



تحليل تصدير واستيراد بعض المنتجات استيراد قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها

ورقة العمل رقم 231

نوفمبر 2023

هذه الدراسة من إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES) لصالح الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية في إطار مشروع تطوير التجارة وتنمية الصادرات في مصر USAID TRADE (عقد رقم 217798 - Trade FFP Subcontract- - ECES BPA)؛ حيث تضمن فريق العمل البحثي في المركز المصري للدراسات الاقتصادية القائم على إعدادها د. سحر عبود، اقتصادي رئيسي، ومهندس مهدي، اقتصادي، وذلك تحت إشراف دكتورة عبلة عبد اللطيف، المدير التنفيذي ومدير البحوث بالمركز. ويتقدم المركز بالشكر لباقي فريق العمل الذي شارك في إعداد هذه الدراسة ولمجموعة رجال الأعمال الذين ساهموا بتوفير المعلومات اللازمة، كل في قطاعه..

© 2023 المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES). جميع الحقوق محفوظة.

هذه الدراسة من إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية لصالح الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، وجميع الآراء الواردة فيها لا تعكس بالضرورة رؤية/ وجهة نظر الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية أو الحكومة الأمريكية.

لا يجوز إعادة إنتاج أي جزء من هذه الدراسة أو حفظها في نظام لاسترجاع المعلومات أو نقلها بأي شكل أو بأي وسيلة سواء كانت ميكانيكية أو إلكترونية أو من خلال النسخ أو التسجيل أو غير ذلك دون إذن كتابي مسبق من كل من المركز المصري للدراسات الاقتصادية والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية.

ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل جميع الإجراءات الرسمية وغير الرسمية المتعلقة باستيراد بعض المنتجات المحددة، بما في ذلك المستندات المطلوبة ذات الصلة، والمدة التي تستغرقها الإجراءات (رسميا وفعليا)، والأطراف المعنية؛ حيث طبق المركز في دراسته للمنظومة الحالية نموذج توثيق الأعمال التجارية (BPA Model) الصادر عن منظمة الأمم المتحدة لتيسير التجارة (UN/CEFACT)، مستخدما، لأول مرة في مصر، لغة نمذجة موحدة عالميا بما يسمح بمقارنة الوضع في مصر مع باقي دول العالم. وتحديدا، تختص هذه الدراسة بتحليل إجراءات استيراد قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها بالتركيز على منتجات رمز النظام المنسق HS Code 8708، بما في ذلك المستندات المطلوبة ذات الصلة، والمدة التي تستغرقها الإجراءات (رسميا وفعليا)، والأطراف المعنية؛ حيث يعتمد التحليل على مقابلات مع مختلف أصحاب المصلحة/ الأطراف المعنية بكل منتج، بالإضافة إلى مراجعة اللوائح والدراسات المختلفة ذات الصلة، ودراسة العديد من الخبرات الدولية من أجل مقارنة العمليات والإجراءات التجارية المتبعة في هذه الدول، مع تلك المتبعة في مصر، والاستفادة منها في تحسين الإجراءات ذات الصلة في مصر. وتتكون الدراسة من جزئين رئيسيين؛ حيث يستعرض الجزء الأول الوضع الحالي للإجراءات والعمليات التجارية المتعلقة بالمنتجات محل الدراسة، بينما يطرح الجزء الثاني بعض السيناريوهات المقترحة لتحسين الإجراءات، مع اقتراح حلول لها بناء على آراء الأطراف المعنية، وفي ضوء التجارب الدولية وتحليل الخبراء في المركز.

Abstract

This study aims to comprehensively assess both the formal and informal procedures associated with the import process of a specific set of products. In this analysis, ECES has employed the Business Process Analysis (BPA) Model issued by the UN Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). Notably, this marks the first time in Egypt that a globally standardized modeling language has been used, enabling a comparative evaluation of Egypt's import processes on a global scale. Specifically, the study delves into the import process of parts and accessories for tractors and motor vehicles, focusing on products categorized under HS Code 8708. This analysis covers document requirements, the time required to complete various procedures, and the involved entities. To gather these insights, ECES conducted interviews with different stakeholders for each specific product and reviewed pertinent regulations and studies. International experiences were also studied to benchmark Egypt's trade process against global standards and extract valuable lessons for enhancing the Egyptian trade process. The study comprises two main parts. Part I examines the current state of the detailed trade process pertaining to the reviewed products, labeled as the "As Is" situation. Part II presents scenarios for improving this process, the "To Be" scenario, along with recommended corrective actions based on stakeholders' input, international best practices, and ECES' analysis.

قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها (رمز النظام المنسق

(8708

الجزء الأول: الوضع الحالي

مقدمة

تركز هذه الدراسة على تحليل إجراءات استيراد قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها باستخدام منهج تحليل إجراءات الأعمال التجارية؛ حيث تنقسم إلى جزئين رئيسيين: الجزء الأول، ويقوم بتحليل الوضع الحالي (الوضع كما هو) ويضم أربعة أقسام على النحو التالي: 1- وصف تفصيلي لقطاع قطع غيار وملحقات السيارات والمقطورات وشبه المقطورات، بما في ذلك هيكل الصناعة؛ 2- سرد لإجراءات الإنتاج والتجارة في قطاع قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها (رمز النظام المنسق 8708)؛ 3- توثيق مفصل لإجراءات الاستيراد المتعلقة بالمنتج محل الدراسة (رمز النظام المنسق 8708)؛ و4- الإطار الزمني لإجراءات استيراد قطع غيار وملحقات السيارات والجرارات. أما الجزء الثاني فيطرح سيناريوهات مقترحة لتحسين الإجراءات، ويتضمن المنهجية المستخدمة في إعدادها.

1- وصف القطاع – صناعة السيارات

تعتبر صناعة السيارات¹ من الصناعات الاستراتيجية لأن لها روابط أمامية وخلفية مع الصناعات المختلفة لا سيما الصناعات الهندسية، والمعادن والكيمائيات والمنسوجات والجلود. وكونها صناعة كثيفة رأس المال جعلها تلعب دورا مهما في التنمية الاقتصادية والاجتماعية؛ فهي تخلق فرص العمل ومن الصناعات التي تعمل على الابتكار وأصبحت تبذل جهدا كبيرا مؤخرا كي تصبح صديقة للبيئة.

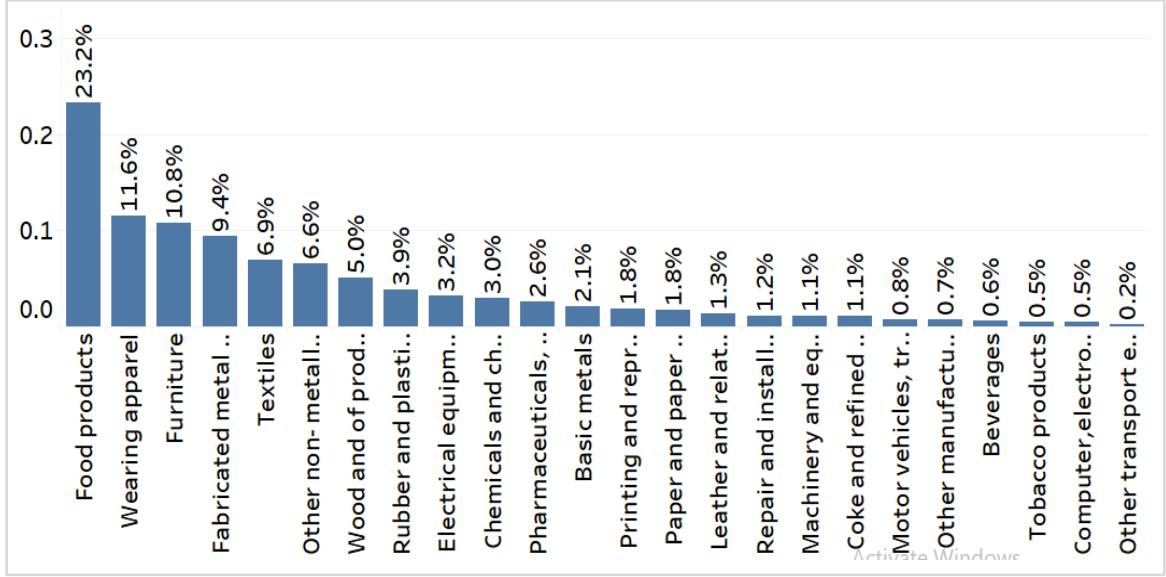
يبدأ وصف القطاع بإلقاء نظرة عامة على صناعة السيارات (رمز النظام المنسق 87) ككل ثم ينتقل إلى عرض معلومات محددة حول قطع غيار الجرارات والسيارات (رمز النظام المنسق 8708) وملحقاتها، بما في ذلك أحدث بيانات متاحة عن توزيع المنشآت والتشغيل في القطاع في جميع المحافظات المصرية، ومدلولات ذلك، بالإضافة إلى الأداء التجاري للقطاع وأهم التحديات التي تواجهه، لا سيما عقب جائحة كوفيد 19 والتطورات العالمية الأخيرة.

1-1 توزيع المنشآت والتشغيل في صناعة السيارات في جميع المحافظات المصرية

تبلغ مساهمة صناعة السيارات 0.8% من إجمالي التشغيل في الصناعات التحويلية، ويغلب تشغيل الذكور على الإناث فيها كما يتبين من الشكلين 1-1 و 1-2.

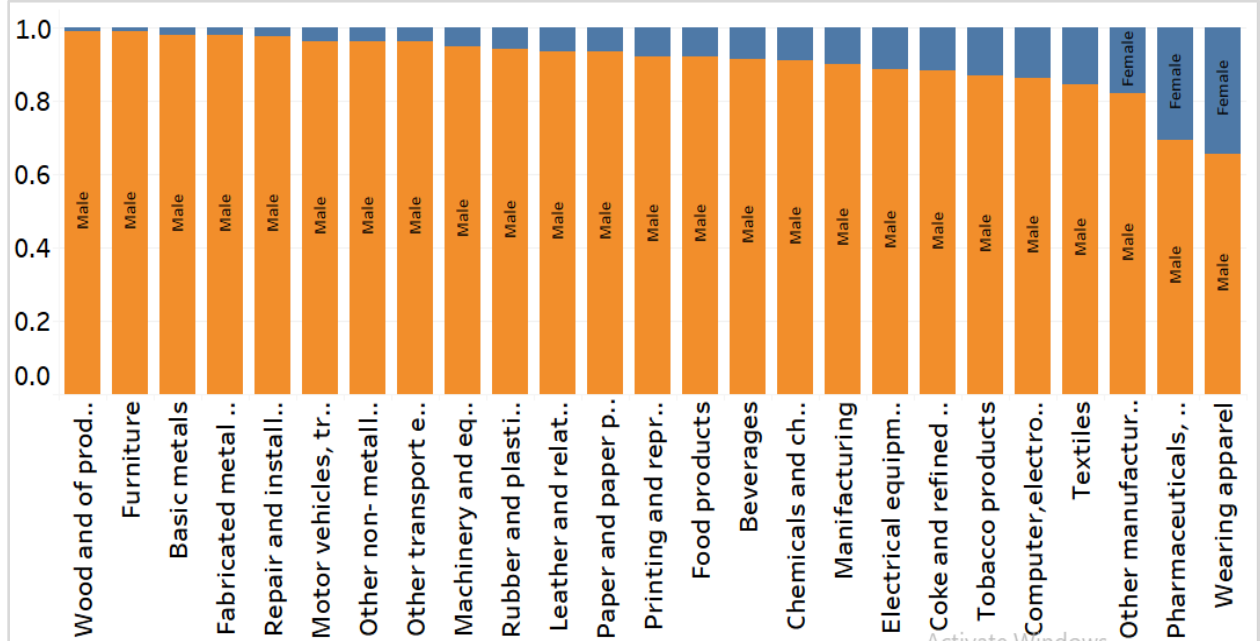
¹ السيارات تشير إلى جميع أنواع المركبات من سيارات الركاب الصغيرة إلى الحافلات وكافة وسائل النقل التجاري الثقيل والخفيف.

الشكل 1-1: ترتيب الصناعات التحويلية وفقا لنسبة التشغيل، 2019



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019.

الشكل 2-1: توزيع التشغيل في الصناعات التحويلية وفقا للنوع (الإناث باللون الأزرق)

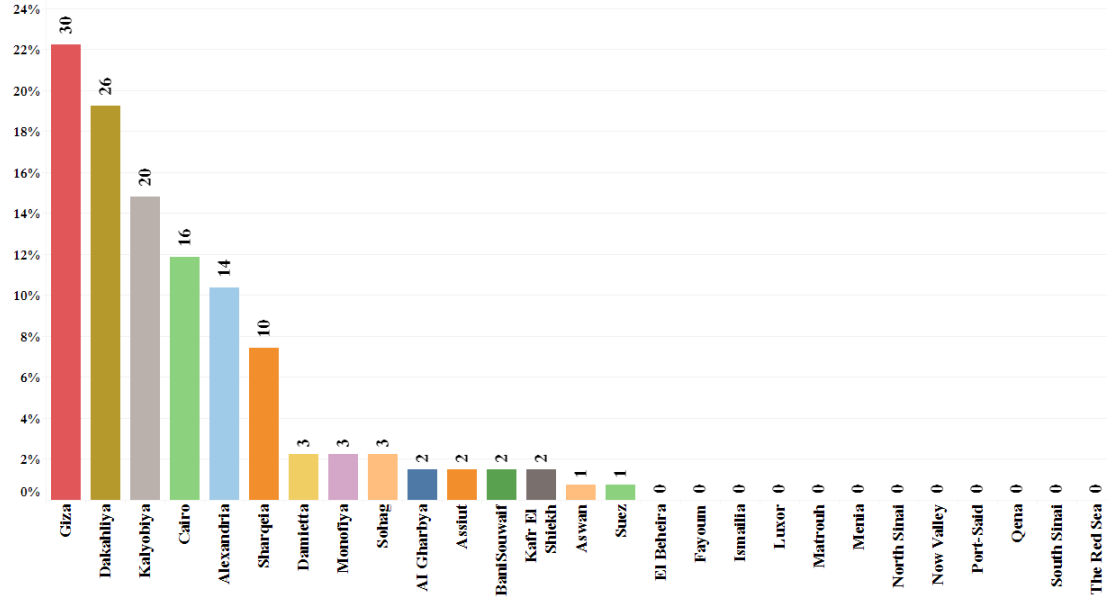


المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019.

تستعرض الأشكال 1-3، 1-4، 1-5، و1-6 توزيع المنشآت العاملة في صناعات السيارات والمقطورات وأشباه المقطورات والتشغيل من حيث عدد المنشآت والعمالة في كل محافظة؛ بالإضافة إلى التوزيع النسبي لهما؛ حيث يبلغ إجمالي عدد المنشآت في الـ 27 محافظة 135 منشأة بإجمالي عمالة قدرها 12664 عامل. وتشير جميع الأشكال

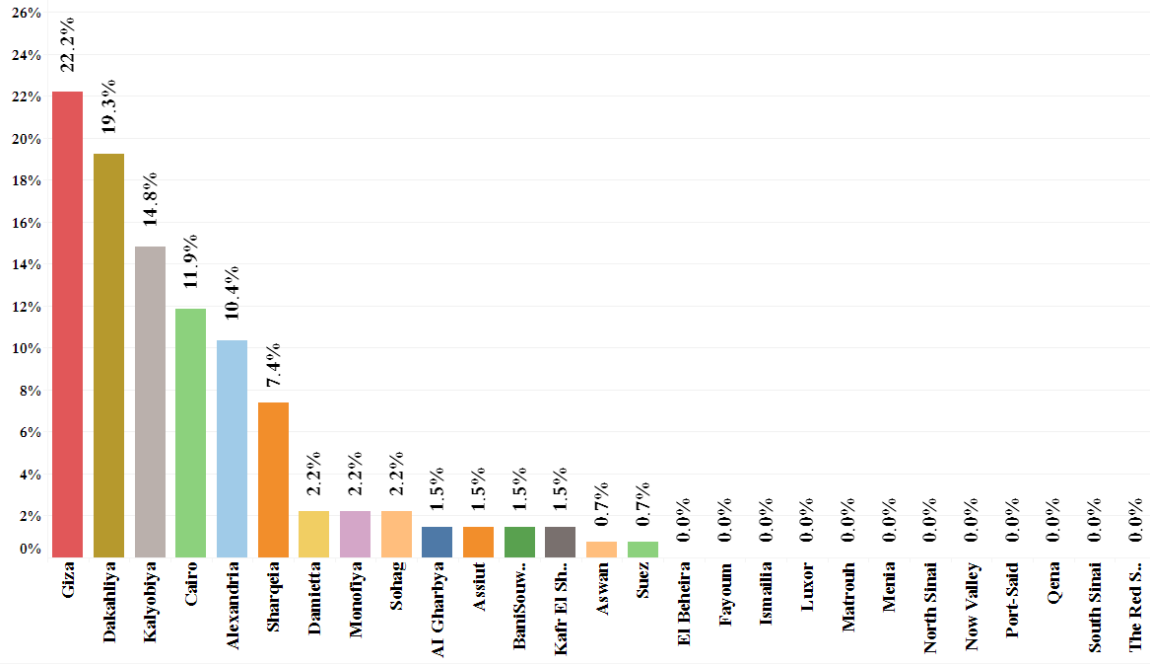
بوضوح إلى تركيز صناعات السيارات في القاهرة الكبرى والدقهلية، واللذان يضمّان مجتمعان 68% تقريبا من إجمالي المنشآت. ويستوعبان ما يزيد عن 90% من إجمالي العمالة.

الشكل 1-3: إجمالي عدد المنشآت العاملة في تصنيع السيارات والمقطورات وأشباه المقطورات في كل محافظة



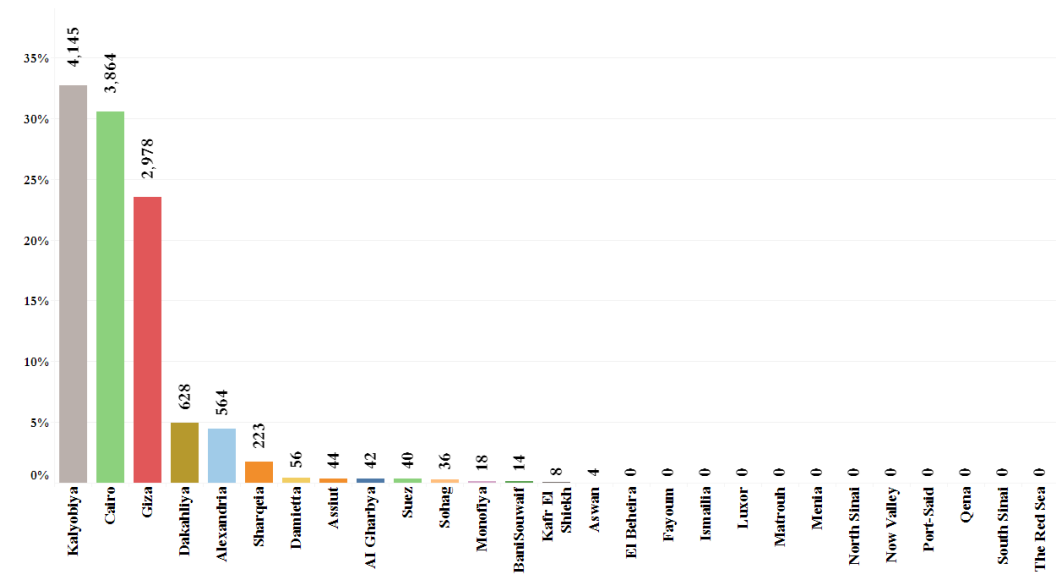
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019.

الشكل 1-4: التوزيع النسب للمنشآت العاملة في تصنيع السيارات والمقطورات وأشباه المقطورات في كل محافظة



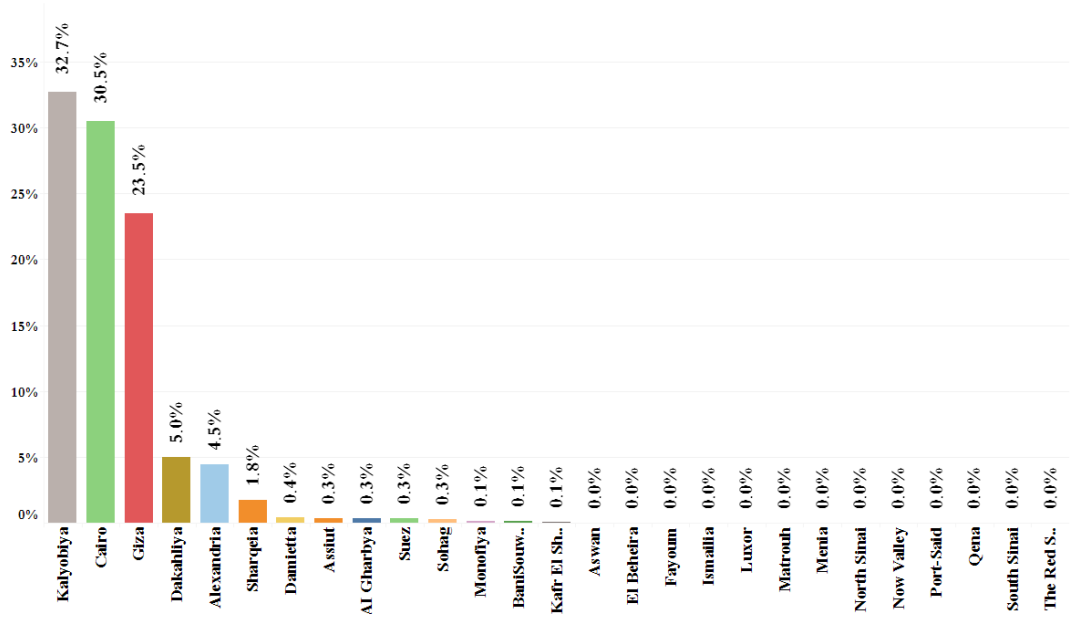
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019.

الشكل 1-5: إجمالي عدد العاملين في منشآت تصنيع السيارات والمقطورات وأشباه المقطورات في كل محافظة



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019.

الشكل 1-6: التوزيع النسبي للمنشآت العاملة في تصنيع السيارات والمقطورات وأشباه المقطورات في كل محافظة



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019.

ويقسم الجدول 1-1 والأشكال الدائرية التالية له المحافظات إلى 3 مجموعات وفقا لمستوى تركيز المنشآت والتشغيل بها؛ حيث تضم المجموعة (1) محافظات تضم 56% من إجمالي المنشآت و61% من إجمالي التشغيل، وتشمل الجيزة (23.5%)، والدقهلية (5%)، والقليوبية (32.7%). بينما تقل درجة تركيز المنشآت والتشغيل في المجموعة (2) حيث تضم 22% من إجمالي المنشآت و35% من إجمالي التشغيل. أما محافظات المجموعة (3) فمستوى تركيز المنشآت والتشغيل بها أقل من المجموعتين 1 و2؛ حيث تضم 21% من إجمالي المنشآت و4% من إجمالي التشغيل وتشمل الشرقية (7.4%) ودمياط (2.2%)، والمنوفية (2.2%)، وسوهاج (2.2%)، والغربية (1.5%)، وأسيوط (1.5%)، وبنى سويف (1.5%)، وكفر الشيخ (1.5%) وأسوان (0.7%). وتضم المجموعتين 1 و2 مجتمعة 79% من إجمالي المنشآت ونحو 96% من إجمالي التشغيل.

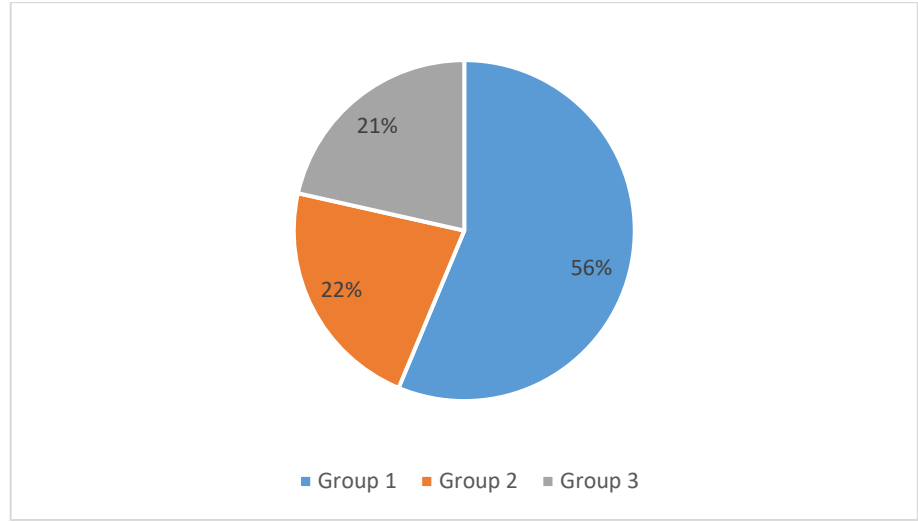
ويشير التواجد المحدود لصناعة السيارات في محافظات المجموعة (3) إلى إمكان ظهور منشآت جديدة فيها، كما يصاحبه انتشار الفقر في هذه المحافظات وارتفاع نسبة النساء اللاتي ترأسن أسر بمفردهن.

الجدول 1-1: توزيع المنشآت والتشغيل في صناعة السيارات في كل مجموعة من المحافظات

مجموعة المحافظات	نسبة المنشآت	نسبة العمالة
المجموعة 1: الجيزة، الدقهلية، القليوبية	56%	61%
المجموعة 2: القاهرة والإسكندرية	22%	35%
المجموعة 3: الشرقية، دمياط، المنوفية، سوهاج، الغربية، أسيوط، بني سويف، كفر الشيخ، أسوان	21%	4%

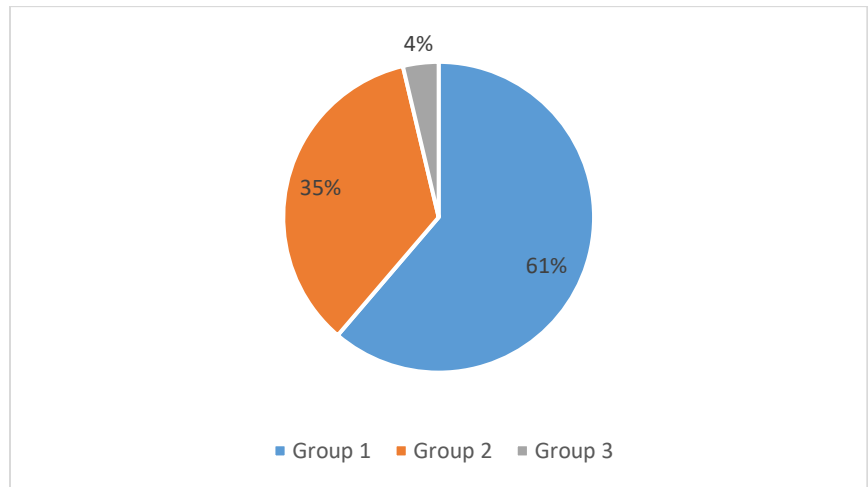
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

الشكل 1-7: توزيع المنشآت العاملة في صناعة قطع غيار السيارات وملحقاتها



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

الشكل 1-8: توزيع التشغيل في قطاع قطع غيار السيارات وملحقاتها

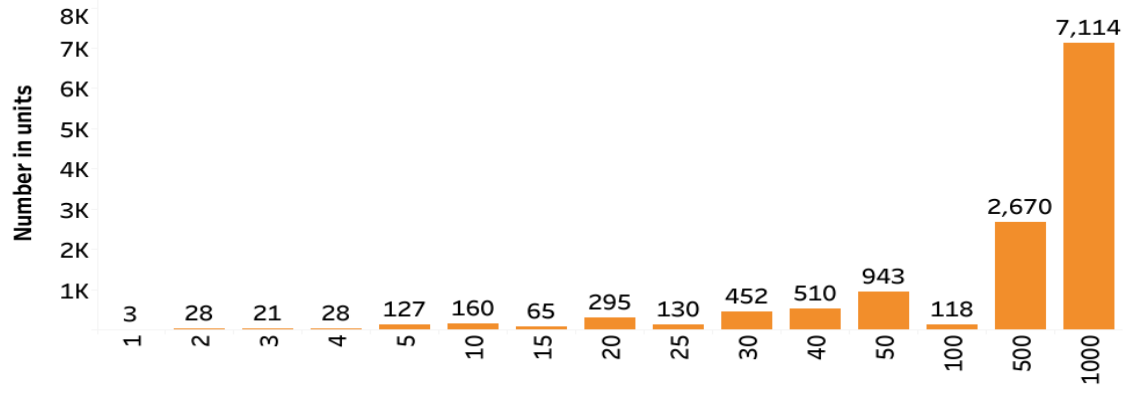


المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

حجم المنشأة مقاسا بعدد العمالة بها

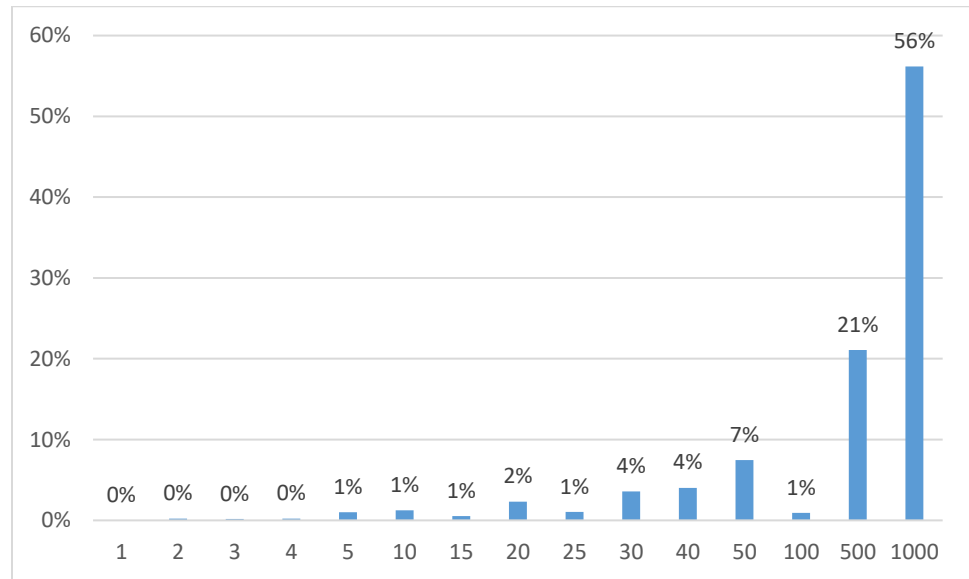
يوضح الشكل 1-9 توزيع منشآت القطاع وفقا لحجمها، بينما يبين الشكل 1-10 التوزيع النسبي لها. ويتضح من الشكلين سيطرة المنشآت الكبيرة على صناعات السيارات؛ حيث تشكل 56% من المنشآت بمتوسط 1000 عامل بينما 21% من المنشآت تستوعب 500 عامل.

الشكل 1-9: توزيع منشآت القطاع وفقا لحجمها



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

الشكل 1-10: التوزيع النسبي لمنشآت القطاع وفقا لحجمها (مقاسا بعدد العمالة)

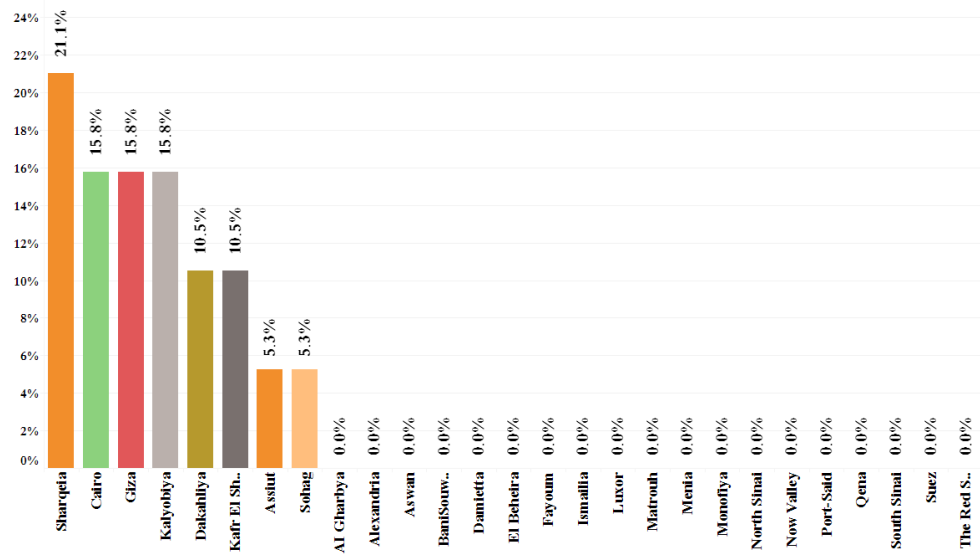


المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

1-ب: توزيع المنشآت والتشغيل في قطاع قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها على جميع المحافظات المصرية

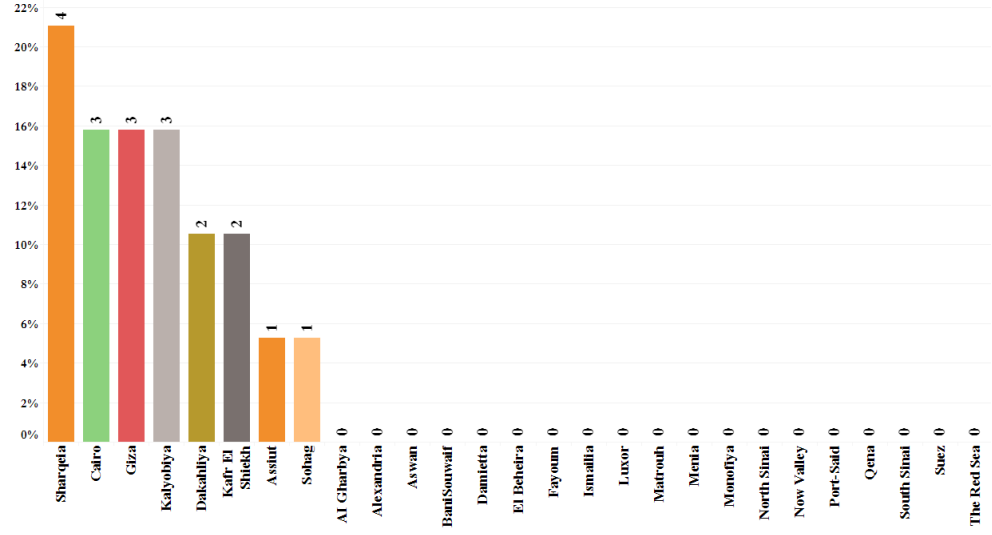
تستعرض الأشكال 1-11، و1-12، و1-13، و1-14 توزيع المنشآت والعمالة في قطاع قطع غيار السيارات وملحقاتها على جميع المحافظات المصرية من حيث عدد المنشآت والعمالة في كل محافظة والنسبة المئوية لكل منهما؛ حيث يبلغ إجمالي عدد المنشآت في الـ 27 محافظة 19 منشأة بعمالة إجمالية قدرها 373 عامل. وكما يتبين من الأشكال، تتركز غالبية مصانع قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها في الوجه البحري (88% من المنشآت و89% من العمالة). وتستحوذ القاهرة الكبرى وحدها على نحو 45% من إجمالي المنشآت و64% من إجمالي التشغيل، تليها الشرقية والتي تضم 21% من المنشآت و20% من إجمالي العمالة. وهناك محافظتان من الصعيد تضم 10% فقط من إجمالي المنشآت و12% من إجمالي التشغيل.

الشكل 1-11: التوزيع النسبي للمنشآت العاملة في تصنيع قطع غيار السيارات وملحقاتها في كل محافظة



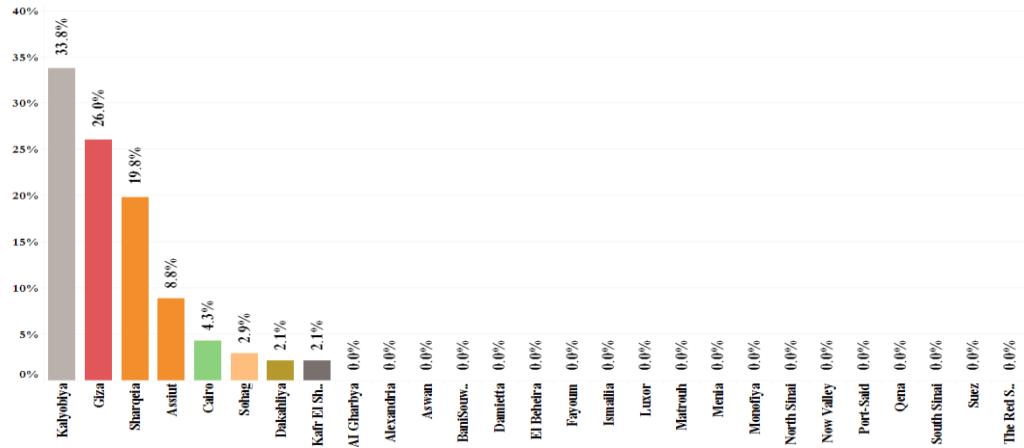
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

الشكل 1-12: إجمالي عدد المنشآت العاملة في تصنيع قطع غيار السيارات وملحقاتها



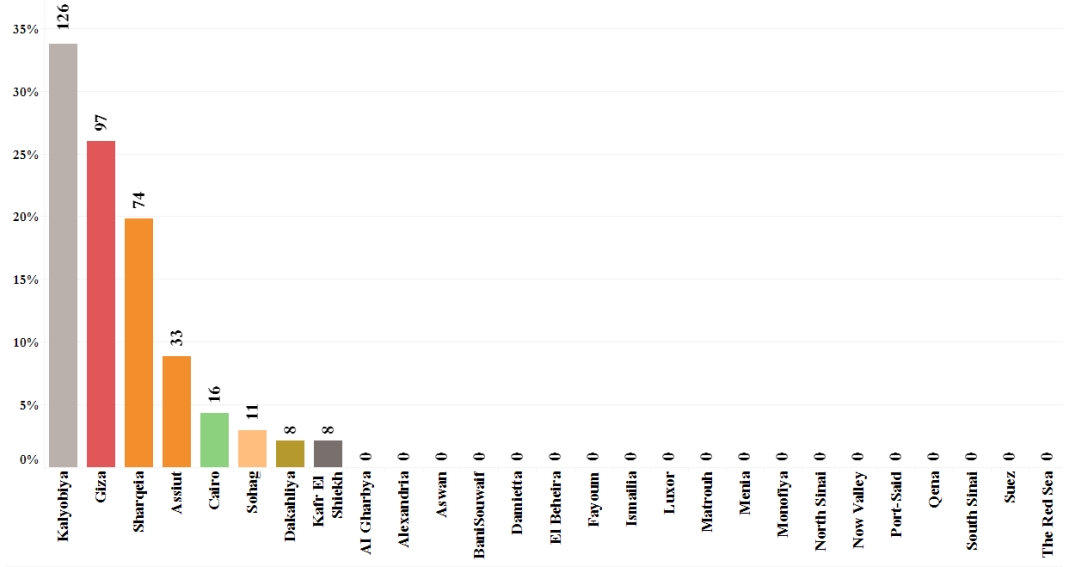
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

الشكل 1-13: التوزيع النسبي للعاملين في تصنيع قطع غيار السيارات وملحقاتها في كل محافظة



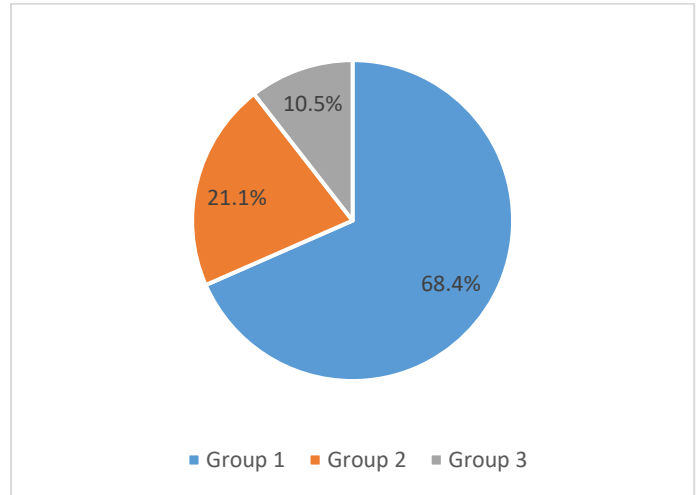
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

الشكل 1-14: إجمالي عدد العاملين في صناعة قطع غيار السيارات وملحقاتها في كل محافظة



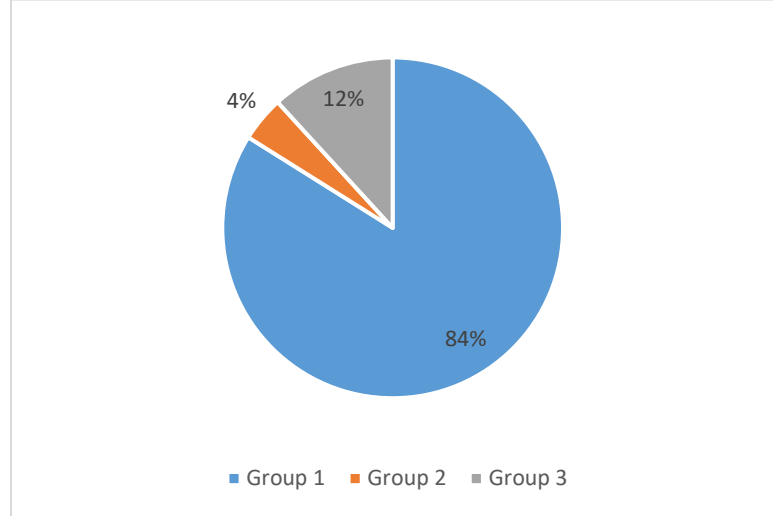
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019
وتقسم الأشكال الدائرية التالية المحافظات إلى 3 مجموعات وفقا لمستوى تركيز المنشآت والتشغيل بها، حيث تضم محافظات المجموعة (1) 68% من إجمالي المنشآت وتستوعب 84% من إجمالي العمالة. وتشمل محافظات الشرقية والقليوبية والجيزة والقاهرة. ويقل تركيز المنشآت والعمالة (21% و4% على التوالي) في محافظات المجموعة (2). وتأتي محافظات المجموعة (3) بأقل نسبة تركيز للمنشآت (10.5%) والعمالة (12%).

الشكل 1-15: توزيع المنشآت في قطاع قطع غيار السيارات وملحقاتها



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

الشكل 1-16: توزيع العاملين في قطاع قطع غيار السيارات وملحقاتها



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019

1-ج الأداء التجاري لقطاع السيارات² بالتركيز على قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها

وفقا للجدول 1-2 بلغت واردات مصر من السيارات (رمز 87) نحو 5 مليار دولار خلال عام 2021 (7% من إجمالي الواردات غير النفطية). وتمثل ألمانيا والصين أهم الدول الموردة لمصر بنسب 16% و14% من إجمالي الواردات المصرية. في حين سجلت صادرات مصر من السيارات (رمز 87) 53.5 مليون دولار أو 0.24% من إجمالي الصادرات الصناعية المصرية، وأهم الدول المستقبلة للصادرات المصرية من هذا المنتج هي: هونج كونج (22%)، الكامبيرون (21%)، المملكة المتحدة (16%).

وسجلت واردات مصر من قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها (رمز النظام المنسق 8708) 490 مليون دولار في عام 2021. وأهم الدول الموردة لمصر هي الصين (30%) وتايلاند (12%) واليابان (12%). في حين بلغت قيمة صادرات مصر من قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها 4.01 مليون دولار في عام 2021، وأهم الدول المستقبلة هي ألمانيا (36%)، جنوب أفريقيا (18%)، السعودية (7%) وتونس (6%).

² رمز النظام المنسق 87 وفقا للتصنيف برقمين أو 29 بندا بحسب التصنيف الصناعي الدولي الموحد (الإيزيك).

الجدول 2-1: الأداء التجاري لقطاع قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها في 2021

الرمز	الواردات في عام 2021 (ألف دولار)	% من إجمالي الواردات المصرية في عام 2021	% من واردات الصناعة التحويلية المصرية في عام 2021	الصادرات في 2021 (ألف دولار)	% من إجمالي الصادرات المصرية في عام 2021	% من صادرات الصناعة التحويلية المصرية في عام 2021
87	4,902,413	7%	10%	53,514	0.13%	0.24%
8708	490,883	0.7%	1%	4,018	0.01%	0.02%

المصدر: محسوب بناء على بيانات trade map، 2021.

يوضح الجدول 3-1 الأداء التجاري لكافة المنتجات في الفئة 87، وبالنسبة للمنتج محل الدراسة (قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها (رمز النظام المنسق 8708))، كما يتبين من الجدول أنها تمثل وحدها 10% من إجمالي الواردات من هذه الفئة (87) و 7.5% من إجمالي الصادرات.

الجدول 3-1: الأداء التجاري للمنتجات برمز النظام المنسق 87 في قطاع الصناعات الهندسية ووضع المنتجات برمز النظام المنسق 8708 في عام 2021

الرمز	جدول المنتجات	قيمة الواردات في عام 2021 (ألف دولار)	% من إجمالي الواردات من المنتج (72)	قيمة الصادرات في عام 2021 (ألف دولار)	% من إجمالي الصادرات من المنتج (72)	الميزان التجاري في عام 2021، ألف دولار
'8701	Tractors (other than tractors of heading 8709)	205632	4.195	53	0.099	-205,580
'8702	Motor vehicles for the transport of >= 10 persons, incl. driver	61339	1.251	41546	77.636	-19,793
'8703	Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons, incl. ...	3358733	68.512	3121	5.834	-3,355,609
'8704	Motor vehicles for the transport of goods, incl. chassis with engine and cab	410283	8.369	0	0.000	-410,283
'8705	Special purpose motor vehicles (other than those principally designed for the transport of ...)	165122	3.368	1	0.002	-165,121

الميزان التجاري في عام 2021، ألف دولار	% من إجمالي الصادرات من المنتج (72)	قيمة الصادرات في عام 2021 (ألف دولار)	% من إجمالي الواردات من المنتج (72)	قيمة الواردات في عام 2021 (ألف دولار)	جدول المنتجات	الرمز
-22,925	0.000	0	0.468	22925	Chassis fitted with engines, for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more ...	'8706
-9,847	0.185	99	0.203	9946	Bodies, incl. cabs, for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, ...	'8707
-486,865	7.508	4018	10.013	490883	Parts and accessories for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, ...	'8708
144	0.577	309	0.003	165	Works trucks, self-propelled, not fitted with lifting or handling equipment, of the type used ...	'8709
-3,223	0.000	0	0.066	3223	Tanks and other armored fighting vehicles, motorized, whether or not fitted with weapons, ...	'8710
-33,652	1.132	606	0.699	34258	Motorcycles, incl. mopeds, and cycles fitted with an auxiliary motor, with or without side-cars; ...	'8711
-895	0.009	5	0.018	900	Bicycles and other cycles, incl. delivery tricycles, not motorized	'8712
-4,394	0.000	0	0.090	4394	Carriages for disabled persons, whether or not motorized or otherwise mechanically propelled ...	'8713
-98,795	0.129	69	2.017	98864	Parts and accessories for motorcycles and bicycles and for carriages for disabled persons, ...	'8714
-1,536	0.000	0	0.031	1536	Baby carriages and parts thereof, n.e.s.	'8715
-30,525	6.888	3686	0.698	34211	Trailers and semi-trailers; other vehicles, not mechanically propelled (excluding railway and ...	'8716

الميزان التجاري في عام 2021، ألف دولار	% من إجمالي الصادرات من المنتج (72)	قيمة الصادرات في عام 2021 (ألف دولار)	% من إجمالي الواردات من المنتج (72)	قيمة الواردات في عام 2021 (ألف دولار)	جدول المنتجات	الرمز
-4,848,899		53,514		4,902,413	Total HS code 87	

المصدر: محسوب بناء على بيانات trade map، 2021.

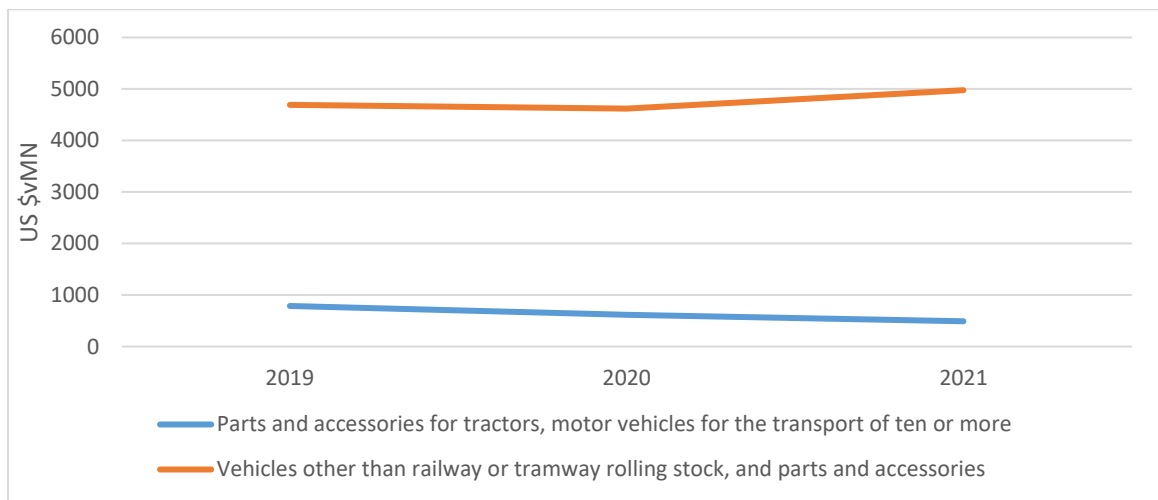
1-1 الأداء التجاري لقطاع قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها أثناء جائحة كوفيد 19

وفقا للمنظمة الدولية لمصنعي السيارات ارتفع إنتاج مصر من السيارات خلال عام 2020 بنحو 28% تقريبا مقارنة بعام 2019 واستقرت عند 23.7 ألف وحدة خلال عام 2020 و2021.

وتحتل مصر مرتبة متأخرة في صادرات السيارات (الرمز 87)، تأتي بعد جنوب أفريقيا والمغرب اللتان سجلت صادراتهما 10.6 و5 مليار دولار على التوالي، في حين بلغت قيمة الصادرات المصرية 53.5 مليون دولار في عام 2021. وبالنسبة لقطاع قطع غيار السيارات، فقد بلغت صادرات جنوب أفريقيا والمغرب ما يزيد عن 700 مليون دولار في حين لم تتجاوز صادرات مصر منها 4 مليون دولار.

ويتضح من الأداء التجاري لقطاع السيارات تراجع محدود للواردات المصرية منها قدره 2% خلال عام 2020 في حين شهدت واردات قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها تراجعا حادا خلال ذات العام بلغ 22% مقارنة بعام 2019 واستمرت في التراجع خلال عام 2021.

الشكل 1-17: واردات مصر من قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها، 2019-2021



المصدر: محسوب بناء على بيانات trade map، 2021.

وعلى المستوى المحلي، أظهر تقرير الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء تراجعاً في قيمة الواردات المستخدمة في إنتاج مكونات السيارات وقطع الغيار بنسبة 18.3% خلال أول 9 أشهر من عام 2021 لتصل إلى 486 مليون دولار و299 ألف دولار مقارنة بنحو 595 مليون دولار و47 ألف دولار في نفس الفترة من العام السابق.

ويعزى العديد من مصنعي السيارات هذا التراجع إلى عدد من العوامل المهمة وفي مقدمتها ميل غالبية المصنعين المحليين لخفض حجم وارداتهم بسبب ارتفاع أسعار الشحن العالمية والتي تضاعفت بنسب تتراوح بين 500 إلى 600% مقارنة بإجمالي الرسوم، مما أدى إلى ارتفاع فاتورة الواردات وتكاليف الإنتاج على المنتجين المحليين.

بالإضافة إلى عدم انتظام حركة الشحن من جانب شركات الشحن مما نتج عنه تأخر وصول الشحنات لفترات تتراوح بين 3 و4 أشهر.

وتفاقم الأمر عقب قرار البنك المركزي في مارس 2022 بوقف التعامل بنظام مستندات التحصيل في تنفيذ كافة العمليات الاستيرادية والعمل بالاعتمادات المستندية فقط مما نتج عنه نقص شديد في قطع غيار السيارات وزيادة أسعارها واضطراب خدمات مراكز الصيانة والإصلاح.

2- سرد لعملية تصنيع والتجارة في قطع غيار السيارات وملحقاتها (رمز النظام المنسق 8708)

في بلد يتجاوز عدد سكانه 100 مليون نسمة يعتبر الطلب على السيارات في مصر محدود حيث لا يتعدى 400000 سنوياً. وفي عام 2021، شملت مبيعات السيارات نحو 170 ألف سيارة مستوردة و100-120 سيارة محلية الصنع. الأمر الذي يجعل سوق المكونات خاصة الثانوية نشطاً للغاية وحساساً لإجراءات التجارة نظراً لاستيراد نسبة كبيرة من مكونات السيارات.

ويسيطر على صناعة السيارات في مصر سلاسل الإمداد القائمة على أساس التجميع ومئات الشركات في مجال الصناعات المغذية للسيارات والتي يعمل أغلبها في القطاع غير الرسمي أو ورش متناهية الصغر.

وهناك 12 منتجاً في مصر للسيارات ولديهم خطوط للتجميع وتحوز شركات غبور ومنصور ونيسان على أكبر نصيب في السوق من السعة الإنتاجية. كما أن هناك 500 شركة للصناعات المغذية للسيارات في مصر تخدم 16 مصنعا لتجميع السيارات وتنتج مكونات نظام العادم بصفة أساسية، ووحدات التكييف، والرادياتير وبلاستيك القطع الداخلية والزجاج الأمامي والمرابا والمقاعد، كما تقوم بتزويد الماركات العالمية وتجميع موديلاتها محلياً أو بيع قطع الغيار المعتمدة من الشركة المصنعة.³

كما يوجد حالياً 2 من موردي السيارات من المستوى الأول في مصر؛ هما فاليو وبراييت سكايز للتكنولوجيا بينما تقوم مصانع المكونات من المستويين 2 و 3 في مصر بتصنيع عدد من المنتجات بما في ذلك: الإطارات والأنابيب الداخلية

³ <https://www.readkong.com/page/taking-egypt-s-automotive-industry-to-the-next-level-5003355>.

والزجاج والزجاج الأمامي وقطع الألومنيوم والأسلاك الكهربائية والبطاريات والزنبركات الورقية (الريش) وفلاتر الزيت وفلاتر الهواء ومواد التنجيد والأجزاء البلاستيكية والمصدات.

وفرصمة مصر في إنتاج مكونات السوق الثانوية أو بيعها لمراكز الإصلاح والصيانة محليا تفوق فرصتها في تصنيع السيارات والذي يقتصر عادة على عدد قليل من الشركات العالمية الكبيرة التي تقود الابتكار وتطوير المنتج في سلسلة القيمة.

وفيما يلي يتم إلقاء الضوء على عدة ملاحظات فيما يتعلق بعمليات إنتاج والتجارة في المنتجات برمز النظام المنسق 8708 في مصر:

الملاحظة رقم 1:

رغم أن قطاع مكونات وقطع غيار السيارات ينتمي إلى نفس رمز النظام المنسق 8708 ، إلا أنه شديد التنوع ويتطلب إجراءات جمركية مختلفة لكل منتج بحسب طبيعته، كما تختلف المعاملة الجمركية لكل منتج حسب ما إذا كان الاستيراد بغرض التجارة أو التصنيع.

الملاحظة رقم 2:

تتأثر التجارة في مكونات السيارات بمواصفاتها الفنية، وهناك نظامان للمواصفات الفنية حول العالم فيما يتعلق بمكونات وقطع غيار السيارات (رمز النظام المنسق 8708)، وهما نظام تنسيق اللوائح الخاصة بالمركبات (WP29)، والنظام الأمريكي لمواصفات مكونات السيارات.

أولاً: اتفاقية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، المعروفة عالمياً باسم المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح الخاصة بالمركبات (WP 29) والتي تمثل إطاراً عالمياً موحداً يعود إلى مبادرة الاتحاد الأوروبي عام 1985 حيث بدأت بأربع دول أوروبية ثم توسعت لتشمل دولاً أخرى غير أوروبية، وانضمت مصر إليها عام 2012 ولكنها لم تنضم إلى النظام الأمريكي.

ويتعين على موردي مكونات السيارات الأمريكيين للسوق المصرية أن يلتزموا بالمواصفات الفنية لنظام WP29 ويحثون مصر باستمرار على تبني المواصفات الأمريكية رغم أنهم يلتزمون بنظام WP29 عندما يقومون بالتصدير للأسواق غير المصرية بينما لا يرغبون في الالتزام به في السوق المصرية.

الملاحظة رقم 3:

رغم انضمام مصر لاتفاق الأمم المتحدة عام 2012، إلا أنها لم تستفد منها بالدرجة الكافية لأنها لم تخلق سلسلة قيمة تمكنها من تجهيز المعامل وإجراء الاختبارات محلياً، ويضطر المنتجون المصريون لإجراء الاختبارات في دول أخرى استفادت بصورة أفضل من الاتفاق لخدمة منتجاتها وفي إجراء الاختبارات ومنح شهادات للمنتجين غير المحليين. وفقاً لمواصفات الأمم المتحدة هناك 140 مواصفة يجب الالتزام بها لتحقيق معايير السلامة والأمان والمعايير البيئية في أي سيارة يتم إنتاجها أو المتاجرة بها. وتفرض مصر 10 فقط من هذه المواصفات على المنتجين المحليين فقط.

الملاحظة رقم 4:

ولا توجد مواصفات فنية في مصر للسيارات المستوردة بالكامل وتدخل مصر بدون المراجعة على أجزائها ومكوناتها وهو ما يعتبر أمر غير عادل للمنتجين المحليين الذي يتعين عليهم الالتزام بـ 10 معايير. كما لا يوجد أي ضمانات لجودة المستورد بينما يتعين على المنتجين المحليين تحمل تكاليف إضافية للالتزام بالمواصفات. وبالتالي هناك منافسة غير عادلة بين المنتج المحلي والمستورد.

ومن ناحية أخرى، تعاني عمليات استيراد مكونات السيارات من ضعف الرقابة الداخلية على الأسواق مما ينتج عنه تلاعب في المستندات الخاصة بمنشأ السلع ووجود منتجات متدنية الجودة وبيعها للمستهلك بأسعار المنتجات الأصلية. وهكذا تخسر الدولة الإيرادات ويتعرض المستهلك للاحتيال.

الملاحظة رقم 5:

تختلف إجراءات استيراد قطع غيار السيارات بحسب الهدف منها؛ فالاستيراد لغرض التجارة يختلف عن غرض التصنيع.

ففي حين يستلزم استيراد قطع الغيار لغرض التصنيع موافقة هيئة التنمية الصناعية على كل شحنة، وموافقة مصلحة الرقابة الصناعية في حالة الدروباك والإفراج المؤقت أو إعادة تصدير السيارات من المنطقة الحرة، يستلزم الاستيراد بغرض التجارة موافقة الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات قبل توقيع العقد بين المستورد المصري والمورد.

الملاحظة رقم 6:

تختلف جهات المراجعة وفقا لطبيعة المنتج، حيث تقوم مصلحة الكيمياء بمراجعة البطاريات بينما يراجع الأمن العام على الوسائد الهوائية، ويتولى جهاز تنظيم الاتصالات المراجعة على الأجهزة الصوتية والتطبيقات الإلكترونية ونظام تحديد المواقع العالمي (GPS).

كما تختلف مدة وتكلفة المراجعة التي تحصلها كل جهة، ولكن أطول مدة هي التي يستغرقها الحصول على موافقة الأمن العام. ومن حيث التكلفة، تعتبر رسوم الحصول على موافقة الأمن العام وهيئة الطرق هي الأعلى.

الملاحظة رقم 7:

بينما يشكل نظام نافذة ونظام التسجيل المسبق للشحنات تحديا أمام جميع القطاعات، إلا أن طبيعة مكونات السيارات المتباينة والمعاملة المختلفة لكل منتج بحسب طبيعته والغرض من استيراده يزيد من العبء الواقع على المنتجين المحليين، فأى تأخير يتعلق بمكون من المكونات يؤثر على عملية إنتاج السيارة بأكملها.

3- توثيق مفصل لإجراءات استيراد المنتج محل الدراسة (رمز النظام المنسق 8708)

يستعرض الشكل 1-3 والجدول 1-3 إجراء رئيسيا لاستيراد قطع غيار الجرارات والسيارات وملحقاتها (رمز النظام المنسق 8708) و14 جهة يتعين على المستورد التعامل معها بشكل مباشر أو غير مباشر.

وتنقسم الإجراءات إلى 3 مراحل وفقا لنموذج الأمم المتحدة المرجعي للسلسلة الدولية للإمداد UN/CEFACT International Supply Chain Model (نموذج الشراء والشحن والسداد):

- **الشراء:** إتمام شروط التجارة وإبرام عقد بيع
- **الشحن:** ترتيب حركة شحن البضائع والانتهاج من الإجراءات اللازمة لاستيفاء كافة الشروط التنظيمية الخاصة بالدولتين المصدرة والمستوردة على السواء.
- **السداد/ الدفع:** المطالبة بسداد مقابل البضائع التي تم شراؤها وسداد المدفوعات المحلية.

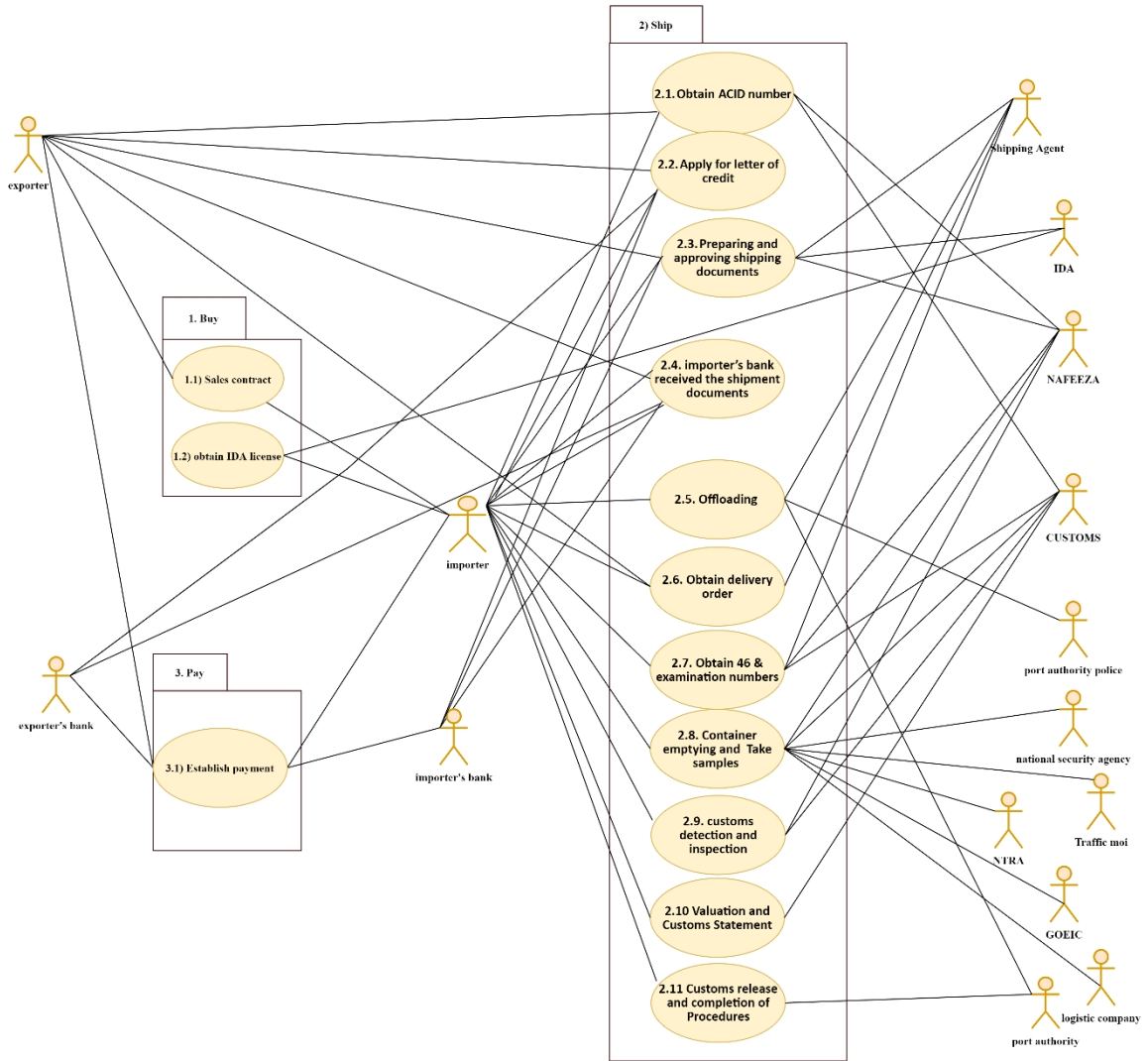
وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذا الجزء يركز فقط على المنشآت العاملة داخل مصر سواء كانت صغيرة أو كبيرة، لأن المنشآت في المناطق الحرة لا تخضع للإجراءات التي يناقشها هذا التقرير.

وتجدر الإشارة أيضا إلى ارتباط إجراءات الدفع بإجراءات الشحن، ويجب إتمام الدفع لكي يتم المضي في التخليص الجمركي والإجراءات التجارية اللاحقة الأخرى. لذلك، ستتم مناقشة إجراءات الدفع في بداية إجراءات مرحلة الشحن وأي متطلبات مسبقة مطلوبة سوف تتم مناقشتها بشكل منفصل قبل مناقشة إجراءات مرحلة "الشراء".

وهناك ملاحظتان مهمتان: 1- يسبق عرض الإجراءات الأساسية للاستيراد عرض موجز ولكن مفصل لكيفية حصول المستوردين على تصريح لاستيراد أحد المنتجات كونها أحد الشروط الأساسية للاستيراد والتي يصعب الحصول عليها غالبا مما يؤدي إلى تأخر إجراءات الاستيراد بأكملها.

2- تتعرض إجراءات الاستيراد للعديد من التغييرات خلال هذه الفترة حيث لا تزال الشركات المستوردة توفق أوضاعها معها. ويمكن استحداث بعض التعديلات على النظام وفقا للمشكلات التي قد تواجه هذه الشركات. وقد تم إدراج جميع الإجراءات بالتفصيل حتى تاريخ الانتهاء من هذه الدراسة، ولكن قد يتم إجراء تعديلات جديدة عليها في المستقبل، لذا سيتم إدراج التعديلات الجديدة حتى الموعد النهائي لتسليم الدراسة.

الشكل 1-3: مخطط إجراءات استيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها



الجدول 1-3: الإجراءات والجهات الرئيسية المعنية باستيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها

شركة التوجسيات	بنك المستورد	الجهاز القومي لتنظيم الاتصالات	المعور - وزارة الداخلية	بنك المصدر	الأمن العام	المصدر	شرطة هيئة الميناء	مصلحة الجمارك	وكيل الشحن	شركة MTS (نافذة)	هيئة الميناء	الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات	هيئة التنمية الصناعية	المستورد	الجهة المعنية	الإجراء
																1- الشراء
						X								X		1-1 عقد البيع
													X	X		2-1 الحصول على ترخيص هيئة التنمية الصناعية*
																2- الشحن
						X		X		X				X		1-2 الحصول على رقم القيد الجمركي
	X			X		X								X		2-2 تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد
	X					X			X	X				X	X	3-2 عداد واعتماد مستندات الشحن
	X			X		X								X		4-2 تسلم بنك المستورد مستندات الشحنة
							X		X		X			X		5-2 التفريغ
						X			X					X		6-2 الحصول على أمر تسليم
								X	X	X				X		7-2 الحصول على رقم 46 وأرقام الفحص
	X	X	X		X					X		X		X		8-2 تفري الحاوية وأخذ العينات*
								X		X				X		9-2 الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي
								X						X		10-2 التثمين والبيان الجمركي
											X			X		11-2 الإفراج الجمركي والانتهاج من الإجراءات
																3- الدفع
	X			X		X								X		1-3 إتمام السداد

3-أ المستلزمات المطلوبة قبل الاستيراد

في حالة الاستيراد بغرض التجارة يجب الحصول على تصريح استيراد، أما في حالة الاستيراد بغرض التصنيع فيجب الحصول على بطاقة استيراد احتياجات مستلزمات الإنتاج (بطاقة احتياجات)، ويتم استخراج تصريح الاستيراد وبطاقة الاحتياجات من الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

1- تصريح الاستيراد

يستغرق استخراج تصريح الاستيراد يومين ويتم تجديده كل 5 سنوات. وتبلغ تكلفة الحصول على التصريح 5000 جنيهه (إجمالي عدد المنتجات 21 منتجا وفقا لرمز النظام المنسق)، وتقدر تكلفة إضافة مجموعة منتجات أخرى ألف جنيهه للمجموعة، ورسوم التجديد 2000 جنيهه.

المستندات المطلوبة وفقا للقانون رقم 7 لسنة 2017:

أ- استيفاء نموذج طلب القيد موقعا عليه أمام الموظف المختص ممن له حق الإدارة والتوقيع او من الوكيل
ب- صورة رسمية معتمدة من عقد تأسيس الشركة وتعديلاته كما هو مسجل ومنشور في السجل التجاري، مع الإشارة إلى أن 51% من رأس مال الشركة مملوكا لمصريين – نشاط استيراد – ورأس المال المدفوع لا يقل عن مليوني جنيهه.

ت- مستخرج رسمي حديث من السجل التجاري

ث- صورة البطاقة الضريبية وتقديم الأصل للاطلاع عليه، وصورة معتمدة من الإقرار الضريبي عن العام السابق موضحا به أن حجم الأعمال السنوي للشركة لا يقل عن 5 مليون جنيهه.

ج- أصل شهادة الاستيراد باسم أحد الشركاء العموميين أو المحدودين أو المسؤولين عن الاستيراد من مركز تدريب التجارة الخارجية في وزارة التجارة والصناعة.

ح- إيصال إيداع قيمة التأمين الفردي (50 ألف جنيهه) وشركات (200 ألف جنيهه) في خزانة الهيئة أو خطاب من البنك موضحا به إيداع المبلغ في حساب الهيئة.

2- استخراج بطاقة استيراد احتياجات مستلزمات الإنتاج (بطاقة احتياجات)

تصدرها الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات مجانا (يستغرق استخراجها يوما واحدا ويتم تجديدها كل 5 سنوات)

وتشمل المستندات المطلوبة لاستخراجها ما يلي:

أ- طلب تسجيل موقعا من الشخص الذي له حق الإدارة

ب- السجل الصناعي/ الترخيص الصناعي إذا كان المشروع صناعي

ت- مستخرج رسمي حديث من السجل التجاري

ث- صورة بطاقة الهوية

- 3- خطاب موجه للهيئة العامة للاستثمار إذا كانت الشركة تابعة لها.
 - 4- الحصول على شهادة الإجراءات الجمركية (رقم المعاملة) من الجمارك (50 جنيهًا).
 - 5- فتح حساب للشركة المستوردة على موقع نافذة مع تسجيل الشخص الذي له حق التوقيع الإلكتروني (E-token)
 - 6- الاشتراك في خدمة التوقيع الإلكتروني والحصول على حق استخدامه من خلال إما شركة مصر المقاصة Egypt Clearing House أو شركة SNS وتتراوح التكلفة ما بين 700 وألف جنيه
 - 7- إعداد إقرار بأسماء المصدرين الأجانب الذين يتعامل معهم المستورد (رقم التسجيل الضريبي، الاسم التجاري للمصدر، العلامة التجارية).
 - 8- إنشاء حساب للشركة المصدرة لمصر على منصة (Cargo x).
 - 9- إنشاء حساب إلكتروني للوسطاء الجمركيين المعتمدين على المنصة الإلكترونية "نافذة" وإصدار التوقيع الإلكتروني
- (الخطوات من 7 إلى 9 قد تستغرق وقتًا طويلاً بحسب مدى قدرة ممثل الشركة المصدرة على الحصول على الموافقة على الأوراق من وزارة التجارة والصناعة)

3-ب المرحلة الرئيسية الأولى: الشراء

1-1 إبرام عقد البيع

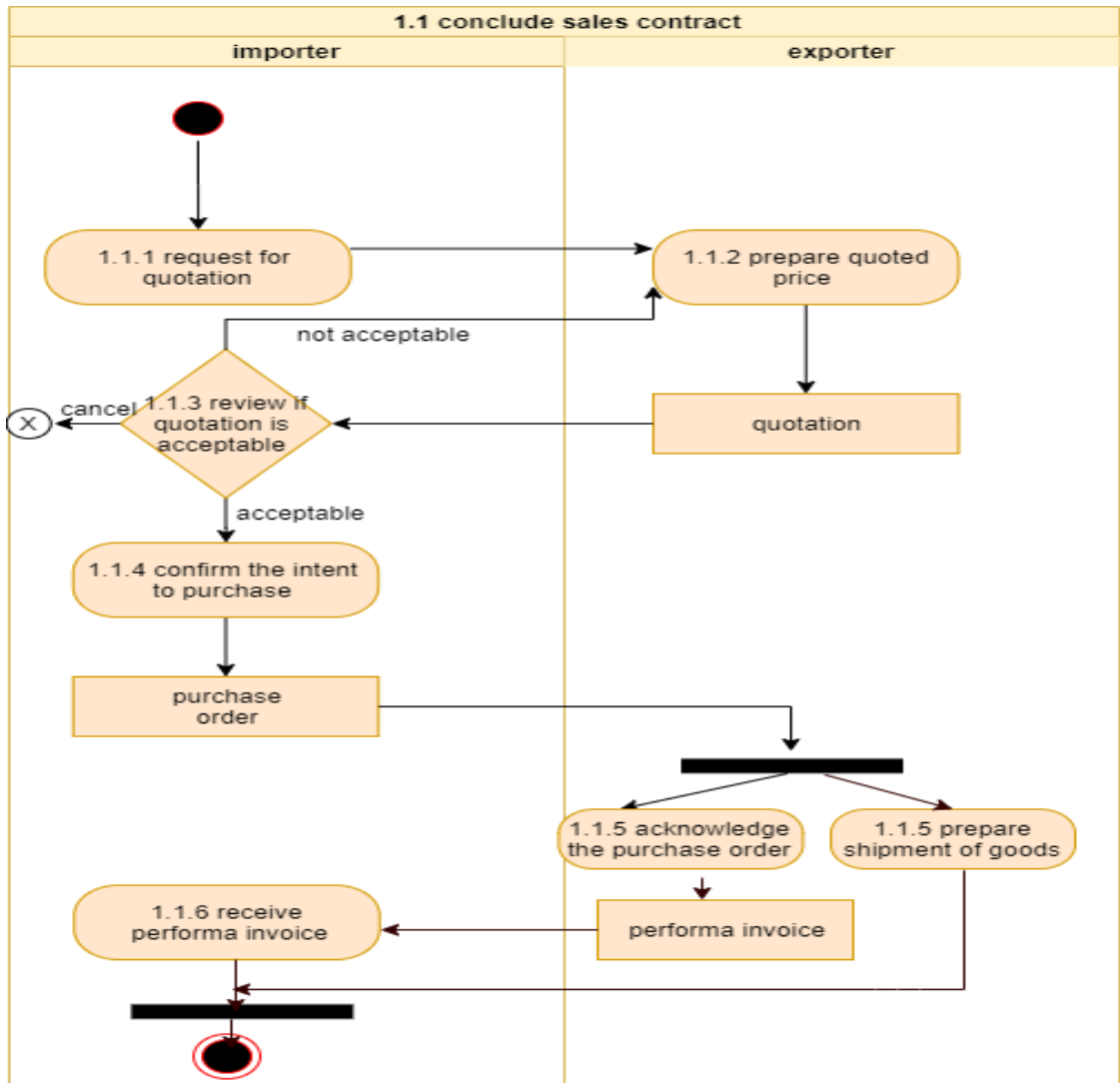
الشكل 2-3: مخطط إبرام عقد البيع



يعتبر إبرام عقد البيع أول إجراء في مرحلة الشراء، ووفقاً للشكل 2-3، يتم بمشاركة كل من:

- الشركة المستوردة المصرية
- المورد

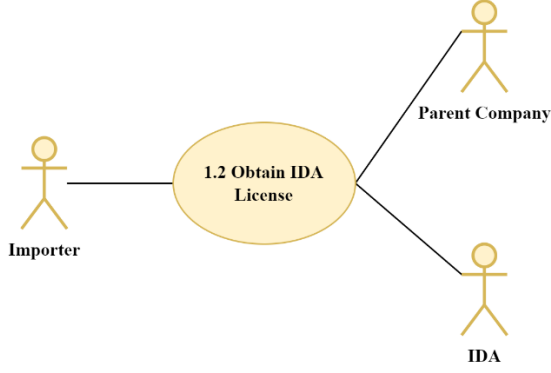
الشكل 3-3: مخطط إجراءات عقد البيع



المرحلة	1- الشراء
الإجراء	1-1 إبرام عقد البيع
القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة	<ul style="list-style-type: none"> القانون رقم 118 لسنة 1975 في شأن الاستيراد والتصدير ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما.
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> المستورد المصري المورد
الأمور اللازم الانتهاء منها قبل بدء الإجراءات	<ul style="list-style-type: none"> أن يكون المستورد لديه قائمة بالموردين المحتملين أن يكون المستورد مسجلا لدى الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>1-1-1 يطلب المستورد المصري عرض أسعار من المصدرين</p> <p>1-1-2 يقوم المصدرون/ الموردون بإعداد عرض الأسعار (الأسعار وشروط البيع)</p> <p>1-1-3 يراجع المستورد المصري عرض الأسعار ويقرر إذا كان السعر وشروط البيع مقبولين، وفي حالة عدم القبول يتفاوض مع المصدر على تعديلها.</p> <p>1-1-4 في حالة قبول عرض الأسعار وشروط البيع يؤكد المستورد على شراء السلع بأمر شراء</p> <p>1-1-5 يقر المورد بتسلم أمر الشراء ويؤكد تسليم الشحنة وفقا للسعر وشروط البيع المتفق عليها من خلال إرسال فاتورة أولية للمستورد ويستعد المصدر لتسليم السلع.</p> <p>1-1-6 المستورد يتسلم الفاتورة الأولية</p>
معايير الانتهاء من هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> اتفاق المورد والمستورد على سعر البيع وشروط العقد وإبرام عقد البيع يبدأ المصدر في إعداد وتجهيز السلع لتصديرها بناء على أمر الشراء
متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء	يومان

2-1 الحصول على ترخيص هيئة التنمية الصناعية

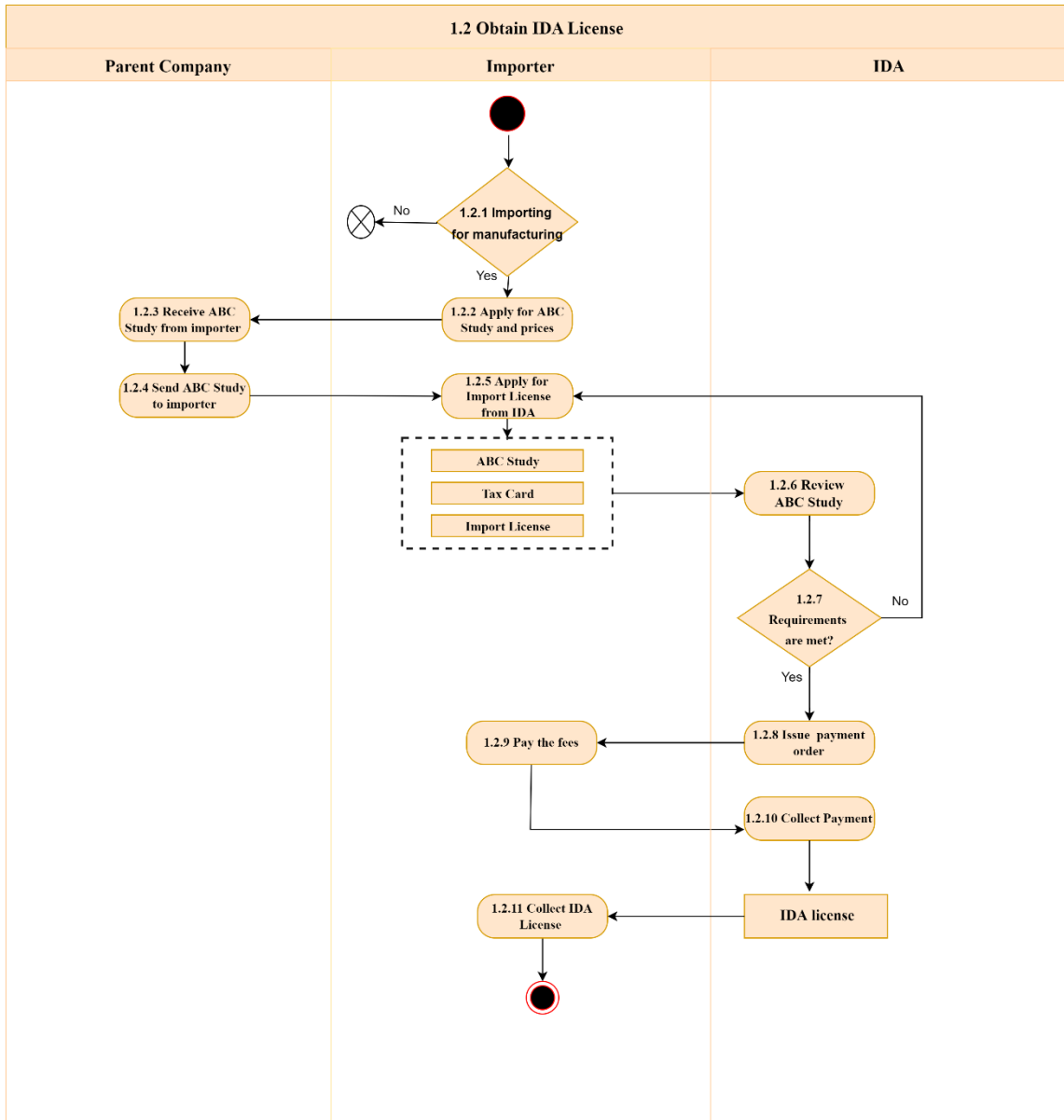
الشكل 4-3: مخطط الحصول على ترخيص هيئة التنمية الصناعية



وفقا للشكل 4-3، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- الشركة المصرية المستوردة
- المورد
- الشركة الأم

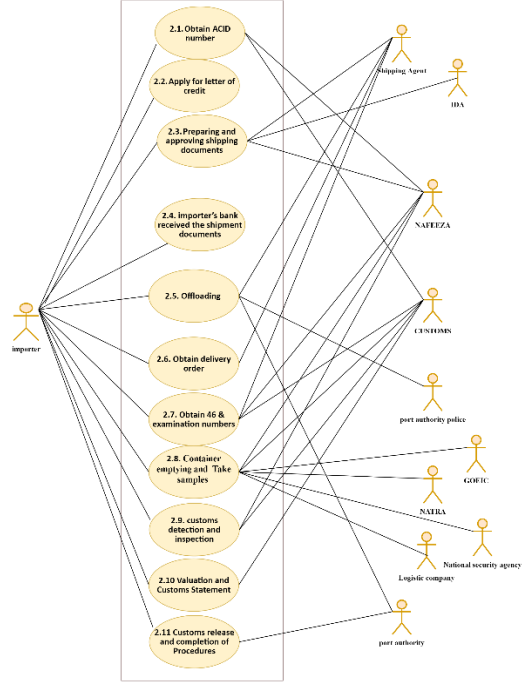
الشكل 5-3: مخطط إجراءات الحصول على ترخيص هيئة التنمية الصناعية



المرحلة	1- الشراء
الإجراء	2-1 الحصول على ترخيص هيئة التنمية الصناعية
القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية	<ul style="list-style-type: none"> القانون رقم 95 لسنة 2018 بشأن إصدار قانون هيئة التنمية الصناعية
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> المستورد الشركة الأم هيئة التنمية الصناعية
الأمر اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية	اتفاق المورد والمستورد على السعر وشروط العقد
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>1-2-1 إذا كان المستورد يقوم باستيراد السلعة لغرض آخر غير التصنيع لا يحتاج لاستخراج ترخيص من هيئة التنمية الصناعية.</p> <p>2-2-1 إذا كان الغرض من الاستيراد هو التصنيع يتقدم للحصول على دراسة ABC Study</p> <p>3-2-1 يطلب المستورد من الشركة ارسال دراسة ABC Study.</p> <p>4-2-1 ترسل الشركة الأم دراسة ABC Study للمستورد</p> <p>5-2-1 يتقدم المستورد بطلب للحصول على ترخيص استيراد من هيئة التنمية الصناعية مرفقا بالدراسة ABC Study والبطاقة الضريبية وتصريح الاستيراد.</p> <p>6-2-1 تراجع هيئة التنمية الصناعية دراسة ABC Study وتتأكد من مطابقتها للشروط وإلا تطلب من المستورد التقدم بطلب جديد.</p> <p>7-2-1 في حال مطابقة الدراسة للشروط توافق هيئة التنمية الصناعية وتعتمدها</p> <p>8-2-1 تصدر هيئة التنمية الصناعية أمر دفع</p> <p>9-2-1 يقوم المستورد بدفع الرسوم</p> <p>10-2-1 تقوم الهيئة بتحصيل المدفوعات</p> <p>11-2-1 يحصل المستورد على المستند بعد اعتماده من هيئة التنمية الصناعية</p>
معايير الانتهاء من هذا الإجراء	دراسة ABC Study وترخيص هيئة التنمية الصناعية
الوقت الذي تستغرقه هذه الخطوة	أسبوع

3- المرحلة الرئيسية الثانية: الشحن

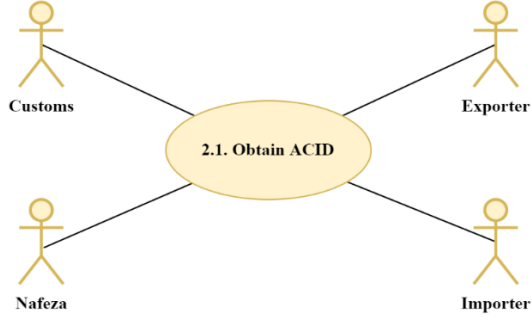
الشكل 3-6: مخطط الشحن



تتضمن إجراءات استيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها 11 إجراء رئيسيا، تتعلق كما يتبين من الشكل 3-6 بالنقل واللوائح التنظيمية، حيث تشمل ترتيب حركة البضائع والانتها من الإجراءات الجمركية والإجراءات اللازمة لاستيفاء شروط الأجهزة الحكومية المصرية.

1-2 الحصول على رقم القيد الجمركي ACID

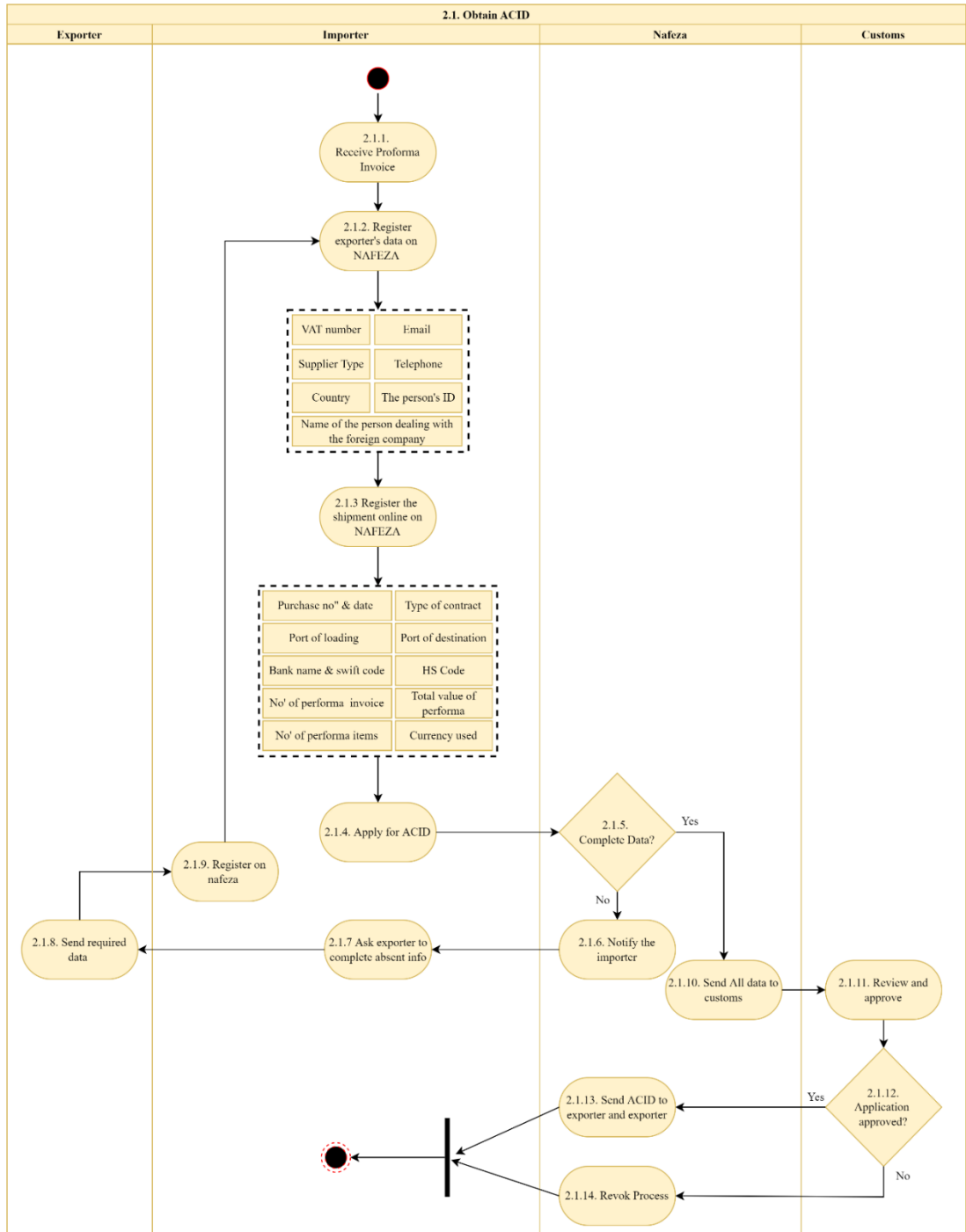
الشكل 3-7: مخطط الحصول على رقم القيد الجمركي ACID



وفقا للشكل 3-5، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- منصة النافذة
- المورد
- الجمارك

الشكل 8-3: مخطط إجراءات الحصول على رقم القيد الجمركي من منصة النفاذة

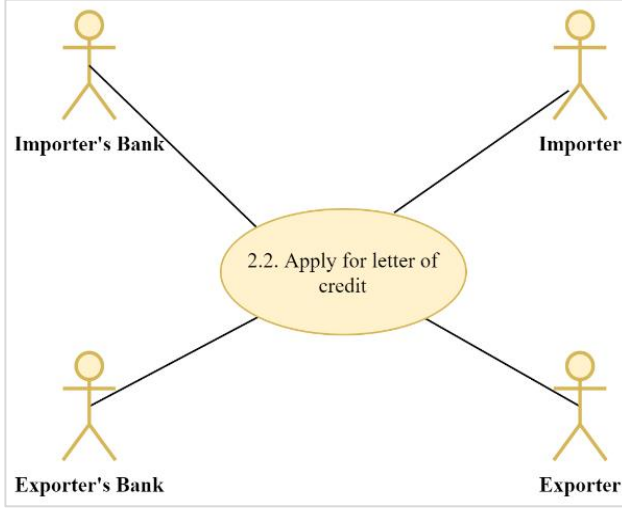


2- الشحن	المرحلة
1-2 الحصول على رقم القيد الجمركي المبني للشحنة من نافذة والذي أصبح ملزما منذ أكتوبر 2021	الإجراء
<ul style="list-style-type: none"> • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021. • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • منشور الاستيراد رقم 31 لسنة 2021 بإصدار الدليل الجمركي لقواعد الاستيراد والتصدير الصادر في أغسطس 2021 • قرار وزير المالية رقم 38 لسنة 2021 بشأن نظام التسجيل المسبق للشحنات • قرار وزير المالية رقم 328 لسنة 2021 بتعديل بعض أحكام القرار رقم 38 لسنة 2021. • قرار وزير المالية رقم 490 لسنة 2021 • قرار وزير التجارة والصناعة رقم 992 لسنة 2015 بشأن القواعد المنظمة لتسجيل المصانع المؤهلة لتصدير منتجاتها لمصر. • قرار وزير التجارة والصناعة رقم 43 لسنة 2016 بتعديل القواعد المنظمة لتسجيل المصانع المؤهلة للتصدير إلى مصر. • قرار وزير المالية رقم 40 لسنة 2017 بشأن تفعيل الإقرار الجمركي الموحد SAD • قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي والنقد • القانون رقم 194 لسنة 2020 بإصدار قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي • منشور الإجراءات رقم 11 لسنة 2021 بشأن إجراءات نظام التسجيل المسبق للشحنات • القرار رقم 7 لسنة 2022 بشأن الموافقة على المستندات الاستيرادية (الفاتورة، شهادة المنشأ) المقدمة إلكترونياً أو ورقياً. 	القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية
<ul style="list-style-type: none"> • المستورد المصري • النافذة • الجمارك • المورد 	الأطراف المشاركة في هذا الإجراء
<ul style="list-style-type: none"> • أن يكون لدى المستورد حساباً على موقع النافذة • أن يكون المستورد مرخصاً من قبل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ولديه بطاقة ضريبية وسجل تجاري ساري المفعول • أن يكون للشركة المصدرة لمصر حساب على منصة (Cargo x) 	الأمور اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية
1-1-2 يتسلم المستورد فاتورة أولية من المصدر بعد إرساله أمر الشراء إلى المصدر	الإجراءات والمستندات اللازمة

<p>2-1-2 يقوم المستورد بتسجيل كافة بيانات المصدر المطلوبة على منصة النافذة وتشمل (رقم ضريبة القيمة المضافة، نوع المورد موزعا أو مصدرا)، دولة المورد، اسم الشخص المتعامل مع الشركة الأجنبية، ورقم هويته وهاتفه وإيميله الشخصي.</p> <p>3-1-2 يسجل المستورد جميع البيانات الخاصة بالشحنة نفسها وتشمل (رقم وتاريخ الشراء ونوع العقد وميناء الشحن وميناء الدخول واسم البنك ورقم السويقت ورقم الفاتورة الأولية وتاريخها وعدد البنود بها والبند الجمركي وإجمالي قيمة الفاتورة وقيمة كل بند والعملة المستخدمة).</p> <p>4-1-2 يتقدم المستورد بطلب الحصول على رقم القيد الجمركي عبر نافذة</p> <p>5-1-2 يتأكد نظام نافذة من استيفاء البيانات</p> <p>6-1-2 إذا كانت البيانات غير كاملة تخطر منصة النافذة المستورد بذلك</p> <p>7-1-2 يقوم المستورد في هذه الحالة بطلب البيانات المفقودة من المصدر</p> <p>8-1-2 يرسل المورد البيانات/ المعلومات المطلوبة للمستورد</p> <p>9-1-2 يستخدم المستورد البيانات التي أرسلها المصدر للتسجيل على منصة نافذة مرة أخرى</p> <p>10-1-2 بمجرد اكتمال البيانات ترسل نافذة جميع البيانات للجمارك من أجل الفحص الأمني</p> <p>11-1-2 تتلقى الجمارك البيانات عن طريق النافذة وتقوم بفحصها</p> <p>12-1-2 تقرر الجمارك الموافقة على الطلب من عدمه</p> <p>13-1-2 في حالة الموافقة على الطلب تقوم نافذة بإرسال رقم القيد الجمركي للمستورد والمصدر</p> <p>14-1-2 في حالة رفض الطلب تقوم نافذة بإلغاء الإجراءات</p>	
الحصول على رقم القيد الجمركي	معايير الانتهاء من هذا الإجراء
يومان (48 ساعة)	الوقت الذي تستغرقه هذه الخطوة

2-2 تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد

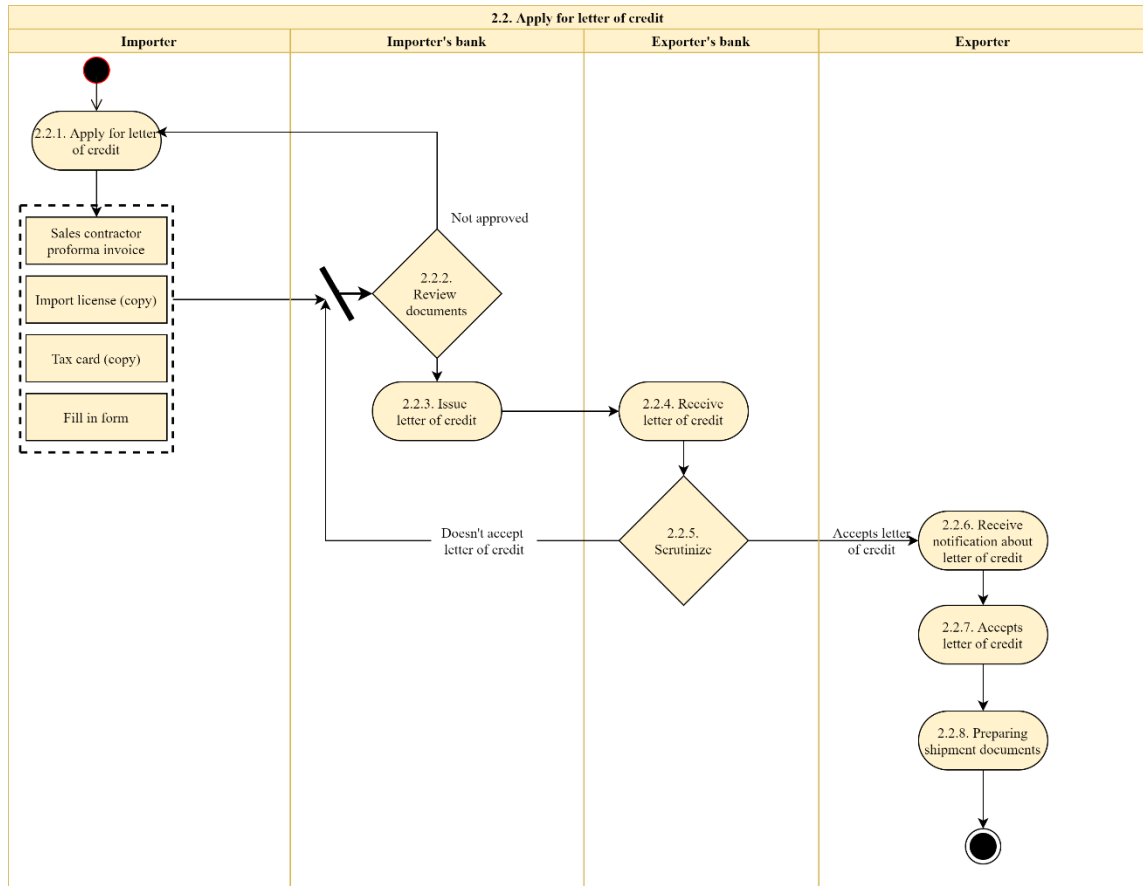
الشكل 3-9: مخطط تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد



وفقا للشكل 3-9: تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- بنك المستورد
- المصدر (المورد)
- بنك المصدر

الشكل 10-3: مخطط إجراءات تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد

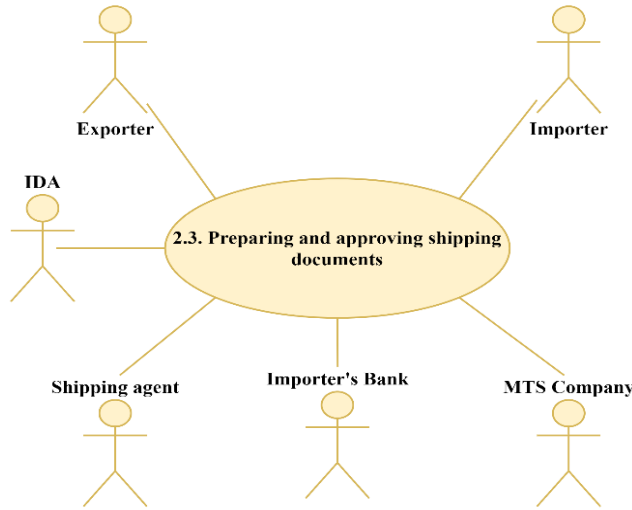


المرحلة	2- الشحن
الإجراء	2-2 تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد
القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة	<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي والنقد لسنة 2004 • القانون رقم 194 لسنة 2020 بإصدار قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي • خطاب البنك المركزي الصادر في فبراير 2022 والبريد الإلكتروني المرسل للبنوك في 21 فبراير ونسخته المعدلة في مارس 2022 • كتاب البنك المركزي الدوري بتاريخ 6 يونيو 2022 بشأن تحديث الرد على استفسارات البنوك حول الاعتمادات المستندية • منشور الإجراءات رقم 6 لسنة 2022 بأن يخطر كل عميل الهيئة كتابة بأي تغيير في بيانات التسجيل • الكتاب الدوري في شأن الاستيراد رقم 32 لسنة 2019 بشأن النموذج رقم 4 (حالة عدم طلبه وتسلم مدفوعات النفقات الإدارية)
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • المستورد المصري • بنك المستورد • المصدر (المورد) • بنك المصدر
الأمر الملزم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية	<ul style="list-style-type: none"> • إبرام عقد البيع بالفعل
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>2-2-1 يتقدم المستورد بطلب للحصول على خطاب اعتماد من البنك الخاص به ويقدم جميع المستندات اللازمة لذلك (نموذج الطلب، البطاقة الضريبية، صورة من ترخيص الاستيراد، وعقد البيع، وترخيص هيئة التنمية الصناعية).</p> <p>2-2-2 يراجع البنك جميع المستندات المقدمة ويقوم بتقييم الوضع الائتماني للمستورد، وإذا لم يتم الموافقة على الطلب يطلب البنك من المستورد إعادة التقدم بطلب للحصول على خطاب الاعتماد مرة أخرى.</p> <p>2-2-3 إذا تمت الموافقة على الطلب يوافق بنك المستورد على الطلب ويصدر خطاب الاعتماد ويرسله إلى بنك المصدر (البنك الاستشاري)</p> <p>2-2-4 يتسلم بنك المصدر خطاب الاعتماد من بنك المستورد</p> <p>2-2-5 يقوم بنك المصدر بمراجعة جميع الشروط والأحكام وفي حالة عدم قبول خطاب الاعتماد يقوم بإخطار بنك المستورد بذلك.</p> <p>2-2-6 أما إذا تم قبول خطاب الاعتماد، فيتلقى المصدر إخطاراً بخطاب الاعتماد.</p> <p>2-2-7 يقبل المصدر خطاب الاعتماد</p> <p>2-2-8 يبدأ المصدر في إعداد مستندات الشحنة</p>
معايير الانتهاء من هذا الإجراء	فتح خطاب اعتماد بالفعل

متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • تستغرق خطوات تقديم المستندات والموافقة عليها 1-3 أشهر بحسب حجم المنشأة المستوردة • كلما كان حجم المنشأة كبيرا تكون الإجراءات أسرع
--------------------------------------	--

3-2 إعداد واعتماد مستندات الشحن

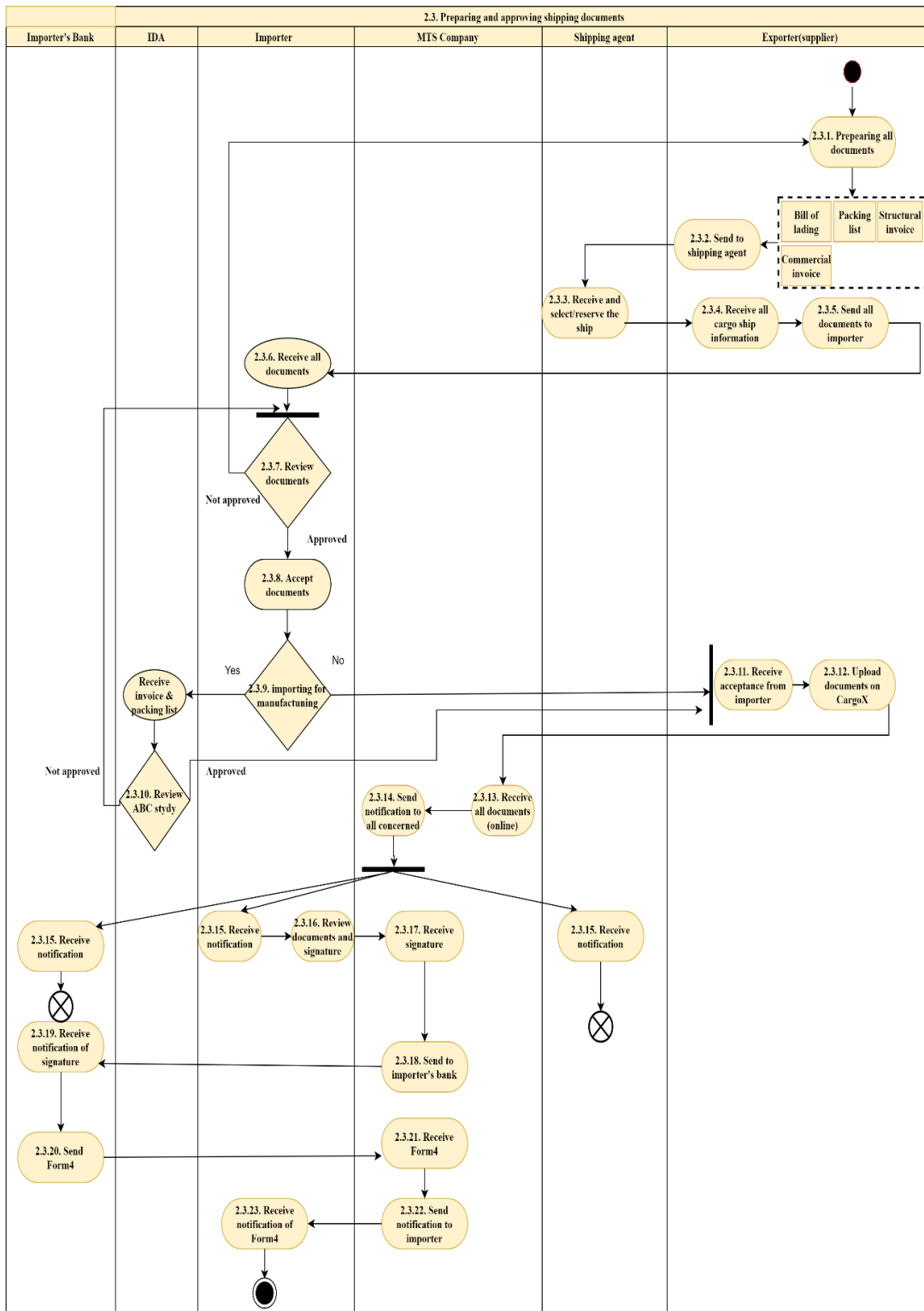
الشكل 11-3 مخطط إعداد واعتماد مستندات الشحن



وفقا للشكل 11-3 تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- المصدر (المورد)
- وكيل الشحن
- بنك المستورد
- هيئة التنمية الصناعية
- شركة MTS

الشكل 3-12: مخطط إجراءات إعداد واعتماد مستندات الشحن



2- الشحن

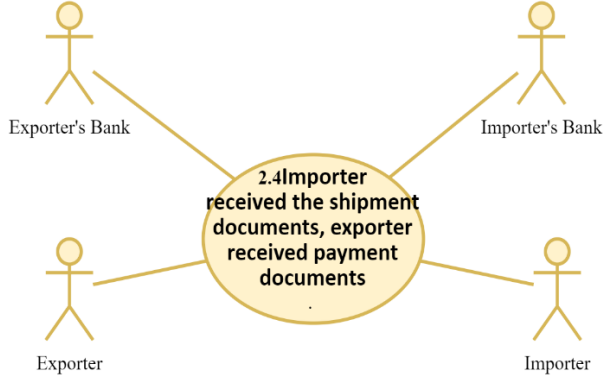
المرحلة

2-3 إعداد واعتماد مستندات الشحن	الإجراء
<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021. • قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي والنقد لسنة 2004 • القانون رقم 194 لسنة 2020 بإصدار قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي • خطاب البنك المركزي الصادر في فبراير 2022 والبريد الإلكتروني المرسل للبنوك في 21 فبراير ونسخته المعدلة في مارس 2022 • كتاب البنك المركزي الدوري بتاريخ 6 يونيو 2022 بشأن تحديث الرد على استفسارات البنوك حول الاعتمادات المستندية. • الكتاب الدوري في شأن الاستيراد رقم 32 لسنة 2019 بشأن النموذج رقم 4 (حالة عدم طلبه وتسلم مدفوعات النفقات الإدارية). • القانون 95 لسنة 2018 بإصدار قانون هيئة التنمية الصناعية. 	القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة
	الأطراف المشاركة في هذا الإجراء
<ul style="list-style-type: none"> • أن يكون المستورد حصل بالفعل على رقم القيد الجمركي وأرسله للمصدر لوضعه على جميع المستندات 	الأمر اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية
<p>2-3-1 يقوم المصدر (المورد) بإعداد كافة المستندات بما في ذلك بوليصة الشحن، الفاتورة التجارية، قائمة العبوة، شهادة التحليل، فاتورة هيكلية،</p> <p>2-3-2 يرسل المصدر (المورد) جميع المستندات لوكيل الشحن</p> <p>2-3-3 يتسلم وكيل الشحن المستندات ويقوم بالحجز</p> <p>2-3-4 يتسلم المصدر (المورد) جميع بيانات الشحنة/ السفينة</p> <p>2-3-5 يرسل المصدر جميع المستندات إلى المستورد بما في ذلك تفاصيل الشحن مثل اسم السفينة ورقمها وتاريخ الوصول والمستندات لحين تسوية الشروط</p> <p>2-3-6 يتسلم المستورد المستندات.</p> <p>2-3-7 يقوم المستورد بمراجعة المستندات وفي حالة عدم الموافقة عليها يقوم بإخطار المصدر بإعادة تجهيز المستندات مرة أخرى.</p> <p>2-3-8 أما في حالة الموافقة فيقوم بإرسالها إلى هيئة التنمية الصناعية للحصول على تصريح (إذا كان الغرض من الاستيراد استخدام المنتجات المستوردة في التصنيع).</p> <p>2-3-9 تراجع هيئة التنمية الصناعية المستندات وتتأكد من مطابقة بيانات المنتجات المستوردة لدراسة ABC.</p> <p>2-3-10 في حالة موافقة هيئة التنمية الصناعية على المستندات ينتقل المستورد للخطوة التالية وإلا يقوم بإعداد المستندات مرة أخرى.</p>	الإجراءات والمستندات اللازمة

<p>11-3-2 يتسلم المصدر (المورد) موافقة المستورد على المستندات.</p> <p>12-3-2 يقوم المصدر برفع جميع المستندات على منصة CargoX والمتصلة بمنصة نافذة.</p> <p>13-3-2 تتسلم نافذة جميع المستندات</p> <p>14-3-2 تخطر نافذة جميع الأطراف المعنية بتسلم المستندات.</p> <p>15-3-2 يتسلم وكيل الشحن الإخطار بتسلم المستندا. يتسلم بنك المستورد الإخطار بتسلم المستندات. يتسلم المستورد الإخطار بتسلم المستندات</p> <p>16-3-2 يدخل المستورد على موقع نافذة ويراجع المستندات ويضع التوقيع الإلكتروني عليها.</p> <p>17-3-2 تتسلم نافذة توقيع المستورد</p> <p>18-3-2 نافذة ترسل المستندات للبنك</p> <p>19-3-2 يتم إخطار البنك و ينتظر المستورد موافقته للتوقيع</p> <p>20-3-2 يوافق البنك ويرسل نموذج الشحنة رقم 4 إلى منصة نافذة (إجراء حديث)</p> <p>21-3-2 تتسلم نافذة النموذج رقم 4</p> <p>22-3-2 نافذة ترسل إخطار للمستورد بتسلم النموذج رقم 4</p> <p>23-3-2 يقر المستورد بتسلم الإخطار</p>	
<p>اعتماد مستندات الشحن</p>	<p>معايير الانتهاء من هذا الإجراء</p>
<p>7 أيام</p>	<p>متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء</p>

4-2 تسلّم المستورد لمستندات الشحن وتسلم المصدر للمدفوعات مقابل السلع

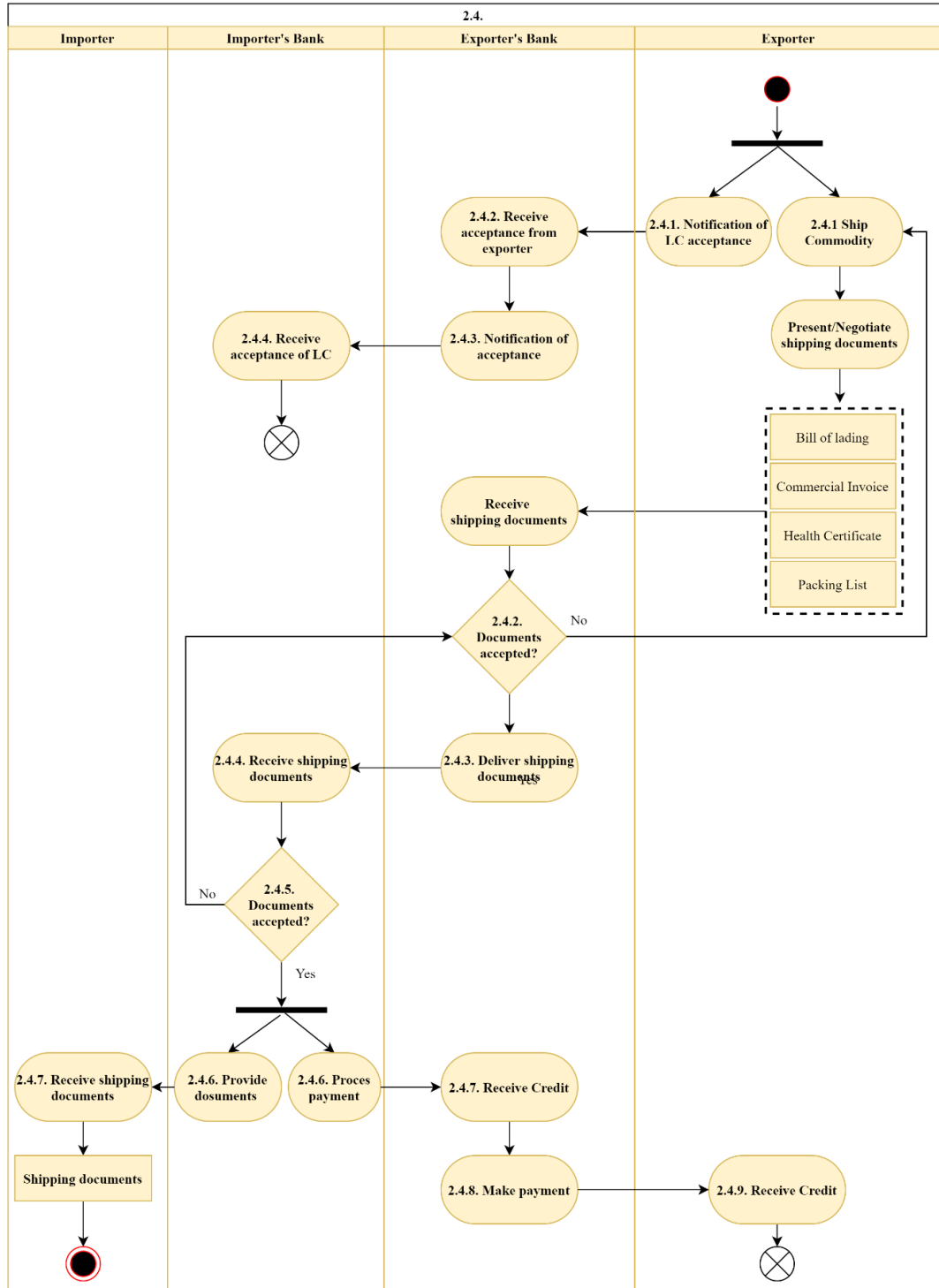
الشكل 13-3: مخطط تسلّم المستورد لمستندات الشحن وتسلم المصدر للمدفوعات مقابل السلع



وفقا للشكل 13-3 تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- بنك المستورد
- المصدر (المورد)
- بنك المصدر

الشكل 3-14: مخطط إجراءات تسلم المستورد لمستندات الشحنة وتسلم المصدر للمدفوعات مقابل السلع



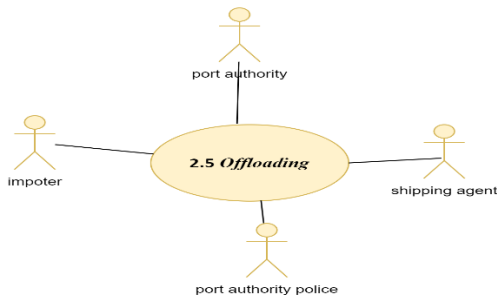
المرحلة	2- الشحن
الإجراء	4-2 تسلم المستورد لمستندات الشحنة وتسلم المصدر للمدفوعات مقابل السلع

<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي والنقد لسنة 2004 • القانون رقم 194 لسنة 2020 بإصدار قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي • خطاب البنك المركزي الصادر في فبراير 2022 والبريد الإلكتروني المرسل للبنوك في 21 فبراير ونسخته المعدلة في مارس 2022 • كتاب البنك المركزي الدوري بتاريخ 6 يونيو 2022 بشأن تحديث الرد على استفسارات البنوك حول الاعتمادات المستندية 	<p>القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة</p>
<ul style="list-style-type: none"> • المستورد المصري • بنك المستورد • المصدر (المورد) • بنك المصدر 	<p>الأطراف المشاركة في هذا الإجراء</p>
<p>فتح خطاب اعتماد بالفعل</p>	<p>الأمر اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية</p>
<p>1-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يخطر المورد بنك المصدر بقبول خطاب الاعتماد • يراجع المصدر الشروط والأحكام وإذا رأى أن المستورد يمكنه الوفاء بها يتم إرسال السلع ثم يرسل مستندات الشحن للبنك الخاص به. <p>2-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يتسلم بنك المصدر الموافقة على خطاب الاعتماد من المصدر ويقوم بمراجعة مستندات الشحن مقابل خطاب الاعتماد • يتسلم بنك المصدر مستندات الشحن من المصدر ويقوم بمراجعتها. <p>3-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • إذا كانت المستندات مطابقة للشروط والأحكام في خطاب الاعتماد، يقوم البنك بإرسالها إلى بنك المستورد. • يخطر بنك المصدر بنك المستورد بالموافقة <p>4-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يتسلم بنك المستورد مستندات الشحن <p>5-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يتسلم بنك المستورد مستندات الشحن ويقوم بمراجعتها، وإذا كانت مطابقة لشروط خطاب الاعتماد يتم تسليمها للمستورد. • يتسلم بنك المستورد الموافقة على خطاب الاعتماد. <p>6-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • بنك المستورد يسدد المدفوعات لبنك المصدر (اتئمان) • بنك المستورد يقدم مستندات الشحن للمستورد <p>7-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يتسلم بنك المصدر إخطار السداد (اتئمان) من بنك المستورد <p>8-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يقوم بنك المصدر بتحويل المدفوعات للمصدر <p>9-4-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • المصدر يتسلم المدفوعات 	<p>الإجراءات والمستندات اللازمة</p>

<ul style="list-style-type: none"> • تسلم المستورد المصري للمستندات • تسلم المصدر (المورد) للمدفوعات مقابل السلع 	معايير الانتهاء من هذا الإجراء
1-3 أشهر بحسب حجم الشركة المستوردة وكلما كانت الشركة أكبر كانت الإجراءات أسرع	متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء

5-2 التفريغ

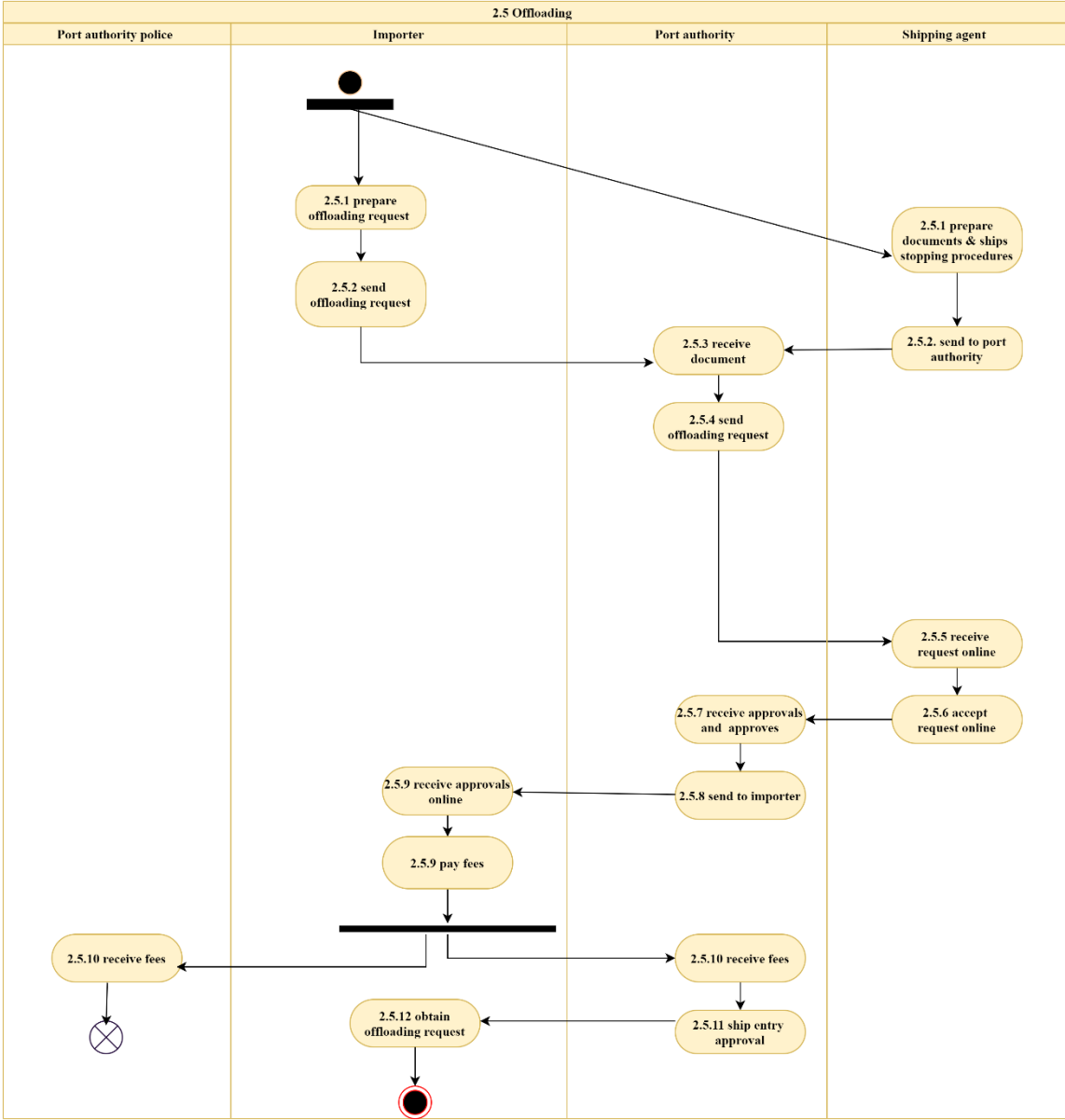
الشكل 3-15: مخطط التفريغ



وفقا للشكل 3-15، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- هيئة الميناء
- شرطة هيئة الميناء
- وكيل الشحن

الشكل 3-16: مخطط إجراءات التفريغ

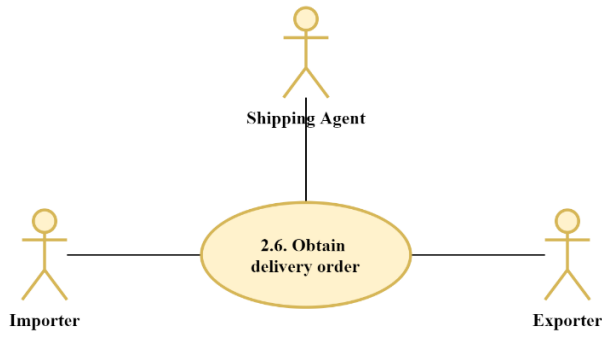


المرحلة	2- الشحن
الإجراء	5-2 التفريغ
القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية	<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • القرار رقم 800 لسنة 2016 بإصدار لائحة تنظيم مزاولة الأنشطة والأعمال المرتبطة بالنقل البحري وتكلفتها. • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021.
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • المستورد المصري • هيئة الميناء • شرطة هيئة الميناء • وكيل الشحن
الأمر اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية	
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>1-5-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يتولى المستورد أو المخلص الجمركي أمر التفريغ خلال 7-10 أيام قبل وصول الشحنة (بمتوسط تكلفة قدرها 25 جنيها للطن). • يقوم وكيل الشحن بإعداد الإجراءات والبيانات وتحميلها على منصة نافذة قبل وصول الشحنة بـ 48 ساعة على الأقل. <p>2-5-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يقدم وكيل الشحن طلبا لهيئة الميناء لإرساء السفينة على رصيف الميناء. • يرسل المستورد أو المخلص الجمركي طلب تفريغ بضائع إلى هيئة الميناء <p>3-5-2 هيئة الميناء تتسلم المستندات وطلب التفريغ</p> <p>4-5-2 هيئة الميناء ترسل إلى السلطات المختصة للموافقة (مثل وكيل الشحن)</p> <p>5-5-2 كل جهة من الجهات تتسلم طلبا من هيئة الميناء</p> <p>6-5-2 كل جهة من الجهات ترسل موافقتها إلى هيئة الميناء</p> <p>7-5-2 تتسلم هيئة الميناء الموافقات وتوافق هي الأخرى</p> <p>8-5-2 هيئة الميناء ترسل الموافقات إلى المستورد</p> <p>9-5-2 يتسلم المستورد الموافقات ويسدد المدفوعات المطلوبة لهيئة الميناء وشرطة هيئة الميناء</p> <p>10-5-2 هيئة وشرطة هيئة الميناء يتسلمان المدفوعات ويصدران إيصالا استلامها</p> <p>11-5-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • موظف هيئة الميناء يعتمد دخول السفينة إلى الميناء • موظف الحجر يصعد السفينة ويجري فحصها ويصدر تصريح دخولها CROLEST

12-5-2 يحصل المستورد على الموافقة على طلب التفريغ ويبدأ في تفريغ البضائع	
حصول المستورد المصري على الموافقة على طلب تفريغ البضائع	معايير الانتهاء من هذا الإجراء
3 ساعات	الوقت الذي تستغرقه هذه الخطوة

6-2 الحصول على أمر تسليم

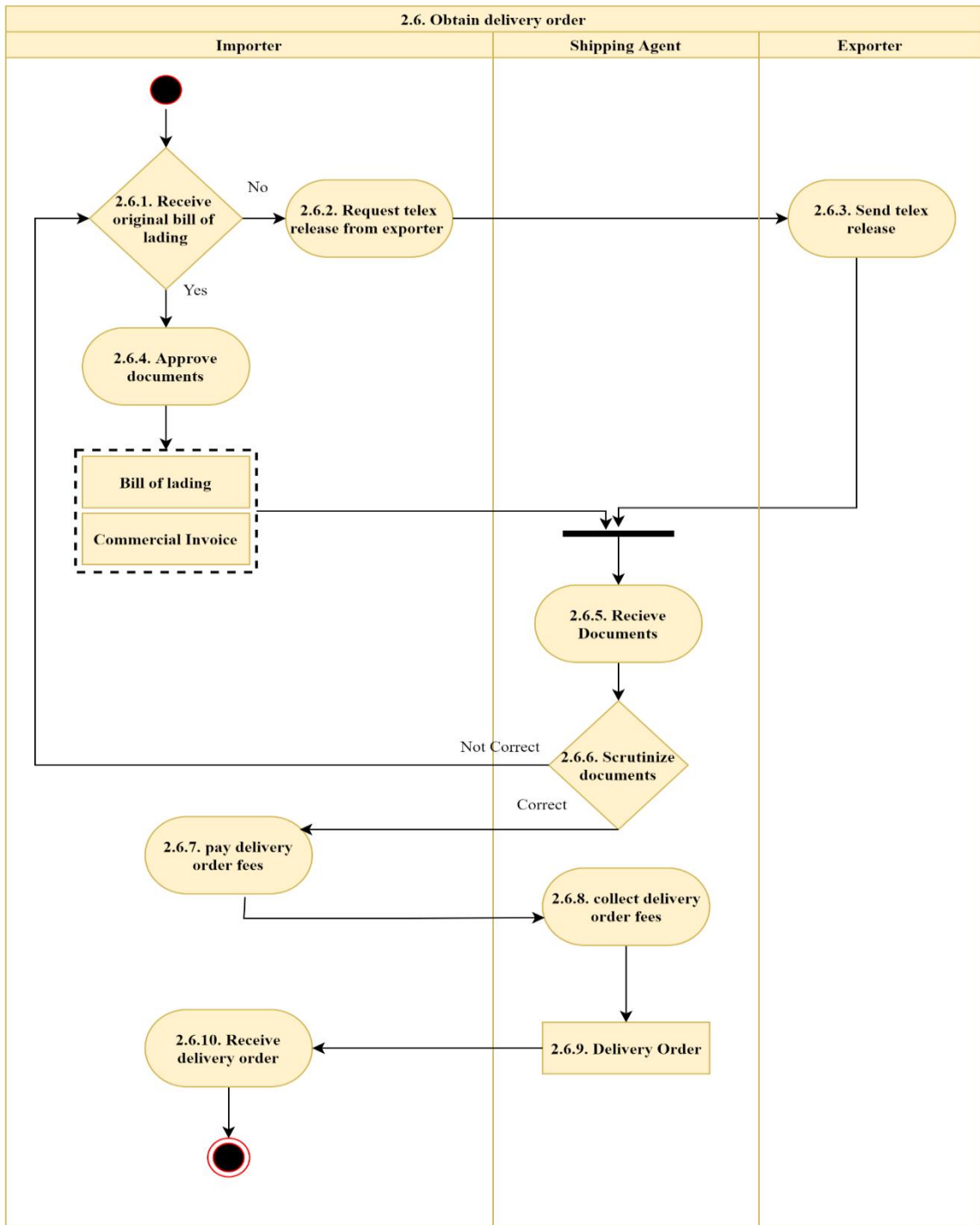
الشكل 3-17: مخطط الحصول على أمر التسليم



وفقا للشكل 3-17، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- المصدر (المورد)
- وكيل الشحن

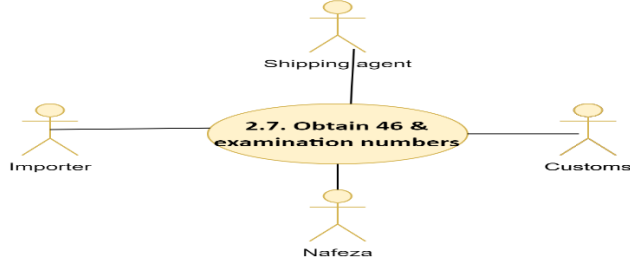
الشكل 18-3: مخطط إجراءات الحصول على أمر التسليم



المرحلة	2- الشحن
الإجراء	6-2 الحصول على أمر تسليم
القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة	<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • المستورد • وكيل الشحن • المصدر (المورد)
الأمر الملازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية	أن يكون بحوزة المستورد المصري بوليصة الشحن أو التيلكس
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>2-6-1 هل قام البنك بتسليم المستندات للمستورد في الوقت المناسب؟</p> <p>2-6-2 إذا لم يتم البنك بتسليم المستندات للمستورد في الوقت المناسب يقوم بطلب تيلكس من المصدر عبر البريد الإلكتروني</p> <p>2-6-3 يقوم المصدر بإرسال التيلكس لوكيل الشحن</p> <p>2-6-4 إذا قام البنك بتسليم المستندات للمستورد في الوقت المناسب، يعتمد المستورد المستندات ويتقدم لطلب أمر تسليم باستخدام أصل بوليصة الشحن والفاتورة التجارية</p> <p>2-6-5 وكيل الشحن يتسلم أصل بوليصة الشحن أو التيلكس</p> <p>2-6-6 يقوم وكيل الشحن بمراجعة المستندات وفي حالة عدم قبولها يكون على المستورد إعادة الإجراءات من البداية</p> <p>2-6-7 أما إذا تم قبول المستندات، فيقوم المستورد بسداد رسوم أمر التسليم لوكيل الشحن.</p> <p>2-6-8 يقوم وكيل الشحن بتحصيل رسوم أمر التسليم</p> <p>2-6-9 يقوم وكيل الشحن بتوقيع أمر التسليم</p> <p>2-6-10 يتسلم المستورد أمر التسليم</p>
معايير الانتهاء من هذا الإجراء	الحصول على أمر التسليم
متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء	3 ساعات بحسب الخطوات السابقة

7-2 الحصول على رقم 46 وأرقام الفحص

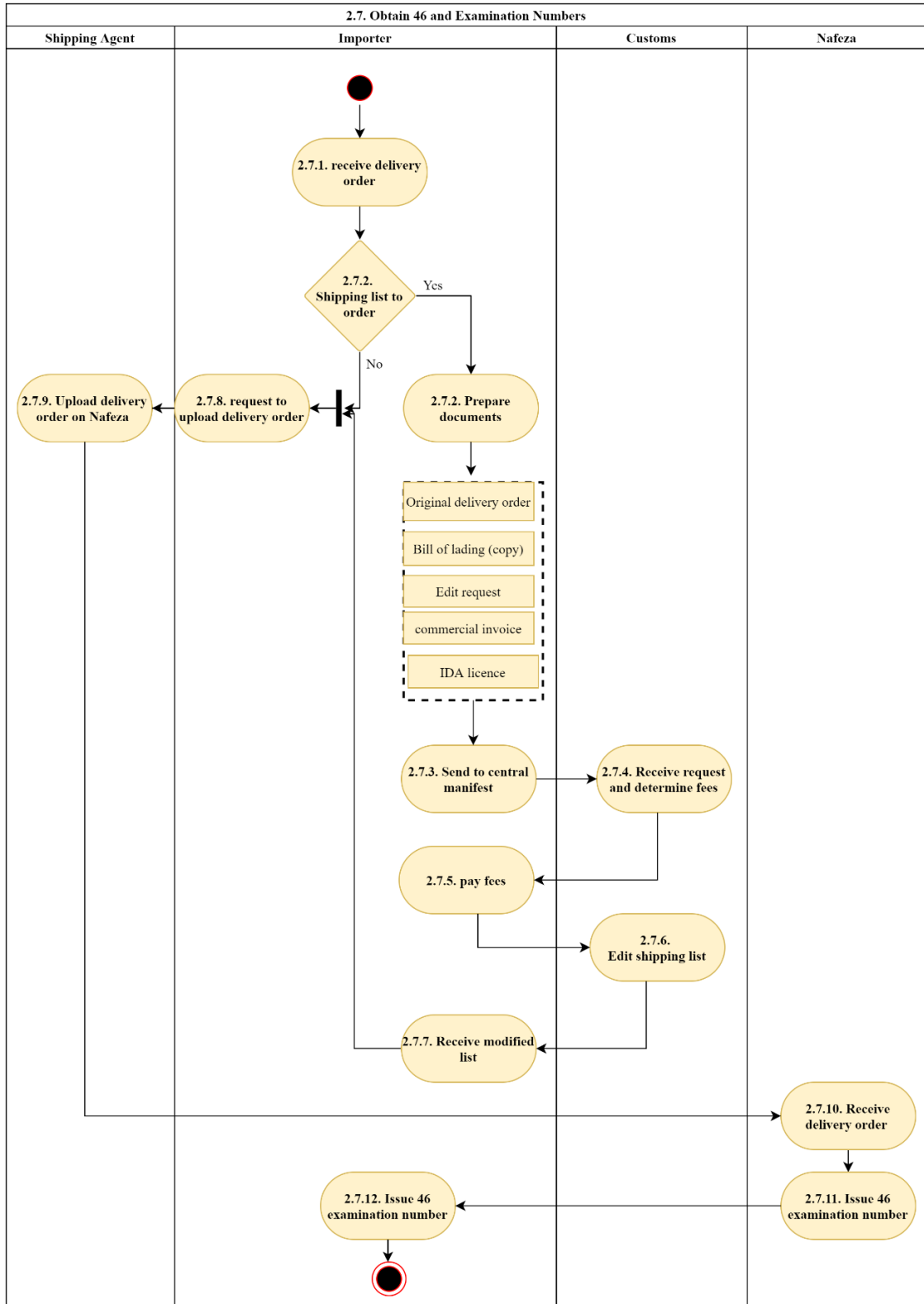
الشكل 3-19: مخطط الحصول على رقم 46 وأرقام الفحص



وفقا للشكل 3-19، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد
- الجمارك
- وكيل الشحن
- منصة نافذة

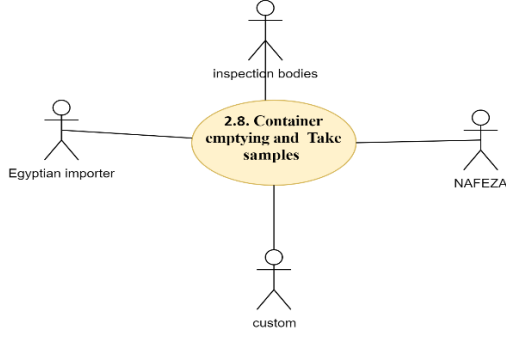
الشكل 3-20: مخطط إجراءات الحصول على رقم 46 وأرقام الفحص



المرحلة	2- الشحن
الإجراء	7-2 الحصول على رقم 46 وأرقام الفحص
القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة	<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • المستورد المصري • الجمارك • وكيل الشحن • منصة نافذة
الأمر اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية	أن يكون المستورد حصل بالفعل على أمر التسليم
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>1-7-2 يتسلم المستورد المصري أو المخلص الجمركي أمر التسليم</p> <p>2-7-2 إذا كانت قائمة الشحن "لأمر شخص أو جهة بالخارج To order " يقوم المستورد أو المخلص الجمركي بإعداد المستندات (أصل أمر التسليم، صورة بوليصة الشحن، طلب تعديل، فاترة تجارية، ترخيص هيئة التنمية الصناعية)</p> <p>3-7-2 يقدم المستورد أو المخلص الجمركي المانيفستو المركزي manifest لتعديل قائمة الشحن</p> <p>4-7-2 تتسلم إدارة المانيفستو المركزي Central manifest الطلب وتحدد الرسوم</p> <p>5-7-2 يتم إخطار المستورد أو المخلص الجمركي لدفع الرسوم</p> <p>6-7-2 تقوم إدارة المانيفستو المركزي Central manifest بتعديل قائمة الشحن</p> <p>7-7-2 يتسلم المستورد أو المخلص الجمركي القائمة المعدلة</p> <p>8-7-2 يطلب المستورد أو المخلص الجمركي من وكيل الشحن رفع أمر التسليم على منصة نافذة</p> <p>9-7-2 يقوم وكيل الشحن برفع أمر التسليم على المنصة</p> <p>10-7-2 تستقبل منصة نافذة أمر التسليم</p> <p>11-7-2 منصة نافذة تصدر رقم 46 وأرقام الفحص</p> <p>12-7-2 يتسلم المستورد رقم 46 وأرقام الفحص</p>
معايير الانتهاء من هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • رقم 46 • رقم الفحص
متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء	ساعة واحدة

8-2 تفريغ الحاوية وأخذ عينات

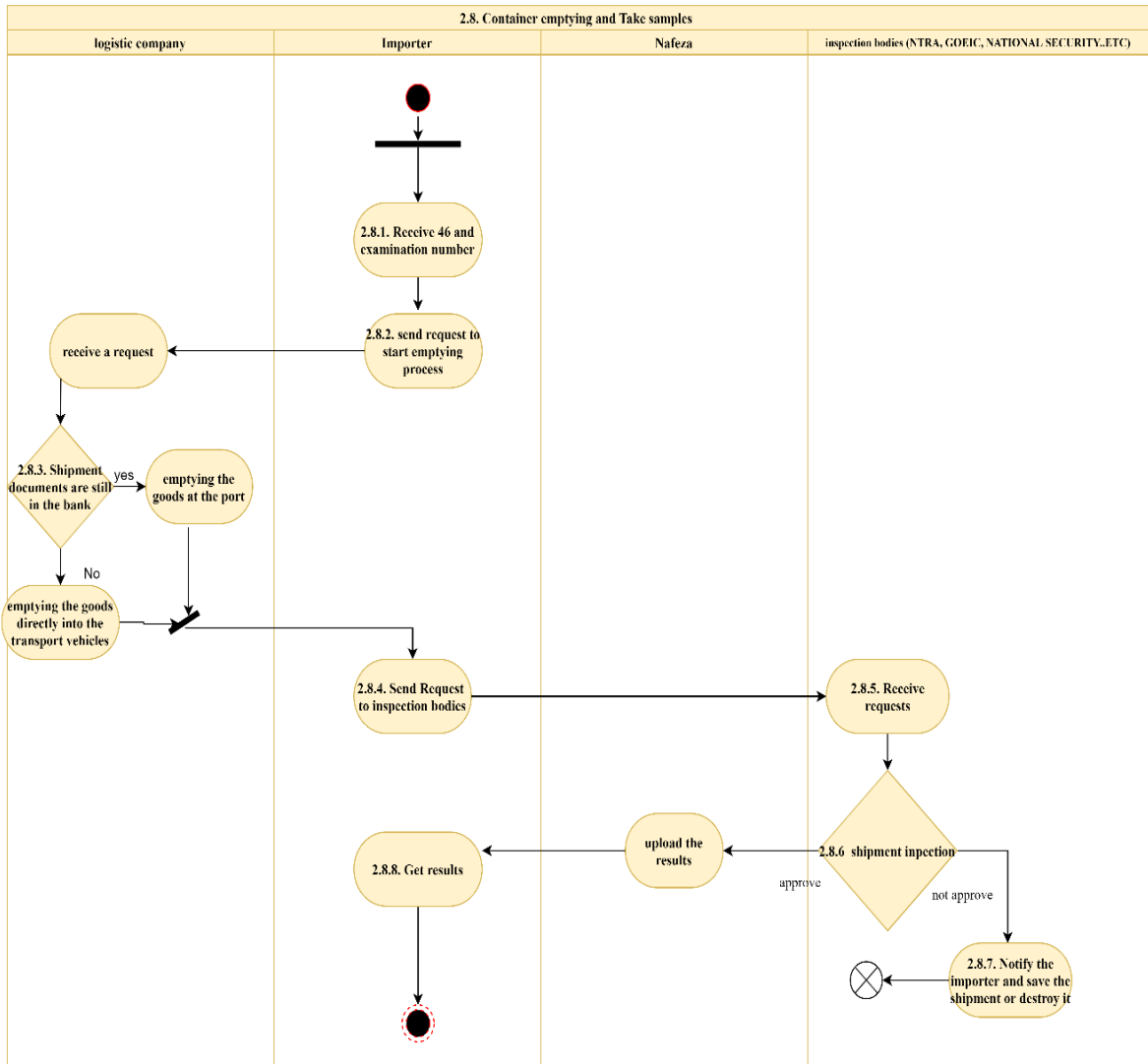
الشكل 3-21: مخطط تفريغ الحاوية وأخذ عينات



وفقا للشكل 3-21، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- أجهزة الفحص
- الجمارك
- منصة نافذة

الشكل 3-22: مخطط إجراءات تفرغ الحاوية وأخذ عينات

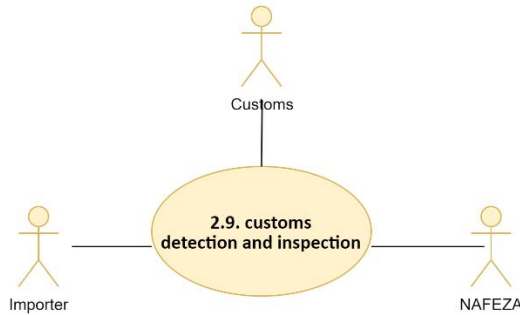


المرحلة	2- الشحن
الإجراء	8-2 تفريغ الحاوية وأخذ العينات
القوانين والقواعد والمواضع التنظيمية ذات الصلة	<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021 • الكتاب الدوري رقم 47 لسنة 2021 بشأن عرض بعض المنتجات على الجهاز القومي لتنظيم الاتصالات. • الكتاب الدوري رقم 22 لسنة 2021 بشأن عرض بعض مركبات النقل على جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي • منشور الإجراءات رقم 4 لسنة 2022 بشأن السيارات التي تعمل بمحركي دفع • منشور الإجراءات رقم 47 لسنة 2021 بشأن تحديد الأجهزة التي تشمل كاسيت السيارة سواء بلوتوث أو NAVIG • الكتاب الدوري رقم 43 لسنة 2021 بشأن حظر استيراد المكونات الأساسية للمركبات ثلاثية العجل. • منشور الإجراءات رقم 22 لسنة 2021 بشأن عرض الأجهزة • منشور الإجراءات رقم 21 لسنة 2021 بشأن عرض جميع رسائل تيل الفرامل الواردة لغرض التجارة أو التصنيع على الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات فقط. • منشور الإجراءات رقم 15 لسنة 2021 بشأن شروط الإفراج الجمركي عن سيارات الركاب التي تعمل بالكهرباء لشحنها أو فتح انتمان استيراد خلال سنة الموديل. • منشور الإجراءات رقم 21 لسنة 2020 بشأن مرسيدس والشركة المصرية الألمانية أجا. • منشور الإجراءات رقم 9 لسنة 2020 بشأن تيل الفرامل
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • المستورد المصري • أجهزة الفحص • الجمارك • نافذة
الأمور اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية	حصول المستورد المصري على رقم 46 ورقم الفحص
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>1-8-2 يتسلم المستورد أو المخلص الجمركي رقم 46 ورقم الفحص من خلال منصة نافذة.</p> <p>2-8-2 يرسل المستورد طلبا لشركة اللوجيستيات للبدء في تفريغ الحاوية</p> <p>3-8-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • تبدأ الشركة في تفريغ البضائع في السيارات. تبدأ الشركة في تفريغ البضائع في مركبات وإذا كان المستورد قد حصل على مستندات الشحنة من البنك (يتم دفع 80 دولارا للطن يوميا إذا كان هناك تأخير في التفريغ).

<ul style="list-style-type: none"> • إذا لم يحصل المستورد على المستندات، يتم تخزين البضائع على رصيف الميناء (مقابل 500 جنيه للطن في اليوم). <p>4-8-2 يرسل المستورد طلبا للجهات المسؤولة عن الفحص مثل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والجهاز القومي لتنظيم الاتصالات والأمن العام، إلخ، للبدء في الفحص.</p> <p>5-8-2 تتسلم الجهات المسؤولة الطلب</p> <p>6-8-2 تبدأ عملية الفحص.</p> <p>7-8-2 في حالة وجود مشكلة في نتائج الفحص تظل الشحنة بحوزة الجمارك أو يتم تدميرها أو مصادراتها.</p> <p>8-8-2 يتسلم المستورد النتائج من هذه الجهات</p>	
انتهاء المستورد من الإجراءات التنظيمية لتسلم الشحنة	معايير الانتهاء من هذا الإجراء
10 أيام	متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء

9-2 الفحص والكشف الإشعاعي

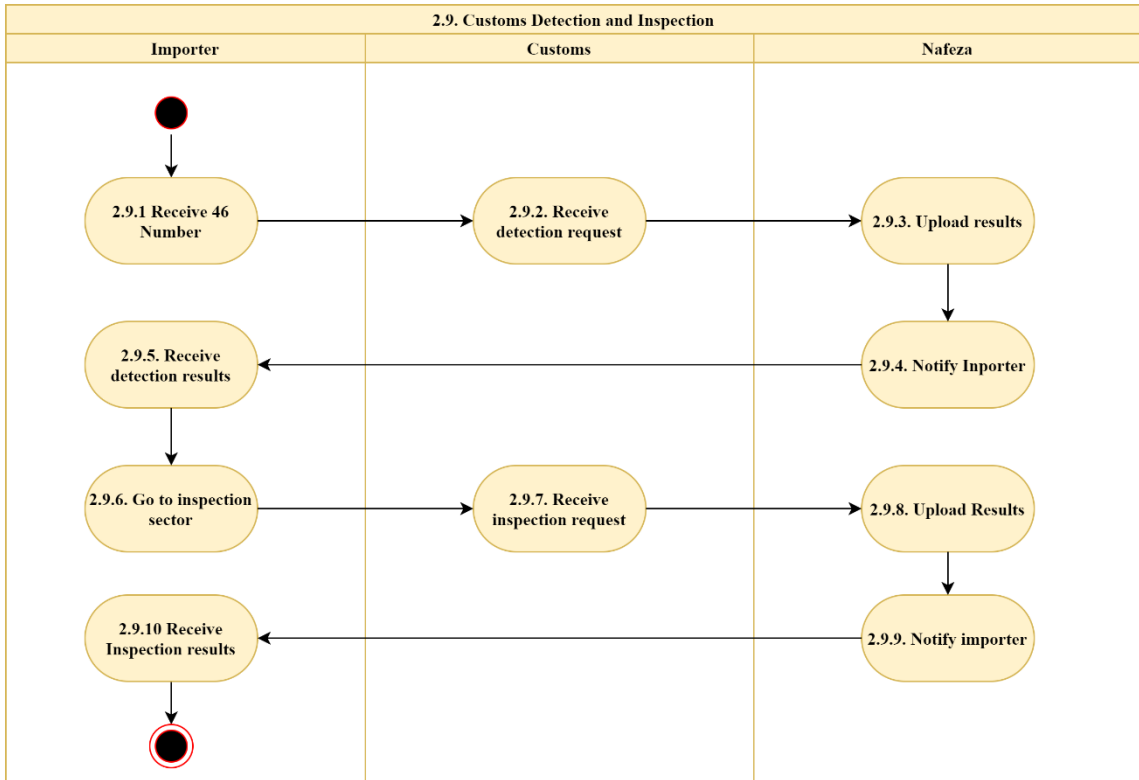
الشكل 3-23: مخطط الفحص والكشف الإشعاعي



وفقا للشكل 3-23، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- نافذة
- الجمارك

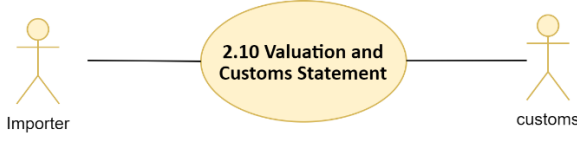
الشكل 3-24: مخطط إجراءات الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي



2- الشحن	المرحلة
9-2 الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي	الإجراء
<ul style="list-style-type: none"> • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021 	القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة
<ul style="list-style-type: none"> • المستورد • النافذة • الجمارك 	• الأطراف المشاركة في هذا الإجراء
أن يكون تم أخذ العينات بالفعل	الأمر اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية
<p>1-9-2 يتسلم المستورد المصري رقم 46 ليبدأ إجراءات التخليص الجمركي</p> <p>2-9-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يقدم المستورد أو المخلص الجمركي الشحنة لموظف الفحص الجمركي لتحليل البضائع والتحقق منها • يتسلم موظف الكشف الطلب ويجريه على البضائع. <p>3-9-2 يقوم الموظف برفع النتائج على منصة نافذة</p> <p>4-9-2 نافذة تخطر المستورد</p> <p>5-9-2 يتسلم المستورد نتائج الكشف</p> <p>6-9-2 يبدأ المستورد إجراءات الفحص لتحديد نوع البضائع والتصنيف الجمركي للشحنة</p> <p>7-9-2 يتسلم المفتش الطلب ويجري التفتيش</p> <p>8-9-2 يقوم المفتش برفع النتائج على منصة نافذة</p> <p>9-9-2 تخطر نافذة المستورد</p> <p>10-9-2 يتسلم المستورد نتائج الفحص</p>	الإجراءات والمستندات اللازمة
فحص البضائع	معايير الانتهاء من هذا الإجراء
ساعتان	متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء

10-2 التثمين والبيان الجمركي

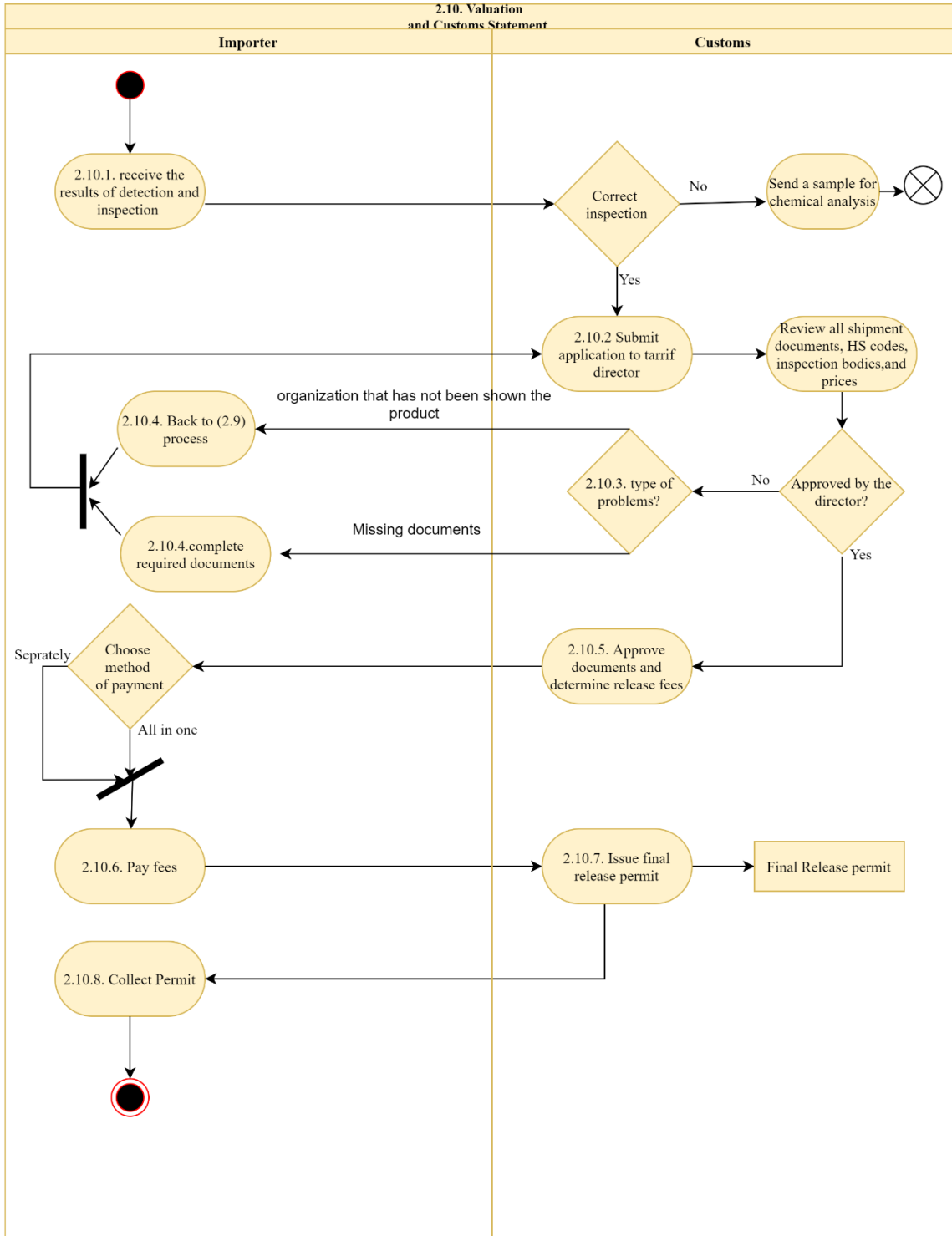
الشكل 3-25: مخطط التثمين والبيان الجمركي



وفقا للشكل 3-25، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- الجمارك

الشكل 3-26: مخطط إجراءات التثمين والبيان الجمركي

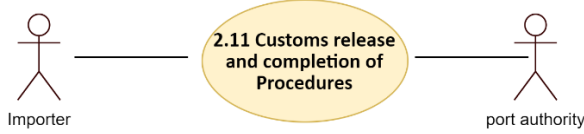


2- الشحن	المرحلة
	الإجراء
<p align="center">10-2 التثمين والبيان الجمركي</p> <ul style="list-style-type: none"> • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021 • الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • القانون رقم 67 لسنة 2016 بإصدار قانون ضريبة القيمة المضافة ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 66 لسنة 2017. • منشور الإجراءات رقم 4 لسنة 2022 للتذكير بمنشور الإجراءات رقم 43 لسنة 2020 بشأن إجراءات التثمين لشركة MTS • منشور الإجراءات رقم 7 لسنة 2021 بشأن تحديد اختصاصات مثن العينات من خلال الفحص والأشعة السينية واختصاصات المثن المستندي. • منشور استيراد رقم 26 لسنة 2019 بشأن رفع القيمة وفق تحديد الشخص المسؤول على الشهادة الجمركية عن قيمة النموذج 4. 	<p>القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة</p>
<ul style="list-style-type: none"> • المستورد • الجمارك 	<p>الأطراف المشاركة في هذا الإجراء</p>
<p align="center">الانتهاء من الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي</p>	<p>الأمور اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية</p>
<p align="center">1-10-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يتسلم المستورد ومدير التعريفية نتائج الفحص والكشف الإشعاعي • في حالة عدم تطابق الفحص يتم إرسال عينة لمصلحة الكيمياء لفحصها <p>2-10-2 يقوم مدير التعريفية بمراجعة كافة المستندات والتأكد من استيفاء جميع شروط الاستيراد، ومراجعة الأسعار للتحقق منها.</p> <p>3-10-2 إذا كان هناك مشكلة في المستندات يتم اخطار المستورد بها</p> <p>4-10-2 إذا كانت المشكلة متعلقة بالفحص الجمركي، يقوم المستورد بإعادة الفحص مرة أخرى ويعود للخطوة رقم 2-9 ثم يعود إلى مدير التعريفية. أما إذا كانت المشكلة تتعلق بنقص المستندات فيقوم المستورد باستكمالها وإعادتها لمدير التعريفية مرة أخرى</p> <p>5-10-2 يعتمد مدير التعريفية المستندات ويحدد الرسوم المطلوبة للإفراج عن البضائع وتشمل (رسوم جمركية، ضريبة القيمة المضافة، ضريبة إيرادات تجارية وصناعية بنسبة 1%، ورسوم نافذة قدرها 1780 جنيه)</p> <p align="center">6-10-2</p> <ul style="list-style-type: none"> • يسدد المستورد أو المخلص الجمركي المبلغ اللازم ويسجله على منصة نافذة • إذا اختار المستورد شكل معين للدفع تظهر جميع المبالغ المحصلة بشكل موحد للمستورد على منصة نافذة 	<p>الإجراءات والمستندات اللازمة</p>

<ul style="list-style-type: none"> • في حالة اختبار نظام آخر يتم إظهار فاتورتين جمركية وتنظيمية <p>7-10-2 تتسلم الجمارك المبلغ وتقوم بتحديث حالة الدفع على منصة نافذة وإصدار تصريح الإفراج.</p> <p>8-10-2 بعد الانتهاء من عملية الدفع يستطيع المستورد او المخلص الجمركي طبع الإقرار الجمركي والتخليص الجمركي من على منصة نافذة</p>	
<p>الحصول على البيان الجمركي</p>	<p>معايير الانتهاء من هذا الإجراء</p>
<ul style="list-style-type: none"> • يوما واحدا في المتوسط (لا يزال المخلص الجمركي يعمل كما سبق ولكن بإجراءات مميكنة (ليست رقمية)) ولا تزال كل جهة معتمدة في الطرف الآخر تتبع الإجراءات والموافقات الخاصة بها بدون التنسيق مع الجهات الأخرى. 	<p>متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء</p>

11-2 الإفراج الجمركي والانتهاء من الإجراءات

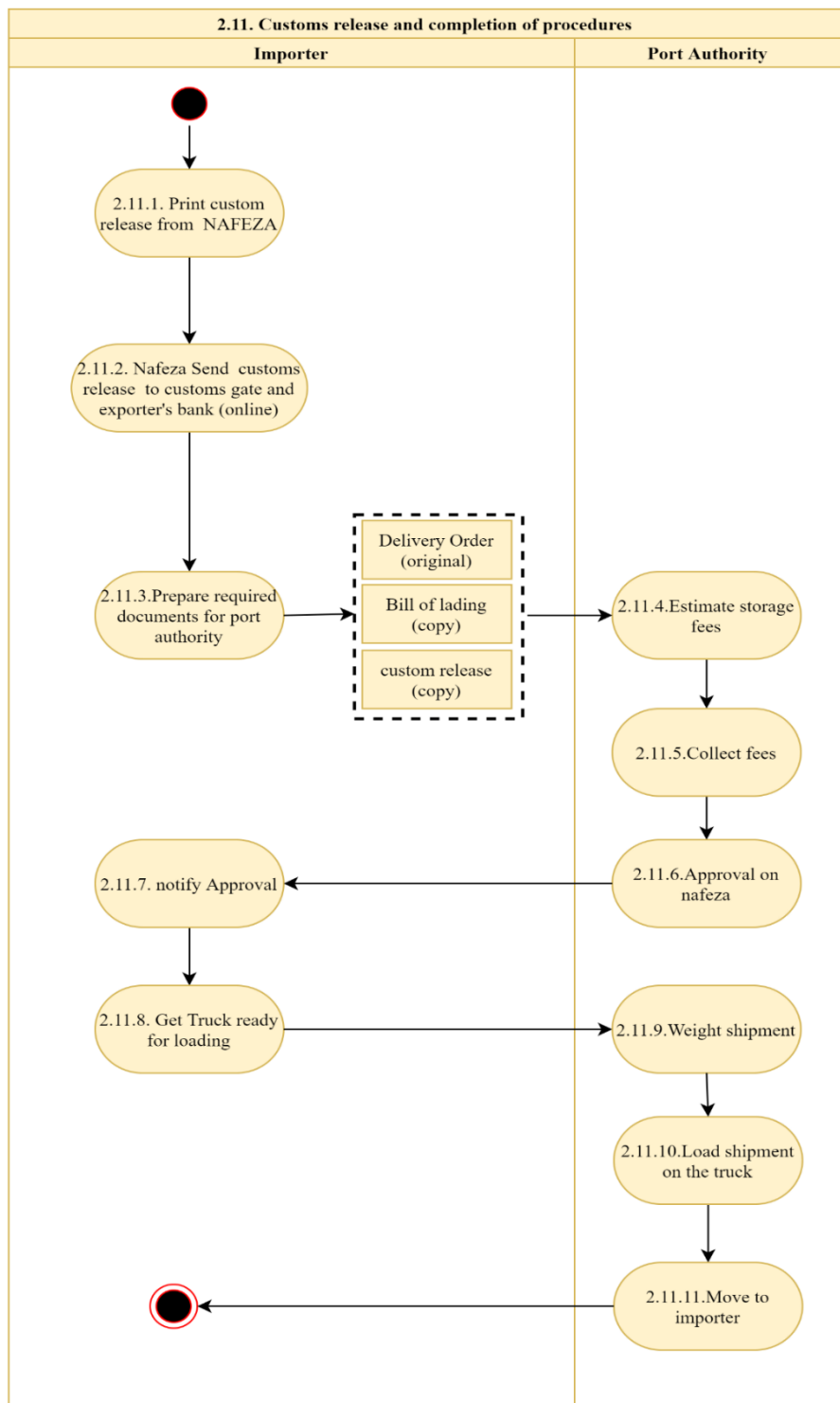
الشكل 3-27: مخطط الإفراج الجمركي والانتهاء من الإجراءات



وفقا للشكل 3-27، تتم هذه الخطوة بمشاركة كل من:

- المستورد المصري
- هيئة الميناء

الشكل 3-28: مخطط إجراءات الإفراج الجمركي والانتهاء من الإجراءات



المرحلة	2- الشحن
الإجراء	11-2 إجراءات الإفراج الجمركي والانتهاج من الإجراءات
القوانين والقواعد واللوائح التنظيمية ذات الصلة	<ul style="list-style-type: none"> • قانون الجمارك رقم 207 لسنة 2020 ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم 430 لسنة 2021 • قانون الاستيراد والتصدير رقم 118 لسنة 1975 ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 770 لسنة 2005 وتعديلاتهما. • قرار وزير المالية رقم 367 لسنة 2021 بشأن إجراءات التخليص الجمركي المسبق. • منشور الإجراءات رقم 8 لسنة 2021 بشأن مدير التعريفية الخاصة عند الانتهاء من عملية التثمين وتحويل الإقرار الى معتمد وتحت السداد. • منشور الإجراءات التذكيري رقم 2 لسنة 2021 بشأن المستندات الواجب تقديمها للإفراج عن البضائع الواردة والمصدرة. • منشور الإجراءات رقم 23 لسنة 2020 بشأن الإفراج الجمركي المسبق. • منشور الإجراءات رقم 5 لسنة 2018 بشأن وجود 6 مسارات للإفراج الجمركي • القرار رقم 25 لسنة 2022 بشأن الإفراج عن السلع سريعة التلف بالموانئ والتي لم يفتح اعتماد مستندي لها بموجب خطاب ضمان أو أمانة نقدية بقيمة السلع المفرج عنها. • منشور استيراد رقم 22 لسنة 2020 بشأن السلع المفرج عنها تحت التحفظ ولم يتم سحبها من الموانئ خلال 72 ساعة. • قرار وزير الصناعة والتجارة بالسماح للجمارك بتجاوز الزيادة في الفواتير النهائية بأكثر من 5%. • القانون رقم 73 لسنة 2019 بإصدار قانون بإنشاء جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي.
الأطراف المشاركة في هذا الإجراء	<ul style="list-style-type: none"> • هيئة الميناء • المستورد
الأمر اللازم الانتهاء منها قبل بدء العملية التجارية	سداد جميع الرسوم الجمركية بالفعل
الإجراءات والمستندات اللازمة	<p>1-11-2 بعد الانتهاء من الدفع يكون بمقدور المستورد طبع البيان الجمركي والإفراج الجمركي من على منصة نافذة.</p> <p>2-11-2 يتم إرسال التخليص الجمركي لبوابة الجمارك، وبنك المستورد، وأرشيف الجمارك من خلال نافذة.</p> <p>3-11-2 يقدم المستورد لهيئة الميناء المستندات التالية (أصل تصريح التسليم، صورة من بوليصة الشحن وصورة من الإفراج الجمركي).</p> <p>4-11-2 تقوم الهيئة بتقدير رسوم التخزين (جنه في اليوم لكل طن + 14% ضريبة قيمة مضافة).</p> <p>5-11-2 تقوم الهيئة بتحصيل الرسوم</p> <p>6-11-2 بعد سداد رسوم الهيئة يحصل المستورد على موافقة وترفع على النافذة.</p> <p>7-11-2 يتم إخطار المستورد بإصدار الموافقة.</p> <p>8-11-2 يستطيع المستورد إدخال الشاحنات التابعة له لتحميل الشحنة باستخدام رقم الإفراج الجمركي.</p>

9-11-2 يتم وزن الشحنة قبل الخروج من بوابة الجمارك (جنبيه للطن). 10-11-2 يتم تخليص الشحنة من الجمارك ونقلها لمقر المستورد. 11-11-2 يتم نقل الشحنة لمخازن المستورد.	
خروج البضائع من الميناء ووصولها إلى مخازن المستورد.	معايير الانتهاء من هذا الإجراء
يوما واحدا	متوسط الوقت الذي يستغرقه هذا الإجراء

3-د المرحلة الرئيسية الثالثة: الدفع

(تم الحديث عنها خلال مرحلة الشحن بالفعل)

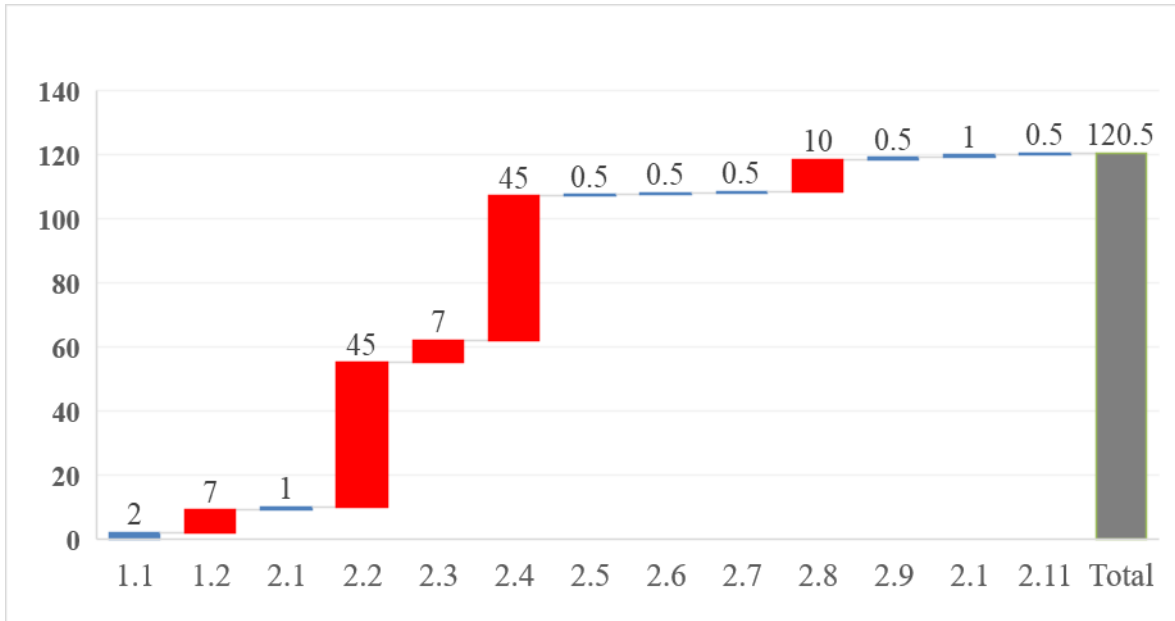
إتمام سداد مقابل السلع

تعتبر عملية الدفع مكتملة بمجرد وفاء كل طرف (البائع والمشتري) بالتزاماته (البائع: إرسال مستندات الشحن؛ المشتري: سداد مقابل السلع)، ولأن التحويل المالي وإرسال المستندات يتم بين دولتين قد تستغرق هذه العملية ما يصل إلى 45 يوما. ويتم الانتهاء من سداد مقابل الحديد والصلب خلال المرحلتين 2-2 و 4-2 "خطاب الاعتماد"، لذا لم يتم رسم شكل إضافي لهذه العملية.

4- المدة الزمنية التي تستغرقها واردات قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها في الدخول إلى مصر

يستعرض الشكل 1-4 التسلسل الزمني للإجراءات الرئيسية لاستيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها إلى مصر؛ حيث تستغرق الشركات المستوردة نحو 120.5 يوم في المتوسط لاستيفاء الشروط التجارية والتنظيمية اللازمة لإتمام 14 إجراء. ويبين الشكل أن 4 إجراءات فقط من هذه الإجراءات يستغرقان ما يزيد عن 90% (107 يوم) من الوقت اللازم لاستيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها إلى مصر.

الشكل 4-1: الخريطة الزمنية لانتهاج من إجراءات استيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها



الجزء الثاني: السيناريو المقترح (الوضع كما يجب أن يكون)

1. منهجية السيناريوهات المقترحة "الوضع كما يجب أن يكون"

تبدأ السيناريوهات بتحديد أهم المشكلات التي تواجه القطاع مع اقتراح حلول لها بناء على آراء الأطراف المعنية، وفي ضوء التجارب الدولية وتحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية. وهناك عدة ملاحظات مهمة يجب تناولها قبل تحليل المنتج محل الدراسة بالتفصيل على النحو الآتي:

- 1- رغم أن الأمر يبدو وكأن الجمارك هي أساس جميع الاختناقات المتعلقة بإجراءات الاستيراد إلا أنها مجرد واجهة وهناك عدد من الجهات مثل هيئة الميناء والعديد من الجهات التي تقوم بالفحص (نحو 38 جهة)، والتي ينعكس عدم الكفاءة والضعف الذي تعاني منه على معاملات المستورد المصري مع الجمارك. وفي الحقيقة فإن أضعف حلقة هي التي تحدد سرعة الإجراءات بأكملها.
- 2- يعاني نظام نافذة نفسه من أوجه قصور عديدة في تصميمه الأصلي ومرحلة التنفيذ ولا يعمل على تحقيق الهدف المرجو من إنشائه في الأساس وهو قصر جميع الإجراءات على جهة واحدة مما يؤدي في النهاية إلى تحقيق أقصى قدر من الكفاءة، وإنما يعمل على زيادة وتفاقم المشكلات بالإضافة إلى المؤسسات الأخرى مما يعمل على تعقيد المشكلات وزيادة البيروقراطية.
- 3- ما سبق لا ينفي حقيقة أن مصلحة الجمارك بحاجة لإصلاحات جديرة ورقمنة كاملة للإجراءات بها، حيث تظهر حقيقة أن "دورة المستندات" في مصر أطول من "دورة المنتجات" واضحة خلافا للمعتاد في كل دول العالم.
- 4- هناك فرق كبير في التعامل مع نفس المنتج من حيث التكاليف والإجراءات بين الموانئ المختلفة، وهو ما يعني عدم وجود معايير واضحة ومحددة لتقدير التكاليف أو الوقت الذي تستغرقه إجراءات الاستيراد ككل، فضلا عن الازدحام الشديد عند بوابات الموانئ التي تنسم فيها الإجراءات "بالسهولة".
- 5- يجب أن يحصل التركيز على إزالة الاختناقات المرتبطة بإجراءات الاستيراد على الأولوية الكاملة لأنها أساس جميع المشكلات المتعلقة بإجراءات التجارة، وحلها يمثل أحد الشروط الاستباقية للتصدير كذلك، ويعمل على تعزيز التنافسية، وتحسين بيئة الأعمال في مصر.
- 6- يجب تغيير التوجه الحكومي بصورة جذرية ليستهدف تعزيز الصادرات بدلا من "حظر الاستيراد" لما لذلك من مردود إيجابي على توفير العملة الصعبة.
- 7- ولن يتحقق ذلك ما لم يكن هناك ثقة في القطاع الخاص، حيث يجب تغيير اعتقاد السلطات الحكومية بأن القطاع الخاص مدان حتى تثبت براءته إلى الاعتقاد بأن السلوك الفاسد ليس هو السائد ولا القاعدة التي تبنى عليها السياسات وتتحدد إجراءات المراقبة على أساسها.
- 8- يرتبط جزء كبير من جميع المشكلات المتعلقة بإجراءات التجارة في الأساس بوزارة المالية ومختلف الإدارات التابعة لها، في حين تأتي مسؤولية وزارة التجارة والصناعة في المرتبة الثانية. ويكمن أساس

هذه المشكلات في حقيقة أن وزارة المالية تسعى لتحصيل وجني الأموال كهدف أساسي لها، بالإضافة إلى ضعف التنسيق بينها وبين وزارة التجارة والصناعة؛ مما يعمل على تعميق سوء الفهم لهدف التنمية الصناعية وتنمية الصادرات.

9- بحسب الممارسات المثلى، فإن زيادة كفاءة وشفافية إجراءات الاستيراد عملية ديناميكية بطبيعتها بمعنى أنها تستلزم مشاركة مستمرة من جانب مختلف الأطراف المعنية والتشاور معها كإجراء مؤسسي، خاصة القطاع الخاص، بالإضافة إلى ضرورة التحلي بمستوى مرتفع من المرونة في إعداد الاستراتيجيات، وآليات التنفيذ، فضلا عن المراقبة والتقييم بانتظام.

وفيما يلي المنهجية بالتفصيل:

كشفت تحليل إجراءات استيراد قطع غيار السيارات عن وجود عدد من الاختناقات الناتجة عن إما مشكلة في تصميم النظام نفسه أو في تنفيذه، بالإضافة إلى غياب السياسات المناسبة (على النحو المبين في الجدول 1 التالي).

الجدول 1: تعريف الأنواع المختلفة للمشكلات

طبيعة المشكلة	التعريف
عيب في تصميم النظام	فشل النظام في تحقيق الهدف منه بسبب عدم ملائمة التخطيط وافتقاره إلى بعض العناصر، وتبني حلول جزئية أو عدم توافق النظام المطبق مع النظم المتبعة دولياً.
عيب في تطبيق النظام	عندما يفشل النظام في تحقيق الهدف منه بسبب مشكلات تتعلق بسوء الإدارة، ومقاومة العاملين، ونقص القدرات البشرية اللازمة لتطبيق النظام الجديد.
غياب السياسات المناسبة	لم يتم التعامل مع المشكلة من خلال سياسات مناسبة رغم توفر تصميم النظام وتنفيذه.

يقترح الجدول التالي قائمة بالإجراءات التصحيحية لكل واحدة من هذه الاختناقات والأثر المتوقع لها؛ ويتم تصنيف هذه الإجراءات وفقاً للإطار الزمني لتنفيذها، حيث يشار للإجراءات الفورية بالحرف (I) ويشار للإجراءات قصيرة المدى (2-5 أشهر) بالحرف (S) والإجراءات متوسطة المدى بالحرف (M) (6 أشهر - سنة). وقد تم وضع إطار زمني قصير عن عمد لأن المشكلات شديدة الإلحاح، وقد استهدفت العديد من التدابير الفورية التقليل حجم المشكلة لحين تبني إجراءات تصحيحية جذرية.

وتنقسم الإجراءات المقترحة إلى فئتين على النحو الآتي:

الفئة (أ): وهي أفضل الحلول، وتقوم على تغيير النظام بشكل جذري بالاستفادة من التجارب الدولية

الفئة (ب): وهي ثاني أفضل الحلول، وتقوم على تحسين النظام الحالي وتطويره.

ويشمل التحليل كلا الفئتين لضمان واقعية السيناريو المقترح وقابليته للتنفيذ.

وقد تم دراسة عدد من التجارب الدولية فيما يتعلق بالمشكلات الخاصة بتصميم النظام وتنفيذه؛ حيث يتم الإشارة إلى كل تجربة في الجدول رقم 2 والذي يوضح الإجراءات المعدلة، بينما تم إرفاق الأشكال الخاصة بها في ملف آخر نظرا لاختلاف حجم الورق.

2. جدول تفصيلي لإجراءات التجارة المعدلة (الوضع كما يجب أن يكون)

الجدول 2: الإجراءات التصحيحية المقترحة في إجراءات استيراد قطع غيار السيارات والمقطورات وملحقاتها (رمز النظام المنسق 8708)

الإجراء	المشكلة	طبيعة المشكلة	التجربة الدولية ذات العلاقة	الإجراء التصحيحي المقترح	التأثير	
				إجراءات الاستيراد	أخرى	
					الشروط المسبقة	
	<p>- يتطلب استيراد قطع غيار السيارات والمقطورات وملحقاتها التسجيل على مراحل متعددة مع عدة جهات (تحديداً، الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، هيئة التنمية الصناعية، الهيئة العامة للاستثمار، ومصحة الجمارك).</p> <p>- رغم أن معظم المستندات المطلوبة واحدة تقريباً إلا أنه لا يوجد تنسيق كاف بين هذه الجهات.</p> <p>- تمثل هيئة التنمية الصناعية تحديداً عقبة رئيسية فيما يتعلق باستخراج التراخيص الصناعية والموافقة على معاملات الاستيراد.</p> <p>- المعلومات الخاصة بالوقت الذي تستغرقه الإجراءات والرسوم والمستندات والإجراءات اللازمة غير متوفرة بالضرورة بصورة محدثة على المواقع الإلكترونية الخاصة بهذه الجهات.</p> <p>- عدم تجديد أي مستند من المستندات المطلوبة يؤدي إلى توقف الإجراءات بالكامل في أي مرحلة من المراحل.</p>	<p>- عيب في تصميم النظام</p> <p>- عيب في تطبيق النظام</p>	تركيا ودول الخليج	<p>- رقمنة كاملة لجميع الإجراءات والخدمات المتعلقة بإجراءات التجارة على منصة نافذة بحيث يتمكن المستخدمون من التقدم بطلبات الكترونياً باستخدام منصة موحدة سهلة الاستخدام (S)</p> <p>- يجب إتاحة المعلومات الخاصة بالوقت الذي تستغرقه الإجراءات والرسوم والمستندات والإجراءات اللازمة عبر الإنترنت بصورة محدثة وفي التوقيت المناسب والزام كافة الجهات بذلك (I)</p> <p>- يجب أن تطبق هيئة التنمية الصناعية القانون 15 لسنة 2017 لتسهيل إصدار التراخيص الصناعية خاصة بالنسبة للأنشطة منخفضة المخاطر (I)</p> <p>- يجب تطوير قدرات العاملين بهيئة التنمية الصناعية ليتمكنوا من</p>	<p>- تسريع إجراءات الشروط المسبقة لعمليات الاستيراد وإلغاء تكرار تقديم المستندات</p>	تحسين بيئة الأعمال ككل مما سيؤدي حتماً إلى زيادة الاستثمار، والإنتاج والصادرات.

التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
		تقديم خدمات كفاءة لمجتمع الأعمال بشكل مهني (S) - إجراء تغييرات جذرية (M): - التوسع في الرقمنة على المستويين الرأسي والأفقي لجميع خدمات الأعمال: التجارة، استخراج التراخيص، تمويل الأراضي، إلخ، بحيث يتمكن المستخدمون من التقدم بطلبات عبر الإنترنت على منصة واحدة سهلة الاستخدام.				
- تحسين صورة مصر في عالم التجارة وتجنب اتخاذ الدول الأخرى إجراءات مماثلة ضد المنتجات المصرية بدعوى المعاملة بالمثل	- اتساع قاعدة الموردين لمصر	- إلغاء القرار 43 لعدم وجود أي استفادة من تطبيقه لأي طرف من الأطراف المعنية.	لا توجد أي دولة في العالم تتبع هذه الإجراءات	تبنى سياسات خاطئة	- يواجه الموردين لمصر صعوبات عدة بسبب قرار وزير الصناعة والتجارة رقم 43 لسنة 2016 والذي ينطوي على: - غموض ونقص الشفافية فيما يتعلق بإجراءات التسجيل لدى الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، ومدتها، وتزايد المدفوعات غير الرسمية.	
						1- الشراء
خطوات التجارة المتعلقة بالإنتاج						
						2- الشحن
- تحسين التجارة عبر الحدود وزيادة كفاءة	- تسهيل الحصول على رقم القيد الجمركي وتقليل	تعديل تصميم النظام للتغلب على التحديات الحالية (I):	- الإمارات - البرازيل	- عيب في تصميم النظام	- يتم تطبيق نظام التسجيل المسبق للشحنات منذ أكتوبر 2021، ويواجه المستوردون	1-2 الحصول على رقم القيد الجمركي

الإجراء	المشكلة	طبيعة المشكلة	التجربة الدولية ذات العلاقة	الإجراء التصحيحي المقترح	التأثير	
	<p>المصريون العديد من المشكلات على النحو الآتي:</p> <ul style="list-style-type: none"> - صعوبة استخدام النظام - يتطلب التسجيل إدخال بيانات غير ضرورية - النظام لا يقبل سوى المستندات الأصلية فقط - لا يمكن تغيير/ تعديل المعلومات التي يتم تسجيلها (كتغيير اسم البنك أو الميناء) - ضعف البنية التكنولوجية يؤدي إلى تعطل إجراءات التسجيل - أي خطأ ولو صغير في إجراءات التسجيل يؤدي إلى إعادة إدخال جميع البيانات مرة أخرى. - لا يستطيع النظام ملء البيانات التفصيلية المطلوبة تلقائياً من المستندات التي يتم رفعها - لا يتم إخطار مستخدمي النظام بالتغييرات الدورية في التوقيت المناسب 	<p>- عيب في تطبيق النظام</p>		<ul style="list-style-type: none"> - ليصبح أكثر سهولة في الاستخدام - إلغاء كافة التفاصيل غير الضرورية المتعلقة بالتسجيل - قبول التغييرات والتعديلات على البيانات - قبول صور ضوئية من المستندات - تعزيز البنية التكنولوجية لضمان كفاءة عمل النظام - تطوير النظام بحيث يقوم بملء البيانات المطلوبة تلقائياً من المستندات التي يتم رفعها - التواصل مع المستخدمين في التوقيت المناسب لإخطارهم بأحدث التغييرات التي تتم في الإجراءات والتشريعات والرسوم، إلخ ذات الصلة. - إجراء تغييرات جذرية (M): - استخدام التكنولوجيا الحديثة للثورة الصناعية الرابعة، خاصة الذكاء الاصطناعي والتعلم الآلي والبيانات الكبيرة فيما يلي: - تمييز النسخ الأصلية 	<p>الوقت الذي يستغرقه ذلك من خلال زيادة كفاءة النظام وإلغاء الخطوة 2-1-3 (الشكل 4-6) - تقليل التدخل البشري في إجراءات التسجيل ونسبة الخطأ - يحصل المستورد المصري على رقم القيد الجمركي وتحديد فئة المخاطرة التي ينتمي إليها المنتج الخاص به وجميع التفاصيل المتعلقة بإجراءات الاستيراد بما في ذلك: عامل المخاطرة الخاص بالمنتج، الخطوات التالية في الإجراءات الجمركية</p> <p>- وأخيراً، يكون بإمكان المستورد توقع الوقت والتكلفة المرتبطة بإجراءات الاستيراد.</p>	<p>إجراءات التجارة وخفض الوقت الذي تستغرقه، إلخ - تعظيم كفاءة إجراءات التجارة</p>

التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
		<p>- تصنيف المنتجات وفقا لمستوى المخاطرة المرتبطة بها</p> <p>- تحديد الإجراءات القادمة فيما يتعلق بالفحص الجمركي ونسبة العينات التي يتم فحصها وتواتر كل فئة، وذلك على أساس معيارين:</p> <p>1- عامل المخاطرة المحدد مسبقا للمنتج بناء على لوغاريتمات</p> <p>2- مصداقية المستورد المصري</p> <p>- تقسيم المستوردين إلى فئات، بحيث يكون لكل فئة لون مختلف (أخضر، أحمر، أصفر مثلا)، وفقا لتاريخهم في الأعمال التجارية بناء على مصداقيتهم؛ ومن ثم تحديد الإجراءات الخاصة بمنتجات كل فئة وفقا للون الذي تندرج تحته بحيث يكون اللون الأخضر هو الأسرع في الإجراءات.</p>				
	<p>- إزالة الاختناقات المتسببة في كثير من المشكلات</p>	<p>- مشاركة مختلف الأطراف المعنية باستمرار في تصميم النظام وآلية تنفيذه، والتغييرات الديناميكية</p>		<p>- غياب السياسات الملائمة</p>	<p>- تم العمل بنظام التسجيل المسبق للشحنات بدون مناقشته مع الأطراف المعنية ولا التمهيد له بمرحلة اختبار لتحسين النظام بناء على آراء المستخدمين.</p>	

التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
		اللازمة كإجراء مؤسسي يتم العمل به				
<p>- حل مشكلات الإنتاج والقضاء على المعوقات التي تعطل سلسلة التوريد بأكملها</p> <p>- الحفاظ على حصة مصر في الأسواق الأجنبية ومواكبة الدول المنافسة في ذلك</p>	<p>- تسريع إصدار خطابات الاعتماد وإجراءات الاستيراد خاصة المتعلقة بالمدخلات الوسيطة</p> <p>- القضاء على تشوهات سلسلة التوريد التي تسبب فيها قرار البنك المركزي - إلغاء تكرار تقديم نفس المستندات لأكثر من جهة</p>	<p>- إلغاء قرار البنك المركزي بالكامل (وفقا لإعلان البنك المركزي من المقرر إلغاء العمل بهذا القرار اعتبارا من ديسمبر 2022) (I)</p> <p>- يجب أن يمنح الجهاز المصرفي أولوية أكبر لتوفير العملة الصعبة اللازمة لتغطية استيراد المنتجات الوسيطة (I)</p> <p>- إصدار خطاب الاعتماد عن طريق منصة نافذة</p> <p>إنشاء آلية مؤسسية لإشراك والتشاور مع مختلف الأطراف المعنية في وضع السياسات الاقتصادية (S)</p>	<p>تدخل البنك المركزي في علاقات الأعمال التجارية ليس له وجود في جميع دول العالم.</p>	<p>تبنى سياسات خاطئة</p>	<p>- تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد يستلزم رفع نفس المستندات المطلوبة للخطوة 1-2 السابقة على منصة نافذة.</p> <p>- أدى نقص العملة الصعبة بالإضافة إلى قرار البنك المركزي في مارس 2022 إلى إطالة المدة التي يستغرقها إصدار خطاب الاعتماد.</p> <p>- ومن ثم أدى ذلك إلى رفع أسعار قطع غيار السيارات والمقطورات وملحقاتها محليا.</p>	<p>2-2 تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد</p>
<p>- توسيع قاعدة الموردين إلى مصر</p>	<p>- تسهيل إعداد واعتماد مستندات الشحن</p>	<p>- يجب السماح للمورد الأجنبي استخدام أي منصة أخرى بخلاف CargoX (I)</p> <p>- مراجعة تكلفة التسجيل على منصة CargoX</p> <p>- إصدار النموذج 4 إلكترونيا عبر منصة نافذة</p>	<p>- تدخل الحكومة مباشرة في علاقات الأعمال التجارية ليس له وجود في أي مكان في العالم.</p>	<p>- عيب في تصميم النظام</p> <p>- عيب في تطبيق النظام</p>	<p>- وفقا لنظام التسجيل المسبق للشحنات، يتعين على المورد الأجنبي رفع جميع المستندات المتعلقة بالشحن على منصة CargoX المتصلة بمنصة نافذة.</p> <p>- وفقا للموردين، عملية التسجيل على منصة CargoX معقدة وصعبة الاستخدام حيث تتطلب معلومات تفصيلية كثيرة فضلا عن ارتفاع</p>	<p>3-2 إعداد واعتماد مستندات الشحن</p>

التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
					<p>تكلفتها والتي تصل لنحو 165 دولار لكل معاملة.</p> <p>- إجبار الموردين على التسجيل في منصة CargoX يعتبر تدخل من جانب الحكومة في علاقات الأعمال التجارية.</p> <p>- يتم عادة إصدار النموذج 4 يدويا.</p>	
<p>- تسهيل جزء آخر من إجراءات الاستيراد مما يعمل على تنشيط التجارة وتعزيز تنافسية مصر.</p>	<p>- تسهيل إجراءات التفريغ، وزيادة الشفافية فيما يتعلق بالإجراءات والوقت الذي تستغرقه وتكلفتها</p> <p>- تقليل التدخل البشري إلى الحد الأدنى</p>	<p>- إصدار الطلب الكترونيا عبر نافذة (I)</p> <p>إجراء تغييرات جذرية (M):</p> <p>- رقمنة إجراءات الاستيراد بالكامل</p> <p>تعني إصدار طلبات التفريغ الكترونيا</p> <p>- إضافة الرسوم على الفاتورة الموحدة التي يتم سدادها عند الإفراج النهائي عن الشحنة</p>		<p>- عيب في تصميم النظام</p> <p>- عيب في تطبيق النظام</p>	<p>- جميع الإجراءات المتعلقة بالتفريغ تتم خارج نافذة</p> <p>- انخفاض مستوى الشفافية بشأن الإجراءات والوقت الذي تستغرقه، والتكلفة خاصة وأنها غير موحدة في جميع الموانئ</p>	5-2 التفريغ
<p>- الحد من المدفوعات غير الرسمية وتسريع إجراءات الاستيراد وزيادة مستوى الشفافية والكفاءة بها</p>	<p>تسهيل حصول المستورد المصري على رقم 46 بدون تحمله تكلفة مبالغ فيها</p>	<p>- زيادة مستوى الشفافية فيما يتعلق بالحصول على رقم 46 والتكلفة التي يدفعها المستورد المصري (I).</p> <p>- تطوير منصة نافذة للقضاء على المشكلات الفنية (I)</p> <p>- تعديل المانيستو مباشرة عبر منصة نافذة (I)</p>	-	<p>- عيب في تصميم النظام</p> <p>- عيب في تطبيق النظام</p>	<p>- لتعديل أي بند في مستندات الاستيراد الأساسية، يدفع المستورد المصري تكلفة إضافية إلى المانيستو المركزي</p> <p>- يتم تحديد التكاليف الفعلية من خلال التفاوض مع الموظف</p> <p>- غالبا ما يضطر المستورد المصري إلى التعديل الإجباري بسبب مشكلات فنية بسيطة في منصة نافذة، (على سبيل المثال، يتكون رقم</p>	7-2 الحصول على رقم 46 وأرقام الفحص

التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
		<p>إجراء تغييرات جذرية (M):</p> <ul style="list-style-type: none"> - رقمنة جميع إجراءات الاستيراد يعني مراجعة أهمية هذه الخطوة ككل بحيث يمكن إلغاؤها إذا لم تكن هناك حاجة لها أو ميكنتها بالكامل. - إضافة الرسوم إلى الفاتورة الموحدة النهائية التي يتم دفعها عند الإفراج النهائي. 			<p>الحاوية من 19 رقما، بينما لا تسمح نافذة سوى بإدخال 9 أرقام فقط)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - زيادة كفاءة وشفافية جزء آخر من إجراءات الاستيراد - 	<ul style="list-style-type: none"> - تسريع إجراءات أخذ العينات وخفض الوقت الذي تستغرقه 	<ul style="list-style-type: none"> - تطوير منصة نافذة بحيث يتم ربطها بجميع الجهات المسؤولة عن الفحص كي تتلقى هذه الجهات طلبات الفحص من المنصة (I) - وضع إطار زمني لفحص العينات من قبل الأمن العام (I) - سداد الرسوم للأمن العام إلكترونيا (I) - 		<ul style="list-style-type: none"> - عيب في تصميم النظام - عيب في تطبيق النظام 	<ul style="list-style-type: none"> - هناك عدة جهات تقوم بالفحص ومن ثم تختلف بينها المدة التي تستغرقها الإجراءات وتكلفتها - لا يمكن للمستورد المصري أن يتوقع الوقت الذي يستغرقه حصوله على نتائج الفحص الجمركي للعينات - لا يوجد عادة تواصل بين منصة نافذة والجهات القائمة على الفحص حيث لا تتلقى هذه الجهات طلبات الفحص من نافذة. - قد يتأخر الوقت المحدد إذا كانت الميناء مزدحمة (مثل ميناء السخنة) - تسترق إجراءات تفريغ الحاوية وأخذ العينات 10 أيام لاستيفاء الشروط التنظيمية لتسلم الشحنة لدى الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، وجهاز تنظيم الاتصالات والأمن العام، إلخ. 	8-2 أخذ العينات

التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
					<ul style="list-style-type: none"> - يستغرق استيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها فترة طويلة للحصول على موافقة الأمن العام للأسباب التالية: - ليس للأمن العام عادة ممثلاً عنها في كل ميناء ومن ثم يتم فحص العينة مركزياً في القاهرة - لا يسافر ممثل الأمن العام للقاهرة ويسلم العينات على الفور أو في نفس اليوم - يتعين على المستوردين سداد الرسوم في مكتب القاهرة - بعد موافقة الأمن العام يجب على المستورد التقدم بطلب للحصول على موافقة الدفاع المدني 	
		<ul style="list-style-type: none"> - يجب وضع معايير معينة ليتم تقييم المخاطر على أساسها (I) - يجب أن تطبق الجمارك بالتنسيق مع جهات الفحص المختلفة نظاماً لتقييم المخاطر - يجب أن تقوم مصلحة الجمارك بالتنسيق مع جهات الفحص المختلفة بتطبيق نظام تقييم المخاطر الذي ينص عليه قانون الجمارك الجديد لتقسيم المنتجات بسهولة إلى الفئات التي يجب فحصها (S) 	<ul style="list-style-type: none"> - تطبيق الدول عدة نظم مختلفة لإدارة المخاطر فيما يتعلق بالواردات - تقوم الولايات المتحدة وكندا بتطبيق نظام درجات من 1 إلى 10 - تطبيق تركيا نظاماً يقسم المستوردين إلى فئات ولكل فئة لون معين 	<ul style="list-style-type: none"> - عيب في تصميم النظام - عيب في تطبيق النظام 	<ul style="list-style-type: none"> - تقوم مصلحة الجمارك وجهات الفحص بتفتيش كل شحنة حتى لو كانت من نفس المورد ويستوردها نفس المستورد المصري. - نظام تقييم المخاطر الذي نص عليه قانون الجمارك الجديد لم يطبق بعد ولا توجد معايير واضحة يتم على أساسها تقييم المخاطر. 	

التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
			ويقوم النظام على أساس المخاطرة المرتبطة بالواردات			
تسهيل جزء آخر من إجراءات الاستيراد مما يعمل على تنشيط التجارة وتعزيز تنافسية مصر	<p>- تقليل التدخل البشري إلى الحد الأدنى في إجراءات أخذ العينات</p> <p>- إلغاء العلاقات المباشرة بين المستورد المصري وجهات الفحص (إلغاء الخطوة رقم 2-9-6 من الجزء الأول في هذا التقرير (الوضع الحالي) وجميع الخطوات المرتبطة بها</p> <p>- تقليل الوقت والتكلفة المتعلقة بالفحص لأدنى مستوى</p> <p>- إضافة كافة الرسوم للفاثورة الموحدة التي يتم سدادها عند الإفراج النهائي</p>	<p>إجراء تغييرات جذرية (M):</p> <p>- الاستعانة بتكنولوجيا الثورة الصناعية الرابعة لرقمنة إجراءات الاستيراد بالكامل ما يعني قيام النظام تلقائياً بما يلي:</p> <p>- تقسيم المنتجات وفقاً للمخاطر المرتبطة بها</p> <p>- تحديد الإجراءات التالية للفحص الجمركي ونسبة العينات وتواتر كل فئة على أساس معيارين:</p> <p>- عامل المخاطرة المحدد مسبقاً للمنتج بناء على لوغاريتيمات</p> <p>- مصادقية المستورد المصري</p> <p>- نافذة واحدة للفحص في كل ميناء تتسلم طلب الفحص الكترونياً</p> <p>- يمكن للمستورد المصري متابعة معاملته خطوة بخطوة من خلال حسابه على المنصة</p> <p>- سداد جميع الرسوم الكترونياً عبر منصة واحدة سهلة الاستخدام</p>	غالبية دول العالم			

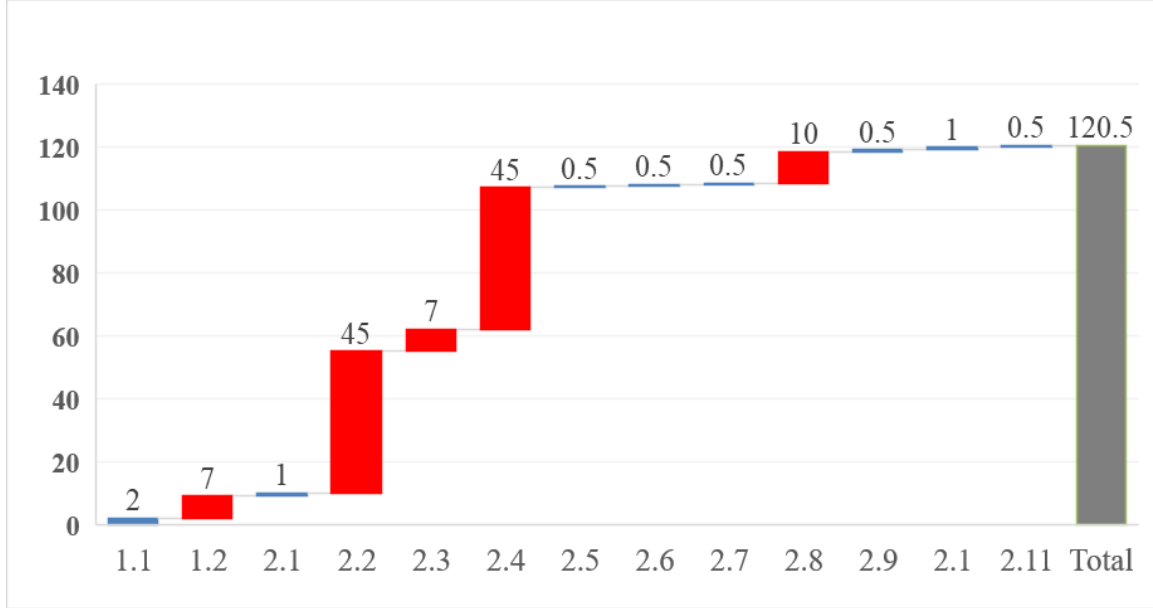
التأثير		الإجراء التصحيحي المقترح	التجربة الدولية ذات العلاقة	طبيعة المشكلة	المشكلة	الإجراء
<ul style="list-style-type: none"> - زيادة كفاءة وشفافية إجراءات الإفراج الجمركي 		<ul style="list-style-type: none"> - تسريع إجراءات الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي 	<ul style="list-style-type: none"> - وضع إطار زمني للبت في النزاعات المتعلقة برمز النظام المنسق (I) - تطوير الإجراءات في مصلحة الكيمياء لتسريع البت في النزاعات (I) 	<ul style="list-style-type: none"> - عيب في تصميم النظام - عيب في تطبيق النظام 	<ul style="list-style-type: none"> - عند الاختلاف بين المستورد المصري ومصصلحة الجمارك حول رمز النظام المنسق الخاص بالمنتج، يتم إحالة المسألة إلى مصلحة الكيمياء، وقد يستغرق الأمر ما بين 15 إلى 20 يوما أو أكثر لحل المشكلة بينما يتحمل المستورد تكاليف الفحص والنقل وتكاليف التخزين الإضافية - مصلحة الكيمياء هي الجهة الوحيدة المنوط بها مسؤولية البت في مثل هذه النزاعات ومن ثم عادة ما يكون لديها عدد كبير من النزاعات للبت فيها 	<p>9-2 الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي</p>
<ul style="list-style-type: none"> - تسهيل جزء آخر من إجراءات الاستيراد مما يعمل على تنشيط التجارة وتعزيز تنافسية مصر 		<ul style="list-style-type: none"> - زيادة كفاءة وشفافية الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي - تخفيف الحمل عن مصلحة الجمارك - تقليل التدخل البشري - بالنسبة للمنتجات في فئة اللون الأخضر ينتقل المستورد مباشرة للخطوة رقم 2-10-1 في الجزء الأول من هذا التقرير (الوضع الحالي) مع إلغاء 	<ul style="list-style-type: none"> - الإمارات - البرازيل 	<ul style="list-style-type: none"> - إجراء تغييرات جذرية (M): - الاستعانة بتكنولوجيا الثورة الصناعية الرابعة في رقمنة إجراءات الاستيراد بالكامل وهو ما يعني أن النظام سوف يحدد تلقائيا الإجراءات التالية المتعلقة بالفحص الجمركي وفقا لفئة المخاطرة التي يندرج تحتها المنتج والمستورد. 	<ul style="list-style-type: none"> - يتم إجراء الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي دون الاستعانة بالتكنولوجيا الحديثة للثورة الصناعية الرابعة 	

الإجراء	المشكلة	طبيعة المشكلة	التجربة الدولية ذات العلاقة	الإجراء التصحيحي المقترح	التأثير
					كافة الخطوات السابقة لهذه الخطوة.
10-2 التثمين والبيان الجمركي	- في حالة الموافقة على العينات يتم رفع النتائج على منصة نافذة وتبدأ مرحلة التثمين - لا يتم التثمين بالضرورة في ميناء الوصول وفي هذه الحالة قد يستغرق وقتاً أطول - لا توجد شفافية فيما يتعلق بجميع الرسوم التي يدفعها المستورد المصري لأن الفاتورة غير شاملة وتستنثي رسوماً أخرى مثل رسوم هيئة الميناء ووكيل الشحن.	- عيب في تصميم النظام - عيب في تطبيق النظام	- يتم التثمين في غالبية التجارب الدولية باستخدام وسائل تكنولوجية رقمية	- يجب أن يتم التثمين في ميناء الوصول لتوفير الوقت والاستفادة من خبرة العاملين بالميناء في المنتجات (I) - ربط منصة نافذة بجميع الجهات المعنية إلكترونياً بحيث يقوم المستورد المصري بسداد كافة الرسوم مرة واحدة إلكترونياً. (I)	- تسريع إجراءات التثمين والإفراج الجمركي - زيادة الشفافية فيما يتعلق بالرسوم الجمالية التي يدفعها المستورد المصري - تسهيل جزء آخر من إجراءات الاستيراد مما يعمل على تنشيط التجارة وتعزيز تنافسية مصر
				إجراء تغييرات جذرية (M): - الاستعانة بتكنولوجيا الثورة الصناعية الرابعة لرقمنة إجراءات الاستيراد بالكامل مما يعني تحديد إجمالي الرسوم إلكترونياً عبر منصة واحدة يسهل استخدامها.	زيادة كفاءة وشفافية عملية التثمين الجمركي

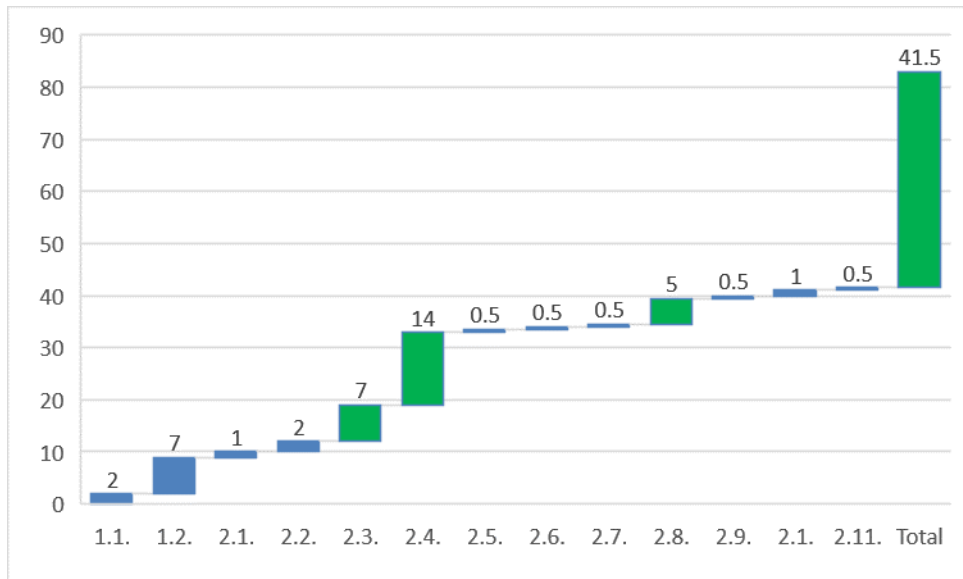
يجب التأكيد في النهاية على ضرورة الحوار مع المستوردين بانتظام ومشاورتهم قبل تطبيق أي سياسات جديدة وتعريفهم بآلية التنفيذ. كما من المهم مراعاة قدرات الأجهزة الحكومية قبل تنفيذ أي سياسات، وهو ما سوف يستعيد الثقة بين الحكومة والمستوردين ويوفر الجهد والوقت المهديين وله مردود إيجابي مؤكد على بيئة الأعمال في مصر.

وختاماً، من المتوقع أن ينخفض الوقت الذي تستغرقه إجراءات استيراد قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها من 120.5 يوم حالياً (بما في ذلك الوقت غير المباشر) إلى 41.5 يوماً فقط في ثاني أفضل الحلول، وإلى 16.5 يوماً فقط في أفضل الحلول، على النحو المبين في الأشكال 1، و2، و3 والجدول 3 أدناه.

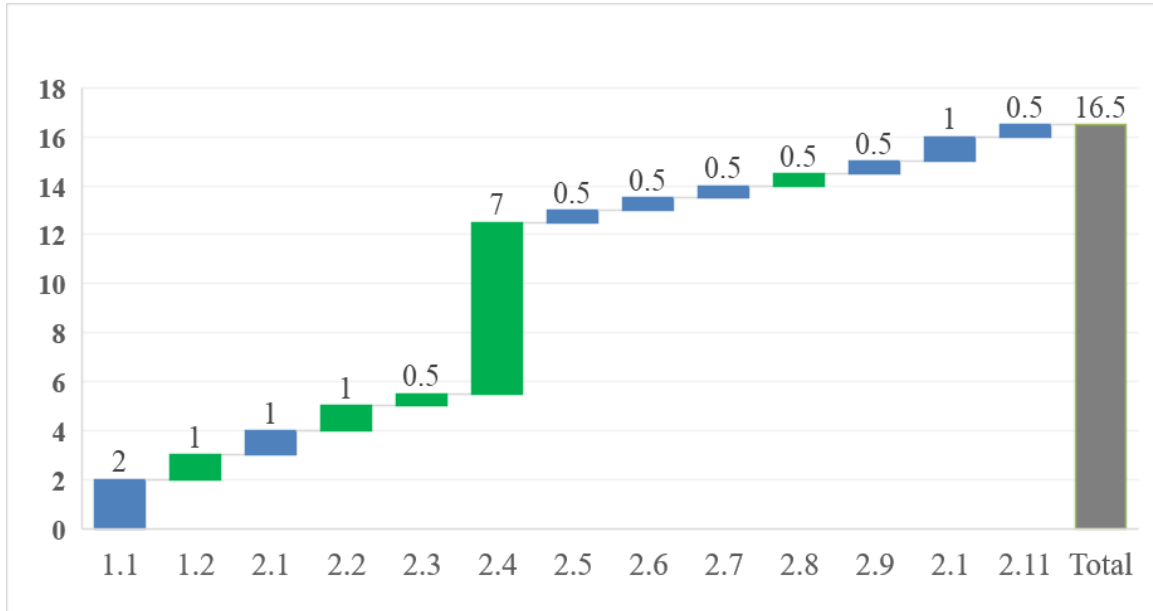
الشكل 1: قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها – الوضع الحالي



الشكل 2: قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها – الوضع كما يجب أن يكون (ثاني أفضل الحلول)



الشكل 3: قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها – الوضع كما يجب أن يكون (أفضل الحلول)



الجدول 3: قطع غيار السيارات والجرارات وملحقاتها – الإطار الزمني (أفضل الحلول مقارنة بثاني أفضل الحلول)

المرحلة	الإجراء	الوضع الحالي	الوضع كما يجب أن يكون (ثاني أفضل الحلول)	الوضع كما يجب أن يكون (أفضل الحلول)
الشراء	1-1 إبرام عقد البيع و شروط التجارة	2	2	2
	2-1 الحصول على ترخيص هيئة التنمية الصناعية	7	7	1
الشحن	1-2 الحصول على رقم القيد الجمركي	1	1	1
	2-2 تقديم طلب للحصول على خطاب اعتماد	45	2	1
	3-2 إعداد واعتماد مستندات الشحن	7	7	0.5
	4-2 تسلم بنك المستورد مستندات الشحنة	45	14	7
	5-2 التفريغ	0.5	0.5	0.5
	6-2 الحصول على أمر تسليم	0.5	0.5	0.5
	7-2 الحصول على رقم 46 وأرقام الفحص	0.5	0.5	0.5
	8-2 تفريغ الحاوية وأخذ العينات	10	5	0.5
	9-2 الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي	0.5	0.5	0.5
	10-2 التتمين والبيان الجمركي	1	1	1
	11-2 الإفراج الجمركي والانتها من الإجراءات	0.5	0.5	0.5
الإجمالي		120.5	41.5	16.5

الملاحق

الملحق (أ): ملاحظات أفقية

الملاحظة رقم 1:

أصدر البنك المركزي في مارس 2022 قرارا بوقف التعامل بنظام مستندات التحصيل في تنفيذ كافة العمليات الاستيرادية والذي كان يتم العمل به منذ عشرين عاما أو أكثر، والعمل بالاعتمادات المستندية فقط مما أحدث اضطرابات في سوق الاستيراد المصرية. وقد أدى نقص العملة الصعبة مؤخرا إلى إعاقة عملية استيراد التوريدات وقطع الغيار وهو ما نتج عنه تعطيل الإنتاج وأصبح المستوردون يواجهون مشكلة سيولة لاضطرارهم سداد كامل قيمة الواردات إلى البنوك قبل وصول السلع بثلاثة أشهر.

الملاحظة رقم 2:

يتعين على المنشآت المستوردة أن تلتزم بالقرار الوزاري رقم 43 لسنة 2016 بشأن تعديل القواعد المنظمة لتسجيل المصانع المؤهلة لتصدير منتجاتها إلى مصر، وقد نتج عن هذا القرار وتعديلاته في مارس 2022 حدوث تأخيرات كبيرة في الشحنات.

وفضلا عن هذه التأخيرات خاصة بسبب القرار 43، يعاني كثير من الشركات من عدة مشكلات تتعلق بضعف الرقمنة؛ ويرى الموردون الأجانب أن الإجراءات بأكملها مزعجة مما يدفع الكثيرين منهم لوقف التوريد إلى مصر، ثم يأتي الفساد في النهاية؛ حيث تتضمن إحدى المراحل الحصول على موافقة وزير الصناعة أو الإدارات الأخرى بالوزارة ما يعني أن العاملين بالوزارة يتحكمون في مدى سرعة الانتهاء من الإجراءات.

الملاحظة رقم 3:

استثمرت الحكومة المصرية مبالغ ضخمة في إنشاء منصة إلكترونية لربط مختلف الجهات المعنية بالاستيراد، إلا أن النظام الذي أنشأته شركة MTS قام بمكنة الإجراءات أكثر من رقمتها مما يطيل المدة الزمنية التي تستغرقها الإجراءات ويؤخر عملية التخليص الجمركي، بالإضافة إلى أن الجهات المرتبطة بعملية الاستيراد لا تزال تعمل منفصلة وفقا لقواعدها الخاصة، ومن ثم يتم التعامل مع المستندات التي يتم تقديمها لنافذة بشكل منفصل من قبل كل جهة، وذلك على الرغم من أن الهدف من إنشاء نافذة كان إتاحة إجراء كافة التعاملات اللازمة مع جميع الجهات عبر منصة واحدة لتسهيل الإجراءات ولكن في الواقع أصبح الوقت الذي يستغرقه كل إجراء أطول كثيرا منه قبل إنشاء المنصة، كما لا يوجد أي رابط بين وكالات الشحن وهيئة الميناء على منصة نافذة.