change Management and Supply Chain Management; Employee Issues in Implementation Processes of SCM, p.8.
4. Keely L. & Sebastián J., The Supply Chain Management Processes, The International Journal of Logistics Management, Vol. 12, No. 2, 2001, p.13.
5. Medhat Nafei, Mohamed Farid, Ahmed Fouad, Tasneem Madi, Caught in the Crossfire: Assessing the Impact of the US–China Trade War on Egypt's Economy, Working Paper No. 238, ECES, January 2025.
6. Ola Abd El Kawi El Saadani Gazar et al., Supply Chain Management for Port Performance Enhancement Based on Artificial Intelligence, Scientific Journal of Commercial and Environmental Studies 38(3), 2024, p.1361.

7. University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership, Value Chain Definitions and Characteristics, pp.2–4.
8. World Bank, Cairo Alexandria Trade Logistics Development Project (P177932): Project Information Document (PID), August 2022.
9. World Bank Group, Egypt: Enabling Private Investment and Commercial Financing in Infrastructure, 2018.

الروابط

١. <https://2u.pw/c4BDx>
- بوابة الصادرات المصرية، اطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٨.
٢. <https://ecss.com.eg/38395/>
- منشور ضمن مركز الدراسات، بدون وصف مباشر.
٣. <https://ecss.com.eg/51912>
- النقل الأخضر للبضائع نحو تحقيق الاستدامة البيئية والتطور اللوجستي – حالة ميناء شرق بورسعيد، آخر تعديل في يناير ٢٠٢٥.
٤. <https://gafi.gov.eg/Arabic/Sectors/Pages/Trade-Agreements.aspx>
- مذكور مرتين، اطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٨.
٥. <https://goeic.gov.eg/ar/services-and-activities/conventions/conventions-type>
- وزارة الاستثمار والتجارة الخارجية – الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، اطلع عليه بتاريخ ٢٠٢٥/٥/٨.
٦. <https://idsc.gov.eg/>
- مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار – مذكور في أكثر من مرجع.
٧. [https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8857/التقرير%٢٠%الكامل%٢٠%-٢٠%أبرز%٢٠%التوجهات%٢٠%الاستراتيجية%٢٠%الاقتصاد%٢٠%المصري%٢٠%الفترة%٢٠%\(٢٠٢٤-٢٠٣٠\).pdf](https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8857/التقرير%٢٠%الكامل%٢٠%-٢٠%أبرز%٢٠%التوجهات%٢٠%الاستراتيجية%٢٠%الاقتصاد%٢٠%المصري%٢٠%الفترة%٢٠%(٢٠٢٤-٢٠٣٠).pdf)

التقرير الكامل - أبرز التوجهات الاستراتيجية للاقتصاد المصري للفترة ٢٠٢٤-٢٠٣٠، يناير ٢٠٢٤.

٨. <https://n9.cl/l02za>

بوابة الصادرات المصرية، اطلع عليه بتاريخ ٨/٥/٢٠٢٥.

٩. <https://sis.gov.eg/>

الموقع الرسمي للهيئة العامة للاستعلامات، مستخدم في أكثر من مرجع.

١٠. <https://sis.gov.eg/Story/226442?lang=ar> مصر-وتجمع-الكوميسا

مصر وتجمع الكوميسا"، ٢٧ نوفمبر ٢٠٢٢.

١١. <https://www.mts.gov.eg/ar>

موقع قطاع النقل البحري واللوجستيات - مستخدم في أكثر من موضع.

١٢. <https://www.mts.gov.eg/ar> تعريف-القطاع/الدراسات-الكاملة/

دراسة: إجراءات الدولة المصرية لمجابهة التحديات الدولية التي تواجه قطاع النقل واللوجستيات.