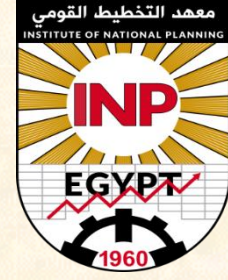


جمهورية مصر العربية
معهد التخطيط القومي



سلسلة قضايا التخطيط والتنمية

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات
مصر من وإلى أفريقيا

رقم (318) - يونيو 2020

سلسلة قضايا التخطيط والتنمية
رقم (318)
(سلسلة علمية محكمة)



دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

يونيو 2020

لم يسبق نشر هذا البحث أو أي أجزاء منه، ويحظر إعادة نشره في أي جهة أخرى قبل أخذ موافقة المعهد.
"الآراء في هذا البحث تمثل رأى الباحثين فقط"



جمهورية مصر العربية
معهد التخطيط القومي
الإدارة العامة للبحوث

راتب، إجلال وآخرون

سلسلة قضايا التخطيط والتنمية:
دور الخدمات الدولية في تنمية صادرات مصر من
وإلى أفريقيا
إجلال راتب وآخرون، القاهرة، معهد التخطيط القومي،
2020.

215 ص: سلسلة قضايا التخطيط والتنمية

الكلمات الدالة:
خدمات النقل البحري، خدمات النقل البري والجوي،
خدمات التمويل وتسوية المدفوعات، التأمين على
الصادرات، الخدمات اللوجيستية، التحول الرقمي في
أفريقيا، التجارة الإلكترونية.

رقم الإيداع: 2020|13048

ISBN: 978-977-6641-60-0

الآراء الواردة في هذا الكتاب لا تعبر
بالضرورة عن توجه المعهد بل تعبر عن رأي
المؤلف وتوجهه في المقام الأول

حقوق الطبع والنشر

محفوظة لمعهد التخطيط القومي، يحظر إعادة النشر
أو النسخ أو الاقتباس بأي صورة إلا بإذن كتابي من
معهد التخطيط القومي أو بالإشارة إلى المصدر

رئيس المعهد

أ.د. علاء زهران

نائب رئيس المعهد

لشنون البحوث والدراسات العليا

أ.د. خالد عطية

سلسلة قضايا التخطيط والتنمية

دور الخدمات الدولية في تنمية صادرات مصر
من وإلى أفريقيا

تأليف: إجلال راتب وآخرون

الطبعة الأولى: معهد التخطيط القومي 2020

تقاطع ش صلاح سالم مع ش الطيران -
مدينة نصر - جمهورية مصر العربية -
ص. ب. 11765

0222621151 – 0222634747

Salah Salem intersection with Al
Tayran st, Nasr City, Cairo, Egypt.

www.inp.edu.eg

الطباعة والتنفيذ

معهد التخطيط القومي

تقديم

تعتبر سلسلة قضايا التخطيط والتنمية أحد القنوات الرئيسية لنشر نتائج معهد التخطيط القومى من دراسات وبحوث جماعية محكمة فى مختلف مجالات التخطيط والتنمية. يضم المعهد مجموعة من الباحثين والخبراء متنوعى ومتعددى التخصصات، مما يضيف إلى قيمة وفائدة مثل هذه الدراسات المختلفة التى يتم إجراؤها من حيث شمولية الأخذ فى الاعتبار الأبعاد الاقتصادية، الاجتماعية، البيئية، المؤسسية، والمعلوماتية وغيرها لأى من القضايا محل البحث.

تضمنت الإصدارات المختلفة لسلسلة قضايا التخطيط والتنمية منذ بدئها فى عام 1977 عدداً من الدراسات التى تناولت قضايا مختلفة تفيد الباحثين والدارسين، وكذا صانعى السياسات ومتخذى القرارات فى مختلف مجالات التخطيط والتنمية منها على سبيل المثال لا الحصر: السياسات المالية، السياسات النقدية، الإنتاجية والأسعار، الاستهلاك والتجارة الداخلية، المالية العامة، التجارة الخارجية، قضايا التشغيل والبطالة وسوق العمل، التنمية الإقليمية، آفاق وفرص الاستثمار، السياسات الصناعية، السياسات الزراعية والتنمية الريفية، المشروعات الصغيرة والمتوسطة، مناهج ونماذج التخطيط، قضايا البيئة والموارد الطبيعية، التنمية المجتمعية، قضايا التعليم،...إلخ

تتنوع مصادر وقنوات النشر لدى المعهد إلى جانب سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، والمتمثلة فى المجلة المصرية للتنمية والتخطيط، والتى تصدر بصفة دورية نصف سنوية، وكذلك كتاب المؤتمر الدولى والذى يضم الأبحاث التى تم قبولها أو مناقشتها فى المؤتمر، وسلسلة المذكرات الخارجية، وكراسات السياسات، إضافة إلى ما يصدره المعهد من نشرات علمية تعكس ما يعقده المعهد من فعاليات علمية متنوعة.

وفق الله الجميع لما فيه خير البلاد، والله من وراء القصد...

رئيس المعهد

أ.د. علاء زمره

موجز

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

تهدف الدراسة إلى بحث وتحليل دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا على أساس الأهمية المتزايدة لضرورة تحسين أوضاع وكفاءة الهياكل الداعمة لتطور التجارة الخارجية متمثلاً فى الخدمات اللوجيستية وتحسينها وذلك للعمل على تسهيل التجارة فى الأجل الطويل ، وذلك من خلال:

- خفض تكلفة البضائع والمنتجات المصدرة.
- رفع كفاءة أنظمة الإفراج الجمركى فى الموانئ
- تقليل تكلفة الشحن.
- عدم التأخير فى تتبع وتعقب الشحنات.
- الكفاءة والإسراع فى عمليات المناولة والإفراج عن السلع.

لذلك اهتمت الدراسة بالأهداف الآتية التى تنعكس على رفع الكفاءة وتحقيق الهدف الأساسى ، مثل:

- دراسة أهمية النقل البحرى فى مصر وأفريقيا حيث يتم ما يقارب من 80% من حجم التجارة العالمية عن طريق السفن للموانئ البحرية.
- واقع الخدمات الدولية البرية والجوية ومعوقاتهما ودورها المستقبلى فى تنمية الصادرات المصرية لأفريقيا من خلال التعرف على حالة النقل والتحديات التى تقابله سواء بالنسبة لمصر أو لأفريقيا، حيث أن الخدمات الدولية البرية والجوية وتكاليفها تعتبر العنصر المسيطر فى تنمية الصادرات وزيادتها عبر الزمن، وحيث أن الخدمات اللوجيستية المتضمنة فى أداء خدمات النقل البرى والجوى تعد محورياً رئيسياً لتنافسية الصادرات.
- إن عدم كفاية التمويل الموجه للصادرات وصعوبة الحصول عليه وشروط منحه وإجراءاته بالإضافة إلى المخاطر التى يتعرض لها المصدرون قبل وأثناء وبعد شحن البضاعة جعل من خدمات التمويل والائتمان ودعم الصادرات وتسهيل تسوية المدفوعات من المحاور الرئيسية التى اهتمت الدراسة ببحثها وتحليلها ، كذلك مشاكل التأمين على المنتجات المصدرة وذلك لتغطية المخاطر التى تتعرض لها الصادرات وهى كثيرة سواء منها التجارية أو غير التجارية، مثل ارتفاع مخاطر عدم السداد وسيطرة الوسطاء والوكلاء التجاريين من الجنسيات المختلفة على القنوات التجارية... وعمليات النهب والسطو... الخ.

ومن المحاور الأساسية التى اهتم البحث بدراستها هو موضوع التحول الرقمى فى الدول الأفريقية وذلك لدعم وتنمية

الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا.

كما توصلت الدراسة إلى بعض النتائج الهامة فى جميع القضايا التى تناولتها بالدراسة والتحليل مما ساعد على

الوصول لبعض التوصيات التى نأمل أن تكون ذات عون لواضع السياسة والباحثين والمهتمين بأوضاع الوطن.

الكلمات الدالة: خدمات النقل البحرى، خدمات النقل البرى والجوى، خدمات التمويل وتسوية المدفوعات، التأمين على الصادرات، الخدمات اللوجيستية ، التحول الرقمى فى أفريقيا، التجارة الالكترونية.

فريق البحث

الاسم	الدرجة العلمية	التخصص
الهيئة العلمية بالمعهد:		
أ.د. أجلال راتب	أستاذ (الباحث الرئيسى)	اقتصاد - علاقات اقتصادية دولية
أ.د. سلوى مرسى	أستاذ	اقتصاد - السياحة الدولية
أ.د. فادية عبد السلام	أستاذ	اقتصاد - اقتصاد دولى
د.م. بسمة محرم الحداد	أستاذ	الهندسة وعلوم الحساب
د. عبد السلام محمد	مدرس	اقتصاد
الهيئة العلمية من خارج المعهد:		
أ.د. عبد المطلب عبد الحميد	أستاذ	اقتصاد أكاديمية السادات
د. سالى فريد	أستاذ مساعد	اقتصاد كلية الدراسات الإفريقية العليا - جامعة القاهرة
أ. أحمد عبد الحميد دسوقى	باحث ماجستير	-
الهيئة العلمية المعاونة بالمعهد:		
أ. ثريا محمد حسين	مدرس مساعد	اقتصاد دولى - اقتصاد
الهيئة المعاونة بالمعهد:		
أ. محمد عيد	حاصل على درجة الماجستير	اقتصاد

قائمة المحتويات

رقم الصفحة	الموضوع
1	مقدمة
7	الفصل الأول: إطار تحليلى لتقييم دور النفقات اللوجيستية فى نفاذ الصادرات المصرية إلى أفريقيا
9	1-1 دور اللوجيستيات فى تنمية التجارة الخارجية
10	1-1-1 أهم الخدمات اللوجيستية المؤثرة فى تنمية التجارة الخارجية
12	2-1 استراتيجية وزارة التجارة والصناعة للنفاذ إلى الأسواق الأفريقية
13	1-2-1 علاقة الأداء اللوجيستى بالتجارة فى الخدمات
19	2-2-1 هل يوجد تكافؤ فى أداء صادرات الخدمات بين الدول الأفريقية
19	3-2-1 كيف تؤثر سياسات التجارة فى الخدمات على الأداء التصديرى للخدمات ؟
21	4-2-1 تحديد القطاعات كثيفة اللوجيستيات
22	5-2-1 معوقات نفاذ الصادرات المصرية إلى دول المراحل سواء دول عبور شاطئيه أو دول حبيسة Transit Coastal or Land Locked Countries
23	3-1 مؤشرات الأداء اللوجيستى
25	1-3-1 مؤشرات سهولة التجارة عبر الحدود ودول المراحل الثلاثة والدول المنافسة فى أفريقيا
29	2-3-1 قياس النفقات اللوجيستية من خلال الأداء
35	3-3-1 مؤشرات كفاءة الموانئ البحرية والجوية
37	الفصل الثانى: الخدمات الدولية للنقل البحرى ودورها فى تنمية الصادرات من وإلى أفريقيا
37	1-2 أهمية النقل البحرى وخصائصه
37	1-2-2 مفهوم النقل البحرى وأهميته
38	2-2-2 خصائص ومميزات النقل البحرى
39	3-2-2 تطور خدمات النقل البحرى فى العالم
40	2-2 حالة النقل البحرى فى أفريقيا والتحديات التى تواجهه
40	1-2-2 حالة النقل البحرى فى أفريقيا
42	2-2-2 التحديات التى تواجه النقل البحرى فى أفريقيا
43	3-2-2 الإجراءات اللازمة لتطوير النقل البحرى فى أفريقيا
45	3-2 مقومات النقل البحرى المصرى ودوره فى زيادة الصادرات المصرية إلى أفريقيا
45	1-3-2 حالة ومقومات النقل البحرى المصرى
50	2-3-2 الاستراتيجية المصرية لتطوير وزيادة القدرة التنافسية لأسطول النقل البحرى المصرى
51	3-3-2 دور أسطول النقل البحرى المصرى فى زيادة الصادرات المصرية إلى أفريقيا
62	الفصل الثالث: الخدمات الدولية البرية والجوية فى أفريقيا
62	1-3 النقل البرى والجوى
63	1-1-3 السكك الحديدية
63	2-1-3 النقل البرى والجوى

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

رقم الصفحة	الموضوع
64	3-1-3 التحديات التى تواجه قطاع النقل فى أفريقيا
67	2-3 الخدمات الدولية البرية، واقعها والمعوقات التى تواجهها، ودورها المستقبلى فى تنمية الصادرات المصرية من و الى افريقيا
67	1-2-3 ممرات الإتجار الدولية للقارة الأفريقية
70	2-2-3 حالة شبكة الطرق بأفريقيا
71	3-2-3 التحديات التى تواجه نقل الطرق فى أفريقيا
72	4-2-3 تكاليف نقل الطرق فى أفريقيا
73	5-2-3 معوقات نقل الطرق لمنطقة التجارة الحرة الأفريقية
77	3-3 الخدمات الدولية الجوية واقعها والمعوقات التى تواجهها ودورها المستقبلى لتنمية الصادرات لأفريقيا
78	1-3-3 علاقة النقل الجوى بتنمية الصادرات المصرية إلى أفريقيا
80	2-3-3 حالة النقل الجوى الحالى فى أفريقيا
81	3-3-3 المعوقات والتحديات التى تواجه قطاع النقل الجوى الأفرقي
82	4-3-3 الدور المستقبلى لخدمات النقل الجوى فى تنمية الصادرات الأفريقية
85	الفصل الرابع: دور خدمات التمويل والضمان وتسوية المدفوعات في تنمية وتحفيز الصادرات من وإلى أفريقيا
87	1-4 تمويل الصادرات وتسوية المدفوعات بين مصر وأفريقيا
87	1-1-4 الفجوة التمويلية للتجارة في افريقيا
88	2-1-4 تمويل وضمان الصادرات إلى أفريقيا
90	3-1-4 البنك المصري لتنمية الصادرات
93	4-1-4 خطة البنك المصري لزيادة الصادرات لأفريقيا
95	5-1-4 البنك الأفريقي للصادرات والواردات
96	6-1-4 المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا
97	7-1-4 نظام التسويات الإقليمية
100	2-4 ضمان مخاطر الصادرات
100	1-2-4 أخطار التصدير
102	2-2-4 شركة ضمان مخاطر الصادرات لأفريقيا
103	3-2-4 الشركة المصرية لضمان الصادرات
104	3-4 التجارب الدولية في تمويل وضمان الصادرات
105	1-3-4 نظام تمويل وضمان الصادرات في الصين

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

رقم الصفحة	الموضوع
110	الفصل الخامس: مشاكل ارتفاع تكلفة التأمين على المنتجات المصدرة لتغطية مخاطر الصادرات المصرية للأسواق الإفريقية
110	1-5 عقبات تتعلق بالسوق الإفريقي
117	2-5 عقبات خاصة بالنقل والشحن
119	3-5 عقبات تتعلق بالمنتج المصري
122	4-5 عقبات تتعلق بشركات التأمين وصناعة التأمين في أفريقيا
123	5-5 نظرة تحليلية على صناعة التأمين في إفريقيا والدور المصري بها
135	الفصل السادس: التعاون الرقمي في إفريقيا لدعم وتنمية الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا
137	1-6 ركائز التعاون الرقمي في أفريقيا لدعم التجارة وزيادة الصادرات
139	2-6 رصد حالة الحكومة الالكترونية و الجهود المصرية للتحويل الرقمي
140	1-2-6 الحكومة الالكترونية والتحول الرقمي
141	2-2-6 الجهود المصرية للتحويل الرقمي
145	3-6 مؤشرات تنمية الحكومة الالكترونية وموقع مصر والدول الأفريقية
145	1-3-6 مؤشرات تنمية الحكومة الالكترونية
147	2-3-6 مؤشرات تنمية الحكومة الالكترونية لمصر والدول الأفريقية
148	4-6 مؤشرات التجارة الالكترونية ووضع الدول الأفريقية
153	5-6 مؤشرات تيسير "التجارة اللاورقية" و "التجارة اللاورقية عبر الحدود" فى الدول الأفريقية
160	6-6 فرص التعاون الرقمي فى بعض الدول الأفريقية وتحديات تطويرها
161	1-6-6 فرص التعاون الرقمي فى أفريقيا
162	2-6-6 تحديات التجارة البينية فى الدول الأفريقية
165	النتائج والتوصيات
172	قائمة المراجع
180	الملاحق البحث
181	- مراجعة الأدبيات الاقتصادية

قائمة الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
(1-1 أ)	صادرات بعض الخدمات المصرية إلى القارة الأفريقية خلال الفترة (2005 - 2017)	16
(1-1 ب)	واردات بعض الخدمات المصرية إلى القارة الأفريقية خلال الفترة (2005 - 2017)	17
(1-2)	عدد السفن التى عبرت قناة السويس وحمولتها وإيراداتها خلال الفترة من عام 2015 حتى عام 2018	46
(2-2)	توزيع سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى طبقاً لنوع الرحلة (دولى وساحلى) خلال عام 2018	47
(3-2)	عدد سنوات الأسطول البحرى التجارى المصرى الدولى والساحلى	48
(4-2)	أهم الدول المصدرة لأفريقيا خلال عام 2015 (%)	53
(5-2)	تطور الحصة السوقية لأهم الدول المصدرة لأفريقيا (%)	54
(6-2)	تطور التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) بين مصر والدول الأفريقية خلال الفترة من عام 2013 حتى عام 2017	55
(7-2)	أهم الدول الأفريقية بالنسبة للصادرات والواردات المصرية خلال عام 2017 (%)	56
(8-2)	البضائع المنقولة من الموانئ المصرية إلى الموانئ الأفريقية فى الفترة من عام 2013 حتى عام 2018 (طن) TEU	57
(1-3)	نسبة تكاليف النقل والتأمين بالنسبة لتكاليف الإصدار والتصدير	66
(1-4)	تطور الودائع والقروض بالجهاز المصرفى المصرى خلال الفترة (2012-2018)	90
(2-4)	تطور الودائع والقروض والسلفيات التى قدمها البنك المصرى لتنمية الصادرات خلال الفترة (2010-2018) (بالمليار جنيه)	92

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
96	تطور القروض الممنوحة من البنك الافريقي للصادرات والواردات لتسهيل التجارة حسب اتجاهات التجارة خلال الفترة (2010-2018) (مليون دولار)	(3-4)
97	مخصصات برنامج تمويل الصادرات العربية لأفريقيا (2015-2019) المقدمة من المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا (مليون دولار)	(4-4)
116	واردات النفط الخام الأمريكية من بعض الدول الأفريقية عام 2018	(1-5)
118	مؤشر جودة النقل بالطرق ببعض الدول الإفريقية	(2-5)
120	التبادل التجاري بين مصر ودول أفريقيا جنوب الصحراء	(3-5)
150	ترتيب الدول الافريقية لتنمية الحكومة الالكترونية	(1-6)
151	مؤشر التجارة الالكترونية لسنة 2018 على مستوى الدول	(2-6)
156	أحدث مؤشر التجارة الالكترونية تقرير لسنة 2019	(3-6)

قائمة الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
113	صادرات وواردات الصين إلى إفريقيا على مستوى الدول عام 2017	(1-5)
113	تدفقات التجارة والاستثمار بين الصين وإفريقيا	(2-5)
114	رصيد وتدفقات الاستثمارات الصينية لإفريقيا على مستوى الدول عام 2017	(3-5)
134	النتائج والأرباح للشركة الإفريقية لإعادة التأمين (بالمليون دولار)	(4-5)
125	الموقف المالي للشركة الإفريقية لإعادة التأمين (بالمليون دولار)	(5-5)
125	العملات المكونة للمحفظة المالية للشركة عام 2016	(6-5)
126	التوزيع الجغرافي لمساهمات الشركة عام 2016	(7-5)
126	التوزيع القطاعي لمساهمات الشركة عام 2016	(8-5)
157	Digital and Sustainable Trade Facilitation in Africa (2019)	(1-6)
158	Digital and Sustainable Trade Facilitation in North Africa (2019)	(2-6)
159	Digital and Sustainable Trade Facilitation in ECA (2019)	(3-6)
161	Percentage of countries having legislation in place or draft laws on e-commerce	(4-6)

مقدمة

تتعدد التجارب الأفريقية فى التكامل الاقتصادى على نحو يصعب معه إيجاد دولة أفريقية خارج أحد هذه التجمعات بسبب انتماء الكثير من هذه الدول إلى أكثر من تجمع مما أدى إلى تعقيد عملية التكامل الأفريقية بسبب تداخل العضوية والالتزامات والافتقار إلى التنسيق الأفقى بين هذه التنظيمات حيث تعمل بشكل منعزل مما يؤدى إلى تواضع الانجازات التى حققتها التجمعات الأفريقية (حتى الآن سواء) فيما يتعلق بالتجارة الإقليمية أو النمو الاقتصادى.

إلا أن هذا لا يعنى أنه لا توجد بعض الحالات قد نجحت فى تحقيق بعض الأهداف ، فقد حقق الاتحاد الجمركى لأفريقيا الجنوبية مثلاً - تقدماً ملحوظاً فى تحرير حركة عوامل الإنتاج من خلال إزالة الحواجز الجمركية بين دول الاتحاد - كما نجح الاتحاد الاقتصادى والنقدى لغرب أفريقيا فى إنشاء نظام لسياسات الاقتصاد الكلى من خلال وضع هيكلة للمحاسبة المشتركة تتم مراجعته بانتظام بالإضافة إلى إنشاء سوق للأوراق المالية.

كما نجحت السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا فى رفع حجم التجارة البينية للسوق من 3,1 مليار دولار عام 2000 إلى 12,7 مليار دولار عام 2009 ثم إلى 17,4 مليار دولار عام 2010 ، كما ارتفعت التجارة البينية فى تجمع شرق أفريقيا بنسبة 49% بعد إطلاق مشروع الاتحاد الجمركى داخل التجمع.

لكن يظل الاتجاه العام هو تواضع الإنجازات التى حققتها ظاهرة الإقليمية فى أفريقيا، وذلك لأسباب كثيرة منها: قلة التنوع وضعف البنية التحتية والحواجز التعريفية وغير التعريفية وغير ذلك كثير.

ومع توقيع الاتفاقية التأسيسية لمنظمة التجارة الحرة الثلاثية الأفريقية فى شرم الشيخ بجمهورية مصر العربية فى 10 يونية 2010 بين كل من:

1- السوق المشتركة للشرق وجنوب أفريقيا (الكوميسا).

2- تجمع شرق أفريقيا (إياك).

3- مجموعة تنمية الجنوب الأفريقى (ساداك).

والذى كان على مستوى القمة أى بين رؤساء 26 دولة هى الدول الأعضاء فى التجمعات الثلاث والذى كان يهدف إلى إقامة منصة للتجارة الحرة الثلاثية ليتم دمج هذه التجمعات الثلاث وخلق كيان اقتصادى أفريقى موحد فى مواجهة العالم الخارجى. ومع رئاسة مصر للاتحاد الأفريقى وتوقيع الاتفاقية التأسيسية لمنطقة التجارة الاقتصادية الحرة لأفريقيا القارية الكبرى فى عام 2019 والتى تضم 55 دولة

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

لكى ليتم بذلك التقارب الاقتصادى والسياسى بين دول القارة الأفريقية ، والعمل على تعزيز التكامل والاندماج القارى من خلال التعاون المشترك للنهوض بالقارة الأفريقية فى جميع المجالات الاقتصادية والاجتماعية والأمنية.

إلا أن ذلك يواجه بالعديد من التحديات التى تعرقل مسيرة التكامل بالقارة من حيث تدنى معدلات النمو ومستوى التجارة البينية بين دول القارة وذلك لعدم تنفيذ الالتزامات المتفق عليها وخصوصاً المتعلقة بحرية انتقال عنصر العمل ، والتعريف الجمركية الموحدة والعملية الموحدة ، ومن أبرز التحديات لعملية التكامل فى القارة هى النزاعات التى تعرقل جهود التكامل والتنمية وتؤدى إلى تقليص الأنشطة الاقتصادية وتدمير البنية التحتية مما يعرقل تدفق التجارة والاستثمارات.

كما لابد أن لا نغفل أهمية التمويل الذاتى لمنظمات التكامل الاقتصادى ، كما لا توجد آلية لتعويض الخاسرين بسبب عملية التكامل...بالإضافة إلى عوائق الانتقال على الطرق مما يعيق من حرية الحركة للسلع والأشخاص وعناصر الإنتاج بالإضافة على ضعف كفاءة العاملين فى الإدارات الجمركية مع ضعف وتعقد نظم الدفع والتأمين على الصادرات والتسهيلات الائتمانية حيث لا تتوافر أى نوع من الموائمة بين اللوائح المالية والنقدية على المستوى الإقليمى والوطنى.. وضعف شبكة الهياكل الأساسية والبنى التحتية بصفة عامة مقارنة بالمقاييس العالمية، أيضا من معوقات التكامل الاقتصادى فى القارة ما يختص بالبنى التحتية لشبكات الكهرباء وخطوط أنابيب البترول والغاز.

ويحتاج تطوير هذه الشبكات حجم استثمار كبير قد يصل إلى أكثر من 93 مليار دولار أفريقى سنوياً ولمدة عشر سنوات ، وذلك وفقاً لتقديرات البنك الدولى.. وتتفاوت هذه التقديرات فوفقاً لتقديرات (الجاىكا) التى تتراوح ما بين 100 مليار إلى 150 مليار دولار ، أما بنك التنمية الأفريقى فيقدرها بـ 170 مليار دولار.. وتتصرف هذه التقديرات إلى قطاعات الطاقة والنقل ووصل نصيب غرب أفريقيا منها 16,9 مليار دولار فى عام 2016 ، تليها شرق أفريقيا بـ 13,1 مليار دولار ، وشمال أفريقيا بـ 12,9 مليار دولار يذهب إلى قطاع النقل 39,1% ، ويليها قطاع الطاقة بنسبة 31,9% ثم المياه بنسبة 16,8% أما مساهمات الحكومات الوطنية الأفريقية فقد بلغت 24,5 مليار دولار فى عام 2016 أى ما يساوى 29,6% من جملة هذه الاستثمارات.

ومن التحديات الأساسية التى تواجه مشروع التكامل القارى أيضا هى التفاوت الكبير فى الأوضاع الاقتصادية داخل دول القارة ، وفى الوقت الذى نجد أن متوسط دخل الفرد فى جنوب أفريقيا يصل إلى 4500 دولار سنوياً نجده فى بعض دول القارة لا يتعدى 200 دولار سنوياً (ملاوى مثلاً).

ومن وجهة النظر المصرية فإن التوجه نحو زيادة التعاون الصناعى والتجارى مع الدول الإفريقية من أوائل الاهتمامات وخاصة فيما يتعلق بتنمية الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية. حيث يعد التصدير فى مصر قضية رئيسية، خصوصاً بعد تراجع قيمة الصادرات وارتفاع قيمة الواردات، وما صاحب ذلك من تزايد العجز فى الميزان التجارى وانخفاض قيمة العملة وظهور الاختناقات فى بعض السلع فارتفعت أسعارها، ونظراً لما تتمتع به مصر من ميزة نسبية مرتفعة فى العديد من السلع مقارنة بالدول الأخرى، كان من الضرورى أن تتجه نحو الدول الأفريقية بهدف زيادة الصادرات ومن ثم زيادة الدخل القومى وتحسين مستوى معيشة المواطن المصرى ، بالإضافة إلى الحصول على بعض احتياجاتها من السلع اللازمة لبرامج التنمية ، ومن ثم تستفيد من زيادة حجم التجارة مع الدول الإفريقية. ونظراً للتنافس التجارى الذى أوجدته التكتلات الاقتصادية والتنافس الشديد على الأسواق التجارية العالمية، اتجهت مصر نحو الدخول فى الأسواق الأفريقية كخطوة ضرورية على طريق وتنمية وتعظيم التبادل التجارى مع دول القارة.

ولكن على الرغم من دخول مصر فى العديد من الاتفاقيات التجارية مع التكتلات الأفريقية بهدف فتح أسواق جديدة للصادرات المصرية، والحصول على ما تحتاج إليه من سلع من هذه الدول بأسعار تقل عن نظيرتها فى الأسواق العالمية ، إلا أن المتتبع لحركة التجارة المصرية الأفريقية يلاحظ أنها دون المأمول¹، فالصادرات المصرية لأفريقيا لم تتجاوز نسبة 0,5% من واردات أفريقيا خلال السنوات الخمسة الماضية (2013-2018)، فى الوقت الذى وصلت فيه واردات أفريقيا من الصين 0,20% ، تليها جنوب أفريقيا والهند، وتأتى الصادرات المصرية فى المرتبة 34 من واردات أفريقيا من دول العالم. وهذا يعنى انخفاض التبادل التجارى بين مصر والدول الأفريقية سواء الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية أو الواردات المصرية من الدول الأفريقية ، ففى خلال الفترة من 2005 - 2017 تراوحت نسبة تجارة مصر من دول أفريقيا إلى إجمالى تجارتها مع العالم بين 0,6 و 1,7 وهى نسبة متدنية ولا تتناسب مع العلاقات التاريخية لمصر وأفريقيا.

إلا أن مصر تحرص على إعادة ترتيب أولويات سياستها الخارجية، بما يعيد التوازن فى علاقاتها التى كانت سائدة على صعيد كثير من القضايا والملفات، وفى مقدمتها العلاقات المصرية - الأفريقية، من خلال زيادة حجم التبادل التجارى بين مصر والدول الأفريقية.

(1) سرحان أحمد سليمان: "دراسة تحليلية للهيكل السلعى للتجارة الخارجية المصرية مع القارة الأفريقية"، الجمعية المصرية للاقتصاد الزراعى، المجلة المصرية للاقتصاد الزراعى، المجلد الثامن والعشرون، العدد الرابع، صص 2139-2145.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

ويوضح الجدول التالي تتطور حجم التبادل التجاري بين مصر وأفريقيا خلال الفترة من 2005 - 2017 بالمليون دولار.

جدول رقم (أ)

تطور حجم التبادل التجاري بين مصر وأفريقيا خلال الفترة (2005 - 2017) بالمليون دولار

السنوات	صادرات مصر لأفريقيا	واردات مصر من أفريقيا	الميزان التجاري بين مصر وأفريقيا
2005	408.461	64.6442	343.8167
2006	520.0903	60.34	459.7503
2007	457.4651	50.33226	407.1328
2008	410.1482	604.3809	194.233-
2009	1227.559	208.3128	1019.246
2010	2072.101	260.2631	1811.838
2011	2546.401	353.0295	2193.372
2012	1938.545	320.4842	1618.06
2013	1822.677	270.4533	1552.223
2014	1548.30	324.5356	1223.765
2015	1599.695	274.5262	1325.169
2016	1712.301	331.362	1380.939
2017	1802.352	384.8439	1417.508

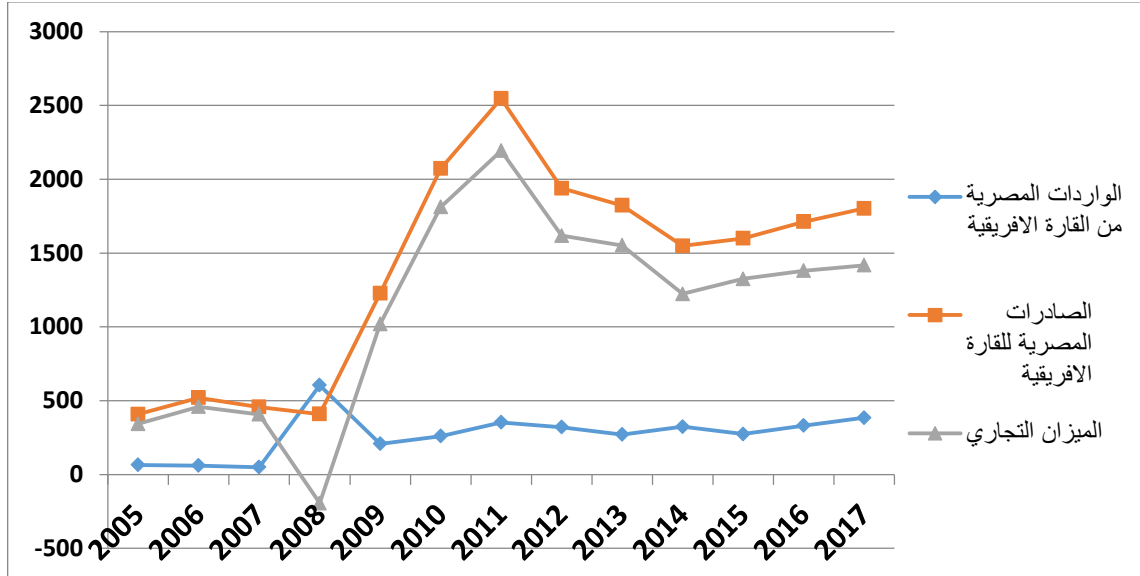
المصدر: بيانات وزارة التجارة والصناعة

يتضح من الجدول السابق أنه بلغ حجم الصادرات المصرية لأفريقيا عام 2005 نحو 408.461 مليون دولار ارتفعت إلى 1802.352 مليون دولار عام 2017. وأما بالنسبة للواردات فقد ارتفعت واردات مصر من إفريقيا من حوالي 64.6442 مليون دولار عام 2005 إلى 384.8439 مليون دولار عام 2017، وحقق الميزان التجاري المصري مع إفريقيا فائضا ارتفع من 343.8167 مليون دولار

عام 2005 إلى 1417.508 مليون دولار عام 2017، ماعدا عام 2008 حقق عجزا بلغ - 194.233 مليون دولار، وهذا ما يوضحه أيضا الشكل البياني التالي:

شكل رقم (أ)

تطور حجم التبادل التجاري بين مصر وأفريقيا خلال الفترة (2005 – 2017) بالمليون دولار



المصدر: تم إعداده بواسطة الباحث بالاعتماد على بيانات الجدول السابق

وتتمثل أهم الصادرات المصرية إلى دول إفريقيا في (سكر ناعم مكرر، منتجات عطرية، أجهزة استقبال للإذاعة المصورة كاملة، بلاط ومكعبات، منتجات شمع البارفين، وسوائل كحولية) وتعد منتجات الصناعات الكيماوية والصناعات المرتبطة بها هي أكثر الصادرات المصرية إلى إفريقيا. كما تتمثل أهم الواردات المصرية من الدول الإفريقية في (الشاي، غاز البوتان، أقطاب سالبة من النحاس، القطن).¹ هذا مع ملاحظة التنافس بين القوى الدولية فى أفريقيا وفى مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا والصين وروسيا إضافة إلى إيران وتركيا وماليزيا والهند وكوريا وتايوان والبرازيل وجميعها تسعى للنفاذ إلى الثروات الإفريقية، ويشير كل ذلك إلى أهمية العمل على تنمية الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا مع الأخذ فى الاعتبار ما يواجه ذلك من العديد من المشكلات والمعوقات خاصة ما يتعلق بالخدمات الدولية للتجارة الخارجية أى الاهتمام بالأبعاد اللوجيستية أى الأنشطة الداعمة سواء منها ما هو سابق على الإنتاج، مثل شراء المواد الأولية أو استيرادها أو الأنشطة التى تتم أثناء عملية الإنتاج كعمليات المناولة

¹ مركز الأهرام للدراسات السياسية والإستراتيجية: "العلاقات الاقتصادية بين مصر ودول حوض النيل"

www.digital.ahram.org.eg/articles.aspx?Serial=221229&eid

الداخلية مثلاً.. أو الأنشطة التى تتم بعد الانتهاء من عملية الإنتاج وتتمثل فى التعبئة والتغليف والترويج والتخزين والنقل والتأمين والتمويل وتسوية المدفوعات...الخ.

ولذلك فإن الهدف العام لهذه الدراسة هو تحديد أهمية دور الخدمات الدولية للتجارة الخارجية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا ليتم تحديد المعوقات التى تتعلق بالخدمات الدولية للتجارة الخارجية والتوصل إلى التوصيات التى قد يكون من شأنها العمل على إزالة أو على الأقل التخفيف من آثارها السلبية، وذلك من خلال الفصول التالية:

أولاً : تكلفة الخدمات اللوجيستية وأثرها على تنمية الصادرات من وإلى أفريقيا.

ثانياً : خدمات النقل البحرى.

ثالثاً : خدمات النقل البرى والجوى.

رابعاً : دور خدمات التمويل والضمان وتسوية المدفوعات.

خامساً : خدمات التأمين على المنتجات المصدرة لتغطية مخاطر الصادرات المصرية للأسواق الأفريقية.

سادساً : التعاون الرقمى فى أفريقية لدعم وتنمية الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا.

وقد تم دراسة وتحليل تلك المحاور فى ستة فصول شملت هذه الدراسة، بالإضافة إلى النتائج الهامة والتوصيات التى نأمل أن تكون عوناً لصانعى السياسة وهدى للباحثين.

هذا ولا يسعنى فى هذا الصدد إلا التقدم بالشكر الوفير لأعضاء الفريق البحثى من داخل المعهد الذى لم يدخر وسعاً فى بذل الجهد لكى تظهر هذه الدراسة بالشكل اللائق وكذلك السادة الخبراء والباحثين من خارج المعهد ، ونرجو من الله العلى القدير أن تكون هذه الدراسة عوناً للباحثين وخطوة على طريق البحث والمعرفة.

الباحث الرئيسى

أ.د. اجلال راتب

الفصل الأول

إطار تحليلى لتقييم دور النفقات اللوجيستية فى نفاذ الصادرات المصرية إلى أفريقيا

مقدمة

تمثل التجارة فى الخدمات مكوناً رئيسياً فى استراتيجيات التجارة الشاملة للدول ، وقد شجع تطور القطاع التكنولوجى فى تسهيل النمو فى الخدمات الدولية ، ويعد تطور أداء صادرات الخدمات لكل من كوت ديفوار ، كينيا ، موريشيوس والسنغال نماذج قوية للاستفادة من هذه الإمكانيات لزيادة تجارة الخدمات وتحفيز التنافسية الاقتصادية الشاملة ، هذا بالإضافة إلى الإصلاحات التى تمت مؤخراً (وفقاً لتقرير ممارسة الأعمال للبنك الدولى 2019) بإدخال نظم الشباك الواحد الإلكتروني فى أنجولا وكينيا وليستو وجزر القمر مما أثر إيجابياً على تقليص زمن المستندات للصادرات والواردات.

ويشير تقرير ممارسة الأعمال للبنك الدولى¹ إلى أهمية التوجه المستقبلى للجمارك نحو التحول المبني على المعرفة ، وكذلك إيلاء الاهتمام بتعليم وتدريب العمالة كمحدد للأداء الجمركى ، وذلك لأن التدريب المنتظم لموظفى الإفراج الجمركى يؤثر إيجابياً على كفاءة الجمارك. فوفقاً لبيانات ممارسة الأعمال أن التدريب المنتظم لموظفى الإفراج الجمركى يُقدر أنه قد ساهم فى تخفيض متوسط الوقت (على مستوى الصادرات والواردات) للإفراج الجمركى بنسبة 34% ، ويضرب مثلاً بأفريقيا جنوب الصحراء والشرق الأوسط وشمال أفريقيا كمنطقتين تعكسان فروقاً فى زمن الإفراج بين الاقتصادات من حيث التدريب المنتظم وغير المنتظم. ففي عام 2016 أدى التدريب المنتظم لموظفى الجمارك إلى التطوير الكامل لنظام إدارة بيانات الجمارك الإلكترونية من نظام ASYCU DATT إلى النظام العالمى فى يناير 2016 والذي مكن من تقليص زمن الالتزام المستندى بـ 24 ساعة على مستوى الصادرات والواردات.

وتصل حصة دول أوروبا وآسيا الوسطى إلى درجة تطبيق بنسبة 70% (لموظفى الجمارك) مقابل نسبة قدرها 68% فى أفريقيا جنوب الصحراء والواقع أنه توجد عوامل أخرى تؤثر على إجراءات الجمارك (مثل التكنولوجيا ، دعم الإجراءات القانونية ، البنية التحتية ، الإجراءات المضادة للرشوة والفساد) ، وتشير تجربة الكونغو الديمقراطية إلى أهمية التدريب والتغيرات فى الاتصالات كعوامل محورية فى تنفيذ الإصلاحات التجارية فى أفريقيا جنوب الصحراء ، وقد نجحت الدولة فى تقديم الشباك

⁽¹⁾WB, Doing Business 2019, "Training for Reform (is current as of May 1, 2018).

الواحد للتجارة ، وقد أنشأت الحكومة مركزاً لتسهيل التجارة مرتبطة بالشبكة الإلكترونية ، من خلال هذه الإصلاحات استطاعت الكونغو تقليص زمن إعداد الوثائق بـ 122 ساعة للصادرات ، 42 ساعة للواردات ، وأيضاً فإن الامتثال عند الحدود border compliance قد انخفض أيضاً بـ 219 ساعة للصادرات ، 252 ساعة للواردات ، وقد نجح تدريب المخلصين الجمركيين فى دعم اهتمامات الحكومة بضمان الالتزام بالإجراءات ودفع الرسوم والضرائب.

بالإضافة إلى ما تقدم فإن تحقيق زيادة مضطردة فى التجارة العالمية فى ظل رغبة العديد من الدول للإسراع بمعدلات التكامل بين أنظمتها للتجارة الخارجية لن يعتمد فقط على الحفاظ على أنظمة اقتصادية عالمية منفتحة وإنما على تحسين أوضاع وكفاءة الهياكل الداعمة والتي تتمثل فى الخدمات اللوجستية.

أن تحسين مستوى الخدمات اللوجيستية يمثل خطوة هامة نحو صياغة وتسهيل التجارة فى الأجل الطويل ، وتظل قضية تستحق أن توليها الدراسات التطبيقية الاهتمام ، ومن هذا المنظور فإن الأدبيات الاقتصادية المتاحة لا تشير سوى إلى إطار عمل تجريبى أقل تفصيلاً little detailed empirical work حول آثار هذه اللوجستيات على أداء التجارة¹ ، من المحتمل أن يكون أحد الأسباب لهذا القصور هو غياب المقاييس الرقمية التى تعبر عن أداء اللوجستيات على أساس زمنى متسق حيث أن المتاح يغطى فقط سلسلة غير متصلة وغير منتظمة (2007,2010,2012,2014,2016).

وقد أعدت وزارة التجارة والصناعة بالتعاون مع هيئة تنمية الصادرات² خطة عمل لتنمية الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية خلال 2017-2020 ، وتقوم خطة العمل على تحديد الأسواق المستهدفة خلال مراحل ثلاثة (الأولى ، الثانية والثالثة) ، تحديد المراكز اللوجيستية داخل هذه الأسواق ثم استكمال بنية مكاتب التمثيل التجارى فى كينيا وزامبيا ، جنوب أفريقيا ، نيجيريا ، السنغال ، أثيوبيا ، والسودان (سيتم التعرض لاحقاً لتفاصيل هذه الخطة).

وفى سياق ما تقدم يمكن صياغة مشكلة البحث فى شكل التساؤل الرئيسى: إلى أى مدى تؤثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية لدول المراحل الثلاثة ، ولتحقيق الغرض الرئيسى للفصل نستعرض فى المبحث التالى مباشرة دور الخدمات اللوجيستية فى تنمية التجارة الخارجية ثم مراجعة

(1)Azmat GANI, "The Logistics Performance Effect in International Trade", The Asian - Journal of shipping and logistics, Journal homepage: www.elsevier.com/locate/ajsl, 33 (4),2017, pp. 279-288.

(2) وزارة التجارة والصناعة بالتعاون مع هيئة تنمية الصادرات (EDA) خطة عمل لتنمية الصادرات المصرية للدول الأفريقية.

الأدبيات الاقتصادية التى تصدرت لقياس العلاقة بين النفقات اللوجستية وأداء التجارة للدول المختلفة ، هذا مع العلم بأن الفصل الحالى يكتفى بتقديم إطار تحليلى لتقييم دور النفقات اللوجستية فى نفاذ الصادرات المصرية إلى أفريقيا دون محاولة القياس الكمى لهذه العلاقة.

وينقسم هذا الفصل إلى ثلاث أجزاء رئيسية:

- 1-1 دور اللوجيستيات فى تنمية التجارة الخارجية.
- 2-1 استراتيجية وزارة التجارة والصناعة للنفاذ إلى الأسواق الأفريقية.
- 3-1 مؤشرات قياس النفقات اللوجيستية.

1-1 دور اللوجيستيات فى تنمية التجارة الخارجية

تعددت التعريفات للوجيستيات¹ ولكن يمكن إجمالها فى أنها مجموعة من الممارسات الداعمة لعملية الإنتاج السلعى بدءاً من نقل المادة الخام إلى أماكن التصنيع وبعد أن تتم عملية التصنيع فإن السلعة تحتاج إلى تعبئة أولية ثم تعبئة داخل الحاوية أو نقلها إلى مكان التخزين ثم إلى مراكز التوزيع ثم تسليمها إلى المستهلك فى المكان المحدد ومتابعة ما بعد البيع وما يصاحب مجموع تلك الأنشطة من تدفق فى المعلومات والاتصالات ، وهو ما يستنتج منه أنها **عملية التخطيط الكفاء** فى نقل المواد الخام من نقطة الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك بأقل وقت ممكن وأقل تكلفة وأفضل جودة من خلال التخزين والمناولة والتغليف وتوزيع البضائع وتقديم خدمات النقل المتنوعة وذلك لتحقيق متطلبات العميل.

وتشير **الاتجاهات الحديثة فى مجال اللوجيستيات** إلى أن الأنشطة اللوجستية قد تطورت من اللوجيستيات الداخلة أو التوزيع العيى إلى اللوجيستيات الخارجية أو إدارة المواد ثم تحولت إلى لوجيستيات متكاملة تضم كل من إدارة المواد والتوزيع العيى ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل تطورت إلى سلاسل الإمداد التى تطورت بدورها لتصبح سلاسل عالمية للإمداد التى ارتبطت بالشركات متعددة الجنسيات ثم

(1) حول مفهوم الخدمات اللوجستية وتصنيف أنشطتها ، وكذلك نظم تنفيذ وتكاليف أداء الخدمات اللوجستية وعناصر تكلفة الخدمات اللوجستية ومعايير كفاءة الخدمات اللوجستية ، يرجى الرجوع إلى:

- منى عبد العال سيد دسوقي (باحث رئيسي): "استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية"، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (255) ، معهد التخطيط القومى ، ديسمبر 2014، ص ص 6-61.

- ياسر محمود أحمد عبد الرحمن: "أثر الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية على التجارة الخارجية الأفريقية منذ عام 2001 (دراسة حالة مصر وكينيا)" ، دراسة دكتوراه غير منشورة ، جامعة القاهرة ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ، 2017 ، ص ص 8-17.

تطور الأمر إلى أن إيجاد أطراف أخرى مستقلة فى تنفيذ الأنشطة اللوجستية بدلاً من المنشأة باعتبارها وسيط

ما بين المورد أو المنتج وبين المشتري أو المستهلك بغرض تخفيض تكاليف الأنشطة اللوجستية (1). وتعتبر لوجستيات القيمة المضافة عن أنشطة ذات قيمة مضافة منخفضة (وضع العلامات أو إضافة الأجزاء) ، وأنشطة ذات قيمة مضافة مرتفعة (الخط والمزج والتعقيم والتجميع والإصلاح) هذه الأنشطة تضم مدى واسعاً من الأنشطة وتشير إلى المهام الأخرى التى تقوم بها الشركة غير المهام الأساسية للنقل والتخزين.

1-1-1 أهم الخدمات اللوجستية المؤثرة فى تنمية التجارة الخارجية

- الزمن اللازم للتصدير والاستيراد: أن أى توفير فرص زمن النقل سوف يؤدي إلى تخفيض التكاليف الإجمالية للسلع سواء المصدرة أو المستوردة ، كذلك فإن العلاقة بين الزمن وحركة التجارة تسير فى اتجاهين حيث يتأثر الزمن اللازم للتصدير بتدفق التجارة ، كما أن زيادة تدفق وانسياب التجارة الثنائية من شأنه أن يؤثر إيجابياً على جودة وسائل النقل وزيادة طاقتها الاستيعابية.

- خدمات النقل: حيث يعد النقل أهم عناصر الخدمات اللوجستية ويمثل ما يقرب من نصف تكاليف الخدمات اللوجستية المتمثلة فى خدمات النقل ، وتنقسم تكاليف النقل إلى تكاليف ثابتة وتكاليف متغيرة ، فأما التكاليف الثابتة فهي مرتبطة بالزمن المستغرق فى عملية النقل مثل التراخيص وأجور السائقين والاهلاك، أما المتغيرة فهي مرتبطة بالمسافة المقطوعة بين مكان الإنتاج والاستهلاك وتشمل تكلفة الوقود والزيوت والإطارات والصيانة ، وتختلف تكاليف النقل على حسب نوع السلع ، حيث تنخفض تكلفة النقل فى حالة البضائع خفيفة الوزن كأجهزة الاتصالات والالكترونيات والعكس فى حالة البضائع الثقيلة مثل الحديد والأسمنت والكيماويات وغيرها (2).

وتتفق العديد من الدراسات على أن العوامل المتعلقة بالإجراءات الجمركية وغيرها والسياسات التى تتبعها هيئات الموانئ من ناحية والدولة ككل لا تقل أهمية عن العوامل المرتبطة بالبنية الأساسية

(1) تشير الدراسات أن الاتجاهات الحديثة للوجستيات تتضمن:

أ . اللوجستيات الداخلة: وتشمل عمليات التخزين والتجميع واختبارات الجودة فى المواد الخام.

ب. اللوجستيات الخارجية: وتشمل عمليات التعبئة ، التغليف ، ووضع العلامات والتخزين والنقل الخارجى والتوزيع ، وفواتير الشراء للعميل النهائى.

ج. أما للوجستيات الطرف الثالث: فتقوم على تنسيق كل الوظائف اللوجستية بهدف خفض التكاليف الكلية للوجستيات وتحسين مستوى الخدمات وتعزيز الميزة التنافسية.

(2) المرجع السابق مباشرة ، ص ص 13-17.

للموانئ والتي تؤثر على خدمات الإرشاد والسحب ومناولة البضائع، فتأثير ذلك على تكاليف النقل وكفاءة الميناء فيرتبطان بالسياسات التي تتبعها الدولة: **مستوى القيود المفروضة** على عمليات مناولة البضائع بالنسبة للشركات الأجنبية أو الشركات المحلية ذات الشريك الأجنبي، **مدى وجود خدمات إجبارية مفروضة** على السفن مثل الإرشاد والقطر والسحب والمساعدات الملاحية وبين درجة كفاءة الميناء حيث وجد أن المبالغة في التنظيمات قد تؤدي إلى مردود عكسي.

- **تكاليف الاحتفاظ بالمخزون:** حيث إنه في حالة التجارة الدولية ترتفع تكاليف الاحتفاظ بالمخزون نظراً لطول الوقت المستغرق للنقل دولياً مقارنة بنظيره المحلي، وفي الدول النامية عامةً ترتفع تكاليف الاحتفاظ بالمخزون بسبب تراجع مستوى البنية التحتية خاصة ما يتعلق بالنقل، ونتيجة لذلك تلجأ الدول النامية إلى زيادة حجم المخزون في محاولة منها للتغلب على مشاكل النقل.

وقد حدد تقرير الاونكتاد 2015⁽¹⁾ عدة أسباب جوهرية وراء التفاوت في تكاليف النقل الدولي وتكلفة النقل العالية نسبياً للدول الأفريقية (وهي نقطة سيتم التطرق إليها لاحقاً) نظراً لأن العديد من هذه الدول غير ساحلى أو أن معظمها لا يزال بعيداً عن طرق الشحن الرئيسية بين الشرق والغرب أو أن بعضها تواجه العديد من الاختناقات جراء البنية التحتية للنقل وهو ما يتطلب معالجة صانعي السياسات للوضع من خلال الاستثمارات أو الإصلاحات خصوصاً في الموانئ وشبكات النقل والإدارات الجمركية. وتعد محددات التجارة الخارجية وبالأخص الصادرات والواردات محل اهتمام العديد من النظريات المفسرة للتجارة الدولية، فكانت البدايات مع ما قدمته النظريات الكلاسيكية والنيوكلاسيكية في التجارة الدولية من خلال النفقات النسبية للإنتاج مدى تأثيرها على التنافسية النسبية وهيكل الصادرات والواردات. وفي ضوء المساهمات الحديثة لنظرية التجارة الجديدة دخلت العديد من العناصر كمحددات للصادرات والواردات ومن أمثلتها هيكل السوق ومستوى التكنولوجيا وقدرة خدمات عناصر الإنتاج على الانتقال بين الدول، ومن خلال إضافة عناصر جديدة مرتبطة بالإطار المؤسسي والتنظيمي تطور مفهوم الميزة النسبية إلى ميزة تنافسية، وهناك اتجاه لتفسير النفقات اللوجستية على أنها النفقات الإجمالية للتجارة الدولية، وفي هذا الشأن يمكن تعريف النفقات اللوجستية على أنها كافة النفقات المرتبطة بتقديم السلعة للمستهلك النهائي بخلاف النفقات الإنتاجية والتي تتضمن كل من نفقات النقل (بدلالة نفقة الشحن والوقت) إلى جانب قيود السياسة التجارية القيود التعريفية وغير التعريفية الكمية، وكذلك كل من نفقات المعلومات ونفقات إبرام العقود ونفاذها، ونفقة تغيير أسعار الصرف بين العملات المختلفة والنفقات

(1) منى عبد العال سيد دسوقي: مرجع سبق ذكره، ص 48.

التنظيمية والتوزيعية، وبالتالي ذهب البعض إلى اعتبار النفقات اللوجستية على أنها تعادل ضريبة قيمية بنسبة معينة من نفقة الإنتاج⁽¹⁾ (قدرت بـ 170% فى المتوسط).

1-2 استراتيجية وزارة التجارة والصناعة للنفاذ إلى الأسواق الأفريقية

ويقوم استعراض خطة عمل وزارة التجارة والصناعة (2017-2020) لتعزيز منافذ الصادرات المصرية على فكرة الأسواق المستهدفة ، وتوزيع المراكز اللوجستية ، ومكاتب التمثيل التجارى فى أفريقيا على النحو التالى:

- أسواق المرحلة الأولى (كينيا ، تنزانيا ، أو غندا).
- أسواق المرحلة الثانية (زامبيا وجيبوتى).
- أسواق المرحلة الثالثة (غانا ، نيجيريا ، ساحل العاج ، السنغال ، موزمبيق ، أنجولا ، الكاميرون والجابون).

ثم توزيع مكاتب التمثيل التجارى بالشكل التالى:

- مكتب كينيا لأسواق كينيا ، تنزانيا وأوغندا.
- مكتب زامبيا لأسواق زامبيا ، زيمبابوى ، وأنجولا ، والكونغو الديمقراطية.
- مكتب جنوب أفريقيا لأسواق جنوب أفريقيا ، بتسوانا ، نامبيا ، موزمبيق ، مدغشقر وموريشيوس.
- مكتب نيجيريا لأسواق نيجيريا ، غانا ، توجو ، الكاميرون ، الجابون والكونغو.
- مكتب السنغال لأسواق السنغال ، مالى ، سيراليون ، ليبيريا ، ساحل العاج وموريتانيا.
- مكتب أثيوبيا لسوق أثيوبيا.
- مكتب السودان لسوق السودان.
- وتستهدف الخطة تحديد المنتجات الواعدة فى دول شرق أفريقيا ذات الطلب وحصة سوق مرتفعة ، وكذلك تحدد الأسواق المنافسة للمنتجات المصرية لتحديد الميزة التنافسية للمنتجات المصرية ، وأيضاً إجراء دراسة مقارنة لتحديد الفرص التصديرية الضائعة فى كل دولة وفيما يخص الدعم اللوجيستى: بدء تشغيل المركز اللوجيستى بدولة كينيا على مساحة 50 ألف متر مع توفير مندوبين مبيعات ومواد دعائية وكتالوجات ، أيضاً استئجار مخازن فى دولة أوغندا وتنزانيا تحت إدارة مكتب كينيا.
- تشغيل المراكز اللوجستية بدول أوغندا وتنزانيا.

⁽¹⁾ صابر شاكر، "أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل" ، مجلة التنمية والسياسات الاقتصادية ، المجلد (19)، العدد (2)، يوليو 2017، ص 94.

- عمل رحلة تفقدية إلى زامبيا وجيبوتى لإنهاء دراسة الجدوى الخاصة بتشغيل مراكز لوجيستية فى كلتا الدولتين ، مع تحديد قنوات البيع للقطاعات المختلفة.
- استكمال منظومة إنشاء المراكز اللوجستية فى دول شرق أفريقيا (جيبوتى - زامبيا).
- استكمال منظومة إنشاء المراكز اللوجستية فى دول غرب وجنوب أفريقيا.
- التنسيق مع شركات لتسيير خطوط ملاحية منتظمة إلى دول تواجد المراكز اللوجستية.
- التنسيق مع مصر للطيران لتشغيل خطوط شحن جوى لدول تواجد المراكز اللوجستية.

تقوم **منهجية الدراسة الحالية** على عقد مقارنات بين مؤشرات الخدمات اللوجستية التى يصدرها البنك الدولى حول مصر ودول المراحل المختلفة ، وكذلك الاعتماد على التحليل المقارن لمؤشرات التجارة عبر الحدود التى يصدرها تقرير ممارسات الأعمال للبنك الدولى أيضا ، وقد تكون من المؤشرات الأخرى المقترحة للمقارنة بين مصر والدول الأفريقية الأخرى وبالأخص دول المراحل والدول المنافسة داخل الأسواق الأفريقية (وبالأخص الهند ، الصين ، تركيا ، جنوب أفريقيا والمغرب) هى مؤشرات كفاءة اللوجستيات ، وكفاءة البنية التحتية والتكنولوجية التى يصدرها تقرير التنافسية العالمية التى تركز على مؤشرات كفاءة الموانئ البحرية والجوية.

الأداء المقارن لمؤشرات الخدمات اللوجستية لمصر **LPI** ودول المقارنة (دول المراحل) والدول المنافسة لمصر فى الأسواق الأفريقية (الصين ، الهند ، تركيا ، المغرب ، جنوب أفريقيا) هذه المؤشرات نعتقد أنها قد تدعم نتائج التحليلات للمؤشرات المقارنة المستقاه من تقرير ممارسات الأعمال وتقرير التنافسية العالمية.

وقبل الولوج لإجراء هذه المقارنات لابد أن نتبثق بعض النقاط الفرعية على النحو التالى:

1-2-1 علاقة الأداء اللوجيستى بالتجارة فى الخدمات

هذا مع ملاحظة أن ميزة الاعتماد على مؤشر الأداء اللوجيستى **LPI** أنه يعد مرتبطاً بقوة مع تكاليف التجارة والذى يمثل متغيراً هاماً من وجهة نظر السياسة التجارية المطبقة. وفى المقابل فإن مقاييس مثل حجم القطاع اللوجيستى (والذى يعكسه مؤشر التكاليف اللوجستية بالنسبة **GDP**) أو الكثافة اللوجستية (ويعبر عنه مؤشر التكاليف اللوجستية بالنسبة لإجمالى التكاليف) وهى بطبيعتها مقاييس ذات دلالة بالنسبة لخصائص القطاع اللوجيستى ولكنها لا ترتبط مباشرة بأداء التجارة والتكامل الاقتصادى الدولى⁽¹⁾.

⁽¹⁾Ben Shephred, Logistics Costs and Competitiveness: Measurement and Trade Policy Applications MPRA Munich personal Repee Archive, 3 Nov. 2011, pp. 5-9.

من وجهة نظر البحوث فى مجال التجارة من الأهمية بمكان التمييز بين إمكانية قياس التكاليف اللوجستية ولو بتقدير مؤشر تقريبي لها، حيث إن أحد الطرق هو التكاليف اللوجستية كنسبة من إجمالى تكاليف المنشأة ، ذلك المقياس يعكس كثافة اللوجستيات: هذه القطاعات لها مستويات مرتفعة نسبياً من التكاليف اللوجستية بالنسبة لإجمالى التكاليف وهى حساسة نسبياً للتغيرات فى أداء الخدمات اللوجستية، أما **كثافة اللوجستيات** فهى مفهوم هام لسببين: **أولاً:** أن تحديد القطاعات الكثيفة اللوجستيات يجعل من الممكن التنبؤ بالآثار القطاعية للتحسينات فى أداء الخدمات اللوجستية: والقطاعات الكثيفة التكنولوجية على الأرجح أنها تكون أكثر حساسية للتحسينات فى الأداء أكثر من القطاعات الأخرى ، **ثانياً:** إن الكثافة اللوجستية مع الأداء اللوجيستى من المحتمل أن تكون محدداً هاماً لمحتوى قطاع الإنتاج والتجارة عبر الدول.

وتجدر الإشارة إلى أن **التعبير عن التكاليف اللوجيستية** كنسبة من الناتج المحلى الاجمالى يعانى من مشكلة تضخيم المؤشر الحقيقى للحجم وذلك لأن المدخلات الوسيطة فى القطاع اللوجيستى لا تظهر أنها صافية netted out: بمعنى أن **إجمالى النفقات اللوجيستية** يتعين فى هذه الحالة أن تساوى القيمة المضافة لقطاع اللوجستيات مضافاً إليها قيم كل المدخلات المستخدمة فى العملية الإنتاجية. هذا بالإضافة إلى أن الأداء اللوجيستى يتوقع أن يكون مرتبطاً بالتجارة فى الخدمات وبالأخص مع التخصص فى التجارة فى الخدمات المرتبطة باللوجستيات مثل النقل.

ومعظم الدراسات تركز على تدفقات التجارة الكلية ولا تتعامل بعمق فى قضايا الاختلافات بين الدول على مستوى قطاعات الخدمات ، ومع ذلك فإن بعض القطاعات على الأرجح أن تكون أكثر كثافة فى استخدامها للخدمات اللوجستية أكثر من غيرها ، والذى يعنى أن الاستجابة ستكون **أكثر قوة مع التحسينات فى الأداء**. ونظراً لأن بعض المنتجات التى تدخل مجال التجارة الدولية داخل شبكات الإنتاج تستند إلى مستوى منخفض من المخزون وتخضع للإدارة الفورية (التوصيل الفورى) just in time فإن اللوجستيات ربما فى هذه الحالة تشكل عاملاً أساسياً فى تسهيل مثل هذا النوع من التجارة. وتشير الشواهد أن هذه هى حالة التجارة فى الأجزاء والمكونات وهى تصل إلى نسبة 50% تقريباً ، ولذا قد تكون أكثر حساسية للتحسينات فى الأداء اللوجيستى أكثر من التجارة فى السلع النهائية. وهناك مجال مستقبلاً فى العمل البحثى لفحص قضية الاختلافات القطاعية بين الدول والمثال على الأرجح قد يكون فى مجال المنتجات الكثيفة الاستخدام للزمن time sensitive products مثل السلع الزراعية القابلة للتلف حيث إنها تكون حساسة أكثر للأداء اللوجيستى أكثر من السلع غير القابلة للتلف non-perishable. والعمل البحثى مستقبلاً فى هذا المجال يمكن أن ينساق للاتجاه فى الأدبيات الاقتصادية حول تسهيلات التجارة

literature وذلك فى فحص وتناول الفرص المحتملة للأداء اللوجيستي المحفز للتجارة، وكذلك لدراسة تأثير هذا النمط على التخصص القطاعى بين الدول، حيث إن الدول ذات أزمنة التصدير المحدودة (المنخفضة) low export times تميل إلى التخصص نسبياً فى السلع التصديرية الحساسة لعنصر الزمن time – sensitive goods. هذا المجال من البحوث سيكون له مضامين هامة لصناع السياسات فى مجالات مثل التنافسية وتنويع الصادرات.

وهناك مجال آخر بازغ فى الدراسات حول تسهيلات التجارة وهو استخدام البيانات على مستوى المنشآت firm – level data. وهذا المجال يعد ذات جاذبية لسببين: **الأول:** أن النماذج على مستوى المنشآت لا تعانى من التحيز الناشئ عن حذف بعض المتغيرات على مستوى البعد الخاص بالدول ، لأن هذه المتغيرات تعد ثابتة على مستوى كل المنشآت ، ومع ذلك فإن المتغيرات المحلية المحذوفة لا تزال تمثل إشكالية ، ولكن يعد التباين داخل المنشآت أقل أهمية كمشكلة مقارنة بالتباين بين الدول ، وهذه تمثل إشكالية بالنسبة إلى الانحدارات المعتادة عبر الدول standard cross-country regressions ، **الثاني:** أن البيانات على مستوى المنشأة قد تمكن المحللين من تمييز مسارات السببية والآليات الاقتصادية بشكل أكثر دقة.

وتوجد أمثلة حديثة على مستوى بيانات المنشأة تستخدم فى أدبيات التسهيلات التجارية ، وفى دراسة (Shepherd, 2010)⁽¹⁾ يعتمد على استخدام بيانات على مستوى المنشأة ليبين أن تسهيلات التجارة المتواضعة التى تقاس بفترات زمنية أطول للتصدير والاستيراد ترتبط بمستويات أعلى من الرشوة trade related corruption لأن تواضع مستوى الأداء يمنح المنشآت الفرصة لتجاوز أو خرق القواعد to flout the rules by paying "speed money" باستخدام الرشوة ، وقد أثبتت دراسات أخرى بشكل مماثل أن وقت التصدير هو محدد هام فى سلوك التجارة على مستوى المنشأة firm – level trade (Li and Wilson, 2009)⁽²⁾.

ويتوقع أن يرتبط الأداء اللوجيستي بالتجارة فى الخدمات وبصفة خاصة مع التخصص فى الخدمات المرتبطة بالتجارة كالنقل ، ولذلك فإن الدول ذات الأداء اللوجيستي القوى تتجه نحو تصدير نسبة مرتفعة من صادرات الخدمات الكلية التى ترتبط بالنقل. هذا الأثر يتلاشى كلما اقترب المؤشر من مستوى معين للأداء (LPI score of 3.25). هذا مع الأخذ فى الاعتبار المشاكل التى تكتنف تسجيل بيانات

(1) Shepherd, B., 2010, "Speed Money: Time, Corruption, and Trade", **working paper**, https://sites.google.com/a/developing-trade.com/home/publications/files/shepherd_wpu_speed_Money27 Feb. 10, pdf/attredirects=0.

(2) Li, Y., and J.Wilson.2009: "Time as a Determinant of Comparative Advantage", Policy Research working paper, 5128, world Bank.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

الخدمات وتواضع جودتها بالمقارنة ببيانات التجارة السلعية ، إلا أنه فى غالبية الأحوال يكون التخصص وفقاً للمزايا النسبية فى القطاع المرتبط باللوجستيات.

ويتضح من جدول رقم (1-1 أ) تزايد الأهمية النسبية لصادرات مصر من خدمات النقل إلى أفريقيا كنسبة من صادرات الخدمات (2017-2005) حيث زادت من 32% عام 2005 لتسجل 52% عام 2005 ، 60% عام 2016 ثم تعاود الهبوط فى عام 2017 لتسجل 44% ، وفى المقابل فإن صادرات خدمات السياحة كنسبة من الخدمات تخضع لاتجاه متناقص فى أهميتها النسبية فى إجمالى صادرات الخدمات المصرية حيث تتخفص مساهمتها من 47% عام 2005 لتسجل 33% عام 2015 ، ثم تهبط إلى 19% عام 2016 ثم تعاود الصعود فى عام 2017 إلى 39,8%.

جدول رقم (1-1 أ)

صادرات بعض الخدمات المصرية إلى القارة الأفريقية خلال الفترة (2005 - 2017)

السنوات	الخدمات المالية والتأمين كنسبة من صادرات الخدمات ، وميزان المدفوعات %	صادرات خدمات النقل كنسبة من صادرات الخدمات ، وميزان المدفوعات %	صادرات خدمات الكمبيوتر والاتصالات، وخدمات أخرى كنسبة من صادرات الخدمات ، وميزان المدفوعات %	صادرات خدمات السياحة كنسبة من الخدمات ، وميزان المدفوعات %	إجمالى صادرات الخدمات (ميزان المدفوعات) بالمليار دولار (بالأسعار الجارية)
2005	1,33	32,409	19,47	46,79	14,064
2006	1,14	34,02	17,78	47,05	16,13
2007	0,839	34,84	17,67	46,65	19,94
2008	1,95	32,755	21,020	44,09	24,91
2009	1,26	31,12	17,64	49,98	21,52
2010	1,16	33,25	12,96	52,62	32,81
2011	1,42	42,84	10,24	45,49	19,14
2012	1,11	40,735	12,49	45,67	21,77
2013	1,35	51,57	13,96	33,11	18,26
2014	1,17	44,68	21,23	32,91	21,90
2015	2,11	52,48	12,70	32,72	18,54
2016	3,03	60,20	17,33	19,44	13,61
2017	1,95	44,012	14,22	39,80	19,54

Source: <https://data.albankaldawli.org/indicator/TX.VAL.TRV.L.ZS.WT?locations=EG>

وعلى جانب الواردات الخدمية من أفريقيا إلى مصر خلال 2017-2005 جدول رقم (1-1 ب)، تتزايد الأهمية النسبية لمساهمة خدمات النقل كنسبة من واردات الخدمات ، ففى حين تسجل 36% عام 2005 ترتفع إلى 41% عام 2015، وتثبت عند مستواها 41% فى عام 2016 ثم تزداد قليلاً فى عام

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

2017 لتسجل 42%، من الناحية الأخرى فإن واردات خدمات الكمبيوتر والاتصالات تحظى بأهمية تالية للنقل حيث تصل نسبتها إلى 40% عام 2005 ثم تتناقص أهميتها لتصل إلى 30% عام 2015 ثم إلى 25% عام 2016 وتعاود الارتفاع مرة أخرى إلى 36% فى عام 2017.

جدول رقم (1-1 ب)

واردات بعض الخدمات المصرية إلى القارة الأفريقية خلال الفترة (2005- 2017)

السنوات	واردات الخدمات المالية والتأمين كنسبة من واردات الخدمات ، وميزان المدفوعات %	واردات خدمات النقل كنسبة من واردات الخدمات ، وميزان المدفوعات %	واردات خدمات الكمبيوتر والاتصالات، كنسبة من واردات الخدمات ، وميزان المدفوعات %	واردات الخدمات السياحية كنسبة من الخدمات ، وميزان المدفوعات %	واردات خدمات استخدام حقوق الملكية الفكرية (بالأسعار الجارية) بالمليون دولار (ميزان المدفوعات)	إجمالى واردات الخدمات (بالمليون دولار) (بأسعار الجارية)
2005	9,13	35,51	39,68	15,50	182	10,51
2006	9,03	39,11	36,44	15,42	159,200	11,57
2007	9,53	41,96	31,46	17,05	249,600	14,34
2008	9,39	41,56	32,49	16,55	312,600	17,61
2009	10,37	40,91	30,50	18,21	284,400	13,94
2010	10,14	44,68	29,96	15,22	226,000	14,72
2011	10,75	46,01	27,58	15,65	231,600	14,07
2012	9,94	45,92	28,22	15,92	344,700	16,45
2013	9,59	43,06	28,99	18,37	327,500	16,41
2014	10,08	46,48	25,55	17,89	241,500	17,55
2015	9,84	40,98	29,53	19,65	213,800	17,52
2016	10,54	40,76	24,85	23,85	187,700	17,23
2017	10,2	41,69	36,18	12,12	354,500	17,82

Source <https://data.albankaldawli.org/indicator/TX.VAL.TRVL.ZS.WT?Locations=EG>

وهذه النتائج مفادها تخصص مصر فى تجارة الخدمات المرتبطة باللوجيستيات مثل النقل والسياحة بحيث يشكل ماعاً لا يقل عن 80% من الصادرات الخدمية مع أفريقيا مع الاتجاه نحو الاعتماد وبشكل متزايد أيضا على واردات خدمات النقل وخدمات الكمبيوتر والاتصالات بما يشكل ماعاً مالا يقل عن 75% من الواردات.

ومن المعروف أن تنافسية معظم السلع المصدرة إلى الأسواق العالمية تعتمد ليس فقط على الحصول على المدخلات من المواد الخام ولكن أيضا على المدخلات من الخدمات الرئيسية ، وهذه تتضمن: ICT، النقل ، الخدمات المالية (البنوك والتأمين) وغيرها من الخدمات التجارية الأخرى (المحاسبة، الهندسة، الخدمات القانونية، والاستشارات والتسويق). فالخدمات المستوردة يمكن أن تخدم كقناة نقل لتحويل التكنولوجيات الجديدة ، هذه التكنولوجيات يمكن أن تعزز الأداء فى الصناعات كثيفة المهارة وتزيد من صادرات الصناعات التحويلية ذات القيمة المضافة ، كذلك فإنه عند زيادة التجارة فى

الخدمات تزيد إنتاجية قطاع الخدمات وتمارس تأثيراً إيجابياً على الإنتاجية الشاملة والنمو خلال الزمن. ووفقاً لتقرير التنافسية لأفريقيا 2015¹ تشير بيانات صادرات الخدمات أنها تمثل حصة هامة فى إجمالى الصادرات فى العديد من الدول فى أفريقيا ، فمن ضمن الدول الأقل نمواً تشتمل صادرات الخدمات المباشرة على أكثر من 20% من إجمالى الصادرات فى أثيوبيا والسنغال وتنزانيا وكذلك أكثر من 30% فى الكاميرون ، مصر ، كينيا ، موريشيوس وتونس.

وعلى الرغم من أن الهند تعد من الاقتصادات السريعة فى نمو خدمات الصادرات حيث تحظى بنسبة هامة من إجمالى الصادرات إلا أن الدول الأفريقية أيضاً تشاركها فى نمو الخدمات، فبالنسبة لكينيا ، موريشيوس ، السنغال وجنوب أفريقيا فإنها توفر خدمات على المستوى الإقليمى وللأسواق الأوروبية ويمثل النقل والتوزيع والتجارة والأنشطة الأخرى لخدمات الأعمال **other business services** الصادرات الخدمية الرئيسية لأفريقيا .

وتشير الأرقام لأهمية خدمات النقل بوضوح حيث تمثل نسبة هامة من إجمال صادرات الخدمات فى كل الدول الأفريقية تقريباً ، وتقل أهمية خدمات النقل عند القياس بدلالة القيمة المضافة حيث إن الانخفاض فى حصة القيمة المضافة يشير إلى ضعف الروابط بين صادرات النقل وصادرات الخدمات الأخرى ، وبالمقارنة بذلك فإن خدمات التوزيع والتجارة (والتي تشتمل على الفنادق والمطاعم) وخدمات الأعمال الأخرى **other business services** (تشتمل على ICTs والخدمات المهنية) ترتبط بقوة بقطاعات التصدير الأخرى ، وهذا يؤكد الدور الهام الذى تلعبه هذه الخدمات فى دعم الأنشطة التصديرية فى تنزانيا، السنغال وجيني Guinea، والمنطقة ككل. كذلك من الأهمية ملاحظة أن صادرات الخدمات الأخرى مثل الخدمات الشخصية والثقافية والترفيهية تعد هامة للعديد من الدول الأقل نمواً مثل ملاوى، السنغال وأوغندا. ومن الأهمية الإشارة إلى أن الأداء الشامل لصادرات الخدمات تحركه القيمة المضافة المباشرة لقطاع خدمات النقل والاتصالات، على جانب آخر بالنسبة للكاميرون، موريشيوس، السنغال تشكل صادرات وخدمات الأعمال الأخرى تمثل حصة هامة فى الصادرات المباشرة والإجمالية، كذلك فإن خدمات التوزيع والتجارة فى الكاميرون والسنغال وتونس تعد مدخلات هامة فى الأنشطة الاقتصادية الأخرى ، وبالنسبة لجنوب أفريقيا وبدرجة أقل فى نامبيا تمثل الخدمات مدخلاً رئيسياً لأنشطة التصدير الأخرى.

وفيما يتعلق بعلاقة الارتباط بين صادرات الخدمات والتنمية تجدر ملاحظة أنه من الأهمية أن نتبنى منهج دراسة قطاع بعينه ودول بعينها عند اعتبار السياسات المطلوبة لتقوية تنافسية صادرات قطاع

(1) UNECA, The African Competitiveness Report, 2015, chapter 2.2 entitled valuing trade in services in Africa, pp. 53-69.

الخدمات، ويمكن أن نضرب أمثلة بموريشيوس حيث تحظى بحصة عالية من صادرات الخدمات فى النقل وخدمات الأعمال الأخرى والخدمات التجارية الأخرى وذلك مقارنة بمستواها فى التنمية وذلك أخذاً بعين الاعتبار التزام حكومتها بتطوير قطاعات تصدير الخدمات ، وفيما يخص السنغال فإنها تقدم أداءً أفضل فى العديد من القطاعات الفرعية للخدمات ، أم أداء نيجيريا فهو أقل من الدول الأخرى التى تقع عند مستوى تنميتها بالنسبة لكافة قطاعات الخدمات.

1-2-2 هل يوجد تكافؤ فى أداء صادرات الخدمات بين الدول الأفريقية

تصل حصة صادرات خدمات النقل فى إجمالى الصادرات إلى أعلاها فى كينيا مقارنة بالدول الأخرى فى المنطقة ، وتحتل كينيا المرتبة الثانية فى خدمات الاتصالات ، وتتجاوز كينيا حصص الدول الأخرى المماثلة عند مستوى متوسط دخل الفرد وذلك فى هذه الخدمات. وتؤدى مصر أداءً طيباً فى النقل والاتصالات وصادرات البناء بينما يتحسن أداء تونس فى خدمات التجارة والتوزيع ، وفى النهاية فإن جنوب أفريقيا تؤدى بشكل أفضل فى الاتصالات والتوزيع والتأمين والخدمات التجارية الأخرى.

فى ضوء ما تقدم يفيد الوقوف على أوضاع صادرات الخدمات لكل الدول الأفريقية سائلة الذكر وخاصة كينيا وموريشيوس ومصر وتونس ونيجيريا وجنوب أفريقيا فى قطاعات النقل والتوزيع والتشييد والتأمين مقارنة بباقي الدول الأفريقية للتنبؤ بالفرص المحتملة ومسار التعاون مع الدول المقترحة فى إطار خطة تنمية الصادرات التى وضعتها وزارة التجارة والصناعة، هذا بالإضافة بأن مراعاة أوضاع هذه الدول فى صادرات الخدمات قد يساعد فى تفسير مؤشرات الأداء اللوجيستى للبنك الدولى الفرص المحتملة بالنسبة لمصر فى تعزيز انسياب الصادرات المصرية إلى أفريقيا من خلال دول المراحل المختلفة .

1-2-3 كيف تؤثر سياسات التجارة فى الخدمات على الأداء التصديرى للخدمات ؟

تشير قواعد بيانات البنك الدولى⁽¹⁾ حول الخدمات إلى معلومات مقارنة حول سياسة التجارة فى الخدمات فى خمس قطاعات هى: الاتصالات السلكية واللاسلكية ، التمويل ، النقل ، التجزئة والخدمات المهنية. حيث تواجه التجارة فى الخدمات بعض الحواجز:

- أولاً: الحواجز التى تستهدف مباشرة الحد من مساهمة الأجانب فى توفير الخدمات.

- ثانياً: فشل الأسواق وما يترتب عليها.

ويقصد بظاهرة فشل الأسواق (حالة المنافسة غير الكاملة والمعلومات غير المتسقة asymmetric

خاصة فى القطاعات الكثيفة المعلومات مثل الخدمات المالية والمهنية و/أو غياب المنافسة أو حواجز

⁽¹⁾The Services Trade Restrictions Data base of The World Bank's Development Economics Research Group is available at: <http://iresearch.worldbank.org/servicetrade/aboutData.htm>.

الدخول خاصة فى القطاعات ذات الشبكات (خارجيات هامة) **significant network** **externalities** مثل الاتصالات والنقل ، وغالباً تخلق السياسات والإجراءات المصممة لتصحيح هذه التشوهات حواجز غير متعمدة للتجارة ، وتعد الحواجز المفروضة على التجارة فى الخدمات أكثر تعقيداً من الحواجز على التجارة فى السلع ، وتستهدف قاعدة البيانات بالبنك الدولى تقييم **STRD** المعدة لأكثر من 100 اقتصاد دولى (مشملة على 100 دولة أقل نمواً فى العديد من المناطق متضمنة أفريقيا ، الأمريكتين ، آسيا وأوروبا) أى تقييم آثار السياسات والحواجز المنفذة فى الحالات التى ثبت اقتصادياً عدم كفاءتها وتزيد التكلفة. وتشتمل منهجية **STRD** على خمس فئات من السياسات وفقاً لمستوى التقييد وتعطى درجات من صفر حتى 100 حيث (5) الأفضل ، (100) الأسوأ نتيجة.

ويشير واقع القطاعات الرئيسية مثل الاتصالات السلكية واللاسلكية والخدمات المهنية ، خدمات النقل إلى أنها قطاعات مقيدة نسبياً فى العديد من الدول الأفريقية ، وفى أثيوبيا يخضع قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية للاحتكار ، وفيما يخص قطاع الخدمات المهنية باعتباره مدخلاً رئيسياً للعديد من الأنشطة المنتجة يميل لأن يكون أكثر تقييداً (50%) من أى قطاع فرعى فى أفريقيا ، أما الدرجات أو **scores** لخدمات النقل فهى ليست بأفضل حال حيث تقع فوق 25% فى معظم الدول ، وبصفة عام بالاعتماد على تصنيفات **STRD** ، تمثل كلا من أثيوبيا وزيمبابوى أعلى مستوى من التقييد عبر القطاعات وفى المقابل فإن 9 دول تقع ما بين حالة مقيدة تماماً وحالة مفتوحة فعلياً **virtually**.

هل هذه الحواجز هامة ؟

تؤكد البحوث على المكاسب الهامة المحققة من تحرير التجارة فى الخدمات ، وفى العديد من الدراسات يشار إلى أن القيود على استحوذات الأجانب والتمييز فى الترخيص ، القيود على استعادة الإيرادات والعوائد ، الإطار القانونى غير الملائم كلها قيود قد مارست تأثيرات سلبية على تدفقات الاستثمار فى قطاعات الخدمات.

وما تجدر ملاحظته من أنه بالرغم من أن تقليل الحواجز للتجارة يعد شرطاً ضرورياً لتشجيع أسواق الخدمات ذات النوعية المتميزة **high quality** ، إلا أن البيئة التنظيمية المتوازنة ربما تنشأ من وضعية مؤسسية متوازنة أيضاً ، وبالتالي فإن السياسات التنظيمية المؤثرة على التجارة والاستثمار وحرية انتقال العمالة تعد محددات هامة لأداء الخدمات ، وبالتالي فإن آثار السياسات التنظيمية قد يكون لها مضامين بعيدة المدى على صادرات الخدمات خاصة الاستثمار الأجنبى ومساهمة الشركات المتعددة الجنسيات فى أنشطة الخدمات ، وهناك أمثلة للعديد من الحكومات مثل غانا ، موريشيوس ، وروندا والتى قامت بتنفيذ سياسات داعمة لتمكين بيئة الأعمال من أجل توفير الخدمات. وتعد كينيا نموذجاً لإدخال

خدمة safaricom's M-PESA لتصبح رائدة عالمياً فى مجال الخدمات المالية المعتمدة على الموبيل فى بضعة سنوات قليلة ، وبدأت مؤخراً تتزانيا تحاكي نفس التجربة ، وبالنسبة لمقدمى الخدمات المهنية تقوم كينيا بالتصدير لحوالى 40 دولة ، والمسافة لم تعد أبداً عائقاً يتعين التغلب عليها ، حيث تقدم جنوب أفريقيا خدماتها المهنية لكل من كندا ، نيوزيلاندا والمملكة المتحدة. وتبين الشواهد أنه فى العديد من الأسواق حيث لم تنفذ الإصلاحات التنظيمية بشكل ملائم متسق وتكاملى فإنها لم تحدث الأثر المرغوب فيه ، وفى زامبيا حيث تم تحرير سوق الاتصالات اللاسلكية لا يزال الاحتكار قائماً فى التليفون الأرضى الثابت وذلك على الرغم من قيام المنافسة فى مجال التليفون المحمول.

وإجمالاً فإن أداء صادرات الخدمات فى كوت ديفوار ، كينيا ، موريشيوس والسنغال تمثل أمثلة لاقتناص فرص نمو صادرات الخدمات وكمدخلات لأنشطة المصب downstream ، ومن ثم تستطيع الخدمات زيادة التنافسية والأداء للقطاعات الاقتصادية خاصة فى الأنشطة الزراعية والصناعات الغذائية والصناعات التحويلية مثل صادرات المنسوجات والملابس.

ولا يزال المزيد من البحوث مطلوباً لتقييم الأدوار المعقدة لصادرات الخدمات فى الاقتصادات الأفريقية ، لإتمام ذلك لابد من تناول الفجوات الهامة فى البيانات والتحليل والبناء على الأدوات المتاحة الأفضل والتقنيات ، والمطلوب القيام بإجراء الإصلاحات اللازمة مما يمكن قطاع الخدمات ومشتملاته على زيادة تجارة الخدمات وتحفيز التنافسية الاقتصادية الكلية.

1-2-4 تحديد القطاعات كثيفة اللوجيستيات

وفقاً لنظرية التجارة فإن سعر الخدمات اللوجيستية ينخفض بالنسبة للسلع الأخرى والخدمات فى الاقتصاد ، هذه القطاعات التى تستخدم اللوجيستيات بكثافة تخضع لتوسع نسبى ولذلك يمكن أن نتوقع أن التحسينات فى الأداء اللوجيستى يؤثر فى الحجم النسبى للقطاع ومن ثم نمط التخصص بين الدول. وعلى الرغم من أن العلاقة بين اللوجيستيات والمحتوى القطاعى عملية معقدة إلا أنه من الممكن استخدام بيانات جدول المدخلات والمخرجات لتوفير بعض المعلومات الأولية حول القطاعات فى الدول النامية التى من المحتمل أن تكون حساسة بشكل خاص للأداء اللوجيستى، ومن ثم تعرف الكثافة اللوجيستية ببساطة كنسبة قيمة إجمالى المدخل الوسيط المستخدم والذى يعبر عن الخدمات اللوجيستية (من إجمالى GDP القطاعى) ، وتشير الشواهد التطبيقية أن تحسين تسهيلات التجارة وتشمل الأداء اللوجيستى تعد مكوناً هاماً يمكنه المساعدة على تعزيز تنوع الصادرات (Densis and Shepherd, 2011)⁽¹⁾

(1) Dennis, A., and B. Shepherd,: "Trade Facilitation and Export Diversification", World Economy 34 (1),2011, pp. 101-122.

1-2-5 معوقات نفاذ الصادرات المصرية إلى دول المراحل سواء دول عبور شاطئية أو دول حبيسة Transit Coastal or Land Locked Countries

توجد 15 دولة حبيسة فى أفريقيا من ضمنها 12 دولة أقل نمواً LDC ، وتوجد 16 دولة ساحلية رئيسية تخدم الدول الحبيسة الأفريقية:

- فى غرب أفريقيا:

الدول الحبيسة : بوركينا فاسو والنيجر

الدول الساحلية للعبور : توجو ونيجيريا

- فى أفريقيا الوسطى:

الدول الحبيسة : أفريقيا الوسطى وتشاد

الدول الساحلية للعبور : الكاميرون

- فى شرق أفريقيا:

الدول الحبيسة : أوغندا ورواندا

الدول الساحلية للعبور : كينيا وتنزانيا

- فى جنوب أفريقيا:

الدول الحبيسة : بوتسوانا ، ملاوى ، زامبيا

الدول الساحلية للعبور : موزمبيق وجنوب أفريقيا

حيث أوضحت احدى الدراسات (Limao and Venables, 2001) ⁽¹⁾ أن البنية التحتية تعد عنصراً هاماً فى تحديد تكاليف النقل حيث قدرت الدراسة المشار إليها أن البنية التحتية المتواضعة تفسر 40% من تكاليف النقل المقدره بالنسبة للدول الشاطئية coastal countries أو الساحلية ، 60% للدول الحبيسة ، ومن ثم فإن العديد من الدول الأفريقية تمثل لها تكاليف النقل حاجزاً كبيراً أمام الولوج للأسواق الإقليمية والدولية أكثر من فرض التعريفات على الواردات.

كذلك فإن إضافة 1000 كم إضافى يرفع تكلفة النقل بـ 380 دولار (أو 8% لشحن وسيط)، وفى حالة ما إذا كانت الرحلة تتم خلال طرق برية ومكون بحرى فإن 1000 كم إضافية بالبحر ترفع التكلفة إلى 190 دولار (أى 30% من الشحن الوسيط) ، وفى حالة كون الدولة حبيسة فإن تكلفة النقل تزيد بـ 2,170 دولار (أى زيادة تكلفة 50% فى التكلفة المتوسطة). وهذا مفاده أن كون الدولة حبيسة يوازى

⁽¹⁾ Limao, Nuno, and Anthomy J. Renahles, "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport costs and trade", World Bank Economic Review 15, 2001, pp. 451-479.

موقع يبعد عن الأسواق بـ 10,000 كم² علماً بأن معظم الدول الحبيسة تبعد بما يزيد عن 1000 كم عن البحر، وعليها أن تعبر خلال دول تمتلك بنية تحتية متواضعة ، وتتوصل نفس الدراسة إلى نتيجة مفادها أن رفع تكاليف النقل بنسبة 10% سيخفض حجم التجارة بنسبة أكثر من 20% ، نضف إلى ذلك أن تخلف نمو التجارة الالكترونية فى أغلبية الدول الأفريقية يرجع بالأساس إلى تخلف البنية التحتية فى الاتصالات السلكية واللاسلكية والكهرباء .

وبالتالى فإن الأثر المركب لتحسين جودة شبكة الطرق وتحسين تسهيلات التجارة يمكن أن يكون لها مردوداً يفوق المتوقع من التخفيضات المقارنة فى التعريفات الجمركية ، ومن الأهمية التغلب أيضاً على نقص المعروض من الكهرباء (تكرار ظاهرة انقطاع التيار).

1-3 مؤشرات الأداء اللوجيستي

يتيح البنك الدولى بعض المؤشرات حول الأداء اللوجيستي سنوياً منذ عام 2007 وحتى عام 2018 وهو آخر تحديث لبيانات المؤشر وفقاً لقاعدة بيانات البنك الدولي، ويتضح من خلال ملاحظة وضع المؤشر الرئيسي فى الجدول السابق إنخفاض المؤشر الكلى للأداء اللوجيستي لجميع الدول بالجدول فى عام 2018 مقارنة بـ 2016 ومن بينها مصر حيث سجلت قيمة المؤشر لمصر 2.8 فى 2018 مقارنة بـ 3.2 فى عام 2016 ونفس الانخفاض شهدته قيمة المؤشر بالنسبة لكينيا والتي تعتبر المنافس التقليدى الأول لمصر حيث وصلت قيمة المؤشر لـ 2.8 فى 2018 مقارنة بـ 3.3 فى 2016. وعلى نفس النهج إنخفضت قيمة المؤشر الاجمالى لباقي الدول فى عام 2018 مقارنة بعام 2016 فيما عدا الصين التى تمكنت من المحافظة على نفس قيمة المؤشر الكلى للأداء اللوجيستي فى عام 2018 وهى 3.6 فى عام 2018 لتصبح بذلك فالمركز الأول من بين الدول الخاضعة للمقارنة فى الجدول السابق مقارنة بجنوب أفريقيا التى احتلت المرتبة الأولى فى 2016 بقيمة للمؤشر الكلى وصلت لـ 3.7. ليعبر الوضع الاجمالى فى 2018 عن تدهور المؤشر الكلى للأداء اللوجيستي فى مصر ودول المرحلة الأولى وكذلك دول المقارنة مقارنة بعام 2016 بحيث لم تشهد قيمة المؤشر أى تحسن فى هذه الدول جميعاً. وفيما يتعلق بالمؤشرات الأخرى للأداء اللوجيستي والمتمثلة فى (الوقت اللازم للتصدير ، الاستيراد ، جودة البنية التحتية ، اعباء التخليص والاجراءات الجمركية) لم يشهد وضع هذه المؤشرات تحسناً ملحوظاً فى مصر فيما عدا تحسن طفيف فى مؤشر اعباء التخليص الجمركى لتسجل فيه مصر قيمة للمؤشر بلغت 3.9 فى 2018 مقارنة بـ 3.8 فى 2016. وفى نفس الوقت لم تشهد كينيا تحسناً سوى فى مؤشري كفاءة البنية التحتية وكذلك اعباء التخليص الجمركى لتحقيق 4.5 و 4.1 على التوالى فى 2018 مقارنة بـ 4.2 و 3.6 فى 2016. كما شهدت باقى دول المقارنة تحسناً طفيفياً فى هذه المؤشرات أيضاً. وبهذا

يمكن القول انه لم تشهد مؤشرات الأداء اللوجيستى فى مصر ومعظم الدول محل الدراسة تغيراً ملموساً بين عامى 2016 و2018 ليعبر الوضع القائم على ضرورة بذل المزيد من الجهد والتطوير لتحسين مؤشرات الأداء اللوجيستى والتي يتم الاعتماد عليها بشكل كبير لتيسير وإتمام عمليات التصدير والاستيراد. ويقيس هذا المؤشر المتوسط المرجح للدرجات التى تغطى ستة أبعاد فرعية للأداء اللوجيستى ، هذه المؤشرات الفرعية تشتمل على:

- القدرة على تتبع وتعقب خطوط سير الشحنات.
- الكفاءة (المهارة) وجودة الخدمات اللوجستية.
- سهولة الشحنات بأسعار تنافسية.
- كفاءة عملية التخليص والإفراج الجمركى.
- معدل وصول الشحنات فى الوقت المحدد.
- تكرار وصول الشحنات وفقاً للجدول الزمنى:
- جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل.

هذه المؤشرات للخدمات اللوجستية تساعد متخذ القرار على فهم التحديات التى تواجهها الدول وشركائها لتقليل المعوقات اللوجستية فى التجارة الدولية. وتشير كل الدراسات المتاحة حول اللوجيستيات والتجارة إلى التأكيد على وجود علاقة ارتباط إيجابية بين تحسين أداء اللوجيستيات وتطور التجارة¹.

تتنوع مؤشرات قياس النفقات اللوجستية ، فمنها مؤشرات تركز على بعض المؤشرات الفرعية التى تعكس النفقات اللوجستية للتجارة الخارجية مثل عدد الأيام اللازمة لكل من الصادرات والواردات ، بالإضافة إلى تكلفة الحاوية الواحدة لكل من الصادرات والواردات ، وهناك مؤشرات أخرى تعكس النفقات اللوجستية مثل نسبة النفقات التجارية من قيمة الصفقة لطرفى التجارة.

بالإضافة إلى مؤشرات قياس الأداء اللوجيستى والتى تعكس النفقات اللوجيستية ، توجد مؤشرات سهولة التجارة عبر الحدود التى يصدرها البنك الدولى ، وكذلك مؤشرات كفاءة أداء الموانئ التى يصدرها تقرير التنافسية العالمية ، ويتم تناول تلك المؤشرات بالتطبيق على دول المراحل الثلاثة والتى تستهدف الأسواق الأفريقية وتوزيع المراكز اللوجستية ومكاتب التمثيل التجارى فى أفريقيا فى إطار خطة العمل لتنمية الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية كما ذكرنا آنفاً ، هذا بالإضافة إلى المقارنة مع مؤشرات أداء التجارة عبر الحدود، والأداء اللوجيستى وكفاءة الموانئ للدول المنافسة لمصر فى الأسواق

(1) سنورد بعض هذه الدراسات فى ملحق الفصل الأول.

الأفريقية مثل الصين ، الهند، تركيا ، جنوب أفريقيا، والمغرب بغرض الوقوف على دور تحسين الخدمات اللوجستية فى تعزيز نفاذ الصادرات المصرية إلى الأسواق الأفريقية.

1-3-1 مؤشرات سهولة التجارة عبر الحدود فى مصر ودول المراحل الثلاثة والدول المنافسة فى أفريقيا

توضح مؤشرات قياس النفقات اللوجستية بناءً على بيانات التكاليف المتوسطة ووقت التداول⁽¹⁾. والمستندات اللازمة للتصدير: وقت التصدير، تكلفة التصدير للحاوية ، والمستندات اللازمة للاستيراد، الوقت اللازم للاستيراد وتكلفة الاستيراد للحاوية وذلك وفقاً لبيانات البنك الدولى لمسوح أجراها على 190 دولة:

أ. حيث إنه وفقاً لبيانات مؤشرات التجارة عبر الحدود لمصر ومجموعة دول المرحلة الأولى⁽¹⁾ أن ترتيب كل من كينيا وأوغندا يسبق مصر من حيث مؤشر التجارة عبر الحدود حيث تحتل مصر الرتبة المتأخرة 171 (من 190 دولة فى عام 2019) ومقارنة بكينيا (112) ، أوغندا (119). ويعنى ذلك أنه من حيث سهولة التجارة عبر الحدود تتفوق كينيا على كلا من مصر وأوغندا.

(1) المقصود documentary compliance هو الحصول على الوثائق وإعدادها خلال مرحلة النقل والإفراج الجمركى والفحص، المناولة فى الموانئ أو عند الحدود فى الدولة المصدر أو الحصول على إعداد وتسليم الوثائق المطلوبة فى دولة المقصد أو الاقتصادات العابرة للترانزيت ، وتغطى كافة الوثائق بحكم القانون أو بموجب الممارسة بما يتضمن كل المعلومات المسلمة إلكترونياً ،

وتعنى الإفراج الجمركى والفحص الذى تجريه الجمارك أو الفحص Border compliance الذى يتم من قبل أى هيئات أخرى (ويطبق على أكثر من 20% من الشحنات) ، وتشمل أيضا المناولة فى الميناء أو عند الحدود فى الميناء الشائع الاستخدام أو على حدود الدولة.

- ويشمل التحميل والتفريغ والشحن عند المخزن أو المستودع Domestic transport أو الحدود ، هذا بالإضافة إلى النقل بوسيلة معروفة بين المستودع والميناء ، وكذلك النقل بين الحدود والمستودع ، ويتضمن أيضا التأخير بسبب المرور ونقاط تفتيش الطرق خلال انتقال الشحنة على الطريق.

- ومن الواضح أن بيانات التكاليف المتوسطة ووقت التداول مصدرها البنك الدولى Doing business website ومبنية على مسح أجراه البنك الدولى على 190 دولة حول رسوم الشحن للشاحنين freight forwarders وهى تتم سنوياً ، وبيانات تكاليف الاستيراد والتصدير فهى تخص حاوية معيارية من السلع.

ويمكن الرجوع لتقرير البنك الدولى:

Doing Business, Training for Reform, 16th The Edition, A World Bank Group Flagship Report, 2019, pp. 111-121.

(1) Ibid

- بالنسبة للوقت الذى تتطلبه مستندات التصدير خلال مراحل النقل والإفراج والفحص والمناولة فى الموانئ أو عند الحدود فتصل أقصاها فى تنزانيا بعدد 96 ساعة وأدناها فى كينيا بعدد 19 ساعة، 24 فى أوغندا بينما تصل فى مصر إلى 88 ساعة.
- بالنسبة للوقت التى تتطلبه مستندات الاستيراد فتحفظ كينيا وأوغندا بأقل عدد ساعات على الترتيب 60 ساعة/96 ساعة على الترتيب ، وتقدر بأعلى قيمة من الساعات فى مصر مقارنة بكل دول المرحلة الأولى ، ويرجع الانخفاض فى كينيا إلى زيادة استخدام التكنولوجيا بميناء مومبوسا.
- وبطبيعة الحال ينعكس الوضع النسبى المتردى للوقت الذى يتطلبه الاستيراد فى مصر فى ارتفاع تكلفة ونفقة الواردات إلى 1000 دولار مقارنة بـ 115 دولار للحاوية فى كينيا، 375 دولار للحاوية فى تنزانيا ، 296 دولار فى أوغندا ، ويرجع ذلك إلى الطلب على استيراد الحاويات فى الموانئ البحرية الكينية من قبل الدول الحبيسة ، وكذلك إلى زيادة استخدام التكنولوجيا فى الموانئ الرئيسية لديها، وترتفع تكلفة تصدير الحاوية فى كل من كينيا وتنزانيا وأوغندا (191 دولار . 275 دولار ، 102 دولار على الترتيب) مقارنة بـ 100 دولار نفقة تصدير الحاوية من مصر وهو ما يلقى الضوء حول حقيقة انخفاض نفقة تصدير الحاوية بالنسبة لمصر مقارنة بمثيلاتها بالنسبة لدول المرحلة الأولى.

ب. نوضح المؤشرات التى تعكس سهولة التجارة عبر الحدود بالنسبة لمصر ، وكلا من جيبوتى وزامبيا، إلى⁽¹⁾:

- أن وضع مصر فى ترتيب مؤشر التجارة عبر الحدود ليس فى أفضل حالاً حيث لا تزال مصر تحتفظ بأسوأ ترتيب فى هذا المؤشر.
- بالنسبة لعدد الساعات التى تستغرقها مستندات التصدير فلا يزال وضع زامبيا الأسوأ (عدد 96 ساعة) ، جيبوتى (60 ساعة) ، بوضع يفضل عن مصر.
- بالنسبة لعدد الساعات التى تستغرقها المستندات على جانب الواردات فمن الواضح أن الموقف النسبى للدولتين زامبيا وجيبوتى يفضل موقف مصر من حيث عدد الساعات.
- وينعكس ذلك على تأخر موقف مصر بالنسبة للدولتين من حيث تكلفة تصدير حاوية أو تكلفة استيراد حاوية حيث تشير الأرقام إلى أن تكلفة تصدير حاوية على الحدود يصل إلى 258 دولار فى مصر مقابل 95 دولار لجيبوتى ، 200 دولار بالنسبة لزامبيا ، أما تكلفة استيراد حاوية على الحدود فيصل إلى 1000 دولار بالنسبة لمصر مقابل 175 لزامبيا ، 100 دولار لجيبوتى. وتفسر ظروف

⁽¹⁾ Doing Business Report 2019.

تكلفة الحاوية تصديراً واستيراداً فى كينيا فى ضوء الطلب على تصدير واستيراد الحاويات فى الموانئ البحرية الكينية من قبل الدول الحبيسة.

ج. وبالنسبة لمركز مصر من حيث سهولة التجارة عبر الحدود فى عام 2019 وتفصيلاتها مقارنة بمراكز دول المرحلة الثالثة ⁽¹⁾ تأتى مصر فى مستوى أفضل من كل من: أنجولا ، كوت ديفوار ، الكامبيرون ، الجابون ، غانا ، موزمبيق ، نيجيريا والسنغال ، وتأتى كل من الكامبيرون ، نيجيريا. بينما الوضع النسبى لكل من موزمبيق ، السنغال ، كوت ديفوار يفضل مصر برغم مراكزهم المتأخرة من حيث مؤشر سهولة التجارة عبر الحدود.

- بالنسبة لعدد ساعات التصدير فى عام 2019 فقد كان أكثر فى نيجيريا 119 ساعة وذلك مقابل عدد ساعات أقل فى مصر (88 ساعة) ، أما بالنسبة لكل من السنغال وموزمبيق تعد عدد ساعات التصدير أقل قيمة (26 ، 36 ساعة على الترتيب).
 - بالنسبة لعدد ساعات الاستيراد فتصل إلى أقصاها فى مصر 265 ساعة وإلى أدناها فى موزمبيق (16 ساعة) ، و غانا (36 ساعة) وجاء أكبر عدد من الساعات فى الكامبيرون ونيجيريا تالين مصر (163 ساعة ، 144 ساعة).
 - بالنسبة لنفقة التصدير فى عام 2019 كانت أعلى نفقة للتصدير فى الجابون (1633 دولار) تليها الكامبيرون (983 دولار) ثم انجولا ونيجيريا (825 دولار ، 785 دولار) وذلك مقابل أقل نفقة للتصدير فى مصر بقيمة 258 دولار/حاوية.
 - بالنسبة لنفقة الاستيراد فتصل التكاليف إلى أقصاها فى الكامبيرون ، الجابون بقيمة 1407 دولار ، 1320 دولار/لحاوية وتصل أقل نفقة للاستيراد فى مصر بحوالى 554 دولار/حاوية.
- ويبدو أن مؤشرات **نفقات التصدير والاستيراد للحاوية** يعكس أوضاعاً تنافسية أفضل نسبياً لمصر مقارنة بدول المرحلة الثالثة من منظور النفقات اللوجيستية ، وهذا يتزامن بطبيعة الحال مع جهود الحكومة

⁽¹⁾ رسوم استكمال إجراءات الصادرات والواردات مثل تكاليف التوثيق ، الرسوم الإدارية للإفراج الجمركى والرقابة الفنية technical control ، رسوم المخلصين الجمركيين ، ورسوم التداول النهائى ورسوم النقل البرى ، والمصدر البديل لهذه البيانات هو بيانات الجمارك الوطنية والتي تسمح باستخراج معلومات تفصيلية تسمح بمقارنة بيانات الدول المصدرة fob مع البيانات المناظرة للواردات مشتملة على تكاليف التأمين والشحن (cif) ، نسبة cif/fob تمثل مقياس لتكاليف النقل IMF Direction of Trade Statistics (DOT)

حول هذه الأمور يرجى الرجوع إلى:

-Edgar E. Blanco, et al. "Modeling The Cost of international trade in Global supply chains, MIT center for transportation & Logistics, March 2015, pp. 6-7.

منذ صدور القرار الجمهورى رقم 57 لسنة 2002 بشأن تنظيم وزارة النقل وتطوير مرافق النقل البحرى والنهوض بها ومنها تطبيق نظم الإدارة والتجارة الإلكترونية وتعميم نظم المعلومات المتكاملة فى هيئات الموانئ وهئية السلامة وإنشاء نظام التعريف (EAIS) الأتوماتيكي لتتبع حركة السفن التجارية بالموانئ والسواحل المصرية ، ثم افتتاح ميناء شرق بورسعيد 2004 وتطوير مينائى الإسكندرية والدخيلة ، وخلال عام 2010 تم اتخاذ عدة خطوات لتحسين الإدارة الجمركية لتلبية المعايير الدولية ⁽¹⁾. وسيوضح فيما بعد من خلال استعراض مؤشرات الأداء اللوجيستى لأى مدى نجحت الإصلاحات التجارية المصرية فى تقليص المدة الزمنية اللازمة لإعداد المستندات للصادرات والواردات.

د. ويتبين من خلال تتبع مؤشرات الوضع المقارن لمصر مع الدول المنافسة لها فى أفريقيا (جنوب أفريقيا) ، تركيا ، المغرب ، الهند والصين).

- أن ترتيب مصر قد جاء متأخراً بالنسبة للدول المنافسة فى الأسواق الأفريقية حيث تشغل مصر المرتبة الأسوأ (171) مقارنة بالمراكز 42 ، 62 ، 65 ، 80 ، 143 لكل من تركيا ، المغرب ، الصين ، الهند وجنوب أفريقيا على الترتيب.
 - بالنسبة لعدد ساعات التصدير تسجل مصر أضعاف الوقت التى تستغرقه المستندات ، حيث تعد مصر الأسوأ بعدد 88 ساعة بينما يصل الوقت إلى 4 ساعات فى تركيا ، 8,6 ساعات الصين ، 14,5 ساعة فى الهند ، 26 ساعة فى المغرب.
 - وتصل نفقة التصدير للحاوية على الحدود إلى 258 دولار بالنسبة لمصر ، وتتجاوز هذه التكلفة مستواها فى مصر بالنسبة للصين 314 دولار ، 358 دولار للحاوية بالنسبة لتركيا ، وتحقق المغرب أدنى قيمة فى نفقة التصدير بحاوية مقارنة بمصر وغيرها من هذه الدول بقيمة 156 دولار، وترتفع مستوى نفقة التصدير/ للحاوية إلى أعلى مستوياتها 1257 دولار/ للحاوية فى جنوب أفريقيا .
 - أما تكلفة حاوية الاستيراد فتصل إلى أعلاها فى مصر 1000 دولار على مستوى الالتزام المستندى (أو على مستوى الالتزام على الحدود) 554 دولار/حاوية ، وترتفع نفقة الاستيراد للحاوية باستثناء حالة جنوب أفريقيا على مستوى الامتثال على الحدود إلى قيمة 676 دولار.
- وبصفة عامة نجد أن الوضع المقارن لمصر من حيث مؤشرات سهولة التجارة عبر الحدود وتفصيلاتها الفرعية ومثيلتها من الدول الأفريقية الممثلة فى المراحل الثلاثة فضلاً عن الدول المنافسة داخل الأسواق الأفريقية وهو ما يستنتج منه الآتى:
- 1- أن ترتيب مصر متأخر على الإطلاق بالنسبة لمؤشر سهولة التجارة عبر الحدود.

(1) منى عبد العال سيد دسوقى، مرجع سبق ذكره ، ص 90.

2- أن مصر فى وضع يفضل بعض دول المراحل من حيث وقت التصدير ، وهو ما يعطى لها ميزة نسبية وتنافسية داخل بعض الأسواق الأفريقية ، وتظل المشكلة هى الوضع النسبى المقارن بالدول المنافسة خاصة الصين ، الهند ، تركيا ، المغرب وجنوب أفريقيا مع ملاحظة أن مؤشرات تكلفة الحاوية للتصدير تتقارب مع الدول المنافسة.

3- أن وضع مصر من منظور وقت الاستيراد يوضح ارتفاع وقت الاستيراد بالمقارنة بغالبية دول المراحل ، ولكن من الواضح أن الدول المنافسة قد نجحت فى تقليص زمن الاستيراد وبرغم ذلك لم ينعكس ذلك فى تكلفة استيراد/حاوية حيث استمرت مرتفعة فى معظم دول المراحل ولكن حققت الدول المنافسة نجاحاً فى تقليص نفقة الاستيراد للحاوية بالدولار.

2-3-1 قياس النفقات اللوجستية من خلال الأداء ، حيث يقدم البنك الدولى مؤشر الأداء اللوجيستى

Logistics performance index

ويتضمن ذلك المؤشر الإجمالى ستة مؤشرات فرعية تتمثل فى كفاءة التخليص الجمركى، وجودة البنية الأساسية للتجارة والنقل ، وسهولة الشحن بأسعار تنافسية وكفاءة جودة اللوجستيات والتتبع للشحنات والتوقيت المحدد للوصول. وتجدر ملاحظة أنه فى حساب Logistic performance index يقوم المؤشر على أرقام موضوعية مثل معدل الفحص المادى physical inspection ، حيث إن بعض الدول تقوم بفحص 100% من السلع والدول الأخرى تكتفى بفحص 1% ، وفيما يخص عدد الأيام الفعلية للإفراج الجمركى تقل فى العديد من الدول عن يوم ، وفى دول بنين وسيراليون تصل إلى 10 أيام ، وقد توجد العديد من المعوقات الإدارية ، وفى بوروندى يتم تصدير السلعة من خلال 17 إجراء والذى يستغرق أكثر من شهرين للاستكمال ، وبينما تهم الجغرافيا ويعتمد الإفراج الجمركى على التكنولوجيا والمعرفة يمكن أن يلعب الفساد والتحايل red tape دوراً ، وباختصار تتحدد تكاليف النقل جزئياً بالجغرافيا المادية للمسافة وبمستوى التنمية فى الدول الحبيسة ، وايضا تتحدد بحقيقة أن السلع تستهلك جزءاً من الوقت للتحرك بين الحدود⁽¹⁾.

وبتتبع تطور مؤشر الأداء اللوجيستى لمصر مع دول المراحل من الأولى حتى الثالثة ثم الدول المنافسة فى الأسواق الأفريقية.

ويمكن تسجيل بعض الملاحظات²:

⁽¹⁾ Edgar E. Blanco, Ibid, pp. 12-13.

⁽²⁾ قاعدة بيانات البنك الدولى متاح على:

- 1- اختلف المركز الأول فى الأداء اللوجيستى لدول المرحلة الأولى مع مصر عبر الزمن 2007 ، 2010 ، 2012 ، 2014 ، 2016 حيث سبقت كينيا مصر وجاءت الأفضل عام 2016 بينما جاءت مصر فى المركز الثانى فى نفس السنة وشغلت تنزانيا المركز الثالث ، ويعبر ذلك عن التنافس بين مصر وكينيا لتحسين الأداء اللوجيستى ، ويعد عام 2016 بمثابة الطفرة اللوجستية لكينيا ، مصر وتنزانيا.
- 2- أن مصر جاءت الأفضل وشغلت المركز الأول مقارنة بكل من جيبوتى وزامبيا.
- 3- يوضح استمرار تمايز مصر مقارنة بدول المرحلة الثالثة عبر الزمن. وفى عام 2016 يبرز أيضا الوضع غير التنافسى لهذه الدول من منظور النفقات اللوجيستية.
- 4- شدة التنافسية وجهود تحسين الأداء اللوجيستى بين مصر والصين والهند والمغرب وتركيا وجنوب أفريقيا ، حيث تربعت جنوب أفريقيا على عرش الأداء اللوجيستى وتلتها الصين ثم تساوت قيمة المؤشر فى حالتى تركيا والهند (3.4) ، وجاءت مصر فى المركز الأخير مع الدول المنافسة وهذا مفادة عدم كفاية الإجراءات الإصلاحية التى طبقتها مصر للإرتقاء بجودة القطاع اللوجيستى لتحسين فرص النفاذ للصادرات إلى أفريقيا.
- وتشير استراتيجية النقل البحرى وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية 2018 إلى أنه من ضمن أهدافها الرئيسية تنمية ودعم الأسطول التجارى المصرى بما يمكنه من نقل نسبة 25% من حجم تجارة مصر الخارجية عن طريق بعض الأهداف الفرعية ، كذلك فإن برنامج تطوير قطاع النقل البحرى المصرى حتى عام 2030 يستهدف ما يلى:
- 1- إقامة مشروعات إنشاء وإحلال وتطوير الموانئ التجارية.
- 2- رفع كفاءة وإنشاء مناطق لوجيستية.
- 3- تطوير منظومة الشحن والتفريغ لتقليل زمن بقاء السفن.
- 4- تطوير البنية التشريعية والإجرائية والمؤسسية.
- 5- تطوير وتحديث بنية العمل داخل الموانئ البحرية التجارية والربط الالكترونى لأنظمة العمل داخل كل ميناء.
- 6- تحقيق أعلى معدل لاستغلال المساحات المتاحة والمخازن داخل الموانئ.
- 7- العمل على تنفيذ مشروع الشباك الواحد.
- 8- تدبير وتحديث أجهزة تأمين الموانئ.

- فيما يتعلق بالمؤشرات الفرعية للأداء اللوجيستى أيضا خلال الفترة 2007-2016 فيمكن عرض نتائج تحليل تلك المؤشرات بالنسبة لمصر ودول المراحل الثلاثة كما يلي:

1. وفيما يخص مؤشر كفاءة عملية التخليص الجمركى الذى يمثل التقييم الكمى لمدى كفاءة الإدارة الجمركية فى كل دولة ، وذلك من حيث ضرورة الموائمة بين ضمان سرعة إجراءات التخليص للشحنات ، وفى نفس الوقت ضمان إحكام الرقابة والتفتيش على سلامة تلك الشحنات والمستندات المرفقة ، حيث يلاحظ أن كينيا جاءت أفضل من مصر وتنزانيا من حيث كفاءة التخليص الجمركى.
2. وبالنسبة لمؤشر جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل فهو يمثل التقييم الكمى لمدى جاهزية الأدوات والتجهيزات اللوجيستية فى الموانئ المتنوعة لكل دولة ، وقد ظلت جودة البنية الأساسية للتجارة والنقل أقل من مستواها فى العالم وذلك يرجع إلى عدم كفاية المتطلبات المالية والفنية والبشرية اللازمة لخلق بنية أساسية تتسم بالكفاءة لخدمة التجارة والنقل ، وتوضح قيمة المؤشر اشتداد الموقف التنافسى بين كل من مصر وكينيا ولصالح كينيا ، فى هذا المؤشر نقل قيمة هذا المؤشر عن (2.9) فى حالة كل من تنزانيا ، وأوغندا.
3. بالنسبة لمؤشر سهولة الشحن بأسعار تنافسية فهو يمثل التقييم الكمى لمدى الاستغلال الأمثل للموارد والتسهيلات المتاحة بالموانئ للقيام بعملية شحن البضائع بأقل نفقات ممكنة بكل دولة ، ويلاحظ أيضا أن مصر تتفوق على كل من كينيا وتنزانيا وأوغندا.
4. بالنسبة لمؤشر جودة اللوجستيات فهو يمثل التقييم الكمى لكفاءة الخدمات اللوجستية المقدمة فى الموانئ بداية من دخول الشحنات حتى خروجها لميناء المقصد ويتساوى الموقف التنافسى لكل من مصر وكينيا يليها أوغندا وتأتى تنزانيا فى المؤخرة فهى فى الوضع الأسوأ.
5. بالنسبة لمؤشر التتبع والتعقب للشحنات فهو يمثل التقييم الكمى للرقابة والمتابعة للشحنات حتى وصولها لميناء المقصد ويبدو أن الوضع التنافسى لكل من كينيا وأوغندا وتنزانيا أفضل من مصر بفضل الجهود الإصلاحية التى سبق الإشارة إليها حول هذه الدول.
6. مؤشر عبء الإجراءات الجمركية مقارنة بالمعايير العالمية ، وتتفوق أوغندا على مصر والتى تعلى الرتبة الثانية تليها كل من كينيا وتنزانيا.
7. وفيما يخص جودة البنية الأساسية للموانئ فتحلت مصر الرتبة الأولى تليها كينيا ثم تأتى أوغندا فى الوضع الأسوأ ، وهذا يعكس الموقع الفريد الجغرافى لمصر الذى يرشحها بقوة لتكون مركز لوجيستى

8. عالمى لتسهيل حركة التجارة العالمية خاصة أن أكثر من 8% من النقل البحرى يتم عبر قناة السويس كل عام. ومع ازدياد حركة التجارة الدولية والطفرة التى شهدها النقل البحرى خاصة حركة الحاويات واشتداد المنافسة فى مجال النقل البحرى والخدمات اللوجستية من جانب الدول النامية واتساع نطاق عمليات تعهيد الخدمات اللوجستية وظهور الجيل الثالث والرابع من الموانئ الشبكية كلها تمثل فرص أمام مصر وإن لم يتم اقتناص تلك الفرص ، فهناك تهديدات حقيقية تحيط بنصيب مصر القائم من حركة النقل البحرى والخدمات اللوجستية⁽¹⁾. حيث تعلى الصين ، الولايات المتحدة ، سنغافورة ، هونج كونج ، وكوريا الخمس المراكز الأولى فى حركة الحاويات بينما تعلى الإمارات والهند ومصر المراكز (8 ، 14 ، 18) على الترتيب.
9. بالنسبة لمؤشر التوقيت ، فهو يمثل التقييم الكمى لمدى وصول الشحنات فى المواعيد المحددة وفقا لما هو مخطط فى ميناء المقصد ، ومن الواضح أن كلا من كينيا وأوغندا يقسمان المركز الأول كأفضل دول المرحلة الأولى وفقاً لهذا المؤشر ، أما مصر فتشغل المركز الرابع كأسوأ مؤشر وتسبقها تنزانيا فى المركز الثالث وفقاً لنفس المؤشر.
10. وفى ضوء مؤشرات الأداء اللوجيستى لمصر ودول المرحلة الثانية تسبق مصر كل من جيبوتى وزامبيا من حيث الأداء اللوجيستى ، وجودة الخدمات اللوجستية ، كفاءة التخليص الجمركى ، القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات ، سهولة الشحنات بأسعار تنافسية ، جودة البنية التحتية للتجارة والنقل ، معدل وصول الشحنات فى الوقت المحدد ، جودة البنية الأساسية للموانئ ، وعبء الإجراءات الجمركية مقارنة بالمعايير العالمية.
11. وتشير مؤشرات الأداء اللوجيستى الفرعية بين مصر ودول المرحلة الثالثة إلى مايلى:
- تتفوق مصر وتفضل كافة دول المرحلة الثالثة من حيث مؤشرات الأداء اللوجيستى ، وجودة الخدمات اللوجيستى ، كفاءة التخليص الجمركى ، القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات ، سهولة الشحنات بأسعار تنافسية ، جودة البنية التحتية للتجارة والنقل ، معدل وصول الشحنات فى الوقت المحدد.
 - أنه باستثناء المؤشرات الفرعية السابقة تتفوق وتفضل كوت ديفوار كل من مصر ، السنغال ، موزمبيق ، الجابون ونيجيريا من حيث جودة البنية الأساسية للموانئ.

⁽¹⁾ Hyuk- soo ctto, August, Determinants and effects of logistics costs in container ports: The Transaction Cost Economics Perspective, 2014, pp. 195-196.

- وتتقاسم كوت ديفوار والسنغال المركز الأول تليها مصر حيث تحتل المركز الثالث ثم تصل غانا فى المركز الرابع تليها موزمبيق والجايبون من حيث عبء الإجراءات الجمركية مقارنة بالمعايير العالمية.

وأما المؤشرات الفرعية للأداء اللوجيستى فيتضح منها⁽¹⁾:

- فيما يخص مؤشر جودة الخدمات اللوجستية تحتل جنوب أفريقيا قمة ترتيب الدول المنافسة لمصر فى الأسواق الأفريقية ، وتشغل الصين المركز الثانى والهند الثالث وتركيا الرابع ، وتشغل مصر المركز الخامس وتأتى المغرب فى المركز السادس.
- فيما يتصل بمؤشر سهولة الشحنات بأسعار تنافسية تحتل الصين المركز الأول وتليها جنوب أفريقيا ثم تأتى مصر فى المركز الثالث ، وتشغل كل من الهند وتركيا المركز الرابع ، وتستمر المغرب فى احتلال المركز الأخير . ويبدو أن الجهود الإصلاحية المبذولة فى مصر قد انعكست على تحسين مركز مصر التنافسى مقارنة بوضعها فى 2007 وذلك بالنسبة لهذا المؤشر .
- يشير مؤشر كفاءة التخليص الجمركى إلى استمرار ارتفاع جنوب أفريقيا المكانة الأولى ضمن الدول النامية المنافسة لمصر فى الأسواق الأفريقية ، وتحتل الصين المركز الثانى ، وتتقاسم كل من الهند وتركيا المركز الثالث ، ويستمر شغل مصر المركز الخامس متخطية بذلك المغرب التى يشير مؤشرها فى 2016 إلى أنها الأسوأ وأنها تتراجع بمؤشرها مقارنة بنسبة 2012.
- ويستمر احتلال جنوب أفريقيا المركز الأول تليها الصين ، فيما يخص مؤشر القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات ، وتسبق مصر كل من الهند وتركيا ، ويستمر اعتلاء مصر المركز الخامس مع تحسن مؤشراتها عبر الزمن 2007-2016.
- ويشير مؤشر جودة البنية التحتية للتجارة والنقل إلى استمرار جنوب أفريقيا على قمة الدول المنافسة تليها الصين فتركيا والهند ثم تأتى مصر أيضا فى المركز الخامس تليها الأسوأ المغرب فى المرتبة.
- وعلى الرغم من تزايد الجهود الإصلاحية لتحسين جودة البنية الأساسية للموانئ فى مصر وتطور هذا المؤشر بالنسبة لمصر من (3,4) عام 2007 إلى 4,7 فى عام 2016 إلا أنها لم تصعد سوى للمركز الثالث مسبوقة بجنوب أفريقيا والمغرب (والتي تحركت من الوضع الأسوأ فى

(1) قاعدة بيانات البنك الدولى ، متاح على:

www.worldbankdata.org.

www.worldbank

كافة المؤشرات) إلى المرتبة الثانية بحيث سبقت مصر فى عام 2016 ، وهذا يلقى الضوء حول تركيز المغرب على مشروعات البنية الأساسية فى الموانئ والتي ربما تم تمويلها فى إطار مشروعات الحزام والطريق. وقد نجحت مصر فى شغل المركز الثالث فى هذا المؤشر وهو ما يلفت الانتباه إلى جهود الحكومة فى إطار استراتيجية 2030 وحرصها على أحداث طفرة فى تطوير الأداء بالموانئ المصرية بما يخدم التجارة المصرية فى الداخل والخارج والذى ارتبط بمجموعة من الإجراءات لضمان سرعة إتمام الإجراءات والإفراج النهائى عن البضائع داخل الموانئ وتطوير أسلوب استخراج نتائج فحص السلع المستوردة وتعديل التشريعات اللازمة وتغطية احتياجات المنافذ الجمركية من معامل الفحص مع التتويه إلى إصدار قائمة بالمستوردين والقائمة البيضاء لتقديم تيسيرات لهم فى الإجراءات وسرعة الإفراج عن رسائلهم وفق معايير منظمة الجمارك العالمية مع إدراك الشركات الصغيرة والمتوسطة الملتزمة فضلاً عن ضبط حالات التهرب الجمركى¹.

• وفيما يخص عبء الإجراءات الجمركية بالمقارنة بالمعايير العالمية فبالرغم من تحسن هذا المؤشر بالنسبة لمصر عبر الزمن إلا أن مصر استمرت تشغل المركز الأخير تتقاسم ذلك مع تركيا (3,8) ، هذا وقد اعتلت الهند المركز الأول متبوعة بالمغرب والصين وجنوب أفريقيا ، ويبدو أن مصر ما يزال مطلوب منها تحسين قيمة هذا المؤشر حتى تحسن موقفها التنافسى مع أقرانها فى الأسواق الأفريقية.

وإجمالاً فإن وضع مصر التنافسى مقارنة بأقرانها لا يزال يتأرجح وإن كان ثابتاً عند المركز الخامس وفى أفضل الحالات عند المركز الثالث بالنسبة للمؤشرات الفرعية.

3-3-1 مؤشرات كفاءة الموانئ البحرية والجوية

وتعد كفاءة الموانئ جزئياً ظاهرة طبيعية ولكن كفاءتها مسألة تنظيمية ، ويفيد استعراض مؤشرات كفاءة الموانئ لدول المراحل الثلاثة وفقاً لاستراتيجية وزارة التجارة والصناعة لغزو الأسواق الأفريقية طبقاً لخطتها 2020-2017 إمكانيات الموانئ الأفريقية سواء البحرية أو الجوية لخلق فرص محتملة لتنفيذ الصادرات المصرية إلى الأسواق الأفريقية.

وكما تم تجميعها من تقارير التنافسية العالمية 2018 ، 2019 يمكن الاستدلال والوقوف على الوضع النسبى للمقارن لمصر وجنوب أفريقيا ودول المراحل الثلاثة.

(1) رئيس الوزراء فى تصريح للأهرام بعدد 26 نوفمبر 2019.

(1) أن مصر تسبق كافة الدول الأفريقية المدرجة فى خطة وزارة التجارة والصناعة وكذلك جنوب أفريقيا من حيث ترتيب مصر (39) ، (41) التى تسبق جنوب أفريقيا (50 ، 51) وكافة الدول المدرجة من حيث كفاءة الموانئ البحرية 2018 ، 2019.

فيما يخص كفاءة الموانئ الجوية تسبق جنوب أفريقيا مصر عبر سنتى 2018 ، 2019 وهى على الترتيب: جنوب أفريقيا (34 ، 27) ، مصر (43 ، 49) ، ومن الواضح أن جنوب أفريقيا قد نجحت فى تحسين مؤشر كفاءة الموانئ البحرية والجوية عبر السنتين الأخيرتين ولكن لم تتجح مصر فى تحسين موقفها التنافسى النسبى (وإن كانت تسبق جنوب أفريقيا بالنسبة للموانئ البحرية).

(2) ومن الواضح أن مؤشر كفاءة الموانئ البحرية والجوية أفضل بالنسبة لكينيا مقارنة بباقى الدول الأفريقية ، وهو ما يرشح كينيا أن تتعاون مع مصر لخلق مستودعات تخزين لنفاذ الصادرات المصرية إلى أسواق الدول الحبيسة ، وربما حالة باقى الدول الأفريقية تتطلب المزيد من جهود التعاون لتحسين فرص النفاذ مع ضرورة توفير قواعد بيانات شاملة لكل الأسواق والمعلومات المرتبطة بعملية التسويق والإنتاج وفقاً لكل الاحتياجات بكل الدول ، وقد يكون من المفيد استعانة الحكومة باحدى الشركات العالمية لإدارة الموانئ لفترة (5-10 سنوات) ، كذلك من الأهمية دراسة تجارب الصين والهند وتركيا فى التعامل مع المناطق اللوجيستية فى أفريقيا كمناطق لوجستية تخزينية للبضائع وتوصيلها إلى الدول الحبيسة.

أيضا تجدر الإشارة إلى أهمية تطبيق نظام البضاعة الحاضرة التى اعتاد عليها العملاء من أفريقيا فى تعاملاتهم مع الموردين الصينيين أو الهنود أو الأتراك.

وعند الحديث عن صادرات الأدوية إلى أفريقيا من المفيد الإشارة إلى أنه تم تأسيس شركة بإسهام عدد من الأعضاء فى اتحاد الغرف التجارية لاختيار أماكن تخزينية لوجيستية فى بعض الدول الأفريقية ، وتم تأسيس مكاتب تسويقية لزيادة الصادرات إلى 10% بدلاً من 3% خلال خمس سنوات بالإشارة إلى الأماكن اللوجيستية فى كينيا والمغرب وزامبيا ، وفى تقرير صادر عن بنك الاسكندرية يناير 2018¹ تمت الإشارة إلى الجهود الحديثة للحكومة لتعزيز النفاذ إلى أفريقيا على النحو التالى:

1. قيام وزارة التجارة والصناعة (MTI) بإنشاء خمسة مكاتب تمثيل تجارى فى كل من تنزانيا ،

غانا ، أوغندا ، جيبوتى ، كوت ديفوار بالإضافة إلى تأسيس المركز اللوجيستى الأول فى كينيا

(1) ALEXBANK, Bank of INTESA SANPAOLO, A New Boost to Egyptian African Relations, January 2018.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

- لتسهيل انسياب التجارة بين مصر وشرق أفريقيا. وتدرس الوزارة تأسيس مركز لوجيستي فى غانا أو كوت ديفوار لتطوير العلاقات التجارية مع غرب أفريقيا.
2. قد اكتمل تشغيل خط ملاحى مع كينيا يستهدف تقصير الوقت لنقل الصادرات المصرية إلى الأسواق الكينية إلى عشرة أيام بدلاً من 45 يوم.
3. يقوم اتحاد المصدرين المصريين **Egyptian Exporters Association (EEA) Expolink** بالتخطيط لتأسيس 12 مركزاً لوجيستياً فى عدد من الدول الأفريقية فى خلال ثلاث سنوات ، وهذا الاتحاد **EEA** هو اتحاد قطاع خاص غير مستهدف الربح وتأسس فى 1997 وستسمح هذه المراكز بالتواجد الدائم للسلع المصرية فى الأسواق الأفريقية بحيث تنفذ فى النهاية إلى أسواق هذه الدول.
4. أن قطاع البنوك فى مصر قد أخذ خطوات ملموسة لاختراق القارة الأفريقية بحيث استهدف بنك مصر إنشاء خمسة مكاتب تمثيل فى كل من كينيا ، جنوب أفريقيا ، نيجيريا ، تنزانيا ، السنغال هذا بالإضافة إلى البنك الأهلى والذى يملك عدد مكتبين تمثيل فى كلا من جنوب أفريقيا وأثيوبيا.

الفصل الثانى

الخدمات الدولية للنقل البحرى ودورها فى تنمية الصادرات من وإلى أفريقيا

مقدمة

يمثل النقل البحرى نسبة كبيرة من إجمالى نقل البضائع بين الدول الأفريقية وخاصة وأن موانئ بعض هذه الدول تتميز بالعديد من المزايا نظراً لأنها تطل على الساحل الشرقى للبحر الأحمر، ومنها ما يطل على المحيط الهندى شرق القارة مثل كينيا ومدغشقر وسيشل وجزر القمر ، وهذا يساعد على قيام تعاون مشترك فى مجال النقل البحرى بين هذه الدول.

ويهتم هذا الفصل بالخدمات الدولية للنقل البحرى ودورها فى تنمية الصادرات من وإلى أفريقيا وذلك من خلال ثلاث نقاط رئيسية:

- 1-2 أهمية النقل البحرى وخصائصه.
- 2-2 حالة النقل البحرى فى أفريقيا والتحديات التى تواجهه.
- 3-2 مقومات النقل البحرى المصرى ودوره فى زيادة الصادرات المصرية إلى افريقيا.

1-2 أهمية النقل البحرى وخصائصه

1-2-2 مفهوم النقل البحرى وأهميته

النقل البحرى هو أحد أنواع النقل المائى الذى يتم من خلاله نقل الأفراد أو البضائع من ميناء معين إلى ميناء آخر باستخدام السفن مثل سفن البضائع العامة وسفن بضائع الصب الجاف وسفن الركاب والسفن السياحية والسفن الشراعية والناقلات والحوايات والزوارق والهوفركرافت (القارب الطائر) والهيدروفيل وغيرها من وسائل النقل البحرى الأخرى.

ويعد النقل البحرى من أقدم وسائل النقل وخاصة فى المناطق المفتوحة على المسطحات المائية مثل المحيطات والبحار والبحيرات ، ويعود النقل البحرى إلى بداية تاريخ الحضارة حيث يعتقد أن المصريين القدماء هم أول من استخدموا البحار والمحيطات والأنهار للتنقل والحركة ونقل البضائع ثم تلاهم الفنيقيين والأغريق والرومان وغيرهم حتى العصر الراهن ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ alwatan.com.Novermber, 2019.

ويعتبر **النقل البحرى** أحد الخدمات الرئيسية فى تسهيل حركة التجارة الدولية ، كذلك يعتبر النقل البحرى عنصراً هاماً من عناصر لوجستيات التجارة الدولية ، ولا يتقصر هدف النقل البحرى فى تسهيل عملية التجارة الدولية فقط وإنما يشتمل أيضاً على أهداف واستراتيجيات أخرى فهو يعد أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم وذلك لأنه يساهم فى تحسين ميزان المدوفعات لتلك الدول وإتاحة العديد من فرص العمل للأيدى العاملة فيها هذا بالإضافة إلى ازدهار المدن الساحلية التى تقع على البحار نتيجة لبناء العديد من المشاريع البحرية فيها مثل الموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية وغيرها ، حيث أن هذه المشاريع تزداد بزيادة الاهتمام بالنقل البحرى.

كذلك يعد **النقل البحرى** من أرخص أنواع النقل سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن ولا يحتاج إلى إنشاءات إلا فى بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية. هذا بالإضافة إلى أن **الطرق الملاحية** لا تحتاج إلى صيانة أو إصلاحات مثل النقل البرى ، ولا يوجد بها مشاكل أو عقبات مثل الشلالات أو الجنادل ، لذلك عملت العديد من الدول على الاستفادة من سواحلها البحرية وكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان ، فى حين أن العديد من الدول الأخرى مثل الدول العربية والأفريقية تعتمد اعتماداً كبيراً على الأساطيل الأجنبية.

2-2-2 خصائص ومميزات النقل البحرى

يتميز **النقل البحرى** بالعديد من الخصائص والمميزات مثل التخصص فى نقل مواد معينة مثل ناقلات النفط وناقلات الحبوب وناقلات الفواكة وغيرها من البضائع الأخرى ، كذلك يتميز **النقل البحرى** بإمكانية زيادة حمولة السفينة الواحدة حيث قد تصل فى بعض الأحيان إلى مئات الآلاف من الأطنان فى المناطق التى يزيد عمق مياهها عن 10 أمتار ، هذا بالإضافة إلى زيادة سرعة السفن فى الوقت الحالى نتيجة التقنيات الحديثة فى بناء السفن ، وبالإضافة أيضاً إلى انخفاض تكاليف النقل البحرى مقارنة بوسائل النقل الأخرى وأيضاً وجود شركات دولية فى العديد من الدول متخصصة فى بناء السفن وإصلاحها ، وكذلك القيام بخدمات الشحن البحرى والتأمين والتخليص الجمركى هذا بالإضافة إلى بناء أحواض لصيانة السفن ومخازن متنوعة لتخزين البضائع.

وأخيراً ، يمكن القول أنه رغم أهمية ومميزات النقل البحرى إلا أنه قد يتعرض لبعض العوائق التى تحول دون إتمام مهمته بنجاح فى بعض الأوقات مثل الحروب والنزاعات فى بعض الدول والقرصنة البحرية فى بعض البحار والمناطق الساحلية مثل القرصنة البحرية أمام سواحل الصومال وفى خليج عدن. هذا بالإضافة إلى سوء حالة الطقس نتيجة للتغيرات المناخية فى العديد من دول العالم.

2-2-3 تطور خدمات النقل البحرى فى العالم

ترجع أهمية النقل البحرى فى التجارة والتنمية إلى ما تنقله السفن للموانئ البحرية فى جميع أنحاء العالم من سلع تتجاوز 80% من حجم التجارة العالمية⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن الطلب على خدمات النقل البحرى فى العالم قد تحسن فى عام 2016 بالمقارنة بعام 2015 حيث زادت أحجام التجارة البحرية بنسبة 2,6% فى عام 2016 بالمقارنة بزيادة قدرها 1,8% فى عام 2015 ، كذلك زادت الأحجام الكلية للبضائع بحوالى 260 بليون طن فى عام 2016 لتصل إلى 10,3 بليون طن فى عام 2016 ، وقد استمرت الزيادة فى الطلب على خدمات النقل البحرى خلال عامى 2017 و 2018 حيث بلغت حوالى 1,86 بليون طن (بالحمولة الساكنة) والتي تقدر بحوالى 829 بليون دولار فى عام 2017⁽²⁾.

ولا يتوقف دور النقل البحرى العالمى على مجرد ربط التجارة العالمية بسعة الأسطول العالمى التى تقدر بخطوط النقل فقط وإنما يوفر أيضا فرص العمل متعددة للعاملين فى قطاع الأعمال التجارية البحرية سواء العاملين على السفن المختلفة أو العاملين فى الموانئ المتعددة فى البلاد المختلفة.

والجدير بالذكر أنه للسنة الخامسة على التوالى يتعرض نمو أسطول النقل البحرى العالمى للتراجع ، ورغم زيادة عرض السعة الحملية للسفن إلا أن ذلك كان على حساب الطلب مما أدى إلى الضغط على أسعار الشحن والإيرادات الكلية ، ومن ثم أدى ذلك إلى حدوث خسائر فى سوق النقل البحرى بالحاويات بلغت حوالى 3,5 بليون دولار فى عام 2016⁽³⁾.

وفىما يخص الإنفاق على النقل البحرى الدولى والتأمين فقد بلغ فى المتوسط حوالى 15% من قيمة واردات الدول المتقدمة ، فى حين أن هذه النسبة قد تتراوح ما بين 19 و 22% فى الدول النامية ، ويرجع زيادة تكاليف النقل فى العديد من الدول الأفريقية إلى ضعف كفاءة الموانئ وقصور البنية التحتية ومحدودية اقتصاد الحجم وضعف التنافس فى أسواق النقل⁽⁴⁾.

ومما سبق ، يمكن القول أن وسيلة النقل البحرى عبر البحار والمحيطات ستظل هى أهم وسيلة لنقل سلع التجارة الدولية ، لذلك ينبغى أن تستوعب وزارات النقل والتخطيط والسلطات البحرية وسلطات الموانئ العوامل التى تحدد الربط بين خطوط النقل البحرى وما يقترن بها من فرص ومخاطر حتى

(1) الأونكتاد: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، استعراض النقل البحرى ، 2017 ، ص 1.

(2) الأونكتاد: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، المرجع السابق مباشرة.

(3) الأونكتاد: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، المرجع السابق مباشرة ، ص 56.

(4) الأونكتاد: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، المرجع السابق مباشرة ، ص 51.

توضع السياسات، وتتخذ القرارات، وتعد خطط الاستثمار الملائمة فى مجالات الملاحة البحرية والموانئ وربطها بمناطقها الداخلية.

2-2 حالة النقل البحرى فى أفريقيا والتحديات التى تواجهه

1-2-2 حالة النقل البحرى فى أفريقيا

تعتبر وسائل المواصلات من المقومات الأساسية التى تساعد على التنمية واستغلال الثروات الطبيعية والبشرية.

وتعد طرق النقل بأنواعها على أنها الأداة التى تساعد على سرعة الإنجاز والانتقال للأفراد والسلع ، ومن ثم حسن استغلال الموارد البشرية والمادية.

وتعد قارة أفريقيا من القارات الفقيرة فى شبكة مواصلاتها البرية والبحرية والجوية بالإضافة إلى سوء التوزيع والتباين الواضح من بلد لآخر ، ومن مدينة لأخرى داخل نفس البلد مما أدى إلى إبطاء جهود التنمية وإعاقة النشاط التجارى والاقتصادى والإتصالات والتنقل داخلها.

وتجدر الإشارة إلى أن الطرق الجيدة والسكك الحديدية والموانئ تؤدى إلى تحسين الإتصالات عبر المدن وتشجع التكامل الإقليمى. وعلى العكس من ذلك تؤدى أسواق الخدمات اللوجستية الضعيفة إلى ارتفاع تكاليف التجارة ، وذلك لأن اللوجستيات الجيدة ضرورية لتشغيل ممرات النقل اللازمة لتكامل اقليمى ناجح، هذا بالإضافة إلى أن جميع الخدمات ذات الكفاءة العالية بما فى ذلك النقل بالشاحنات والشحن والتداول والتشغيل الجيد للمحطات البحرية تعد ضرورية لخفض تكاليف التجارة.

ويعد النقل البحرى إحدى وسائل النقل الهامة بالنسبة للأسواق التجارية داخل القارة الأفريقية وخارجها حيث أن 90% من تجارة أفريقيا الدولية يتم عن طريق النقل البحرى ، وهذا يتقارب مع تقارير الأونكتاد التى تشير إلى أن 80% من التجارة الدولية بين دول العالم يتم عن طريق النقل البحرى. ويبلغ طول الساحل الأفريقي حوالى 30,7 كيلو متر ، ويقع عليه حوالى 90 ميناءاً رئيسياً بالإضافة إلى عدد آخر من المنافذ البحرية التى تقدم خدمات أخرى مثل السياحة وصيد الأسماك. ويقدر عدد السفن المملوكة لأفريقيا بحوالى 1,2% من إجمالى سفن العالم وتقدر حمولتها بحوالى 0,9% من إجمالى حمولة السفن فى العالم.

وتتعامل الموانئ الأفريقية الآن مع حوالى 7,2% فقط من سفن البضائع المختلفة ومع 4% فقط من حركة الحاويات المختلفة.، ويوجد فى قارة أفريقيا حوالى 53 دولة منها 6 دول جزرية و 15 دولة غير ساحلية⁽¹⁾.

ونظراً لطبيعة السواحل فى أفريقيا فإن عدد قليل من الموانئ فيها يقع على مرافئ طبيعية مثل كيب تاون وفريتاون ، ومن ثم فإن غالبية الموانئ تتطلب ضرورة إنشاءات صناعية باهظة التكاليف ، وتتمتع بعض الموانئ بأهمية بحرية دولية وذلك لوقوعها على طرق الملاحة الدولية مثل مينائى " بورسعيد والسويس " اللذان يقعان على مداخل قناة السويس وميناء " دكار " الذى يقع على طريق الأطلنطى الأوسط من أوروبا إلى أمريكا الجنوبية، وميناء كيب تاون الذى يقع على طريق الأطلنطى الجنوبى من أوروبا وأمريكا إلى استراليا والمحيط الهندى.

وتجدر الإشارة إلى أن موانئ بعض الدول فى أفريقيا مثل (جنوب أفريقيا ومصر) وموانئ الدول المصدرة للخامات المعدنية مثل البترول (ليبيا والجزائر ونيجيريا) أو موانئ الترانزيت للخامات المنتجة من الدول الداخلية مثل موانئ (أنجولا وموزمبيق) بالنسبة لروديسيا ومالاوى وكاتانجا ، وموانئ (تنزانيا) بالنسبة لزامبيا ورواندا ، وموانئ (كينيا) بالنسبة لأوغندا. كل هذه الموانئ تتعامل فى تجارة شحن وتفريغ كبيرة الحجم بالقياس إلى بقية الموانئ الأفريقية.

ومن ناحية أخرى يمكن القول أن مجموعة دول غرب أفريقيا (ECOWAS) "الأيكواس" تعد أكثر المجموعات الاقتصادية الإقليمية تكاملاً حيث نجد أنها لديها سبعة موانئ تخدم أربعة بلدان داخلية لا منافذ لها⁽²⁾.

أما مجموعة دول شرق أفريقيا (EAC) فإنه يوجد بها قدر من خطوط الربط بين الموانئ والمناطق الداخلية ، وتضم مينائين كبيرين هما ميناء مومباسا فى كينيا وميناء دار السلام فى تنزانيا ، وفيما يتعلق بدول الكوميسا (دول شرق وجنوب أفريقيا) فإنها تضم تسعة موانئ تخدم 10 بلاد داخلية ، كما أنها تتمتع بوسائل ربط جيدة.

وبالنسبة لاتحاد المغرب العربى الذى لا يضم بلداناً داخلية ، فهناك سياسات مشتركة للنقل البحرى توجد بين دوله ويتم انتهاجها أيضاً مع دول شرق البحر المتوسط ، وأخيراً فيما يخص دول

⁽¹⁾ Connecting Africa: Role of Transport Infrastructure, P. 10.

⁽²⁾ مؤتمر الاتحاد الأفريقى (الدورة العادية الثامنة عشرة) ، أديس أبابا ، 19-20 يناير 2012: " تعزيز التجارة الأفريقية البينية " ، المسائل المؤثرة على التجارة الأفريقية البينية ، الإجراء المفتوح لتعزيز التجارة الأفريقية البينية ، وإطار التعجيل بإنشاء منطقة تجارة قارية حرة ، ص 24.

المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (الإيكاس/سيك) فيوجد بها ميناءان يخدمان ثلاث بلاد داخلية ، وكذلك يوجد بها عدد من الطرق المائية التى تربط بين الدول الأعضاء فيها.

ورغم ما تتمتع به أفريقيا من بحيرات وأنهار إلا أن القليل منها يصلح فى تكامل وسائل النقل بين بعض البلاد فيها ، والجدير بالذكر أن بحيرة فيكتوريا فى مجموعة دول شرق أفريقيا تلعب دوراً هاماً فى تسيير السفن التجارية لدولها الثلاث الأعضاء فى هذا الاتحاد مما يؤدى إلى تكامل المجرى المائية الداخلية فى هذه الدول.

وتحتل الإيكاس (المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا) المركز الثانى فى تكامل المجرى المائية من خلال نهر الكونغو الذى يوفر هذه الخدمة لنصف الدول العشر الأعضاء فى هذه المجموعة ، وعلى العكس من ذلك نجد أن نهر النيجر الذى يصل بين غينيا ومالى يوفر تكاملاً محدوداً لمجموعة "الأيكواس" نظراً لموسمية السفر عبر هذا النهر.

2-2-2 التحديات التى تواجه النقل البحرى فى أفريقيا

تواجه الكثير من الموانئ الأفريقية العديد من التحديات التى تعيق أداءها ، ومن ثم تؤثر على إمكانياتها وإيراداتها ، وكذلك تحد من قدرتها التنافسية ، وتتمثل هذه التحديات فى:

- عدم كفاية البنية التحتية للموانئ وقدم المعدات المستخدمة فيها.
- عدم وجود الأجهزة الكافية لتحميل البضائع وتفريغها.
- عدم توافر وسائل الاتصالات السريعة والحديثة فى العديد من الموانئ.
- عدم استخدام التكنولوجيا الحديثة وتطبيقاتها فى العديد من الموانئ.
- عدم عمق المياه فى الكثير من الموانئ مما يعيق وصول السفن العملاقة ، ويؤدى إلى مكوث السفن مدد طويلة فى الموانئ حتى يتم تفريغها وتحميلها.
- عدم توافر العدد الكافى من الأرصفة لرسو السفن وضعف محطات الشحن ، وكذلك عدم كفاية الصيانة لهذه الموانئ مما يؤدى إلى زيادة تكاليف نقل البضائع.
- تعرض العديد من الموانئ فى أفريقيا إلى عدم توافر الأمن فيها مما يؤدى إلى تعرض السفن والبضائع للسرقة.

كذلك تؤدى الصراعات الداخلية فى بعض الدول الأفريقية إلى العديد من العقبات التى تعوق تطور الموانئ فى هذه الدول. هذا بالإضافة إلى سوء التخطيط والتنظيم والإدارة غير الفعالة وعدم كفاءة التشغيل فى العديد من الموانئ الأفريقية.

ومن ناحية أخرى يؤدي عدم توفر خطوط النقل الداخلية (الطرق البرية والسكك الحديدية) إلى صعوبة الوصول إلى العديد من المدن الداخلية والربط بينها وبين الموانئ ، هذا بالإضافة إلى وجود بعض التحديات الأخرى مثل تعقد العديد من الإجراءات الخاصة بالجمارك وتشدها ونقص المرافق والمعدات المناسبة فى العديد من الموانئ الأفريقية.

وتجدر الإشارة إلى أن إجمالي حمولة الحاويات التى وصلت إلى الموانئ الأفريقية فى عام 2016 بلغت 27,9 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدماً (TEUs) وهو ما يمثل 4% فقط من إجمالي حمولة الحاويات فى العالم والتى تقدر بحوالى 701,4 مليون طن مكافئة (TEUs)¹.

وتعد كل من موانئ "طنجة ميد" فى المغرب و "ديربان" فى جنوب أفريقيا و "لاجوس" فى نيجيريا و "الأسكندرية وبورسعيد" فى جمهورية مصر العربية من الموانئ التى تستقبل الحاويات الكبيرة.

2-3 الإجراءات اللازمة لتطوير النقل البحرى فى أفريقيا

يتطلب تطوير النقل البحرى فى أفريقيا وضع السياسات والاستراتيجيات المناسبة للقضاء على التحديات التى تواجهه والتى تقتضى وضع تخطيط استراتيجى للموانئ وتحديد دور كل من القطاع العام والقطاع الخاص فى تنفيذ ذلك ، وتطوير ورفع كفاءة الموانئ من حيث تعميق المياه فيها لاستقبال الحاويات والسفن العملاقة ، وإعادة تأهيل الأرصفة الموجودة فيها.

كذلك لابد من زيادة كفاءة التعامل مع حركة السفن وتحميل وتفريغ الحاويات ، وتبسيط الإجراءات الجمركية وسرعة إنجازها عن طريق نظام التوثيق الالكترونى ، هذا بالإضافة إلى الاهتمام بتطوير الخدمات اللوجستية فى الموانئ المختلفة لزيادة قدرتها التنافسية فى مواجهة الموانئ الأخرى ، مع استخدام التكنولوجيا الحديثة فى إدارة الموانئ و فى جميع الأنشطة البحرية فيها.

ومن المهم أيضاً تطبيق معايير الجودة الدولية فى خدمات الموانئ المختلفة ، وتوفير المعدات الحديثة فيها ، وتحسين أنظمة الملاحة ومنظومة الأمن والسلامة داخلها.

وأخيراً لابد من الاهتمام بإنشاء وتطوير الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية لسرعة وسهولة نقل البضائع من الموانئ إلى المدن المختلفة.

وفيما يخص الموانئ فى العديد من الدول الأفريقية فإن زيادة قدرتها التنافسية يتطلب تحسين مستويات الأداء فيها وتخفيض التكاليف والوقت وتعزيز التجارة هذا بالإضافة إلى ضرورة استيفائها معايير الجودة والأمن والسلامة والاستدامة المالية وصون الموارد وحماية البيئة وهى أهداف يرتبط الكثير منها بأهداف التنمية المستدامة.

¹ World Development Indicators, World Bank, 2018.

ومن ناحية أخرى يمكن القول أن على الموانئ فى العديد من الدول الأفريقية أن تضع السياسات والخطط التى تمكنها من التكيف مع مقتضيات البيئة المتغيرة لسوق خطوط الملاحة البحرية المنتظمة. كذلك لابد أن تفكر هذه الموانئ فى توفير خدمات جديدة للمستهلكين وتشجيع استخدام التكنولوجيا الملائمة خاصة فيما يخص الجمارك ، هذا بالإضافة إلى تعزيز تقييم الأداء فى الموانئ على نحو يستفاد منه فى تخطيط النقل وإدارة الموانئ وزيادة الاستثمارات وخاصة فيما يخص برامج تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، التى سوف تساعد بدون شك فى زيادة قدرة هذه الموانئ ومن ثم زيادة إيراداتها.

كذلك لابد من اختيار النموذج الملائم لإدارة الميناء طبقاً لظروف وإمكانيات كل دولة حيث أنه يوجد 3 نماذج رئيسية لإدارة الموانئ وهى⁽¹⁾ :

أ- نموذج ميناء الخدمات

يتميز هذا النموذج بقيام سلطة الميناء بتقديم مجموعة من الخدمات اللازمة لتشغيل الميناء ، وهى تمتلك وتدير كل الأصول المتاحة فى الميناء ، وكذلك أنشطة مناولة البضائع ، ورغم امتلاك الدولة لمعظم منافذ الخدمات فى الميناء إلا أنه يوجد بعض منافذ الخدمات الخاصة والتى عادةً ما تكون مخصصة للشاحن الرئيسى أو لبعض السلع.

ب- نموذج ميناء المالك

يتميز هذا النموذج بوجود تعاون بين كل من القطاع العام والقطاع الخاص فى إدارة الميناء ، وتعمل هيئة الميناء (وهى هيئة قطاع عام ومالك) كهيئة تنظيمية وتستعين بالقطاع الخاص فى بعض الخدمات داخل الميناء مثل تداول البضائع وتوفير وصيانة المعدات.

ج- نموذج ميناء الإمتياز

هذا النموذج يعطى للقطاع الخاص الحق فى إدارة الميناء إدارة كاملة لمدة محددة من السنوات ثم تعود الإدارة للدولة مرة أخرى.

وأخيراً يمكن القول أنه يتطلب لتطوير النقل البحرى فى أفريقيا وضع السياسات والاستراتيجيات المناسبة للقضاء على التحديات التى تواجهه مثل وضع تخطيط استراتيجي للموانئ المختلفة وتحديد دور القطاع العام والقطاع الخاص.

⁽¹⁾ Africa's Transport Infrastructure – The World Bank, p. 99.

2-3 مقومات النقل البحرى المصرى ودوره فى زيادة الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا

2-3-1 حالة ومقومات النقل البحرى المصرى

تعد مصر بموقعها الجغرافى من أهم ممرات التجارة العالمية بين الشرق والغرب حيث يوجد بها 48 ميناء بحرى.

ويهدف قطاع النقل البحرى المصرى إلى الوفاء بمطالب الاقتصاد القومى فيما يتعلق بصناعة النقل البحرى والعمل على النهوض بها وتطويرها ، ووضع الخطط التى تكفل رفع كفاءتها ومستوى جودة الأداء بها لمواكبة التطورات العالمية.

وتجدر الإشارة إلى أن الأسطول التجارى البحرى المصرى يعد أحد الركائز المهمة للتنمية الاقتصادية وأداة رئيسية فى نقل تجارة مصر الخارجية ونظراً لأن مصر دولة محورية ولها دور مؤثر فإن وجود أسطول تجارى قوى يجعلها تلعب دوراً هاماً على طريق التجارة العالمية للدول المختلفة الأوروبية والعربية والأفريقية.

لذلك تم وضع استراتيجية لتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ المصرية على المستوى الإقليمى والعالمى طبقاً للمعايير الدولية تتضمن التوجيه بتحويل مصر إلى مركز عالمى للطاقة والتجارة واللوجستيات على المستوى الإقليمى والأفريقى والعالمى ، والتوافق والتكامل مع رؤية مصر 2030 وتوظيف الإمكانيات الهائلة التى تتمتع بها مصر ممثلة فى الموانئ التجارية والتخصصية على سواحل كل من البحرين الأحمر والمتوسط وقناة السويس وربط الموانئ المصرية البحرية والبرية والجافة بمناطق الاستثمار باستغلال الشبكة القومية للطرق ووسائل النقل البرى والنهرى والسكك الحديد فى رؤية متكاملة.

وفى سبيل ذلك تم وضع سياسة بحرية متكاملة على مستوى وزارة النقل (قطاع النقل البحرى) تتفق مع الاستراتيجية الشمولية للدولة بهدف رفع كفاءة منظومة النقل البحرى والتى تتضمن بشكل أساسى الموانئ البحرية وتطوير الأسطول التجارى البحرى.

لذلك أصبح من الضرورى أن تفى الموانئ المصرية بمعايير الأداء العالمية التى تضمن تقديم خدمات ومعايير تتعلق بالجودة والأمن والسلامة والاستدامة المالية وحماية الموارد والبيئة والمشاركة المجتمعية.

وإذا نظرنا إلى النقل البحرى المصرى فسوف يتضح لنا أن إجمالى طول السواحل المصرية حوالى (3 آلاف كيلو متر) منها (ألف كيلو متر) بحر متوسط و (ألفين كيلو متر) بحر أحمر ، وبالنسبة للموانئ المصرية فإن عددها حوالى (48 ميناء) منها (15 ميناء تجارى) و (33 ميناء متخصص) ،

بالإضافة إلى عدد (2 ميناء تجارى) تحت الإنشاء وهما ميناء جرجوب غرب البحر المتوسط وميناء رأس بناس جنوب البحر الأحمر .

ومن الموانئ التجارية نجد ميناء الاسكندرية ، وميناء دمياط ، وميناء بورسعيد، وميناء السويس ، وميناء العين السخنة ، وميناء الطور، وميناء سفاجا ، وميناء نويبع وغيرها من الموانئ الأخرى .
ومن الموانئ المتخصصة نجد ميناء رأس غارب ، وميناء رأس سدر ، وميناء جبل الزيت البحرى ، وميناء أو زنيمة ، وميناء القصير ، وميناء البرلس الجديد وغيرها من الموانئ الأخرى .
وبالنسبة لإجمالى عدد الأرصفة البحرية نجد أن عددها 188 رصيف وطولها الإجمالى حوالى 35 كيلو متر ، أما أقصى عمق ممر ملاحى فهو (20 متر) بميناء الدخيلة ، وأقصى غاطس سفينة (عمق الرصيف) 19,8 متر بنفس الميناء .

كذلك تجدر الإشارة إلى أن إجمالى عدد السفن التى عبرت قناة السويس هو 18,50 سفينة عام 2018 ، وحمولتها 1174 مليون طن مقابل 17,9 ألف سفينة حمولتها 1093 مليون طن عام 2017¹ .

والجدول التالى رقم (1-2) يوضح لنا عدد السفن التى عبرت قناة السويس وحمولتها خلال الفترة من عام 2015 حتى 2019:

جدول رقم (1-2)

عدد السفن التى عبرت قناة السويس وحمولتها وإيراداتها

خلال الفترة من عام 2015 حتى عام 2018

الإيرادات (بالمليار دولار)	الحمولة (بالمليون طن)	عدد السفن (بالألف)	البيان السنة
5,1	987	17,3	2015
5	995	17	2016
5,6	1093	17,9	2017
5,9	1174	18,5	2018

المصدر: البنك المركزى المصرى ، المجلة الاقتصادية ، أعداد مختلفة،

يتضح لنا من الجدول رقم (1-2) أن عدد السفن التى عبرت قناة السويس قد ارتفع من 17,3 ألف سفينة عام 2015 إلى 18,5 ألف سفينة عام 2018 ، وكذلك زادت حمولة السفن التى عبرت القناة من 987 مليون طن عام 2015 إلى 1174 مليون طن عام 2018.

¹ البنك المركزى المصرى ، المجلة الاقتصادية ، أعداد مختلفة من عامى 2017 و 2018.

كذلك يتضح لنا من الجدول رقم (2-1) أن إيرادات قناة السويس قد ارتفع من 5,1 مليون دولار فى عام 2015 إلى 5,9 مليار دولار عام 2018.

وبالنسبة للتنافسية الإقليمية للموانئ البحرية المصرية نجد أن الدول المنافسة لمصر فى منطقة البحر المتوسط هى تركيا وسوريا ولبنان وإسرائيل وقبرص واليونان.

وبالنسبة للدول المنافسة لمصر فى منطقة البحر الأحمر نجد السعودية والسودان والأردن واليمن وجيبوتي وإريتريا ، ويحتل ميناء شرق بورسعيد المركز الخامس من أكبر 10 موانئ على مستوى الشرق الأوسط.

ويتكون الأسطول البحرى المصرى من (117 سفينة) تستوعب حمولة (900 ألف طن) ، وقد يساهم هذا الأسطول فى نقل 8% من تجارة مصر الخارجية بإجمالى حمولة (12 مليون طن) خلال عام 2018.

وينقسم هذا الأسطول إلى جزئين: أسطول بحرى تجارى دولى ، ويتكون من (46 سفينة) ، وأسطول بحرى تجارى ساحلى ، ويتكون من (71 سفينة) ، ويوضح لنا الجدول رقم (2-2) توزيع سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى طبقاً لنوع الرحلة (دولى وساحلى) خلال عام 2018¹:

جدول رقم (2-2)

توزيع سفن الأسطول البحرى التجارى المصرى طبقاً لنوع الرحلة (دولى وساحلى)

خلال عام 2018

نوع الرحلة	العدد	الحمولة الساكنة	الحمولة الكلية	الحمولة الصافية
دولى	46	1,282,072	801,752	526,142
ساحلى	71	114,000	98,925	50,060
الإجمالى	117	1,396,072	900,677	576.202

المصدر: بنك معلومات قطاع النقل البحرى المصرى ، 2018.

يوضح لنا الجدول رقم (2-2) أن إجمالى عدد سفن الأسطول البحرى التجارى (117 سفينة) منهم (46 سفينة) خاصة بالنقل البحرى الدولى بنسبة 39% من إجمالى سفن الأسطول ، و (71 سفينة) خاصة بالنقل البحرى الساحلى بنسبة 61% من إجمالى سفن الأسطول.

¹ استراتيجية النقل البحرى المصرى وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ المصرية ، يوليو 2018.

كذلك يوضح لنا الجدول رقم (2-2) أن الحمولة الكلية للأسطول التجارى الدولى تبلغ (801,7 ألف طن) فى حين أن الحمولة الكلية للأسطول التجارى الساحلى تبلغ (98,9 ألف طن) ، وأن الحمولة الإجمالية للأسطول التجارى البحرى المصرى تصل لحوالى (900 ألف طن).

وتجدر الإشارة إلى أن الأسطول البحرى التجارى الدولى والذى يتكون من (46 سفينة) تتنوع ما بين ناقلات بترول وعددها (3 سفن) ، وحاويات عددها (7 حاويات) ، وناقلات صب وعددها (12 سفينة) ، وسفن بضائع عامة وعددها (12 سفينة) ، وسفن ركاب وعددها (3 سفن) ، وسفن خدمة وعددها (9 سفن) ¹ ، وبالنسبة للأسطول البحرى التجارى الساحلى والذى يتكون من (71 سفينة) ، فهو يتنوع ما بين سفن ناقلات البترول وعددها (12 سفينة) ، وسفن ركاب وعددها (2 سفينة) ، وسفن خدمة وعددها (57 سفينة) ² ، والجدول التالى رقم (2-3) يوضح لنا عدد سنوات الأسطول البحرى التجارى المصرى الدولى والساحلى:

جدول رقم (2-3)

عدد سنوات الأسطول البحرى التجارى المصرى الدولى والساحلى

العمر	الأسطول البحرى الدولى		الأسطول البحرى الساحلى	
	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)
حتى 5 سنوات	2	4,3%	7	10%
من 5 - 10 سنوات	8	17%	8	11%
من 10 - 15 سنة	4	9%	7	10%
من 15 - 20 سنة	6	13%	1	1%
من 20 - 25 سنة	14	26%	48	68%
أكثر من 25 سنة	12	31%	-	-
الاجمالى	46		71	

المصدر: بنك معلومات قطاع النقل البحرى ، 2018.

ويوضح لنا الجدول رقم (2-3) أن حوالى 70% من سفن الأسطول البحرى الدولى قد تخطى عمره 15 سنة ، فحين تصل هذه النسبة إلى 69 بالنسبة للأسطول البحرى الساحلى مما يتطلب بالضرورة الإسراع إلى إحلال وتجديد هذه السفن فى أسرع وقت ممكن وذلك لأن امتلاك مصر لأسطول

¹ وزارة النقل ، قطاع النقل البحرى ، التقرير السنوى لعام 2018 ، بنك معلومات قطاع النقل البحرى المصرى ، ص 37

² وزارة النقل ، قطاع النقل البحرى ، التقرير السنوى لعام 2018 ، بنك معلومات قطاع النقل البحرى المصرى ، ص 38.

بحرى حديث سوف يساعد على تطوير منظومة نقل الصادرات من السلع والبضائع المختلفة خاصة وأن عامل الوقت يعد مؤثراً عليها وخاصة الحاصلات الزراعية بهدف ضمان جودة وسرعة تواجد هذه السلع فى الأسواق العالمية الأوروبية وكذلك الأسواق الأفريقية ، ومن ثم تحقيق أسعار تنافسية لها فى هذه الدول ، هذا بالإضافة إلى تنمية التجارة البينية بيننا وبين الدول العربية والأفريقية.

وأخيراً يمكن القول أن الموانئ تعتبر الحلقات الهامة التى تدعم التواصل البحرى والنهرى والبرى ، وقد أدت المنافسة المتزايدة بين الموانئ إلى ضرورة اهتمامها بتطبيق المعايير العالمية التى تضمن تقديم الخدمات المختلفة بالجودة العالمية ، هذا بالإضافة إلى ضرورة توافر الأمن والسلامة وحماية الموارد وحماية البيئة داخل وخارج الموانئ.

كذلك أدى **التطور التكنولوجى** المتزايد فى شتى المجالات إلى ضرورة تطوير الموانئ ودعمها بالتكنولوجيا المتطورة والمعدات الحديثة لتداول البضائع وتطبيق نظم إدارة متطورة للموانئ ، وكذلك تطبيق نظم أمنية عالية المستوى وتعيين عمالة مهنية مؤهلة لتنمية وتطوير الموانئ المختلفة. وتجدر الإشارة إلى أن **الأسطول التجارى البحرى** يعد أحد العناصر الأساسية فى صناعة النقل البحرى ، حيث يؤدى دوراً أساسياً فى تسهيل حركة التجارة الدولية والإقليمية والمحلية ، لذلك قامت الدولة بوضع السياسات المختلفة لتطوير قطاع النقل البحرى حتى عام 2030 ، كذلك قامت الدولة بوضع استراتيجية متكاملة للنهوض وتطوير قطاع النقل البحرى.

وتهدف **السياسة العامة للدولة** لتطوير قطاع النقل البحرى إلى تحقيق التوازن بين وسائل النقل المختلفة ووضع اللوائح المنظمة لذلك مع الاهتمام بالنقل متعدد الوسائط (الموانئ البحرية والسكك الحديدية والنقل النهري وشبكة الطرق البرية).

كذلك تهدف هذه **السياسة** إلى تدعيم الدور الحيوى للنقل البحرى حيث أن الموانئ البحرية المصرية لها أهمية اقتصادية بالغة الأهمية نظراً لارتباطها بالتجارة الخارجية. هذا بالإضافة إلى أن هذه السياسة تهدف إلى تعزيز دور القطاع الخاص فى المشاركة فى تطوير منظومة النقل البحرى ، وكذلك تقديم التسهيلات والخدمات لهذا القطاع.

كذلك تهدف **السياسة العامة للدولة** إلى تدعيم الموارد البشرية العاملة فى الموانئ من خلال تطوير برامج التدريب والتحفيز خاصة للكوادر المهنية والعاملين بالمنشآت والمرافق البحرية المختلفة. ومن ناحية أخرى تهدف **السياسة العامة للدولة** إلى تحديث التشريعات ووضع اللوائح المنظمة التى تضمن حرية المنافسة فى جميع خدمات النقل البحرى ، وأيضاً تهدف هذه السياسة إلى تحديد

الأهداف البيئية التى تعزز التنمية المستدامة للنقل خاصة فيما يتعلق بتقليل مختلف أنواع التلوث وخاصة التلوث البحرى والنهرى.

2-3-2 الاستراتيجية المصرية لتطوير وزيادة القدرة التنافسية لأسطول النقل البحرى المصرى

يواجه النقل البحرى المصرى بعض التحديات والتى تتمثل فى ثلاثة عناصر أساسية:

- احتدام حدة المنافسة إقليمياً وعالمياً فى مجال صناعة النقل البحرى فى ضوء المتغيرات السياسية والاقتصادية.
 - ضعف البنية الأساسية للموانئ من حيث تشغيلها وصيانتها.
 - توفير التمويل المطلوب لتنمية وتحديث الأسطول التجارى البحرى.
- لذلك تم وضع استراتيجية للنقل البحرى المصرى لمواجهة هذه التحديات وزيادة القدرة التنافسية للموانئ البحرية المصرية ، وتتمثل أهم ملامح هذه الاستراتيجية فى الآتى¹:
- تكوين أسطول تجارى بحرئ متطور يدعم النمو الاقتصادى لمصر فى إطار استراتيجية التنمية المستدامة لرؤية مصر (2030).
 - الاهتمام بالموانئ المصرية وجعلها موانئ متطورة وآمنة وفعالة وقادرة على التكيف مع المتغيرات المحلية والعالمية والمنافسة على المستوى الإقليمى والعالمى.
 - تطوير وزيادة القدرة التنافسية للنقل البحرى المصرى من خلال تحقيق التكامل بين الموانئ البحرية المصرية لتعزيز التنافسية مع الموانئ المجاورة لى تصبح جاذبة للخطوط الملاحية والاستثمارات المحلية والأجنبية.
 - تعظيم دور الموانئ المصرية فى الخدمات اللوجستية ونظام النقل متعدد الوسائط.
 - إنشاء وتطوير الأرصفة البحرية.
 - رفع الطاقة الاستيعابية للموانئ وتأهيلها لإستقبال الأجيال الحديثة من السفن.
 - تطوير منظومة الشحن والتفريغ لتقليل زمن انتظار السفن.
 - ربط الموانئ البحرية بالمناطق اللوجستية وتطوير وتحديث بيئة العمل داخل الموانئ والربط الالكترونى لأنظمة العمل داخل الموانئ لتحويلها إلى موانئ ذكية.
 - توفير الأجهزة والمعدات اللازمة لتأمين الموانئ البحرية المصرية.

¹ وزارة النقل ، قطاع النقل البحرى ، استراتيجية النقل البحرى المصرى وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ المصرية ، ص 13 ، يوليو 2018.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

- تنمية ودعم الأسطول التجارى البحرى المصرى بما يمكنه من نقل 25% من حجم تجارة مصر الخارجية وذلك عن طريق دعم الشركات الوطنية لتمويل شراء أو تأجير أو بناء السفن.
- تطوير الترسانات البحرية القائمة وإنشاء ترسانات جديدة فى منطقة محور قناة السويس لتكون أداة دعم لإحلال وتجديد الأسطول التجارى البحرى.
- تحويل مصر إلى مركز عالمى للطاقة والتجارة واللوجستيات على المستوى الإقليمى والأفريقى والعالمى وتطوير الأسطول التجارى البحرى المصرى وتعظيم دوره فى نقل تجارة مصر الخارجية.
- تنمية الموارد البشرية وتأهيلها وتدريبها المستمر على أحدث النظم والطرق التقنية والتكنولوجية وذلك عن طريق وضع برامج تدريبية متخصصة مع معاهد ومراكز التدريب محلية وخارجية لدعم القدرات التنافسية للموانئ المصرية.

2-3-3 دور أسطول النقل البحرى المصرى فى زيادة الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا

2-3-3-1 العلاقات المصرية الأفريقية

ترتبط مصر بحكم موقعها فى القارة الأفريقية بروابط تاريخية وسياسية واقتصادية واجتماعية وثيقة بالدول الأفريقية ، وتهتم مصر بدعم وأصر علاقات التعاون مع الدول والتكتلات الأفريقية بما يضمن تعزيز العلاقات الاقتصادية وزيادة وتنويع التبادل التجارى ، وكذلك فرص الاستثمار مع دول القارة الأفريقية.

هذا بالإضافة إلى أن مصر تشجع المساعى الإقليمية فى القارة الأفريقية لتحقيق عملية التكامل التى يتبناها الاتحاد الأفريقى بالتعاون مع التكتلات الاقتصادية المقامة فى القارة الأفريقية. وتعد مصر من الدول المؤسسة لمنظمة الوحدة الأفريقية عام 1963 ، وقد تولت مصر رئاسة منظمة الوحدة الأفريقية ثلاث مرات فى عام 1964 و عام 1989 وعام 1993. كذلك تنتمى مصر الى تجمع الكوميسا وتجمع الساحل والصحراء ، وتتمتع مصر ايضا بصفة عضو مراقب فى تجمع (الأيكواس) ECOMAS (المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا). كذلك وضعت مصر اتفاق إطاري لإبرام منطقة تجارة حرة مع تجمع الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا (سيماك) ، كما تتمتع مصر بعلاقات تجارية ثنائية مع مختلف الدول الأعضاء فى تجمع (السيماك) ، بالإضافة إلى عضويتها فى (النيباد) (NEPAD).

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاق التكتلات الثلاث الذى وقعته مصر فى عام 2015 والمتعلق بإقامة منطقة تجارة حرة قارية سيكون بمثابة محور للتكامل بين الدول الأفريقية من خلال سياسات تهتم بتنمية الصادرات وجعلها هدفاً أساسياً لتحقيق تنمية حقيقية ومما لاشك فيه أن انضمام مصر لهذا التكتل سوف

يفتح مجالاً واسعاً أمام منتجاتها نتيجة للتيسيرات الكبيرة على صعيد الجمارك والضرائب وسهولة الانتقال وغيرها من المجالات الأخرى مما يعد فرصة لمضاعفة الصادرات المصرية إلى تلك الأسواق ، كذلك سوف يكون أمام الصناعات الصغيرة والمتوسطة فرصة كبيرة لتصدير منتجاتها إلى الأسواق الأفريقية.

ومع توقيع الاتفاقية الأساسية القارية الأفريقية فى عام 2019 وعند دخولها حيز التنفيذ سيتمكن استفادة مصر من زيادة صادراتها لـ 54 دولة أفريقية دون رسوم جمركية فى العديد من السلع التى تتمتع بها مصر مثل السلع الغذائية والأدوية والأدوات المنزلية ومواد البناء والسلع الهندسية والسيراميك والحديد والصلب والجلود والأسمنت والمنتجات الكيماوية والزيوت والأرز والفواكة والخضروات ، وغيرها من السلع الأخرى فإن مصر سوف تستفيد فى استيراد العديد من المواد الخام اللازمة للصناعة بإعفاء جمركى خاصة وأن أغلب دول التكتل تشتهر بتصدير خامات وسلع رئيسية مثل النحاس والتبغ والبن والشاى واللحوم وغيرها من السلع الأخرى.

والسؤال الآن كيف تستطيع مصر الاستفادة من اتفاقية التجارة الحرة الأفريقية الكبرى فى زيادة صادراتها إلى الدول الأفريقية ومن ثم زيادة إيراداتها من العملات الأجنبية.

2-3-3-2 دور اسطول النقل البحرى فى زيادة صادرات مصر من وإلى أفريقيا

سبق وأن ذكرنا أن الأسطول البحرى المصرى يتكون من 117 سفينة منهم 46 سفينة فى الأسطول التجارى البحرى الدولى ، و71 سفينة فى الأسطول البحرى الساحلى.

وتجدر الإشارة إلى أن الأسطول التجارى البحرى الدولى والذى يتكون من 46 سفينة يتوزع كالتالى: (3 سفن ناقلات بترول ، 3 سفن ركاب ، 9 سفن خدمة ، 7 حاويات).

وهذا يعنى أن 33% من سفن الأسطول التجارى الدولى لا تقوم بنقل البضائع وإنما تتخصص فى مهام أخرى (15 سفينة بين ناقلات بترول وركاب وخدمة) وبذلك يتبقى 67% فقط من الأسطول البحرى الدولى للقيام بنقل السلع والبضائع لجميع أنحاء العالم (7 حاويات و 12 سفينة صب و 12 سفينة بضائع عامة). هذا بالإضافة إلى أن (70%) من الأسطول التجارى البحرى الدولى قد تخطى عمره 15 سنة فأكثر ، كما سبق وأن ذكرنا.

وكما سبق وإن ذكرنا فإن الأسطول التجارى البحرى الدولى يساهم فى نقل 8% فقط من تجارة مصر الخارجية إلى جميع دول العالم.

وهذا يعنى أن الأسطول التجارى البحرى المصرى لا يستطيع الوفاء بنقل تجارة مصر الخارجية (صادرات وواردات) إلى القارة الأفريقية ولذلك تلجأ وزارة النقل إلى استئجار السفن أو الاستعانة بشركات الشحن العالمية للوفاء بمتطلبات مصر من التجارة الدولية فى القارة الأفريقية وغيرها من دول العالم

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

المختلفة، وهذا يتطلب ضرورة تملك مصر أسطولاً بحرياً حديثاً وقوياً يساعد على تطوير منظومة التجارة الخارجية من السلع والبضائع المختلفة خاصة وأن عامل الوقت يعد مؤثراً عليها وعلى رأسها الحاصلات الزراعية بهدف ضمان جودة وسرعة تواجد هذه السلع فى الأسواق العالمية والأفريقية وتحقيق أسعار تنافسية لها فى الموانئ المختلفة فضلاً عن توفير العملات الأجنبية المدفوعة لنقل الصادرات والواردات بما يؤثر إيجابياً على ميزان المدفوعات ومستوى الدخل القومى بشكل عام ، بالإضافة إلى توفير فرص عمل للعمالة البحرية المصرية.

وتجدر الإشارة إلى أن صادرات مصر إلى السوق الأفريقى خلال عام 2015 تستحوذ على نسبة قليلة جداً تقدر بحوالى 0,5% بالمقارنة بحوالى 21% للصين و 6,9% لجنوب أفريقيا و 5,9% للهند و 4,9% للولايات المتحدة الأمريكية ، والجدول التالى يوضح لنا ذلك:

جدول رقم (2-4)

أهم الدول المصدرة لأفريقيا خلال عام 2015 (%)

الدولة	النسبة
الصين	21%
جنوب أفريقيا	6,9%
الهند	5,9%
الولايات المتحدة الأمريكية	4,9%
فرنسا	4,7%
ألمانيا	4,4%
السعودية	3%
هولندا	2,7%
اليابان	2,6%
المملكة المتحدة	2,5%
مصر	0,5%

المصدر: وزارة التجارة والصناعة ، خطة عمل تنمية الصادرات المصرية للدول الأفريقية ، مركز المعلومات.

يوضح لنا الجدول رقم (2-4) أن حصة مصر من السوق الأفريقية ضئيلة جداً إذ أنها لم تتعدى 0,5% فى عام 2015 فى حين سجلت الصين أعلى معدل بحوالى 21% تلتها جنوب أفريقيا 6,9% ثم الهند فالولايات المتحدة الأمريكية فرنسا ثم ألمانيا والسعودية وهولندا واليابان والمملكة المتحدة. وإذا نظرنا إلى تطور الحصة السوقية لأهم الدول المصدرة لأفريقيا خلال الفترة من عام 2011 حتى عام 2015 فسوف نجد أن بعض الدول قد ارتفعت حصتها فى حين انخفضت هذه الحصة فى العديد من الدول الأخرى ، والجدول التالى رقم (2-5) يوضح لنا ذلك:

جدول رقم (5-2)

تطور الحصة السوقية لأهم الدول المصدرة لأفريقيا (%)

الدولة	السنة	2011	2012	2013	2014	2015
الصين		13,3	14,3	14,7	16,6	20,8
جنوب أفريقيا		8,3	8,1	7,9	7,3	6,9
الهند		4,5	5,8	6	6,4	5,9
الولايات المتحدة الأمريكية		7,4	5,8	5	5,5	4,9
فرنسا		4,1	3,5	3,5	3,4	4,7
ألمانيا		4,8	4,3	4,4	4,3	4,4
السعودية		2,1	2,9	2,8	2,8	3
مصر		0,42	0,47	0,46	0,40	0,52

المصدر: وزارة التجارة والصناعة ، خطة عمل تنمية الصادرات المصرية للدول الأفريقية ، مركز المعلومات ، سنوات مختلفة.

يتضح لنا من الجدول رقم (5-2) أن الحصة السوقية للصين قد ارتفعت ارتفاعاً ملحوظاً خلال الفترة من عام 2011 حتى عام 2015 ، فقد زادت هذه الحصة من 13,3% فى عام 2011 إلى 14,7% فى عام 2013 ثم 16,6% عام 2014 ، وأخيراً وصلت إلى 20,8% فى عام 2015 وهى تمثل أعلى نسبة بالمقارنة بجميع الدول الأخرى.

كذلك يوضح لنا الجدول رقم (5-2) أن حصة جنوب أفريقيا قد انخفضت من 8,3% فى عام 2011 إلى 7,3% فى عام 2014 ثم إلى 6,9% فى عام 2015.

كذلك شهدت الحصة السوقية للولايات المتحدة الأمريكية انخفاضاً شديداً فقد انخفضت من 7,4% فى عام 2011 إلى 4,9% فى عام 2015 ، فى حين ارتفعت قليلاً الحصة السوقية لفرنسا من 4,1% فى عام 2011 إلى 4,7% فى عام 2015 ، وكذلك الحال بالنسبة للسعودية التى زادت حصتها من 2,1% عام 2011 إلى 3% فى عام 2015 ، بالنسبة لمصر فقد زادت حصتها زيادة طفيفة جداً خلال الفترة من عام 2011 حتى عام 2015 حيث زادت من 0,42% عام 2011 إلى 0,52% فقط فى عام 2015.

وحيث أن 80% من التجارة الدولية للدول الأفريقية يتم عن طريق النقل البحرى فهذا يعنى أن الجزء الأكبر من تجارة مصر الخارجية يتم عن طريق الأسطول التجارى البحرى الدولى وذلك لرخص نفقات النقل البحرى عن النقل الجوى من ناحية وصعوبة النقل البرى بين مصر والدول الأفريقية من ناحية أخرى.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

وفى هذا الشأن تجدر الإشارة إلى أن إجمالي صادرات وواردات مصر من القارة الأفريقية والتي لم تتعدى 0,5% من إجمالي الصادرات إلى أفريقيا قد سجلت ارتفاعاً طفيفاً خلال السنوات القليلة الماضية.

والجدول رقم (2-6) يوضح لنا تطور التجارة الخارجية بين مصر والدول الأفريقية خلال الفترة من عام 2013 حتى عام 2017.

جدول رقم (2-6)

تطور التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

بين مصر والدول الأفريقية خلال الفترة من عام 2013 حتى عام 2017

السنة	البيان	اجمالى الصادرات إلى الدول الأفريقية	إجمالى الواردات من الدول الأفريقية
2013		4,230,3	918,11
2014		3,791,74	753,1
2015		3,118,65	1,260,51
2016		3,331,63	1,128,6
2017		3,421,68	951,85

المصدر: وزارة التجارة والصناعة ، خطة عمل تنمية الصادرات المصرية للدول الأفريقية ، مركز المعلومات ، سنوات مختلفة.

وإذا نظرنا إلى أهم الدول الأفريقية التى تستورد من مصر فسنجد أن السودان تحتل المركز الأول بحوالى 13% من إجمالي الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية يليها تونس ثم ليبيا والمغرب. وفيما يخص الواردات المصرية من الدول الأفريقية نجد أن الجزائر تحتل المركز الأول بحوالى 38% يليها كينيا ثم زامبيا ثم جنوب أفريقيا ثم السودان.

والجدول التالى رقم (7-2) يوضح لنا ذلك:

جدول رقم رقم (7-2)

أهم الدول الأفريقية بالنسبة للصادرات والواردات المصرية خلال عام 2017 (%)

الدولة	الصادرات المصرية	الواردات المصرية
السودان	13%	11%
تونس	12,5%	5%
ليبيا	12%	4,5%
المغرب	11,5%	12%
الجزائر	11%	38%
كينيا	8,5%	28%
جنوب أفريقيا	5%	16%
أثيوبيا	3,5%	0,6%
زامبيا	0,3%	17%

المصدر: تم إعداد هذا الجدول من بيانات وزارة التجارة والصناعة ، خطة عمل تنمية الصادرات المصرية للدول الأفريقية ، مركز المعلومات.

ويوضح لنا الجدول رقم (7-2) أن السودان استحوذت على 13% من الصادرات المصرية خلال عام 2017 فى حين كان نصيب تونس 12,5% ، وليبيا 12% ، والمغرب 11,5% ، والجزائر 11% ، وكينيا 8,5% فى حين استحوذت جنوب أفريقيا على 5% ، وأثيوبيا على 3,5% . كذلك يوضح لنا الجدول رقم (7-2) أن واردات مصر من أفريقيا خلال عام 2017 والتي تبلغ 951,85 مليون دولار ، النسبة الأكبر منها كانت من الجزائر حيث بلغت 38% ثم كينيا 28% ، فموزامبيق 17% ، وقد بلغت هذه النسبة 16% من جنوب أفريقيا ، و 12% من المغرب ، و 11% من السودان ، و 5% من تونس ، و 4,5% من ليبيا .

ومن ثم يمكن القول أن التواجد المصرى فى أفريقيا يعد ضئيلاً جداً حيث تحتل مصر المرتبة 34 من بين الدول المصدرة لأفريقيا لذلك لابد من القضاء على العديد من المعوقات التى تواجه الصادرات المصرية فى أفريقيا .

2-3-3 تطور النقل البحرى بين مصر وأفريقيا

تبحر سفن وحاوليات الأسطول البحرى الدولى المصرى إلى السواحل الأفريقية من أكثر من ميناء وهى موانئ الأسكندرية ودمياط وبورسعيد والدخيلة والأديبية والسخنة والسويس . وتقوم بنقل بضائع وسلع متنوعة سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات من القاهرة إلى الدول الأفريقية ، والجدول التالى يوضح لنا ذلك:

جدول رقم (2-8)

البضائع المنقولة من الموانئ المصرية إلى الموانئ الأفريقية
فى الفترة من عام 2013 حتى عام 2018 (طن) TEU

البيان السنة	ميناء الأسكندرية	ميناء دمياط	ميناء الأديبية	ميناء بورسعيد	ميناء الدخيلة	ميناء السخنة	الاجمالى
2013	42601	437	20	18152	28621	20695	110533
2014	30072	182	36	20134	21522	27575	104823
2015	22615	171	79	9175	13724	29612	75787
2016	12352	1542	2032	1228	7014	30264	55546
2017	5140	520	-	153	8751	22767	37331
2018	5218	1104	-	879	1260	2094	29402

المصدر: وزارة النقل ، قطاع النقل البحرى ، مركز للمعلومات ، سنوات متفرقة.

ويوضح لنا الجدول رقم (2-8) أن تجارة مصر الخارجية (الصادرات والواردات) التى تم نقلها عن طريق الأسطول التجارى البحرى المصرى من بعض الموانئ المصرية إلى الموانئ الأفريقية قد بلغت 110 ألف و 533 طن خلال عام 2013 وهى تمثل أكبر كمية تم نقلها خلال الفترة من عام 2013 حتى عام 2018 حيث أن البضائع المنقولة خلال السنوات التالية شهدت انخفاضاً كبيراً فقد بلغت فى عام 2014 حوالى 104 ألف و 823 طن ، وفى عام 2017 وصلت إلى 37 ألف و 331 طن ثم أخيراً بلغت 29 ألف و 402 طن فى عام 2018 ، وقد يرجع هذا الانخفاض إلى نقل البضائع من عدد من الموانئ الأخرى أو عن طريق طرق نقل أخرى.

كذلك تجدر الإشارة إلى أن هذه البضائع المنقولة عن طريق الأسطول التجارى البحرى المصرى تصل إلى العديد من الموانئ الأفريقية فى العديد من الدول مثل الجزائر وبنين وكوت ديفوار وغانا وكينيا وليبيا ومدغشقر والمغرب وتونس وتنزانيا وجيبوتى والسودان ونيجيريا وجنوب أفريقيا والكونغو والسنغال وأنجولا وغيرها من الدول الأخرى.

وأخيراً ، يمكن القول أنه لابد من العمل على القضاء على العديد من المعوقات التى تواجه زيادة الصادرات المصرية إلى الأسواق الأفريقية ، ولعل من أهمها عدم وجود خطوط ملاحية بحرية منتظمة بين مصر ومعظم الدول الأفريقية بالإضافة إلى عدم كفاءة الموانئ فى العديد من الدول

الأفريقية وقصور طرق النقل البرى الأخرى داخل القارة مثل السكك الحديدية والطرق البرية حيث تظهر هذه المشاكل فى الدول الحبيسة مما يؤدى إلى ارتفاع تكلفة النقل وارتفاع أسعار الشحن والنقل إلى أفريقيا ، هذا بالإضافة إلى تحكم شركات الشحن فى فترة الشحن التى قد تصل إلى 28 يوماً فى بعض الأحيان مما يؤدى إلى تلف البضائع أو سرقتها.

هذا بالإضافة إلى ارتفاع معدلات المخاطر التجارية وغير التجارية فى الأسواق الأفريقية وارتفاع تكلفة التأمين على المنتجات المصدرة ، وكذلك منافسة بعض الدول وخاصةً دول جنوب شرق آسيا للعديد من المنتجات المصرية مثل الملابس.

كذلك من المعوقات التى تواجهها الصادرات المصرية فى الدول الأفريقية تقادم أسطول النقل البرى فى هذه الدول مما يؤدى إلى تعطيل سيارات النقل ومن ثم تأخير مواعيد شحن هذه البضائع ، بالإضافة إلى الزيادة غير المبررة فى أسعار النقل مما يؤثر على القدرة التنافسية للصادرات المصرية.

ولتعزيز التجارة البينية بين مصر والدول الأفريقية قامت مصر بإنشاء مشروع "جسور" الذى تتبناه وزارة قطاع الأعمال العام من خلال الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والقابضة للتأمين التابعتين لها وذلك للعمل على توفير سلسلة متكاملة من خدمات النقل واللوجستيات وذلك لفتح أسواق جديدة للتجارة الخارجية عبر نافذة واحدة مع المصدرين والمستوردين.

وقد انطلقت أول الرحلات البحرية لمشروع جسور من ميناء العين السخنة إلى ميناء ممباسا فى أكتوبر 2019 حيث تضمنت الرحلة الأولى من هذا المشروع 52 حاوية مكافئة وهو ما يمثل أكثر من 50% من المستهدف خلال الثلاث أشهر الأولى من هذا المشروع.

وقد تم توفير العديد من الجوانب المخططة لخدمات هذا المشروع الهام ، حيث تم نقل البضائع من المصنع إلى الميناء والشحن البحرى بالإضافة إلى التخليص الجمركى من الجانبين.

وتوفر خدمة الشحن البحرى (جسور) رحلات منتظمة أسبوعياً بأسعار مخفضة على الخطوط العالمية من ميناء العين السخنة إلى ميناء مومباسا فى كينيا ، ومن المقرر اكتمال باقى عناصر وخدمات هذا المشروع فى الربع الثانى من عام 2020 ، وتشمل النقل البرى للبضائع والتخليص الجمركى والتخزين من خلال مستودعات ومعارض خارجية بالإضافة إلى إنشاء شركة للوساطة والتسويق بالتعاون مع البنوك والمستثمرين من القطاع الخاص ، هذا بالإضافة إلى توفير سلسلة متكاملة من خدمات النقل واللوجستيات للمتعاملين فى مجالات الصناعة والتجارة الخارجية مع دول شرق أفريقيا كمرحلة أولى ، كما سيتم توفير خدمة التأمين على البضائع من خلال الشركة القابضة للتأمين ، هذا بالإضافة إلى أنه قد تم

التعاقد على توفير مساحات تخزينية محددة مع أحد الخطوط الملاحية العالمية لتوفير خدمة منتظمة بأسعار شحن منخفضة.

وفى النهاية ، يمكن القول أنه يوجد اهتمام كبير من قبل الدولة لتطوير منظومة النقل البحرى من خلال إنشاء عدد من المحطات المتعددة لأغراض تطوير الأرصفة وتعميق الغاطس بحيث لا يقل عن 18 متراً ، وذلك لاستقبال السفن العملاقة ، هذا بالإضافة إلى إعداد مخطط شامل لتطوير كافة الموانئ المصرية وذلك لتطوير صناعة النقل البحرى وتفعيل دور الموانئ وتطوير فرص الاستثمار والتوسع فى الأنشطة اللوجستية المرتبطة بالموانئ والمناطق الصناعية المحيطة بها ، وتطوير ورفع كفاءة الموانئ البحرية المختلفة ، وكذلك تطوير منظومة النقل البحرى باستراتيجية تتكامل مع الاستراتيجية العامة للدولة. كذلك تهتم وزارة النقل بموضوع إحلال وتجديد السفن المختلفة وخاصة تلك التى مر عليها أكثر من 15 سنة وذلك للحفاظ على متطلبات السلامة فى السفن ووحدات الأسطول التجارى ، وكذلك زيادة وسرعة هذه السفن خاصة فى ظل أهمية وضرورة زيادة الصادرات المصرية وتنمية التجارة الخارجية. وفى هذا الشأن تدرس وزارة النقل مقترح لإنشاء أسطول بحرئ مصرى حديث بالتعاون مع شركة "تساكوس" اليونانية وبالشراكة مع هيئة قناة السويس لتحقيق الاستفادة من خبرة الشركة اليونانية وتطويرها التكنولوجى.

2-3-3-4 بعض المقترحات الخاصة بتفعيل دور النقل البحرى لزيادة الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية

- إعداد وتحديث البيانات الخاصة بالموانئ المصرية وحركة البضائع والسفن وإدراجها بنظام إدارة البيانات (DMS).
- متابعة عمل مركز منظومة التتبع عن بُعد للسفن (LRIT) بميناء الأسكندرية والمراكز التابعة لها (البحث والإنقاذ - القوات البحرية - هيئة السلامة البحرية..الخ).
- متابعة السفن المصرية فيما يتعلق برفع المستوى الأمنى أو خفضه وفقاً لمتطلبات (ISPS CODE) وإصدار الموافقات اللازمة بذلك.
- وضع الخطط المناسبة للربط البرى بين مصر وبعض الدول الأفريقية مثل طريق (مصر/تشاد) ومحور (الأسكندرية/كيب تاون) ، وكذلك إنشاء خط سكك حديدية بين مصر والسودان.
- دراسة مشروع الربط الملاحى بين بحيرة فيكتوريا والبحر المتوسط.
- العمل على إنشاء مراكز تجارية ولوجستية للمنتجات المصرية فى الدول المحورية الأفريقية.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

- التنسيق بين الموانئ البحرية المصرية فى ظل المقومات الطبيعية واللوجستية والبنية الأساسية لكل ميناء لتحقيق التكامل فيما بينهم وتقليل حدة المنافسة الداخلية ودعم المركز التنافسى للنقل البحرى المصرى.
- الاستفادة من العلاقات الدولية لكل ميناء (مذكرات تفاهم - اتفاقات..) فى تدعيم الموانئ الأخرى باعتبارها شريك أو عنصر دعم مكمل لتحقيق الاستفادة القصوى من وثائق التعاون بمختلف أنواعها.
- الالتزام بتطبيق أحدث التطورات فى المجالات التشغيلية والتقنية المطبقة فى الموانئ العالمية من خلال تبادل الخبرات والزيارات والتدريب فى هذه الموانئ.
- الالتزام بتطبيق المعايير البيئية العالمية على السفن بما يضمن تخفيض تلوث البيئة البحرية للوصول إلى مفهوم الموانئ الخضراء.
- رفع كفاءة وتطوير البنية التحتية للموانئ البحرية وزيارة أعماق الممرات الملاحية والأرصعة بجميع الموانئ.
- إنشاء مشروعات جديدة ومحطات مختلفة الأنماط (بضائع عامة - حاويات - صب..) مع الأخذ فى الاعتبار الاحتياجات الحالية للميناء..
- رفع كفاءة المشروعات القائمة حالياً التشغيلية والإدارية والتقنية.
- دراسة إمكانية تخفيض تكاليف عمليات التكرير.
- تنمية وتحديث الأسطول التجارى البحرى المصرى من خلال تقديم حوافز وتسهيلات للسفن المصرية ، وكذلك رفع كفاءة الترسانات البحرية الحالية وإنشاء ترسانات متطورة لتكون أداة دعم لإحلال وتجديد الأسطول التجارى البحرى بالإضافة إلى إجراء تعديلات عاجلة لبعض التشريعات البحرية لتشجيع الاستثمار فى مجال تملك السفن.

وأخيراً ، يمكن القول أنه لابد من دراسة المخطط الشامل لتطوير الموانئ فى إطار مواجهة اتجاهات التطوير العالمية والأثر المتوقع من هذا التطوير على الوضع التنافسى لاستعادة مصر لدورها فى خدمة النقل البحرى بين الشرق والغرب . وتحديد السيناريوهات الاقتصادية المستقبلية فى إطار الشراكة مع القطاع الخاص من خلال عمل تحليل للعناصر المؤثرة.

هذا بالإضافة إلى أن تحقيق التكامل بين الموانئ كافةً يأتى من خلال وضع مخطط متكامل يتضمن خريطة استثمارية واستكمال التغطية الجغرافية لمصر بخدمات النقل البحرى وذلك لدعم التنمية الشاملة وإنشاء وتطوير البنية التحتية وفقاً لاقصاديات السوق والمعايير الدولية وربطها بمناطق الاستثمار

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

من خلال الشركة القومية للطرق ووسائل النقل فى رؤية متكاملة بهدف تحويل مصر إلى مركز عالمى للطاقة والتجارة واللوجيستيات على المستوى الإقليمى والأفريقى والعالمى إلى جانب تأهيل وتنمية قدرات الموارد البشرية وتطوير البنية التشريعية بما يتلاءم مع التطورات المحلية والعالمية ومواكبة المعاهدات والالتزامات الدولية.

الفصل الثالث

الخدمات الدولية البرية والجوية فى أفريقيا

مقدمة

يقوم هذا الفصل بتحليل الخدمات الدولية البرية والجوية واقعها ومعوقاتها ودورها المستقبلى فى تنمية الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا. وذلك بدراسة العلاقة بين الخدمات الدولية والبرية والجوية وتنمية الصادرات ، وما إذا كانت هذه العلاقة إيجابية أم سلبية فى ضوء المعوقات التى يعانى منها قطاع النقل البرى وقطاع النقل الجوى ، وذلك برصد واقع الخدمات الدولية البرية ومعوقاتها ودورها المستقبلى فى تنمية الصادرات المصرية لأفريقيا ، مع إبداء بعض المقترحات الداعمة لصانع القرار فى هذا المجال ، وذلك من خلال النقاط التالية:

1-3 النقل البرى والطرق.

2-3 الخدمات الدولية البرية واقعها والمعوقات التى تواجهها ودورها المستقبلى فى تنمية الصادرات لأفريقيا.

3-3 الخدمات الدولية الجوية واقعها ، والمعوقات التى تواجهها ودورها المستقبلى لتنمية الصادرات لأفريقيا.

1-3 النقل البرى والطرق

يعتبر النقل البرى هو العنصر المهيمن فى أفريقيا إذ يمثل نسبة تتراوح بين 80% وأكثر من 90% من حجم البضائع التى تنقل بين المدن والدول ، وهو الطريق الوحيد لدخول المناطق الريفية ، كما أنه يشكل الطريق الأكثر مرونة وملاءمة للحياة الاقتصادية والاجتماعية فى هذه البلدان والمناطق. وتتسم القارة الأفريقية بارتفاع نسبة كثافة الطرق ، حيث تبلغ تلك الكثافة 684 كم لمساحة 100 كم² ، مقارنة بنسبة 12 كم لكل 100 كم فى أمريكا اللاتينية ، ونسبة 18 كم لكل 100 كم² فى آسيا. وتعانى شبكة النقل والطرق فى أفريقيا من عدم الصيانة نتيجة قلة الموارد المخصصة لها ، مما يؤدى إلى عدم تلبية أكثر من نصف احتياجات الصيانة.

وعلى سبيل المثال ، تبلغ نسبة الشبكات التى تغطيها الصيانة 30% لدى الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا ، و 31% فى السوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقى ، و 40% للجماعة الإنمائية.

بل وتعانى الشبكة بوجه خاص من الإفراط فى تحميل الشاحنات ، الأمر الذى يقلل من مدة بقاء الطرق صالحة للاستعمال.

3-1-1 النقل بالسكك الحديدية

تقدر طول شبكة السكك الحديدية الأفريقية بنحو 89380 كم ، وتغطى مساحة قدرها 35019 مليون كم² أى بكثافة 2096 كم لكل 1000 كم ، وهى شبكة قليلة الترابط فيما بينها خاصة فى منطقتى شرق أفريقيا ووسط أفريقيا ، وهناك 17 دولة أفريقية ليس لديها سكك حديدية ، وتظل الخطوط التى تربط الشبكة فيما بينها قليلة لاسيما غرب أفريقيا ووسط أفريقيا.

وعلاوة على ذلك ، تتسم السكك الحديدية بغياب التجانس بين مقاييس عرض خطوطها. وفى بعض الأحيان توجد أنواع متباينة ، عن قياسات عرض الشبكة فى شبه الإقليم الواحد ، ورغم الاستثمارات الهائلة فى السكك الحديدية فى شراء عربات السكك الحديدية وخلافه ، فقد ظل دورها يتراجع بشكل مستمر على المستويين الوطنى والإقليمى الفرعى.

وقد أسهمت العوامل المرتبطة بسوء الصيانة للهياكل الأساسية ، وقلة عدد العربات فى تدهور مستوى ونوعية خدمات السكك الحديدية، زد على ذلك ، أن السكك الحديدية تواجه منافسة النقل البرى على الخطوط الطويلة التى تتمتع فيها بمزايا نسبية.

وعلاوة على ذلك كله ، كانت شركات السكك الحديدية تتسم فيما مضى ولا يزال بعضها يتسم الآن بكثرة الإجراءات الإدارية وكثرة أعداد العمال وقلة إنتاجيتهم ، وقد أفضى ذلك إلى الخصخصة أو البيع أو وقف الاستخدام ، لكن السكك الحديدية فى شمال أفريقيا كانت محل إصلاحات أضفت عليها مزيداً من الاستقلالية من حيث إدارة شئونها.

3-1-2 النقل الجوى

يلعب النقل الجوى دوراً هاماً فى نقل البضائع ، لكن أفريقيا لا تزال متخلفة فى هذا القطاع ، ولا تزال حصتها فى السوق ضعيفة ، فهى لم تسجل أكثر من 3,6% فى نقل البضائع والسلع ، و8% من حركة الطيران ، ويولد هذا حوالى 11 مليار دولار فى المتوسط بنسبة 1,7% من الناتج المحلى الإجمالى.

ولقد أحرز قطاع النقل الجوى تقدماً بعد اعتماد قرار ياموسوكرو عام 1999 ، والذى يؤدى إلى تحرير دخول سوق النقل الجوى إلى المنطقة بسرعة ، كما أدى إلى إدخال إصلاحات على إدارة شئون المطارات والمجال الجوى للبلدان الأفريقية ، وتضم أفريقيا 117 مطاراً دولياً ، فضلاً عن 500 مطار محلى يعملون باستمرار.

وقد لوحظ على هذا القطاع أنه يعاني مما يلي:

- من النادر أن تكون المطارات الأفريقية مطابقة المعايير الدولية.
- أن المطارات الدولية فى أفريقيا تتسم بتدهور عميق فى الهياكل الأساسية مثل مدارج الهبوط ، بسبب غياب عمليات الصيانة.
- توجد معدات بالية لا تستوفى كل الشروط الدولية المطابقة.
- قصور فى معايير الأمن والأمان.
- نسبة ملجأ الطائرات 14% وهى دون المعدل العالمى.
- أن معدل الشحن لا يزيد عن 20% ، وهى دون المعدل العالمى ، وتظل أقل من النسبة المسجلة فى المناطق الأخرى.

وتجدر الإشارة إلى أنه فى عام 2007 ، عقد مؤتمر فى أديس أبابا تناول الموضوعات التالية:

- إنشاء وكالة تنفيذية طبقاً للتوجهات الواردة فى قرار ياموسوكرو.
- تنسيق قواعد المنافسة.
- إنشاء آلية لحسم النزاعات.
- وضع معايير لتقييم تنفيذ قرارات ياموسوكرو استعداداً لتحرير أسواق النقل الجوى.

3-1-3 التحديات التى تواجه قطاع النقل فى أفريقيا

يواجه قطاع النقل فى أفريقيا العديد من التحديات الناتجة عن الفجوة الكبيرة التى لا زالت قائمة بين الأهداف المخططة ومستوى التنفيذ على أرض الواقع ، فقطاع النقل فى أفريقيا لا زال يعاني من عدم الكفاءة والتخلف بالمقارنة بقارة آسيا مثلاً ، بل يغلب عليه الانخفاض الشديد فى مستوى السلامة والأمان والتكيف مع التوجهات نحو التنمية المستدامة وتخفيض الفقر فى هذه القارة السمراء ، فرغم كل الجهود التى تبذلها الحكومات الأفريقية ، فى هذا المجال فلا زال قطاع النقل فى أفريقيا يواجه التحديات التالية:

3-1-3-1 عدم ملاءمة السياسات القومية ومحدودية التنفيذ على المستوى القومى وبين الأقاليم

وقلة الاتفاقيات الإقليمية

حيث أن هناك نقصاً فى السياسات الملزمة ، وكذلك نقصاً فى السياسات والاستراتيجيات من حيث التصميم والتكوين ، بالإضافة إلى البطء فى التنفيذ فيما يتعلق بالمشروعات بين الأقاليم ، والاتفاقيات الإقليمية ، والتالى لا زالت تلك الجوانب تمثل أكبر العقبات والمعوقات فى التنمية المستدامة لقطاع النقل فى أفريقيا.

ويلاحظ فى هذا المجال أن الكثير من الدول الأفريقية ليس لديها السياسات التى تسمح وتشجع القطاع الخاص للمشاركة فى البنية الأساسية للنقل من حيث التنمية وعمليات التشغيل وعمليات التحرير والخصخصة لا زالت محدودة فى مجال السكك الحديدية والطيران ، ويلاحظ أن الجهود الخاصة بإنسجام السياسات والتنظيم الخاص بالحركة cross-border للسلع والخدمات والناس ليست فعالة وكثير من البلاد الأفريقية ، لا تملك اتفاقيات قابلة للتنفيذ لتسهيل حركة السلع والمسافرين باستخدام الطرق أو السكك الحديدية cross-border movement.

3-1-3-2 هناك ضعف فى شبكة النقل والافتقار إلى شبكة قومية

حيث يلاحظ فى كثير من الدول الأفريقية أن شبكة النقل تتسم بخطوط اتصال غير كفاء داخل الدولة الواحدة وكذلك بين الدول ، حيث توجد نسبة كبيرة من سكان الريف تعيش بدون أسواق ، ومحرومة من الخدمات الاقتصادية والاجتماعية ، وهذا مرتبط بمشكلة النقل Missing Links فى أنظمة الطرق ، والسكك الحديدية ، والطرق النهرية ، والنقل الجوى.

3-1-3-3 عدم تأهيل البشر وضعف القدرة المؤسسية

فالبرغم من أن العاملين بالنقل عددهم كبير ، إلا أن قدراتهم ومهاراتهم محدودة فى معظم منظمات النقل ، بالإضافة إلى نقص فى المؤسسات التى تؤهل قوة العمل بالقدرات والمهارات الفنية ، والتى تمكنها من أن تضع خطة وتدير عملية تطوير وتنمية البنية الأساسية.

3-1-3-4 الأثر السلبي للنقل على البيئة

رغم أهمية قطاع النقل فى التنمية الاقتصادية وتخفيض الفقر ، إلا أنه أثر سلبياً على البيئة بدرجة كبيرة، فكثير من الآثار البيئية الخطيرة مرتبطة بتشديد الطرق ، والمطارات والموانئ ، والسكك الحديدية حيث تدمر الغابات ، وتدمر وتجرف الأراضي الزراعية والتكوين الجيولوجى بصفة عامة.

3-1-3-5 ارتفاع تكاليف النقل وعدم كفاية إجراءات تسيير النقل الجوى

تعتبر أفريقيا من أعلى تكاليف نقل فى العالم ، وهى أعلى من تكاليف النقل فى آسيا ، وقد تضاعفت هذه التكاليف فى السنوات الأخيرة ، بسبب أزمات الطاقة المرتبطة بارتفاع أسعار البترول التى رفعت أسعار الكهرباء بدورها ، بالإضافة إلى عوامل أخرى مثل محدودية المهارات الإدارية وكذلك القائمين على التشغيل ، كما أن غياب الإتساق فى قواعد وإجراءات العبور والجمارك وغير ذلك من مستندات النقل التى تختلف من بلد إلى آخر ، وهو ما يعرقل من أنشطة النقل بين هذه البلدان. وهذا وضع يفضى إلى ارتفاع تكاليف النقل ارتفاعاً كبيراً مفرطاً ويزيد من الأجال التى تستغرقها هذه العمليات.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

ويبين الجدول رقم (3-1) أن تكاليف النقل والتأمين يمثلان عنصراً هاماً من تكاليف الاستيراد والتصدير والذي بدوره يؤثر على تنافسية الصادرات من وإلى أفريقيا، وهو ما يتطلب بذل الجهد لتحسين القدرات التنافسية للمنتجات الأفريقية:

جدول رقم (3-1)

نسبة تكاليف النقل والتأمين بالنسبة لتكاليف الإصدار والتصدير

البيان	البلدان الأقل نمواً غير الساحلية	البلدان غير الساحلية	البلدان الساحلية	بلدان نامية غير ساحلية	بلدان نامية	بلدان اعضاء فى منطقة التعاون والتنمية
تصدير	32%	20%	15%	13%	8%	6%
استيراد	25%	21%	10%	7%	5%	3%

المصدر: منظمة الجمارك العالمية.

6-3-1-3 افتقار النقل إلى الأمن والسلامة والأمان Safety, Security

فلا زالت أفريقيا تقتد إلى أمان الطرق ، حيث يوجد ضعف شديد فى المؤسسات التى تقود وتكون مسئولة عن أمان الطرق ، فهناك نقص شديد فى كفاءة إدارة أمان الطرق ، بالإضافة إلى عدم توافر الموارد المالية الكافية لتحقيق ذلك. والافتقار إلى الأمن والسلامة والأمان يظهر فى الزيادة الكبيرة فى نسبة حوادث الطيران، وحوادث السير فى أفريقيا بالمقارنة بالقارات الأخرى، وتبلغ التكلفة الاجتماعية والاقتصادية لهذه الحوادث حوالى 2% من الناتج المحلى الإجمالى لأفريقيا.

7-3-1-3 الافتقار إلى تطوير نظم معلومات وتكنولوجيا اتصالات النقل

المعلومات الإحصائية هى مفتاح أى عملية تنمية ، وتشمل التخطيط ، وتنفيذ البرامج والمشروعات ، والأمر يحتاج إلى تحديد الفجوة المعلوماتية لتصميم السياسات والبرامج التى تسد هذه الفجوة ، من خلال برامج استثمارية فعالة ، وهذه المسألة فى أفريقيا لا زالت محدودة ، وتقتصر إلى التنظيم poorly organized.

ولا زال قطاع النقل فى حاجة شديدة إلى التكنولوجيا والسياسة المناسبة ، ويعانى من محدودية التمويل ، والقدرات البشرية ، بل يعانى من غياب قاعدة بيانات ملائمة ، ولا زال تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى قطاع النقل يمثل أكبر تحدى تواجهه البلدان الأفريقية.

3-1-8 محدودية مصادر التمويل

رغم جهود الحكومات والشركاء الدوليين والمحليين فى تعبئة الموارد التمويلية للاستثمار فى البنية الأساسية للنقل وصيانة التسهيلات الموجودة ، فالأزالت توجد فجوة كبيرة بين الطلب والموارد المتاحة ، فالتنمية المستدامة فى النقل تحتاج إلى أموال ضخمة لبناء البنية الأساسية وتوفير طاقة كفاء ، وبيئة صديقة لمعدات النقل ، ويذكر أن أفريقيا تحتاج إلى 250 مليار دولار ولمدة عشر سنوات لتنفيذ مشروعات النقل وتحسينها.

3-2 الخدمات الدولية البرية ، واقعها والمعوقات التى تواجهها ، ودورها المستقبلى فى

تنمية الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا

يناقش هذا الجزء النقاط التالية:

3-2-1 ممرات الإتجار الدولية للقارة الأفريقية

3-2-2 حالة شبكة الطرق بأفريقيا

3-2-3 التحديات التى تواجه نقل الطرق فى أفريقيا

3-2-4 تكاليف نقل الطرق فى أفريقيا

3-2-5 معوقات نقل الطرق بمنطقة التجارة الحرة الأفريقية

3-2-6 المشروعات المستقبلية للطرق ودورها فى تنمية الصادرات لأفريقيا

3-2-1 ممرات الإتجار الدولية للقارة الأفريقية

تتكون ممرات الإتجار الدولية للقارة الأفريقية من تسعة محاور رئيسية يعتمد عليها النقل البرى ممثلاً فى نقل الطرق ، ويبلغ إجمالها 59,100 كيلو متر ، مع وجود بعض الوصلات غير المرصوفة فى هذه المحاور عبارة عن طرق ترابية أو زلطية ، وهذه المحاور تعمل على الربط البرى بين عواصم دول القارة ، إلا أنها غير كافية للربط بين جميع العواصم بالقارة.

وتعتبر **شبكة الطرق** التى تشملها هذه المحاور ضئيلة الكثافة ، بالنسبة لمساحة القارة البالغة 31,270 مليون كم مربع ، وتعداد سكان 1,166,239,000 نسمة طبقاً لتعداد عام 2015¹ ، وتبلغ أطوال شبكة الطرق الرئيسية بها 1,660,000 كم بينما تبلغ أطوال شبكات الطرق فى العالم 64,285,900 كم² ، ويمثل ذلك 2,6% من إجمالى شبكات الطرق بالعالم ، بالرغم من أن سكان القارة

¹ United National Department of Economic and Social Affairs, population on Division, World Population prepacks.

يمثلون 14% من سكان العالم وهذا يدل على أن البنية الأساسية للطرق ضئيلة جداً بالمقارنة بالمساحة وهو ما يؤثر سلباً على التجارة البينية والتجارة الدولية لأفريقيا.

وفيما يلى رصد لهذه المحاور التسعة الرئيسية على مستوى القارة الأفريقية:

- المحور الأول: القاهرة - داکار Cairo Dakar:

ويمثل طريق القاهرة - داکار طريق سريع يسير موازياً للساحل الشمالى لأفريقيا ، والساحل الغربى ويبلغ طوله 8,636 كم ، ويبدأ من القاهرة ماراً بليبيا وتونس والجزائر والمغرب وموريتانيا والسنغال ، ويتصل ببعض الطرق السريعة العامة التى تربط دول الشمال الأفريقى بدول الجنوب الأفريقى مثل الطريق السريع القاهرة - جابرون والطريق السريع طرابلس وبندهوك، وتتأرجح حالة الطريق القاهرة - داکار بين جيدة ومتوسطة من جزء إلى آخر فى معظم الدول التى يمر بها وهو طريق مرصوف ما عدا جزء طوله 569 كم فى موريتانيا فهو طريق ترابى (1).

- المحور الثانى: الجزائر - لاجوس Logos - Algiers:

يعتبر هذا الطريق من أقدم الطرق السريعة بالقارة السمراء ، ويمتد من الجزائر إلى النيجر ماراً بلاجوس بنيجيريا ويبلغ طوله 4500 كم ، وتبلغ نسبة الأجزاء المرصوفة 85% منه، ويرتبط هذا الطريق بين العديد من الطرق السريعة منها القاهرة - داکار ويتقاطع أيضاً مع طريق مدينة تانو بنيجيريا والذى يصل إلى داکار ومتصل أيضاً بالطريق داکار-لاجوس ، وتبلغ الوصلات غير المعدة فى الجزائر 250 كم و 330 كم فى النيجر.

- المحور الثالث: طرابلس - وبندهوك

ويعتبر طريق طرابلس ليبيا - وبندهوك نامبيا من أطول ممرات القارة الأفريقية ، حيث يبلغ طوله 9600 كم ، وحركة المرور ضعيفة عليه بصفة عامة، وتشكل الوصلات غير المعدة نسبة 40% من إجمالى طول الطريق، ويربط هذا الطريق الكثير من الدول بداية من طرابلس، إلى تشاد، بطرق فرعية عبر النيجر والكاميرون، وجمهورية أفريقيا الوسطى، والكونغو، والكونغو الديمقراطية، وأنجولا، وناميبيا ويتواصل مع الطرق والممرات الأخرى ليصل إلى جنوب أفريقيا. ويقع هذا الطريق تحت التكتلات الاقتصادية التى تضم السيماك CEMAC والسادك SADC والإيلاس ECCAD.

(1) هناء السيد حسم عبد اللطيف، "تطور النقل البرى وأثره على تفعيل العلاقات التجارية داخل منطقة التجارة الحرة الأفريقية"، رسالة ماجستير غير منشور، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة ، 2016، ص 33.

- المحور الرابع: القاهرة - جابرون Cairo- Gaborone :

ويعتبر ثانى أكبر ممر بالقارة، ويبلغ طوله حوالى 8640 كم، ويمثل أهمية فى التصدير والاستيراد ما بين جنوب أفريقيا وموانئ ناميبيا ، ويلعب دوراً هاماً فى التجارة الإقليمية ما بين جنوب القارة، وشمالها، وتبلغ حركة المرور على الطريق فى المتوسط من 4000 إلى 5000 مركبة يومياً.

- المحور الخامس: داکار - نيجامينا Dakar - N'djamena :

ويبلغ طريق داکار السنغال - نيجامينا تشاد 4600 كم ويتقاطع مع أربعة محاور أخرى رئيسية ، هو المحور (1) و (2) و (3) و (6) ، ويمر فى الطريق حوالى 1000 مركبة ويمر بسبع دول ، ومنطقة معدة فيما عدا 510 كم تقريباً ، فى حالة غير معدة.

- المحور السادس: نيجامينا - جيبوتى N'djamena - Dejbouti :

ويمر هذا الممر عبر المناطق الصحراوية أو شبة الصحراوية، (نيجيريا، تشاد، السودان، أثيوبيا، جيبوتى)، ويعتبر شريان للبضائع والركاب بين المناطق غير الساحلية من السودان وأثيوبيا وتشاد، وله علاقة بموانئ نيجيريا فى الغرب، وموانئ السودان، وجيبوتى فى الشرق ، ويبلغ طول الطريق 4,220 ألف كم ، وتمثل الأجزاء المرصوفة منه 40% وهى نسبة ضئيلة للغاية ، وحركة المرور متواضعة ، مع نسبة عالية من المركبات الثقيلة من 70-80%.

- المحور السابع: داکار - لاجوس Dakar - Lagos :

ويسمى بالطريق الساحلى الغربى، ويخترق جميع الدول الساحلية، وعدد أحد عشر دولة بين نيجيريا والسنغال، ويبلغ طوله 4020 كم، وتبلغ الوصلات البعيدة عنه نحو 3135 والباقي غير مرصوف، وهو طريق هام وترجع أهميته إلى أنه يوفر الاتصال بين عواصم البلاد الواقعة عليه ، كما يوفر نقطة انطلاق الطرق المؤدية من الدول غير الساحلية.

- المحور الثامن: لاجوس - ممباسا Lagos - Mombasa :

ويوفر طريق لاجوس نيجيريا وممباساكينيا اتصال بين ميناء شرق أفريقيا مماسبا مع موانئ نيجيريا والكاميرون فى غرب أفريقيا ، وهو يعكس تدفق حركة المرور القليلة على طول هذا الطريق ، ويلاحظ أن التجارة محدودة بين شرق وغرب أفريقيا ، ويبلغ طول الطريق 6260 كم ، وتصل نسبة الأجزاء البعيدة إلى 38%.

- المحور التاسع: بيرا - لوبيتو Beria - Lobito :

ويربط طريق بيرا موزمبيق- لوبيتو أنجولا- شرق أفريقيا بغرب أفريقيا وطوله 3520 كم وصنفته منظمة الساداك بأنه من الممرات الهامة، والذي يلتقى مع العديد من ممرات الفرعية الهامة التى تلبي

احتياجات التنمية. ولعل من الضروري الإشارة إلى أنه فيما يتعلق بموضوع الدراسة محل البحث فإن هذه المحاور التسعة لا يوجد منهم إلا محورين يربطان القاهرة بالقارة الأفريقية هما **المحور الأول** القاهرة – داكار ، **والمحور الرابع** القاهرة – جابرون ، ويبدو أنها غير كافية لأحداث المزيد من تنمية الصادرات المصرية إلى أفريقيا، ومع انفتاح مصر على أفريقيا مؤخراً فإن المسألة تحتاج إلى المزيد من الطرق البرية مستقبلاً .

3-2-2 حالة شبكة الطرق بأفريقيا

يبلغ طول شبكة الطرق السريعة فى دول أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى 1,660,000 مع كثافة 104 كم لكل 1000 كم²، وحوالى 9% فقط من الطرق المعبدة، وحتى الطرق الشريانية السريعة إلى حد كبير غير معبدة، وتعتبر كل من دولة جنوب أفريقيا ونيجيريا من ذوى الكثافة العالية فى الطرق، وما دون ذلك من دول أفريقيا جنوب الصحراء ذو كثافة منخفضة جداً، وهناك طرق تحت برنامج SSATP، الذى وضع عام 1987، ويتضمن (8 مشاريع) ضخمة للطرق السريعة، وتغطى القارة بأكملها، ومن أهمها الممر الشمالى الجنوبى فى شرق القارة وهو من أطول الممرات وطوله 8,746 كم دون دول جنوب أفريقيا ، وطريق وطوله 1,033 كم، ويربط بين زامبيا ومالاوى⁽¹⁾.

وتتراوح حالة الطرق فى أفريقيا بين الضعيف والضعيف جداً، وهناك عدد قليل من الطرق فى حالة جيدة، وتمثل الطرق المعبدة الجيدة 56% من إجمالى شبكة الطرق بأفريقيا جنوب الصحراء، و24% من الشبكة تصنف على أنها فى حالة ضعيفة، و 20% فى حالة ضعيفة جداً.

وتهدف معظم الإصلاحات التى تجرى فى أفريقيا فى قطاع البنية التحتية للطرق فى استرداد التكاليف على أساس معايير اقتصادية وذلك لتعبئة موارد كافية للحفاظ على الطرق، ويمكن خفض تلك التكاليف بنسبة 25% عن طريق تحسين الفعالية ونوعية صيانة الطرق، ويمكن أن يتم ذلك بإسناد صيانة الطرق إلى القطاع الخاص مع شرط أن تشرف عليها الحكومة.

وتبقى الإشارة إلى مؤشر جودة الطرق فى أفريقيا يشير إلى أن جودة الطرق متدهورة ، وتمثل بالتالى عائقاً كبيراً أمام التجارة البينية بين الدول الأفريقية، ولا يودى إلى تنمية الصادرات لأفريقيا، ولا الصادرات الأفريقية إلى العالم⁽²⁾ رغم بعض التقدم الذى أحرزه برنامج SSATP فى هذا الصدد.

(1) The Africa Transport Policy Program (SSATP), Fact Sheet Washington D.C. SSATP, 2014

(2) Piet Buys, UW & Deichm.enm, David Gheeler, Total network Upgrading and overland trade expansion in Sub-Saharan Africa, Research Working paper Washington D.C. The World Bank Paper No. 4096, p.10, 2016.

3-2-3 التحديات التى تواجه نقل الطرق فى أفريقيا

أدت حالة النقل فى شبكة الطرق الأفريقية بالحالة التى عليها من الضعف والتردى وإلى العديد من المعوقات والمشاكل والتى من أهمها:

- ارتفاع معدل الوفيات على الطرق

حيث يفقد كل عام أكثر من 300 ألف شخص حياتهم فى الطرق السريعة فى أفريقيا ، وعدد لا يحصى من الناس يعيشون على إصابات دائمة ، ويرجع ذلك للعديد من الأسباب منها: ضعف تدريب السائقين وظروف العمل السيئة ، سوء حالة المركبات ، عبور الحيوانات للطرق المستوطنات البشرية على جانب الطريق.

- المدن المزدحمة بشكل متزايد مع سوء التخطيط العمرانى

تشير الظروف والأوضاع الراهنة فى أفريقيا على مختلف المستويات إلى ضرورة إعادة النظر بصورة شاملة للتخطيط العمرانى ، ودراسة ما يمكن تصوره وعمله فى مجالات التنمية العمرانية ، فالأوضاع الحالية من سوء التخطيط والازدحام سوف تؤثر بصورة كبيرة على كيفية التعامل مع أوضاع المستقبل ، وتحدد بالتالى التوجهات الاستراتيجية بكل دولة أفريقية ، فى ضوء ما هو متوقع بحلول عام 2050 ، فإن 60% من جميع الأفارقة سوف يعيشون فى المناطق الحضرية ⁽¹⁾، وأيضا زيادة وسائل النقل الميكانيكية نتيجة للنمو الاقتصادى السريع.

- سوء ورياءة الاتصال وتأثيره على التجارة والنمو الاقتصادى

ويلاحظ ذلك من صعوبة الاتصال إلى المناطق الريفية الذى يجعل من الصعب تصدير المنتجات الزراعية والاستفادة من العمالة غير الزراعية ، علاوة على ذلك هناك العديد من المشاكل المتعلقة بإدارة الصيانة ، ويرجع ذلك إلى مشاكل مزمنة من نقص الصيانة ، والتشغيل بواسطة الشاحنات المحملة فوق طاقتها ، وعدم القدرة من قبل المقاولين للحفاظ على الطرق بنحو فعال وإعادة تأهيل الطرق ، وهو ما أدى إلى ارتفاع تكاليف النقل ، والتأثير السلبي على التجارة الدولية ، والنمو الاقتصادى.

- الآثار السلبية للتغيرات المناخية على النقل

حيث تتزايد معدلات انبعاثات المركبات الآلية وزيادة العادم ، مما أثر على البيئة وأيضا ، بناء الطرق يؤثر على البيئة المحيطة ، كما أن التغيرات المناخية من درجات حرارة وأمطار ، كلها تؤثر على بناء الطرق وصيانتها.

(1) فائق جمعه المندول: "التخطيط العمرانى ودورها فى التنمية المستدامة للمجتمعات العربية والأفريقية"، مملكة البحرين، المؤتمر الإقليمى، للمبادرات والإبداع التنموى، 2007، ص 5.

- ضعف دور الحكومة فى قطاع النقل

يرجع ضعف الحكومة فى قطاع النقل إلى ضعف القيادة والمؤسسات فضلاً عن أوجه القصور فى جميع أنحاء القطاع ، حيث أن الحكومة هى الجهة التى تحدد الاستخدام الأمثل لموارد الميزانية فى الاستثمار، وهذا القطاع ملئ بالفساد والرشاوى فى معظم الدول الأفريقية، حيث لا تطبق القوانين مثل التى تتعلق بالأحمال الزائدة. وهى من المشاكل الرئيسية التى تواجه شبكة الطرق فى شرق وجنوب أفريقيا.

- صعوبات فى الحصول على تصاريح السفر عبر الحدود

حيث تنتشر نقط التفتيش عند الحدود، مما يزيد من الإعاقة فى سير المرور بالإضافة إلى عدم التنسيق من ناحية اللوائح وقواعد المرور بصفة عامة ، أما من ناحية الجمارك والتجارة ، فهى تعاني من طول الإجراءات وتعقيدها وبطء عمليات التخليص وإعطاء تصاريح السفر، مما يعوق التجارة الدولية فى أفريقيا.

3-2-4 تكاليف نقل الطرق فى أفريقيا

تعتبر تكاليف نقل الطرق فى أفريقيا مرتفعة ارتفاعاً كبيراً عن المستوى العالمى ، فعلى سبيل المثال تبلغ تكلفة الشحن سيارة من طوكيو إلى أبيدجان حوالى 1500 دولار متضمنة نفقات التأمين بينما تبلغ نفقة الشحن لنفس السيارة من أديس أبابا إلى أبيدجان ولنفس المسافة تقريباً 5000 دولار أمريكى بدون نفقة التأمين ، أى تكاليف النقل البرى فى أفريقيا أعلى بحوالى أكثر من ثلاثة مرات عن مثيلتها فى بلد مثل اليابان.

وقد أدى ذلك إلى تراجع حصة أفريقيا من الصادرات العالمية بنسبة 50% منذ عام 1990 ، وانخفض نصيب أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى من الصادرات السلعية العالمية من 1,6 فى عام 1980 إلى 0,8% فى عام 2011 ، ويرجع كل ذلك إلى ارتفاع تكاليف النقل فى أفريقيا.

وتتأثر تكاليف نقل الطرق فى أفريقيا بعدة عوامل لعل من أهمها:

1- حالة الطرق

حيث تؤثر الطرق السيئة على تكاليف النقل وخاصة التكاليف المتغيرة ، فتؤدى إلى زيادتها ، حيث تؤدى حالة الطرق السيئة إلى التقليل من كفاءة استهلاك الوقود ، وتؤدى إلى زيادة تلف المركبات مما يؤدى إلى ارتفاع تكاليف الصيانة ، وتؤدى حالة الطرق السيئة إلى التقليل من عمر الإطارات وتقلل من عمر الشاحنات ، وتتراوح نسبة تكاليف النقل من التكاليف الإجمالية للصادرات الأفريقية بين 40-50%.

2- الوقت المستنفذ للنقل

حيث يزداد متوسط الوقت المستنفذ للنقل فى أفريقيا عن المتوسط العالمى بكثير ، وهو ما ينعكس بالضرورة على ارتفاع تكاليف النقل فى أفريقيا.

وقد أثبتت بعض الدراسات أن خفض 50% فى الوقت المطلوب للتصدير من أفريقيا جنوب الصحراء من شأنه أن يؤدى إلى زيادة 2,2% فى الناتج المحلى الإجمالى لأفريقيا جنوب الصحراء فى حين أن انخفاض مماثل فى الوقت اللازم للاستيراد ، ما شأنه أن يؤدى إلى زيادة نسبة 4,2% ¹.

3- مشاكل عبور الحدود

يمثل عبور الحدود بين دول أفريقيا عائق أمام التجارة ، حيث تتسم بطول الإجراءات وتعقيدها ، وتستغرق وقتاً طويلاً ، حيث تشمل إجراء مراقبة الهجرة والتخليص الجمركى والفرز والحجر الصحى ، وكل ذلك يُزيد ويرفع من تكاليف النقل البرى عبر الطرق ، رغم إدخال بعض التحسينات فى بعض المناطق الأفريقية ، مثل منطقة النقطة الواحدة بين زامبيا وزيمبابوى ، وبين جنوب أفريقيا وموزمبيق ، وقد سنت العديد من القوانين والتشريعات فى الدول الأفريقية لتحسين الإجراءات والخدمات المقدمة عبر الحدود ، وهو ما أدى إلى انخفاض مدة انتظار الشاحنات من يومين إلى يوم واحد عند بعض الممرات فى أفريقيا جنوب الصحراء ، لكن المسألة تحتاج إلى بذل المزيد من الجهد على مستوى القارة الأفريقية وعقد الاتفاقات الفعالة التى تيسر عمليات العبور عبر الحدود.

3-2-5 معوقات نقل الطرق لمنطقة التجارة الحرة الأفريقية

لا يخفى على أحد ، أن خدمات نقل الطرق تلعب دوراً كبيراً فى تفعيل ودعم التكامل الاقتصادى الإقليمى ، فإذا لم تتوافر هذه الخدمات بالفعالية والكفاءة المطلوبة ، فإنها ستمثل عائقاً يؤثر سلباً وبقوة على التجارة البينية والصادرات الأفريقية ، وتواجه منطقة التجارة الحرة الأفريقية العديد من معوقات نقل الطرق لعل من أهمها:

3-2-5-1 عوامل وعوائق جغرافية طبيعية وبشرية

-العوامل الجغرافية

أن ظروف الطوبوجرافية تعوق مد شبكات الطرق عبر الحافات الساحلية والداخلية وأنظمة الأودية الأخدودية، وخاصة أن مساحة دول المنطقة الحرة القارية الكبرى تستحوذ على أكثر من نصف مساحة القارة ،كذلك تؤثر الظروف المناخية بشكل مباشر أو غير مباشر ، حيث تهطل الأمطار بغزارة وبشكل

⁽¹⁾Habiba Ben Barka, Border Posts, Checkpoints, and India- African Trade Challenger and Solutions, African Development Bank, 2011, p. 5.

مفاجيء يؤدى إلى صعوبة إنشاء الطرق ، بل وإنشاءها يكون مكلفاً للغاية ، كما أن السيول تؤدى إلى تجريف الطرق وهى ظاهرة شائعة فى كثير من مناطق القارة (1).

- أما عن العوامل البشرية

وتتمثل فى مدى تركيز السكان ومدى نشاطهم الاقتصادى حيث يشجع ذلك على مد شبكات الطرق، فى حين أن تبعثر السكان وبطء نشاطهم لا يشجع على ذلك، فحول مثل كينيا تشجع على مد الطرق حيث تتميز بتركز السكان، ودولة مثل تنزانيا لا تشجع على مد الطرق لأنها تعاني من تبعثر السكان وهكذا القارة تتباين فى هذا المجال.

3-2-5-2 عدم الاستقرار السياسى الإقليمى

فهذا العامل ، يقلل بشكل كبير من كفاءة نقل الطرق فى المنطقة ، ويحول دون جذب استثمارات خاصة وأجنبية لتصب فى الإقليم ، بل يقلل المنح والقروض من المنظمات الدولية كالبنك الدولى.

3-2-5-3 ضعف القدرة التمويلية للمشروعات

يمكن التحدى الكبير فى تأمين آليات التمويل العامة والخاصة والمناسبة لتعبئة الموارد المطلوبة لتمويل وتطوير البنية التحتية للنقل فى أفريقيا عموماً ، وفى النقل الإقليمى خصوصاً، وخاصة أن معظم دول المنطقة فقيرة وتعانى من عدم توافر الإمكانيات اللازمة لبناء الطرق وإجراء الصيانة الدورية لها، مما يؤدى إلى الاعتماد على الاستثمارات الخاصة والاستثمارات الأجنبية المباشرة بأفريقيا عموماً.

3-2-5-4 عدم فعالية المؤسسات والأطر التنظيمية

فهذه المؤسسات تعاني من الإجراءات الطويلة لتنفيذ مشروعات النقل ، من حيث إجراءات الشراء المطولة وغير الفعالة ، ودراسات الجدوى البطيئة ، وضعف الرقابة ، مما يؤكد الحاجة إلى مؤسسات إقليمية قوية.

3-2-5-5 ضعف السياسات والتخطيط

ضعف التنسيق بين السياسات، والتخطيط لشبكات الطرق والنقل ، وعدم توفر الخدمات اللوجستية. حيث يؤثر بقوة فى نقط عبور الحدود وطول الوقت المستغرق للعبور نتيجة كثرة الإجراءات والأوراق سواء عند الخروج من الدولة أو الدخول إلى الدولة الأخرى.

3-2-5-6 عيوب الإدارة

(1) محمد عاشور: "التكامل الأفريقى فى أفريقيا، الضرورات والمعوقات"، جامعة القاهرة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، مشروع دعم التكامل الاقتصادى، 2007، ص 49.

حيث يلاحظ أن إدارة المشروعات فقيرة، وعمليات الصيانة منخفضة، وتعمل ضد المحافظة على أصول البنية التحتية، للنقل وبناء وتشغيل وإيقاف التشغيل، حيث تفتقر المنطقة إلى علم إدارة أصول النقل.

3-2-5-7 قلة البيانات والإحصاءات

حيث توجد فجوة كبيرة فى مجال المعلومات والبيانات بين ما هو متاح وبين ما يجب أن يتاح ، وهناك مشكلة فى الحصول على معلومات دقيقة عن حالة شبكة الطرق ، مع تقييم البدائل التنفيذية ومدى ملاءمتها ، وتحديد التوزيع الأمثل للميزانيات بين البرامج والقطاعات المختلفة ، وتحديد الاستثمارات اللازمة للوصول إلى مستوى الخدمة المنشودة ، والتعرف على مدى كفاءة مستوى خدمة شبكة النقل والطرق والتوقعات المستقبلية.

3-2-5-8 ضعف رأس المال البشرى

ضعف فى رأس المال البشرى يتمثل فى ندرة الكفاءات اللازمة لتنمية البنية التحتية ، وعدم كفاية الموارد البشرية لإدارة منظومة النقل وصيانتها.

3-2-5-9 ضعف السلامة المرورية على الطرق

حيث تعتبر السلامة المرورية على الطرق مصدراً للقلق فى المنطقة ، حيث تعتبر من أكثر مناطق العالم من حيث معدلات الوفيات على الطرق ، ويرجع ذلك إلى سوء الطرق وضعف تدريب السائقين وسوء حالة المركبات.

ولعل سبل علاج هذه المعوقات يمكن أن يقوم على الأسس التالية:

- توافر الإرادة السياسية القوية للتكامل الإقليمى ، ووضع السياسات الإقليمية التى تهدف إلى تطوير البنية التحتية لنقل الطرق ، وتطبيق التكنولوجيا الحديثة التى تعمل على خفض التكاليف وضع آليات مبتكرة لتمويل البنية التحتية وتعظيم الشراكة بين القطاع العام والخاص.
- وضع التدابير الكفء للسلامة المرورية لنقل الطرق وتعزيز الأمن وتوفير الاستقرار السياسى.

3-2-5-2 برنامج ممر الشمال الجنوبى والكوميسا - الإيباك - السادك

أدركت المجموعات الاقتصادية الإقليمية ، السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا (الكوميسا) ، والجماعة الإثمانية للجنوب الأفريقى (السادك) ، وجماعة شرق أفريقيا (الإيباك) منذ فترة كبيرة ، أهمية تحسين وتسهيل التجارة وذلك فى سياق تعميق التكامل الإقليمى وخفض تكاليف المعاملات عبر الحدود.

ولذلك تم وضع برنامج الممر أو الطريق الشمالى الجنوبى North – South Corridor ، الذى يشمل ثمانى دول أفريقية ، وهى بتسوانا ، الكونغو الديمقراطية ، ملاوى ، موزمبيق ، تنزانيا ، زامبيا ، زيمبابوى ، جنوب أفريقيا.

وتبلغ طول شبكة الطرق هذه 10,647 كيلو مترا ، ويشمل المشروع 116 جزءاً من الوصلات ، ويشمل تسع نقاط عبور حدودية ، وقد دخل المشروع حيز التنفيذ فى عام 2013.

ويتلخص العائد من البرنامج فى الحفاظ على جميع الطرق فى حالة جيدة من خلال الاستثمار على المدى الطويل (حيث إجمالى الأستثمار 9,3 مليار دولار) ، وكذلك تقليل تكاليف النقل وأوقات العبور بين دار السلام ولوساكا بنسبة لا تقل عن 25% . وانخفاض أوقات السفر من لوساكا إلى ديربان بنسبة 10% على الأقل ، وأيضا انخفاض فى أوقات الترانزيت بنسبة لا تقل على 20% ، وكذلك انخفاض تكاليف النقل وأوقات الحركة المرورية بين شرق أفريقيا وجنوب أفريقيا.

ولعل من الملاحظ أن برنامج الممر الشمالى – الجنوبى يعتبر فرصة فريدة ، لإنشاء شبكة أقليمية حديثة للنقل بين الدول الثمانية ، وبالتالي خلق بيئة تجارية شأنها زيادة التجارة البينية والدولية ، وكذلك الاستثمار ، بما يتضمنه ذلك من إمكانية تنمية الصادرات إلى أفريقيا.

3-2-5-3 طريق القاهرة – كيب تاون

- طريق القاهرة – كيب تاون ، من أحدث المشروعات التى تهدف إلى تنمية التجارة الدولية بين عدة دول أفريقية.
- فهو أطول طريق يربط شمال أفريقيا وجنوب أفريقيا بطول 9655 كيلو متير ، لتشجيع التجارة بين مصر ، السودان ، أثيوبيا ، كينيا ، تنزانيا ، زامبيا ، زيمبابوى ، الجابون ، وجنوب أفريقيا.
- فكرة المشروع تعود إلى عام 2015 ، حيث أعلنت الحكومة المصرية عن اقامة طريق "القاهرة – كيب تاون" ليربط بين الدول الأفريقية ، بالإضافة إلى مشاركة القاهرة فى تنفيذ أعمال البنية الأساسية.
- ويهدف المشروع ، إلى تسهيل النقل البرى بين الدول الأفريقية ، وذلك مما يساعد المستثمرين على نقل بضائعه (سلعة) إلى أى دولة أفريقية يمر بها الطريق ، فى وقت لن يزيد عن أربعة أيام ، بدلاً من الطرق البحرية التى تأخذ شهوراً.
- وهذا المشروع هو من أهم المشروعات الاقتصادية ، فهو ليس طريق لربط واتصال أفريقيا فقط ، ولكن أيضا طريق إلى الأسواق الأوروبية عبر موانئ (coastal ports) مصر وجنوب أفريقيا ، بالإضافة إلى أنه يخلق كثيراً من الفرص الاقتصادية ، ويشجع التجارة البينية الأفريقية.

3-2-5-4 طريق توشكا - Arkin

- قامت مصر بتنفيذ وإقامة طريق توشكا - Arkin الذى يصل مصر بالسودان ، وطوله 115 كيلومتر ، يتكلف 195 مليون جنيه.
 - وبالتوازي قامت الحكومة المصرية بتنفيذ ميناء Arkin على منطقة مصرية - سودانية (border).
 - وقد افتتحه الرئيس عبد الفتاح السيسى رئيس جمهورية مصر العربية فى يناير 2016 بهدف زيادة التبادل التجارى بين مصر والسودان والدول الأفريقية.
 - ميناء الـ Arkin يعتبر نقطة البداية لمحور الأسكندرية - كيب تاون (axis) وخاصةً لأنه يصل الجزء الأكبر لأفريقيا من البحر المتوسط إلى محيط الباسفيك.
 - ولذلك فهو يخدم مرور التجارة (Commercial Traffic) بين 15 دولة أفريقية ، واقعة على الطريق التجارى.
 - الميناء الأرضى Arkin ، يعتبر ثانى ميناء أرضى بعد ميناء Gustal شرق بحيرة ناصر والذى دشن فى أغسطس 2014.
 - وتنفيذ هذا المشروع ، يأتى فى ضوء المصلحة القومية لمصر ، لزيادة التجارة الدولية مع دول حوض النيل Nile Basin ، والدول الأفريقية ، وينمى التعاون بينهم وبين مختلف الدول الأفريقية.
- وهذا المشروع سيساهم فى تنمية جنوب مصر وتوشكا ، من خلال حركة البضائع والمسافرين على هذا الطريق الحيوى.

3-3 الخدمات الدولية الجوية ، واقعها والمعوقات التى تواجهها ودورها المستقبلى لتنمية الصادرات لأفريقيا

يتميز النقل الجوى بصفة عامة بمميزات وخصائص قد لا تتوافر فى فروع النقل البحرى أو النقل البرى ، فهو يتميز بالكفاءة والسرعة والمرونة ، بل وتوافقه مع نقل كثير من السلع التصديرية ذات الخصائص والسمات المعينة ، مثل تلك السلع التى قد تتعرض للتلف أثناء عملية النقل التى تستغرق وقتاً طويلاً ، كما أنه يناسب أنواع السلع خفيفة الوزن عالية القيمة مما يبرر نقلها بهذه الوسيلة غالية الثمن مرتفعة التكاليف بالمقارنة بأنواع النقل الدولى الأخرى.

إن الخصائص المميزة من خصوصيات هذا النوع تتضح من:

3-3-1 علاقة النقل الجوى بتنمية الصادرات المصرية إلى أفريقيا

3-3-2 حالة النقل الجوى الحالى فى أفريقيا

3-3-3 المعوقات والتحديات التى تواجه قطاع النقل الجوى الأفريقى

3-3-1 علاقة النقل الجوى بتنمية الصادرات المصرية إلى أفريقيا

تتعاظم أهمية النقل الجوى فى العقدين الأخيرين من القرن الواحد والعشرين فى مجال التجارة الدولية مع دخول عصر العولمة الاقتصادية وتحرير التجارة الدولية ونموها نمواً كبيراً ، حيث دخلت المزيد من السلع والبضائع حقل التجارة الدولية ، ومن هذه السلع ما يتطلب معاملة خاصة تحتم استخدام وسيلة نقل مناسبة تتوافق وطبيعة هذه السلع والتى تتطلب أن يكون النقل الجوى ، عبر الطائرات هو المناسب لها فى هذه الحالة (تصدير الزهور، الخضروات ، الفاكهة ، السلع غالية الثمن مثل النجف والمجوهرات وغيرها..).

ومع تزايد التنافسية على الوقت فى ظل العولمة من حيث ضرورة وصول المنتج فى وقت قصير جداً Just in Time ، يتفوق النقل الجوى على باقى الوسائل فى هذا المجال ، إلى جانب تزايد نشاط الاستثمار الأجنبى المباشر FDI فى هذا النوع من النقل، وزيادة أنشطة الشركات متعددة الجنسيات ، وهو ما يتطلب نقل تلك الأنشطة أو أغلبها عبر النقل الجوى.

وقد تميز النقل الجوى بالعديد من الخصائص التى تزيد من القدرة على تنمية الصادرات المحتملة ونموها فى إطار تعظيم الاستفادة من هذه الخصائص حيث أنها:

- أنها **صناعة خدمية** ، بمعنى أن متطلبات عمليات الملاحة الجوية وما تتطلبه من أنشطة معاونة يمكن أن يطلق عليها عملية صنع الخدمة الخاصة للنقل الجوى التى يتميز أداؤها بكفاءة عالية من خلال مكوناتها ، وهو ما يزيد رضا مستهلكى تلك الخدمة أكثر من الخدمات الدولية الأخرى (البرية والبحرية). وخاصة ما ينقلونه عبر النقل الجوى من سلع لها خصوصيتها وتحتاج إلى خدمة على درجة عالية من الكفاءة.

- هى **صناعة كثيفة رأس المال** ، سواء الخدمة أو الأنشطة الفرعية الأخرى المرتبطة بها، حيث نجدها تحتاج إلى مزيد من الأرصفة والمدارج والآلات والتجهيزات ، والتركيبات ، وأنظمة الاتصالات ، كثيفة رأس المال العينى وكذلك النقدى ، وهى تحتاج إلى استثمارات ضخمة ورؤوس أموال كبيرة ، ومصادر تمويل غير تقليدية.

- هى فى نفس الوقت **كثيفة رأس المال البشرى الماهر** وأعداد كثيرة من العاملين والفنيين المهرة والمهندسين والخبراء فكل خط ملاحى جوى يوظف ويشغل عدد كبير جداً من الطيارين والمتخصصين فى تقديم خدمات الطيران ، والعاملين فى نقل السلع والبضائع ، والحمولات من وإلى الطائرة كذلك الوكالات

التي تقدم خدمات الشحن والوكالات التي تقدم خدمات التخليص الجمركي على البضائع والأمتعة وأشخاص الخدمات الأمنية.. وغيرهم. ويلاحظ أن أكثر من ثلث العوائد والإيرادات المتولدة كل يوم من خطوط الطيران المختلفة وأنشطة الملاحة الجوية تذهب فى صورة أجور ومرتببات للعاملين لديها.

- إلا أنها تتطلب تدفق نقدي عالى ، حيث أن الخطوط الجوية وملكيته تتطلب توفير عديد من الطائرات ، وملحقاتها ، وهذه السلع وخاصة الطائرات هى سلع باهظة القيمة والتكاليف ، وبالتالي تتطلب توفير مبالغ ضخمة لدى المستثمرين فى نشاط النقل الجوى الدولى والملاحة الجوية حتى يتمكنوا من شراء هذه الطائرات والإحلال والتجديد لها للحفاظ على كفاءة أسطول النقل الجوى ، بل ورفع مستوى هذه الكفاءة، أى تحتاج إلى رؤوس أموال وتدفقات تقوية بشكل مستمر ، وفى المقابل يوجد لهذه الصناعة تدفقات نقدية داخل كبيرة ضخمة من النولون ، وغيرها من تكاليف الشحن ، مقابل تأدية تلك الخدمات.

- مما يؤدي إلى انخفاض هامش الربح أو الأرباح ، حيث نجد أن خطوط النقل الجوى فى المتوسط تجنى أرباحاً وتحقق عوائداً صافية تتراوح نسبتها ما بين 1% إلى 2% فى الولايات المتحدة الأمريكية⁽¹⁾.

- هى أنها تتسم بالموسمية ، بمعنى أن هذه الخدمة يكون الطلب عليها غير مستقر عبر شهور السنة المختلفة وهى عالية الموسمية ، فهى تختلف فى شهور الصيف عن شهور الشتاء مثلاً.

- التحيز فى نقل الأشخاص على حساب نقل البضائع ، حيث تأتى معظم عوائد النقل الجوى من نقل الأشخاص. فعلى سبيل المثال فى الولايات المتحدة الأمريكية نجد أن 75% من عوائد النقل الجوى تأتى من نقل الأشخاص ، و 15% من نقل البضائع ، و 15% من الخدمات الأخرى المرتبطة بالنقل الجوى.

انعكاس الخصائص المميزة للنقل الجوى على تنمية الصادرات الأفريقية

يمكن القول أن هذه العلاقة يمكن أن تكون علاقة إيجابية بحيث تعمل على زيادة وتنمية الصادرات الأفريقية وخاصة فى المستقبل ، ويمكن أن تكون علاقة سلبية وخاصة فى الوقت الحاضر ، وهذا يتوقف على حالة النقل الجوى فى أفريقيا حالياً ومستقبلاً، وكذلك على طبيعة ونوعية السلع المصدرة.

فى الوقت الحالى تشير حالة النقل الجوى فى أفريقيا إلى أنه لا يزال يعاني من العديد من المعوقات ، ويواجه بالكثير من التحديات التى تقف حائلاً دون تنمية الصادرات الأفريقية بصفة عامة

(1) محمد حامد محمود عبد الرازق، "اقتصاديات النقل الدولى البرى والبحرى والجوى"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013،

وتتمية الصادرات المصرية إلى أفريقيا بصفة خاصة ، هذا إلى جانب حالة أسطول النقل الأفريقى ، كذلك المطارات الأفريقية التى فى الغالب لا تتسم بالكفاءة ، ناهيك عن التحديات الخاصة بالسلامة والأمان ، وضعف البنية التحتية لهذا القطاع ، بالإضافة إلى عدم القدرة على ضخ استثمارات كبيرة ومشكلات التمويل لإحداث التطوير اللازم.

أما فى المستقبل ، فإن العلاقة تبدو إيجابية حيث أن الإرادة الأفريقية كذلك المصرية تسعى بكل قوة نحو إزالة المعوقات ومواجهة التحديات التى تواجه النقل الجوى ، حيث يتوقع أن ينمو قطاع النقل الجوى بنسبة 5% خلال السنوات العشرين القادمة.

كما أن هناك سعياً حثيثاً إلى خفض تكاليف النقل الجوى ، والشحن بأسعار تنافسية ورفع كفاءة المطارات وزيادة أسطول الشحن وملاً الفراغات فى الطائرات بالصادرات الأفريقية ، هذا إلى جانب دخول مقرر وإطار "ياموسوكرو"⁽¹⁾ حيز التنفيذ بقوة اعتباراً من عام 2018 وذلك بعد إعلان الاتحاد الأفريقى إنشاء سوق أفريقية موحدة ، والذى وقعت عليه حوالى 28 دولة أفريقية ، والتى تمثل 80% من سوق النقل الجوى لأفريقيا.

كل ذلك يشير إلى أن الدور المستقبلى للنقل الجوى الأفريقى سيكون له أثراً إيجابياً فعالاً على تنمية الصادرات الأفريقية بصفة عامة وتنمية الصادرات المصرية لأفريقيا بصفة خاصة.

3-3-2 حالة النقل الجوى الحالى فى أفريقيا

تشير مؤشرات حالة النقل الجوى فى أفريقيا إلى أن أفريقيا فى 2019/2018 أصبحت تمتلك نحو 731 مطاراً وأيضاً 419 شركة طيران ، ويساهم قطاع النقل الجوى الأفريقى بحوالى 7 مليون فرصة عمل ، كما يدعم اقتصادات الدول الأفريقية بحوالى 80 مليار دولار.

وتشير أحد التقارير أنه فى عام 2018 ، أن هذا القطاع قد نقل حوالى 46 مليون مسافر ، لكن مساهمته فى شحن البضائع لم تكن حسب التوقعات ، حيث لازالت حصة أفريقيا فى التجارة الخارجية ضعيفة ، فهى لم تسجل أكثر من 3,6% من نقل البضائع والسلع على مستوى العالم. حيث أن معدل الشحن للطائرات لا تزيد عن 20% وهى دون المعدل العالمى ، وتظل أقل من النسبة المسجلة فى المناطق الأخرى.

ومن ناحية أخرى ، فقد دخل قطاع النقل الجوى مرحلة جديدة بعد اعتماد قرار "ياسوسوكرو" عام 1999 ، والذى يعمل على تحرير دخول سوق النقل الجوى إلى أفريقيا ، مما أدى إلى إدخال إصلاحات على إدارة شئون المطارات والمجال الجوى للبلدان الأفريقية.

(1) التعريف بهذا الإطار.

- وقد مرت اتفاقية أو مقرر "ياموسوكرو" لإقامة السوق الموحدة الأفريقية للنقل الدولى بالمرحلة التالية:
- فى 2006 تقرر إنشاء وكالة تنفيذية ، وعهد بوظائف الوكالة المنفذة إلى اللجنة الأفريقية للطيران المدنى.
 - وقد سار المقرر "ياموسوكرو" بخطى بطيئة ولم يطرأ على الربط الجوى القارى تحسن كبير حتى عام 2014 ، وقد اعتمد على الاتفاقات الثنائية بين الدول خلال الفترة 2006-2014 حيث تمنح الدول ثنائياً حقوق فى مجال النقل الجوى لبعضها البعض على أساس ثنائى.
 - فى عام 2014 اعتمد الاتحاد الأفريقى، النصوص التنظيمية والموسمية لتنفيذ مقرر وإطار "ياموسوكرو" نحو إنشاء سوق أفريقية موحدة للنقل الجوى.
 - فى يناير 2015 تم الاعتماد النهائى لمقرر مسوكرو.
 - فى عام 2018 بدأت الوكالة الأفريقية المنفذة للمقرر عملها ولكن لازال الأمر يحتاج إلى بذل مجهودات كبيرة لتحقيق السوق الأفريقية الموحدة للنقل الدولى والذى سيكون له أثراً إيجابياً على تنمية الصادرات الأفريقية ، ومعالجة المعوقات والتحديات التى تواجه قطاع النقل الجوى الأفريقى والتى تتمثل فى:

3-3-3 المعوقات والتحديات التى تواجه قطاع النقل الجوى الأفريقى

- يعانى قطاع النقل الجوى فى الكثير من الدول الأفريقية من العديد من المعوقات والتحديات التى تواجه هذا القطاع ، لعل من أهمها:
1. ضعف القدرة التنافسية للنقل الدولى بالمقارنة بباقى المناطق فى العالم حيث تأتى القارة الأفريقية فى مرتبة متأخرة، بالمقارنة بالمنظمة الأفريقية الشمالية وبالمنطقة الأوروبية أو المنطقة الآسيوية، أو حتى منطقة أمريكا اللاتينية أو الجنوبية.
 2. الارتفاع الكبير لتكلفة النقل الجوى، بالمقارنة بباقى الوسائل الأخرى ، وبالمقارنة بالمستوى العالمى، وبالمقارنة ببعض الدول وهو ما يقلل من القدرة التنافسية للصادرات الأفريقية.
 3. لا توجد خطة استراتيجية متكاملة للدول الأفريقية، لما يمكن أن يكون عليه النقل الجوى، وخاصة فى ظل اتجاه أفريقيا إلى تطبيق التنمية المستدامة ، واحتمالات تزايد النمو الاقتصادى وإحراز دراجات من التقدم التى يجب أن يتكيف معها النقل الدولى الأفريقى.
 4. الافتقار إلى الصيانة الملائمة فى عدد من المطارات الأفريقية، وخاصة بالنسبة لرصيف سطح المدرج لبعض المطارات، والعيوب فى أسوار المطار عند بعض الدول، وقصور البنية الأساسية.

5. كشفت الفرق التى أرسلتها الايكافو والـ IATA عن أن بعض الدول الأفريقية ، لم تضع نظاماً فعالة لمراقبة السلامة والأمان، وتفتقد عدد من الدول الخبرة الكافية فى هذا المجال.
6. نقص واضح فى تدريب الكثير من العاملين فى النقل الجوى فى عدد من الدول الأفريقية، وخاصة على الأساليب الحديثة المتقدمة فى مجال خدمات النقل الجوى.
7. ضعف القدرة الاستيعابية فى مجال الشحن الجوى، بل توجد دائماً فراغات فى الطائرات التى تطلع من مطارات العديد من الدول الأفريقية، وهو ما ترك مجالاً للشركات الأجنبية أن تسيطر على عمليات الشحن للبضائع وتتحكم فى أسعارها، بالإضافة إلى وجود فترات الانتظار طويلة⁽¹⁾.
8. ارتفاع أسعار الشحن من قبل الشركات الأجنبية ، حيث اتضح أن سعر شحن الكيلو جرام عند الشركات الأجنبية حوالى 7.5 دولار بينما فى عصر الطيرات 2 دولار ، وهى أسعار مبالغ فيها تماماً.
9. نقص واضح فى قرى البضائع وضعف كفاءة القرى الموجودة ، فعلى سبيل المثال لا توجد فى مصر إلا قرية البضائع بمطار القاهرة الدولى ، وتقتصر أن يتم إنشاء قرية بضائع فى مطار برج العرب ، ومطار شرم الشيخ.
10. عدم كفاية أسطول النقل الجوى فى أفريقيا عموماً وخاصة فى مجال الشحن الجوى ، وأيضاً على مستوى مصر، وذلك ما ترك المجال واسعاً لوجود الشركات الأجنبية وتحكمها فى عملية الشحن للصادرات . والمبالغة كما أشرنا فى أسعار الشحن وهو ما يتطلب زيادة القدرات الاستيعابية لأسطول النقل الدولى الأفريقى عموماً وأسطول النقل المصرى. هذا بالإضافة إلى نقص خطوط الطيران المباشر إلى الدول الأفريقية ، فى نفس الوقت الذى توجد فيه دولة مثل تركيا لها خطوط طيران مع معظم الدول الأفريقية ، وكذلك الصين وأيضاً فرنسا، وبالتالي فإن مصر فى حاجة إلى فتح خطوط جديدة المتجهة إلى أفريقيا.

3-4 الدور المستقبلى لخدمات النقل الجوى فى تنمية الصادرات الأفريقية

تشير الاتجاهات المستقبلية للنقل الجوى الأفريقى إلى أن الدور المستقبلى له ، سيزداد فى مجال تنمية الصادرات الأفريقية بصفة عامة، وتنمية الصادرات المصرية إلى القارة الأفريقية بصفة خاصة، وأهم هذه الإتجاهات هى على النحو التالى:

(1) تتراوح فترة الانتظار لشحن الطائرات المحملة لأفريقيا من أسبوعين إلى ثلاثة أسابيع ، تصريح وزير الطيران المدنى المصرى.

1- أن هناك مجهودات تبذل سواء على مستوى الاتحاد الأفريقى ، أو على مستوى الدول الأفريقية بما فيها مصر ، للعمل بكل قوة نحو تحديث قطاع النقل الجوى سواء من حيث الطائرات المستخدمة فى نقل الصادرات أو من ناحية المطارات التى تستقبل تلك الصادرات ، ويمكن ملاحظة ذلك فى عدد من الدول وفى مقدمتها مصر وجنوب أفريقيا وكينيا. حيث أن هناك محاولات تبذل بشكل واضح فى العديد من الدول الأفريقية وفى مقدمتها مصر ، للعمل على إزالة الكثير من المعوقات ومواجهة العديد من التحديات التى تقف عثرة أمام تنمية الصادرات الأفريقية وكذلك أمام زيادة الصادرات المصرية إلى أفريقيا.

2- جارى إنشاء وتشغيل مشروع كايرو كارد سیتی بمطار القاهرة الدولى ، وبناء قرية البضائع فى برج العرب وشم الشيخ ، وهو ما سيساعد لأن تكون مصر بوابة الشحن الجوى لأفريقيا ، وهناك اتجاهات مماثلة فى كل من جنوب أفريقيا وكينيا وغيرهم وهو ما سيساهم بقوة فى تنمية الصادرات الأفريقية.

3- هناك اتجاهات تهدف إلى زيادة معدل نمو النقل الجوى بنسبة 5% عبر العشرين سنة القادمة ، وهو من أسرع معدلات النمو فى العالم. وقد قدر هذا المعدل بناء على حجم التنمية الذى يحدث فى أفريقيا ، وحجم الاستثمارات الأجنبية والمحلية التى ستنفذ فى القارة ، ويجرى العمل فى الوقت الحالى نحو تحديث المطارات الأفريقية ، وتطوير شركات الطيران للمنطقة وزيادة فرص النمو لصناعة الطيران فى أفريقيا وبالتالي فإن النقل الجوى فى أفريقيا ، يملك فرصاً هائلة على النمو مستقبلاً ، حيث من المتوقع أن تكون أفريقيا إحدى أسرع المناطق نمواً على مستوى النقل الجوى فى العالم خلال السنوات العشرين القادمة ، وكما أشرنا من قبل سيكون مستوى معدل النمو هو 5% سنوياً، حسبما أشارت منظمة الاتحاد الدولى للنقل الدولى الأياتا IATA.

ومن ناحية أخرى فإن مصر للطيران لديها طموحات كبيرة فى تعزيز التعاون بين شركات الطيران الأفريقية ، بالاتحاد الأفريقى بما يحقق المصالح المشتركة بينهما ، ويذكر أن مصر للطيران تسيّر رحلاتها المباشرة إلى 17 دولة فى أفريقيا بخلاف رحلات المشاركة بالرمز ، وهى تحتاج إلى إطلاق رحلات أكثر ، وإنشاء خطوط طيران جديدة فى تلك الخطة الطموحية التى وضعتها وزارة التجارة والصناعة لتنمية الصادرات المصرية إلى أفريقيا.

ومن ناحية أخرى تولى وزارة الطيران المدنى المصرية مستقبلاً ، الاهتمام بتحديث البنية التحتية للمطارات وتطوير نظم الملاحة الجوية ، وتيسير إصدار التأشيرات بين الدول الأفريقية ، بالإضافة إلى أن الاتحاد الدولى للنقل الجوى IATA يولى الاهتمام بضرورة تحقيق السلامة والأمان ، والتكاليف التنافسية للنقل الجوى فى أفريقيا ، واخضاع ذلك للمعايير الدولية.

4- فى يوم الاثنين فبراير 2018 ، تم إطلاق "سوق النقل الجوى الأفريقى الموحد" الذى يعد مشروعاً رائعاً ضمن أجندة 2063 الأفريقية، ويعتبر ذلك الإعلان الرسمى للتنفيذ التام والفورى لمقرر "ياموسوكرو" الخاص بإنشاء سوق أفريقية واحدة للنقل الدولى ، وتجدر الإشارة إلى أن مقرر "ياموسوكرو" معتمد منذ 1999 ، والذى نص على إنشاء وكالة أفريقية لتنفيذ تحرير النقل الجوى الأفريقى ، وقد كلفت تلك الوكالة التى أنشأت للإشراف على تنفيذ مقرر "ياموسوكرو" وقد اسندت مهامها إلى لجنة الطيران المدنى الأفريقى.

وتحقق هذه المبادرة التى دخلت حيز التنفيذ الفعلى فى 2018 ، وقد وقع بالفعل على التنفيذ طبقاً لبيانات مفوضية الاتحاد الأفريقى ، حوالى 23 دولة بانضمامها الرسمى إلى السوق الجوية الأفريقية الموحدة وهى على النحو التالى:

" بنين ، بوتسوانا ، بوركينا فاسو ، مصر ، أثيوبيا ، الجابون ، غانا ، غينيا ، ليبيا ، ليبيريا ، مالى ، موزمبيق ، النيجر ، نيجيريا ، رواندا ، سيراليون ، جنوب أفريقيا ، سوازيلاند ، توجو ، زيمبابوى ، كينيا ، السودان".

وتجدر الإشارة إلى أن السوق الموحدة للنقل الجوى فى أفريقيا سوف تمكن الدول الأعضاء والقارة الأفريقية من تحسين الخدمات الجوية ، وتعزيز التنافسية بين الدول الأفريقية ، وتعزيز التنافسية سيؤدى إلى أسعار أكثر تنافسية للشحن ، وتحفيز منح خطوط جوية جديدة ، وزيادة التجارة البينية وتنمية الصادرات وزيادة الاستثمار.

ولعل النتيجة الهامة التى يمكن استنتاجها بشئ من التفاؤل المبنى على واقع إيجابى أن كل هذه اتوجهات المستقبلية تنبئ بزيادة الدور المستقبلى للنقل الجوى الأفريقى فى مجال تنمية الصادرات إلى أفريقيا وفى مجال زيادة الصادرات المصرية إلى أفريقيا. وهو ما تأمله هذه الدراسة المقدمة.

الفصل الرابع

دور خدمات التمويل والضمان وتسوية المدفوعات فى تنمية وتحفيز الصادرات من وإلى أفريقيا

مقدمة

على الرغم من دخول مصر فى العديد من الاتفاقيات التجارية مع التكتلات الأفريقية بهدف فتح أسواق جديدة للصادرات المصرية، والحصول على ما تحتاج إليه من سلع من هذه الدول بأسعار تقل عن نظيرتها فى الأسواق العالمية ، إلا أن المتتبع لحركة التجارة المصرية الأفريقية يلاحظ أنها دون المأمول¹، فالصادرات المصرية لأفريقيا لم تتجاوز نسبة 0.5% من واردات أفريقيا خلال السنوات الخمسة الماضية (2013-2018)، فى الوقت الذى وصلت فيه واردات أفريقيا من الصين 0.20%، تليها جنوب أفريقيا والهند ، وتأتي الصادرات المصرية فى المرتبة رقم 34 من واردات أفريقيا من دول العالم. وعلى ذلك فإن المشكلة تكمن فى انخفاض التبادل التجاري بين مصر والدول الأفريقية سواء الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية أو الواردات المصرية منها.

كما أن نسبة تجارة مصر مع الدول الأفريقية الى إجمالي تجارتها مع العالم خلال الفترة (2005-2017) تراوحت ما بين 0.6- 1.7 فى المائة وهى نسبة متدنية ، ولا تتناسب مع العلاقات التاريخية لمصر بالقارة الأفريقية، والدخول فى العديد من الاتفاقيات مع التجمعات الأفريقية⁽²⁾.

وتلعب الأبعاد اللوجستية دوراً هاماً فى هذا المجال إذ أن الصادرات المصرية للدول الأفريقية والواردات منها تواجه بالعديد من المعوقات ، ومنها الخدمات اللوجستية فى القطاع المصرفي والبنوك ، فمعظم الدول الأفريقية تقفد لنظم الصرف الحديثة مع عدم وجود فروع للبنوك المصرية ، وعدم وجود آليات لضمان تمويل الصادرات ، بالإضافة إلى نقص فى العملة الصعبة اللازمة لفتح الاعتمادات المصرفية ، ومشكلة التحويلات النقدية من وإلى الأسواق الأفريقية واللجوء إلى فتح اعتمادات من خلال بنوك وسيطة فى أوروبا وأمريكا⁽³⁾.

(1) سرحان أحمد سليمان: "دراسة تحليلية للهيكل السلعي للتجارة الخارجية المصرية مع القارة الأفريقية"، الجمعية المصرية للاقتصاد الزراعي، المجلة المصرية للاقتصاد الزراعي، المجلد الثامن والعشرون، العدد الرابع ، ص 2139-2145.

(2) محسوبة من بيانات وزارة التجارة والصناعة بمعرفة الباحث.

(3) وزارة التجارة والصناعة ، خطة عمل لتنمية الصادرات المصرية للدول الأفريقية ص7-8.

ناهيك عن العديد من العقبات* والتي تزيد من صعوبة المنافسة فيها ، الامر الذى انعكس في انخفاض التبادل التجاري المصري مع هذه الدول.

فعدم كفاية التمويل الموجه للصادرات وصعوبة الحصول عليه وشروط منحه واجراءاته ، بالإضافة إلى المخاطر التي يتعرض لها المصدرون: قبل واثناء وبعد شحن البضاعة ، يجعل من خدمات التمويل والائتمان قضية جديرة بالدراسة. ذلك أن توفير وتسهيل إجراءات التمويل والدعم للصادرات - بالإضافة الى التسهيلات والعوامل الاخرى- من شأنه تنمية وتحفيز هذه الصادرات.

وتتضمن خدمات تمويل ودعم الصادرات على العديد من الجوانب منها ما قبل عملية التصدير مثل تمويل المواد الخام ورأس المال العامل ، ومنها أثناء عملية التصدير مثل فتح الاعتمادات ، ومنها بعد التصدير مثل تأمين الحصول على قيمة البضاعة المصدرة. وتأتى خدمات التمويل وتسوية المدفوعات وضمان الصادرات كواحدة من أهم وأبرز الخدمات المؤثرة على صادرات مصر الى أفريقيا.

وتعانى الاسواق الافريقية تدنى مستوى الأسواق المالية والنقص في التمويل المتاح على نطاق واسع للمصدرين والمستوردين ، ومن ثم فإن توفر نظام فعال لتمويل التبادل التجاري بين مصر والدول الأفريقية يعد بمثابة آليات أساسية لتعزيز التبادل التجاري مع أفريقيا ، فإتاحة الائتمان التجاري للمصدرين يوفر لهم السلامة سواء فيما يتعلق بالطلب أو القدرة على السداد ، وأن ندرة القروض أو صعوبة الوصول إليها يضعف قدرة المصدرين على الحصول على عناصر الإنتاج ويتسبب في إضعاف التجارة الأفريقية.

وينقسم هذا الفصل الي ثلاثة أجزاء :

1-4 تمويل الصادرات وتسوية المدفوعات بين مصر وأفريقيا

2-4 ضمان مخاطر الصادرات

3-4 بعض التجارب الدولية في مجال تمويل وضمان الصادرات

* والتي سيأتى الحديث عنها فى أجزاء أخرى من البحث.

4-1 تمويل الصادرات وتسوية المدفوعات بين مصر وأفريقيا

يعتبر تمويل الصادرات جانباً حاسماً من جوانب التجارة العالمية ، ويعتمد ما يقرب من 80 إلى 90% من التجارة العالمية بدرجة أو بأخرى بالتمويل ، ويقدر حجم التمويل اللازم للتجارة العالمية بأكثر من 10 تريليونات دولار سنوياً ، وعلى الرغم من أن غالبية التمويل التجاري يتم توفيره من قبل القطاع الخاص، تلعب الدول أيضاً دوراً حيوياً في تمويل التجارة وتوفير مختلف أشكال التمويل لتسهيل وزيادة الصادرات، بما في ذلك القروض المباشرة للمشتريين الأجانب والتأمين وضمانات القروض ورأس المال العامل، والتمويل للبنية التحتية واسعة النطاق والمشاريع الصناعية. بالنسبة لكثير من البلدان ، يعد ائتمان التصدير المدعوم من الحكومة جزءاً أساسياً من سياستها الصناعية ⁽¹⁾. ويتناول المبحث التالي الفجوة التمويلية للتجارة في أفريقيا والقروض التي قدمها الجهاز المصرفي المصري خلال الفترة (2012-2015) ، والبنوك التي تقوم بتمويل التجارة بصفة عامة والتجارة مع إفريقيا بصفة خاصة.

4-1-1 الفجوة التمويلية للتجارة في إفريقيا ⁽²⁾

حسب آخر مسح قام به البنك الإفريقي للتنمية لتقدير الفجوة التمويلية للتجارة في أفريقيا قدر قيمة تمويل التجارة التي تتم عن طريق البنوك في أفريقيا في عامي 2013 و 2014 بمبلغ 430 مليار دولار و 362 مليار دولار ، على التوالي. بعبارة أخرى ، تدعم البنوك حوالي ثلث إجمالي التجارة في إفريقيا. ولا تزال حصة التمويل التجاري الوسيط من قبل البنوك والمخصصة للتجارة البينية الأفريقية متواضعة. ففي عام 2014 ، تم تخصيص 20% فقط من تمويل التجارة الذي تتم عبر وساطة مصرفية للتجارة البينية الأفريقية. ويقارن هذا بشكل إيجابي مع ما يقدر بنحو 18 % في عام 2011. سجلت البنوك في شرق وجنوب أفريقيا أعلى حصة (25 %) بينما سجلت البنوك في شمال ووسط أفريقيا أدنى ، حوالي 5 % و 4 % على التوالي وذلك وفقاً لبيانات البنك الإفريقي للتنمية.

ولا تزال قيمة الفجوة في تمويل التجارة التي يقوم بها البنك بوساطة في إفريقيا كبيرة ، حيث قدرت بنحو 91 مليار دولار أمريكي في عام 2014 ، على الرغم من انخفاضها قليلاً عن 94 مليار دولار أمريكي في عام 2013 ⁽³⁾.

(1) Kristen Hopewell, "Reshaping World Trade: The Export Finance of the Emerging Economies", in Global Policy, December 2016.

(2) African Development Bank Group, "Trade Finance in Africa Overcoming Challenges", 2017, pp. 42-46.

(3) البنك الإفريقي للتنمية ، مرجع سبق ذكره.

لكن التمويل التجاري لا زال يمثل نشاطاً منخفض المخاطر نسبياً بالنسبة للبنوك التجارية في إفريقيا. فقد بلغ معدل التخلف عن السداد في معاملات التمويل التجاري في عامي 2011 و 2014 ما بين 4 و 5% على التوالي ، مقارنة بنسبة 9 و 12% في نسبة القروض المتعثرة لجميع فئات الأصول المصرفية. معدلات التخلف عن سداد التمويل التجاري أقل بالنسبة للبنوك في الجنوب (2%) والشرق (3%) وشمال (4%) مقارنة بالبنوك في إفريقيا الوسطى (9%) والغربية (7%).

وترتفع نسبة التخلف عن السداد فى الشركات الصغيرة والمتوسطة لتصل إلى 14% من إجمالى محفظة التمويل التجاري للبنوك فى عام 2014 وهى أعلى بكثير من اجمالى التخلف فى السداد والذى وصل إلى 5% فى نفس العام.

كما يشكل المتقدمون الجدد للوصول إلى تسهيلات التمويل التجاري حوالى 15% من محفظة التمويل التجاري للبنوك ، ويواجه هؤلاء رفض البنوك لطلبات تمويل التجارة لهم وذلك لضعف الجدارة الائتمانية وعدم وجود ضمانات كافية.

4-1-2 تمويل وضمان الصادرات إلى أفريقيا⁽¹⁾

تعد الصادرات مصدرا رئيسيا لعائدات البلاد من النقد الاجنبي، بالإضافة الي مساهمتها في سداد التزامات الدولة من القروض الخارجية، وتمويل مدخلات الانتاج المستوردة كالسلع الوسيطة والرأسمالية، ومساعدتها في دعم الميزان التجاري وتحسين ميزان المدفوعات والمساهمة في تمويل الموازنة العامة للدولة، فضلا عن تحفيز المنتجين على مضاعفه انتاجهم وزيادة استثماراتهم، مما يخلق فرص عمل للمواطنين ويخفض من معدلات البطالة والفقر، أما بالنسبة للواردات فهي تزود السوق المحلية بالاحتياجات التي لا يتم انتاجها عن طريق:

- تقديم التمويل قصير ومتوسط الاجل الي المنشآت والمشروعات القائمة التي تنتج سلعا بغرض التصدير وذلك بهدف توسيع طاقتها الإنتاجية.
- تقديم التسهيلات للمؤسسات والشركات من اجل القيام بأنشطتها.
- اللجوء الي التعاون الاقليمي لسد الفجوة بين المطلوب والمعروض في الاموال في السوق.
- تمويل عمليات الواردات المتعلقة اساسا بالسلع الرأسمالية او مستلزمات الانتاج من اجل تصدير سلع مؤهلة وذلك لزياده طاقتها الإنتاجية.

(1) البنك المركزي المصري ، التقرير السنوي، 2018/2017.

وتقوم البنوك المحلية والاقليمية والدولية بأدوار هامة في هذا المجال ، وكذلك تقوم بعض مؤسسات التأمين ضد المخاطر بضمان الصادرات، وعلى ذلك فان هذا الجزء من الدراسة سوف يركز على خدمات تمويل وضمان الصادرات المصرية لأفريقيا.

ويضم القطاع المصرفي المصري 38 مصرفاً، تدير شبكة من الفروع بلغت 4,118 بنهاية شهر مارس/آذار 2018، 25% منها في القرى، بالإضافة إلى 11,002 ماكينة صراف آلي. كما بلغ إجمالي عدد العاملين في القطاع المصرفي المصري 113,615 موظف بنهاية العام 2017، وبلغت نسبة الكثافة المصرفية في القطاع المصرفي المصري نحو 23 ألف عميل للفرع الواحد.

ويقدر حجم الودائع لدى البنوك (شاملة البنوك الحكومية) من 1024 مليار جنيه عام 2012 إلى 3554 مليار جنيه في عام 2018 بمقدار 2530 مليار جنيه خلال الفترة (2012-2018) وبمعدل نمو 247% ، ومتوسط معدل نمو سنوي قدره 41% ، ويأتي ذلك نتيجة ارتفاع الودائع بالعملة المحلية من 778 مليار جنيه عام 2012 إلى 2721 مليار جنيه في عام 2018 ، بمعدل نمو قدره 249% خلال الفترة (2012-2018) ، وبمتوسط معدل نمو سنوي قدره 42% ، وكذلك ارتفاع الاحتياطيات بالعملة الأجنبية من 246 مليار عام 2012 جنيه إلى 832 مليار جنيه في عام 2018 ، بزيادة قدرها 586 مليار جنيه وبمتوسط معدل نمو سنوي قدره 40%.

كما ارتفع حجم الإقراض والخصم من 705 مليار جنيه في عام 2012 إلى 1629 مليار جنيه عام 2018 ، بزيادة قدرها 1122 مليار جنيه خلال الفترة من (2012-2018) ، بمعدل نمو قدره 221% ، وبمتوسط معدل نمو سنوي قدره 37% ، ويأتي ذلك نتيجة لزيادة الإقراض بالعملة المحلية من 364 مليار جنيه عام 2012 إلى 1066 مليار جنيه عام 2018 بزيادة قدرها 702 مليار جنيه ، وارتفاع الإقراض بالعملة الأجنبية من 143 مليار جنيه عام 2012 إلى 563 مليار جنيه عام 2018 بزيادة قدرها 420 مليار جنيه خلال الفترة ، وبمعدل نمو قدره 293% وبمتوسط نمو سنوي قدره 49%. كما يتضح من الجدول أدناه.

جدول رقم (1-4)

تطور الودائع والقروض بالجهاز المصرفي المصري خلال الفترة (2012-2018)

السنوات (نهاية يونيو)	إجمالي الودائع	الودائع المحلية	الودائع الأجنبية	الإقراض والخصم	القروض المحلية	القروض الأجنبية	نسبة القروض للودائع
2012	1024	778	246	507	364	143	0.50
2013	1187	896	291	549	388	161	0.46
2014	1429	1094	336	587	418	169	0.41
2015	1734	1370	365	718	479	239	0.41
2016	2116	1692	425	943	673	270	0.45
2017	3028	2121	907	1426	867	559	0.47
2018	3554	2721	832	1629	1066	563	0.46

المصدر: البنك المركزي المصري ، التقرير السنوي، 2018/2017.

تراوحت نسبة القروض الى الايداعات بالجهاز المصرفي المصري خلال الفترة (2012-2018) ما بين 41-50 في المائة ، وهذا يعنى ان الجهاز المصرفي ليس لديه مشكلة في الاموال المعدة للإقراض وانما هناك العديد من الاجراءات والضمانات التي ينغى توفرها حتى تمنح البنوك الائتمان للمقترض.

4-1-3 البنك المصري لتنمية الصادرات⁽¹⁾

أنشئ البنك المصري لتنمية الصادرات في عام 1983م ، بهدف تنمية الصادرات المصرية ودعم القطاعات التصديرية (زراعية ، صناعية ، تجارية وخدمية) يقوم البنك المصري لتنمية الصادرات بدور هام ومحوري في دعم المصدرين المصريين وتيسير وصول المنتج المصري إلى الأسواق العالمية ، وذلك من خلال تمويل المشروعات التصديرية ومشروعات الإحلال محل الواردات. كما يقوم البنك بتقديم الحلول التمويلية لمختلف أنواع الصناعات ، وقد مرت محفظة البنك من القروض والسلفيات والخصم بعدة مراحل ، حيث تركزت أنشطة البنك في بداياته على التمويل متوسط الأجل للمشروعات التصديرية ثم توسع البنك في مرحلة لاحقة على التركيز على تمويل رأس المال العامل لمختلف الأنشطة الاقتصادية.

(1) البنك المصري لتنمية الصادرات، عن البنك وأهدافه وأنشطته، موقع البنك على الانترنت:

وأحد أهم أنشطة البنك الرئيسية هو تمويل الشركات والقروض المشتركة، حيث يقوم البنك بتقديم التمويل للصناعات التي تهدف إلى التصدير والتي تقدم بدائل عن الواردات. هذا بالإضافة إلى تمويل الشركات سواء العامة أو الخاصة مع تقديم الحلول والخدمات التمويلية من توفير للعملة الأجنبية ومنح القروض متوسطة وطويلة الأجل في جميع المجالات والمراحل مع تمويل رأس المال العامل لمختلف أنواع الصناعات، إضافة إلى القروض المشتركة والتسهيلات.

وتماشيا مع الدور الرائد للقطاع المصرفي في مساندة قطاع الصناعات المتوسطة والصغيرة وتقديم التمويل المناسب لهذا القطاع باعتباره أحد أهم محركات النمو الاقتصادي حيث تتيح تلك الصناعات العديد من فرص العمل وتساهم في الحد من البطالة، نظرا لقلة تكلفة رأس المال. فقد احتفظ البنك بدور ريادي في هذا المجال من خلال توقيعه اتفاقية مع مؤسسة التمويل الدولية في عام 2005 والذي يظهر حرص البنك على دعم وتمويل وتنمية قطاع الصناعات المتوسطة والصغيرة والذي انعكس على زيادة حجم محفظة هذا القطاع بالبنك. هذا ويسعى البنك لتقديم باقة متنوعة من منتجاته المصرفية الادخارية والاستثمارية بأسعار تنافسية لتلبية كافة احتياجات العملاء المختلفة منها الحسابات الجارية، الودائع، حسابات التوفير، شهادات الادخار بالعملات والأجال المختلفة، حسابات واثاق صناديق الاستثمار بأنواعها، البطاقات الائتمانية، بطاقات الخصم المباشر، خدمات مركز الاتصال الهاتفي، الخدمات المصرفية الإلكترونية والتمويل العقاري .

إن رؤية البنك المستقبلية هي السعي لتقديم خدمات ومنتجات مصرفية فريدة على مستوى عالي من الجودة تلبي رغبات واحتياجات العملاء وتحقق رضاهم، ولتحقيق هذه الرؤية يقوم البنك بممارسة نشاطه من خلال شبكة فروع (32 فرعا) المنتشرة والتي تغطي معظم الأقاليم والمحافظات على مستوى الجمهورية، والتي ستصل مع نهاية العام المالي ٢٠١٨ / ٢٠١٩ إلى 40 فرعا ، وكذلك زيادة عدد ماكينات الصراف الآلي المنتشرة بالمواقع الحيوية والمتميزة والمراكز التجارية والفروع، وذلك في إطار حرص البنك على التواجد بالقرب من العملاء لسهولة تقديم خدماته ومنتجاته المصرفية المتنوعة.

وبالنسبة للأوعية الادخارية للبنك⁽¹⁾ ارتفع إجمالي الودائع لدى البنك المصري لتنمية الصادرات من 8,7 مليار جنيه عام 2010 إلى 17,5 مليار جنيه في عام 2015 ، ثم واصل الارتفاع في حجم الودائع إلى 34,7 مليار جنيه في عام 2018 ، ويستهدف البنك زيادتها إلى 41,7 مليار جنيه في نهاية يونيو 2019.

(1) البنك المصري للصادرات ، التقارير السنوية ، أعداد مختلفة.

وقد بلغ معدل نمو الودائع 152% خلال الفترة (2010-2018) بمعدل نمو سنوي 19% ، ويلاحظ أن البنك قد توسع في أنشطة الودائع والقروض في العامين 2017، 2018 حيث بلغ معدل النمو السنوي (29% ، 26%) في العامين على التوالي ، وقد بلغت نسبة ودائع الأفراد 25% من إجمالي الودائع في عام 2018 ، و 75% ودائع الشركات ومؤسسات أخرى، ويبلغ عدد العملاء لدى البنك 42 ألف عميل ، ويستهدف البنك افتتاح فروع جديدة بانتظام ، ويخطط للوصول بعدد الفروع إلى 58 فرعاً بنهاية 2022 ، تغطي 22 محافظة على مستوى الجمهورية بدلاً من 14 محافظة في الوقت الحالي.

كما ارتفع حجم القروض والسلفيات التي يقدمها البنك للعملاء من 7,5 مليار جنيه في عام 2010 إلى 10,1 مليار جنيه عام 2015 ثم إلى 19,9 مليار جنيه في عام 2019. وقد بلغ معدل النمو في القروض المقدمة للعملاء 117% خلال الفترة (2010-2018) بمتوسط نمو سنوي قدره 15% ، ويستهدف البنك الوصول بها إلى 25,5 مليار جنيه بنهاية 2019 ، ويستحوذ المصدرون على نسبة 70% من حجم القروض كما يتضح من الجدول التالي.

جدول رقم (4-2)

تطور الودائع والقروض والسلفيات التي يقدمها البنك المصري لتنمية الصادرات
خلال الفترة (2010-2018) (مليار جنيه)

السنوات	إجمالي الودائع	إجمالي محفظة القروض والسلفيات
2010	8.7	7,5
2011	9.8	7,2
2012	10.6	7,0
2013	12.6	7,2
2014	14.8	9,1
2015	17.5	10,1
2016	21.3	9,6
2017	27.5	14,2
2018	34.7	19,9

المصدر: البنك المصري للصادرات ، التقارير السنوية ، أعداد مختلفة.

ويهدف البنك إلى عدم الاقتصار على منح التمويل ومساعدة ودعم العملاء وإقامة علاقات مع البنوك فقد بل القيام بعمل أبحاث اقتصادية وخلق اتصالات مع الدول والأسواق الدولية التي تستهدف

مصر التصدير إليها وخاصة دول أفريقيا ، والمشاركة فى البعثات والزيارات التجارية مع وزارة التجارة والصناعة أو المجالس التصديرية المختلفة ، كما أن البنك يقوم بتنظيم زيارات لبعض البلدان التي يرى فيها فرصاً جديدة للمصدرين المصريين بغرض فتح أسواق في هذه البلدان وخلق علاقات مع البنوك الأساسية الكبرى في هذه البلدان والتي يتوقع أنها تكون داعماً لتوسيع وخلق فرص لتصدير المنتج المصري ، كما أن البنك لديه برامج تمويل مخصصة للمصدرين ، بناء على دراسات جدوى تركز على احتياجات السوق ، وبحث الفرص التصديرية وترشيحها للعملاء ، بالإضافة إلى تعاون البنك مع شبكة مراسلين واسعة في الخارج.

وتتراوح نسبة القروض الى الايداعات بالبنك المصري لتنمية الصادرات خلال الفترة (2010-2018) ما بين 45-86 في المائة ، وهى نسبة أعلى من مثيلتها لدى الجهاز المصرفي.

4-1-4 خطة البنك المصري لزيادة الصادرات لأفريقيا

تستهدف خطة البنك الأسواق الأساسية في أفريقيا ، لأن الدول الأفريقية ليست على نفس مستوى الاستقرار السياسي والتطور الاقتصادي ، فهناك بلدان متطورة جداً وبلدان لم يكن لها حضور قوى قبل 10 سنوات. ويستهدف البنك التواجد في دول أفريقية مثل كينيا ونيجيريا وكوت ديفوار ، ويعتمد البنك حالياً على شبكة مراسلين دوليين واسعة وقوية.

وقد استطاع البنك مضاعفة حجم تمويل التجارة ونشاط فتح الاعتمادات حوالى 5 مرات خلال العاملين الماضيين (2017، 2018) ، ويرجع ذلك إلى تركيبة عملاء البنك ، إذ يستحوذ المصدرون على حوالى 70% من محفظة القروض ، وقد بلغ إجمالي متحصلات البنك من الدولار حوالى 1,4 مليار دولار منذ فبراير 2016 إلى مارس 2019.

كما أن البنك يطمح الى أن يكون الخيار الأول للشركات العاملة في مجال التصدير ، لذلك يعمل بصفة دائمة على تطوير الخدمات والمنتجات التي تناسب طبيعة القطاع ، فالبنك يستحوذ على حصة جيدة في سوق الصادرات المصرية ، إذ أن نحو 7 شركات على الأقل من قائمة العشر الكبار المصدرين في كل صناعة عملاء لدى البنك.

وفى إطار إعادة هيكلة البنك لدعم الصادرات المصرية ومضاعفتها خلال الفترة القادمة ، خاصة للأسواق الأفريقية ، وضع اتفاقية مع البنك الأفريقي للتصدير والاستيراد لتوفير تمويل بقيمة 500 مليون

دولار لدعم الصادرات والاستثمارات المصرية فى 45 دولة أفريقية يوجد بها فروع للبنك الأفريقي للتصدير والاستيراد من إجمالي 55 دولة⁽¹⁾.

وتتنوع برامج التمويل المقدمة فى إطار هذا الاتفاق بين تمويل المشتري فى أفريقيا أو المستورد المصري ، وكذلك تمويل قبل الشحن أو بعد الشحن من خلال قروض أو خطابات ضمان. وتعمل الشركة المصرية لضمان الصادرات التي يملك البنك 70% من رأسمالها - إلى تأمين مستحقات المصدرين بشرط أن تكون المنشأة صناعية مصرية ، وسوف يقوم البنك فى بداية العام 2020 بضخ تمويلات للمصدرين من التسهيلات الائتمانية البالغة 500 مليون دولار المقدمة من البنك الأفريقي (افركسيم) لدعم الصادرات المصرية وتمويل المصدرين المصريين للدخول لأفريقيا.

وقد حصل البنك المصري لتنمية الصادرات، على جائزة كأفضل بنك فى مصر على مستوى تمويل التجارة الخارجية، وفقا لما أعلنته مؤسسة Global Trade Review GTR العالمية، وهى إحدى المؤسسات العالمية فى مجال المال والبنوك وتمويل التجارة الخارجية بالشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وقامت المؤسسة بإعداد تقرير عن مؤشرات أداء البنوك العاملة فى المنطقة يقوم التقرير بإجراء عدة تقييمات عن تلك البنوك دورياً كل عام ، حيث يقوم بقياس معدلات الأداء والنمو على مستوى تلك البنوك، مما أسفر عن فوز البنك المصري لتنمية الصادرات بجائزة أفضل بنك فى مجال تمويل التجارة الخارجية فى مصر.

وقال البنك فى بيان له إنه يقوم بدور محوري فى دعم المصدرين المصريين، وتيسير وصول المنتج المصري إلى الأسواق العالمية، من خلال التوسع فى تمويل المشروعات التصديرية ومشروعات إحلال الواردات، والقيام بالمشاركة فى القروض المشتركة لهذه المشروعات والمساهمة فى رؤوس أموالها، وتمتد خدمات البنك لتشمل توفير كافة الأدوات التمويلية والمصرفية الأخرى للمصدرين وكافة عملائه⁽²⁾. وأضاف أنه يسعى لتقديم باقة متنوعة من منتجاته المصرفية الادخارية والاستثمارية بأسعار تنافسية لتلبية كافة احتياجات العملاء المختلفة منها الحسابات الجارية، الودائع، حسابات التوفير، شهادات الادخار بالعملات والأجال المختلفة، حسابات وثائق صناديق الاستثمار بأنواعها، البطاقات الائتمانية، بطاقات الخصم المباشر، خدمات مركز الاتصال الهاتفي والخدمات المصرفية الإلكترونية.

(1) An agreement between the African Bank for Export and Import and the Export Development Bank of \$ 500 million, available on website:

<https://www.meobserver.org/?p=14761>.

(2) <https://www.gtreview.com/>

4-1-5 البنك الأفريقي للمصادرات والواردات⁽¹⁾

هو عبارة عن مصرف تم تأسيسه عام 1993 بمدينة القاهرة بهدف تنمية التجارة الأفريقية مع العالم الخارجي وتنمية التجارة الأفريقية البينية. وتعد مصر أحد أبرز مساهميه، حيث تستحوذ على نحو 30 % من رأسماله البالغ 750 مليون دولار، بينما تتوزع المساهمات الأخرى على بعض الحكومات الأفريقية وأبرزها نيجيريا ومؤسسات مالية ومستثمرين من القطاع الخاص من دول أفريقية وأوروبية وأمريكية. وللبنك فروع أخرى في هراري بزمبابوي وأبوجا بنيجيريا. وتتمثل أوجه الأنشطة الرئيسية للبنك فيما يلي:

- تقديم الائتمان مباشرة للمصدرين الأفارقة عن طريق التمويل قبل الشحن وبعده
 - تقديم قروض قصيرة ومتوسطة الأجل للمصدرين والمستوردين الأفارقة.
 - تشجيع تصدير السلع غير التقليدية والخدمات .
 - تمويل واردات المعدات الرأسمالية والمواد الخام اللازمة للإنتاج.
 - تعزيز وتوفير التأمين وخدمات ضمان تغطية المخاطر التجارية وغير التجارية المرتبطة بالمصادرات الأفريقية .
 - تعزيز ودعم تجارة الجنوب الجنوب .
 - إعداد دراسات وأبحاث السوق .
 - تشجيع التنمية في دول القارة الأفريقية.
- والجدول التالي يوضح حجم القروض التي منحها البنك الأفريقي لتسهيل عمليات التجارة داخل وخارج القارة.

¹ الموقع الإلكتروني للبنك الأفريقي للمصادرات والواردات على الإنترنت:

جدول رقم (4-3)

تطور القروض الممنوحة من البنك الإفريقي للصادرات والواردات لتسهيل التجارة حسب اتجاهات التجارة خلال الفترة (2010-2018) (مليون دولار)

السنوات	اتجاهات التجارة		
	داخل القارة	خارج القارة	مختلط
2010	357.99	267.34	206019
2011	539.5	602.5	261040
2012	812.56	142.4	275648
2013	315.96	108.5	225293
2014	592.25	673.3	262798
2015	375.25	483.9	418098
2016	383.35	316.77	1143110
2017	246883	148.76	531282
2018	183614	148.97	1009622

المصدر: البنك الإفريقي للصادرات والواردات، التقرير السنوي أعداد مختلفة.

4-1-6 المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا¹

هو عبارة عن مؤسسة مالية تمولها حكومات الدول الأعضاء بجامعة الدول العربية الموقعة على اتفاقية إنشائه في 18 فبراير 1974. وهو مؤسسة دولية مستقلة، يتمتع بالشخصية القانونية الدولية الكاملة، وبالاستقلال التام في المجالين الإداري والمالي، ويخضع لأحكام اتفاقية إنشائه ولمبادئ القانون الدولي. وقد تأسس المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا بمقتضى قرار من مؤتمر القمة العربي السادس المنعقد بالجزائر (28 نوفمبر 1973)، وبدأ عملياته في مارس 1975 واتخذ من الخرطوم، عاصمة جمهورية السودان، مقراً له.

وتعد مصر من الدول العربية التي تساهم في رأس مال البنك الذي جاء إنشائه استجابة لهدف دعم التعاون الاقتصادي والمالي والفني بين المنطقتين العربية والأفريقية، وتجسيدا للتضامن العربي الأفريقي، ويهدف إنشاء المصرف إلى ما يلي:

- الإسهام في تمويل التنمية في الدول الأفريقية غير العربية .

(¹) موقع المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا على الانترنت:

دور الخدمات الدولية في تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

- تشجيع مشاركة رؤوس الأموال العربية في التنمية الأفريقية .
 - الإسهام في توفير المعونة الفنية اللازمة للتنمية في أفريقيا وفي مجال تمويل التجارة العربية الأفريقية.
- قام **المصرف** بالإسهام في رأس مال البنك الأفريقي للتصدير والاستيراد بمبلغ 10 مليون دولار، كما وضع برنامجاً لتمويل الصادرات العربية إلى الدول الأفريقية المستفيدة من مساعداته، وخصص له 100 مليون دولار منها 75 مليون أدارها البنك الإسلامي للتنمية ثم أسندت إدارتها بعد ذلك إلى المؤسسة الإسلامية الدولية لتمويل التجارة بناء على اتفاق مع المصرف في هذا الشأن اعتباراً من فبراير 2008. ومنذ عام 1998 تم تمويل 26 عملية قيمتها الإجمالية 7.146 مليون دولار وذلك لتمويل عمليات التصدير من الدول العربية إلى دول أفريقية وهي: السنغال - موريشيوس - كينيا - جامبيا - زيمبابوي - تنزانيا - سيشل - غينيا - زامبيا - كوت ديفوار. وحتى العام 2014 بلغ إجمالي الموافقات على 333,5 مليون دولار سحب منه 187 مليون دولار لتمويل عمليات تمويل الصادرات العربية لأفريقيا. ومنذ العام 2015 وبموجب قرار مجلس المحافظين رقم 6 لعام 2014 تمت اجازة برنامج لتمويل التجارة الخارجية خصصت له مبالغ سنوية على النحو التالي:

جدول رقم (4-4)

مخصصات برنامج تمويل الصادرات العربية لأفريقيا (2015-2019)

المقدمة من المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا (مليون دولار)

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019
المبالغ	150	200	200	225	250

المصدر: المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا، التقرير السنوي 2018.

7-1-4 نظام التسويات الإقليمية

Regional Payment and settlement System (REPSS)

النظام الإقليمي لتسوية المدفوعات (الريبس) هو عبارة عن آلية لتسوية المدفوعات بين الدول الأعضاء في تجمع "الكوميسا" من خلال البنوك المركزية. وقد نظم البنك المركزي المصري عددا من ورش العمل بالتعاون مع هيئة تنمية الصادرات وجمعيات رجال الأعمال والمصدرين والشركات والبنوك المتعاملة مع دول أفريقيا. وذلك من بغرض دعم التجارة مع دول أفريقيا ، ويأتي ذلك في إطار الاهتمام الكبير الذي توليه مصر بالقارة الأفريقية.

وقد قام **البنك المركزي** بفتح حسابين بالدولار واليورو لدى بنك "موريشيوس لتغطية العمليات التجارية بين الدول المختلفة من خلال آلية عمل محددة " ، وقد بدأ العمل بالنظام اعتباراً من 27 مارس

2017 ، وقد بلغ عدد الدول المشتركة فى هذه الآلية (10 دول) هي: مصر ، الكونغو الديمقراطية ، كينيا ، ملاوي ، السودان ، موريشيوس ، روندا ، إيسواتينى ، أوغندا ، وزامبيا. وقد تم اختيار بنك موريشيوس المركزي ليكون بنك التسويات للمعاملات والمدفوعات بين دول التجمع نظراً لموقع موريشيوس الجغرافي وتوقيتها الزمنى الذى يلائم بقية الدول.

ومن مزايا العمل بنظام تسوية المدفوعات الإقليمي أنه يوفر مجموعة من المزايا تعمل على تشجيع التبادل التجاري بين دول الكوميسا ، ومن أهمها:

- 1- سهولة التحويلات البنكية بين الدول الإفريقية واختصار مراحلها.
- 2- ضمان عمليات التحويل من خلال البنوك المركزية ، حيث يقوم كل بلد مشترك فى النظام بفتح حسابين بالدولار ، واليورو لتغطية العمليات التجارية بين الدول المختلفة من خلال آلية محددة.
- 3- ضمان توفر العملة وتجاوز مشكلات نقص العملات لدى بعض الدول الأفريقية.
- 4- التغلب على مشاكل الآليات التقليدية التي كانت تعيق التجارة بين دول القارة.
- 5- تقليل عمليات التسوية التي تتم بين دول الإقليم (الكوميسا) حيث يقوم النظام بتسوية المدفوعات بين الدول الأعضاء على أساس يومي بدلاً من النظام المتبع بين البنوك المحلية بالدول الأعضاء والذي يحتاج إلى لأكثر من يوم لتسوية مدفوعاتها.
- 6- تسهم الآلية المتبعة فى النظام إلى خفض الرسوم المصرفية على المراسلات الأجنبية ، وخفض تكلفة التجارة الإقليمية البينية ، وضمان الدفع الفوري للمصدر ، بما يسهم فى بناء الثقة بين المصدرين والمستوردين.

7- تقديم منصة موحدة لربط الدول الأفريقية أعضاء الكوميسا بدلاً من الطرق التقليدية.

8- تحفيز البنوك التجارية المصرية والأفريقية على زيادة التعامل المالي .

4-1-7-1 الربط الإلكتروني للبنوك المصرية بالنظام الإقليمي لتسوية المدفوعات⁽¹⁾

وعلى محور تطوير وتجهيز البنى التحتية لنظم الدفع الاقليمية، يعمل قطاع نظم الدفع مع كافة الشركاء الاقليميين لجمهورية مصر العربية تنفيذا للاستراتيجية الوطنية لدعم العلاقات الاقتصادية الخارجية مع الشركاء سواء على المستوى الجغرافي في أفريقيا أو على مستوى الهوية العربية، وعلى المستوى الاقليمي والعلاقات الاقتصادية مع القارة الافريقية، قام البنك المركزي المصري في مايو 2017 من الانتهاء من الربط الالكتروني مع نظام مقاصة وتسوية المدفوعات لدول الكوميسا "REPSS" ، وتتبع أهمية هذا النظام من بُعدة السياسي والاقتصادي حيث أن دول الكوميسا المشاركين يعدوا شركاء

(1) البنك المركزي المصري التقرير السنوي، 2017/2018، ص 18.

تجارين أقوىاء لمصر نتيجة اتفاقيات الجمارك فى النظام والمعاملات التفضيلية لتلك الدول فى التجارة البينية ويقوم على إنشاء غرفة مقاصة لدول الكوميسا يتم من خلالها كل عمليات الدفع بين البنوك التجارية بالمنطقة، ويقوم كل بنك مركزى بدور البنك المراسل للبنوك التجارية التابعة له، ويهدف نظام الـ " REPSS إلى خفض قيمة الرسوم المصرفية وتقليص المدة الزمنية للتسوية، مما يؤثر إيجاباً على تحقيق الاستقرار المالى.

ويمثل الربط الإلكتروني للبنوك المصرية بالنظام الإقليمى لتسوية المدفوعات مرحلة هامة فى تطوير العلاقات المصرية الاقتصادية مع الدول الأفريقية ، وتسهيل عمليات نقل الأموال بين الدول الأعضاء بالنظام بهدف تسهيل التبادل التجارى ، وتأتى خطوة البنك المركزى المصرى فى إطار الحرص الدائم على تشجيع التبادل التجارى مع دول العالم وخاصة الدول العربية والأفريقية.

4-1-7-2 آلية عمل نظام تسوية المدفوعات

لتوضيح كيفية عمل نظام تسوية المدفوعات الإقليمى نفترض قيام مستورد مصرى بالاستيراد من مصدر فى كينيا فإن عمليات التسوية تتم على النحو التالى:

- 1- يطلب العميل لدى البنك التجارى فى مصر تحويل إلى عميل آخر لدى البنك التجارى فى كينيا.
- 2- يقوم البنك التجارى فى مصر بالتأكد من اشتراك البنك التجارى فى كينيا فى نظام Repass.
- 3- فى خلال يوم عمل يقوم البنك التجارى فى مصر بتغذية الحساب المراسل للبنك المركزى المصرى بقيمة التحويل.
- 4- يقوم البنك التجارى فى مصر بإرسال رسالة كأشعار إضافة إلى البنك المركزى المصرى.
- 5- يقوم البنك التجارى بإرسال أمر دفع للبنك المركزى المصرى.
- 6- فى يوم العمل التالى: يقوم البنك المركزى المصرى بالتأكد من دخول قيمة التحويل المكافئ لأمر الدفع المستقبل من البنك التجارى فى حساب البنك المراسل الخاص به عند استقبال كشف الحساب.
- 7- يقوم البنك المركزى بتغذية حساب Reaps فى حساب المراسل له بنفس قيمة أمر الدفع المستقبل من البنك التجارى فى يوم العمل التالى.
- 8- يقوم البنك المركزى بإصدار أمر الدفع للنظام لتسوية أمر الدفع الخاص بالبنك التجارى.
- 9- يتأكد النظام من سلامة أمر الدفع قبل تنفيذه.
- 10- يقوم النظام بإعلام البنك المركزى الكينى بأمر الدفع.

11- فى نهاية اليوم التالى ، يقوم النظام بتسوية العمليات ، ثم يقوم بإرسال كشوف الحساب النهائية.

12- يقوم كل بنك مركزى بإرسال كشوف الحساب النهائية لكل مشترك طبقا للعمليات المنفذة على كل حساب.

نظام الدفع والتسوية على مستوى القارة الأفريقية

Pan-African Payment and Settlement System (PAPSS)

حصلت أفريقيا على أول نظام للدفع الرقمي على مستوى القارة لتسهيل المدفوعات للسلع والخدمات بالعملة المحلية ، وهو عبارة عن منصة ستعمل على تسوية المدفوعات داخل المنطقة ، مما يوفر للقارة الأفريقية أكثر من 5 مليارات دولار من تكاليف معاملات الدفع سنوياً ، ويضفي الطابع الرسمي على نسبة كبيرة من التجارة غير الرسمية المقدرة بـ 50 مليار دولار أمريكي⁽¹⁾. تم إطلاق نظام الدفع والتسوية لعموم إفريقيا (PAPSS) رسمياً من قبل بنك التصدير والاستيراد الإفريقي (Afreximbank) في القمة الاستثنائية للاتحاد الإفريقي في 7 يوليو في نيامي ، جمهورية النيجر التي جمعت رؤساء الدول الأفريقية لبدء المرحلة التشغيلية لمنطقة التجارة الحرة القارية الإفريقية (AfCFTA).

2-4 ضمان مخاطر الصادرات

ضمان مخاطر الصادرات هناك مجموعة متنوعة من المخاطر السياسية والتجارية والتي تواجه المصدرين في أسواق التصدير ، في المعاملات مع المستوردين الأجانب ، الأمر الذى يجعل من الهام وجود شركات لضمان الصادرات وفيما يلي استعراض لاهم مخاطر الصادرات وأهم شركات ضمان مخاطر الصادرات بين مصر وأفريقيا.

1-2-4 أخطار التصدير⁽²⁾

يقصد بأخطار التصدير تلك المخاطر التي يتعرض لها المصدر أثناء العملية التصديرية ، وهذه المخاطر قد تكون ناتجة عن عوامل تجارية أو غير تجارية أو عوامل أخرى ، وتتمثل المخاطر التجارية في المخاطر التي تكون مصدرها المستورد أو أوضاعه المالية والتي تؤدي إلى عدم استلام المصدر لكافة مستحقاته في الآجال المتفق عليها ، ومن أهمها:

(1) "Global Trade Review," Africa's continent-wide payment and settlement system launched" available on website: <https://www.gtreview.com/>

(2) Anderson Evita, Bogdanova Olga, "The Role of Export Credit Guarantees in the Improvement of Business Environment in the European Union, Economics and Business, 2013, p.7. doi: 10.7250/eb.2013.001

- إفلاس المستورد أو إعساره أو يصفيه نشاطه ، ويعنى ذلك صدور حكماً قضائياً بإفلاس المستورد إذا تقرر تصفيته جبراً ، مما يؤدى بالمستورد إلى عدم دفعه لديونه فى المواعيد المتفق عليها.
 - امتناع المستورد عن سداد ما استحق عليه للمصدر رغم قيام الأخير بالوفاء بجميع الالتزامات قبل المستورد.
 - رفض المستورد استلام البضاعة المشحونة إليه.
- أما بالنسبة للأخطار غير التجارية فهي المخاطر التي تخرج عن إرادة المستورد والتي يكون مصدرها سلطات القطر المستورد أو سلطات قطر العبور ، وأيضاً تلك الناتجة عن اضطرابات عامة أو وقائع معينة يشهدها القطر المستورد مثل المخاطر الناجمة عن العوامل السياسية ، وهذه المخاطر تنقسم إلى مخاطر جزئية أو كلية وإلى مخاطر داخلية وأخرى خارجية.
- وهناك أخطار أخرى تتمثل في تأمين المعارض والبحث عن أسواق جديدة ، ومخاطر تقلبات الأسعار:

تأمين المعارض والبحث عن أسواق جديدة

تقوم المؤسسات التي تريد عرض منتجاتها فى المعارض الدولية بدفع مصاريف كبيرة ، وهى غير متأكدة من بيع منتجاتها أو استرجاع مصاريف العرض ، هذا ما يجعل المؤسسات تتردد فى المشاركة فى المعارض الدولية.

خطر تقلبات الأسعار

عند توقيع العقد تكون الأسعار ثابتة أو قابلة للتغير ، ففي الحالة الأولى عندما لا تكون الأسعار ثابتة لا يتدخل مؤمن القرض لتغطية القيمة الزائدة على السعر الثابت الناتج عن تقلب أسعار المواد والأجور ، أما فى الحالة الثانية فإن المؤمن يلتزم بتوسيع الضمان إلى المبلغ المكمل الناتج عن تنفيذ هذه الأحكام.

وتطرح هذه الأحكام مشاكل متعلقة بطرق الدفع ، حيث يجب أن يحتوى العقد على كيفية حل المشاكل المتعلقة بدفع الأسعار الإضافية. وإن انعدام الإشارة إلى الأسعار التكميلية (الأسعار الإضافية) بصفة عامة ، إلا فى حالة وجود حادث الإلغاء ، لن يؤخذ بعين الاعتبار المصاريف الناتجة عن تنفيذ أحكام العقد المتعلقة بتغير الأسعار إلا فى الحالات التالية:

- قبول المدين استلام جزء من السلع فقط.
- قبول المؤمن تأمين المصاريف المتعلقة بالمنتجات قيد الصنع والتي لم تتم فوترتها بعد.

ويمكن تصنيف أخطار التصدير إلى أخطار للدول النامية ، وأخطار للدول المتقدمة ، وأخرى مشتركة بين الاثنين، إذ نستطيع اعتبار الأخطار السياسية أكثر وقوعا في الدول النامية ، في حين تعد أخطار الصرف، وتقلبات الأسعار أكثر وقوعا في الدول المتقدمة ، أما الأخطار التجارية ،وأخطار الكوارث الطبيعية، فقد نجدها في الدول النامية والمتقدمة على السواء.

4-2-2 شركة ضمان مخاطر الصادرات لأفريقيا

أعلن مستشار البنك المركزي للشئون الأفريقية أنه تم الانتهاء من تفاصيل تأسيس "شركة ضمان مخاطر الصادرات لأفريقيا" وأنه سيتم عرضه على مجلس إدارة البنك تمهيداً لمناقشته وإقراره ، ورأس مال الشركة مصري في المرحلة الأولى للتدشين ، وأن البنك المركزي سيكون المساهم الرئيسي في شركة ضمان مخاطر الصادرات لأفريقيا ، وقد تمت الاستعانة بمشورة البنك الأفريقي للاستيراد والتصدير وبمستشار قانوني أجنبي. وسيتركز عمل الشركة على تدعيم الصادرات السلعية والخدمية لأفريقيا عبر تمويل الشركات الصغيرة والمتوسطة. وهناك لجان حالية تجتمع بشكل دوري لمتابعة تنشيط الملف الأفريقي على جميع الأصعدة وإزالة المعوقات التي تواجه دعم برامج التدريب والشمول المالي⁽¹⁾.

وأعلن مستشار محافظ البنك المركزي للشئون الأفريقية أن الشركة ستكون على مستوى عالمي لضمان مخاطر الصادرات ، ولك لتشجيع وزيادة الصادرات المصرية ، خاصة لأفريقيا ، ويهدف إنشاء الشركة بشكل أساسي إلى تمويل الواردات الأجنبية من أجل زيادة الصادرات المصرية ، وكذلك حماية الشركات من مخاطر عدم السداد سواء بسبب المخاطر التجارية أو السياسية.

سوف تتحمل شركة ضمان الصادرات الجديدة المخاطر التي لن تتحملها البنوك التجارية. وتعزى تكاليف تمويل التجارة المرتفعة مع إفريقيا إلى ارتفاع أسعار فائدة القروض التي تمنحها البنوك للمستثمرين الذين يتاجرون مع البلدان النامية. وستجعل هذه الشركة من الأسهل والأرخص الحصول على أسعار فائدة منخفضة للمستثمرين الراغبين في إقامة مشاريع للتجارة مع إفريقيا.

تعد هذه خطوة إيجابية في سبيل تحقيق هدف مجلس الوزراء المتمثل في زيادة التجارة مع إفريقيا بينما تتوجه مصر إلى الاتحاد الأفريقي. فقد ارتفع حجم التجارة مع البلدان الأفريقية بنسبة 24.4 في المئة وفقا للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، ولكن هذا النمو جاء من أساس ضئيل جدا. وسوف تساعد شركة ضمان الائتمان هذه على تعزيز التجارة القائمة مع بقية إفريقيا.

(1) المركز المصري للدراسات الاقتصادية، رأي في خبر ،"البنك المركزي يؤسس شركة لضمان مخاطر الصادرات براس مال 600 مليون دولار 2019/9/14" ، 2019 ، متاح علي الموقع:

<https://af.reuters.com/article/egyptNews/idAFL4N27U40Q>

ويوجد لدى العديد من أكبر الاقتصادات فى العالم وكالات ائتمان مماثلة للصادرات. فحكومة الولايات المتحدة لديها بنك للتصدير والاستيراد تم إنشاؤه عام 1934 لتعزيز التجارة مع الدول المتحالفة معها فى أوروبا الغربية والهند. وأنشأت الصين بنكا مشابها للتصدير والاستيراد فى عام 1994، مما ساعده على أن يصبح شريكا تجاريا كبيرا جدا مع الاتحاد الأفريقي. فى حين أن رأس المال الأولي الذي ساهم به البنك المركزي المصري هو 600 مليون دولار، فمن غير الواضح ما إذا كان هذا المبلغ سيكون كافيا لتعزيز التجارة. فالبلدان الأفريقية حاليا لديها إجمالي رأس مال قدره 7 مليارات دولار لدعم التجارة. وليس واضحا ما إذا كان رأس المال هذا هو الوحيد المتعهد به أم أنه ستكون هناك مساهمات سنوية من البنك المركزي.

وبينما ستساعد الشركة بشكل إيجابي على زيادة التجارة مع إفريقيا، إلا أنها لا تحل المشكلات الأساسية المتمثلة فى سوء الروابط التجارية المالية مع البلدان الأفريقية، مما يزيد من صعوبة التجارة. فالبنوك الكبرى فى مصر لديها فروع فى عدد قليل من البلدان الأفريقية. من أجل توسيع التجارة مع البلدان الأفريقية، هناك حاجة لحل مشاكل أخرى بخلاف النظام المالي. على سبيل المثال، محدودية النقل مع القارة الأفريقية. فقد أعلنت وزارة النقل فى وقت سابق من العام أنه جاري بناء سكة حديد للربط مع مدينة أبو حامد السودانية بغية زيادة التجارة بين مصر والسودان. وفى حين لم يكتمل خط السكة الحديدية بعد فإنه لا يوفر الربط مع باقي أفريقيا. وهناك أيضا محاور طرق محدودة متصلة بالسودان المجاور. ومن شأن محدودية النقل البحري ورحلات الطيران المباشرة إلى الدول الأفريقية جعل السفر أكثر صعوبة بين مصر ودول إفريقية أخرى. وهناك أيضا صعوبة تواجه مواطنين أفارقة آخرين فى الحصول على تأشيرات للسفر إلى مصر. وينبغي معالجة هذه المشكلات إذا ما أردنا مواصلة توسيع التجارة مع أفريقيا.

4-2-3 الشركة المصرية لضمان الصادرات⁽¹⁾

تغطي الشركة المصرية لضمان الصادرات كل من المخاطر التجارية والسياسية؛ ويبلغ رأس المال حوالي ٥٠ مليون جنيه والضمانات القائمة لمبلغ ٥١ مليون دولار. وأعلن ممثل الشركة أن هناك نسبة ٢٥% فقط من الطلبات يتم رفضها نظرا إلى المخاطرة التجارية على المستورد أو المخاطرة السياسية على بلده (غالبا ما تكون جوانب متعلقة بمرحلة ما بعد الشحن، وهكذا لا توجد قيود تتعلق بحجم

(1) Economic Research Forum, "SME Access to Export Finance in Egypt", Ministry of Foreign Trade (MOFT) and the International Development Research Center (IDRC), 2004, p. 9.

المصدر أو خبرته). المصدر يكلف البنك الذي يتعامل معه بالمطالبة في حقه من تعويض الشركة المصرية لضمان الصادرات في حالة عدم السداد من جانب المستورد الأجنبي. ويستفيد البنك المصري لتنمية الصادرات / وبنك قناة السويس/ وبنك مصر الدولي من خدمات الشركة المصرية لضمان الصادرات. وتشير نتائج المقابلات الشخصية أنه لا يوجد أي بنك من البنوك المشاركة في الاستقصاء يتعامل مع الشركة المصرية لضمان الصادرات باستثناء البنك المصري لتنمية الصادرات الذي يملك ٣٦ % من أسهم الشركة. وقد نسب ممثل البنك ضعف الاستفادة من خدمات الشركة المصرية لضمان الصادرات إلي عدم كفاية أعمال التصدير فضلا عن نقص وعي العملاء؛ في حين أن احد البنوك يعتقد أن أسعار الشركة مرتفعة جدا.

3-4 التجارب الدولية في تمويل وضمان الصادرات

تعد الصين والهند من أهم الدول التي استطاعت النفاذ لأفريقيا وحقت معدلات عالية من التجارة مع الدول الأفريقية⁽¹⁾ ، فقد زادت التجارة السلعية بين الصين وإفريقيا وبين الهند وإفريقيا بشكل ملحوظ خلال الأعوام من 2000 إلى 2014. حيث ارتفعت قيمة إجمالي التجارة في السلعية بين الصين وإفريقيا من 10.6 مليار دولار في عام 2000 إلى 107.1 مليار دولار في عام 2008 ، وإلى 221.5 مليار دولار في عام 2014.

ففي السنوات من 2000 إلى 2014 ، بلغ معدل نمو الصادرات الصينية إلى أفريقيا سنوياً 22.6% سنويا ، بينما بلغ معدل نمو الصادرات الأفريقية إلى الصين 22.4 % سنويا. وزادت قيمة إجمالي التجارة بين الهند وإفريقيا من 5.6 مليار دولار في عام 2000 إلى 42.0 مليار دولار في عام 2008 ، وإلى 74.9 مليار دولار في عام 2014. وخلال نفس الفترة بلغ معدل نمو الصادرات الهندية إلى إفريقيا 20.2 % سنويا ، بينما بلغ معدل نمو الصادرات الأفريقية إلى الهند 17.8 % سنويا.

وخلال الخمسة عشر عامًا الماضية، ضاعفت أفريقيا حصتها في إجمالي تجارة الصين. في عام 2000 ، كانت إفريقيا تمثل 2.0% من إجمالي صادرات الصين و 2.5% من إجمالي وارداتها ، بينما في عام 2014 كانت تمثل 4.5% من إجمالي الصادرات الصينية و 5.9% من إجمالي الواردات واراداتها.

⁽¹⁾ Nowak, Wioletta, " China-Africa and India-Africa trade in the years 2000-2014", Procardia Economics and Finance 39, 2016, p.140 – 146.

كما لعبت مؤسسات تمويل وضمان الصادرات في الصين دورا هاما في تعميق التعاون الاقتصادي بين الجانبين، ويعرض هذا الجزء تجربة الصين في هذا المجال.

1-3-4 نظام تمويل وضمان الصادرات في الصين

تتكون البنية الأساسية لتمويل الصادرات في الصين من ثلاث مؤسسات رئيسية: بنك التنمية الصيني ("CDB") ، ووكالة ائتمان الصادرات Sino sure ، وبنك الاستيراد والتصدير الصيني ("C-EXIM") ، يعتبر بنك التنمية الصيني (CDB) ، أكبر بنك تنمية يتوجه نحو الخارج ، فيمنح قروضًا لمشاريع أجنبية ستحصل على سلع وخدمات من الشركات الاستراتيجية الكبرى في الصين. كما يقدم C-EXIM ، بوصفه وكالة ائتمان التصدير الصينية ، ائتمان التصدير التقليدية والقروض المباشرة بشكل متزايد ، لكل من المشتريين الأجانب والمصدرين الصينيين. وتوفر Sino sure ، باعتبارها الجناح السابق للتأمين على ائتمان الصادرات لـ C-EXIM ، ائتمان التصدير على المدى القصير والمتوسط والطويل وتأمين الاستثمار الأجنبي. كما يقدم خطوط ائتمان مباشرة للشركات في الصناعات الاستراتيجية (مثل الاتصالات والطاقة والبنية التحتية للنقل).

تعمل المؤسسات الثلاثة جنبًا إلى جنب مع حكومة جمهورية الصين الشعبية وأكبر المؤسسات المملوكة للدولة في الصين على ضمان توفير الصفقات المالية الخارجية بأسعار مدعومة ، ويتم ذلك لزيادة إنتاجية الشركات الصينية وقدرتها التنافسية مقابل منافسيها العالميين. ويعد النظام الصيني نظاما متميزا من حيث حجم الدعم المالي المقدم للمصدرين ، ففي عام 2010 أصدر بنك التنمية الصيني و C-EXIM أكثر من 112 مليار دولار في شكل قروض أجنبية للشركات الصينية التي تقوم بأعمال تجارية في الخارج.

وليس هناك ما هو أكثر وضوحًا مما كان عليه الحال في إفريقيا ، حيث يمكن القول أن مؤسسات تمويل الصادرات الصينية قد اتخذت موقفًا مهميًا في السنوات الأخيرة. ، فالكثير من مشاريع البنية التحتية الكبرى التي أعلن عنها خلال زيارات الرئيس الصيني الأخيرة لأفريقيا ستحصل على تمويل ضخم من مؤسسات ائتمان الصادرات الصينية. ففي مارس 2013 ، زار الرئيس الصيني تنزانيا وجنوب إفريقيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وخلال هذه الزيارة ، تعهد بتقديم 20 مليار دولار كخطوط ائتمان للبلدان الأفريقية بين عامي 2013 و 2015. وفي زيارة رئيس مجلس الدولة الصيني الى أفريقيا حيث كان بجولة استمرت أسبوعًا في إثيوبيا ونيجيريا وأنغولا وكينيا في مايو 2014، تعهد فيها بتقديم قروض إضافية بقيمة 10 مليارات دولار وأعلن عن دعم بقيمة 2 مليار دولار لصندوق التنمية الصيني الأفريقي.

لكل مؤسسة من مؤسسات تمويل الصادرات الرئيسية الثلاث في الصين سيتم التركيز على نشأتها، والمنتجات المالية الرئيسية والعمليات الخارجية، مع التركيز على عملياتها في إفريقيا. والاستراتيجيات والأساليب التي تستخدمها هذه المؤسسات ، وأسباب مزاياها التنافسية وشروط التمويل التي تقدمها عادة.

4-3-1-1 بنك التنمية الصيني (CDB)

تأسس بنك التنمية المركزي بموجب قانون سياسة البنوك لعام 1994. وباعتباره أحد سياسة البنوك الرئيسية في الصين ، فإن بنك التنمية المركزي مسؤول عن توفير تمويل الديون لمشروعات البنية التحتية الرئيسية ، داخل وخارج الصين. وهدفه الرئيسي كمؤسسة مالية حكومية دعم سياسات الاقتصاد الكلي لحكومة جمهورية الصين الشعبية. ويشمل ذلك على وجه الخصوص إزالة اختناقات البنية التحتية ودعم التغييرات الهيكلية الاستراتيجية في الاقتصاد، وفي نهاية عام 2013 ، كان لدى بنك التنمية CDB محفظة قروض بقيمة 1.3 تريليون دولار أمريكي.

وعلى خلاف البنوك التجارية الكبرى ، لا يتلقى بنك التنمية الآسيوي ودائع خاصة ، ولكنه يصدر سندات. ويعد بنك التنمية الصيني ثاني أكبر مصدر للسندات في الصين بعد سندات وزارة المالية ، وسداته تتمتع بتصنيف ائتماني يعادل سندات حكومة جمهورية الصين الشعبية. هذه ميزة تجعل تمويل بنك التنمية الآسيوي رخيصاً وموثوقاً به. كان بنك التنمية الصيني مسؤولاً أيضاً عن تمويل جزء كبير من التحضر في الصين ، كما أن بنك التنمية الصيني هو أكبر بنك صيني مقرض بالعملات الأجنبية. والعديد من قروض العملات الأجنبية التي يقدمها تعتمد مباشرة على احتياطات الصين من العملات الأجنبية الضخمة.

في السنوات الأخيرة ، شهد بنك التنمية الصيني (بجانب C-EXIM) توسعاً سريعاً في الخارج. فيعد بنك التنمية الآسيوي الآن أكبر بنك دولي في العالم للبلدان النامية ، متجاوزاً البنك الدولي. وجزء من استراتيجية النمو هذه تضمن توفير خطوط ائتمان للمصدرين الصينيين ، وغالباً ما يتم ذلك بالتزامن مع C-EXIM و Sino sure. أنشأ بنك التنمية الآسيوي أيضاً عدداً من وسائل التمويل الإقليمية المحددة. على سبيل المثال ، رسملة صندوق الصين للتنمية الإفريقية (الذي افتتح مؤخراً فرعاً في نيروبي بكينيا) بمبلغ 5 مليارات دولار ، في مارس 2014 ، أبرم بنك التنمية المركزي اتفاقيات تعاون استراتيجي مع كل من بنك باركليز في المملكة المتحدة وشركة سوسيتيه جنرال الفرنسية. بموجب هذه الاتفاقيات ، ستزود باركليز وسوسيتيه جنرال بنك التنمية الكاريبي بالخدمات المصرفية (بما في ذلك المشورة بشأن الأهداف

وهياكل التمويل) لمساعدته في الحصول على الأصول في أفريقيا. تم الدخول في هذه التحالفات الاستراتيجية لتعزيز القدرة التنافسية لبنك التنمية الصيني (وبالتالي الصين) في الخارج.

4-3-1-2 بنك الاستيراد والتصدير الصيني (C-EXIM)

نظرًا لأن C-EXIM ، إلى جانب بنك التنمية الصيني و Sino sure ، هو وكالة ائتمان الصادرات الصينية ("ECA"). تأسس في عام 1994 ، وهي مكلف "بتنفيذ سياسات الدولة في الصناعة والتجارة الخارجية والتمويل والشؤون الخارجية. وعلى الرغم من أن C-EXIM لا ينشر أرقامًا للقروض الخارجية ، لكن يُقدّر أنه يوفر تمويلًا للتصدير أكثر من التمويل الذي توفره وكالة ائتمان الصادرات للدول السبع الكبار مجتمعة (ECAs).

وتقليديا تهدف وكالة ائتمان الصادرات ECA الى دعم تصدير السلع والخدمات من بلدهم الأصلي الى الدول الاخرى، لكن بالنسبة إلى بنك الصادرات والواردات الصيني C-EXIM ، ليس هذا هو المحرك الوحيد لسياسته، فبنك الصادرات والواردات الصيني (على غرار بعض ECAs الأخرى ، بما في ذلك JBIC في اليابان) هو أيضا مفوض لتعزيز الوصول على المدى الطويل إلى الموارد الطبيعية الهامة من الناحية الاستراتيجية. يحقق C-EXIM هذا الهدف من خلال مجموعة من أساليب ECA التقليدية (مثل ائتمان التصدير وهو شكل من أشكال الدعم الذي تتحمل فيه ECA مخاطر تقصير المقترض الأجنبي) ، والأخرى غير التقليدية (مثل الإقراض المباشر وضمانات الائتمان).

4-3-1-3 وكالة ائتمان الصادرات SINO SURE

تعتبر Sino sure ، وهي مؤسسة كبرى أخرى مملوكة للدولة ، المزود الرئيسي للتأمين على ائتمان الصادرات للمصدرين الصينيين. كما تؤمن الاستثمارات الخارجية في الصين. تأسست Sino sure في عام 2001 من خلال دمج قسم تأمين ائتمان الصادرات التابع لشركة التأمين الشعبية الصينية ، مع قسم تأمين ائتمان الصادرات في C-EXIM. ويتم تمويل Sino sure مباشرة من قبل حكومة جمهورية الصين الشعبية. على سبيل المثال ، في عام 2011 ، قامت حكومة جمهورية الصين الشعبية بضخ 3.1 مليار دولار في شركة Sino sure كخطوة واضحة لتعزيز قدرة Sino sure على دعم الشركات الصينية المملوكة للدولة في جهود التصدير الخاصة بها.

بحلول نهاية عام 2013 ، كانت شركة Sinosure قد دعمت الصادرات والتجارة المحلية والاستثمار بإجمالي 1.48 تريليون دولار. تغطي سياساتها الآلاف من المصدرين ومئات المشاريع التي تنطوي على العديد من الصادرات الإلكترونية والميكانيكية عالية التقنية. كما سهلت إقراض 180 مليار دولار من قبل 190 بنكا ، ونظراً لتعرض Sino sure الواسع لعدد من الأسواق ذات المخاطر العالية ،

فهي ليست محصنة ضد الخسائر، ففي عام 2011 ، في أعقاب الانتفاضة في ليبيا ، اضطرت Sino sure إلى دفع مطالبات تأمين تزيد عن مليار دولار إلى 13 شركة صينية مملوكة للدولة من خلال استثمارات في ليبيا.

وتوفر Sino sure تغطية تأمينية ضد المخاطر السياسية والتجارية والائتمانية من خلال المنتجات التالية:

- تأمين ائتمانات التصدير المتوسطة والطويلة الأجل لتشجيع المصدرين الصينيين على المشاركة في عطاءات العقود الدولية ، وخاصة تلك التي تنطوي على تصدير منتجات ميكانيكية وإلكترونية عالية التقنية.
- ضمانات الاستثمار، حيث تؤمن المصدرين الصينيين ضد الخسائر الاقتصادية الناجمة عن الأحداث السياسية ، مثل قيود العملة والتحويلات ، ونزع الملكية والتأميم ، والانتهاكات السيادية للعقد والحروب والنزاعات السياسية التي تحول دون حصول المصدر على مستحقاته.
- السندات والضمانات وهي مصممة لتحسين التصنيفات الائتمانية للمصدرين الصينيين وبالتالي مساعدتهم في الحصول على التمويل اللازم من البنوك.
- كذلك تقدم Sino sure أيضاً خدمات المعلومات الشاملة ، بما في ذلك تقارير المخاطر القطرية وتقارير الائتمان الخاصة بالأطراف المحتملة في التبادل.

شروط التمويل النموذجية التي تقدمها C-EXIM و CDB

- غالبا ما تقرض المؤسسات في إطار ما يسمى ب "برامج القروض الميسرة"، وهذه البرامج تقابل مفهوم منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية "المساعدة الإنمائية الرسمية" ، الذي يتطلب أن تحتوي القروض المقدمة إلى البلدان النامية على ما لا يقل عن 25 ٪ منحة لمشاريع مكافحة الفقر. ومع ذلك ، يعتقد المراقبون أن C-EXIM و CDB غالبا ما تقدم هذه القروض إلى المشاريع التي تفتقر إلى مقومات التنمية.
- تتطلب المؤسسات معدل فائدة متوسط قدره 3.6 ٪. في حين وصلت أسعار الفائدة التي تقدمها المؤسسات الثلاثة إلى 0.25 ٪ (أنغولا) وعادة ما تكون بين 1-2 ٪ ، على الرغم من أن معدلات الإقراض المحلية الصينية لمدة عام تبلغ ما بين 6 إلى 7 ٪.
- تقدم المؤسسات متوسط فترة سماح مدتها 4 سنوات ومدة سداد 12 سنة، في حين يمكن أن تتراوح فترات السماح بين 2-10 سنوات وفترات السداد من 5 إلى 25 سنة. هذا أطول بكثير من

تمويل البنوك التجارية وأطول من التمويل المقدم من ECAs التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ، والذي يقتصر على 20 سنة.

الآثار الإيجابية للرعاة المقيمين في أفريقيا

تقدم مؤسسات ائتمان الصادرات الصينية عددًا من المزايا لرعاة المشروعات في إفريقيا. على الرغم من أن ECAs الصينية يتم انتقادها في بعض الأحيان بسبب مزاحمتها للبنوك المحلية ، فإنها تقيد عمومًا البنوك المحلية من خلال (أ) جعل المشروعات قابلة للاستمرار (ب) تصنيف المقترضين من حيث العناية الواجبة. ولكن الأهم من ذلك ، كما ذكر أعلاه ، أن بنك التنمية الصيني و C-EXIM يوفران عمومًا قروضًا طويلة الأجل وبأسعار فائدة أكثر تنافسية من المقرضين التجاريين التقليديين.

الفصل الخامس

مشاكل ارتفاع تكلفة التأمين على المنتجات المصدرة لتغطية مخاطر الصادرات المصرية للأسواق الإفريقية

مقدمة

فى ظل التوجه المصري لزيادة حجم التعاون الصناعي والتجاري مع الدول الإفريقية، يسعى المصدرون إلى فتح مجالات تعاون عديدة مع نظرائهم بدول القارة، إلا أنه يوجد عدد من المعوقات التي تواجه المصدرين المصريين عند تصدير بضاعتهم لمختلف الدول الإفريقية.

وتعد منظومة التأمين منظومة عالمية هدفها مثل أي مشروع هو الربح لذلك لا بد أن تعمل بمنظومة تحمي الشركة وفي نفس الوقت تحمي أموال العميل وتقلل من المخاطر التي يتعرض لها، ومن أهم المتطلبات الأساسية للمصدرين المصريين لتوجههم إلى السوق الإفريقي هو تأمين مخاطر الائتمان الخاصة بالاستيراد، حيث أن خطاب الضمان يعد عائقاً يواجه الكثير من المصدرين والمستوردين فى التعاملات التجارية مع الدول الإفريقية وذلك لعدم وجود شركة لتتمة البضائع بين الدول الإفريقية مما يصعد من عملية التصدير.

ويركز هذا الجزء على العقبات التي تؤدي إلى ارتفاع تكلفة التأمين على المنتجات المصدرة لتغطية مخاطر الصادرات المصرية للأسواق الإفريقية فى النقاط التالية:

1-5 عقبات تتعلق بالسوق الإفريقي

- 1- ارتفاع معدلات المخاطر التجارية وغير التجارية فى الأسواق الإفريقية.
- 2- ارتفاع تكلفة التأمين على المنتجات المصدرة فى الوقت الذي لم يمتد نشاط شركة ضمان الصادرات لتغطية المخاطر بأنواعها فى العديد من الأسواق الإفريقية.
- 3- تشابه الهياكل الإنتاجية للدول الإفريقية حيث تعتمد غالبيتها على تصدير المواد الأولية واستيراد السلع المصنعة هذا بالإضافة إلى الافتقار إلى المعلومات الأساسية عن تلك الأسواق والسلع المطلوبة فيها وأذواق المستهلكين بها.
- 4- المنافسة الشرسة من دول جنوب شرق آسيا للعديد من المنتجات المصرية مثل الملابس، حيث أن الأسواق الإفريقية أسواق سعر فى المقام الأول نظراً لانخفاض القوة الشرائية للمستهلك.

- 5- سوء الأوضاع الاقتصادية وانخفاض معدلات النمو ومستويات دخول الأفراد وضعف القوة الشرائية فى العديد من الدول الإفريقية.
 - 6- سيطرة الوسطاء والوكلاء التجاريين اللبنانيين والهنود على القنوات التجارية فى دول أفريقيا عموماً ودول غرب أفريقيا بشكل خاص، وهو ما يعنى صعوبة اختراق تلك الأسواق.
 - 7- تفتقد معظم الدول الإفريقية لنظم مصرفية جيدة مع عدم وجود فروع للبنوك المصرية فى تلك الدول بالإضافة إلى عدم وجود آليات لضمان وتمويل الصادرات وندرة العملات الأجنبية فى بعض تلك الدول .
 - 8- هذا بالإضافة إلى ارتفاع مخاطر عدم السداد مع عدم وجود تسهيلات ائتمانية قصيرة الأجل (أقل من 60 يوم).
 - 9- الافتقار إلى وجود نظام اعتراف متبادل بالمواصفات على المستوى الإقليمي.
 - 10- دعم توافر المعلومات والبيانات التجارية الأمر الذي يرجع إلى محدودية الموارد البشرية والتكنولوجيا الحديثة.
- كما تبرز قضية البنية التحتية الضعيفة فى معظم الدول الإفريقية كأبرز التحديات، وبشكل خاص ما يتعلق بتدهور الطرق التي تربط بلاد القارة بعضها ببعض، وفي قطاع الطاقة يعتبر التحدي الرئيسي هو ضعف الطاقة الكهربائية المتاحة وارتفاع أسعارها⁽¹⁾.
- إن اعتماد القارة على تصدير المواد الأولية يجعلها عرضة للتأثر بتقلبات أسعار هذه المواد فى السوق العالمية، والذي يرتبط بعوامل خارج نطاق القارة نفسها. ويشير البنك الدولي إلى أنه إذا تراجع طلب الصين على المواد الأولية، مثل النحاس الذي يمثل الطلب الصيني عليه 45% من إجمالي الطلب العالمي، بينما يستمر إنتاجه فى الارتفاع؛ فإن أسعار النحاس قد تتراجع بشكل حاد، مما يكون له آثارا سلبية شديدة على الدول التي تعتمد على تصديره. ولهذا فإن تحقيق التنوع فى صادرات دول القارة، والبعد عن الاعتماد على تصدير المواد الأولية، خاصة البترول؛ يُعد من أهم التحديات التي يجب أن تواجهها لمواصلة نموها الاقتصادي⁽²⁾.

(1) The World Bank: **African Development Indicators**, (Washington D.C.: World Bank, 2018).

(2) Jaime de Melo and Yvonne Tsikata, **Regional Integration in Africa Challenges and prospects**, WIDER Working Paper 2014/037, (Finland: World Institute for Development Economics Research, United Nations University, 2 February 2014), p. 13.

إضافة إلى ضعف قطاع الصناعة؛ حيث إن "مخرجات القطاع الصناعي بالقارة لا تتعدى 2% من الإنتاج العالمي، وصادراتها الصناعية تبلغ 1% فقط من إجمالي الصادرات العالمية"، فيعد القطاع الصناعي في إفريقيا أكثر القطاعات حاجة إلى الإمكانيات الفنية والمالية، والمعلومات والخبرات حول تنفيذ البرامج الخاصة بالتنمية الصناعية⁽¹⁾.

تعتبر إفريقيا قارة المتناقضات فإن نظرت إلى مواردها فهي من أغنى المناطق من حيث الموارد الطبيعية والبشرية، ولكن من أفقرها من حيث التنمية، ويترتب على هدر الموارد في إفريقيا العديد من المخاطر ولكن أشدهم خطورة على تحقيق التنمية للقارة الأفريقية هما الفقر والامية. لقد أصبح الفقر سمة يتصف بها أغلب سكان القارة، رغم الثروات الطبيعية التي تتمتع بها والتي تعد الأكبر على مستوى قارات العالم، ولكن جاء ذلك نتيجة عدم وجود خطط اقتصادية مدروسة لاستغلال تلك الثروات التي تزر بها القارة، وكذلك نقص الخبرة، وندرة الكفاءات الفنية وقصور وسائل النقل والمواصلات وهشاشة البنية التحتية⁽²⁾.

5-1-1 التنافس بين القوى الدولية في إفريقيا

تتسابق الدول نحو إفريقيا في تنافس محموم، في مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا والصين وروسيا إضافة إلى إيران وتركيا وماليزيا والهند وكوريا وتايوان والبرازيل، جميعها تسعى للنفاذ إلى ثروات القارة، وخاصة مصادر النفط فيها. وقد سارعت الولايات المتحدة في محاولتها لتعزيز السيطرة على النفط الإفريقي من خلال المجلس الاستشاري لإفريقيا، وهو تحالف يضم شركات أمريكية عملاقة، ويعد هذا المجلس شريكاً أصيلاً للحكومة الأمريكية في كل ما يخص إفريقيا، وهو وراء تضخم الاستثمارات الأمريكية في قطاع النفط في غرب إفريقيا حتى تجاوزت 7 مليار دولار بعد أن كانت ملياراً واحداً في بداية التسعينيات. كما دعا أفارقة إلى إعداد إستراتيجية إقليمية وقارية للعلاقة مع الصين لتجنب الاختلال في علاقاتهما الثنائية مشيرين إلى أن "الاستثمارات الصينية مرتبطة بالاحتكارات الكبرى للدولة الصينية" وأنها تركز على قطاع المناجم والمسح الجيولوجي أو على البنية التحتية⁽³⁾.

(1) Jaime de Melo and Yvonne Tsikata, *op.cit*, p.15.

(2) الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، (جنيف: الأمم المتحدة، 2017).

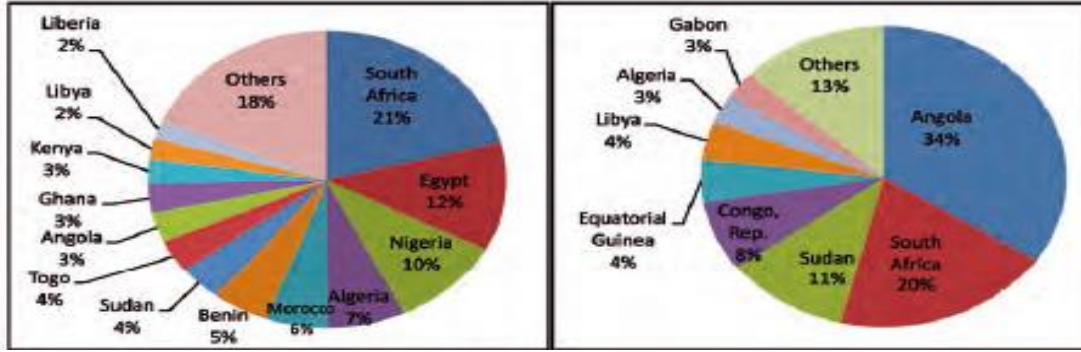
(3) سالي محمد فريد: "التكتلات الاقتصادية وآفاق إنشاء منطقة التجارة الحرة الأفريقية"، التقرير الاستراتيجي الإفريقي 2017-2018، (جامعة القاهرة: معهد البحوث والدراسات الأفريقية، 2018)، ص 204.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

تعتبر الصين شريكاً تجارياً رئيسياً لإفريقيا، حيث تجاوز التبادل التجاري للصين مع إفريقيا أكثر من 192 مليار دولار عام 2017⁽¹⁾.

شكل رقم (5-1)

صادرات وواردات الصين إلى إفريقيا على مستوى الدول عام 2017
Exports Imports

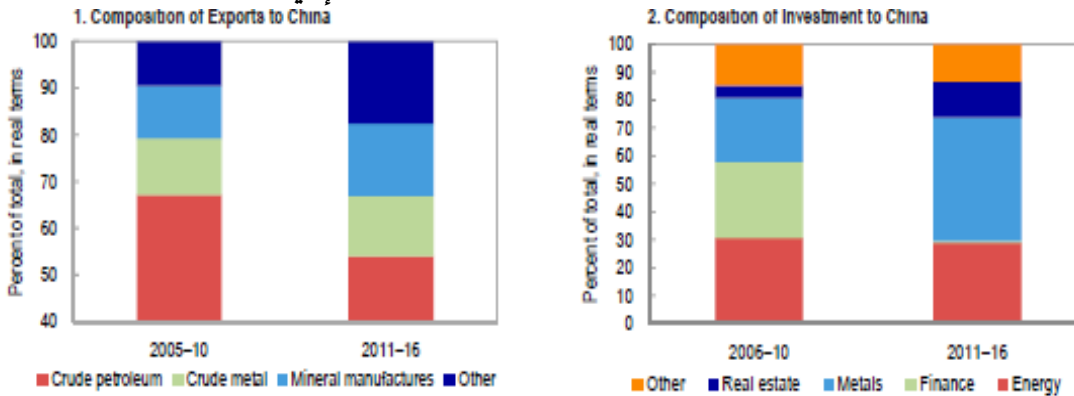


Source: African Development Bank: China and Africa: An Emerging Partnership for Development, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 2018).

يتضح من الشكل السابق أنه على مستوى الصادرات الصينية تأتي جنوب إفريقيا في المرتبة الأولى، حيث تستحوذ على 21% من صادرات الصين لإفريقيا تليها مصر 12% ثم نيجيريا 10%، وعلى مستوى الواردات تأتي أنجولا في المرتبة الأولى حيث تستحوذ على 34% من إجمالي واردات الصين من إفريقيا تليها جنوب إفريقيا 20% ثم السودان 11%.

شكل رقم (5-2)

تدفقات التجارة والاستثمار بين الصين وإفريقيا



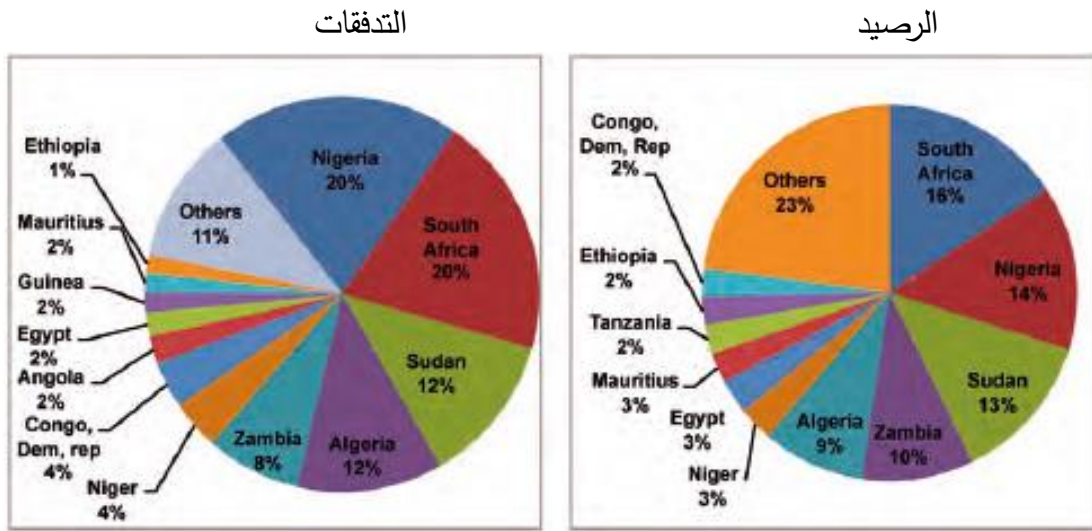
Source: African Development Bank: China and Africa: An Emerging Partnership for Development, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 2018).

⁽¹⁾African Development Bank: China and Africa: An Emerging Partnership for Development, Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 2018.

يوضح الشكل السابق الهيكل السلعي لتدفقات التجارة والاستثمارات الصينية، حيث تنحصر معظم صادرات إفريقيا للصين في البترول والسلع المصنعة وبنسب متقاربة خلال الفترة (2011-2016)، وتنحصر معظم الاستثمارات الصينية في إفريقيا في المواد المعدنية يليها الطاقة خلال الفترة (2011-2016).

شكل رقم (5-3)

رصيد وتدفقات الاستثمارات الصينية لإفريقيا على مستوى الدول عام 2017



Source: African Development Bank: China and Africa: An Emerging Partnership for Development, (Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 2018).

يتضح من الشكل السابق أن جنوب إفريقيا تجذب حوالي 20% من تدفقات الاستثمارات الصينية لإفريقيا وكذلك نيجيريا، تليها السودان 12%، والجزائر 12%، ثم زامبيا 8% من إجمالي استثمارات الصين في إفريقيا، أما على مستوى رصيد الاستثمارات الصينية فتأتي جنوب إفريقيا في المرتبة الأولى بنسبة 16%، تليها نيجيريا 14%، ثم السودان 13%، ثم زامبيا 10%، ثم الجزائر 9% من إجمالي الرصيد التراكمي للاستثمارات الصينية في إفريقيا.

إن أكثر من 80% من احتياجات الصين من الموارد الطبيعية والمواد الخام تأتي من إفريقيا بقيمة 93 مليار دولار، وتدير بكين نحو 2500 مشروع تطوير وأعمال مدنية ومشاريع إنشائية بقيمة 94 مليار دولار في 51 دولة أفريقية. وقد تجاوزت الصين الولايات المتحدة كأكبر شريك تجارى لإفريقيا منذ عام 2009، ويتوقع أن تبلغ تجارتها مع القارة نحو 200 مليار دولار، ستزيد إلى نحو 300-400

مليار دولار بنهاية البرنامج التنفيذي للتعاون الصيني- الأفريقي (2019 - 2022)، كما ينتظر أن تتجاوز استثمارات الصين في أفريقيا أكثر من 300 مليار دولار. وقد تعهد الرئيس الصيني، خلال القمة الأخيرة لمنندى التعاون الأفريقي- الصيني، بتقديم حوالي 60 مليار دولار لتمويل مشاريع التنمية في القارة خلال السنوات الثلاث القادمة. ويشمل التمويل 15 مليار دولار كمساعدات لا ترد وكقروض بدون فوائد واستثمارات شركات صينية و20 مليار دولار خطوطا ائتمانية وصندوقين للتنمية وتمويل واردات سلع أفريقية تناهز قيمتها نحو 5 مليارات دولار، فضلاً عن خطة لتشجيع الشركات الصينية للاستثمار في القارة⁽¹⁾.

ويتمثل أبرز مسارات حركة الصين لتنفيذ إستراتيجيتها في القارة في دعم التعاون بين الأجهزة التشريعية في الصين وإفريقيا، وزيادة مساعدات بكين للاتحاد الأفريقي ودعم قدراته في مجالات حفظ السلام والأمن، وزيادة حجم استثماراتها ومساعداتها، ودفع مزيد من خبرائها لتنمية المجالات الزراعية، فضلاً عن تطوير قطاعات البنية التحتية، وتقديم التسهيلات لمعالجة مشكلة الديون. إضافة إلى أن لها أكثر من 600 شركة استثمارية تعمل في مجالات استكشاف وتطوير الموارد المعدنية والزراعة والنقل والاتصالات والطاقة في القارة⁽²⁾.

بلغ حجم التبادل التجاري بين الولايات المتحدة والقارة الأفريقية عام 2017 نحو 55.47 مليار دولار، كان من بينها 22.06 مليار دولار صادرات أمريكية للقارة الأفريقية، و33.41 مليار دولار واردات أمريكية منها، حيث حققت الولايات المتحدة عجزاً تجارياً مع إفريقيا قيمته 11.34 مليار دولار. وخلال الفترة من يناير حتى سبتمبر 2018 بلغ حجم الصادرات السلعية الأمريكية للقارة الأفريقية نحو 19.1 مليار دولار، في حين بلغ حجم وارداتها السلعية من القارة نحو 27.26 مليار دولار، أي أنها حققت خلال هذه الفترة عجزاً تجارياً مع القارة الأفريقية قدره 8.16 مليار دولار⁽³⁾.

(1) Ibid.,

(2) لي ليان خه، الصين وإفريقيا... يبدأ بيد نحو مستقبل أفضل، نشر بتاريخ: 22 تشرين2/نوفمبر 2018:

<https://goo.gl/8grsdF>

(3) U.S. Census Bureau, U.S. Bureau of Economic Analysis, Monthly U.S. International Trade in Goods and Services September 2018 (Washington DC: U.S. Department of Commerce, November 2, 2018).

جدول رقم (5-1)

واردات النفط الخام الأمريكية من بعض الدول الأفريقية عام 2018

الدولة	القيمة بالآلاف دولار
نيجيريا	3586794
أنجولا	2178041
الجزائر	1689225
ليبيا	943578
تشاد	398980
غينيا الاستوائية	371901
الكونغو برازافيل	278982
الجابون	181549

Source: U.S. Census Bureau, U.S. Bureau of Economic Analysis, Monthly U.S. International Trade in Goods and Services September 2018 (Washington DC: U.S. Department of Commerce, November 2, 2018).

يتضح من الجدول السابق أن أمريكا تؤمن مصادر الحصول على النفط من بعض الدول الإفريقية حيث جاءت نيجيريا في المرتبة الأولى في تصدير النفط لأمريكا عام 2018، تليها أنجولا، ثم الجزائر، ليبيا، تشاد، غينيا الاستوائية، الكونغو برازافيل، وأخيرا الجابون.

بلغ حجم الاستثمار الأمريكي المباشر في أفريقيا عام 2017 نحو 50.28 مليار دولار، كما بلغت قيمة مشروعات الاستثمار الأمريكي المباشر الجديدة Greenfield FDI Projects في أفريقيا نحو 3901 مليون دولار عام 2017 مقارنة بـ 3640 مليون دولار خلال عام 2016.¹

ويتضح مما سبق مدى تأثير العقوبات المتعلقة بالسوق الأفريقي على ارتفاع تكلفة التأمين من خلال ارتفاع معدلات المخاطر التجارية وغير التجارية في الأسواق الأفريقية، وسيطرة الوسطاء والوكلاء التجاريين اللبنانيين والهنود على القنوات التجارية، وارتفاع مخاطر عدم السداد، والافتقار إلى وجود نظام اعتراف متبادل بالمواصفات.

(1) الاونكتاد: تقرير الاستثمار العالمي لعام 2018 (جنيف: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، 2018)

2-5 عقبات خاصة بالنقل والشحن

- 1- عدم وجود خطوط ملاحية بحرية وجوية منتظمة بين مصر ومعظم دول أفريقيا، بالإضافة إلى عدم كفاءة الموانئ في العديد من الدول.
 - 2- إلغاء رحلات الطيران التابعة لشركة مصر للطيران إلى العديد من دول الشرق والجنوب الإفريقي مثل تنزانيا.
 - 3- وجود العديد من أوجه القصور التي تشوب خطوط السكك الحديدية بالدول الأفريقية وتظهر هذه المشكلات بشكل أوضح في الدول الحبيسة مما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة النقل.
 - 4- ارتفاع أسعار الشحن والنقل إلى إفريقيا وتحكم شركات الشحن الأجنبية في فترة الشحن التي قد تصل إلى 28 يوم مما قد يؤدي إلى تلف البضائع في بعض الأحيان⁽¹⁾.
- تعتبر شبكة الطرق الرئيسية في إفريقيا ضئيلة الكثافة بالنسبة لمساحة القارة وعدد السكان، ويبلغ طول شبكة الطرق الرئيسية 1,66000 كم وهذا يدل على أن البنية الأساسية للطرق ضئيلة جدا. كما أن حالة الطرق تتراوح ما بين ضعيف وضعيف جدا. وهناك عدد قليل جدا من الطرق في حالة جيدة حيث تمثل الطرق المعبدة الجيدة 56% من إجمالي شبكة الطرق بدول إفريقيا جنوب الصحراء، و24% من الشبكة تصنف على أنها في حالة ضعيفة⁽²⁾.

(1) لتفصيل أكثر ، أنظر الفصول الخاصة بالنقل البرى والجوى فى أفريقيا.

(2) Piet Buys, Uwe Deichmann, David Wheeler: “Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa”, (Washington DC. The World Bank, Paper no. 4097, December, 2016.

جدول رقم (2-5)

مؤشر جودة النقل بالطرق ببعض الدول الإفريقية

الدولة	مؤشر جودة النقل بالطرق	الدولة	مؤشر جودة النقل بالطرق	الدولة	مؤشر جودة النقل بالطرق
جنوب إفريقيا	100	إريتريا	25	غينيا بيساو	13,2
بوتسوانا	87,5	غينيا	23,1	الصومال	12,4
زيمبابوي	50	موزمبيق	23,1	رواندا	12,4
جامبيا	41,6	بوركينافاسو	21,2	النيجر	11
السودان	40,4	مالاوي	20,4	بوروندي	10,9
توجو	37	الجابون	19,2	اوغندا	10,7
السنغال	36	جيبوتي	18,5	سيراليون	9,6
نيجيريا	32,2	الكاميرون	18,4	ليبيريا	7,1
سوازيلاند	27,4	موريتانيا	16,6	غينيا الاستوائية	6,5
غانا	27	مالي	16,5	تنزانيا	6,2
ناميبيا	25,9	كينيا	16,3	إفريقيا الوسطى	4,4
ليسوتو	25,7	انجولا	15,8	الكونغو الديمقراطية	3,8
زامبيا	25,1	كوت ديفوار	14,4	تشاد	1,8
بنين	25,1	الكونغو	13,6		

Source: Piet Buys, Uwe Deichmann, David Wheeler: “Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa”, (Washington DC. The World Bank, Paper no. 4097, December, 2016, p.33.

ويتضح من الجدول السابق أن مؤشر جودة النقل بالطرق يتراوح بين 100 للطرق ذات الجودة العالية وبين صفر للطرق المعدومة، وجاءت البيانات لتعبر عن أن هناك أربع دول يتراوح المؤشر بها بين 40 – 100 وهي جنوب إفريقيا، بوتسوانا، زيمبابوي، جامبيا، و13 دولة بين 20 – 40، و 26 دولة أقل من 20، مما يعبر عن ضعف البنية التحتية للطرق بها، ويدل على أن معظم الطرق في إفريقيا متدهورة وتمثل عائقاً أمام التجارة بين الدول الإفريقية.

ويتضح مما سبق أن عقبات النقل والشحن تؤدي إلى ارتفاع تكاليف التأمين في أفريقيا من خلال عدم وجود خطوط ملاحية بحرية وجوية منتظمة بين مصر ومعظم دول أفريقيا، بالإضافة إلى عدم كفاءة الموانئ في العديد من الدول، وأوجه القصور التي تشوب خطوط السكك الحديدية بالدول الأفريقية وتظهر هذه المشكلات بشكل أوضح في الدول الحبيسة مما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة النقل والشحن إلى إفريقيا وتحكم شركات الشحن الأجنبية في فترة الشحن التي قد تصل إلى 28 يوم مما قد يؤدي إلى تلف البضائع في بعض الأحيان.

يمثل الناتج المحلي الإجمالي لقارة أفريقيا 3% فقط من إجمالي الناتج القومي العالمي، والتجارة البينية بين الدول الأفريقية تقدر فقط بـ 20% من إجمالي حجم التجارة مقارنة بـ 40% لأمريكا الشمالية و 30% لدول آسيا. ومن التحديات التي تواجه الحلم الأفريقي، عدم وجود بنية تحتية تسمح بسهولة تنقل الأشخاص والبضائع جواً أو براً، حيث ستحتاج تلك الدول للكثير من التمويل لبناء بنية تحتية قوية، والذي يعد غير متاح حالياً نتيجة لتباطؤ حركة الاقتصاد عالمياً. وتمثل اتفاقية التجارة الحرة الإفريقية، اللبنة الأساسية في الحلم الأفريقي، بأن يتحكم الأفارقة في مواردهم الاقتصادية الهائلة، وأن يتمكنوا من تحويل تلك الموارد الخام إلى منتجات "صنعت بأفريقيا"، تسهم في خدمة الأهداف التجارية والصناعية الجديدة للقارة.

3-5 عقبات تتعلق بالمنتج المصري

1. التواجد المصري الهزيل في المعارض الأفريقية، بالإضافة إلى عدم وجود معارض دائمة للسلع المصرية في الدول الأفريقية.
 2. قصور الدعاية والإعلان عن السلع المصرية في أفريقيا.
 3. الطبيعة الاقتصادية للدول الأفريقية ذاتها من حيث ارتباطها بالدول المستعمرة السابقة وتركز نسبة كبيرة من تجارتها الخارجية مع التكتلات والمجموعات الاقتصادية الكبرى فضلاً عن التواجد القوي للشركات متعددة الجنسية وتغلغلها في النشاط الاقتصادي به.
- بلغ حجم الصادرات المصرية لدول أفريقيا جنوب الصحراء في عام 2014 نحو 1.5 مليار دولار ارتفعت إلى 1.7 مليار في عام 2017، وهو ما يمثل 8% من إجمالي صادرات مصر للعالم، و 58% من إجمالي صادرات مصر لإفريقيا عام 2017. وأما بالنسبة للواردات فقد ارتفعت واردات مصر من دول إفريقيا جنوب الصحراء من حوالي 740 مليون دولار في عام 2014 إلى 966 مليون دولار عام 2016، ثم ارتفعت إلى مليار و 227 مليون دولار عام 2017. وهو ما يمثل نحو 1.6% من

إجمالي واردات مصر من العالم وحوالي 45% من إجمالي واردات مصر من إفريقيا ⁽¹⁾، كما يتضح من الجدول التالي:

جدول رقم (5-3)

التبادل التجاري بين مصر ودول أفريقيا جنوب الصحراء

البيان	2014	2015	2016	2017
صادرات	1 559 623	1 696 894	1 740	1 735
واردات	740 839.1	730 049.4	973 429.6	1 227 763

Source: the International Monetary Fund, Regional Economic outlook Report, Sub-Saharan Africa Recovery amid Elevated Uncertainty (Washington D.C: IMF, 2019) p80.

لقد بلغت قيمة الصادرات المصرية إلى الدول الأفريقية خلال عام 2017 نحو 3.642 مليار دولار، ونظرًا لكون مصر عضواً في منطقة التجارة الحرة للكوميسا، فقد بلغت حجم الصادرات المصرية لدول الكوميسا وحدها خلال عام 2017 نحو 1.538 مليار دولار.

وتعد السودان أكبر الشركاء التجاريين لمصر في الكوميسا، حيث تستقبل السودان 29% من الصادرات المصرية إلى دول الكوميسا، تتبعها ليبيا (27%) ثم كينيا (19%) وإثيوبيا (8%) وإريتريا (7%) وأوغندا (4%)، بينما تستقبل باقي دول الكوميسا نحو 4% من الصادرات المصرية إلى هذه الدول وبالنسبة للقطاعات، فتعد الصناعات الغذائية والمنتجات البترولية والأجهزة والمعدات المنزلية أهم الصادرات المصرية إلى أفريقيا، تليها المنتجات البلاستيكية واللدائن والحديد والصلب والأدوية والمستلزمات الطبية، حيث تتمثل أهم الصادرات المصرية إلى دول إفريقيا في (سكر ناعم مكرر، منتجات عطرية، أجهزة استقبال للإذاعة المصورة كاملة، بلاط ومكعبات، منتجات شمع البارفين، وسوائل كحولية) ، كما تتمثل أهم الواردات المصرية من الدول الإفريقية في (شاي أسود، غاز بوتان، أقطاب سالبة من نحاس، قطن) ⁽²⁾.

بلغ حجم الاستثمارات المصرية في القارة الإفريقية حتى عام 2017 نحو 7.9 مليارات دولار موزعة على 62 مشروعاً، وقد ارتفع لنحو 10.2 مليارات دولار عام 2018، وتشمل تلك الاستثمارات قطاعات البناء والتشييد والمواد الكيماوية والتعدين والمستحضرات الطبية والدوائية والاتصالات والمكونات

⁽¹⁾ The International Monetary Fund, **Regional Economic Outlook Report, Sub-Saharan Africa Recovery amid Elevated Uncertainty** (Washington D.C: IMF, 2019).

⁽²⁾ مركز الأهرام للدراسات السياسية والإستراتيجية: "العلاقات الاقتصادية بين مصر ودول حوض النيل"

الإلكترونية والخدمات المالية، فى حين يبلغ حجم الاستثمارات الإفريقية فى مصر 2.8 مليار دولار، وتتوزع على كل من قطاعات الزراعة والصناعة والمالية والخدمات والسّياحة والبناء وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وتُعدّ كل من "الجزائر، والسودان، وليبيا، ونيجيريا، والمغرب، وإثيوبيا، وسوازيلاند، وتنزانيا، وكينيا، وكوت ديفوار" من أهم الوجهات المصرية للاستثمار الأجنبي المباشر فى إفريقيا¹.

وتواجه الاستثمارات المصرية فى القارة الإفريقية العديد من المنافسين على المستوى العالمى والإقليمى، مما يجعلها بحاجة إلى تعزيز استثماراتها فى القارة، ودفع العلاقات الاقتصادية المصرية مع دول القارة، فالتجارة والاستثمار يخلقان المصالح بين الدول، خاصةً فى ظل وجود نحو 32 اتفاقية استثمار ثنائية مع الدول الإفريقية منها 11 اتفاقية سارية ستسهل ذلك التوجه².

وقد وافق أفريكسيم بنك على ضخ 17.5 مليار دولار منذ نشأته عام 1993 حتى الآن لتعزيز التجارة بين مصر والدول الإفريقية، وكذلك تغطية الفجوات التى مرت بها مصر فى الأعوام الماضية من نقص فى السيولة الدولارية، حيث أن البنك أسس وحدتين إحداها للتجارة والأخرى لتيسير سبل التجارة، بهدف زيادة نمو التجارة البينية الإفريقية من 170 مليار دولار فى عام 2014 إلى 250 مليار دولار فى 2021.

ويرجع ضعف التجارة بين مصر وأفريقيا إلى عدة عوامل منها سعي مصر إلى سياسة الاستيراد لدعم التصنيع فى الوقت الذى سعت فيه البلدان الآسيوية للتصدير. لقد ركزت مصر على التجارة مع أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط مقارنة بضعف توجهها إلى أفريقيا، كما أن مصر تفتقر إلى أدوات تمويل لتغطية مخاطر الشركات المصرية التى توسعت فى أفريقيا.

ويتضح مما سبق أن الشركات المصرية لم تقم بتغطية مخاطر التأمين المرتفعة فى السوق الإفريقي، حيث إن الفجوة التأمينية الموجودة فى السوق المصرية لا تتناسب مع النمو الاقتصادي، والتعداد السكاني الذى يتمتع بشرائح مختلفة، ومن ثم تسعى مصر لتطوير المنتجات التأمينية المقدمة فى الدول الإفريقية وآليات تسويقها بما يتوافق مع متطلبات العملاء الباحثين عن الادخار والاستثمار بجانب التغطية التأمينية، إضافة للتركيز على الآليات الترويجية للمنتجات التأمينية لتواكب التطورات العالمية والتكنولوجية فى صناعة التأمين، بجانب العمل على التوسع فى القنوات التسويقية الجديدة وعلى رأسها التأمين البنكي الذى أصبح داعماً رئيسياً ولابد من الاهتمام به وتعزيزه فى إفريقيا.

(1) الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة - قطاع المناطق الحرة www.gafinet.org

(2) الهيئة العامة للاستعلامات http://www.sis.gov.eg/ar/LastPage.aspx?Category_ID

4-5 عقبات تتعلق بشركات التأمين وصناعة التأمين في أفريقيا

هناك أربعة تحديات رئيسية تقف حائلا أمام تحول أفريقيا لمركز رئيسي لإعادة التأمين، أولها انخفاض معدلات النمو في أغلب دول القارة بما لا يسمح بتغذية الأقساط المجمعة والتي لا يرتبط مجال عملها بالأسواق القائمة في النطاق الجغرافي بل يتسع إلى جميع أسواق العالم، فيما شكلت ضالة العناصر البشرية المؤهلة لإدارة المجمعات القارية عنصرا ضاغطا لتحول أفريقيا لمركز تأمين رئيسي. وشمل **التحديان الثالث والرابع** ضعف الملاءة المالية لشركات إعادة التأمين، مما أثر على طاقتها الاستيعابية وهو ما يحول دون تجميعها في كيان واحد لتشكيل قوة إقليمية أو قارية لإعادة، وظهر العنصر السياسي كتحد رئيسي أمام دعم القارة لتحويلها لمركز رئيسي لإعادة خاصة مع عدم استقرار الأنظمة السياسية في العديد من دول القارة، مما يعوق حركة انتقال الأموال ذهابا وعودة في دول القارة. وتمثل ندرة العنصر البشري تحديا رئيسيا أمام إنشاء الكيانات القارية المتخصصة في إعادة التأمين، حيث أن السوق الأفريقية يعمل بها 36 شركة أغلبها لا يملك تصنيفا ائتمانيا يساعده على منافسة الكيانات العالمية، إضافة إلى صعوبة تجميع تلك الشركات في كيان واحد يعمل على مستوى القارة لاختلاف سياسات كل منها وخططها الإستراتيجية⁽¹⁾.

لذا فإن **حكومات الدول الأفريقية** يقع على عاتقها عبء كبير في تأسيس شركات إعادة تأمين قوية أو تقوية دعائم شركات إعادة القائمة من حيث رأس المال حتى تتمتع بسمعة طيبة عالميا تتمثل في القدرة على تسوية التعويضات بسرعة لصالح شركات التأمين، وتوافر العديد من الكفاءات الفنية التي لديها خبرة في مجال الاكتتاب والتسعير، وكذلك كوادرات على درجة عالية من الكفاءة في مجال الاستثمار لجلب عوائد كبيرة وتحقيق فوائض اكتتاب ونشاط كبيرين ومعدلات نمو مرتفعة وربحية عالية.

إن **رؤوس أموال الشركات والاكتتاب الفني السليم والتسعير الجيد** بشركات إعادة التأمين، تمنحها القدرة على الوفاء بالتزاماتها تجاه شركات التأمين التي تعيد لديها وتخلق نوعاً من الثقة لدى عملائها في قدرتها على دفع التعويضات بسرعة. علاوة على ضعف الوعي التأميني بالمنطقة بشكل عام بسبب الظروف الاقتصادية لغالبية دول أفريقيا والتي خلفتها ظروف القلاقل السياسية، مثل وجود عقوبات اقتصادية موقعة على بعض الدول الأفريقية والتي تعوق التوسع فيها بالرغم من توافر موارد عدة بها غير مستغلة لعدم القدرة على تحويل أموال منها وإليها⁽²⁾.

⁽¹⁾ Muguto, Victor: **African insurance industry poised for growth**, 2018, at:

<https://www.pwc.co.za › south-african-insurance-2018>

⁽²⁾ منظمة العمل الدولية: **التأمين الصغير في إفريقيا**:

<https://www.findevgateway.org › mfg-ar-microfinance-in-africa-27460>

ويتضح مما سبق أن هناك تحديات رئيسية تواجه صناعة التأمين في إفريقيا، بسبب انخفاض معدلات النمو في أغلب دول القارة ومحدودية العناصر البشرية المؤهلة لإدارة المجمعات القارية وضعف الملاءة المالية لشركات إعادة التأمين.

5-5 نظرة تحليلية على صناعة التأمين في إفريقيا والدور المصري بها

5-5-1 نبذة عن الشركة الإفريقية لإعادة التأمين

تم إنشاء المكتب الإقليمي للشركة الإفريقية لإعادة التأمين بالقاهرة عام 2004 ليكون مسئولاً عن دول شمال إفريقيا بالإضافة للعمليات الواردة من دول الشرق الأوسط. ووفقاً لاتفاقية إنشاء الشركة تم إعفاءها من جميع الضرائب مع منحها الحصانات الدبلوماسية وحرية التداول لأموالها خارج حدود كل دولة من الدول الموقعة على الاتفاقية من خلال المصارف المختلفة.

عقب تحرر معظم الدول الإفريقية من الاستعمار الأجنبي توالى إنشاء مؤسسات مالية مصرفية وغير مصرفية مملوكة للدول الإفريقية، إلا أنه فيما يتعلق بصناعة التأمين كانت هناك سيطرة كاملة من قبل الأجانب على هذا النشاط، ومن هنا جاءت الحاجة إلى إنشاء كيان قوي يتولى إعادة التأمين على مستوى القارة، ويعمل على الاحتفاظ بأكبر قدر ممكن من الأقساط داخل إفريقيا بدلاً من الاعتماد على الأسواق الخارجية بصورة كاملة.

وقد كان لمصرف التنمية الإفريقي فضل المبادرة بالترويج لإنشاء شركة إعادة التأمين الإفريقية، حيث تولى إعداد الدراسات وتمويل الأعمال التحضيرية لتأسيس هذه الشركة ثم المساهمة بنسبة 10% من رأس مالها. وفي عام 1976 تم التوقيع على عقد إنشاء الشركة الإفريقية لإعادة التأمين من قبل 41 دولة من الدول الأعضاء بالإتحاد الإفريقي¹.

إن المساهمة في رأس مال هذه الشركات كانت قاصرة في البداية على الحكومات وبنك التنمية الإفريقي ثم فتحت المساهمة أمام شركات التأمين وإعادة التأمين الإفريقية، وبلغت حصة مصر في رأس مال هذه الشركة 21.9 مليون دولار أمريكي، والتي تعادل 3.7% من إجمالي رأس المال المصدر والمدفوع وتتمثل في 219000 سهم بقيمة اسمية قدرها مائة دولار أمريكي للسهم.

وتمثل قارة أفريقيا مصدر الدخل الرئيسي للشركة حيث أن 95% من حجم أعمال الشركة يتركز في أفريقيا فيما يصل نصيب القارة الآسيوية والشرق الأوسط من نشاط الشركة 5% فقط. كما حصلت الشركة الإفريقية لإعادة التأمين على التصنيف الائتماني العالمي من مؤسسة (A..M.BEST)

(1) المرجع السابق مباشرة

دور الخدمات الدولية في تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

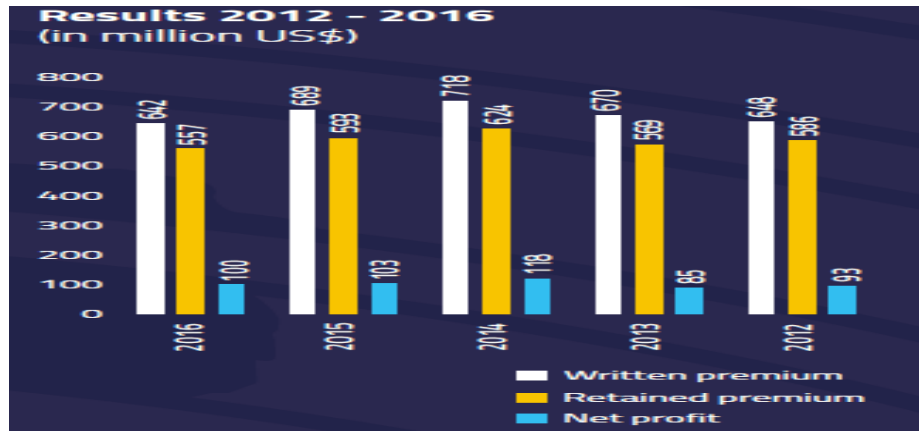
للتصنيف الدولي على مستوى (A-) وهذا يعتبر أعلى تصنيف إئتماني موجود في أفريقيا، وتحاول الشركة الحفاظ على هذا المستوى نتيجة استمرار تحقيق الشركة معدلات نمو ثابتة.

وتمتلك الشركة أكبر مساهمين على مستوى العالم أهمهم مساهمة 42 من حكومات الدول في أفريقيا منهم مساهمة الحكومة المصرية في الشركة، بالإضافة إلى مساهمة 140 شركة تأمين وإعادة على مستوى أفريقيا منهم بعض شركات التأمين المصرية أبرزهم المهندس للتأمين ومصر لتأمينات الحياة ومصر للتأمين. إضافة إلى مساهمة بنك التنمية الأفريقي ومؤسسة التمويل الدولية ومؤسسة التمويل الفرنسية. ويبلغ رأس مال الشركة 500 مليون دولار، وتبلغ حقوق المساهمين 350 مليون دولار، وبلغت إجمالي الأصول 960 مليون دولار، كما استطاعت الشركة تحقيق 628 مليون دولار إجمالي الأقساط عام 2017، وحققت الشركة أرباح بلغت 65 مليون دولار في نفس العام⁽¹⁾.

وقد توقع تقرير “نبض إعادة التأمين في إفريقيا”، في نسخته الثانية، أن تحقق سوق إعادة التأمين في إفريقيا، التي تقدر قيمتها بمبلغ 6.8 مليار دولار أمريكي عام 2018، انتعاشا ملحوظا، كما توقع التقرير تحسن نتائج النمو بشكل ملحوظ في السوق الإفريقية، و”تحسن عائدات التأمين بفعل الزيادة في معدلات التأمين على الحياة، وانخفاض التكاليف، وتشديد ضوابط الاكتتاب، والانتعاش المطرد لاقتصادات الدول الإفريقية، حيث أن سوق التأمين الإفريقية تقدم العديد من الفرص نتيجة لقوة إمكانيات النمو الاقتصادي فيها مع اتساع حجم الطبقة الوسطى والاستثمارات في البنية التحتية، حيث أن هناك تشابها كبيرا بين ديناميكية السوق الإفريقية ومنطقة الشرق الأوسط.

شكل رقم (5-4)

النتائج والأرباح للشركة الإفريقية لإعادة التأمين بالمليون دولار

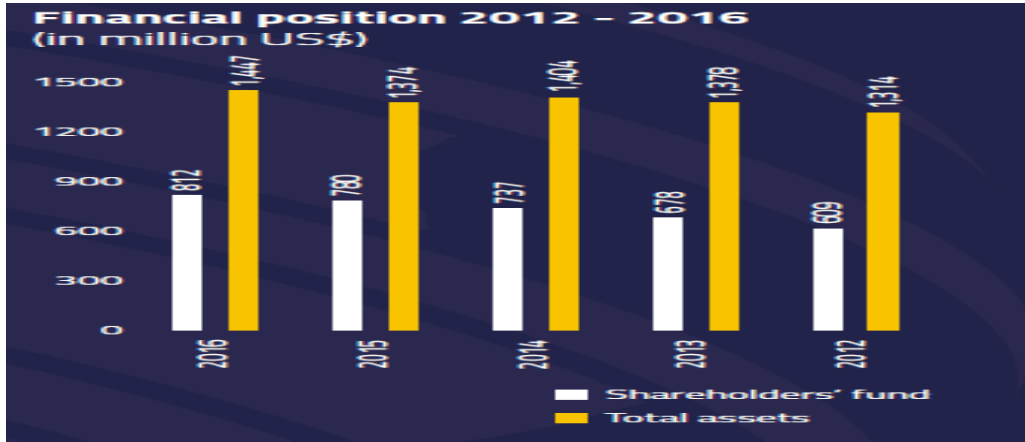


Source: AfricaRe: Annual Report & Accounts 2016 .

(1) الهيئة العامة للرقابة المالية في مصر: www.fra.gov

شكل رقم (5-5)

الموقف المالي للشركة الافريقية لإعادة التأمين بالمليون دولار

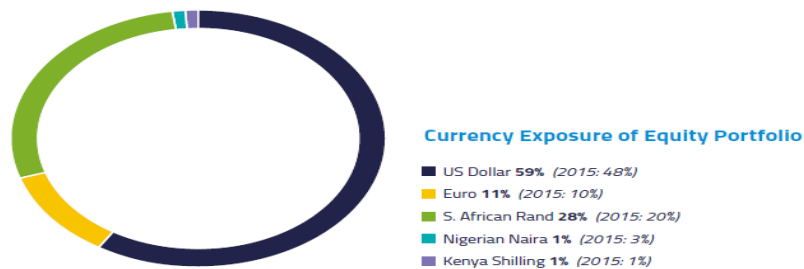


Source: AfricaRe: Annual Report & Accounts 2016,

تجاوز إجمالي أصول الشركة 1.4 مليار دولار بنهاية عام 2016 مقابل 1.3 مليار دولار للعام السابق عليه. أما عن تطور نشاط الشركة الأفريقية لإعادة التأمين بالأرقام بنهاية عام 2016 مقارنة بنهاية العام المالي 2012، خاصة فيما يتعلق بحجم الأقساط المكتتبة للشركة والتي بلغت 642 مليون دولار مقابل 648 مليون جنيه، ويرجع ذلك إلى إخفاق بعض العملات الرئيسية أبرزها الجنيه المصري والسوداني علاوة على الآثار السلبية التي خلفتها ثورات الربيع العربي خلال هذه الفترة. كما حققت الشركة صافى أقساط 567.5 مليون دولار مقابل 559.5 مليون دولار عبر نفس فترة المقارنة بزيادة 12 مليون دولار فقط خلال تلك الفترة لنفس الأسباب سالفه الذكر¹.

شكل رقم (5-6)

العملات المكونة للمحفظة المالية للشركة عام 2016

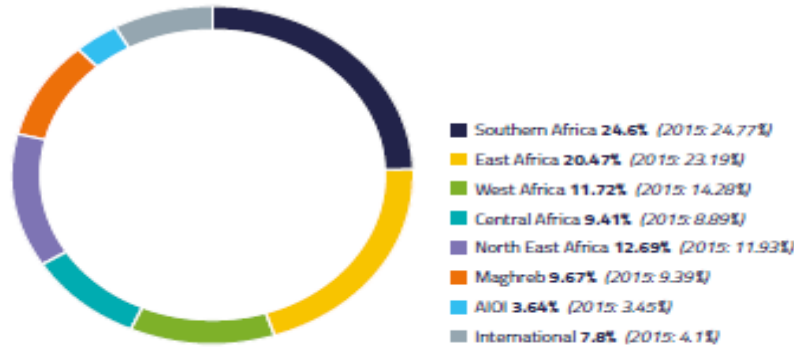


Source: AfricaRe: Annual Report & Accounts 2016,

¹ AfricaRe: Annual Report & Accounts 2016.

شكل رقم (5-7)

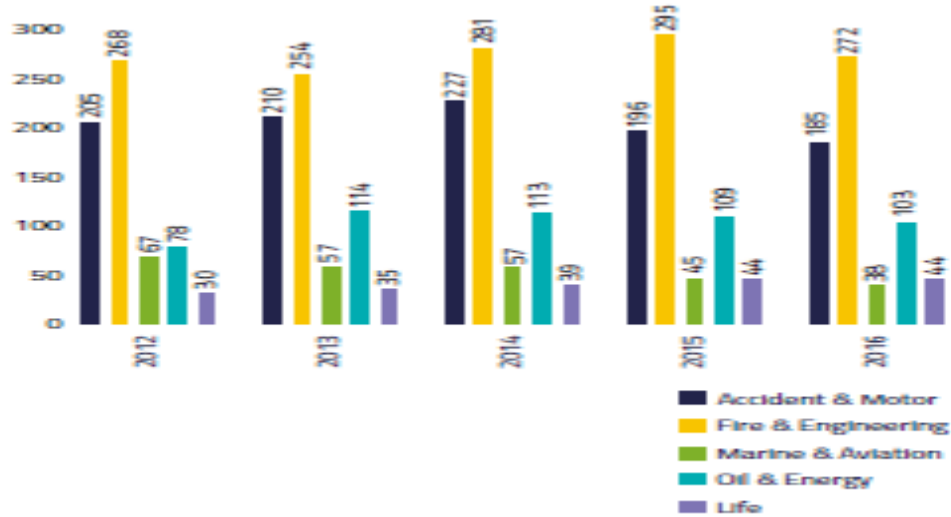
التوزيع الجغرافي لمساهمات الشركة عام 2016



Source: AfricaRe: Annual Report & Accounts 2016.

شكل رقم (5-8)

التوزيع القطاعي لمساهمات الشركة عام 2016



Source: AfricaRe: Annual Report & Accounts 2016.

كما ارتفعت حقوق المساهمين بصورة كبيرة فقد حققت 812.3 مليون دولار ديسمبر 2016 مقارنة بـ 608 ملايين دولار بنهاية ديسمبر 2012 بزيادة قدرها 204 ملايين دولار. فإن تطور نشاط الشركة لازال مستمرا بالرغم من الظروف العصيبة التي يمر بها اقتصاد المنطقة، خاصة معظم الدول التي توجد بها أفرع للشركة الأفريقية لإعادة التأمين، إلا أن ذلك لم يحول بينها وبين تحقيق أرباح تجاوزت 100 مليون دولار مقابل 92.6 مليون دولار أرباح 2012 علاوة على إعلانها دخول دائرة

المسؤولية الاجتماعية تجاه رأس المال من خلال تأسيس صندوق لتلك المهمة يساهم بـ2% سنوياً من أرباح الشركة المحققة لخدمة تطوير صناعة التأمين في المنطقة⁽¹⁾.

5-2-5 مساهمة قطاع التأمين في الاقتصاد الإفريقي

إن نشاط قطاع التأمين في القارة الإفريقية يبلغ 66 مليار دولار، حيث أن قطاع التأمين يمثل 4,5% من حجم الناتج الإجمالي للقارة الإفريقية، وترتفع معدلات التأمين علي المشروعات الكبرى خاصة النفطية في دول مثل نيجيريا وجنوب إفريقيا، والتي تعد من أكثر الدول تقدماً ويمثل حجم قطاع التأمين إلى الناتج القومي نسبة أكبر من ذلك بكثير، بينما ينخفض متوسط الإنفاق السنوي على التأمين في إفريقيا حيث يبلغ 70 دولار للفرد في حين يصل إلى 2700 دولار في غرب أوروبا⁽²⁾.

وقد أعد الاتحاد الأفروآسيوي للتأمين وإعادة التأمين دراسة عن معوقات التوسع في التأمين الصغير، وهو منظمة دولية مسجلة في UNCTAD كإحدى المنظمات غير الهادفة للربح. أنشئ في عام 1964 على أن يكون مقرها الرئيسي القاهرة، ويبلغ عدد أعضائها 275 من 52 دولة تمثل شركات التأمين وإعادة التأمين والسمسرة والمعاهد التدريبية بالإضافة لاتحادات التأمين في الدول الأعضاء. فعلى جانب الطلب، جاءت نتائج الدراسة لتشير إلى أن أهم عوائق التوسع كانت عدم فهم التأمين (80%)، والقدرة المحدودة على دفع أقساط التأمين (72%)، وعلى جانب العرض، شملت المعوقات عدم وجود تكنولوجيا المعلومات (78%)، والتكاليف الإدارية العالية (71%)، وعدم وجود الكوادر المؤهلة (73%)، أما من حيث تحليل الردود حسب نوع المؤمن، أشارت صناديق التأمين التبادلي إلى أن الصعوبات تنشأ من عدم وجود التكنولوجيا، قلة كفاءة الإدارة والموظفين، قدرة العملاء على دفع الأقساط، والوصول إلى إعادة التأمين. وركزت شركات التأمين التجاري على خفض التكاليف الإدارية من خلال التكنولوجيا وشككت في الطلب في الأسواق الأكثر نضجاً، ورأى مقدمو التأمين الحاجة لتتقيف المستهلك لتسهيل المبيعات ونشر الفهم العام لمفاهيم التأمين.

وقد كشفت نتائج الاستطلاع عن الوضع الحالي والنظرة المستقبلية لقطاع التأمين خلال الفترة (2020/2018) في قارتي أفريقيا وآسيا، أن 10% فقط من شركات التأمين في أفريقيا جاهزة بصورة تامة لتطبيق قواعد الرقابة على أساس الخطر مقابل 20% من شركات التأمين الآسيوية، وهو ما يوضح

⁽¹⁾Idem.

⁽²⁾Osei-Mensah, Steve: **Insurance opportunities in Sub-Saharan Africa**, (Kenya: Nairobi, 2019), at: <https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-insurance-opportunities-sub-saharan-africa/>

الحاجة إلى بذل مزيد من الجهد الإفريقي في هذا الملف المهم لشركات التأمين وإعادة التأمين. وتوقعت شركات التأمين الأفريقية تحقيق معدل نمو يتراوح بين 11 - 25% حتى عام 2020⁽¹⁾.

وتواجه شركات التأمين الأفريقية ثلاثة تحديات مهمة وهى الوصول للعملاء وزيادة معدلات المخاطر الطبيعية، وبيئة الاستثمار الصعبة، كما تواجه الشركات الأفريقية ثلاثة عوائق بارزة في اختراق الأسواق، وهى انخفاض دخول المواطنين والمضاربات السعريّة ومعدل الوعي التأميني. هذا بالإضافة إلى وجود نقص كبير في المهارات في مجالات تكنولوجيا المعلومات، وعدد الخبراء الاكتواريين ومديري المخاطر في أفريقيا. وحددت الشركات أولويات العملاء في أفريقيا عند شراء وثيقة التأمين، وهى حجم القسط ومبلغ التأمين ومدى تلبية احتياجات العميل وميزانيته، والعلامة التجارية لشركة التأمين.

وعن أبرز المنتجات التي ستقود النمو في الأسواق الأفريقية والآسيوية حتى عام 2020 كانت منتجات التأمين الطبي والتكافل والتأمين متناهي الصغر، حيث أن شركات التأمين الأفريقية والآسيوية، على حد سواء خلال العشرين عاماً الماضية استخدمت آليات متطورة لنقل الأخطار، ونماذج للاكتتاب والتسعير في أخطار الكوارث الطبيعية، والكوارث البشرية لاحتساب معدلات تكرار تلك الأخطار ودرجة خطورتها⁽²⁾.

وأكد الاستطلاع على أن أفضل قرار اتخذته شركات التأمين الأفريقية منذ عام 2016 هو الاتجاه نحو الرقمنة كاستراتيجية جديدة لها، والعمل على ميكنة جميع العمليات باستخدام التكنولوجيا الحديثة. وأوضحت أن أكثر ثلاثة عوامل خارجية تؤثر على أعمال أسواق التأمين الأفريقية، هي تغير وتطور التكنولوجيا الحديثة بسرعة، والتسعير والقواعد التنظيمية، وعن العوامل التي ستعيد تشكيل أسواق التأمين الأفريقية في المستقبل هي تكنولوجيا المعلومات، وهى نفسها في آسيا بجانب زيادة قوة العملاء نتيجة لظهور مواقع التواصل الاجتماعي⁽³⁾.

وحددت الشركات الأفريقية أبرز ثلاثة أهداف تعمل عليها وهى تحقيق النمو والتوسع في الأسواق، وإعداد الكوادر لتولى القيادة وتأسيس إدارات متخصصة لإدارة المخاطر، وبالنسبة للقرارات التنظيمية التي كان لها أكبر تأثير على عمل شركات التأمين الأفريقية والآسيوية، فهي قواعد الملاءة المالي «solvency» وقواعد التسعير، والقرارات التنظيمية للجهات الرقابية. وأن أبرز ثلاث تغيرات

⁽¹⁾ Ukpeh, Gabriel, Susan de Klerk, **Insurance Industry Survey 2019**, (Nigeria: Lagos, PwC Africa Insurance, 2019), at: <https://www.pwc.com/ng/en/assets/pdf/nigeria-insurance-survey.pdf>

⁽²⁾ Ibid.

⁽³⁾ Ibid.

ديموجرافية مؤثرة على قطاع التأمين في أفريقيا، هي تغير معدلات الأمية والتعليم وزيادة حجم القوة العاملة والنمو السكاني⁽¹⁾.

يقدم البنك الدولي نموذج تقييم المخاطر تحت مُسمى "منتج التأمين المستند لمؤشر المخاطر"، وذلك لمساعدة صناعة التأمين على التنقل عبر العملية المعقدة لاتخاذ القرارات الإدارية ونمذجة المخاطر وتصميم المنتجات. فالتأمين المستند للمؤشر لا يساعد المشاريع فحسب، بل إنه يرفع قطاع التأمين ككل. بالإضافة إلى مساعدة الأطراف المعنية على فهم أفضل الممارسات، التي تدعم التنمية السليمة المستدامة والمتسمة بالمسؤولية لسوق التأمين المستند للمؤشرات، والالتزام بها. وتهدف هذه الجهود الرامية إلى بناء القدرات في البلدان النامية إلى مساعدة سوق التأمين المستند للمؤشر على النمو بسرعة أكبر وبطريقة أكثر استدامة، فعلى سبيل المثال، طلبت هيئة الرقابة على التأمين الكينية طرح الدليل على 300 مندوب في اتفاقية مهنية في شهر يوليو 2019. ومن المتوقع أن تقوم بلدان أخرى - بما في ذلك نيجيريا وبنغلاديش وأوكرانيا - بوضع منتجات تأمينية تستند إلى المؤشر في السنوات الثلاث المقبلة⁽²⁾.

وتواجه صناعة التأمين في إفريقيا تحدياً يتمثل في عدم تفعيل وتطبيق مبادئ الحوكمة في الشركات العاملة فيها، بشكل يساهم مباشرة في ضمان استمرارية ونمو المؤسسات المالية ومنها شركات التأمين، وتجنب هذه الكيانات مخاطر المركزية في اتخاذ القرارات الإدارية وتعارض المصالح. لذا لابد من التعاون بين الأجهزة الإشرافية والرقابية على قطاعات التأمين من خلال تبادل المعلومات والخبرات، بشكل يضمن الارتقاء بمستوى قطاع التأمين في القارة الإفريقية إلى مصاف الأسواق العالمية.

5-3-5 الدور المصري في صناعة التأمين الإفريقية

لقد انتخبت مصر عضواً بمجلس إدارة الشركة الإفريقية لإعادة التأمين في دورته الأولى، كما لعبت مصر دوراً هاماً وقيادياً في أعمال هذه الشركة، وتستضيف مصر المكتب الإقليمي للشركة في القاهرة. حيث تتواجد الشركة الإفريقية لإعادة التأمين على مستوى أفريقيا من خلال ثمانية فروع، المركز الرئيسي في نيجيريا، والفروع في مصر وكينيا وكوت ديفوار والمغرب وجنوب أفريقيا وإثيوبيا. وتتمركز خطة الشركة التوسعية في عزمها على فتح 3 فروع جديدة في غانا والجزائر وأنجولا خلال الفترة القادمة. بدأت الشركة الإفريقية لإعادة التأمين التكافلي في مصر مزاوله نشاطها وفقاً لنظام التأمين التكافلي في السوق منذ بداية عام 2011، وكان قرار تأسيس شركة لإعادة التأمين تعمل وفقاً للنظام التكافلي يمثل ضرورة حتمية بسبب تزايد الحاجة إلى شركات التأمين التكافلي مع الالتزام بتطبيق القواعد

(1) Idem.

(2) World Bank: World Bank Database at, www.worldbank.org

الكاملة للشريعة الإسلامية وتوفير كامل الحماية لجميع عملائها، كما تستهدف الشركة الجديدة جلب أقساط تصل إلى 25 مليون دولار بنهاية العام الجاري. كما تتعامل الشركة الأفريقية لإعادة التأمين التكافلي مع جميع شركات التأمين المصرية التي تزاول نشاط التكافل. كما تركز في تعاملاتها على أسواق التأمين التكافلي العالمية ومن أبرزها السودان باعتبارها أقدم أسواق التأمين التكافلي في العالم فضلاً عن فتح أسواق جديدة في كينيا ونيجيريا. وقد بلغت نسبة مساهمة قطاع التأمين في الناتج المحلى الإجمالي لمصر خلال عام 2016 نسبة 1.2% ⁽¹⁾.

ارتفعت قيمة استثمارات قطاع التأمين المصري لتصل إلى 99.3 مليار جنيه بنهاية يونيو 2018 مقارنة بـ 85.5 مليار جنيه عن العام السابق وبنسبة نمو قدرها 16.1% تم ضخها في الاقتصاد القومي، ويسعى القائمون على تلك الصناعة على تعظيم عوائد الاستثمارات من خلال وضع وتنفيذ سياسات تسويقية تحقق مراكز مالية قوية للمؤسسات التأمينية لخدمة المواطن المصري، والأهم من ذلك زيادة حجم الطلب على البرامج التأمينية ⁽²⁾.

يتمثل **هدف الدولة المصرية** في التوسع في الأسواق الأفريقية والتعاون المثمر في كافة الأنشطة خاصة التبادل التجاري بـ«الاستيراد والتصدير»، والاستفادة من الاتفاقيات الدولية التي تيسر التبادل التجاري بين كل الدول الأفريقية، وتفصيل منتج تأميني جديد يناسب حركة التصدير والاستيراد للسوق الأفريقية الواعدة، والذي تتجه إليه دول العالم حالياً لتعظيم حركة التجارة البينية، وتشجيع المصدرين للاهتمام بهذا السوق.

تهدف إستراتيجية قطاع الأعمال لزيادة الصادرات والوجود داخل القارة الإفريقية، وتعميق التعاون والوجود المصري بقوة بهدف توعية المصدرين بالخدمات التأمينية التي يمكن تقديمها وإتاحتها لدعم الشركات المصرية التي تقوم بالتصدير إلى القارة الأفريقية بالتنسيق مع أعضاء المجالس التصديرية المختلفة، من خلال دراسة وترجمة الاحتياجات الخاصة بالمجالس التصديرية والشركات المصدرة إلى أفريقيا ببرامج تأمينية ذات آليات محددة وواضحة بالتعاون مع صندوق دعم الصادرات، بالإضافة لتفعيل التعاون والتنسيق مع البنوك المصرية العاملة داخل القارة الأفريقية، لا سيما الحكومية منها «بنك مصر، والبنك الأهلي المصري، وبنك القاهرة»، بالإضافة لتقديم خدمات الاستعلام عن العملاء والمصانع والشركات المستوردة العاملة في أفريقيا من خلال وسطاء ومعيدي التأمين الدوليين وبحث تقديم الخدمات التأمينية لهم. وهذا يتطلب تفعيل منظومة متكاملة للنقل، بالإضافة إلى التأمين وضرورة توفير هذه

⁽¹⁾ AfricaRe: Annual Report & Accounts 2016.

⁽²⁾ الهيئة العامة للرقابة المالية في مصر : www.fra.gov.eg

الخدمات من خلال شركات مصرية، ومعرفة الأسواق الأفريقية وأهم التحديات التي تواجههم للخروج ببرامج تأمينية مناسبة لتقليل المخاطر التي قد يتعرض لها المصدر بكل أنواع النقل سواء البحري أو البري أو الجوي، وتقديم الحوافز لزيادة معدلات التصدير وحماية البضائع التي يتم تصديرها للأسواق الأفريقية المختلفة.

لذا يتعين دراسة كل الأسواق المستهدفة في أفريقيا وطرح المعوقات التي يواجهها المصدرون من قبل وكيفية التغلب عليها، فكلما توافرت معلومات عن هذه الأسواق تم تقديم منتجاً تأمينياً يؤمن المصدرين بشكل أوسع وأشمل ويستطيع أن يرفع قيمة التأمين، خاصة أن منظومة التأمين منظومة عالمية هدفها مثل أي مشروع هو الربح كما سبق وذكرنا.

تسعى شركات التأمين المصرية لبحث العديد من الآليات للاستفادة من توسع الاستثمارات المصرية في الأسواق الأفريقية خلال الفترة المقبلة، لتدعيم حجم التعاون مع أسواق القارة عبر ثلاث آليات، تتضمن تغطية المشروعات المصرية المقامة بتلك الأسواق، بجانب تبادل الخبرات الفنية بين مصر وهذه الأسواق، بالإضافة إلى توسع الشركات لتدشين مقرات لها ببعض الأسواق الخصبة تأمينياً، بما يمكنها من الاستفادة من نمو هذه الأسواق. لكن هناك بعض العقبات التشريعية التي تعوق شركات التأمين لتغطية المشروعات والاستثمارات ببعض الأسواق الأفريقية نظراً لاشتراط قوانين هذه الأسواق بمنع تغطية المشروعات المقامة على أرضها بشركات أجنبية، ويمكن التغلب على ذلك عبر تغطية المشروعات لدى الشركات الشقيقة أو من خلال اتفاقيات إعادة التأمين⁽¹⁾.

5-4-5 مقترحات لدخول الشركات المصرية لصناعة التأمين الإفريقية

إن التأمين متناهي الصغر يأتي في صدارة الأبعاد الواجب على الشركات اكتساب خبرات الأسواق الأفريقية بها، حيث أن هذه النوعية من التأمين تحتاج إلى تدعيم خبرات في السوق المصرية للوصول إلى معدلات نمو مرتفعة بها، لتساهم في جذب شرائح جديدة من العملاء وتعظيم محفظة أقساط لتصل إلى 50 مليار جنيه وفقاً للخطة الإستراتيجية القومية الموضوعة من جانب الهيئة العامة للرقابة المالية لتعظيم حجم أعمال القطاعات المالية غير المصرفية خلال الـ 4 سنوات المقبلة. كما أن السوق المصرية يمكنها دعم الأسواق الأفريقية ببعض الخبرات في نشاط تأمينات الممتلكات والبتروك والغاز والطاقة المتجددة، وكذلك تدشين مشروعات أفريقية على الأراضي المصرية. فهناك شركات مصرية وخاصة بقطاع المقاولات تتجه لتدشين مشروعات في الأسواق الأفريقية، وتسعى شركات التأمين المصرية لتوفير التغطيات التأمينية اللازمة لحماية هذه المشروعات، ولكن وفقاً للضوابط التنظيمية في هذه الأسواق

⁽¹⁾ شركة مصر القابضة للتأمين: www.misrholding.co

من حيث مدى السماح للمشروعات المقامة على أرضها من التأمين لدى شركات غير محلية. ومع ازدياد القدرة الإستيعابية فى المنطقة تحتاج شركات التأمين إيجاد طرق ابتكارية لزيادة النشاط وخدمة العملاء، وذلك بمساعدة التكنولوجيا الرقمية وانتشار الهواتف والأجهزة الذكية والنظم المبتكرة فى تحقيق دفعة قوية لصناعة التأمين بالقارة، وضرورة تعميق مسار التعاون الإقليمي والدولي وتعزيزه وزيادة قنوات التواصل بين شركات التأمين الأفريقية مع الأسواق الخارجية.

يعتبر سوق التأمين الإفريقي من أهم ركائز عملية التطوير التي تنتشدها شركات التأمين المصرية وهدف أساسي لصناع القرار بها خاصة بعد حزمة التشريعات التأمينية التي سنتها الدول الإفريقية لتغيير مناخ الاستثمار لديهم وفتح آفاق التعاون بعد التغيير الواضح فى السياسات الاقتصادية والاستثمارية الإفريقية. أيضا يعد اختيار فرص الاستثمار المناسبة كلمة السر فى نجاح المشروعات الاقتصادية خاصة فى المجالات التي تسعى لجذب مزيد من العملاء مثلما يحدث فى قطاع التأمين، حيث تعتمد فرص الاستثمار على نتائج الاختبارات والدراسات الاكتوارية لاحتياجات السوق ومعدلات التدفق على الشهادات التأمينية أو الوثائق التي تصدر لتغطية ما ، أو تقوم بعملية لصالح مرحلة من مراحل مشروع قائم أو مشروع مزعم إنشاؤه بالنسبة للأسواق المحلية والخارجية. كما أن حجم الاستثمار الإفريقي فى مصر آمن خاصة بعد أن تعاملت الشركات الإفريقية مع شركات إعادة التأمين المصرية، كما أن التعاون مع الشركات المصرية سيعطي مجالا مفتوحا لتعزيز القدرات التنافسية للشركات التأمينية فى إفريقيا خاصة أن معدلات نمو هذا القطاع بلغت 40% من إجمالي الاستثمار فى قلب القارة السمراء، إضافة إلى وصول قيمة التعزيزات التأمينية لقراءة 6 مليارات دولار لتغطي نسبة ضئيلة جدا من العملاء فى هذه القارة الكبيرة والتي لا تزيد عن 2% فقط.

كما أن السوق والمناخ التشريعي فى مصر سيعمل على جذب قطاعات مختلفة من الشركات العاملة فى السوق الإفريقية، خاصة بعد أن تحول قطاع التأمين إلى لاعب أساسي فى التنمية، فإن شركات التأمين نجحت فى انتزاع حقوق العملاء من شركات إعادة التأمين الأجنبية للحصول على مستحقات العملاء. وأن المؤشرات المبدئية لقطاع التأمين تشير إلى حدوث طفرة تصل إلى 8% كنسبة نمو متوقعة خلال السنوات الثلاث المقبلة، حيث أن المشرع المصري راعي مصالح وحقوق الشركات الأجنبية، خاصة الشركات التي تعمل على زيادة النمو وتجعل موافق الشراكة بين استثمارات الحدود الواحدة أكثر توافقا وتنظيما فى المعايير المحاسبية.

ومع تزايد الطلب على القطاع فى كلا السوقين المصري والإفريقي تلتزم الشركات والهيئات المسؤولة بزيادة حصتها للاستفادة من الخبرات المختلفة وتحقيق الأرباح التي تحافظ على العملاء وفى

الوقت نفسه تعمل علي النهوض بمثل هذه النوعية من الاستثمارات علي اعتبار أن شركات التأمين والاتحادات والهيئات العاملة في القطاع التأميني تحصل علي ثقة أصحابها من العملاء الذين يقومون بإبرام الشهادات والبوالص التأمينية المختلفة مع التزامهم باختيار أنسب الاستثمارات المقرر تدوير نسب الأموال لتحقيق العوائد الآمنة بدون أن تأتي علي حساب السيولة التي تسمح بدفع التعويضات للعملاء عند وقوع الخطر. ويجب الربط أيضا بين حجم الأصول والخصوم لكل شركة لأنها تعمل علي تحديد حجم الاستثمارات المقرر أن تشارك بها الميزانيات المختلفة، مع ضرورة الاختيار بين السوق العقاري أو الأموال المودعة في البورصة في صور أسهم وسندات أو في صورة أذون خزانة، مع الأخذ في الاعتبار أنه لا يوجد فرصة لتجاهل فرص الاستثمار الجادة إن وجدت. هناك تفاؤل كبير بمستقبل قطاع التأمين في مصر وهذا مرهون بارتفاع المؤشرات الاقتصادية، كما أن هناك ضرورة لاتخاذ عدد من الإجراءات الاحترازية للتحوط من المخاطر السياسية وتقييم السعر الفني العادل عند قبول الاكتتاب فيه، فضلاً عن ضرورة تحسين الشركات نتائج أعمالها بصفتها المسؤولة عن ذلك، إضافة إلى مقاطعتها المضاربات السعرية التي أضرت بسمعة القطاع.

تعد مصر سوقا واعدا والصناعة التأمينية بها قوية ولهذا تهتم كل الدول العربية والإفريقية والأجنبية بهذا السوق الواعد وتعمل علي حفز مؤشرات الاستثمار حوله لأنه داعم رئيسي لتحريك عجلة التطور في المنطقة، خاصة أن الكفاءات الاستثمارية والتأمينية المصرية نجحت في اقتناص العديد من الفرص الاستثمارية الناجحة في الأسواق الأجنبية والعربية والإفريقية، والتي تعكس دراسة اكتوارية متأنية ومحددة لأهداف ومحفزات الاستثمار بعد قياس المخاطر والاستعداد لها. كما أن مستقبل قارة إفريقيا تأمينياً يعد بطفرة استثمارية كفيلة أن تنقل الشركات المصرية من وضع إلي وضع آخر في حال إتمام مصر العديد من الصفقات، والسماح لشركاتها في فتح أفرع لها في الدول الإفريقية التي تتميز بكثرة التعداد السكاني، وضعف الخدمات المقدمة خصوصا في منطقة الجنوب الإفريقي، حيث أن التحديات هي العائق الوحيد التي تؤخر تنمية قطاع التأمين في إفريقيا لكن موارد القارة وثرواتها تعتبر أحد أهم المحفزات الداعمة للانطلاق والتوجه للاستثمار في مثل هذا السوق، خاصة أن مصر تعتمد في وارداتها علي السوق الصيني وعلي دول اليورو ولابد من مواجهة مخاطر الاستثمار في إفريقيا ووضع حلول مع المسؤولين عنها بدلا من الهروب إلي أسواق أخرى.

وختاماً تعد رئاسة مصر للاتحاد الإفريقي لهذا العام فرصة ذهبية للعودة مرة أخرى إلى أفريقيا، وإثبات انتماء مصر للقارة وحرصها على مصالحها المشتركة مع كافة الدول الأفريقية.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

كما أنه يمكن لمصر أن تلعب دورًا كبيرًا في تنمية الاقتصادات الأفريقية من خلال دعم خطط التنمية الصناعية وتحفيز الدول على تطبيق اتفاقية التجارة الحرة القارية، والتعجيل بالإنهاء من باقي المراحل التفاوضية الخاصة بها.

الفصل السادس

التحول الرقمي في إفريقيا

لدعم وتنمية الصادرات المصرية من وإلى أفريقيا

مقدمه

تحتوي أفريقيا علي فرص إقتصادية عديدة في شتي القطاعات ، فالبنية السكانية الشبابيه في القارة تعتبر فرصة هائلة في هذا العصر الرقمي، ولذلك تسعى إفريقيا الي التنمية الاجتماعية والاقتصادية الرقمية. فالتحول الرقمي بداية التنمية الحديثة بدءًا من الابتكارات ، مثل منصات النقود عبر الأجهزة المحمولة إلى تطورات الاستعانة بمصادر خارجية في مجال الأعمال التجارية على نطاق واسع وتيسير توصيل السلع والخدمات والمساهمة في تحقيق أجندة 2063 وأهداف التنمية المستدامة. فالتقنيات الحديثة مثل الذكاء الاصطناعي، والروبوتات، وسلسلة الكتل، والطائرات بدون طيار، وإنترنت الأشياء، والتقنيات القابلة للارتداء، والطباعة ثلاثية الأبعاد، والبيانات الكبيرة ، والمنصات الصناعية التي تدعم البرامج – والتكنولوجيات الحديثة ستعمل على تحويل القطاعات الاجتماعية الاقتصادية التقليدية الي قطاعات مبتكرة جديدة. و من خلال الاستفادة من الثورة الصناعية الرابعة في الاستراتيجية الافريقية الموحدة للتحول الرقمي الشامل.

ويعتبر التحول الرقمي للدول الافريقية حجر الاساس في العملية التنموية في القارة بشكل عام فهو يساهم في تعزيز النمو الاقتصادي و التصنيع وخفض معدلات الفقر وزيادة رفاهة الانسان. كما أنه يُعد هدفا اساسيا لدعم استخدام التكنولوجيا والتطبيقات والخدمات الرقمية المدرجة في خطة الاتحاد الافريقي 2063. فبخلاف انه سيخلق العديد من فرص العمل في القطاعات التنموية المختلفة و سيؤدي الي توفر بيئة الابتكار والابداع الا انه سيدعم بشكل أساسي التجارة الالكترونية في الدول الافريقية داخليا كما انه سيسهل و يبسر التجارة الالكترونية البينية في شتي أنحاء القارة السمراء. التحول الرقمي من شأنه دعم شتي الانشطة الالكترونية كالدفع الالكتروني والمعاملات الالكترونية والجمارك الالكترونية والشهادات والمستندات الالكترونية والتوقيع والتصديق الالكتروني والعديد من التطبيقات المرتبطة. ومن ثم فان تعزيز الرقمنة في أفريقيا سيؤدي الي توطيد الترابط بين الأسواق الأفريقية مع بعضها البعض ومع بقية العالم وتسهيل الوصول إلى الأسواق والوصول المالي للجميع ، لا سيما في المناطق المهمشة التي تهملها

المؤسسات المالية التقليدية مع اتاحة الخدمات الاجتماعية الاساسية و زيادة معدل الصادرات و الحركة التجارية بين البلدان.

وفي ظل الثورة الصناعية الرابعة والتحول الي الاقتصادات الرقمية الذكية تغيرت أطر و نماذج الأعمال و المؤسسات وطرق إدارتها و قيادتها بالكامل. و أصبحت نماذج الاعمال في الاقتصاد الرقمي قائمة علي الشبكات والرقمنة والتكنولوجيات والتقنيات الذكية وتزامنت مع إنتشار علم البيانات الضخمة و تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي وسلسلة الكتل (البلوك شين) وعلوم الروبوتات و العديد من التكنولوجيات البازغة. وفي هذا الاطار إستضافت جمهورية مصر العربية حديثا "الدورة العادية الثالثة للجنة الاتحاد الأفريقي الفنية المتخصصة للاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتي عُقدت في الفترة من 22 إلى 24 أكتوبر 2019 في شرم الشيخ والتي تعمل فيها مفوضية الاتحاد الأفريقي مع أجهزة الاتحاد علي خطط واستراتيجيات الاتصال المختلفة ، حيث تناولت استراتيجية الاتحاد الأفريقي للتحويل الرقمي و التوافق حول خارطة طريق الاتصال المتكامل وإنشاء حراسة قارية قوية للامن السيبراني ووضع استراتيجيات اتصال من شأنها تقرب الشعوب الافريقية، وتستهدف تسخير التقنيات والابتكارات الرقمية لتحويل المجتمعات والاقتصادات في أفريقيا الي اقتصادات رقمية لتعزيز التكامل الأفريقي وتحقيق النمو الاقتصادي الشامل وتشجيع توفير فرص العمل وسد الفجوة الرقمية والقضاء على الفقر لتأمين فوائد الثورة الرقمية من أجل التنمية الاجتماعية والاقتصادية. كما تم تناول الامن السيبراني و بناء علامة الاتحاد الأفريقي و الترويج لاجندة 2063و العمل علي إستدامة برنامج مشروع شبكة عموم أفريقيا الالكترونية.

هذا وقد كانت من اهم نتائج الدورتين السابقتين تعزيز بعض القرارات المرتبطة بالتحويل الرقمي و منها⁽¹⁾: انشاء القنوات عموم الافريقية للاذاعة والتلفزيون، حملة الترويج للاتحاد الأفريقي، أجندة 2063 واستراتيجية الاتصال الخاصة بها، مبادرات تطوير مرصد وشبكة وبوابة وسائل الاعلام الافريقية. حق الوصول للمعلومات، برنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا وتنفيذ شبكة دوت أفريقيا بما فيها من نقطة تبادل الإنترنت الأفريقية، موائمة السياسات واللوائح، خطة العمل لتنمية قطاع البريد في أفريقيا ولاسيما نظام العنوان والرموز البريدية، الاتصال وتوفير الكهرباء لمكاتب البريد في المناطق الريفية، الاندماج المالي للسكان ذوي الدخل المنخفض، الشبكة الافريقية الالكترونية للتعليم عن بعد سمارت أفريقيا، و مبادرة شبكة أفريقيا الواحدة. كذلك اطلاق الخدمات المالية والمدفوعات الصغيرة عبر الهواتف المحمولة

(1) بيان صحفي رقم 2019/159 "مصر تستضيف الدورة العادية الثالثة للجنة الفنية المتخصصة للاتحاد الأفريقي حول الاتصال و تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات"، شرم الشيخ 22 أكتوبر 2019، الاتحاد الأفريقي،

<https://au.int/ar/pressreleases/20191022/egypt-hosts-3rd-ordinary-session-african-union-stc-communication-and-ict>

في أفريقيا مما ساهم في خفض كلفة الخدمات المصرفية وأعباء المعاملات، والذي شجع عددا من السكان علي انشاء حسابات مصرفية.

وبالتالي فان مفتاح نهضة افريقيا الرقمية و تنمية صادراتها و تشجيع حركة التجارة فيها يعتمد الي جانب المحاور اللوجيستية و الطرق البرية و الطرق الجوية والتأمين وغيره والذي تم تناولة بالتفصيل في هذه الدراسة الي المحور الرئيسي الداعم لكل هذه المحاور وهو محور التحول الرقمي للدول الافريقية بما فية من تطويرو تنفيذ البني التحتية التكنولوجية وشبكات الاتصال الالكتروني وتطوير و اتاحة قواعد ومستودعات البيانات الكبيرة وتطوير واستخدام التقنيات والتطبيقات التكنولوجية الرقمية في شتي الانشطة الخدمية والاقتصادية و الاجتماعية.

ويهدف هذا الفصل الي بحث و دراسة التعاون الرقمي في افريقيا لدعم و تنمية الصادرات من خلال ما يلي:

- 1-6 ركائز التعاون الرقمي في أفريقيا لدعم التجارة و زيادة الصادرات
- 2-6 رصد حالة الحكومة الالكترونية و الجهود المصرية للتحول الرقمي
- 3-6 مؤشرات تنمية الحكومة الالكترونية و موقع مصر و الدول الافريقية
- 4-6 مؤشرات التجارة الالكترونية و وضع الدول الأفريقية
- 5-6 مؤشرات تيسير "التجارة اللاورقية" و "التجارة اللاورقية عبر الحدود" في الدول الأفريقية
- 6-6 فرص التعاون الرقمي في بعض الدول الافريقية و تحديات تطويرها.

1-6 ركائز التعاون الرقمي في أفريقيا لدعم التجارة و زيادة الصادرات

التحول الرقمي للدول يعني بإختصار عملية انتقال القطاعات الحكومية و الشركات إلى نموذج عمل يعتمد على التقنيات الرقمية في توفير الخدمات وابتكار المنتجات والخدمات الحديثة و وتوفير قنوات جديدة من العائدات التي تزيد من قيمة خدماتها و توفر الوصول للمستفيدين و تخفض التكاليف و تحسن الأداء. ولا يعني التحول الرقمي الاعتماد علي التكنولوجيا فقط و لكن العمل من خلال بيئة تكنولوجية شاملة تتوافر بها العديد من الركائز الأساسية من تقنيات وبيانات وموارد بشرية وعمليات، كما يلي⁽¹⁾:

- **التقنيات:** توافر واستخدام منظومة من الأجهزة، وأنظمة التشغيل، ووسائل التخزين، والبرمجيات التي تعمل ضمن بيئات تقنية ومراكز معلومات تسمح باستخدام جميع الأصول بكفاءة تشغيلية

(1) عدنان مصطفى البار و خالد علي المرحبي، " التحول الرقمي كيف ولماذا؟"، 2018،

غير منقطعة. والالتزام بمستوى خدمة مرتفع سواء في الجهات الحكومية أو المؤسسات والشركات الخاصة وأفرادها وعملائها ومورديها من خلال إدارة كفئة للمنظومة التقنية والبنية التحتية للشبكة سواء أكانت هذه المنظومة محلية أو سحابية.

- **البيانات والمعلومات:** إدارة وتحليل البيانات بشكل منتظم وفعال و إنتاج المعلومات و المعارف المناسبة لضمان عمل إجراءات نوعية موثوقة وكاملة عن طريق توفير وتطوير أدوات مناسبة للتحليل الإحصائي والبحث عن البيانات و إستشراف المستقبل و عمل تحليل بيانات تنبؤي مع استمرار تدفقها والإستفادة منها بشكل يتماشى مع أهداف المؤسسة وتوقعاتها.
- **الموارد البشرية:** توفير كوادر وكفاءات بشرية مؤهلة قادرة على استخدام التكنولوجيا الحديثة والبيانات وتحليلها لاتخاذ قرارات فعالة مع تطوير الخبرات العلمية والعملية.
- **العمليات:** مجموعة من النشاطات و المهام المترابطة يكون المخرج منها خدمة معينة أو منتج معين للمستفيدين. مع توفير بناء تقني فعال يسمح بتطوير العمليات على الصعيدين الداخلي والخارجي وذلك لضمان التطبيق الأمثل للتحويل الرقمي، بما فيه من الموائمة الداخلية والخارجية في إنجازات و الرقابة.

أما بشكل خاص و فيما يتعلق بفرص التعاون الرقمي في القارة السمراء لتنمية حركة التجارة و زيادة الصادرات يجب اولا التأكيد علي أهم الركائز التي يجب توافرها أفريقيا و العمل علي تحسينها حتي تتمكن دول افريقيا من التواصل و الاتصال في سبيل دعم الحركة التجارية و منها:

- إنشاء شبكة اتصالات افريقية و تحسين وسائل الاتصالات لربط جميع البلدان الافريقية و دعم تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات لسد الفجوة الرقمية بين افريقيا و دول العالم.
- إنشاء بنية تحتية رقمية متكاملة بتكنولوجيا المعلومات و الاتصالات المادية بما فيها من شبكات ربط بين دول افريقيا ومصر. حيث ان وسائل الربط تُقلل من تكلفة الأعمال في افريقيا و تؤدي الي توسيع التجارة وتكامل الاسواق.
- تعزيز النمو والتقدم في قدرات وخدمات الاتصالات والخدمات الرقمية وخدمات الانترنت وتشجيع سياسات الاتصالات أفريقية.
- تطوير وإنشاء مستودعات وقواعد بيانات ومعلومات للتجارة تقوم بإتاحة معلومات تجارية لمسح وتقييم الاسواق من حيث المنتجات المتاحة وخصائصها ومواصفاتها وأسعارها وقنوات التوزيع والفرص المتاحة والتوجيه نحو فرص التجارة والاسواق في مختلف دول القارة. وتطوير

مستودعات وقواعد بيانات افريقية عملاقة لربط القواعد المختلفة لحفظ و تخزين وتبادل ومعالجة كافة البيانات والمعلومات و المعارف.

- تعزيز تنمية قطاع مراكز البيانات في أفريقيا وإنشاء هيئة صناعية قوية في القارة على الصعيد الدولي بتطوير وإنشاء شبكة مراكز البيانات الافريقية لتبادل و بث و تخزين البيانات و ضمان سيادة البيانات وتوفير النطاق الترددي ووقت الاستجابة الأمثل وعودة تحميل تكنولوجيا المعلومات عبر القارة. "وقد أطلقت "شنايدر إلكترونيك"، بالتعاون مع العديد من مراكز البيانات العالمية والإقليمية "الرابعة الأفريقية لمركز البيانات - ADCA" وهي رابطة مهنية أفريقية غير هادفة للربح"⁽¹⁾.

- توفير منصة معلوماتية تضمن أفضل الممارسات و المعايير التقنية للتواصل عبر مراكز البيانات. فإطلاق منصة رقمية للتجارة الالكترونية في أفريقيا من شأنها زيادة فرص التبادل التجاري وتفعيل شبكات الوصول السهل الي سائر قواعد البيانات و شبكات المعلومات الخاصة بالمحال التجارية و التجار والسلع و المنتجات و الطرق المتاحة و مراكز التمثيل التجاري بالدول المختلفة.

- توفير أفضل وأحدث البرامج و بناء تطبيقات وحلول مبتكرة تعتمد على التكنولوجيات المتقدمة ومنها إنترنت الأشياء، والذكاء الاصطناعي، وتحليل البيانات و الحوسبة السحابية لدعم عمليات التحول الرقمي ودعم الحركة التجارية والتصدير أفريقيا.

- توفير انترنت عريض النطاق يغطي أكبر عدد من الدول الأفريقية فائق السرعة لضمان كفاءة و سرعة الاتصال.

- النهوض بصناعة المحتوى الرقمي و التحول الي الحكومة الرقمية و الاقتصاد الرقمي الذكي في كل دولة علي حدي.

2-6 رصد حالة الحكومة الالكترونية و الجهود المصرية للتحول الرقمي

مع بداية القرن الواحد و العشرين و بزوغ التكنولوجيات الحديثة في عصر الثورة الصناعية الرابعة حدثت تطورات عالمية غيرت بيئة الاعمال وأحدثت تطورات تكنولوجية هائلة غيرت من المحتوى المعلوماتي المادي والاقتصادي مما كان له أثراً كبيراً في الاستجابة السريعة لرغبات المستهلكين والعملاء

(1) جهاد عبد المنعم ، "إنشاء أول رابطة أفريقية لمراكز البيانات ADCA لتعزيز الاقتصاد الرقمي الأفريقي"، أغسطس

2018، <https://alwafd.news/article/1978088>

والقدرة على خلق أسواق جديدة وتطوير منتجات جديدة والاستثمار الدائم بالتكنولوجيا الحديثة. فقد أدت التقنيات المتقدمة والمتطورة في الدول النامية إلى إسقاط الحدود والحوجز الجغرافية والثقافية وأتاحت للمنظمات اتساع حدود بيع منتجاتها للعملاء الحاليين والمرتبين في الداخل والخارج، والموردين المحليين والخارجيين. وأصبحت التجارة الالكترونية وتقديم الخدمات التجارية والمالية وغيرها من أولويات الحكومة المصرية. فهي من شأنها تسهيل تنفيذ الحملات التسويقية والترويجية والتعامل مع السوق ومتغيراته بشكل أسرع وأبسط للنفذ إليه و زيادة القدرة على توفير العديد من قواعد ومخازن البيانات والمعلومات. وظهرت مفاهيم الحكومة الالكترونية و التحول الرقمي والاقتصاد الرقمي و التنافسية و الابداع و الابتكار.

6-2-1 الحكومة الالكترونية و التحول الرقمي

مفهوم الحكومة الإلكترونية هو استغلال وتطبيق تكنولوجيا المعلومات، والاتصالات على الوظائف والإجراءات الحكومية ويتمثل في انجاز الخدمات الحكومية الرسمية سواء بين الجهات الحكومية او المتعاملين معها بطريقة معلوماتية معتمدة علي الانترنت و تقنياتها مع تنفيذ الضمانات الامنية لحماية مقدم الخدمة و المستفيد بغرض فعالية وجودة الخدمات العامة. والحكومة الالكترونية من أهدافها زيادة الكفاءة و الشفافية وتعزيز الحوكمة الرشيدة وزيادة الثقة بين الحكومة و المواطنين مع التأكيد علي المشاركة المجتمعية وخلق بيئة أفضل للاعمال وزيادة مستويات الفعالية والكفاءة في إنجاز المهام الحكومية والكفاءة التشغيلية و تحسين وتسريع العمليات والإجراءات وزيادة جودة الخدمات العامة و مكافحة الفساد المصحوبة بآليات تجعل سير الإجراءات الحكومية أكثر وضوحاً. و من أهم فوائد الحكومة الالكترونية التقليل من التكاليف الادارية للحكومة ورفع الكفاءة.

وقد حددت جامعة الدول العربية ستة أهداف رئيسية تتصف بها استراتيجيات الحكومة الالكترونية، منها تحقيق كفاءة و عائد أكبر للاستثمار و ضمان النفاذ المريح لخدمات الحكومة و معلوماتها و تقديم الخدمات وفق احتياجات العميل و التكامل بين الخدمات و زيادة ثقة المستخدمين. و للحكومة الالكترونية أبعاد متعددة فمنها:

- بعد المواطن: الذي يسعى دائماً للوصول الملائم والفوري للخدمات باستخدام تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات.
- بعد الاعمال: ويتمثل في طريقة مساهمة الحكومة في تحسين مناخ العمل و توفير مزايا للاعمال فظهرت النماذج المختلفة مثل (B2B) و (G2B) و (B2G) و التي تقلص الاجراءات الروتينية و تُعزز الوصول الي المزايا التنافسية و تُسهل الحصول علي

التراخيص او جدولة المستحقات او انجاز العديد من الاعمال اون لاین عبر شبكة الانترنت.

- بعد الحكومة: يقوم علي اساس مفهوم المشاركة و مبدأ التفاعل بين المواطن و الحكومة ومشاركة في اتخاذ القرارات و امتلاكة لحق الوصول الي البيانات و المعلومات بكفاءة وسرعة.

أما عن مفهوم التحول الرقمي يُعرف التحول الرقمي بأنه عملية انتقال القطاعات الحكومية أو الشركات إلى نموذج عمل يعتمد على التقنيات الرقمية في ابتكار المنتجات والخدمات، وتوفير قنوات جديدة من العائدات التي تزيد من قيمة منتجاته و تُسهل الوصول اليها.

وحيث ان هناك بعض الخلط بين الميكنة و الرقمنة فان ميكنة الحكومة هي عملية ميكنة بعض أنشطة الحكومة من معاملات او خدمات بينما الرقمنة هي الوصل الي نظام متكامل مميكن في كل اجزائه و انشطته حتي نهاية الخدمة او المعاملة. و للتحول الي الاقتصاد المعرفي الرقمي المنافس يجب ان يقوم علي انتاج و معالجة و توزيع المعرفة و المعلومات كمصدر أساسي للنتاجية والازدهار. فتنطور الاقتصاد المعرفي الرقمي يمر بعدة مراحل ابتداءً من الحكومة المميكنة الي الحكومة الرقمية الي الحكومة الذكية الي مرحلة الحكومة الذكية المتكاملة التي تركز علي التقنيات و التكنولوجيات الحديثة و التي تتعامل مع البيانات الضخمة في بيئة معلوماتية آمنة و هذا ما تصبو اليه الدولة المصرية.

2-2-6 الجهود المصرية للتحول الرقمي

وحيث أن من أهم أهداف و طموحات الدولة المصرية التحول الرقمي الشامل فقد قامت الدولة علي مر العشرين عاما الماضية بالعديد من الاجراءات و التشريعات و الجهود في مجالات تكنولوجيا الاتصالات و المعلومات بتركيز أشد و أقوى للخمس سنوات الاخيره بشكل واضح وأتخذت العديد من التدابير و منها:-

- الاستراتيجيات والسياسات: اصدار العديد من الاستراتيجيات التي ركزت بالتتالي علي تعزيز البنية التحتية ، تعزيز الخدمات البريدية، تعزيز قطاع الاتصالات و تكنولوجيا المعلومات من اجل الحكومة ثم دعم التحول الديمقراطي و تعزيز المواطنة الرقمية ومجتمع المعلومات ثم استخدام الحوسبة السحابية المصرية وغيرها من الاستراتيجيات الخاصة بالتحول الرقمي
- التشريعات والقوانين: صدور العديد من التشريعات المتعلقة بالحكومة الالكترونية و التحول الرقمي الشامل ومن ضمنها قانون تنظيم التوقيع الالكتروني ثم قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات ثم في 2019 قانون تنظيم استخدام وسائل الدفع غير النقدي.

- القرارات الادارية والتنفيذية: ومنها صدور العديد من قرارات جمهورية و قرارات مجلس وزراء من شأنها تحديد الاختصاصات للوزارات و التنظيم و انشاء بعض المجالس المتعلقة بالتحول الرقمي و تعزيز استخدام الدفع الالكتروني و الشمول المالي.
- وبخلاف الاستراتيجيات ، السياسات ، التشريعات ، القوانين و القرارات سواء الادارية او التنفيذية فهناك علي أرض الواقع العديد من المجهودات و المشاريع الحقيقية التي تُعد من الاسهامات القيمة و المهمة المتعلقة بأهم قطاعات الدولة و هو قطاع تكنولوجيا الاتصالات و المعلومات نحو التحول الرقمي المصري و منها:
- إطلاق أول قمر صناعى مصرى مخصص لأغراض الاتصالات “طيبة 1”، يخدم مصر و يغطي دول حوض النيل وعدد من الدول الافريقية مما سينقل مصر نقلة نوعية حيث سيضمن تغطية كافة انحاء الجمهورية و يصل للمناطق النائية مما يعني الاتاحة المكانية الكاملة و كذلك الاتاحة الزمانية باستخدام الانترنت عريض النطاق و الذي من شأنه ايضا توفير خدمات الانترنت فائق السرعة فى مصر وعدد من الدول الأفريقية؛ فيغدو بمثابة جسر جديد للتعاون مع أشقائنا فى القارة الأفريقية.
- السعي الدائم و الحثيث للتحويل الرقمي لحوكمة الانشطة الحكومية و تطوير أدائها وإدارة السياسات بالمعلومات مع توفير كافة الركائز الداعمة لعمليات التحول الرقمي من خلال مشروعات رفع كفاءة البنية المعلوماتية الرقمية بحيث نضمن اتاحة نفاذ أكبر للمعلومات و جودة واستمرارية خدمات الاتصالات المقدمة للمواطنين.
- حرص مصر على دمج التكنولوجيات المتقدمة كالذكاء الاصطناعى فى المنظومة الرقمية، وتفعيل تطبيقاته فى دعم صناعة القرار؛ وذلك فى إطار تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للذكاء الاصطناعى والتي هى نتاج تعاون مثمر بين وزارتى الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والتعليم العالى، وقد تضمنت خطة لخلق قاعدة من المتخصصين فى كافة مجالات الذكاء الاصطناعى وعلوم البيانات.
- إنشاء مركز تطبيقات الذكاء الاصطناعى والحوسبة فائقة القدرة، والذي من خلاله يجرى التعاون مع كبرى الشركات العالمية لتنفيذ مشروعات ثنائية فى مجالات الرعاية الصحية والزراعة من خلال تطبيقات تساعد على التشخيص والاكتشاف المبكر للأمراض، ومواجهة ندرة المياه، ومعالجة اللغة العربية والترجمة الآلية وهو مضمّر نتطلع لأن يكون لمصر الريادة الدولية فيه ⁽¹⁾.

(1) عمرو طلعت ، "نص كلمة وزير الاتصالات في افتتاح معرض ومؤتمر كايرو آي سي تي 2019" ، ديسمبر 2019.

- استخدام تكنولوجيا الجيل الخامس من تكنولوجيا الاتصالات التى تركز عليها تطبيقات المدن الذكية فى مختلف الصناعات.
- بناء القدرات الرقمية وإعداد وتنفيذ البرامج التدريبية لتلبية المتطلبات المحلية لصناعة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.
- نشر العديد من المناطق التكنولوجية ومراكز الابداع والابتكار فى المجالات التكنولوجية والمعلوماتية.
- "إنشاء 1500 شركة جديدة فى عام واحد و نمو حجم الاستثمارات فى الشركات الصغيرة والمتوسطة بنسبة 23%؛ كما شغلت مصر المركز الثانى فى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا فى جذب الاستثمارات فى الشركات الناشئة فى مجال التكنولوجيا"¹
- انشاء مدينة المعرفة بالعاصمة الادارية الجديدة و بها أول جامعة متخصصة فى مجالات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات فى أفريقيا والشرق الأوسط وذلك بالتعاون مع وزارة التعليم العالى؛ لتعزيز قدرات مصر الرقمية.
- تقديم خدمات الرعاية الصحية الرقمية و العلاج و التشخيص عن بعد فى المناطق النائية.
- "زيادة متوسط سرعة الانترنت فى مصر ثلاثة أضعاف من 5.7 ميجابت/ ثانية فى يونيو 2018 إلى 18 ميجابت/ ثانية فى نوفمبر 2019، ومن المتوقع أن نصل بنهاية العام الجارى إلى متوسط سرعة 20 ميجابت/ ثانية؛ باستثمارات قدرها مليار وستمائة مليون دولار فى أقل من عامين."²
- وفى ظل رئاسة مصر للاتحاد الأفريقى؛ تنفذ الوزارة عددا من مشروعات التعاون مع الأشقاء الأفارقة فى مجالات تطوير البنية التحتية للاتصالات، وتحقيق التحول الرقمى، والأمن السيبرانى، وبناء قدرات أبناء قارتنا الأفريقية.
- تحويل محافظة بورسعيد إلى مدينة رقمية تقوم بالخدمات الحكومية الرقمية لكافة قطاعات الدولة ومن أجل ضمان استمرار تقديم خدمات حكومية رقمية متميزة للمواطنين دون الاعتماد على شبكة الانترنت؛ ربط ثمانمائة مبنى حكومى فى محافظة بورسعيد من خلال شبكة الألياف الضوئية، وعلى نفس النسق ستربط كافة المباني الحكومية والتى يبلغ عددها نحو اثنين وثلاثين ألف مبنى حكومى على مستوى الجمهورية بهذه الشبكة؛ وذلك خلال ستة وثلاثين شهرا، وبتكلفة تصل إلى ستة مليارات جنيه.
- الاعداد لتقديم شتي الخدمات الحكومية الرقمية لإتاحتها لكافة المواطنين على مستوى الجمهورية على أن تتاح من خلال عدد من المنافذ تلائم كافة أطراف المجتمع وهى: تطبيقات المحمول،

(1) عمرو مصطفى، مرجع سبق ذكره.

(2) نفس مرجع سبق ذكره مباشرة.

ومنصة رقمية على الانترنت، بالإضافة إلى قنوات تمكن المواطنين من غير المتعاملين مع التكنولوجيا من الحصول على هذه الخدمات؛ وهى مراكز خدمات المواطنين بالتعاون مع وزارة التخطيط، ومراكز الاتصال؛ والبريد المصرى الذى انتهينا خلال عامين من تطوير ألفى مكتب من مكاتبه الأربعة آلاف فى إطار خطة طموحة لإعادة صياغة دوره ليصبح منفذا رئيسيا للخدمات الحكومية المتكاملة مع العمل بالتوازي على التوسع فى فروعهِ وتزويده بأجهزة تقدم الخدمات بتقنيات حديثة.

- وتتضمن أهم مشروعات التحول الرقمى؛ التعاون مع هيئة الرقابة الإدارية ووزارة التنمية المحلية فى انشاء قاعدة بيانات رقمية ديناميكية موحدة لحصر المحاجر المملوكة للدولة على مستوى الجمهورية، بالإضافة إلى التعاون مع وزارة الزراعة فى منظومة حصر وميكنة الحيازات الزراعية واصدار كارت الفلاح من أجل حوكمة إجراءات تقديم الدعم الزراعى المقدم للفلاح؛ وكذلك معاونة وزارة المالية فى مشروع تطوير منظومة الضرائب الطموح.
- تطوير منصة الآثار المصرية بالتعاون مع وزارة الآثار، و الانتهاء من المرحلة الأولى من مشروع تطوير منصة خدمات الهجرة والجنسية بمصلحة الجوازات وذلك بالتعاون مع وزارة الداخلية، والاستمرار فى التعاون مع وزارة التعليم العالى فى مشروع الامتحانات الرقمية بالجامعات؛ فضلا عن تنفيذ ميكنة مشروع التأمين الصحى بالتعاون مع وزارة الصحة .
- تقديم خدمات حجز تذاكر القطار من مكاتب البريد بالاشتراك مع وزارة النقل ، و إطلاق خدمة توزيع معاشات السيدات من جميع مكاتب البريد وذلك بالتعاون مع وزارة التضامن الاجتماعى فى إطار تطوير منظومة ميكنة المعاشات، و التعاون مع وزارة قطاع الأعمال فى مشروع ميكنة مصانع قطاع الأعمال العام.

- العمل مع البنك المركزى المصرى فى مشروع الكارت الموحد لدعم أنشطة الشمول المالى. ولقد أدت كل هذه الجهود و المشروعات التي تبناها قطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات المصري الي تكامل الطاقات وتضافر الجهود بين كافة عناصره من قطاع حكومى ومنظمات المجتمع المدنى وشركات عالمية ومحلية لتنفيذ عدد ضخم من المشروعات و هذا أدى الي تحسن مؤشرات القطاع خلال الربع الأول من العام المالى 2019 ليسجل أعلى قطاعات الدولة نمواً؛ بمعدل نمو بلغ 16%؛ وكان القطاع قد حقق نسبة نمو 14% خلال العام المالى الأخير بزيادة 2% عن العام المالى الذى يسبقه؛ كما ارتفعت نسبة مساهمة القطاع فى الناتج المحلى الاجمالى من 3.2% إلى 4%، وارتفعت قيمة الاستثمارات فى القطاع خلال نفس العام من 28 مليار جنيه إلى 35 مليار جنيه بنسبة زيادة قدرها

25%، بالإضافة إلى زيادة حجم صادرات الخدمات الرقمية من 3.2 مليار دولار إلى 3.6 مليار دولار⁽¹⁾

6-3 مؤشرات تنمية الحكومة الإلكترونية و موقع مصر و الدول الافريقية

تمثل دراسة الأمم المتحدة حول الحكومة الإلكترونية⁽²⁾ لعام 2018 الطبعة العاشرة تتبعاً لتطور الحكومة الإلكترونية الذي حققته جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة من 2001 و تقيماً لعدد من الخصائص المرتبطة بتقديم الخدمات عبر الإنترنت بما في ذلك نهج الحكومة بشكل كلي والبيانات الحكومية المفتوحة والمشاركة الإلكترونية وتقديم الخدمات عبر قنوات متعددة وخدمات الهاتف النقال والاستخدام الفعلي والفجوة الرقمية وكذلك الشراكات الابتكارية من خلال استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

6-3-1 مؤشرات تنمية الحكومة الإلكترونية

فعلي مر السنين قامت هذه الدراسات بتسجيل مؤشر تنمية الحكومة الإلكترونية الذي يُقيم تطور الحكومة الإلكترونية علي المستوى الوطني وقد بدأ حسابه كمؤشر مركب يعتمد على المتوسط الحسابي المرجح لثلاث مؤشرات معيارية، الثلث الأول مشتق من مؤشر البنية التحتية للاتصالات بناء على البيانات المقدمة من قبل الاتحاد الدولي للاتصالات والثلث الثاني من مؤشر رأس المال البشري ويستند على البيانات التي تقدمها منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو) والثلث الثالث من مؤشر خدمة الإنترنت على أساس بيانات يتم جمعها من استطلاع مستقل بإدارة الأمم المتحدة للشؤون الاقتصادية والاجتماعية والذي يقيم التواجد على الانترنت على المستوى الوطني لجميع الدول (193) من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة.

ومع كل اصدار يحدث تحديث يتوافق مع الاتجاهات الناشئة لاستراتيجيات الحكومة الإلكترونية وأفضل ممارسات الحكومة الإلكترونية والتغيرات في التكنولوجيات الحديثة و عوامل اخري. و لذا فان دراسة الأمم المتحدة حول الحكومة الإلكترونية لعام 2018، لا تُسجل تطوير الحكومة الإلكترونية بالقيم المطلقة وإنما تقيّم لمدي انتشار الحكومة الإلكترونية من خلال تصنيف أداء الحكومات الوطنية بالنسبة لبعضها البعض.

(1) نشرة وزارة الاتصالات و تكنولوجيا المعلومات، 2019، موقع وزارة الاتصالات و تكنولوجيا المعلومات الرسمي.

(2) دراسة الأمم المتحدة، "الأمم المتحدة دراسة الحكومة الإلكترونية 2018، تجهيز الحكومة الإلكترونية لدعم التحول نحو مجتمعات مرنة و مستدامة، ادارة الشؤون الاقتصادية و الاجتماعية، الأمم المتحدة، 2018.

فمؤشر تنمية الحكومة الالكترونية "EGDI, E-Government Development Index" هو متوسط للدرجات المقاسة علي الابعاد الثلاثة الاكثر أهمية للحكومة الالكترونية ، نطاق ونوعية و مستوي الخدمات عبر الإنترنت و هو موضح فيالمؤشر الأول وهو **مؤشر الخدمات عبر الإنترنت "OSI, Online Service Index"** ثم حالة تطوير البنية التحتية للاتصالات المصنفة من خلال المؤشر الثاني وهو **مؤشر البنية التحتية للاتصالات "TII, Telecommunication Infrastructure Index"** و الذي يعبر عن سرعة و كفاءة التواصل و التعامل من خلال الانترنت، و رأس المال البشري الأساسي الذي سجله المؤشر الثالث و هو **مؤشر رأس المال البشري "HCI, Human Capital Index"** و الذي يعبر عن نسب المتعلمين المستخدمين للتكنولوجيا.

وتعتبر كل مجموعة من المؤشرات في حد ذاتها قياسا مركبا ، يمكن استخراجها و تحليلها بشكل مستقل ويتم بعد ذلك توحيد القيمة المركبة لكل مؤشر منها ليقع في النطاق من 0 الي 1 ويستمد مؤشر تنمية الحكومة الإلكترونية الإجمالي من خلال أخذ المتوسط الحسابي للمؤشرات المكونة الثلاثة.

$$EGDI = \sum \{OSI, HCT, TII\}$$
$$EGDI = \frac{1}{3} (OSI_{normalized} + HCT_{normalized} + TII_{normalized})$$

ووفقا لدراسة الامم المتحدة تتكون مجموعات المؤشرات مما يلي:

- مؤشر البنية التحتية للاتصالات TII و هو المتوسط الحسابي من خمس مؤشرات فرعية: (مستخدمو الانترنت المقدرين، عدد خطوط الهاتف الثابت ، عدد مستخدمي الهاتف النقال، عدد اشتراكات النطاق العريض اللاسلكي، عدد اشتراكات النطاق العريض الثابت) لكل 100 ساكن.
- مؤشر رأس المال البشري HCI و يتكون من أربعة عناصر: (معدل معرفة الراشدين بالقراءة والكتابة ، معدل التسجيل الإجمالي في المراحل الابتدائية والثانوية وما بعد الثانوية، سنوات الدراسة المتوقعة، متوسط سنوات الدراسة)
- مؤشر الخدمات عبر الانترنت OSI: عبارة عن درجة مقيسة مركبة ناتجة بناءً على استبيان الخدمة الإلكترونية في 140 سؤال مزدوج⁽¹⁾.

⁽¹⁾ لمعرفة المزيد في طرق حساب المؤشرات برجاء الرجوع الي دراسة الامم المتحدة مرجع سبق ذكره او الولوج الي موقع الامم المتحدة:

وبالإضافة الي مؤشر تنمية الحكومة الالكترونية السابق هناك مؤشر مكمل و هو **مؤشر المشاركة الالكترونية E-Participation Index** و الذي يُوسع نطاق الدراسة من خلال التركيز علي استخدام الخدمات الإلكترونية لتيسير تقديم المعلومات من قبل الحكومات إلى المواطنين و هو يوضح كيفية استخدام الدول المختلفة للأدوات الإلكترونية لتعزيز التفاعل بين المواطن والحكومة و التفاعل بين المواطنين و يعتبر مقياسا مطلقا للمشاركة الالكترونية و لكنه يحاول أن يطلع على أداء المشاركة الإلكترونية للدول بالتناسب مع بعضها البعض في لحظة معينة.

و يُعطي مؤشر المشاركة الالكترونية تقييما نوعيا و يعتمد علي ثلاث محاور رئيسية:

- **المعلومات الالكترونية:** المشاركة عن طريق تزويد المواطنين بالمعلومات العامة و امكانية النفاذ للمعلومات دون عوائق.
- **المشاركة و الاستشارات الالكترونية:** إشراك المواطنين في المساهمات والمناقشات حول السياسات والخدمات العامة.
- **صنع القرار الالكتروني:** تمكين المواطنين من خلال المشاركة في تصميم السياسات العامة و الانتاج المشترك لمكونات الخدمات الحكومية.

2-3-6 مؤشرات تنمية الحكومة الالكترونية لمصر والدول الأفريقية

ووفقا للدراسة فان غانا هي الدولة الأفريقية الوحيدة التي تحولت في مؤشر تنمية الحكومة الالكترونية من متوسط الي عالي من خلال تبسيط أطرها المؤسسية والسياساتية للاستفادة من ابتكارات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. فمنذ عام 2017 وهي تستثمر في تحسين تقديم الخدمات عبر الانترنت. بينما ظلت 12 دولة من أفريقيا في مجموعة مستوى مؤشر تنمية الحكومة الإلكترونية المتوسط و لكن ببعض التحسن والتي تراوحت درجاتها من 0,25 الي 0,50 و هم (بنين وبوركينا فاسو وبوروندي والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وغامبيا وليبيريا ومدغشقر وملاوي وموزامبيق وسيراليون) بينما انخفض المؤشر من متوسط الي منخفض في السودان نظرا للظروف السياسية والاجتماعية الاقتصادية. كذلك و بسبب فجوة الحكومة الالكترونية و الفجوة الرقمية فهناك أربعة عشر بلداً في مجموعة البلدان ذات مستوى مؤشر تنمية الحكومة الإلكترونية المنخفض أفريقية وتنتمي إلى البلدان الأقل نمواً و منها (جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، جيبوتي، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو، مالي، موريتانيا، النيجر، الصومال، جنوب السودان، السودان) و هناك خطر من ان تتعمق الفجوة بين المواطنين الذين لديهم إمكانية الوصول إلى الإنترنت والخدمات عبر الإنترنت والذين لا يمكنهم ذلك.

علي **المستوي العالمي** تأخرت أفريقيا بشكل عام في تطوير الحكومة الإلكترونية مقارنة ببقية دول العالم. في حين توسعت حصة البلدان الأفريقية التي تحسنت درجاتها إلا أن التحسن حدث في الدول ذات مؤشر تنمية الحكومة الإلكترونية المنخفض الي المؤشر المتوسط و بينما لا يزال عدد البلدان الأفريقية عالية المستوى من دول شرق أفريقيا متوقفا على عدد متواضع نسبياً هو ست دول بما في ذلك غانا ،موريشوس، المغرب، سيشيل، جنوب أفريقيا و تونس، حيث غانا هي الدولة الأفريقية الوحيدة التي صعدت من المتوسط الي المرتفع. و يرجع التعثر في المؤشر في معظم الدول الأفريقية الي الضعف النسبي للبنية التحتية للاتصالات.

أما علي مستوى القارة الأفريقية نجد الدول المتقدمة قاريا في المؤشر هي علي الترتيب: (موريشوس، جنوب أفريقيا، تونس، سيشل، غانا، المغرب، الرأس الأخضر، مصر، رواندا، ناميبيا، كينيا، جابون، بوتسوانا، الجزائر، زامبيا، أوغندا، الكاميرون، توجو، تانزانيا) فيما يلي ترتيب الدول الأفريقية لتنمية الحكومة الإلكترونية.

وبالرغم من كل مجهودات الدول الأفريقية في مجال الحكومة الإلكترونية و التحول الرقمي إلا أن هذه الجهود يجب أن تتضاعف حيث أنها تُعتبر منخفضة و قليلة بالنسبة للدول علي المستوى العالمي.

4-6 مؤشرات التجارة الإلكترونية ووضع الدول الأفريقية

تتطور التجارة الإلكترونية في إفريقيا يمكن أن يؤدي الي تحقيق نمو شامل في العديد من دول الأفريقية، فقد أفادت بعض الدراسات أن ستوفر ما يصل إلى 3 ملايين وظيفة بحلول عام 2025.¹ فالتجارة الإلكترونية التي تنتهجها الدول الإفريقية ستفتح الأسواق أمام سكان المناطق الريفية وتدعم سكان هذه المناطق في تعزيز هذا النوع من التجارة و توفير الخدمات الإلكترونية وفرص العمل.

يصدر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية "UNCTAD" بشكل دوري تقريراً عن مؤشر التجارة الإلكترونية والذي يعكس جاهزية الدول لدعم خدمات التسوق الإلكتروني و يعتمد المؤشر في الواقع علي أربعة معايير او مؤشرات فرعية و هي إنتشار إستخدام الإنترنت، وإنتشار أصحاب الحسابات المصرفية (فوق 15) ، خوادم الانترنت المأمونة لكل مليون مواطن ومستوي أداء الخدمات البريدية و المُسمي بالموثوقية البريدية و المرتبط بأربعة ركائز للقياس هي: الموثوقية، الوصول، الارتباط، المرونة. وبالرغم من وجود بعض المعايير الأخرى الأكثر ارتباطاً بالتجارة الإلكترونية مثل مستوى دخول المحال

(1) **محمد محمود** ، "طموح إفريقي نحو تعزيز التجارة الإلكترونية" ، ديسمبر 2019،

فى مجال التجارة الالكترونية و سهولة استلام الشحنات والقياس الكمي لعدم توجه الأفراد للتسوق الالكتروني إلا انها غير معتمدة فى حساب مؤشر التجارة الالكترونية نظرا لصعوبة قياسها وبالتالي قد يؤدي الي تقلص عدد كبير من الدول من هذا المؤشر لصعوبة توافر معلومات لحساب هذه المعايير. وعن أهم نتائج التقرير الصادر عن مؤشر التجارة الالكترونية لسنة 2018¹ والذي إحتوي علي 151 دولة وأقتصادا عالميا فلقد تصدرته هولندا علي المستوي العالمي يليها سينغافورا ثم سويسرا و المملكة المتحدة ثم النرويج. أما علي مستوي القارة السمراء فقد احتلت موريشوس المركز الاول إفريقيا و 55 عالميا تلتها نيجيريا ثانية افريقيا و 75 عالميا ثم في المركز الثالث جنوب أفريقيا 77 عالميا و المركز الرابع أفريقياً تونس 79 عالميا يليها المغرب الخامسة 81 عالميا ثم سادسا غانا و في المركز 85 عالميا يليها كينيا السابعة افريقياً و 89 عالميا و أوغندا الثامنة افريقيا و 99 عالميا ثم بتسوانا التاسع و المركز 100 عالميا و الكاميرون العاشرة أفريقيا و 101 عالميا. بينما أحتلت مصر المركز 18 أفريقياً و 113 عالميا بعد ناميبيا و جابون وليبيا والسنغال وزيمبابوي وتنزانيا والجزائر علي الترتيب كما هو موضح بالجدول التالي.

(1) UNCTAD B2C E-commerce Index 2018 Focus on Africa, UNCTAD Technical Notes on ICT for Development N°12, United Nations, 2018.

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

جدول رقم (1-6)

ترتيب الدول الأفريقية لتنمية الحكومة الالكترونية

	Economy	Share of individuals using the Internet (2017 or latest)	Share of individuals with an account (15+, 2017 or latest)	Secure Internet servers (normalized) (2017)	UPU postal reliability score (2017 or latest)	Index value (2017 data)	Index value change (2016-17 data)	World Rank
1	Mauritius	55	90	56	66	66.9	-7.2	55
2	Nigeria	42	40	52	85	54.7	5.5	75
3	South Africa	59	69	83	0	52.9	-1.9	77
4	Tunisia	56	37	51	63	51.7	2.1	79
5	Morocco	62	29	54	59	50.9	NA	81
6	Ghana	39	58	45	53	48.8	7.6	85
7	Kenya	39	82	37	27	46.2	3.7	89
8	Uganda	17	59	31	58	41.5	-3.2	99
9	Botswana	47	51	41	26	41.4	0.1	100
10	Cameroon	23	35	25	78	40.3	3.6	101
11	Namibia	31	81	46	0	39.5	-4.9	103
12	Gabon	62	59	34	0	38.9	5.1	104
13	Libya	20	66	64	0	37.6	NA	107
14	Senegal	46	42	24	34	36.8	4.5	108
15	Zimbabwe	31	55	34	26	36.7	1.2	109
16	United Republic of Tanzania	25	47	32	42	36.5	8.0	110
17	Algeria	43	43	41	18	36.3	0.5	111
18	Egypt	45	33	36	23	34.4	2.3	113
19	Rwanda	20	50	31	30	32.7	-5.1	116
20	Djibouti	13	12	32	20	30.2	13.5	119
21	Togo	12	45	19	41	29.6	-2.3	121
22	eSwatini	29	29	36	23	29.0	1.8	122
23	Sudan	28	15	12	59	28.7	14.7	123
24	Côte d'Ivoire	44	41	25	0	27.6	-10.6	124
25	Lesotho	27	46	31	4	27.2	1.3	126
26	Zambia	24	46	38	0	27.0	2.4	127
27	Madagascar	10	18	20	54	25.6	-4.2	129
28	Mali	11	35	23	25	23.9	-0.6	131
29	Angola	13	29	26	26	23.9	-4.7	132
30	Burkina Faso	16	43	12	22	23.4	1.8	133
31	Malawi	11	34	26	18	22.3	2.2	134
32	Mozambique	18	42	23	0	20.8	NA	137
33	Benin	12	38	18	11	20.1	4.7	138
34	Mauritania	18	21	18	21	19.6	0.3	139
35	Ethiopia	15	35	4	17	17.8	-0.4	141
36	Sierra Leone	12	20	11	20	15.9	-0.9	143
37	Liberia	7	36	12	7	15.6	-2.1	144
38	Congo	8	26	19	3	14.3	-2.7	145
39	Comoros	8	22	20	0	12.5	-7.5	146
40	Burundi	5	7	19	15	11.8	1.8	147
41	Congo, D.R.	6	26	14	0	11.7	-1.0	148
42	Guinea	10	23	10	2	11.4	-0.9	149
43	Chad	5	22	2	0	7.4	0.7	150
44	Niger	10	16	0	0	6.6	2.4	151

Source: UNCTAD.

المصدر: الانوكتاد ، مؤشر التجارة الالكترونية، أفريقيا 2018.

UNCTAD B2C E-commerce Index 2018 Focus on Africa, UNCTAD Technical Notes on ICT for Development N012, United Nations, 2018.

دور الخدمات الدولية في تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

أما عن أحدث تقرير لسنة 2019، فبالرغم من أن كل من الدول الأفريقية التالية علي الترتيب قد سبقت مصر - موريشوس، تونس، ترينداد، جنوب أفريقيا، نيجيريا، كينيا، ناميبيا، المغرب، تنزانيا، غانا، السنغال و بوتسوانا. إلا أن مصر قد تقدمت 11 مركزاً في القائمة الخاصة بآداء واستعداد الدول والاقتصاد لدعم التسوق الإلكتروني مقارنةً بعام 2018. واحتلت مصر المرتبة 102 من بين 152 دولة في مؤشر التجارة الإلكترونية كما هو موضح بالشكل التالي ، لتتقدم بذلك 11 مركزاً بالتقدم علي أوغندا و الجابون و الجزائر وليبيا و زيمبابوي و نيبال و كامرون و كوت ديفوار وأثيوبيا و رواندا و كمبوديا. الوضع الذي يتوافق مع دعم وتمكين قطاع التجارة الإلكترونية في مصر وذلك من خلال وضع استراتيجية و خطة واضحة خاصة برقمنة المحتوى وتعزيز طرق الدفع الإلكتروني.

جدول رقم (6-2)

مؤشر التجارة الإلكترونية لسنة 2018 على مستوى الدول

2019 Rank	Economy	Share of individuals using the Internet (2018 or latest)	Share of individuals with an account (15+, 2017)	Secure Internet servers (normalized, 2018)	UPU postal reliability score (2018 or latest)	2019 Index value	Index value change (2017-18 data)	2018 Index rank
98	Senegal	46	42	29	53	42.7	-0.4	108
99	Honduras	32	45	41	52	42.4	-0.9	106
100	Botswana	47	51	45	21	41.0	-5.3	100
101	Ecuador	57	51	51	0	39.9	-4.2	102
102	Egypt	47	33	35	43	39.4	-0.3	113

المصدر: الانوكتاد ، مؤشر التجارة الإلكترونية، أفريقيا 2019،

UNCTAD B2C E-COMMERCE INDEX 2019, United Nations Conference on Trade And Development, UNCTAD Technical Notes on ICT for Development, N°14, UNCTAD, 2019.

ومن ثم نلاحظ انه هناك فرصة كبيرة لتحسين الحركة التجارية و دعم التجارة الإلكترونية أفريقيا حيث أدت المجهودات و التدابير المختلفة الي رفع مؤشرات الحكومة الإلكترونية و مؤشرات التجارة الإلكترونية في القارة السمراء الذي يعتبر خطوة أساسية لرفع التبادل التجاري و تحسين نسبة الصادرات داخل القارة. "و تنتشر حركة الشراء عبر الإنترنت بشكل مطرد في بلدان القارة السمراء فوقاً لتقرير صادر عن Statista ، بلغت قيمة التجارة الإلكترونية في إفريقيا 16.5 مليار دولار في عام 2017 بينما يشير تقرير آخر صادر عن شركة الاستشارات ماكينزي إلى أن هذه القيمة قد ترتفع إلى 75 مليار دولار بحلول عام 2025 مما يؤكد علي أن سوق التجارة الإلكترونية في إفريقيا ينمو سريعاً رغم حداثة

هذه السوق والتحديات التى تواجهها، و تشمل التجارة الإلكترونية الأعمال التجارية ، وخدمات المستهلكين ، توفير السلع والخدمات عبر الانترنت. وكما تشير التقديرات فهناك 264 شركة ناشئة للتجارة الإلكترونية علي الأقل تعمل في جميع أنحاء القارة الإفريقية، وتنشط هذه الشركات في 23 دولة. بالرغم من هذا النمو الذى تسجله التجارة الإلكترونية لا تزال الدول الإفريقية خارج الخمسين الأولى في تصنيف مؤشر التجارة الإلكترونية E-Commerce Index سواء لعام 2018 او 2019 كما هو مبين في الشكل السابق.⁽¹⁾

وفيما يتعلق بمصر تحديدا فقد قامت الجهات المعنية بالعمل الجاد لتنفيذ المبادرة الرئاسية المصرية بشأن إطلاق منصة للتجارة الإلكترونية لقارة أفريقيا تحديدا من مصر. و هذا من شأنه رفع الفرص التجارية بين مصر و الدول الافريقية حيث تتيح المنصة الرقمية الوصول السهل الي سائر قواعد البيانات و شبكات المعلومات عن طريق الانترنت لاتاحة العرض و الطلب سواء علي السلع أو الخدمات للشراء او البيع او حتي التعهيد. كما ان هذا من شأنه دعم الخدمات المالية عبر الهواتف و الاجهزة النقالة و الذي يحل محل النظام المصرفي التقليدي.

وتتضافر جهود العديد من الجهات سواء وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات مع مركز معلومات مجلس الوزراء و القائمين علي الاقتصاد الرقمي و التكنولوجيا و منها مبادرة "توطين" و التي تُعني بميكنة تجارة التجزئة لتجهيز التجارة المصرية لتنافس التجارة العالمية و التي دعت التجار الي تطوير تكنولوجياتهم و تحويل تجارتهم من تجارة تقليدية الي تجارة الكترونية تُطرح في الاسواق الالكترونية و بالتالي يسهم ذلك في فتح اسواق جديدة أمام المنتجات المصرية والافريقية المتنوعة و خاصة المنتجات اليدوية من منتجات الحرف اليدوية و التي كانت مهددة بالانقراض.

ولنجاح هذه التجارة وحاله اسواقها يجب اولا رفع كفاءة أداء الشركات المصرية للاتصالات ودعمها بالبنية التحتية الرقمية عالية الكفاءة لتلبي احتياجات الدولة للتحويل الرقمي كما يجب إنشاء قواعد البيانات المتكاملة لدعم المنصات الالكترونية و إنشاء شبكات تواصل لربط المعنيين بالتجارة الالكترونية من تجار و مستوردين ومصدرين مع توفير و تشريع و تقنين وسائل الدفع الالكتروني و دعم المنصات الخاصة بالتجار بكافة أنواعهم.

وفي إطار انعقاد منتدى البريد بحضور كافة رؤساء الهيئات البريدية والأفريقية والعربية فى مصر والذي يؤكد على ريادة مصر فى مجال الخدمات البريدية واللوجستي والذي أهتم بالموضوعات المحورية

(1) محمد محمود، "طموح إفريقي نحو تعزيز التجارة الإلكترونية"، ديسمبر 2019،

الهامة التي تخص مستقبل العمل البريدي علي مستوي افريقيا فقد وقع رئيس مجلس إدارة البريد المصري، ومدير عام المكتب الدولي للاتحاد البريدي العالمي، اتفاق تعاون لتنفيذ مبادرة Ecom@Africa في مصر، والتي تهدف إلى ترويج وتطوير التجارة الإلكترونية بين الهيئات البريدية الأفريقية، بحضور الأمين العام للاتحاد البريدي الأفريقي الشامل ووزير الأشغال والنقل والاتصالات الترانزي "ينص على تفعيل منصة أفريقية للتجارة الإلكترونية لصالح البلدان الأفريقية، تتولى مصر العمل عليها بالتعاون مع الأشقاء الأفارقة، و الذي من شأنه التغلب على الحواجز التي تعترض التجارة الإلكترونية في أفريقيا، وتمكين مصر لتكون بوابة التجارة الإلكترونية لها، بالإضافة إلى الاستفادة من موقع مصر الجغرافي في تقديم الخدمات اللوجستية لصالح البلدان الأفريقية من خلال تجميع وإعادة توجيه الطرود الواردة إلى كافة الدول الأفريقية عن طريق مركز التجميع اللوجستي بالقاهرة" (1). "فالبريد المصري يسعى الي تسهيل التجارة الالكترونية بين الدول الإفريقية خاصة بعد إنشاء مركز التجميع اللوجستي للبريد المصري بمطار القاهرة حيث إنه تم توقيع الكثير من مذكرات التفاهم مع العديد من الدول الأفريقية ومنها نيجيريا وكوتيفوار وغينيا الإستوائية وليبيا ومدغشقر والسودان والأردن والكاميرون وتوجو وجامبيا وموريتانيا وغينيا كوناكري لإتاحة التسوق الإلكتروني لعملاء تلك الدول من الولايات المتحدة الأمريكية وانجلترا والصين عبر البريد المصري من خلال مركز التجميع اللوجستي بالقاهرة." (2) والذي بالطبع يُمكن الاستفادة منه التجارة الالكترونية في الدول الافريقية.

5-6 مؤشرات تيسير "التجارة اللاورقية و "التجارة اللاورقية عبر الحدود" في الدول

الأفريقية

حتى تُمثل التجارة محركاً أساسياً و مهما للتنمية و النمو و لتمكين الاقتصادات من المشاركة بفعالية في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية يجب خفض تكاليف التجارة والتعريفات الخاصة بالتجارة التقليدية و خفض مصادر تكاليف التجارة غير التعريفية ، مثل البنية التحتية والخدمات اللوجيستية للنقل والخدمات اللوجستية عموماً ، فضلاً عن الإجراءات التنظيمية والوثائق المرهقة. و من ثم و وفقاً لتقارير الأمم المتحدة فقد اكتسب تيسير و تسهيل التجارة ، بما في ذلك التجارة الرقمية (اللاورقية) والتجارة

(1) حسن عثمان، "البريد المصري يوقع اتفاقية مع "العالمي" لتفعيل التجارة الإلكترونية، الصغير: نهدف للتغلب على حواجز التجارة الإلكترونية في أفريقيا"، 19 يناير 2020، الوطن،

<https://www.elwatannews.com/>

(2) هبه السيد، "رئيس البريد: نسعى لتسهيل التجارة الإلكترونية بين دول القارة"، اليوم السابع، يناير 2020،

<https://www.youm7.com/story>

الرقمية عبر الحدود، أهمية متزايدة و التي أكدت عليها اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية في فبراير 2017 والعديد من المبادرات الإقليمية الأخرى⁽¹⁾.

ويعرض تقرير الأمم المتحدة النتائج الرئيسية للدراسة الاستقصائية العالمية الثالثة للأمم المتحدة بشأن تيسير التجارة الرقمية والمستدامة ، التي اشتركت في إجرائها لجان الأمم المتحدة الإقليمية الخمس (UNRCs) لعام 2019 حيث يغطي المسح 128 اقتصادًا من 8 مناطق ، مع التركيز الرئيسي على أربعة مجالات رئيسية: "تيسير التجارة العامة" فيما يتعلق بتنفيذ التدابير المختارة بموجب اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية (TFA) ؛ "تيسير التجارة الرقمية" فيما يتعلق بتنفيذ تدابير مبتكرة قائمة على التكنولوجيا تهدف إلى تمكين استخدام وتبادل بيانات ووثائق التجارة الإلكترونية ؛ "تيسير التجارة المستدامة" فيما يتعلق بتسهيل التجارة للشركات الصغيرة والمتوسطة والقطاع الزراعي والمرأة ؛ و "تمويل التجارة". وسوف نستعرض هنا المحور الثالث "تيسير التجارة الرقمية" فيما يتعلق بتنفيذ تدابير مبتكرة قائمة على التكنولوجيا تهدف إلى تمكين استخدام وتبادل بيانات ووثائق التجارة الإلكترونية في إفريقيا.

وقد أصبح تيسير تسهيل التجارة من خلال تبسيط ومواءمة إجراءات الاستيراد والتصدير والعبور والاعتماد علي التجارة الرقمية (اللاورقية) وإستخدام وتبادل البيانات والوثائق الإلكترونية لدعم عملية المعاملات التجارية ضرورة قصوي. ولتحليل نتائج الاستقصاء في التقرير الأخير وعرضها تم تقسيم إجراءات تيسير التجارة الي ثلاث مجموعات حيث تمثل المجموعة الأولى "تدابير تيسير التجارة العامة" و تحتوي علي العديد من تدابير التجارة الخارجية لمنظمة التجارة العالمية في إطار 4 مجموعات فرعية: "الشفافية" و "الإجراءات الشكلية" و "الترتيبات المؤسسية والتعاون" و "تيسير العبور". أما المجموعة الثانية "تدابير تيسير التجارة الرقمية" تتضمن مجموعتين فرعيتين: "التجارة بلا أوراق" و "التجارة بلا أوراق عبر الحدود". و المجموعة الثالثة هي "تدابير تيسير التجارة المستدامة" و تضم ثلاث مجموعات فرعية وهي "تسهيل التجارة للشركات الصغيرة والمتوسطة"، "تيسير التجارة الزراعية"، "تيسير التجارة للنساء". و بالنسبة للمجموعة الثانية فإن تدابير التجارة اللاورقية ، وخاصة التجارة اللاورقية عبر الحدود ، ليست واردة على وجه التحديد في "TFA Trade Facilitation Agreement" لمنظمة التجارة العالمية ، على الرغم من أن تنفيذها في كثير من الحالات سوف يدعم التنفيذ الأفضل ل TFA وفي شكل رقمي. و تقيس المجموعتين الفرعيتين التجارة اللاورقية والتجارة اللاورقية عبر الحدود ما يلي من التدابير او المؤشرات التي يجب الاهتمام بها ودعمها لتيسير التعاون الرقمي بين الدول الافريقية:

⁽¹⁾ UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation 2019, © United Nations 2019,
<https://unnex.unescap.org/content/un-global-survey-digital-and-sustainable-trade-facilitation-2019>

التجارة اللاورقية: وتقاس من خلال عشر مؤشرات وهم تأسيس نظام جمركي إلكتروني / تلقائي، إتاحة الإنترنت للجمارك ووكالات مراقبة التجارة الأخرى عند المعابر الحدودية ، توفر نظام النافذة الواحدة الإلكترونية، التسجيل الإلكتروني للبيانات الجمركية، الحجز وإصدار تصريح الاستيراد والتصدير الكترونيا، التسجيل الإلكتروني لبيانات الشحن البحري، التسجيل الإلكتروني لبيانات الشحن الجوي، الطلب الإلكتروني وإصدار شهادة المنشأ التفضيلية وإصدار شهادة المنشأ ، الدفع الإلكتروني للرسوم الجمركية، امكانية تقديم طلب إلكتروني لاسترداد الرسوم الجمركية.

التجارة اللاورقية عبر الحدود: وتقاس من خلال ستة مؤشرات و هي توافرقوانين ولوائح للمعاملات الإلكترونية (مثل قانون التجارة الإلكترونية وقانون المعاملات الإلكترونية)، إصدار الشهادات الرقمية للتجار لإجراء المعاملات الإلكترونية بشكل رسمي، الإعلان الجمركي المتبادل إلكترونياً بين البلدان، شهادة المنشأ إلكترونياً ، شهادة الصحة الكترونيا، إمكانية الحصول علي خطابات الاعتماد إلكترونياً دون تقديم أوراق في البنوك و شركات التأمين. وهكذا إحتوت تدابير تيسير "التجارة اللاورقية" التي تم فحصها في الاستقصاء ، بتطبيق تكنولوجيات المعلومات والاتصالات الحديثة (ICT) على الخدمات المتعلقة بهذا النوع من التجارة و المتعلقة بتوافر الإنترنت عند المعابر الحدودية وأتمتة النظم الجمركية و التنفيذ الكامل لنظام النافذة الواحدة الالكترونية. أما فيما يتعلق بالتدابير الخاصة "بالتجارة اللاورقية عبر الحدود" فأهمها القوانين واللوائح الخاصة بالمعاملات الإلكترونية وسلطة إصدار الشهادات المعترف بها وتمكين تبادل البيانات والوثائق المتعلقة بالتجارة والاعتراف القانوني بها. ، ليس فقط بين أصحاب المصلحة داخل البلد ، ولكن أيضاً بين أصحاب المصلحة على امتداد سلسلة التوريد الدولية بأكملها. تتعلق التدابير الأخرى بتبادل فعلي لبيانات ووثائق محددة متعلقة بالتجارة عبر الحدود من أجل تحقيق تحول رقمي كامل بلا أوراق. و يوضح الجدول التالي مؤشرات تيسير التجارة الرقمية (اللاورقية) والتي تم تحليلها فى التقرير .

جدول رقم (3-6)

أحدث مؤشر التجارة الالكترونية تقرير لسنة 2019

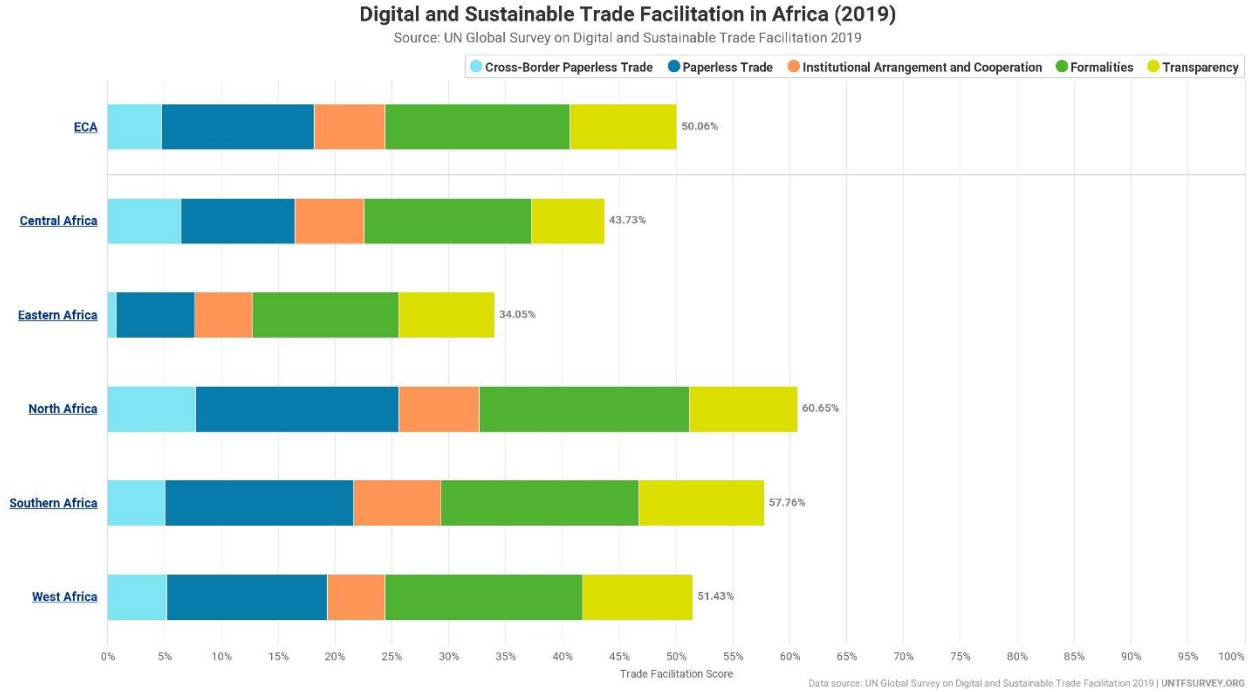
Digital TF Measures	Paperless Trade (10 measures)	15	15	Electronic/automated Customs System established (e.g. ASYCUDA)	
		16	16	Internet connection available to customs and other trade control agencies at border-crossings	
		17	17	Electronic Single Window System	10.4
		18	18	Electronic submission of Customs Declarations	
		19	19	Electronic application and issuance of Import and Export Permit	
		20	20	Electronic submission of Sea Cargo Manifests	
		21	21	Electronic submission of Air Cargo Manifests	
		22	22	Electronic application and issuance of Preferential Certificate of Origin	
		23	23	E-Payment of customs duties and fees	7.2
		24	24	Electronic application for customs refunds	
	Cross-Border Paperless Trade (6 measures)	25	25	Laws and regulations for electronic transactions are in place (e.g. e-commerce law, e-transaction law)	
		26	26	Recognized certification authority issuing digital certificates to traders to conduct electronic transactions	
		27	27	Customs declaration electronically exchanged between your country and other countries	
		28	28	Certificate of Origin electronically exchanged between your country and other countries	
		29	29	Sanitary & Phytosanitary Certificate electronically exchanged between your country and other countries	

Grouping	Question #		Trade facilitation measure in the questionnaire	TFA Articles
	2017	2019		
	30	30	Banks and insurers in your country retrieving letters of credit electronically without lodging paper-based documents	

Source: UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation 2019, © United Nations, 2019.

ويوضح الشكل التالي النسب المختلفة لكل تدابير التجارة في القارة الافريقية لسنة 2019 وفقا للتقرير⁽¹⁾.

شكل رقم (1-6)



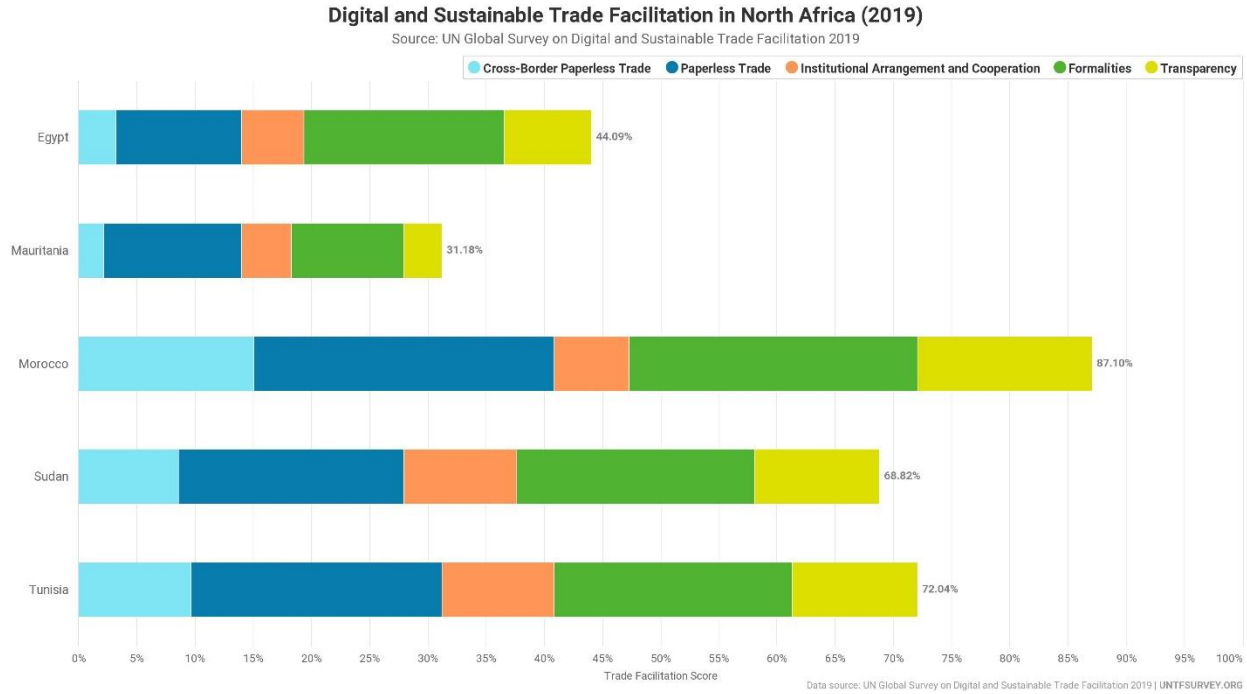
Source: UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation 2019, © United Nations, 2019.

ومن الشكل رقم (1-6) يظهر أن أعلى نسبة للتجارة بلا أوراق توجد في شمال أفريقيا بنسبة 61.48 % و أعلى نسبة للتجارة بلا أوراق عبر الحدود 40% و توجد أيضا في شمال أفريقيا. حيث البيانات التفصيلية لها في الشكل التالي. والذي يوضح تفوق المغرب وتونس و السودان علي مصر. مما يعني أن وضع شمال أفريقيا المتميز لا يرجع الي مصر ولكن للدول الأخرى للأسف. كما يمكن من خلال الموقع مقارنة جميع دول العالم و قيم المؤشرات عن طريق قواعد البيانات التفاعلية².

⁽¹⁾UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation 2019, © United Nations 2019,
<https://unnxt.unescap.org/content/un-global-survey-digital-and-sustainable-trade-facilitation-2019>

⁽²⁾ <https://untfsurvey.org/region?id=ECA>

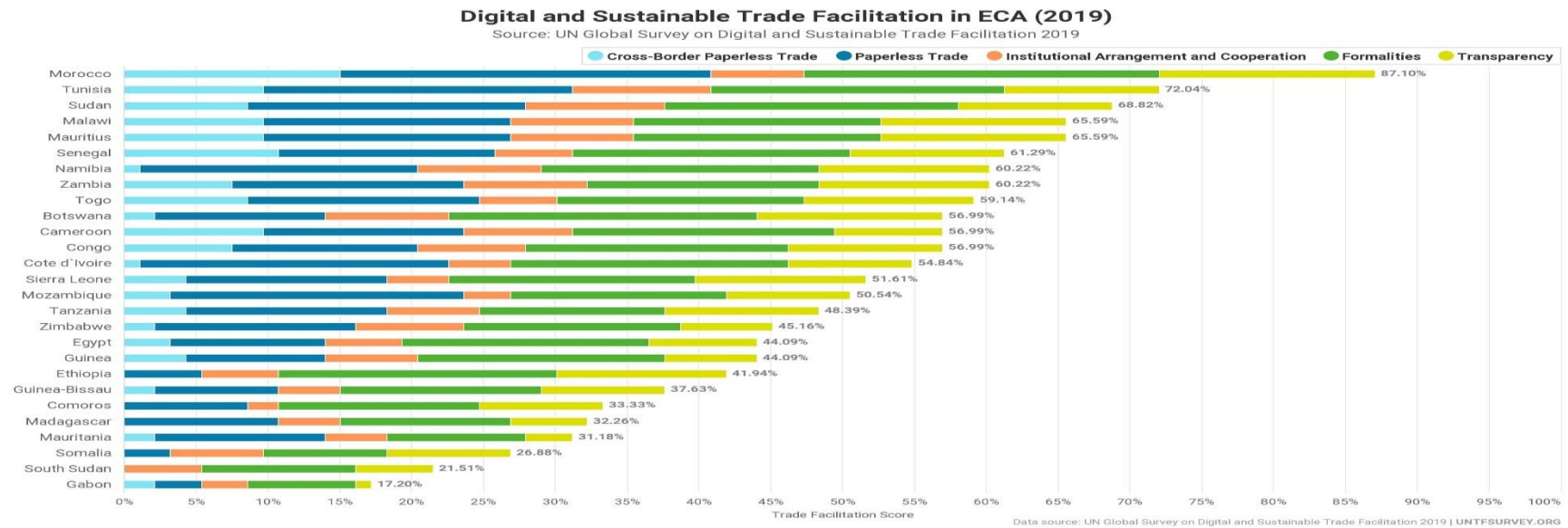
شكل رقم (2-6)



أما هذا الشكل يبرز دول أفريقيا المشاركة في التقرير بجميع مؤشرات التجارة الرقمية المستدامة مرتبة بالأفضل في التقييم الكلي وفقا لمسح الأمم المتحدة لعام 2019 موضحا تفوق كل من المغرب ، تونس ، السودان ، مالاوي ، موريشوس ، السنغال ، ناميبيا ، زامبيا ...

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

شكل رقم (3-6)



Source: UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation 2019, © United Nations 2019,
<https://unnex.unescap.org/content/un-global-survey-digital-and-sustainable-trade-facilitation-2019>
<https://untfsurvey.org/region?id=ECA>

6-6 فرص التعاون الرقمي في بعض الدول الأفريقية و تحديات تطويرها

تعهدت مفوضية الاتحاد الأفريقي بوضع إستراتيجية شاملة للتحويل الرقمي لأفريقيا بالتعاون مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا وأفريقيا الذكية والمجتمعات الاقتصادية الإقليمية وبنك التنمية الإفريقي والاتحاد الإفريقي للاتصالات ومؤسسة بناء القدرات في أفريقيا والاتحاد الدولي للاتصالات والبنك الدولي. وستعتمد استراتيجية التحويل الرقمي لأفريقيا على المبادرات والأطر القائمة ، مثل مبادرة السياسة والتنظيم لإفريقيا الرقمية (PRIDA, Policy and Regulatory Initiative for Digital Africa) ، وبرنامج تطوير البنية التحتية في أفريقيا (PIDA, Programme for Infrastructure Development in Africa) ، ومنطقة التجارة الحرة القارية الأفريقية (AfCFTA, the African Continental Free Trade Area) ، المؤسسات المالية للاتحاد الأفريقي (AUFIs, African Union Financial Institutions) وسوق النقل الجوي الإفريقي الموحد (SAATM, Single African Air Transport Market) وحركة الأشخاص الحرة (FMP, Free Movement of Persons) لدعم تطوير سوق رقمية واحدة (DSM, Digital Single Market) لأفريقيا ، كجزء من أولويات التكامل في إفريقيا حيث حددت مبادرة إفريقيا الذكية إنشاء سوقا رقمية واحدة في إفريقيا¹.

ومن ثم تمر قارة أفريقيا بمرحلة تغيرات إيجابية جذرية تتزايد فيها فرص التجارة والاستثمار وريادة الأعمال، وتتطور فيها مجالات وقدرات التصنيع والتحويل الرقمي و قد قامت الدولة بالعديد من الجهود لتحقيق عملية الاندماج الاقتصادي على المستويين الإقليمي والقاري، وأحدثها دخول الاتفاقية القارية الأفريقية للتجارة الحرة حيز التنفيذ خلال قمة الاتحاد الأفريقي بالنيجر في يوليو 2019، بهدف تحديث منظومة التصنيع القارية، وتطوير البنية الأساسية التكنولوجية، وإرساء قواعد الاقتصاد الرقمي مما من شأنه جذب المستثمرين و شركاء التنمية الدوليين.

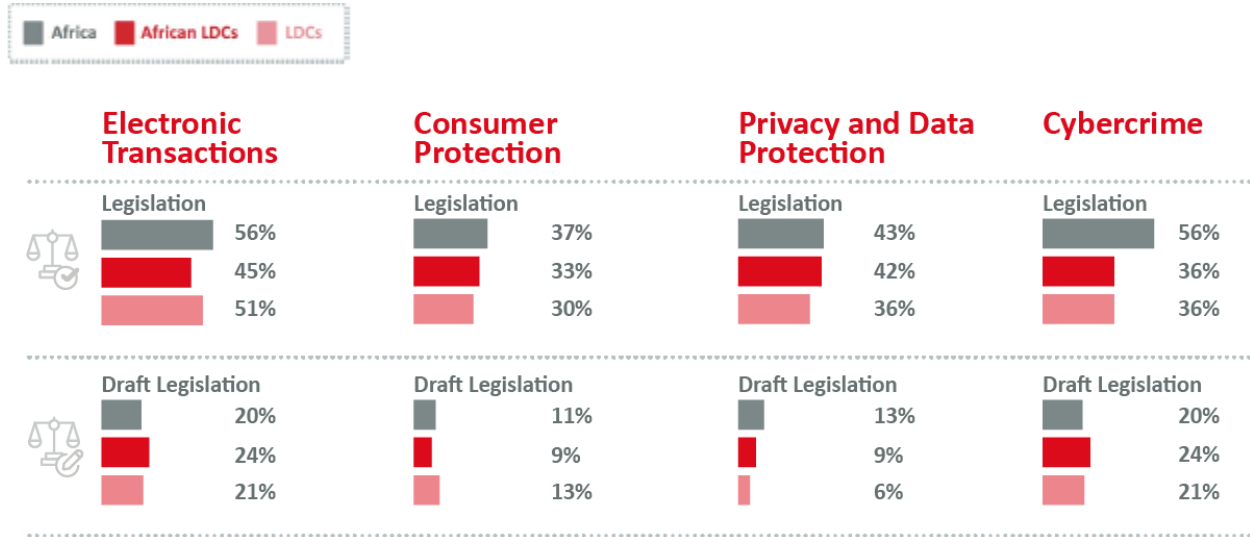
وعلى الرغم من ذلك هناك بعض القصور في القارة الأفريقية من حيث المحاور الاربعة التالية سواء في الدول الأفريقية او الدول الأفريقية الأقل نموا و هم 7 دول وفقا لتقرير الأونكتاد 2018 و يبين الشكل التالي نسب هذه المحاور في دول أفريقيا و الدول الأقل نموا و باقي دول العالم. حيث أعتبر التقرير الدول الأقل نموا في أفريقيا هم بوركينا فاسو ، ليبيريا ، السنغال ، توجو، مدغشقر ، أوغندا و زامبيا.

ويوضح الشكل التالي رقم (4-6) عدم وجود إطار و تكييف قانوني للتجارة الإلكترونية في معظم بلدان أفريقيا بالرغم من مبادرات عديدة للتحويل الرقمي و دعم التجارة الالكترونية القارية و لكنها تقتد الي التنسيق و الترابط الدولي. كما انه لا يوجد قوانين و تشريعات و أحكام دولية عابرة للحدود خاصه بالتجارة الالكترونية و التجارة اللاورقية تتفق عليها جميع الدول الأفريقية و تُقرها.

(1) The Draft Digital Transformation Strategy for Africa (2020-2030), African Union, 2019, <https://au.int/> اجتماع مجلس إدارة إفريقيا الذكية الذي عقد على هامش جمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي الثانية والثلاثين

شكل رقم (4-6)

Percentage of countries having legislation in place or draft laws on e-commerce



المصدر: تقرير الأونكتاد ديسمبر 2018،

UNCTAD Rapid e Trade Readiness Assessments of African Least Developed Countries (eT Ready)

ووفقاً للأمم المتحدة ، فإن 32 دولة فقط من أصل 54 دولة في إفريقيا لديها قوانين سارية لتنظيم "المعاملات الإلكترونية" (التبادل عبر الإنترنت) ؛ 23 لديها قوانين لحماية البيانات والخصوصية؛ و 20 لديها قائمة بيانات بعناوين المستهلكين عبر الإنترنت مما يمثل تحديات أساسية للتجارة الإلكترونية. لذا يجب يُعتبر تحسين تيسير التجارة في الدول الأفريقية ضرورة قصوي و يرتبط ارتباطاً وثيقاً بكل المؤشرات السابقة بالإضافة لتكاليف النقل والوقت المستغرق لعبور الحدود وكفاءة الميناء والإجراءات الجمركية والحدودية التي قد يكون لها أثر أكبر علي التجارة فضلاً عن التعريفات الجمركية.

6-6-1 فرص التعاون الرقمي في إفريقيا

عند تحديد "كيفية تحقيق" و "مدي جاهزية" التعاون الرقمي التجاري بين الدول الافريقية هناك العديد من المحاور المتفاوتة و المترابطة التي يجب تحليلها. فمن منظور الحكومة الالكترونية والتجارة الرقمية البحتة يتم تحديد الدول الأكثر استهدافا للتعاون وفقاً لكل المؤشرات التي تم عرضها بالتفصيل في هذا الفصل و هي علي الترتيب:

مؤشرات تنمية الحكومة الالكترونية، مؤشرات التجارة الالكترونية و التحول الرقمي، مؤشرات التجارة اللاورقية و الاورقية عبر الحدود. و التي تصدرت في كل منها مجموعات متفاوتة من الدول الافريقية بشكل متفاوت (ومن أفضل 25 دولة بشكل عام في جميع المؤشرات) وهي:-

(موريشوس - جنوب أفريقيا - تونس- غانا - المغرب - نيجيريا - كينيا - ناميبيا - بوتسوانا- جابون-الجزائر- أوغندا- كامبيرون - سنغال - ليبيا -زامبيا - تنزانيا - زيمبابوي- توجو- كوت ديفوار) بالإضافة لمصر .

أما من منظور الاتفاقيات الثنائية و خصوصا المتعلقة بالبريد المصري فسوف تكون الدول المُرجحة للتعاون الرقمي هي:

(نيجيريا - كوت ديفوار- غينيا الاستوائية - ليبيا - مدغشقر - السودان - الكامبيرون - توجو - جامبيا - موريتانيا - غينيا كوناكري).

وفي حالة إتباع خطة عمل تنمية الصادرات المصرية الأفريقية ووفقا للاتفاقيات التجارية و وجود المراكز اللوجيستية ، فلقد تم تقسيم الدول الإفريقية وفقاً لإستراتيجية وزارة التجارة والصناعة لتنمية الصادرات لإفريقيا إلى ثلاث مراحل رئيسية لتنفيذ الصادرات المصرية وفقاً للموقع الجغرافي و تواجد مكاتب التمثيل التجاري و أفرع البنوك كالتالى:

- دول المرحلة الأولى: وتضم هذه المرحلة الدول (كينيا- تنزانيا- أوغندا)
- دول المرحلة الثانية:(زامبيا -جيبوتي)
- دول المرحلة الثالثة:(غانا- نيجيريا- كوت ديفوار- السنغال- موزمبيق- أنجولا- الكامبيرون - الجابون)

أما من منظور الطرق سواء البحرية او البرية او الجوية فستختلف هذه التفضيلات. ومن ثم يجب ربط كل هذه المحاور عن طريق نموذج و أوزان توضع لكل محور و ذلك لتحديد أفضل الدول التي يمكن التبادل التجاري معها و ترتيبها من حيث الأولوية أخذين في الاعتبار الأبعاد السياسية و التنافسية و المنظور الكلي لأفريقيا الموحدة المتقدمة رقميا و اقتصاديا و تنمويا.

6-6-2 تحديات التجارة البينية في الدول الأفريقية

تناول تقرير الاونكتاد حول مدي جاهزية بعض الدول الافريقية للتجارة الالكترونية بعض التحديات أسباب هذه التحديات موضحا أهمها كما يلي⁽¹⁾:

⁽¹⁾UNCTAD Rapid Trade Readiness Assessments of African Least Developed Countries (eT Ready) Key Statistics, Findgs and Recommendations, December 2018, Rapid eTrade Readiness Assessments:
<http://unctad.org/en/Pages/Publications/E-Trade-Readiness-Assessment.aspx> eTrade for all: <https://etradeforall.org/>

- بالرغم من أن كل الدول الأفريقية مؤمنة بأهمية التحول الرقمي و الميكنة و الاقتصاد الرقمي، إلا ان العديد منها ليس لديه خطة أو استراتيجية لتعزيز دعم هذه التجارة الالكترونية والاقتصاد الرقمي سواء بشكل مستقل او حتي متضمنة في استراتيجية قطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.
- عملية وضع استراتيجيات و سياسات التجارة الالكترونية تكون عادة مجزأة و تنفرد بها بين العديد من الجهات و الوزارات المسؤولة مما يعطل وضع و توحيد هذه الاستراتيجيات وأنشطتها. فلا يحدث التنسيق المناسب و هذا ما تعانيه البلدان الأفريقية ذات معدلات النمو المنخفضة بالتحديد مع غياب البيانات و المعلومات الصحيحة حول قطاع تكنولوجيا الاتصالات و المعلومات و أنشطته.
- عدم وجود تعاون حقيقي في بعض الدول الافريقية مابين الهيئات الحكومية و الشركات الخاصة في القطاع في مجال تعزيز التجارة الالكترونية لمواجهة التحديات. فيجب علي الحكومات العمل و التشارك مع أصحاب المصلحة و شركات الاتصالات الخاصة و أصحاب المصلحة للاستفادة المتبادلة.
- ضعف البنية التحتية و تغطية الانترنت و النطاق الترددي المناسب لتلبية المزيد من الطلبات على مواقع الويب ومنصات الطلب التجارية وبالتالي إرتفاع تكاليف استخدام الانترنت بالإضافة لمحدودية كمية البيانات المقدمة من شركات الاتصال والتي تصل أحيانا 1 GB من البيانات ورغم زيادة الاستثمارات في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العديد من الدول الافريقية الا ان تغطية النطاق العريض المتنقل (3G & 4G) محدودة وغير كافية ومكلفة بشكل عام. كما أنه لازالت هناك بعض الفجوات التكنولوجية بين الريف والحضر في القارة السمراء.
- بالرغم من استخدام عدد كبير من البشر للهواتف المحمولة للاتصال بالانترنت الا انه لازال هناك مشكلات في بعض الدول في إتاحة خدمات الانترنت
- انتشار التجارة الالكترونية في الاقتصاد غير الرسمي من خلال مواقع الاعلانات ووسائل التواصل الاجتماعي و تطوير نماذج الاعمال و منصات لتسويق الصناعات الزراعية والملابس و تكنولوجيا المعلومات و الاجهزة المنزلية وذلك للانتشار الاقليمي و القاري.
- لذا يُعتبر وجود بيئة لوجستية عالية الكفاءة للتجارة الوطنية والدولية و القارية الفعالة والمنافسة أمراً حيوياً لتحقيق التجارة الإلكترونية بنجاح محليا و دوليا و قاريا. و من ثم يجب وجود نظام النافذة الواحدة و هو نظام موحد عالمي به تتبّع كامل لجميع الشحنات يمكن التنبؤ فيه بمواعيد التسليم ، ووجود إجراءات شفافة بالكامل عبر المواقع الإلكترونية ونقاط الاستفسار ، يتم به توحيد المستودعات للمشروعات الصغيرة والمتوسطة في سوق التصدير مع إمكانية سداد المدفوعات الإلكترونية للجمارك إلكترونياً.
- ضعف مستوى الثقافة الرقمية بين السكان ، حيث تنتشر الأمية التكنولوجية في قطاعات واسعة من شعوب هذه الدول

- ضعف الإطار القانوني للتجارة الإلكترونية في إفريقيا ، فمعظم القوانين التجارية في إفريقيا لازالت غير قادرة على مواكبة التطورات الرقمية لذا يجب علي الدول أن تُقيم درجة إستعدادها للتحويل للتجارة الالكترونية لتطوير الاستراتيجيات المناسبة لرفع الكفاءة و تسريع وتعبئة وتعزيز فعالية الموارد المتاحة والجهود المبذولة بين أصحاب المصلحة لتسخير قوة التجارة الإلكترونية لتحقيق النمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية والاقتصادية.

نتائج وتوصيات الدراسة

أهم النتائج

1. تراوحت نسبة التجارة البينية بين مصر وأفريقيا ما بين 0,6 - 1,7% من واردات أفريقيا من العالم خلال الفترة (2005-2017).
2. يرجع انخفاض نسبة التبادل التجارى بين مصر وأفريقيا إلى العديد من الأسباب والتي من أهمها ارتفاع تكلفة الخدمات اللوجيستية بالنسبة للخدمات المختلفة: النقل بأنواعه، عجز خدمات التمويل أو عدم وجود أنظمة مناسبة لتسوية المدفوعات أو ارتفاع تكلفة التأمين على البضائع والمنتجات المصدرة لتغطية مخاطر الصادرات المصرية للأسواق الأفريقية، هذا بالإضافة إلى ضعف شبكات الاتصال والافتقار إلى تطوير نظم معلومات وتكنولوجيا الاتصالات تخدم جميع الأنشطة المتعلقة بالتجارة البينية بين مصر ودول أفريقيا.
3. تواجه الموانئ الأفريقية العديد من التحديات التى تعيق أداءها مما يضعف قدرتها التنافسية.
4. إن الأسطول التجارى البحرى المصرى لا يستطيع الوفاء بنقل تجارة مصر الخارجية (صادرات وواردات) إلى القارة الأفريقية. وأن الخدمات الدولية البرية والجوية وتكاليفها تعتبر العامل المسيطر فى تنمية الصادرات السلعية وزيادتها عبر الزمن وزيادة قدرتها التنافسية.
5. أن تكلفة الخدمات اللوجيستية المتضمنة فى خدمات النقل البرى والجوى تعتبر من العوامل الحاسمة فى تحديد كفاءة وتنافسية الصادرات.
6. يعتبر النقل البرى هو العنصر المهيمن فى أفريقيا إلا أن شبكة النقل والطرق فى أفريقيا تعاني من مشاكل عدة تتمثل فى: عدم الصيانة، الإفراط فى تحميل الشاحنات، عدم الترابط فى الشبكة، قلة إنتاجية العمال، قلة عدد العربات، تدهور مستوى الخدمة بصفة عامة وعدم كفاءة إجراءات تسيير النقل الداخلى ، والافتقار إلى الأمن والسلامة والأمان.
7. ومن أهم المعوقات التى تواجه المصدرين المصريين فى التعاملات التجارية مع الدول الأفريقية ارتفاع تكلفة التأمين على المنتجات المصدرة لتغطية مخاطر الصادرات المصرية إلى الأسواق الأفريقية حيث تواجه شركات التأمين الأفريقية تحديات كثيرة منها صعوبة الوصول للعملاء وزيادة معدلات المخاطر الطبيعية وبيئة الاستثمار الصعبة بالإضافة إلى انخفاض دخول المواطنين والمضاربات السعريّة ونقص الوعى التأمينى والنقص فى المهارات فى مجالات تكنولوجيا المعلومات وعدد الخبراء الاكتواريين ومديرى المخاطر فى أفريقيا.
8. تلعب مصر دوراً هاماً وقيادياً فى أعمال الشركة الأفريقية لإعادة التأمين حيث تستضيف مصر المكتب الإقليمى للشركة فى القاهرة ، كما تسعى شركات التأمين المصرية لبحث العديد من الآليات للاستفادة من توسع الاستثمارات المصرية فى الأسواق الأفريقية وذلك لدعم التعاون مع أسواق القارة

وذلك بتغطية المشروعات المصرية المقامة بتلك الأسواق مع تبادل الخبرات الفنية بين مصر وهذه الأسواق والتوسع فى إنشاء مقرات لهذه الشركات فى بعض الأسواق الفاعلة تأمينياً.

9. بالرغم من أن كل الدول الأفريقية مؤمنة بأهمية التحول الرقمى والميكنة والاقتصاد الرقمى إلا أن العديد منها ليس لديه خطة أو استراتيجية لتعزيز ودعم التجارة الالكترونية والاقتصاد الرقمى سواء بشكل مستقل أو حتى متضمن فى استراتيجية قطاع الاتصالات.

10. عدم وجود تعاون حقيقى فى بعض الدول الأفريقية ما بين الهيئات الحكومية والشركات الخاصة فى القطاع فى مجال تعزيز التجارة الالكترونية.

11. ضعف البنية التحتية وتغطية الانترنت والنطاق الترددى المناسب رغم زيادة الاستثمارات فى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فى عديد من الدول الأفريقية بحيث أن تغطية النطاق العريض المتنقل (3G & 4G) محدود وغير كاف ومكلف بشكل عام.

أهم التوصيات

بناءً على النتائج التي توصلت إليها الدراسة لتحفيز ودعم الصادرات بين مصر وأفريقيا، نورد التوصيات الآتية:

1- مقترحات لتفعيل دور النقل لزيادة الصادرات المصرية إلى أفريقيا

أ. فيما يخص النقل البحرى

- التنسيق بين الموانئ البحرية المصرية فى ظل المقومات الطبيعية واللوجستية والبنية الأساسية لكل ميناء لتحقيق التكامل فيما بينهم وتقليل حدة المنافسة الداخلية ودعم المركز التنافسى للنقل البحرى المصرى.
- الالتزام بتطبيق أحدث التطورات فى المجالات التشغيلية والتقنية المطبقة فى الموانئ العالمية من خلال تبادل الخبرات والزيارات والتدريب فى هذه الموانئ.
- الالتزام بتطبيق المعايير البيئية العالمية على السفن بما يضمن تخفيض تلوث البيئة البحرية للوصول إلى مفهوم الموانئ الخضراء.
- رفع كفاءة وتطوير البنية التحتية للموانئ البحرية وزيارة أعماق الممرات الملاحية والأرصفة بجميع الموانئ.
- تنمية وتحديث الأسطول التجارى البحرى المصرى من خلال تقديم حوافز وتسهيلات للسفن المصرية ، وكذلك رفع كفاءة الترسانات البحرية الحالية وإنشاء ترسانات متطورة لتكون أداة دعم لإحلال وتجديد الأسطول التجارى البحرى بالإضافة إلى إجراء تعديلات عاجلة لبعض التشريعات البحرية لتشجيع الاستثمار فى مجال تملك السفن.

هذا بالإضافة إلى أن تحقيق التكامل بين الموانئ كافةً يأتى من خلال وضع مخطط متكامل يتضمن خريطة استثمارية واستكمال التغطية الجغرافية لمصر بخدمات النقل البحرى وذلك لدعم التنمية الشاملة وإنشاء وتطوير البنية التحتية وفقاً لاقصاديات السوق والمعايير الدولية وربطها بمناطق الاستثمار من خلال الشركة القومية للطرق ووسائل النقل فى رؤية متكاملة بهدف تحويل مصر إلى مركز عالمى للطاقة والتجارة واللوجيستيات على المستوى الإقليمى والأفريقى والعالمى إلى جانب تأهيل وتنمية قدرات الموارد البشرية وتطوير البنية التشريعية بما يتلاءم مع التطورات المحلية والعالمية ومواكبة المعاهدات والالتزامات الدولية.

ب. فيما يخص النقل البرى والجوى

- التحرير الكامل لقطاع النقل البرى والجوى وتقوية الآليات التنظيمية لخلق وإتاحة الاستثمار فى البنية التحتية للنقل.
- العمل على خفض تكاليف النقل البرى والجوى والذى سيؤدى بدوره إلى خفض التكاليف الكلية للصادرات وتعزيز القدرة التنافسية لها.
- العمل على إزالة قصور وضعف البنية الأساسية لكل من النقل البرى والسكك الحديدية فى مصر وأفريقيا.
- رفع كفاءة نفقات التشغيل والعمل على زيادة رأس المال المادى والبشرى اللازم لتشغيل نظم اتصال حديثة تفى بمتطلبات قطاع الأعمال.
- العمل على زيادة الموارد المالية لتطوير قطاع النقل فى مصر وأفريقيا ، وذلك من خلال زيادة مشاركة القطاع الخاص والاستثمار الخارجى وزيادة النسبة المخصصة للنقل والصيانة فى الناتج المحلى مع تشجيع الشراكة بين القطاع العام والخاص.

2- فى مجال تمويل وضمان الصادرات

- **جسر فجوة تمويل التجارة فى أفريقيا** وذلك من خلال التعاون بين البنوك الأفريقية فى مجال تمويل التجارة ، وتمكين الشركات الجديدة والمتوسطة والصغيرة من النفاذ إلى تمويل الصادرات والمعاملة التفضيلية لها مثل تقديم القروض بفائدة مخفضة وتسهيل إجراءات الحصول على القروض.
- **التوسع فى إنشاء فروع للبنوك المتخصصة فى الدول الأفريقية** وتوسيع الانضمام لشبكات الربط الإلكتروني بين البنوك.
- **توسيع عملية الإقراض** وعدم تركها فى مجموعة قليلة من العملاء حيث يحصل على حوالى 10 % من أكبر العملاء على ما يقرب من 60% من محفظة القروض المخصصة لتمويل التجارة بين الدول الأفريقية.

- توسع الشركة المصرية لضمان ائتمان الصادرات لتشمل أهم أنواع المخاطر المختلفة التي تواجه الصادرات.

- الإسراع في تفعيل دور شركة ضمان الصادرات لأفريقيا وتوسيع دائرة تغطية المخاطر التي

تقدمها - في مجال الاستفادة من التجارب الدولية (تجربة الصين)

- إقراض المصدرين بأسعار فائدة تفضيلية.
- فتح خطوط ائتمان للمصدرين والمستورين.
- تمويل العمليات المرتبطة بالتجارة مثل أنشطة البحث والتطوير واستيراد الآلات ونقل التكنولوجيا.

4- فيما يخص صناعة التأمين المصرية والأفريقية

- تحتاج شركات التأمين لإيجاد طرق ابتكارية لزيادة النشاط وخدمة العملاء وذلك بمساعدة التكنولوجيا الرقمية وانتشار الهواتف والأجهزة الذكية والنظم المبتكرة لتحقيق دفعة قوية لصناعة التأمين بالقارة ، وضرورة تعميق مزار التعاون الاقليمي والدولى وتعزيزه، وزيادة قنوات التواصل بين الشركات التأمين الأفريقية والأسواق الخارجية.
- السماح لشركات التأمين المصرية بفتح أفرع لها فى الدول الأفريقية التى تتميز بكثرة التعداد السكانى ، وضعف الخدمات المقدمة خصوصا فى منطقة الجنوب الأفريقى.

5- فى مجال التحول الرقمى

- تطوير وانشاء وتعزيز البنية التحتية والبنية التحتية المعلوماتية والتكنولوجية والرقمية في دول أفريقيا وخلق بيئة مواتية وتعزيز قدرة دول الاعضاء للوصول الآمن والسريع للانترنت.
- تشجيع أنشطة النقل واللوجستيات التي تخدم التجارة الإلكترونية والحكومة الإلكترونية على أساس إقليمي.
- بناء القدرات وتعزيز رأس المال البشري لتوفير فرص جديدة للشباب في أفريقيا للمساهمة في دعم المشاركة في الاقتصاد الرقمي وتنمية مهارات القراءة والكتابة الرقمية، لا سيما في مجال العلوم والتكنولوجيا والهندسة والرياضيات (STEM).
- تعزيز التحول الرقمي لتحقيق النمو، وريادة الأعمال، وخلق فرص العمل، وتمكين القطاع الخاص، ولا سيما الشركات الناشئة الرقمية والشركات الصغيرة والمتوسطة والمبادرات المجتمعية المبتكرة ، وذلك باستخدام التقنيات الرقمية لتوفير الدعم.
- الاعتماد علي الحلول الرقمية الذكية في مختلف القطاعات والعمل مع البنوك المحلية وشركات الاتصالات وشركاء العمل لتوفير الخدمات المالية من خلال الهواتف الذكية أو حتى هواتف المحمول التقليدية. فرغم أن بعض الأفراد لا يتمتعون بخدمات الإنترنت إلا أن التقدم الكبير الذي

طراً على تكنولوجيا الموبايل قد وفر مجموعة رائعة ومدهشة بل وبسيطة من خدمات الموبايل التي سهلت حياة الكثيرين.

- إنشاء أطر تشريعية وتنظيمية ، لا سيما فيما يتعلق بحماية البيانات ومعالجة أمن الاتصالات السلكية واللاسلكية - بما في ذلك أمن الشبكات G5.
- إنشاء سوق أفريقية رقمية واحدة 2030.
- بناء المهارات الرقمية الشاملة والقدرات البشرية في العلوم الرقمية والاهتمام بالتقنيات الحديثة للتحويل الرقمي والبرمجة والتحليل وأمن البيانات وسلسلة الكتل والتعلم الآلي والذكاء الاصطناعي والروبوتات والهندسة والابتكار وريادة الأعمال.

- السيناريو الاول (استمرار الوضع الحالي)

استمرار محدودية التجارة البينية لمصر مع الدول الافريقية نظرا لما يواجهها من عقبات سواء ما يتعلق بالسوق الافريقي او السوق المصري حيث ارتفاع تكلفة التأمين من خلال ارتفاع معدلات المخاطر التجارية وغير التجارية في الأسواق الأفريقية، وسيطرة الوسطاء والوكلاء التجاريين اللبنانيين والهنود على القنوات التجارية، وارتفاع مخاطر عدم السداد، والافتقار إلى وجود نظام اعتراف متبادل بالمواصفات. هذا بالإضافة الى عقبات النقل والشحن التي تؤدي إلى ارتفاع تكاليف التأمين في أفريقيا من خلال عدم وجود خطوط ملاحية بحرية وجوية منتظمة بين مصر ومعظم دول أفريقيا، بالإضافة إلى عدم كفاءة الموانئ في العديد من الدول، وأوجه القصور التي تشوب خطوط السكك الحديدية بالدول الأفريقية وتظهر هذه المشكلات بشكل أوضح في الدول الحبيسة مما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة النقل والشحن إلى إفريقيا وتحكم شركات الشحن الأجنبية في فترة الشحن التي قد تصل إلى 28 يوم مما قد يؤدي إلى تلف البضائع في بعض الأحيان

- السيناريو الثاني زيادة حجم التجارة بين مصر وإفريقيا مع تنفيذ منطقة التجارة الحرة الافريقية

إنه بموجب التوقيع على هذه الاتفاقية فإن الدول الأعضاء ستستفيد من إقامة منطقة التجارة الحرة الجديدة بصورة تدريجية، تبدأ بتحرير التجارة السلعية، حيث تنص الاتفاقية على تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية بمنح كل دولة عضو معاملة لا تقل تفضيلاً عن تلك الممنوحة لمثيلاتها من المنتجات المحلية، هذا فضلاً عن إلغاء رسوم الواردات وإلغاء القيود غير الجمركية وأي رسوم ذات أثر مماثل من شأنها التأثير سلباً على تدفق التجارة البينية. إن الاتفاقية تلزم الدول الموقعة بعدم فرض أية قيود كمية على الصادرات أو الواردات، وكذا اتخاذ كافة التدابير اللازمة للتعاون الجمركي والتدابير الخاصة بمكافحة الإغراق والرسوم التعويضية، لذا سوف يترتب على تنفيذ الاتفاقية زيادة حجم التجارة البينية الافريقية والتي

من المتوقع ان تصل الى 40% من حجم التجارة الافريقية، لذا فمن المتوقع ان يرتفع حجم التجارة المصرية الافريقية في ضوء الاتفاقية.

– السيناريو الثالث التعاون المصري الافريقي في مجال صناعة التأمين

هناك تفاؤل كبير بمستقبل قطاع التأمين في مصر وهذا مرهون بارتفاع المؤشرات الاقتصادية، كما أن هناك ضرورة لاتخاذ عدد من الإجراءات الاحترازية للتحوط من المخاطر السياسية وتقييم السعر الفني العادل عند قبول الاكتتاب فيه، فضلاً عن ضرورة تحسين الشركات نتائج أعمالها بصفتها المسؤولة عن ذلك، إضافة إلى مقاطعتها المضاربات السعرية التي أضرت بسمعة القطاع.

تعد مصر سوقاً واعداً والصناعة التأمينية بها قوية ولهذا تهتم كل الدول العربية والإفريقية والأجنبية بهذا السوق الواعد وتعمل علي حفز مؤشرات الاستثمار حوله لأنه داعم رئيسي لتحريك عجلة التطور في المنطقة، خاصة أن الكفاءات الاستثمارية والتأمينية المصرية نجحت في اقتناص العديد من الفرص الاستثمارية الناجحة في الأسواق الأجنبية والعربية والإفريقية، والتي تعكس دراسة اكتوارية متأنية ومحددة لأهداف ومحفزات الاستثمار بعد قياس المخاطر والاستعداد لها. كما أن مستقبل قارة إفريقيا تأمينياً يعد بطفرة استثمارية كفيلة أن تنقل الشركات المصرية من وضع إلي وضع آخر في حال إتمام مصر العديد من الصفقات، والسماح لشركاتها في فتح أفرع لها في الدول الإفريقية التي تتميز بكثرة التعداد السكاني، وضعف الخدمات المقدمة خصوصاً في منطقة الجنوب الإفريقي، حيث أن التحديات هي العائق الوحيد التي تؤخر تنمية قطاع التأمين في إفريقيا لكن موارد القارة وثرواتها تعتبر أحد أهم المحفزات الداعمة للانطلاق والتوجه للاستثمار في مثل هذا السوق، خاصة أن مصر تعتمد في وارداتها علي السوق الصيني وعلي دول اليورو ولابد من مواجهة مخاطر الاستثمار في إفريقيا ووضع حلول مع المسؤولين عنها بدلاً من الهروب إلي أسواق أخرى.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

1. تعزيز التجارة الأفريقية البينية "، المسائل المؤثرة على التجارة الأفريقية البينية، الإجراء المفتوح لتعزيز التجارة الأفريقية البينية، وإطار التعجيل بإنشاء منطقة تجارة قارية حرة.
<https://af.reuters.com/article/egyptNews/idAFL4N27U40Q>
2. استراتيجية النقل البحرى المصرى وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ المصرية، يوليو 2018.
3. الأمم المتحدة: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، (جنيف: الأمم المتحدة، 2017).
4. الاونكتاد: تقرير الاستثمار العالمى لعام 2018 (جنيف: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، 2018).
5. الأونكتاد: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحرى، 2017.
6. البنك المركزى المصرى ، التقرير السنوى، 2018/2017.
7. البنك المركزى المصرى، المجلة الاقتصادية، أعداد مختلفة من عامى 2017 و 2018.
8. البنك المصرى لتنمية الصادرات، عن البنك وأهدافه وأنشطته، موقع البنك على الانترنت:
<https://www.ebebank.com/ar>
9. بيان صحفى رقم 2019/159 "مصر تستضيف الدورة العادية الثالثة للجنة الفنية المتخصصة للاتحاد الافريقي حول الاتصال و تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات"، شرم الشيخ 22 أكتوبر 2019، الاتحاد الافريقي، <https://au.int/ar/pressreleases/20191022/egypt-hosts-3rd-ordinary-session-african-union-stc-communication-and-ict>
10. جهاد عبد المنعم ، "إنشاء أول رابطة أفريقية لمراكز البيانات ADCA لتعزيز الاقتصاد الرقمى الأفريقي"، أغسطس 2018، <https://alwafd.news/article/1978088>
11. حسن عثمان ، " البريد المصرى يوقع اتفاقية مع "العالمى" لتفعيل التجارة الإلكترونية ،الصغير: نهدف للتغلب على حواجز التجارة الإلكترونية فى أفريقيا"، 19 يناير 2020، الوطن ،
<https://www.elwatannews.com/>
12. دراسة الامم المتحدة ، "الامم المتحدة دراسة الحكومة الالكترونية 2018 ، تجهيز الحكومة الالكترونية لدعم التحول نحو مجتمعات مرنة و مستدامة ، ادارة الشؤون الاقتصادية و الاجتماعية ، الامم المتحدة، 2018
13. رئيس الوزراء فى تصريح للأهرام بعدد 26 نوفمبر 2019.

14. سالي محمد فريد (د.): "التكتلات الاقتصادية وآفاق إنشاء منطقة التجارة الحرة الأفريقية"، التقرير الاستراتيجي الأفريقي 2017-2018، جامعة القاهرة ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، 2018.
15. سرحان أحمد سليمان: "دراسة تحليلية للهيكل السلي للتجارة الخارجية المصرية مع القارة الأفريقية" ، الجمعية المصرية للاقتصاد الزراعي ، المجلة المصرية للاقتصاد الزراعي ، المجلد الثامن والعشرون ، العدد الرابع.
16. سهير عابدين: "دور الخدمات اللوجستية فى تنمية التجارة الدولية بالتطبيق على منطقة قناة السويس الجديدة" ، كلية التجارة ، جامعة الإسماعيلية ، رسالة ماجستير غير منشورة ، 2019.
17. صابر شاكر: "أثر النفقات اللوجستية على نفاذ الصادرات المصرية إلى دول حوض النيل"، مجلة التنمية والسياسات الاقتصادية، المجلد (19) ، العدد (2) ، يوليو 2017.
18. عدنان مصطفى البار و خالد علي المرهبي، " التحول الرقمى كيف ولماذا؟ " ، 2018، <https://www.awforum.org/index.php/en/>
19. عمرو طلعت ، "نص كلمة وزير الاتصالات في افتتاح معرض ومؤتمر كايرو آي سي تي 2019"، ديسمبر 2019.
20. عمرو طلعت، " التجارة الإلكترونية ترسم ملامح الاستثمار في إفريقيا اليوم وغداً"، يناير 2016، البوابه نيوز.
21. فائق جمعه المنديل: "التخطيط العمرانى ودورها فى التنمية المستدامة للمجتمعات العربية والأفريقية" ، مملكة البحرين ، المؤتمر الإقليمى ، للمبادرات والإبداع التنموى ، 2007.
22. لي ليان خه، الصين وإفريقيا... يداً بيد نحو مستقبل أفضل، نشر بتاريخ: 22 تشرين 2/نوفمبر، <https://goo.gl/8grsdF> 2018
23. مؤتمر الاتحاد الأفريقى (الدورة العادية الثامنة عشرة) ، أديس أبابا، 19-20 يناير 2012.
24. محمد حامد محمود عبد الرازق (د.) ، "اقتصاديات النقل الدولى البرى والبحرى والجوى" ، الدار الجامعية ، الأسكندرية ، 2013.
25. محمد عاشور (د.) : "التكامل الأفريقى فى أفريقيا، الضرورات والمعوقات"، جامعة القاهرة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، مشروع دعم التكامل الاقتصادى، 2007.
26. محمد محمود، "طموح إفريقي نحو تعزيز التجارة الإلكترونية"، ديسمبر 2019، <https://islamonline.net/32531>
27. المركز المصري للدراسات الاقتصادية، رأي في خبر، "البنك المركزي يؤسس شركة لضمان مخاطر الصادرات براس مال 600 مليون دولار 2019/9/14"، 2019. متاح علي الموقع.

28. منى عبد العال سيد دسوقي (باحث رئيسي): "استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية"، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (255) ، معهد التخطيط القومي، ديسمبر 2014.
29. نشرة وزارة الاتصالات و تكنولوجيا المعلومات ، 2019 ، موقع وزارة الاتصالات و تكنولوجيا المعلومات الرسمي
30. هبه السيد ، "رئيس البريد: نسعى لتسهيل التجارة الإلكترونية بين دول القارة"، اليوم السابع ، يناير 2020 ، <https://www.youm7.com/story>
31. هناء السيد حسم عبد اللطيف: "تطور النقل البرى وأثره على تفعيل العلاقات التجارية داخل منطقة التجارة الحرة الأفريقية" ، رسالة ماجستير غير منشور . معهد البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة القاهرة ، 2016.
32. هيئة الاستعلامات المصرية، تقرير عن العلاقات الاقتصادية بين مصر وأفريقيا، القاهرة، 2018.
33. وزارة التجارة والصناعة بالتعاون مع هيئة تنمية الصادرات (EDA) خطة عمل لتنمية الصادرات المصرية للدول الأفريقية.
34. وزارة النقل ، قطاع النقل البحرى، استراتيجية النقل البحرى المصرى وتطوير وزيادة القدرة التنافسية للموانئ المصرية، يوليو 2018.
35. وزارة النقل ، قطاع النقل البحرى، التقرير السنوى لعام 2018، بنك معلومات قطاع النقل البحرى المصرى.
36. ياسر محمود أحمد عبد الرحمن: "أثر الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية على التجارة الخارجية الأفريقية منذ عام 2001 (دراسة حالة مصر وكينيا)" ، دراسة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، 2017.

ثانيا: باللغة الأجنبية

1. Afreximbank and Exim India, " Deepening South-South Collaboration: An Analysis of Africa and India's Trade and Investment, Cairo 2018.
2. African Development Bank Group, " Trade Finance in Africa Overcoming Challenges", 2017.
3. African Development Bank: **China and Africa: An Emerging Partnership for Development**, Belvédère, TUNIS: African Development Bank Group, 2018.

4. AfricaRe: **Annual Report & Accounts** 2016.
5. Africa's Transport Infrastructure – The World Bank.
6. Ahmad Alam & Ansar Abdul Aziz," EXIM Bank of India's Export Financing Strategies: An Analysis, Research Journal of Economics and Business Studies 5(8):33-41, 2016.
7. ALEXBANK, Bank of INTESA SANPAOLO, A New Boost to Egyptian African Relations, January 2018.
8. alwatan.com.Novermber, 2019
9. An agreement between the African Bank for Export and Import and the Export Development Bank of \$ 500 million, available on website <https://www.meobserver.org/?p=14761>.
10. Andersone Evita, Bogdanova Olga," The Role of Export Credit Guarantees in the Improvement of Business Environment in the European Union, Economics and Business, 2013, doi: 10.7250/eb.2013.001
11. **Arvic, J.F, Mustra, M., Panzer, J. Ojala. L. and Naula, T. (2007):** Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy" Washinton, D.C.: The World Bank, **Arvic, J.F.**
12. **Mustra, M.,OJALA, L. shepherd, B. and Sasleasky. D. (2010),** "Connecting to compete 2010, Trade Logistics in the Global Economy" Washington, D.C., the World Bank.
13. Azmat GANI, "The Logistics Performance Effect in International Trade", The Asian - Journal of shipping and logistics, Journal homepage: www.elsevier.com/locate/ajsl, 33 (4),2017.
14. Behar, A. & Manner, p., Logistics and exports, 2008.
15. Ben Shephred, Logistics Costs and Competitiveness:Measurement and Trade Policy Applications MPRA Munich personal Repee Archive, 3 Nov. 2011.
16. Competitiveness, United Nation, 2017
17. CONNECTING AFRICA: ROLE OF TRASPORT INFRASTRUCTURE.
18. Dennis, A., and B. Shepherd: "Trade Facilitation and Export Diversification", World Economy 34 (1), 2011.
19. Digital Transformation in Africa”, G7, France, 2019

20. Doing Business, Training for Reform, 16th The Edition, A World Bank Group Flagship Report, 2019.
21. Economic Research Forum, "SME ACCESS TO EXPORT FINANCE IN EGYPT", Ministry of Foreign Trade (MOFT) and the International Development Research Center (IDRC), 2004.
22. Edgar E. Blanco, et al. "Modeling The Cost of international trade in Global supply chains, MIT center for transportation & Logistics, March 2015.
23. Global Trade Review, "Africa's continent-wide payment and settlement system launched" available on website: <https://www.gtreview.com/>
24. Guner, S., & Coskun, E.: Comparison of impacts of economic and social factors on countries, logistics performances: study with 26 OECD countries, Research in logistics & production, 2, 2012.
25. Habiba Ben Barka, Border Posts, Checkpoints, and India- African Trade Challenger and Solutions, African Development Bank, 2011.
26. Hoekman, B. and Nicita, A.: "Assessing the Doha round: market access, transactions costs and air for trade facilitation" Journal of International Trade and Economic Development, Vol. 19, 2010.
27. <http://iresearch.worldbank.org/servicetrade/about> Data.htm.
28. Hummels, D., & Schaur, G., Time as a trade barrier: National Bureau of Economic Research, 2012.
29. Hyuk-soo ctto, August, Determinants and effects of logistics costs in container ports: The Transaction Cost Economics Perspective, 2014.
30. Jaime de Melo and Yvonne Tsikata, **Regional Integration in Africa Challenges and prospects**, WIDER Working Paper 2014/037, (Finland: World Institute for Development Economics Research, United Nations University, 2 February 2014).
31. Kim, I., & Min, H., Measuring supply chain efficiency from a green perspective, Management Research Review, 34 (11), 2011.
32. Kristen Hopewell, "Reshaping World Trade: The Export Finance of the Emerging Economies", in Global Policy, December 2016.
33. Li, Y., and J. Wilon. 2009: "Time as a Determinant of Comparative Advantage", Policy Research working paper, 5128, world Bank.

34. Limao, Nuno, and Anthony J. Renahles, "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport costs and trade", World Bank Economic Review 15, 2001.
35. **Lxlaus Schwab, The Global Competiveness Report, 2018-2019**
36. Mahmoud Barakat, et.al, AEnchanicing Exports thourgh Managing Logistics performance: Evidence from Middle East and African countries, Joirnal of Research in Busines, Economices and Management, Vol.11, issue 2, August 2018.
37. Muguto, Victor: **African insurance industry poised for growth**, 2018, at: <https://www.pwc.co.za › south-african-insurance-2018>
38. Nordàs, H.K., & Piermartini, R., Infrastructure and Trade, 2004.
39. Nowak, Wioletta," China-Africa and India-Africa trade in the years 2000-2014", Procardia Economics and Finance 39, 2016.
40. Osei-Mensah, Steve: **Insurance opportunities in Sub-Saharan Africa**,(Kenya: Nairobi,,2019),at: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-insurance-opportunities-sub-saharan-africa/\\$FILE/ey-insurance-opportunities-sub-saharan-africa.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-insurance-opportunities-sub-saharan-africa/$FILE/ey-insurance-opportunities-sub-saharan-africa.pdf)
41. Piet Buys, UW & Deichm.enm, David Gheeler, Total network Upgrading and overland trade expansion in Sub-Saharan Africa, Research Working paper Washington D.C. The World Bank Paper No. 4096, 2016.
42. Samah SaElMorsy, "Determinants of Trade Intensity of Egypt with COMESA Countries, Bandung: Journal of The Global South (2015) 2:5. Springeropen Journal.
43. Shepherd, B., 2010, "Speed Money: Time, Corruption, and Trade", working paper, https://sites.google.com/a/developing-trade.com/home/publications/files/shepherd_wpu_spead_Money27 Feb. 10, pdf/attredircts=0.
44. The Africa Transport Policy Program (SSATP), Fact Sheet Washington D.C. SSATP, 2014.
45. THE DRAFT DIGITAL TRANSFORMATION STRATEGY FOR AFRICA (2020-2030), African Union, 2019, <https://au.int/> اجتماع مجلس إدارة إفريقيا الذكية الذي عقد على هامش جمعية رؤساء دول وحكومات الاتحاد الأفريقي الثانية والثلاثين
46. The International Monetary Fund, Regional Economic Outlook Report, Sub-Saharan Africa Recovery amid Elevated Uncertainty (Washington D.C: IMF, 2019).

47. The Services Trade Restrictions Data base of The World Bank's Development Economics Research Group is available at:
48. The World Bank: **African Development Indicators**, (Washington D.C.: World Bank, 2018).
49. U.S. Census Bureau, U.S. Bureau of Economic Analysis, Monthly U.S. International Trade in Goods and Services September 2018 (Washington DC: U.S. Department of Commerce), November 2, 2018.
50. Ukpeh, Gabriel, Susan de Klerk, **Insurance Industry Survey 2019**, (Nigeria: Lagos, PwC Africa Insurance, 2019), at:
<https://www.pwc.com/ng/en/assets/pdf/nigeria-insurance-survey.pdf>
51. UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation 2019, © United Nations 2019, <https://unnex.unescap.org/content/un-global-survey-digital-and-sustainable-trade-facilitation-2019>.
52. UNCTAD B2C E-commerce Index 2018 Focus on Africa, UNCTAD Technical Notes on ICT for Development N^o12, United Nations 2018.
53. UNCTAD Rapid eTrade Readiness Assessments of African Least Developed Countries (eT Ready) KEY STATISTICS, FINDINGS AND RECOMMENDATIONS, December 2018, Rapid eTrade Readiness Assessments:
<http://unctad.org/en/Pages/Publications/E-Trade-Readiness-Assessment.aspx>
eTrade for all: <https://etradeforall.org/>
54. UNECA, The African Competitiveness Report, 2015, chapter 2.2 entitled valuing trade in services in Africa.
55. United National Department of Economic and Social Affairs, population on Division, World Population prepacks.
56. WB, Doing Business 2019, "Training for Reform (is current as of May 1, 2018).
57. Wennedy K.Mbekeane, "The Role of infrastructure in determining Export.
58. World Bank: World Bank Database at, www.worldbank.org.
59. World Development Indicators, World Bank, 2018.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية

- 1- الموقع الإلكتروني للبنك الأفريقي للصادرات والواردات على الانترنت:
<https://www.devex.com/organizations/african-export-import-bank-afreximbank-45335>
- 2- موقع المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في أفريقيا على الانترنت:
https://www.badea.org/index_ar.htm
- 3- <https://www.gtreview.com/>
- 4- قاعدة بيانات البنك الدولي متاح على:
www.Worldbankdatat.org
- 5- الهيئة العامة للرقابة المالية في مصر:
www.fra.gov.eg
- 6- شركة مصر القابضة للتأمين:
www.misrholding.co
- 7- مركز الأهرام للدراسات السياسية والإستراتيجية: "العلاقات الاقتصادية بين مصر ودول حوض النيل"
www.digital.ahram.org.eg/articles.aspx?Serial=221229&eid
- 8- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة - قطاع المناطق الحرة
www.gafinet.org/
- 9- الهيئة العامة للاستعلامات
- 10- منظمة العمل الدولية: التأمين الصغير في إفريقيا،
<https://www.findevgateway.org › mfg-ar-microfinance-in-africa-27460>
- 11- <https://untfsurvey.org/region?id=ECA>
- 12- طرق حساب المؤشرات برجااء الرجوع الي دراسة الامم المتحدة أو الولوج الي موقع الامم المتحدة،
<https://publicadministration.un.org/egovkb/en-us/About/Methodology>
<https://publicadministration.un.org/egovkb/en-us/Data-Center>

الملاحق

ملحق رقم (1)

مراجعة الأدبيات الاقتصادية

حول مؤشرات الأداء اللوجيستي

توصلت دراسة (Arvis et al 2007 and 2010)⁽¹⁾ إلى قيام تلازم إيجابى بين أداء اللوجستيات ومؤشرات الانفتاح التجارى.

كذلك قدمت دراسة (Hoekman and Nicits, 2010)⁽²⁾ تحليلاً لمؤشرات الأداء اللوجيستي فى إطار نموذج للجاذبية ، حيث أظهرت نتائج التحليل وجود ارتباط موجب معنوى بين الأداء اللوجيستي وكثافة التجارة ، وكذلك تطرقت دراسة (Samah SaElMorsy, 2015)⁽³⁾ باستخدام نموذج للجاذبية أن تشجيع التجارة البينية داخل الكوميسا يرتبط بمعوقات غياب البنية التحتية خاصة فى مجال النقل والاتصالات ، والحواجز غير التعريفية والتوترات الاجتماعية والسياسية فى العديد من دول المنطقة.

وفى دراسة تطبيقية أخرى حول دول الشرق الأوسط والدول الأفريقية ثم تقديم شواهد حول علاقة إدارة الأداء اللوجيستي بتعزيز نفاذ الصادرات (Mahmoud Barakat, et.al,2018)⁽⁴⁾ حيث توصلت

(1) Arvic, J.F, Mustra, M., Panzer, J. Ojala. L. and Naula, T.: Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy" Washinton, D.C.: The World Bank, Arvic, J.F, Mustra, M.,OJALA, L. shepherd, B. and Sasleasky. D. (2010), "Connecting to compete 2010, Trade Logistics in the Global Economy" Washington, D.C., the World Bank, 2007.

(2) Hoekman, B. and Nicita, A.: "Assessing the Doha round: market access, transactions costs and air for trade facilitation" Journal of International Trade and Economic Development, Vol. 19,2010, pp. 65-79.

(3) Samah ElMorsy, "Determinants of Trade Intensity of Egypt with COMESA Countries, Bandung: Journal of The Global South 2:5. Springeropen Journal, 2015, pp. 1-25.

حيث بينت الدراسة أن جماعة الكوميسا تعاني من صعوبات فى النقل والاتصالات والمعرض من موارد الطاقة الهيدرولوكية، وقد اتجهت الجهود لتحسين البيئة التحتية للطرق حيث اشتملت أدوات تسهيل العبور فى الكوميسا COMESA Transit facilitation instrument على وضع عدة آليات تسعى لوضع تحديد للحمولة على المحاور، أوزان المركبات ، رسوم استخدام الطرق ، تراخيص الناقل ، وضمان عبور الجمارك Regional Customs Transit Guarantee RCTG ، هذه الإجراءات استهدفت تيسير المرور عبر الحدود، وقامت العديد من الدول بتخصيص مخصصات مالية للطرق وتحديد هيئات طرق مسئولة عن التشييد وصيانة البنية التحتية للطرق، وبالنسبة لبرنامج تحرير النقل الجوى فقد تم توسيعه ليستوعب كل من شرق وجنوب أفريقيا والكوميسا ، تجمع شرق أفريقيا EAC ، تجمع SADC. وفى هذا الإطار امتدت الخطوط الجوية الأثيوبية إلى مومباسا ، وامتد الخطوط الجوية الكينية رحلاتها نحو جوبا ولواندا واستمرت خدماتها إلى Gaborone ، أما خطوط الطيران المصرية فقد جدولت رحلاتها نحو لوساكا ، ودار السلام فى 2011.

(4) Mahmoud Barakat, et.al, AEnchanicing Exports thourgh Managing Logistics performance: Evidence from Middle East and African countries, Joirnal of Research in Busines, Economices and Management, Vol.11, issue 2, August 2018, pp. 2131-2140.

لوجود علاقة معنوية بين مكونات مؤشر الأداء اللوجيستي: الجمارك، البنية التحتية ، الشحنات الدولية والانضباط الزمنى والمهارة أو الكفاءة، والتتبع والتعقب للشحنات وصادرات دول الشرق الأوسط والدول الأفريقية باستخدام نموذج انحدار (Panel Data). وفى استعراض نفس الدراسة لنتائج دراسات أخرى مثل (Hummels and Schaur, 2012)⁽¹⁾ أشارت إلى أن كفاءة الموانئ، والبيئة الجمركية، والبيئة التنظيمية، والبيئة التحتية للخدمات أى ما يسمى التسهيلات التجارية تساهم بوضوح فى تحقيق مكاسب للتجارة الدولية، وفى دراسة أخرى⁽²⁾ (Behar and Manners, 2008) توصلت باستخدام نموذج للجاذبية أن كفاءة الأنشطة اللوجستية فى الدول المستوردة لها تأثير هام على تشجيع الصادرات الثنائية، كذلك فإن الصادرات فى الدول الحبيسة تعتمد أكثر على جودة وكفاءة اللوجستيات فى الدول المجاورة (دول العبور) أكثر مما لديها. أيضا فإنه فى إطار دراسة أكثر شمولاً قاما بها كلا من (Nordas and Piermartini, 2004)⁽³⁾ والذان قاما بتحليل أثر جودة البنية التحتية ، الاتصالات السلكية واللاسلكية ، وزمن الإفراج الجمركى على إجمالى التجارة الثنائية ، أوضحا أن التعريفات الجمركية الثنائية وكذلك جودة البنية التحتية وكفاءة الموانئ واتاحة الاتصالات (Telcommunications) لها تأثير هام على إجمالى التجارة الثنائية وعلى التجارة فى السيارات والملابس والمنسوجات بشكل خاص.

وقد تمكنا كلا من (Kim and Min, 2011)⁽⁴⁾ من تطوير مؤشر جديد للأداء اللوجيستي الأخضر (Green Logistic Performance (GLPI يربط بين مؤشر الأداء اللوجيستي LPI، ومؤشر الأداء البيئى EPI. حيث أشارت نتائجهما إلى أن الدول الأوروبية والآسيوية ذات التوجه التصديرى قد حققتا رتباً متقدمة فى مؤشر LPI أكثر من GLPI. وفى دراسات أخرى أمثلة (Quner and Coskun)⁽⁵⁾ أوضحا وجود ارتباط بين رتب LPI والمؤشرات الاقتصادية والاجتماعية باستخدام تحليل الارتباط، أما المتغيرات الاجتماعية فتخص سلوك المخاطرة risky behaviors، الديمقراطية ، التنمية البشرية.

(1) Hummels, D., & Schaur, G., Time as a trade barrier: National Bureau of Economic Research, 2012.

(2) Behar, A.& Manners, p. 2008, Logistics and exports.

(3) Nordàs, H.K., & Piermartini, R., Infrastructure and Trade, 2004.

(4) Kim, I., & Min, H., Measuring supply chain efficiency from a green perspective, Management Research Review, 34 (11), 2011, pp.1169-1189.

(5) Guner, S., & Coskun, E.,: Comparison of impacts of economic and social factors on countries, logistics performances: study with 26 OECD countries, Research in logistics & production, 2, 2012, pp. 330-343.

سلسلة قضايا التخطيط والتنمية

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
1	دراسة الهيكل الإقليمى للعمالة فى القطاع العام فى جمهورية مصر العربية	ديسمبر 1977	د. محمد حسن فحج النور	.....
2				
3	الدراسات التفصيلية لمقومات التنمية الإقليمية بمنطقة جنوب مصر	أبريل 1978		
4	دراسة تحليلية لمقومات التنمية الإقليمية بمنطقة جنوب مصر	يوليو 1978		
5	دراسة اقتصادية فنية لأفاق صناعة الأسمدة والتنمية الزراعية فى جمهورية مصر العربية حتى عام 1985	أبريل 1978		
6	التغذية والتنمية الزراعية فى البلاد العربية	أكتوبر 1978		
7	تطوير التجارة وميزان المدفوعات ومشكلة تفاقم العجز الخارجى وسلبيات مواجهته (1970/69 - 1975)	أكتوبر 1978	د. الفونس عزيز	د. رمزى ذكى، د. عبد القادر حمزة وآخرون
8	Improving the position of third world countries in the international cotton Economy,	يونيو 1979		
9	دراسة تحليلية لتفسير التضخم فى مصر (1970 - 1976)	أغسطس 1979	د. رمزى ذكى	.....
10	حوار حول مصر فى مواجهة القرن الحادى والعشرون	فبراير 1980	د. على نصار	.....
11	تطوير أساليب وضع الخطط الخمسية باستخدام نماذج البرمجة الرياضية فى جمهورية مصر العربية	مارس 1980	د. محرم الحداد	.....
12	دراسة تحليلية للنظام الضريبي فى مصر (1970-71/1978)	مارس 1980	أ. عبد اللطيف حافظ	د. أحمد الشرقاوي وآخرون
13	تقييم سياسات التجارة الخارجية والنقد الاجنبى وسبل ترشيدها	يوليو 1980	د. أفونس عزيز	د. صقر أحمد صقر وآخرون
14	التنمية الزراعية فى مصر ماضيها وحاضرها (ثلاثة أجزاء)	يوليو 1980	د. مورييس مكرم الله	د. سعد علام وآخرون
15	A study on Development of Egyptian National fleet/	June 1985	.....	.....
16	الأنفاق العام والاستقرار الاقتصادى فى مصر 1970 - 1979	ابريل 1981	د. رمزي ذكى	.....
17	الأبعاد الرئيسية لتطوير وتنمية القرى المصرية	يونيو 1981	أ. لبيب زمزم	د. سليمان حزين وآخرون
18	الصناعات الصغيرة والتنمية الصناعية (التطبيق على صناعة الغزل والنسيج فى مصر	يوليو 1981	د. ممدوح فهمي الشرقاوي	د. رأفت شفيق، د. ثروت محمد علي وآخرون
19	ترشيد الإدارة الاقتصادية للتجارة الخارجية والنقدية الأجنبية	ديسمبر 1981	د. فونس عزيز	د. سيد دحية وآخرون
20	الصناعات التحويلية فى مصرى. (ثلاثة أجزاء)	أبريل 1982	د. محمد عبد الفتاح منجى	د. ثروت محمد علي، د. راجية عابدين خير الله وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
21	التنمية الزراعية فى مصر (جزئين)	سبتمبر 1982	د. مورييس مكرم الله	د. عبد القادر دياب، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
22	مشاكل إنتاج اللحوم والسياسات المقترحة للتغلب عليها	أكتوبر 1983	د. محمد عبد الفتاح منجى	د. سعد علام، د. عبد القادر دياب وآخرين
23	دور القطاع الخاص فى التنمية	نوفمبر 1983	د. محمد عبد الفتاح منجى	د. فوزي رياض، د. ممدوح فهمي الشرقاوي وآخرون
24	تطوير معدلات الاستهلاك من السلع الغذائية وأثارها على السياسات الزراعية فى مصر	مارس 1985	د. سعد طه علام	د. عبد القادر دياب، د. عبد العزيز إبراهيم
25	البحيرات الشمالية بين الاستغلال النباتى والاستغلال السمكى	أكتوبر 1985	د. أحمد عبد الوهاب برانيه	د. بركات أحمد الفراء، د. عبد العزيز إبراهيم
26	تقييم الاتفاقية التوسع التجارى والتعاون الاقتصادى بين مصر والهند وبنغلاديش	أكتوبر 1985	د. أحمد عبد العزيز الشرقاوي	د. محمود عبد الحى صلاح، د. محمد قاسم عبد الحى وآخرون
27	سياسات وإمكانيات تخطيط الصادرات من السلع الزراعية	نوفمبر 1985	د. سعد طه علام	د. عبد القادر دياب، د. محمد نصر فريد وآخرون
28	الانفاق المستقبلية فى صناعة الغزل والنسيج فى مصر	نوفمبر 1985	د. فوزى رياض فهمى	د. محمد عبد المجيد الخولى، د. مصطفى أحمد مصطفى وآخرون
29	دراسة تمهيدية لاستكشاف أفاق الاستثمار الصناعى فى إطار التكامل بين مصر والسودان	نوفمبر 1985	د. محمد عبد الفتاح منجى	د. فتحي الحسيني خليل، د. رأفت شفيق وآخرون
30	دراسة تحليلية عن تطوير الاستثمار فى ج.م.ع مع الإشارة للطاقة الاستيعابية للاقتصاد القومى	ديسمبر 1985	د. السيد عبد العزيز دحية	.....
31	دور المؤسسات الوطنية فى تنمية الأساليب الفنية للإنتاج فى مصر (جزئين)	ديسمبر 1985	د. الفونس عزيز قديس	.....
32	حدود وإمكانات مساهمة ضريبية على الدخل الزراعى فى مواجهة مشكلة العجز فى الموازنة العامة للدولة وإصلاح هيكل توزيع الدخل القومى	يوليو 1986	د. رجاء عبد الرسول حسن	.....
33	التفاوتات الإقليمية للنمو الاقتصادى والاجتماعى وطرق قياسها فى جمهورية مصر العربية	يوليو 1986	د. علا سليمان الحكيم	.....
34	مدى إمكانية تحقيق اكتفاء ذاتى من القمح	يوليو 1986	د. رجاء عبد الرسول حسن	.....
35	Integrated Methodology for Energy planning in Egypt.	سبتمبر 1986	د. عماد الشرقاوى امين	د. راجيه عابدين
36	الملامح الرئيسية للطلب على تملك الاراضى الزراعية الجديدة والسياسات المتصلة باستصلاحها واستزراعها	نوفمبر 1986		.....
37	دراسة بعنوان مشكلات صناعة الألبان فى مصر	مارس 1988	د. هدى محمد صالح	.....
38	دراسة بعنوان أفاق الاستثمارات العربية ودورها فى خطط التنمية المصرية	مارس 1988	د. مصطفى أحمد مصطفى	د. مجدى محمد خليفة، حامد إبراهيم وآخرون
39	تقدير الإيجار الاقتصادى للأراضى الزراعية لزراعة المحاصيل الزراعية الحقلية على المستوى الإقليمى لجمهورية مصر العربية عامى 1985/80	مارس 1988	د. أحمد حسن إبراهيم	.....
40	السياسات التسويقية لبعض السلع الزراعية وأثارها الاقتصادية	يونيو 1988	د. سعد طه علام	د. بركات الفراء، د. هدى محمد صالح وآخرون
41	بحث الاستزراع السمكى فى مصر ومحددات تنميته	أكتوبر 1988	د. على إبراهيم عرابي	.....
42	نظم توزيع الغذاء فى مصر بين الترشيد والإلغاء	أكتوبر 1988	د. محمد سمير مصطفى	.....

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
43	دور الصناعات الصغيرة فى التنمية دراسة استطلاعية لدورها الاستيعاب العمالى	أكتوبر 1988	د. حسام محمد مندور	د. محمد عبد المجيد الخلو، د. حسين طه الخبير وآخرون
44	دراسة تحليلية لبعض المؤشرات المالية للقطاع العام الصناعى التابع لوزارة الصناعة	أكتوبر 1988	د. ثروت محمد على	.....
45	الجوانب التكاملية وتحليل القطاع الزراعى فى خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية	فبراير 1989	د. سيد حسين احمد	.....
46	إمكانيات تطوير الضرائب العقارية لزيادة مساهمتها فى الإيرادات العامة للدولة فى مصر	فبراير 1989	د. احمد حسن ابراهيم	.....
47	مدى إمكانية تحقيق ذاتى من السكر	سبتمبر 1989	د. سعد طه علام	د. هدى محمد صالح وآخرون
48	دراسة تحليلية لآثار السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية على تطوير وتنمية القطاع الزراعى	فبراير 1990	د. سيد حسين احمد	د. سيد عزب، د. بركات الفراء وآخرون
49	الإنتاجية والأجور والأسعار الوضع الراهن للمعرفة النظرية والتطبيقية مع إشارة خاصة للدراسات السابقة عن مصر	مارس 1990	د. ابراهيم حسن العيسوى	د. عثمان محمد عثمان، د. سهير أبو العنين وآخرون
50	المسح الاقتصادى والاجتماعى والعمرانى لمحافظة البحر الأحمر وفرص الاستثمار المتاحة للتنمية	مارس 1990	د. احمد برانية	.....
51	سياسات إصلاح ميزان المدفوعات المصرية للمرحلة الأولى	مايو 1990	د. السيد عبد المعبود ناصف	د. فادية محمد عبد السلام، د. مجدى محمد خليفة وآخرون
52	بحث صناعة السكر وإمكانية تصنيع المعدات الرأسمالية فى مصر	سبتمبر 1990	د. حسام محمد مندور	د. محمد عبد المجيد الخلو، د. حامد إبراهيم وآخرون
53	بحث الاعتماد على الذات فى مجال الطاقة من منظور تنموى وتكنولوجى	سبتمبر 1990	د. راجية عابدين خير الله	د. عماد الشرقاوى أمين، د. فائق فريد فرج الله وآخرون
54	التخطيط الاجتماعى والإنتاجية	أكتوبر 1990	د. وفاء احمد عبد الله	د. خضر أبو قورة، د. محمد عبد العزيز عيد وآخرون
55	مستقبل استصلاح الاراضى فى مصر فى ظل محددات الأراضى والمياه والطاقة	أكتوبر 1990	د. محمد سمير مصطفى	د. عبد الرحيم مبارك هاشم، د. صلاح اسماعيل
56	دراسات تطبيقية لبعض قضايا الإنتاجية فى الاقتصاد المصرى	نوفمبر 1990	د. عثمان محمد عثمان	د. أحمد حسن إبراهيم، د. هدى محمد صبحي مصطفى وآخرون
57	بنوك التنمية الصناعية فى بعض دول مجلس التعاون العربى	نوفمبر 1990	د. رافت شفيق بسادة	د. حسام محمد المنذور
58	بعض آفاق التنسيق الصناعى بين دول مجلس التعاون العربى	نوفمبر 1990	د. فتحي الحسين خليل	د. ثروت محمد على وآخرون
59	سياسات إصلاح ميزان المدفوعات المصرى (مرحلة ثانية)	نوفمبر 1990	د. السيد عبد المعبود ناصف	.....
60	بحث اثر تغيرات سعر الصرف على القطاع الزراعى وانعكاساتها الاقتصادية	ديسمبر 1990	د. محمد سمير مصطفى	د. محمود علاء عبد العزيز، د. عبد القادر دياب
61	الإمكانيات والآفاق المستقبلية للتكامل الاقتصادى بين دول مجلس التعاون العربى فى ضوء هياكل الإنتاج والتوزيع	يناير 1991	د. مجدى محمد خليفه	.....
62	إمكانية التكامل الزراعى بين مجلس التعاون العربى	يناير 1991	د. سعد طه علام	د. هدى صالح النمر، د. عماد الدين مصطفى

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
63	دور الصناديق العربية فى تمويل القطاع الزراعى	أبريل 1991	د.سيد حسين احمد	د. محمد نصر فريد، د. بركات أحمد الفرا وآخرون
64	بعض القطاعات الإنتاجية والخدمية بمحافظة مطروح (جزئين) الجزء الأول: القطاعات الإنتاجية	أكتوبر 1991	د.صالح حسين مغيب	د. فريد أحمد عبد العال
65	مستقبل إنتاج الزيوت فى مصر	أكتوبر 1991	د. سعد طه علام	د. بركات أحمد الفرا، د. هدى صالح النمر وآخرون
66	الإنتاجية فى الاقتصاد القومى المصرى وسبل تحسينها مع التركيز على قطاع الصناعة (الجزء الأول) الأسس والدراسات النظرية	أكتوبر 1991	د.محرم الحداد	د. أماني عمر زكي، د. محمد ابو الفتح الكفراوي وآخرون
66	الإنتاجية فى الاقتصاد القومى المصرى وسبل تحسينها مع التركيز على قطاع الصناعة (الجزء الثانى) الدراسات التطبيقية	أكتوبر 1991	د.محرم الحداد	د. أماني عمر زكي، د. محمد ابو الفتح الكفراوي وآخرون
67	خلفية ومضمون النظريات الاقتصادية الحالية والمتوقعة بشرق أوروبا. ومحددات انعكاساتها الشاملة على مستقبل التنمية فى مصر والعالم العربى	ديسمبر 1991	د.سعد حافظ	د. على نصار
68	ميكنة الأنشطة والخدمات فى مركز التوثيق والنشر	ديسمبر 1991	د.اماني عمر	د. رمضان عبد المعطي، د. امال حسن الحريري وآخرون
69	إدارة الطاقة فى مصر فى ضوء أزمة الخليج وانعكاساتها جوليا وإقليميا ومحليا	يناير 1992	د.راجيه عابدين خير الله	.....
70	واقع آفاق التنمية فى محافظات الوادى الجديد	يناير 1992	د. عزه عبد العزيز سليمان	د. فريد أحمد عبد العال وآخرون
71	انعكاسات أزمة الخليج (1991/90) على الاقتصاد المصرى	يناير 1992	د.مصطفى أحمد مصطفى	د. سلوي محمد مرسى، د. مجدى محمد خليفة وآخرون
72	الوضع الراهن والمستقبل لاقتصاديات القطن المصرى	مايو 1992	د.عبد القادر دياب	د. عبد الفتاح حسين، د. هدى صالح النمر وآخرون
73	خبرات التنمية فى الدول الأسبوية حديثة التصنيع وامكانية الاستفادة منها فى مصر	يوليو 1992	د.ابراهيم حسن العيسوي	د. رمزي زكي، د. حسين الفقير
74	بعض قضايا تنمية الصادرات الصناعية المصرية	سبتمبر 1992	د.فتحى الحسيني خليل	.....
75	تطوير مناهج التخطيط وإدارة التنمية فى الاقتصاد المصرى فى ضوء المتغيرات الدولية المعاصرة	سبتمبر 1992	د.عثمان محمد عثمان	د. رافت شفيق بسادة، د. سهير أبو العنين وآخرون
76	السياسات النقدية فى مصر خلال الثمانينات " المرحلة الاولى" ميكانيكية وفاعلية السياسة النقدية فى الجانب المالى والاقتصادى المصرى	سبتمبر 1992	د.السيد عبد المعبود ناصف	د. فادية محمد عبدالسلام
77	التحرير الاقتصادى وقطاع الزراعة	يناير 1993	سعد طه علام	د. سيد حسين أحمد، د. بركات أحمد الفرا وآخرون
78	احتياجات المرحلة المقبلة للاقتصاد المصرى ونماذج التخطيط واقتراح بناء نموذج اقتصادى قومى للتخطيط التأشيرى المرحلة الاولى	يناير 1993	د.محرم الحداد	د. على نصار، د. ماجدة إبراهيم وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
79	بعض قضايا التصنيع فى مصر منظور تنموى تكنولوجياى	مايو 1993	راجيه عابدين خير الله	د. فتحية زغلول، د. نوال على حله وآخرون
80	تقويم التعليم الاساسى فى مصر	مايو 1993	د. محمد عبد العزيز عيد	د. سالم عبد العزيز محمود، د. دسوقي عبد الجليل وآخرون
81	الآثار المتوقعة لتحرير سوق النقد الاجنبى على بعض مكونات ميزان المدفوعات المصرى	مايو 1993	د. اجلال راتب العقيلي	د. الفونس عزيز ، د. فادية عبد السلام وآخرون
82	He Current development in the methodology and applications of operations research obstacles and prospects in developing countries	Nov 1993	د. امانى عمر	د. عفاف فؤاد، د. صلاح العدوي وآخرون
83	الآثار البيئية الزراعية	نوفمبر 1993	د. سعد طه علام	
84	تقييم البرامج للنهوض بالإنتاجية الزراعية	ديسمبر 1993	د. محمد سمير مصطفى	د. هدى صالح النمر وآخرون، د. عبد القادر محمد دياب
85	اثر قيام السوق الأوروبية المشتركة على مصر والمنطقة	يناير 1994	د. اجلال راتب العقيلي	د. أحمد هاشم، د. مجدى خليفة وآخرون
86	مشروع إنشاء قاعدة بيانات الأنشطة البحثية بمعهد التخطيط القومى المرحلة الاولى	يونيو 1994	د. محرم الحداد	د. عبد القادر محمد دياب، د. امانى عمر زكى وآخرون
87	الكوارث الطبيعية وتخطيط الخدمات فى ج.م.ع (دراسة ميدانية عن زلزال أكتوبر 1992 فى مدينة السلام)	سبتمبر 1994	د. وفاء احمد عبد الله	.....
88	تحرير القطاع الصناعى العام فى مصر فى ظل المتغيرات المحلية والعالمية	سبتمبر 1994	راجيه عابدين خير الله	د. فتحية زغلول، د. ثروت محمد على وآخرون
89	استشراف بعض الآثار المتوقعة لسياسة الإصلاح الاقتصادى بمصر (مجلدان)	سبتمبر 1994	د. رمزي زكى	د. عثمان محمد عثمان وآخرون، د. أحمد حسن إبراهيم
90	واقع التعليم الاعدادى وكيفية تطويره	نوفمبر 1994	د. محمد عبد العزيز عيد	.....
91	تجربة تشغيل الخريجين بالمشروعات الزراعية وافق تطويرها	ديسمبر 1994	د. عبد القادر دياب	.....
92	دور الدولة فى القطاع الزراعى فى مرحلة التحرير الاقتصادى	ديسمبر 1994	د. سعد طه علام	د. محمد محمود رزق، د. نجوان سعد الدين وآخرون
93	الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية لتحرير القطاع الصناعى المصرى فى ظل الإصلاح الاقتصادى	يناير 1995	د. راجيه عابدين خير الله	د. فتحية زغلول، د. نفسية سيد أبو السعود وآخرون
94	مشروع إنشاء قاعدة بيانات الأنشطة البحثية بمعهد التخطيط القومى (المرحلة الثانية)	فبراير 1995	د. محرم الحداد	د. امانى عمر زكى عمر، د. حسين صالح وآخرون
95	السياسات القطاعية فى ظل التكيف الهيكلى	أبريل 1995	د. محمود عبد الحى صلاح	.....
96	الموازنة العامة للدولة فى ضوء سياسة الإصلاح الاقتصادى	يونيو 1995	د. ثروت محمد على	د. محمد نصر فريد، د. نبيل عبد العليم صالح وآخرون
97	المستجدات العالمية (الجات وأوروبا الموحدة) وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية (دراسة حالة مصر)	أغسطس 1995	د. اجلال راتب	د. مصطفى أحمد مصطفى، د. سلوى محمد مرسى وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
98	تقييم البدائل الإجرائية لتوسع قاعدة الملكية فى قطاع الأعمال العام	يناير 1996	فتحي الحسينى خليل	د. صالح حسين مغيب، د. محمد عبد المجيد الخلوى وآخرون
99	أثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعى	يناير 1996	د.سعد طه علام	د. محمود مرعى، د. منى الدسوقي
100	مشروع إنشاء قاعدة بيانات الأنشطة البحثية بمعهد التخطيط القومى (المرحلة الثالثة)	مايو 1996	د.محرم الحداد	د. أماني عمر زكى، د. ماجدة إبراهيم سيد فراج وآخرون
101	دراسة تحليلية مقارنة لواقع القطاعات الإنتاجية والخدمية بمحافظة الحدود	مايو 1996		
102	التعليم الثانوى فى مصر: واقعة ومشاكله واتجاهات تطويره	مايو 1996	د.محمد عبد العزيز عيد	د. لطف الله إمام صالح، د. دسوقي عبد الجليل وآخرون
103	التنمية الريفية ومستقبل القرية المصرية: المتطلبات والسياسات	سبتمبر 1996	د.سعد طه علام	د. بركات احمد الفراء، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
104	دور المناطق الحرة فى تنمية الصادرات	أكتوبر 1996	د.اجلال راتب	د. محمود عبد الحى، د. حسين صالح وآخرون
105	تطوير أساليب وقواعد المعلومات فى إدارة الأزمات المهددة لأطراف التنمية (المرحلة الأولى)	نوفمبر 1996	د.محرم الحداد	د. حسام مندره وآخرون، د. ماجدة إبراهيم سيد فراج
106	المنظمات غير الحكومية والتنمية فى مصر (دراسة حالات)	ديسمبر 1996	د.نادرة وهدان	د. وفيق أشرف حسونة، د. وفاء عبد الله وآخرون
107	الابعد البيئية المستدامة فى مصر	ديسمبر 1996	د.راجية عابدين خير الله	د. نفيسة سيد محمد أبو السعود
108	التغيرات الهيكلية فى مؤسسات التمويل الزراعى: مصادر ومستقبل التمويل الزراعى فى مصر	مارس 1997	د.محمد عبد العزيز عيد	د. وفيق أشرف حسونة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
109	التغيرات الهيكلية فى مؤسسات التمويل الزراعى ومصادر ومستقبل التمويل الزراعى فى مصر	أغسطس 1997	د.ثروت محمد على	إبراهيم صديق على، د. بهاء مرسى وآخرون
110	ملامح الصناعة المصرية فى ظل العوامل الرئيسية المؤثرة فى مطلع القرن الحادى والعشرين	ديسمبر 1997	د.ممدوح فهمي الشرقاوى	د. فتحي الحسن خليل، د. ثروت محمد على وآخرون
111	آفاق التصنيع وتدعيم الأنشطة غير المزرعية من أجل تنمية ريفية مستدامة فى مصر	فبراير 1998	د.سعد طه علام	د. هدى النمر، د. منى الدسوقي وآخرون
112	الزراعة المصرية والسياسية الزراعية فى إطار نظام السوق الحرة	فبراير 1998	د.هدى صالح النمر	د. عبد القادر دياب، د. محمد سمير مصطفى
113	الزراعة المصرية فى مواجهة القرن الواحد والعشرين	فبراير 1998	د.سعد طه علام	د. هدى النمر، د. منى الدسوقي وآخرون
114	التعاون بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	مايو 1998	د.اجلال راتب	د. محمود عبد الحى، د. فادية عبد السلام وآخرون
115	تطوير أساليب وقواعد المعلومات فى إدارة الأزمات المهددة بطرد التنمية (المرحلة الثالثة)	يونيو 1998	د.محرم الحداد	د. حسام مندره، د. أماني عمر زكى عمر وآخرون
116	حول أهم التحديات الاجتماعية فى مواجهة القرن 21	يونيو 1998	د.وفاء احمد عبد الله	د. عبد العزيز عيد، د. نادرة وهدان وآخرون
117	محددات الطاقة الادخارية فى مصر دراسة نظرية وتطبيقية	يونيو 1998	د.ابراهيم العيسوى	د. أحمد حسن إبراهيم، د. سهير أبو العنين وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
118	تصور حول تطوير نظام المعلومات الزراعية	يوليو 1998	د. عبد القادر دياب	د. محمد سمير مصطفى، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
119	التوقعات المستقبلية لإمكانيات الاستصلاح والاستزراع بجنوب الوادى	سبتمبر 1998	د. سعد طه علام	د. عبد القادر دياب، د. هدى النمر وآخرون
120	استراتيجية استغلال البعد الحيزى فى مصر فى ظل الإصلاح الاقتصادى	ديسمبر 1998	د. سيد محمد عبد المقصود	د. السيد محمد الكيلاني، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
121	حولت الى مذكرة خارجية رقم (1601)	ديسمبر 1998	د. ايمان احمد الشربيني	.....
122	Artificial Neural Networks Usage For Underground Water storage & River Nile in Toshoku Area	ديسمبر 1998	د. عبد الله الداغوشى	د. أماني عمر، د. سمير ناصر وآخرون
123	بناء وتطبيق نموذج متعدد القطاعات للتخطيط التأشيرى فى مصر	ديسمبر 1998	د. ماجدة ابراهيم	د. عبد القادر حمزة ، د. سهير أبو العينين وآخرون
124	اقتصاديات القطاع السياحى فى مصر وانعكاساتها على الاقتصاد القومى	ديسمبر 1998	د. اجلال راتب	د. محمود عبد الحى، د. فادية عبد السلام وآخرون
125	تحديات التنمية الراهنة فى بعض محافظات جنوب مصر	فبراير 1999	د. سيد محمد عبد المقصود	.....
126	الافاق والإمكانيات التكنولوجية فى الزراعة المصرية	سبتمبر 1999	د. سعد طه علام	د. هدى النمر ، د. عماد مصطفى وآخرون
127	ادارة التجارة الخارجية فى ظل سياسات التحرير الاقتصادى	سبتمبر 1999	د. اجلال راتب	د. محمود عبد الحى، د. فادية عبد السلام وآخرون
128	قواعد ونظم معلومات التفاوض فى المجالات المختلفة	سبتمبر 1999	د. محرم الحداد	د. حسام مندور، د. محمد يحيى عبد الرحمن وآخرون
129	اتجاهات تطوير نموذج لاختيار السياسات الاقتصادية للاقتصاد المصرى	يناير 2000	د. ماجدة ابراهيم	د. عبد القادر حمزة، د. سهير أبو العينين وآخرون
130	دراسة الفجوة النوعية لقوة العمل فى محافظات مصر وتطورها خلال الفترة 1996-1986	يناير 2000	د. عزه عبد العزيز سليمان	د. سيد محمد عبد المقصود ، د. السيد محمد الكيلاني وآخرون
131	التعليم الفنى وتحديات القرن الحادى والعشرون	يناير 2000	د. محمد عبد العزيز عيد	د. دسوقي حسين عبد الجليل، د. زينبات محمد طباله وآخرون
132	أنماط الاستيطان فى منطقة جنوب الوادى "توشكى"	يونيو 2000	د. سيد محمد عبد المقصود	د. السيد محمد الكيلاني، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
133	فرص ومجالات التعاون بين مصر ومجموعات دول الكوميسا	يونيو 2000	د. محمد محمود رزق	د. ممدوح الشراوى وآخرون
134	الإعاقة والتنمية فى مصر	يونيو 2000	د. نادرة وهدان	د. وفيق اشرف حسونة، د. وفاء أحمد عبد الله وآخرون
135	تقويم رياض الأطفال فى القاهرة الكبرى	يناير 2001	د. محمد عبد العزيز عيد	د. دسوقي عبد الجليل، د. إيمان منجي وآخرون
136	الجمعيات الأهلية وأوليات التنمية بمحافظات جمهورية مصر العربية	يناير 2001	د. عزه عبد العزيز سليمان	د. محاسن مصطفى. حسنين، د. خفاجى، محمد عبد اللطيف.
137	افاق ومستقبل التعاون الزراعى فى المرحلة القادمة	يناير 2001	د. احمد عبد الوهاب برانيه	د. مصطفى، عماد الدين، د. سعد الدين، نجوان.
138	تقويم التعليم الصحى الفنى فى مصر	يناير 2001	د. نادرة وهدان	د. وفيق اشرف حسونة، د. عزة القندري وآخرون
139	منهجية جديدة للاستخدام الأمثل للمياه فى	يناير 2001	د. محمد محمد الكفراوي	د. أماني عمر زكى، د. فتحية

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
	مصر مع التركيز على مياه الري الزراعى مرحلة أولى			زغلول وآخرون
140	التعاون الإقتصادي المصرى الدولى _ دراسة بعض حالات الشراكة	يناير 2001	د.اجلال راتب	د. محمود عبد الحى، د. مجدى خليفة وآخرون
141	تصنيف وترتيب المدن المصرية(حسب بيانات تعداد 1996)	يناير 2001	د.السيد محمد كيلانى	د. سيد محمد عبد المقصود، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
142	الميزة النسبية ومعدلات الحماية للبعض من السلع الزراعية والصناعية	يناير 2001	د.عبد القادر دياب	د. ممدوح الشرقاوى، د. محمد محمود رزق وآخرون
143	سبل تنمية الصادرات من الخضر	ديسمبر 2001	د.هدى صالح النمر	د. سيد حسين، د. بركات أحمد الفراء وآخرون
144	تحديد الاحتياجات التدريبية لمعلمى المرحلة الثانوية	ديسمبر 2001	د.محمد عبد العزيز عيد	محرم الحداد، د. ماجدة إبراهيم وآخرون
145	التخطيط بالمشاركة بين المخططين والجمعيات الأهلية على المستويين المركزى والمحافظات	فبراير 2002	د.عزه عبد العزيز سليمان	د. محاسن مصطفى حسنين، د. يمن حافظ الحماقى وآخرون
146	اثر البعد المؤسسى والمعوقات الإدارية والتسويق على تنمية الصادرات الصناعية المصرية	مارس 2002	د.ممدوح فهمي الشرقاوى	د. محمد حمدي سالم، د. محمد يحيى عبد الرحمن وآخرون
147	قياس استجابة مجتمع المنتجين الزراعيين للسياسات الزراعية	مارس 2002	د.عبد القادر دياب	د. نجوان سعد الدين، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
148	تطوير منهجية جديدة لحساب الاستخدام الأمثل للمياه فى مصر (مرحلة ثانية)	مارس 2002	د.محمد محمد الكفراوي	د. أماني عمر زكي، د. عبد القادر حمزة وآخرون
149	رؤية مستقبلية لعلاقات ودوائر التعاون الإقتصادي المصرى الخارجى " الجزء الأول" حلفية أساسية "	مارس 2002	د.محمود محمد عبد الحى	د. إجلال راتب العقيلي، د. مصطفى أحمد مصطفى
150	المشاركة الشعبية ودورها فى تعاضم أهداف خطط التنمية المعاصرة المحلية الريفية والحضرية	ابريل 2002	د.وفاء احمد عبد الله	د. نادرة عبد الحليم وهدان، د. عزة القندري وآخرون
151	تقدير مصفوفة حسابات اجتماعية للإقتصاد المصرى عام 1998 – 1999	أبريل 2002	د. سهير ابو العينين	.....
152	الأشكال التنظيمية وصيغ وآليات تفعيل المشاركة فى عمليات التخطيط على مستوى القطاع الزراعى	يوليو 2002	د.هدى صالح النمر	د. عبد القادر محمد دياب، د. محمد سمير مصطفى وآخرون
153	نحو استراتيجية للاستفادة من التجارة الإلكترونية فى مصر	يوليو 2002	د.محرم الحداد	د. حسام مندره، د. فادية عبد العزيز وآخرون
154	صناعة الأغذية والمنتجات الجلدية فى مصر (الواقع والمستقبل)	يوليو 2002	د.ممدوح فهمي الشرقاوى	د. إيمان أحمد الشربيني، د. محمد حسن توفيق
155	تقدير الاحتياجات التمويلية لتطوير التعليم ما قبل الجامعى وفقا لاستراتيجية متعددة الأبعاد	يوليو 2002	د.محمد عبد العزيز عيد	د. ماجدة إبراهيم، د. زينات طبالة وآخرون
156	الاحتياجات العملية والاستراتيجية للمرأة المربية وأولوياتها على مستوى المحافظات	يوليو 2002	د.عزه عبد العزيز سليمان	د. اجلال راتب العقيلي، د. محاسن مصطفى حسنين وآخرون
157	موقف مصر فى التجمعات الإقليمية	يوليو 2002	د.سلوى مرسى محمد فهمي	د. مجدىمخليفة وآخرون
158	إدارة الدين العام المحلى وتمويل الاستثمارات العامة فى مصر	يوليو 2002	د.السيد عبد العزيز دحيه	د. نفين كمال، د. سهير أبو العنين وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
159	التأمين الصحى فى واقع النظام الصحى المعاصر	يوليو 2002	د.عزه عمر الفندري	د. وفاء أحمد عبد الله، د. نادرة عبد الحليم وهدان وآخرون
160	تطبيق الشبكات العصبية فى قطاع الزراعة	يوليو 2002	د.محمد محمد الكفراوي	د. امانى عمر زكي، د. عبد القادر حمزة وآخرون
161	الإنتاج والصادرات المصرية من مجمدات وعصائر الخضر والفاكهة ومقترحات زيادة القدرة التنافسية لها بالأسواق المحلية والعالمية	يوليو 2002	د.سمير عريقات	د. منى عبد العال الدسوقي، د. محمد مرعي وآخرون
162	تقسيم مصر إلى أقاليم تخطيطية	يناير 2003	د.سيد محمد عبد المقصود	د. السيد محمد الكيلاني، د. فريد أحمد عبد العال وآخرون
163	تقييم وتحسين أداء بعض المرافق " مياه الشرب والصرف الصحى"	يوليو 2003	د.محرم الحداد	د. حسام مندور، د. نفيسة أو السعود وآخرون
164	تصورات حول خصخصة بعض مرافق الخدمات العامة	يوليو 2003	د.عبد القادر دياب	د. سيد حسين أحمد، د. ياسر كمال السيد وآخرون
165	تحديد الاحتياجات التمويلية للتعليم العالى " دراسة نظرية تحليلية ميدانية "	يوليو 2003	د.محمد عبد العزيز عيد	د. ماجدة إبراهيم، د. زينات محمد طلبة وآخرون
166	دراسة أهمية الآثار البيئية للأنشطة السياحية فى محافظة البحر الأحمر " بالتركيز على مدينة الغردقة"	يوليو 2003	د.سلوى مرسي محمد فهمي	د. وفاء أحمد عبد الله، د. أحمد برانية وآخرون
167	العوامل المحددة للنمو الاقتصادى فى الفكر النظرى وواقع الاقتصاد المصرى	يوليو 2003	د. سهير ابو العينين	د. نيفين كمال حامد وآخرون، د. فتحية زغلول وآخرون
168	العدالة فى توزيع ثمار التنمية فى بعض المجالات الاقتصادية والاجتماعية فى محافظات مصر " دراسة تحليلية"	يوليو 2003	د.عزه عبد العزيز سليمان	د. سيد محمد عبد المقصود ، د. السيد محمد الكيلاني وآخرون
169	تقييم وتحسين جودة أداء بعض الخدمات العامة لقطاعى التعليم والصحة باستخدام شبكات الأعمال	يوليو 2003	د.عبد القادر حمزه	د. امانى عمر، د. ماجدة إبراهيم وآخرون
170	دراسة الأسواق الخارجية وسبل النفاذ إليها	يوليو 2003	د.فادية عبد السلام	د. مصطفى أحمد مصطفى وآخرون، د. اجلال راتب
171	أولويات الاستثمار فى قطاع الزراعة	يوليو 2003	د.هدى صالح النمر	أحمد عبد الوهاب برانية، د. سيد حسين
172	دراسة ميدانية للمشاكل والمعوقات التى تواجه صناعة الأحذية الجديدة فى مصر " التطبيق على محافظة القاهرة ومدينة العاشر من رمضان"	يوليو 2003	د.ممدوح فهمي الشرقاوى	د. حسام محمد مندور، د. إيمان أحمد الشربيني وآخرون
173	قضية التشغيل والبطالة على المستوى العالمى والقومى والمحلى	يوليو 2003	د.عزيزة على عبد الرازق	د. اجلال راتب، د. محرم الحداد وآخرون
174	بناء وتنمية القدرات البشرية المصرية " القضايا والمعوقات الحاكمة"	يوليو 2003	د.مصطفى احمد مصطفى	د. إبراهيم حسن العيسوي، د. محمد على نصار وآخرون
175	بناء قواعد التقدم التكنولوجى فى الصناعة المصرية من منظور مداخل التنافسية والتشغيل والتركيب القطاعى	يوليو 2004	د.محرم الحداد	د. فتحية زغلول، د. إيمان الشربيني وآخرون
176	استراتيجية قومية مقترحة للإدارة المتكاملة للمخلفات الخطرة فى مصر	يوليو 2004	د.نفيسة ابو السعود	د. خالد محمد قهفي، د. حنان رجائي وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
177	تحسين الجودة الشاملة لبعض مجالات إقطاع الصحى	يوليو 2004	د. عبد القادر حمزه	د. أماني عمر، د. محمد الكفراوي وآخرون
178	مخاطر الأسواق الدولية للسلع الغذائية للسلع الغذائية الاستراتيجية وإمكانيات وسياسات وأدوات مواجهتها	يوليو 2004	د. عبد القادر دياب	د. ممدوح الشرقاوي، د. سيد حسين وآخرون
179	إمكانيات وأثار قيام منطقة حرة بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية والمناطق الصناعية المؤهلة (ودروس مستفادة للاقتصاد المصرى)	يوليو 2004	د. فادية عبد السلام	د. اجلال راتب العقيلي، د. سلوى محمد مرسي وآخرون
180	نحو هواء نظيف لمدينة عملاقة	يوليو 2004	د. محمد سمير مصطفى	د. السيد محمد الكيلاني، د. عبد الحميد القصاص وآخرون
181	تحديد الاحتياجات بقاعات الصرف – التعليم ما قبل الجامعى – التعليم العالى (عدد خاص)	يوليو 2004	د. زينات محمد طباله	د. لطف الله إمام صالح، د. عزة عمر الفنردي
182	تحديد الاحتياجات بقطاعى الصرف الصحى والطرق والكبارى لمواجهة العشوائيات (عدد خاص)	يوليو 2004	د. محرم الحداد	د. نفيسة أبو السعود، د. نعيمة رمضان وآخرون
183	خصائص ومتغيرات السوق المصرى – دراسة تحليلية لبعض الأسواق المصرية الجزء الأول " الإطار النظرى والتحليلى "	يناير 2005	د. محرم الحداد	د. حسام مندور، د. فادية عبد السلام وآخرون
184	خصائص ومتغيرات السوق المصرى () دراسة تحليلية لبعض الأسواق المصرية) الجزء الثانى: الإطار التطبيقى " سوق الخدمات التعليمية – سوق الخدمات السياحية – سوق البرمجيات "	يناير 2005	د. محرم الحداد	د. حسام المندور، د. فادية عبد السلام وآخرون
185	خصائص ومتغيرات السوق المصرى () دراسة تحليلية لبعض الأسواق المصرية الجزء الثالث: الإطار التطبيقى " يوق الأدوية – سوق السلع الغذائية والزراعية – سوق حديد التسليح والأسمنت "	يناير 2005	د. محرم الحداد	.....
186	الملكية الفكرية والتنمية فى مصر	أغسطس 2005	د. لطف الله إمام صالح	.....
187	تقدير الطلب على العمالة – قوة العمل – البطالة فى ظل سيناريوهات بديلة	يونيه 2006	د. عبد الحميد سامى القصاص	د. ماجدة إبراهيم سيد، د. زينات طباله وآخرون
188	الحاسبات الإقليمية كمدخل للامركزية المالية	يونيه 2006	د. علا سليمان الحكيم	د. السيد محمد الكيلاني، د. فريد أحمد عبد العال وآخرون
189	المعاشات والتأمينات فى جمهورية مصر العربية (الواقع وإمكانيات التطوير)	يونيه 2006	د. محمود عبد الحى	د. زينات طباله، د. سمير رمضان وآخرون
190	بعض القضايا المتصلة بالصادرات) دراسة حالة الصناعات الكيماوية)	يونيه 2006	د. فادية محمد عبد السلام	د. اجلال راتب العقيلي، د. مصطفى أحمد مصطفى وآخرون
191	مشروع تنمية جنوب الوادى " توشكى " بين الأهداف والإنجازات	يونيه 2006	د. هدى صالح النمر	د. عبد القادر دياب، د. سيد حسين وآخرون
192	اللامركزية كمدخل لمواجهة بعض القضايا البيئية فى مصر (التوزيع	يونيه 2006	د. نفيسة ابو السعود	د. أحمد حسام الدين نجاتي، د. عزة يحيى وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
	الاقليمى للاستثمارات الحكومية وارتباطها ببعض قضايا البيئة)			
193	نحو تطبيق نظام الإدارة البيئية (الأيزو 14000) " على معهد التخطيط القومى" كنموذج لمؤسسة بحثية حكومية	يونية 2006	د.نفيسه ابو السعود	د. أحمد حسام الدين نجاتي، د. زينب محمد نبيل
194	تكاليف تحقيق أهداف الألفية الثالثة بمصر	يونية 2006	د.محرم الحداد	د. حسام مندور، د. حنان رجائي وآخرون
195	السوق المصرية للغزل	يونية 2006	د.عبد القادر دياب	د. عبد القادر حمزة، د. محمد الكفراوي وآخرون
196	المعايير البيئية والقدرة التنافسية للصادرات المصرية	أغسطس 2007	د.سلوى مرسى محمد فهمي	د. سمير مصطفى، د. فادية عبد السلام وآخرون
197	استخدام أسلوب البرمجة الخطية والنقل فى البرمجة الرياضية لحل مشاكل الإنتاج والمخزون	أغسطس 2007	د.محمد محمد الكفراوي	د. عبد القادر حمزة، د. أماني عمر وآخرون
198	تقييم موقف مصر فى بعض الاتفاقيات الثنائية	أغسطس 2007	د.اجلال راتب	د. نجلاء علام، د. نبيل الشيمي وآخرون
199	التضخم فى مصر بحث فى أسباب التضخم، وتقييم مؤشرات، وجدوى استهدافه مع أسلوب مقترح باتجاهاته	أغسطس 2007	د. إبراهيم العيسوى	د. سيد عبد العزيز دحية، د. سهير أبو العنين وآخرون
200	سبل تنمية مصادر الإنتاج الحيوانى فى ضوء الآثار الناجمة عن مرض أنفلونزا الطيور فى مصر	أغسطس 2007	د. صادق رياض ابو العطا	د. هدي النمر، د. محمد مرعي وآخرون
201	مستقبل التنمية فى محافظات الحدود (مع التطبيق على سيناء)	أغسطس 2007	د.فريد احمد عبد العال	د. السيد محمد الكيلاني، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
202	سياسات إدارة الطاقة فى مصر فى ظل المتغيرات المحلية والإقليمية والعالمية	أغسطس 2007	د.راجيه عابدين خير الله	د. فتحية زغلول، د. نجوان سعد الدين وآخرون
203	جدوى إعادة هيكلة قطاع التأمين دراسة تحليلية ميدانية	أكتوبر 2007	د. محرم الحداد	د. حسام مندور، د. إيمان أحمد الشربيني وآخرون
204	حول تقدير الاحتياجات لأهم خدمات رعاية المسنين (بالتركيز على محافظة القاهرة)	أكتوبر 2007	د.عزه عمر الفندري	د. وفاء أحمد عبد الله، د. نادرة وهدان وآخرون
205	خدمات ما بعد البيع فى السوق المصرى (دراسة حالة للسلع الهندسية والكهربائية) (بالتطبيق على صناعة الأجهزة المنزلية وصناعة السيارات)	أكتوبر 2007	د. محمد عبد الشفيق عيسى	د. نجلاء علام، د. عبد السلام محمد السيد وآخرون
206	العناقد الصناعية والتحالفات الإستراتيجية لتدعيم القدرة التنافسية للمشروعات الصغيرة والمتوسطة فى جمهورية مصر العربية	فبراير 2008	د.ايمان احمد الشربيني	د. سحر عبد الحليم البهائي، د. أحمد سليمان وآخرون
207	تقييم فاعلية الخطة الاستراتيجية القومية للسكان فى مصر	سبتمبر 2008	د. محمود ابراهيم فرج	د. عبد الغنى، عبد الغنى محمد، د. نادية فهمي وآخرون
208	الإسقاطات القومية للسكان فى مصر خلال الفترة (2006 – 2031)	سبتمبر 2008	د.فربال عبد القادر احمد	د. سعاد أحمد الضوي، د. عبد الغنى محمد عبد الغنى وآخرون
209	إدارة الجودة الشاملة وتطبيقها فى تقييم أداء بعض قطاعات المرافق العامة فى مصر	سبتمبر 2008	د. محرم الحداد	د. حسام المندور، د. اجلال راتب وآخرون
210	الخصائص السكانية وانعكاساتها على القيم الاجتماعية	نوفمبر 2008	د.نادرة وهدان	د. زينات طبالة، د. عزة الفندري وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
211	التجارب التنموية فى كوريا الجنوبية، ماليزيا والصين: الاستراتيجيات والسياسات - الدروس المستفادة	نوفمبر 2008	د.فادية عبد السلام	د. محمد عبد الشفيق، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
212	مستوى المعيشة المفهوم والمؤشرات والمعلومات والتحليل دليل قياس وتحليل معيشة المصريين	نوفمبر 2008	د.ابراهيم العيسوي	د. السيد دحية، د. سيد حسين وآخرون
213	أولويات زراعة المحاصيل المستهلكة للمياه وسياسات وأدوات تنفيذها	فبراير 2009	د. عبد القادر دياب	د. هدي صالح النمر، د. سيد حسين
214	السياسات الزراعية المستقبلية لمصر فى ضوء المتغيرات المحلية والإقليمية	أغسطس 2009	د. نجوان سعد الدين عبد الوهاب	د. سعد طه علام، د. ممدوح الشرقاوي وآخرون
215	اتجاهات ومحددات الطلب على الإنجاب فى مصر (1988 – 2005)	أغسطس 2009	د. محمود ابراهيم فرج	د. فادية محمد عبد السلام، د. منى توفيق يوسف وآخرون
216	آليات تحقيق اللامركزية فى تخطيط وتنفيذ ومتابعة وتقييم البرنامج السكانى فى مصر	أغسطس 2009	د. عبد الغنى محمد عبد الغنى	د. شحاته محمد شحاته، د. كامل البشار وآخرون
217	نظم الإنذار المبكر والإستعداد والوقاية لمواجهة بعض الأزمات الاقتصادية والاجتماعية المختلفة	أكتوبر 2009	د. محرم الحداد	د. حسام مندورة، د. إجلال راتب وآخرون
218	الشراكة بين الدولة والفاعلين الرئيسيين لتحفيز النمو والعدالة فى مصر	فبراير 2010	د.إيمان احمد الشربيني	د. عزة عمر الفندري، د. زينات محمد طلبة وآخرون
219	التغيرات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية فى خريطة المحافظات وأثارها على التنمية	فبراير 2010	د. سيد محمد عبد المقصود	فريد أحمد عبد العال، د. خضر عبد العظيم أبو قورة وآخرون
220	بعض الاختلالات الهيكلية فى الاقتصاد المصرى " من الجوانب القطاعية والنوعية والدولية"	مارس 2010	د. محمد عبد الشفيق عيسى	د. ممدوح فهمي الشرقاوي، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
221	الإسقاطات السكانية وأهم المعالم الديموجرافية على مستوى المحافظات فى مصر 2012 – 2032	يولية 2010	د.مجدى عبد القادر	د. محمود إبراهيم فراج، د. منى توفيق
222	المواءمة المهنية لخريجى التعليم الفنى الصناعى فى مصر " دراسة ميدانية "	يوليه 2010	د.دسوقي عبد الجليل	د. زينات طبالة، د. إيمان الشربيني وآخرون
223	المشروعات القومية للتنمية الزراعية فى الأراضي الصحراوية	يوليه 2010	د. عبد القادر محمد دياب	د. ممدوح شرقاوي، د. هدي النمر وآخرون
224	نحو إصلاح نظم الحماية الاجتماعية فى مصر	سبتمبر 2010	د.خضر عبد العظيم ابو قوره	د. على عبد الرزاق جلى، د. زينات محمد طبالة وآخرون
225	متطلبات مواجهة الأخطار المحتملة على مصر نتيجة للتغير المناخى العالمى	أكتوبر 2010	د. محرم الحداد	د. حسام مندور، د. نفيسة أبو السعود وآخرون
226	أفاق النمو الاقتصادي فى مصر بعد الأزمة المالية والاقتصادية العالمية	يناير 2011	د.ابراهيم العيسوي	د. السيد دحية، د. سهير أبو العنين وآخرون
227	نحو مزيج أمثل للطاقة فى مصر"	يناير 2011	د. نفين كمال	د. على نصار، د. محمود صالح وآخرون
228	مجتمع المعرفة وإدارة قطاع المعلومات والاتصالات فى مصر	أغسطس 2011	د. محرم الحداد	د. سيد دحية، د. حسام مندور وآخرون
229	المدن الجديدة فى إعادة التوزيع الجغرافى للسكان فى مصر	أغسطس 2011	د.مجدى عبد القادر	عزیزة على عبد الرزاق، د. منى عبد العال الرزاق وآخرون
230	تحقيق التنمية المستدامة فى ظل اقتصاديات السوق من خلال إدارة الصادرات	أكتوبر 2011	د.اجلال راتب	د. عبد العزيز إبراهيم، د. محمد عبد الشفيق عيسى وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
	والواردات فى الفترة من عام 2000 حتى عام 2011/2010			
231	تجديد علم الاقتصاد نظرة نقدية إلى الفكر الاقتصادى السائد وعرض لبعض مقاربات تطوير	يونيه 2012	د.ابراهيم العيسوي	د. سهير أبو العينين
232	مقتضيات واتجاهات تطوير استراتيجية التنمية فى مصر فى ضوء الدروس المستفادة من الفكر الاقتصادى ومن تجارب الدول فى مواجهة الأزمة الاقتصادية العالمية	يونيه 2012	د.ابراهيم العيسوي	د. السيد دحية، د. نفين كمال وآخرون
233	تطوير جودة البيانات فى مصر	مارس 2012	د.اماني حلمي الرئيس	د. على نصار، د. زينات طبالة وآخرون
234	ملامح التغيرات الاجتماعية المعاصرة ومردوداتها على التنمية البشرية	يونيه 2012	د.وفاء احمد عبد الله	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح
235	السوق المحلية للقمح ومنتجاته	يونيه 2012	د. عبد القادر محمد دياب	د. ممدوح الشرقاوي، د. هدى النمر وآخرون
236	أثر تطبيق اللامركزية على تنمية المحافظات المصرية (بالتطبيق على قطاع التنمية المحلية)	يونيه 2012	د.فريد احمد عبد العال	د. سيد عبد المقصود، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
237	إدارة الموارد الطبيعية فى ضوء استدامة البيئة والأهداف الإنمائية للألفية	يونيه 2012	د.نفيسه سيد ابو السعود	د. سحر البهائي، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
238	رؤية مستقبلية للأدوار المتوقعة للجهات الممولة للمشروعات متناهية الصغر والصغيرة والمتوسطة فى مصر فى ظل التغيرات الراهنة	يونيه 2012	د. ايمان أحمد الشربيني	د. نجوان سعد الدين، د. محمد حسن توفيق
239	تطوير النظام القومى لإدارة الدولة بالمعلومات وتكنولوجياها كركيزة أساسية لتنمية مصر	سبتمبر 2012	د. محرم الحداد	د. زلفي شلبي، د. سيد دياب وآخرون
240	(الرؤية المستقبلية للعلاقات الاقتصادية الخارجية ودوائر التعاون الاقتصادى المصرى فى ضوء المستجدات العالمية والإقليمية والمحلية)	سبتمبر 2012	د.اجلال راتب	د. فادية عبد السلام، د. محمد عبد الشفيق وآخرون
241	المجتمع المدنى ومستقبل التنمية فى مصر	سبتمبر 2012	د.وفاء احمد عبد الله	
242	التغيرات الهيكلية للقوة العمل على مستوى المحافظات فى مصر وآفاق المستقبل	سبتمبر 2012	د.مجدي عبد القادر	د. زينات طبالة، د. عزت زيان وآخرون
243	تطوير إستراتيجية التنمية الصناعية بمصر مع التركيز على قطاع الغزل	نوفمبر 2013	د. محرم الحداد	د. زلفي شلبي، د. محمد عبد الشفيق وآخرون
244	أثر المناطق الصناعية على تنمية المحافظات المصرية (بالتطبيق على محافظات إقليم قناة السويس)	نوفمبر 2013	د.فريد احمد عبد العال	د. سيد عبد المقصود، د. علا سليمان الحكيم وآخرون
245	نموذج رياضى احصائى للتنبؤ بالأحمال الكهربائية باستخدام الشبكات العصبية	نوفمبر 2013	د.محمد محمد ابو الفتوح الكفراوي	
246	دور الجمعيات الأهلية فى دعم التعليم الأساسى " دراسة ميدانية"	نوفمبر 2013	د.دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
247	" دور السياسات المالية فى تحقيق النمو والعدالة فى مصر" مع التركيز على	نوفمبر 2013	د.سهير ابو العينين	د. نفين كمال، د. هبة الباز وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
	الضرائب والاستثمار العام			
248	"بناء قواعد تصديرية صناعية للاقتصاد المصرى"	نوفمبر 2013	د.اجلال راتب	د. فادية عبد السلام، د. محمد عبد الشفيق وآخرون
249	الصناعات التحويلية والتنمية المستدامة فى مصر	ديسمبر 2013	د. ممدوح فهمي الشرفاوى	د. نجوان سعد الدين، د. إيمان احمد الشربيني وآخرون
250	الصناديق والحسابات الخاصة"فلسفة الإنشاء – الأسباب – جدواها ومستقبلها"	ديسمبر 2013	د.إيمان احمد الشربيني	د. عزيزة عبد الرزاق، د. محمد حسن توفيق
251	الاقتصاد الأخضر ودوره فى التنمية المستدامة	فبراير 2014	د. حسام الدين نجاتى	د. محمد سمير مصطفى، د. نفيسة أبو السعود وآخرون
252	إدارة الزراعة المصرية فى اطار التعيرات المحلية والدولية	فبراير 2014	د. عبد القادر محمد دياب	
253	تفعيل العلاقات الاقتصادية المصرية مع دول مجموعة اليريكس	ديسمبر 2014	د.اجلال راتب	د. فادية عبد السلام ، د. مصطفى أحمد مصطفى وآخرون
254	التخطيط للتنمية المهنية للمعلمين فى مصر" معلم التعليم الأساسى نموذجاً"	ديسمبر 2014	د.دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
255	استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية	ديسمبر 2014	د.منى عبد العال دسوقي	د. علي نصار، د. أحمد فرحات وآخرون
256	التغيرات الاقتصادية والاجتماعية في الريف المصري بعد ثورة يناير 2011	يناير 2015	د.حنان رجائي عبد اللطيف	د. سعد طه علام، د. عبد الفتاح حسين وآخرون
257	التدهور البيئى فى مصر منهج دليلى لتقدير تكاليف الضرر	ابريل 2015	د.محمد سمير مصطفى	د. أحمد عبد الوهاب برانية، د. نفيسة سيد أبو السعود وآخرون
258	بطاقة الأداء المتوازن كأداة لإعادة هندسة القطاع الحكومى فى مصر "دراسة حالة" "معهد التخطيط القومى"	مايو 2015	د.إيمان احمد الشربيني	
259	تقييم الأهداف الإنمائية لما بعد 2015 فى سياق توجهات التنمية فى مصر	يوليو 2015	د. هدى صالح النمر	د. علاء الدين محمود زهران، د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون
260	العلاقات الاقتصادية المصرية التركية بالتركيز على تقييم اتفاقية التجارة الحرة	أغسطس 2015	د. أجلال راتب	د. فادية عبد السلام ، د. سلوى محمد مرسى وآخرون
261	إطار لرؤية مستقبلية لاستخدام مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة فى مصر	أكتوبر 2015	د. نفين كمال	د. سهير أبو العينين، د. نفيسة أبو السعود وآخرون
262	السوق المحلية للسلع الغذائية" جوانب القصور، والتطوير "	سبتمبر 2014	د. عبد القادر محمد دياب	د. هدى صالح النمر، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
263	المرصد الحضرى لمدينة الأقصر محافظة الأقصر	ابريل 2016	د. سيد عبد المقصود	د. فريد أحمد عبد العال، د. محمود عبد العزيز عليوه وآخرون
264	الطاقة المتجددة بين نتائج وإبتكارات البحث العلمى والتطبيق الميدانى فى الريف المصرى	إبريل 2016	د. عبد القادر محمد دياب	د. هدى صالح النمر، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
265	نحو تحسين أوضاع الأمن الغذائى والزراعة المستدامة والحد من الجوع والفقر فى مصر – سبل وآليات تحقيق الثانى من أهداف التنمية المستدامة- (2016 – 2030)	يوليو 2016	أ.د. هدى صالح النمر	د. عبد العزيز إبراهيم، د. بركات أحمد الفراء وآخرون
266	التغيرات فى أسعار النفط وأثارها على الاقتصاد (العالمى والعربى والمصرى)	يوليو 2016	د. حسن صالح	د. إجلال راتب، د. فادية عبد السلام وآخرون
267	مستقبل التنمية فى المنطقة الجنوبية لمحافظة البحر الاحمر (الشلاتين وحلايب)	يوليو 2016	أ.د. منى دسوقي	د. سيد عبد المقصود، د. فريد أحمد عبد العال وآخرون
268	نحو إطار متكامل لقياس ودراسة أثر أهداف التنمية المستدامة لما بعد 2015 على أوضاع التنمية المستدامة فى مصر خلال الفترة 2015/ 2030	يوليو 2016	د. ماجد خشبة	د. على نصار، د. هدى النمر وآخرون
269	متطلبات تطوير الحاسبات القومية فى مصر	يوليو 2016	د. سهير أبو العينين	د. عبد الفتاح حسين، د. أمل زكريا
270	آليات التنمية الاقليمية المتوازنة	أغسطس 2016	د. فريد عبد العال	د. سيد محمد عبد المقصود، د. أحمد عبد العزيز البقلى وآخرون
271	تفاعلات المياه والمناخ والانسان فى مصر (إعادة التشكيل من أجل اقتصاد متواصل)	أغسطس 2016	د. سمير مصطفى	د. نفيسة سيد محمد أبو السعود، د. أحمد حسام الدين محمد نجاتي وآخرون
272	تفعيل استراتيجيات الذكاء الاقتصادى على المستوى المؤسسى القومى فى مصر	أغسطس 2016	د. محرم الحداد	د. محمد عبد الشفيق عيسى، د. زلفى عبد الفتاح شلبي وآخرون
273	اشكالية المواطنة فى مصر – الحقوق والواجبات	أغسطس 2016	د. دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
274	كفاءة الاستثمار العام فى مصر (المحددات والفرص وامكانيات التحسين)	سبتمبر 2016	د. أمل زكريا	د. هدى صالح النمر، د. هبة صالح مغيب وآخرون
275	الاجراءات الداعمة لاندماج المشروعات الصغيرة والمتناهية الصغر غير الرسمية فى القطاع الرسمى فى مصر	أكتوبر 2016	د. إيمان الشربينى	د. ممدوح الشرقاوى، د. زلفى شمبى وآخرون
276	الادارة المتكاملة للمخلفات الصلبة ودورها فى دعم الاقتصاد القومى	يوليو 2017	د. نفيسة أبو السعود	د. محمد سمير مصطفى، د. مها الشال وآخرون
277	متطلبات التحول لاقتصاد قائم على المعرفة فى مصر	يوليو 2017	د. علاء زهران	د. محمد ماجد خشبة، د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون
278	آليات وسبل اصلاح قطاع الأعمال العام فى جمهورية مصر العربية	يوليو 2017	د. أحمد عاشور	د. أمل زكريا عامر، د. سهير أبو العينين وآخرون
279	سبل وآليات تحقيق أنماط الاستهلاك المستدام فى مصر	أغسطس 2017	د. هدى صالح النمر	د. علاء الدين زهران، د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون
280	الخيارات الاستراتيجية لاصلاح منظومة التعليم ما قبل الجامعى فى مصر	أغسطس 2017	أ.د. دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. محرم صالح الحداد وآخرون
281	المسؤولية المجتمعية للشركات ودورها	سبتمبر 2017	أ.د. حنان رجائى	د. سعد طه علام، د. نجوان

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
	فى تحقيق التنمية المحلية فى مصر			سعد الدين وآخرون
282	تنمية وترشيد استخدامات المياه فى مصر	سبتمبر 2017	د عبد القادر دياب	د. أحمد برانية، د. بركات الفراء وآخرون
283	اتفاقية منطقة التجارة الحرة الإفريقية وأثارها على الاقتصادات الإفريقية عموما والاقتصاد المصرى خصوصا	سبتمبر 2017	د محمد عبد الشفيق	د. اجلال راتب، د. فادية عبد السلام
284	دراسة مدى تطبيق الحوكمة على الإنتاج والإستهلاك المستدام للموارد الطبيعية فى مصر	أكتوبر 2017	د. حسام نجاتى	د. سحر البهائى، د. حنان رجائى وآخرون
285	صناعة الرخام فى مصر "الواقع والمأمول" بالتطبيق على المنطقة الصناعية بشق الثعبان	ديسمبر 2017	د إيمان أحمد الشؤبى	د. ممدوح الشرقاوى، د. محمد نصر فريد وآخرون
286	تطوير منظومة التعليم العالى فى مصر	ديسمبر 2017	د. محرم صالح الحداد	د. دسوقي عبد الجليل، د. محمد عبد الشفيق عيسى وآخرون
287	الطاقة المحتملة للصحارى المصرية بين تخمة الودائع وحالة البيئة	ديسمبر 2017	د. محمد سمير مصطفى	د. عبد القادر دياب، د. أحمد عبد العزيز البقلى
288	نحو تحسين أنماط الانتاج المستدام بقطاع الزراعة فى مصر	يونيو 2018	د هدى صالح النمر	د. علاء الدين محمد زهران، د. خالد عبد العزيز عطية وآخرون
289	مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية الاقتصادية والسياسية على مصر	يونيو 2018	د محمد ماجد خشبة	د. محمد على نصار، د. هبة جمال الدين وآخرون
290	دراسة تحليلية لموقع مصر فى التجارة البينية بين الدول العربية باستخدام تحليل الشبكات	يونيو 2018	د أماني حلمى الرئيس	د. فادية محمد عبد السلام، د. حسن محمد ربيع حسن وآخرون
291	سعر الصرف وعلاقته بالاستثمارات الأجنبية فى مصر	يوليو 2018	د فادية عبد السلام	د. حجازى الجزار، د. محمود عبد الحى صلاح وآخرون
292	التغير الهيكلى لقطاع المعلومات فى مصر (بالتركيز على العمالة)	يوليو 2018	د محرم الحداد	د. اجلال راتب، د. محمد عبد الشفيق عيسى وآخرون
293	التأمين وإدارة المخاطر فى الزراعة المصرية	يوليو 2018	د سمير عريقات	د. سعد طه علام، د. أحمد عبد الوهاب برانية وآخرون
294	اهمية المشكلات النفسية والاجتماعية لدى الشباب المصرى 18-35 سنة - دراسة تطبيقية على محافظة القاهرة	أغسطس 2018	د. دسوقي عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله إمام صالح وآخرون
295	التعاون المصرى الإفريقى فى مجال استئجار الأراضي والتصنيع الغذائى	سبتمبر 2018	د. سمير مصطفى	د. نفيسة سيد أبو السعود، د. حمداوى بكرى وآخرون
296	لا مركزية الإدارة البيئية فى مصر وسبل دعمها	سبتمبر 2018	د. نفيسة أبو السعود	د. محمد سمير مصطفى، د. سحر إبراهيم البهائى وآخرون
297	تقييم السياسات النقدية المصرية منذ عام 2003 مع اهتمام خاص بدورها فى مساندة أهداف خطط التنمية	سبتمبر 2018	د. حجازى عبد الحميد الجزار	د. علي فتحي البجلاتي، د. أحمد عاشور وآخرون
298	الممارسات الاحتكارية فى أسواق السلع الغذائية الأساسية فى مصر	أكتوبر 2018	د. عبد القادر دياب	د. أحمد عبد الوهاب برانية، د. هدى صالح النمر وآخرون
299	سياسات تنمية الصادرات فى مصر فى ضوء المستجدات الإقليمية والعالمية	أكتوبر 2018	د. نجلاء علام	د. محمد عبد الشفيق، د. مجدى خليفة وآخرون
300	تفعيل منظومة جودة التصدير فى	ديسمبر 2018	د. إيمان الشربى	د. زلفى شلبى، د. محمد حسن

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
	المشروعات الصغيرة والمتوسطة فى مصر بالتطبيق على قطاع المنسوجات			توفيق وآخرون
301	دور العناقد الصناعية فى تنمية القدرة التنافسية لصناعة الأثاث فى مصر – بالتطبيق على محافظة دمياط	فبراير 2019	د. محمد حسن توفيق	د. إيمان الشربيني، د. سمير عريقات وآخرون
302	سياحة التراث الثقافى المستدامة مع التطبيق على القاهرة التاريخية	يونيو 2019	د. سلوى محمد مرسى	د. إجلال راتب العقيلي، د. زينب محمد نبيل الصادى وآخرون
303	تطور منهجية جداول المدخلات والمخرجات ومقتضيات تفعيل استخدامها فى مصر	يوليو 2019	د. حجازى الجزار	د. سهير ابوالعيبين ، د. أحمد ناصر وآخرون
304	مستقبل القطن المصرى فى سياق استراتيجية التنمية الزراعية فى مصر	يوليو 2019	د. سعد طه علام	د. سمير عبد الحميد عريقات، د. نجوان سعد الدين وآخرون
305	التغير الهيكلى لقطاع المعلومات فى مصر بالتركيز على الصادرات	أغسطس 2019	د. محرم الحداد	أ.د. محمد عبد الشفيق عيسى ، أ.د. زلفى شلبى. وآخرون
306	منافع وأعباء التمويل الخارجى فى مصر	أغسطس 2019	د. فادية عبد السلام	د. محمود عبد الحى، د. محمد عبد الشفيق عيسى وآخرون
307	نحو منهجية لقياس المؤشرات وتصور متكامل لنمذجة السيناريوهات البديلة لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة 2030 – حالة مصر	أغسطس 2019	د عبد الحميد القصاص	د. أحمد سيمان، د. علا عاطف ، وآخرون
308	تطوير التعليم الأساسى فى مصر فى ضوء الاتجاهات التربوية الحديثة	سبتمبر 2019	د. دسوقى عبد الجليل	د. خضر عبد العظيم أبو قورة، د. لطف الله محمد طبالة، وآخرون
309	النمو السكانى والتغيرات الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية فى مصر خلال 2006-2017	سبتمبر 2019	د. عزت زيان	د. أحمد عبد العزيز البقلى، د. حامد هطل، وآخرون
310	الزراعة التعاقدية كمدخل للتنمية الزراعية المستدامة فى مصر	أكتوبر 2019	د. هدى النمر	د. بركات أحمد الفراء، د. محمد ماجد خشبة، وآخرون
311	فرص ومجالات التعاون الزراعي المصري الأفريقي وآليات تفعيله	مارس 2020	د. هدى النمر	د. أحمد عبد الوهاب برانيه، د. بركات أحمد الفراء ، وآخرون
312	متطلبات تنمية القرية المصرية فى إطار رؤية مصر 2030	مارس 2020	د. حنان رجائي عبد اللطيف	د. سعد طه علام ، د. سمير عبد الحميد عريقات، وآخرون
313	الأسرة المصرية وادوار جديده فى مجتمع يتغير (بالتركيز على منظومة القيم)	يونيو 2020	أ.د/ زينات محمد طبالة	أ.د/ دسوقى عبد الجليل ، أ.د/ عزة عمر الفندرى وآخرون
314	الاستثمار فى المشروعات البيئية فى مصر وفرص تنميتها	يونيو 2020	أ.د. نفيسة سيد أبو السعود	أ.د. خالد محمد فهمي ، د. منى سامي أبو طالب وآخرون
315	"استشراف الآثار المتوقعة لبعض التطورات التكنولوجية على التنمية فى مصر وبدائل سياسات التعامل معها" (بالتطبيق على الذكاء الاصطناعي: AI - وسلسلة الكتل: Blockchain)	يونيو 2020	أ.د. محمد ماجد خشبة	أ.د. عبد الحميد القصاص، أ.د. امانى الرئيس، وآخرون

دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا

م	عنوان السلسلة	التاريخ	الباحث الرئيسي	الباحثون المشاركون
316	التغير الهيكلي لقطاع المعلومات في مصر (بالتركيز على الاستثمارات)	يونيو 2020	أ.د. محرم الحداد.	أ.د. محمد عبد الشفيق عيسى، أ.د. زلفى عبد الفتاح شلبى. وآخرون
317	سياسات وآليات تعميق الصناعات التحويلية المصرية فى ظل الثورة الصناعية الرابعة"	يونيو 2020	د. مها محمد الشال	أ.د. عزت النمر د. حجازى الجزار، وآخرون
318	دور الخدمات الدولية فى تنمية صادرات مصر من وإلى أفريقيا	يونيو 2020	أ.د. أجلال راتب	أ.د. سلوى مرسى، أ.د. فادية عبد السلام، وآخرون
319	سياسات الإصلاح الاقتصادي وأثارها على هيكل تجارة مصر الخارجية	يونيو 2020	أ.د. حسين محمد صالح	أ.د. محمود عبد الحى، أ.د. محمد عبد الشفيق عيسى، وآخرون
320	" المسؤولية الاجتماعية وتنمية المجتمعات المحلية" (بالتطبيق على محافظة المنوفية)	يوليو 2020	أ.د. فريد أحمد عبد العال	أ.د. سيد عبد المقصود، د. عزة محمد، وآخرون
321	الشراكة بين القطاعين العام والخاص- التحديات والآفاق المستقبلية	جاري النشر	أ.د. فادية عبدالسلام	

Abstract

The Roll of international Services in developing the Egyptian exports to and from Africa

The main purpose of this study is to investigate and analyse the roll of the international services in supporting and accelerating the Egyptian exports to and from Africa.

To achieve these main target we concentrate trite on the following related aspects:

- **The logistic costs and its impact on the competitiveness of the Egyptian exports.**
- **The transport situation in Egypt and African Countries:**
 - a)The port and maritime transport service.
 - b) Road transport services.
 - c) Airports and air transport services.
 - d) Railways transport services.
- **Financial and insurance to support and develop the Egyptian exports.**
- **Digital cooperation to support and develop exports in African countries**
- **The study concludes with drawing some results and recommendations.**

Key words: maritime transport, Road and air transport, Financial and payment settlement, export insurance, logistic services, Electronic trade, Digital transformation.

**Arab Republic of Egypt
Institute of National Planning**



Planning and Development Issues Series

**The Role of International Services in
Developing the Egyptian Exports
to and from Africa**

No: (318) – june 2020