



## التقييم القطاعي للأنشطة الاقتصادية بالإسكندرية

ورقة العمل رقم 237

أغسطس 2024

هذه الدراسة من إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES)، وهي ضمن دراسة شاملة عن محافظة الإسكندرية تهدف إلى وضع استراتيجية مستقبلية للمحافظة (متاحة في صورة عرض تقديمي على الموقع الإلكتروني للمركز).

تضمن فريق العمل البحثي القائم على إعداد الدراسة كل من د. سحر عبود، اقتصادي رئيسي، وراما سعيد، اقتصادي أول، وسلوى بهاء، اقتصادي أول، ومهند مهدي، اقتصادي، وماريان عادل، اقتصادي، وذلك تحت إشراف دكتورة عبلة عبد اللطيف، المدير التنفيذي ومدير البحوث بالمركز.

© 2024 المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES). جميع الحقوق محفوظة.

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 المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

## المحتويات

3	قائمة الجداول
4	قائمة الأشكال
6	مقدمة
8	منهجية الدراسة
15	أولاً: الصناعات التحويلية
67	ثانياً: تحليل تفصيلي لمنطقة برج العرب (مدخل تنموي لمحافظة الإسكندرية)
96	ثالثاً: قطاع السياحة
125	رابعاً: قطاع اللوجيستيات

## قائمة الجداول

- الجدول (1): التوزيع النسبي لنواتج المحافظة على الأنشطة الاقتصادية المختلفة عام 2021/2020 وحصته من إجمالي ناتج الجمهورية  
9.....
- الجدول (2): هيكل المشتغلين بمحافظة الإسكندرية وفقا للأنشطة الاقتصادية المختلفة لعام 2022..... 9
- الجدول (1-1): تطور الوزن النسبي لأنشطة القطاع الصناعي بالإسكندرية من صافي القيمة المضافة بالقطاع الخاص عام 2020.. 15
- الجدول (2-1): تطور التوزيع النسبي لعدد المنشآت الصناعية في محافظة الإسكندرية وفقا للنشاط الفرعي لعام 2022..... 16
- الجدول (3-1): التوزيع النسبي للمشتغلين على الأنشطة الصناعية المختلفة لعام 2022..... 19
- الجدول (4-1): نصيب مجموعات المحافظات من المنشآت والتشغيل بالصناعات الغذائية..... 20
- الجدول (5-1): نصيب مجموعات المحافظات من إجمالي المنشآت والتشغيل بالصناعات الكيماوية..... 36
- الجدول (6-1): نصيب مجموعات المحافظات من إجمالي المنشآت والتشغيل بنشاط الغزل والنسيج والملابس الجاهزة..... 44
- الجدول (7-1): الاستفادة من وجود روابط أمامية وخلفية بين الأنشطة الصناعية الهامة داخل المحافظة..... 65
- الجدول (1-2): مواصفات مطار برج العرب..... 71
- الجدول (2-2): عدد السكان المستهدف والفعلي في المدن الجديدة..... 73
- الجدول (3-2): نسب الوحدات المغلقة وسبب الإغلاق بمدن الجيل الأول، %..... 74
- الجدول (4-2): حجم الاستثمارات في المدن الجديدة..... 75
- الجدول (5-2): التوزيع الجغرافي للصناعة التحويلية وفقا لطبيعة المنشأة بالإسكندرية..... 79
- الجدول (6-2): نسب مساحات الأراضي التي تم تجهيزها كلياً أو جزئياً للصناعة..... 80
- الجدول (7-2): نسب المناطق العشوائية غير المخططة بأحياء الإسكندرية من إجمالي المناطق بالمحافظة..... 82
- الجدول (8-2): نسب الخدمات الطبية المقدمة في الشئون الصحية في كل حي من أحياء الإسكندرية..... 82
- الجدول (1-3): أهم المواقع الأثرية والتصميمات المعمارية للإسكندرية..... 96
- الجدول (2-3): التحليل الرباعي لمنطقة أبي قير..... 98
- الجدول (3-3): التحليل الرباعي لمنطقة ميناء البصل..... 99
- الجدول (4-3): أعداد السائحين في الإسكندرية طبقاً للشهور (وفقاً لأحدث البيانات المتاحة)، %..... 109
- الجدول (1-4): حجم الاستثمارات في قطاعات النقل..... 130
- الجدول (2-4): ترتيب الموانئ المصرية مقارنة ببعض الموانئ المنافسة والمجاورة لعام 2022..... 135
- الجدول (3-4): تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات..... 138
- الجدول (4-4): الإجراءات الخاصة بحفز النشاط الاقتصادي والتجاري والجهات المسؤولة عن التنفيذ..... 140
- الجدول (5-4): الإجراءات الخاصة بنشاط اللوجيستيات والجهات المسؤولة عن التنفيذ..... 142
- الجدول (6-4): الإجراءات الخاصة بميناء الإسكندرية والجهات المسؤولة عن التنفيذ..... 142
- الجدول (م-1): مراحل تطور قطاع السياحة ببرشلونة..... 144

## قائمة الأشكال

- الشكل (1): نصيب الموانئ المصرية من الصادرات والواردات المصرية عام 2020.....11
- الشكل (2): المدن السياحية المطلة على البحر الأبيض المتوسط.....13
- الشكل (3): أهم موانئ حوض البحر الأبيض المتوسط.....14
- الشكل (1-1): التوزيع النسبي لإجمالي أنشطة الصناعات التحويلية، وفقا لطبيعة المنشآت عام 2022.....17
- الشكل (2-1): التوزيع النسبي للنشاط الصناعي على أحياء محافظة الإسكندرية.....17
- الشكل (3-1): التوزيع الجغرافي للنشاط الصناعي بالإسكندرية وفقا لطبيعة المنشأة، (%).....18
- الشكل (4-1): التوزيع النسبي لنصيب الصناعات التحويلية من التشغيل على مستوى الجمهورية (2017).....20
- الشكل (5-1): التوزيع النسبي لمنشآت الصناعات الغذائية حسب الحجم (مقاسا بحجم العمالة).....21
- الشكل (6-1): نصيب الصناعات الغذائية من تركيز المنشآت الصناعية والورش الحرفية بمحافظة الإسكندرية، 2020.....22
- الشكل (7-1): التوزيع النسبي للصناعات الغذائية على المستوى الجغرافي لأحياء محافظة الإسكندرية، 2020.....22
- الشكل (8-1): نصيب الأنشطة الفرعية للصناعات الغذائية بالإسكندرية من إجمالي المنشآت والتشغيل على مستوى الجمهورية.....23
- الشكل (9-1): سلسلة قيمة الصناعات الغذائية.....24
- الشكل (10-1): التوزيع النسبي لنصيب الصناعات التحويلية من التشغيل على مستوى الجمهورية (2017).....36
- الشكل (11-1): توزيع منشآت القطاع وفقا لحجمها (مقاسا بعدد العمالة).....37
- الشكل (12-1): التوزيع النسبي لكبرى شركات المنتجات الكيماوية بالمحافظة وفقا لتبعية القطاع.....37
- الشكل (13-1): نصيب الصناعات الكيماوية من المنشآت الصناعية والورش الحرفية بمحافظة الإسكندرية، 2020.....38
- الشكل (14-1): التوزيع النسبي للصناعة الكيماوية على المستوى الجغرافي لأحياء محافظة الإسكندرية، 2020.....39
- الشكل (15-1): نصيب الأنشطة الفرعية للصناعات الكيماوية بالإسكندرية من إجمالي المنشآت والتشغيل على مستوى الجمهورية.....40
- الشكل (16-1): سلسلة قيمة الصناعات الكيماوية.....40
- الشكل (17-1): ترتيب الصناعات التحويلية وفقا لنسبة التشغيل التي توفرها (2017).....43
- الشكل (18-1): ترتيب الصناعات التحويلية وفقا لنسبة تشغيل الإناث، (%).....43
- الشكل (19-1): التوزيع النسبي لمنشآت الغزل والنسيج والملابس الجاهزة وفقا للحجم (مقاسا بحجم العمالة).....44
- الشكل (20-1): نصيب صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة من المنشآت الصناعية والورش الحرفية بمحافظة الإسكندرية، 2020.....45
- الشكل (21-1): التوزيع النسبي لصناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة على المستوى الجغرافي لأحياء محافظة الإسكندرية، 2020.....46
- الشكل (22-1): نصيب الأنشطة الفرعية لصناعة الغزل والنسيج بالإسكندرية من تركيز المنشآت والتشغيل من إجمالي الصناعة بالجمهورية.....47
- الشكل (23-1): سلسلة قيمة المنسوجات والملابس الجاهزة والمفروشات.....48
- الشكل (1-2): خريطة مركز ومدينة برج العرب.....67
- الشكل (2-2): التقسيم الإداري لمنطقة برج العرب.....69
- الشكل (3-2): مخطط مدينة برج العرب الجديدة.....69
- الشكل (4-2): توزيع السكان داخل الأحياء بمحافظة الإسكندرية، 2022.....76
- الشكل (5-2): معدل النمو السكاني داخل الأحياء في الإسكندرية منذ بداية الألفية.....76
- الشكل (6-2): جزء من حي المنتزه عام 1984.....77
- الشكل (7-2): حي المنتزه في 2020.....78
- الشكل (8-2): الجهات المنفذة لوحدات الإسكان بمدينة برج العرب.....79

- الشكل (9-2): فرص العمل في مدينتي برج العرب والعاشر من رمضان (بالألف وظيفة)..... 81
- الشكل (10-2): كثافة الفصول في أحياء الإسكندرية المختلفة..... 83
- الشكل (11-2): نسب التسرب من التعليم في المرحلة الإعدادية في أحياء الإسكندرية المختلفة..... 83
- الشكل (12-2): طلبات دعم الإسكان الإجتماعي للمحافظات المختلفة خلال الربع الأول من عام 2022/2021..... 89
- الشكل (13-2): تصور تنموي لمدينة برج العرب ..... 92
- الشكل (1-3): تطور نسب النمو في أعداد السائحين على مستوى الجمهورية وفي الإسكندرية منذ عام 2017 وحتى 2020..... 101
- الشكل (2-3): نسب الإشغال بالفنادق في بعض محافظات مصر من 2009 وحتى 2017..... 102
- الشكل (3-3): نسب تصنيفات الفنادق المختلفة في برشلونة ..... 104
- الشكل (4-3): تطور نسب الإشغال الفندقي بين الإسكندرية وبرشلونة منذ التسعينيات..... 104
- الشكل (5-3): تطور عدد الغرف بالإسكندرية وبرشلونة منذ التسعينيات ..... 105
- الشكل (6-3): تطور أعداد السياح الأجانب والعرب في الإسكندرية منذ عام 2017 حتى عام 2021..... 107
- الشكل (7-3): توزيع السائحين حسب الجنسية في الإسكندرية ..... 107
- الشكل (8-3): متوسط نسب الإشغال الفندقي في المحافظة منذ 1995 حتى عام 2019..... 108
- الشكل (9-3): التوزيع النسبي لتصنيفات الفنادق بالإسكندرية..... 110
- الشكل (10-3): التوزيع النسبي للغرف الفندقية بأحياء الإسكندرية..... 111
- الشكل (11-3): نسبة المبالغ المخصصة للبرامج المختلفة للمحافظة عام 2022/2021 ..... 113
- الشكل (12-3): استهلاك المياه شهريا بالإسكندرية (م<sup>3</sup>)..... 114
- الشكل (1-4): التوزيع النسبي لمنشآت القطاع الخاص على الأنشطة المختلفة لقطاع النقل والتخزين..... 126
- الشكل (2-4): التوزيع النسبي وفقا لحجم المنشآت بمعيار عدد العمال..... 126
- الشكل (3-4): هيكل صافي القيمة المضافة لقطاع النقل والتخزين ..... 127
- الشكل (4-4): توزيع الأسطول التجاري المصري (دولي/ساحلي) وفقا لنوع السفينة..... 128
- الشكل (5-4): توزيع الأسطول التجاري البحري المصري (دولي/ساحلي) وفقا لعمر السفينة ..... 128
- الشكل (6-4): ترتيب مصر مقارنة بالدول الأخرى في مؤشر الأداء اللوجستي (2023)\*..... 129
- الشكل (7-4): ترتيب مصر في المحاور الفرعية لمؤشر الأداء اللوجستي، 2023..... 129
- الشكل (8-4): الإطار المؤسسي لقطاع النقل في مصر..... 130
- الشكل (9-4): تطور نصيب مينائي الإسكندرية والدخيلة من إجمالي حركة تداول البضائع في الموانئ المصرية خلال الفترة (2015-2022)..... 133
- الشكل (10-4): نصيب الموانئ المصرية من تجارة الترانزيت في مصر في عام 2022 ..... 134

## ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على المقومات الاقتصادية لمحافظة الاسكندرية، وتحديدًا، تقوم بإجراء تقييم للقطاعات الاقتصادية بها. وتعتبر هذه الخطوة ضرورية لإعداد استراتيجية تنموية سليمة للنهوض بالمحافظة ووضعها في المكانة التي تستحقها وتتناسب مع مقوماتها الفريدة. في هذا الإطار، تتكون الدراسة من خمسة أجزاء؛ حيث تستعرض في البداية المنهجية المستخدمة بالتفصيل، يليها أولاً تقييم لقطاع الصناعات التحويلية وتحليل الأنشطة الفرعية لها، ثم يتناول الجزء الثاني مدينة برج العرب، ويقوم الجزء الثالث بتقييم قطاع السياحة في المحافظة، في حين يتناول الجزء الأخير بالتحليل قطاع اللوجستيات بها.

## Abstract

This working paper aims to highlight the economic potential of the city of Alexandria through assessing the key economic sectors within the governorate. This step is deemed necessary toward developing a robust strategy for the economic advancement of the governorate to ensure it reaches its fullest economic potential. The paper is comprised of five sections. Following a detail review of the methodology, the study assesses the manufacturing sector and analyzes its sub-activities. It then discusses the prospects of the city of Borg El Arab, evaluates the tourism sector in the governorate, and finally analyzes the logistics sector.

## مقدمة

تتميز محافظة الإسكندرية بمقومات اقتصادية وحضارية فريدة؛ فاقتصاديا، تساهم بما يقرب من 9% من الناتج المحلي الإجمالي لمصر، علاوة على كونها ممر تجاري رئيسي؛ حيث يوجد بها أكبر ميناء بحري على مستوى محافظات الجمهورية يستوعب ما يزيد عن نصف حجم التجارة الخارجية المصرية. وعلى المستويين الحضاري والثقافي، كانت الاسكندرية عاصمة للدولة المصرية في العصر الروماني وملتقى ثقافي محوري عبر العديد من العصور، ويوجد بها العديد من الأماكن الثقافية والتاريخية والأثرية، ومنها مكتبة الاسكندرية.

في هذا الإطار تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على المقومات الاقتصادية لمحافظة الاسكندرية، وتحديدًا، إجراء تقييم للقطاعات الاقتصادية بها. وتعتبر هذه الخطوة ضرورية لإعداد استراتيجية تنموية سليمة للنهوض بالمحافظة ووضعها في المكانة التي تستحقها وتتناسب مع مقوماتها الفريدة.

وترتكز منهجية الدراسة على إجراء تحليل فني موضوعي للبيانات والمعلومات المتاحة عن المقومات الاقتصادية للمحافظة، والتي تتضمن بالأساس المسح الاقتصادي للمحافظة إلى جانب العديد من إصدارات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء. كما تعتمد الدراسة على المعلومات التي تم تجميعها من خلال مقابلات مكثفة أجراها المركز مع مجموعة من ممثلي مجتمع الأعمال في مجالات مختلفة داخل المحافظة. وتستند الدراسة في اختيار القطاعات الاقتصادية الرئيسية التي سيتم تحليلها إلى مجموعة من المعايير، وتحديدًا، أهمية القطاع من حيث مساهمته في ناتج المحافظة والتشغيل، إلى جانب وجود روابط خلفية وأمامية واسعة وقوية للقطاع مع باقي القطاعات، ومدى توافر فرص تصديرية حالية و/ أو واعدة، ووجود امتيازات بديهية للمحافظة في القطاع، وكذلك الاهتمام بالقطاعات التي لديها فرص للنمو مستقبلاً وتعاني حالياً من ضعف في أدائها.

تبدأ الدراسة التفصيلية للقطاعات الاقتصادية المختارة بتوصيف كل قطاع وطبيعته وتقييم الوضع الراهن له، يلي ذلك إجراء تحليل لأهم مواطن القوة والضعف والفرص والتحديات التي تواجهه، والتي يتم عرضها بما يتفق وطبيعة القطاع، ثم تنتهي بطرح مجموعة محددة من المقترحات التفصيلية للنهوض بكل قطاع مع تقسيم هذه المقترحات إلى مقترحات على مستوى الجمهورية وأخرى على مستوى القطاع. ومن واقع التحليل السابق يتم اختيار القطاعات والأنشطة التي يستهدف تنميتها على مستوى محافظة الإسكندرية ورسم المسارات التصحيحية لذلك.

وتتكون الدراسة من خمسة أجزاء؛ حيث يستعرض الجزء الأول المنهجية التفصيلية للدراسة، بينما يتناول الجزء الثاني تقييم قطاع الصناعات التحويلية وتحليل الأنشطة الفرعية له، ويركز الجزء الثالث على دراسة

مدينة برج العرب، ويقوم الجزء الرابع بتقييم قطاع السياحة، أما الجزء الخامس والأخير فيتناول تحليل قطاع اللوجستيات.

## منهجية الدراسة

### 1- منهجية اختيار القطاعات الرئيسية

قامت الدراسة بإجراء تحليل فني موضوعي للبيانات والمعلومات المتاحة عن المقومات الاقتصادية لمحافظة الإسكندرية، والتي تتضمن بالأساس المسح الاقتصادي للمحافظة، إلى جانب العديد من إصدارات الجهاز المركزي للتعبة العامة والإحصاء. كما تعتمد الدراسة على المعلومات التي تم تجميعها من مقابلات مكثفة أجراها المركز مع مجموعة من ممثلي مجتمع الأعمال في المجالات المختلفة داخل المحافظة.

وبناء على هذا التحليل تقوم الدراسة بتحديد القطاعات الاقتصادية ذات الأولوية بمحافظة الإسكندرية والتي يتم اختيارها وفقا لتوافر أكبر عدد من مجموعة محددة من المعايير بها تتضمن ما يلي: 1- ارتفاع مساهمة القطاع في ناتج المحافظة، و2- ارتفاع قدرته التشغيلية، 3- وجود روابط خلفية وأمامية واسعة وقوية للقطاع مع باقي القطاعات، 4- ارتفاع المساهمة التصديرية للقطاع ووجود فرص تصديرية حالية و/ أو واعدة له، 5- وجود امتيازات بديهية للمحافظة في القطاع، وأخيرا، مدى التوافق مع توجهات مصر المستقبلية (توجه تصديري- الاقتصاد الأخضر...الخ).

#### أ- ارتفاع مساهمة القطاع في ناتج المحافظة:

تمثل قطاعات الصناعات التحويلية، وتجارة الجملة والتجزئة، والملكية العقارية، والنقل والتخزين أكبر القطاعات الاقتصادية من حيث مساهمتها في ناتج محافظة الإسكندرية كما يتضح من (الجدول 1).

وباستبعاد كل من الأنشطة المقصور نشاطها على الدولة، وكذلك الأنشطة الداعمة للصناعات أو الخدمات الأخرى، كالعقارات والتشييد والبناء، وقطاع التعدين، يتبين لنا أن ترتيب القطاعات ذات النسبة العالية في كل من ناتج المحافظة ومساهمة القطاع من إجمالي القطاع على مستوى الجمهورية يكون كالآتي:

- قطاع الصناعات التحويلية: يسهم بـ 13.6% من هيكل الناتج المحلي بالمحافظة، و8.3% من إجمالي قطاع الصناعات التحويلية بالجمهورية.
- قطاع النقل والتخزين (اللوجستيات): يسهم بـ 7.4% من هيكل الناتج المحلي بالمحافظة و8% من إجمالي قطاع النقل والتخزين بالجمهورية.



- يلاحظ أن هناك قطاعات ذات وزن نسبي ضعيف من حيث مساهمتها في إجمالي ناتج محافظة الإسكندرية (2%) لكنها تساهم بوزن نسبي كبير (8%) في الناتج الكلي للقطاع على مستوى الجمهورية مثل المطاعم والفنادق (السياحة).

الجدول (1): التوزيع النسبي لناتج المحافظة على الأنشطة الاقتصادية المختلفة عام 2021/2020 وحصته من إجمالي ناتج الجمهورية

النشاط	ناتج المحافظة بالمليار جنيه	حصة الأنشطة من إجمالي ناتج المحافظة (%)	حصة الأنشطة للمحافظة من إجمالي الجمهورية (%)
الزراعة وصيد الأسماك	15.85	3%	2%
التعدين واستغلال المحاجر	152.94	27%	24%
الصناعات التحويلية	76.70	14%	8%
إمدادات الكهرباء والغاز	12.06	2%	10%
المياه و الصرف الصحي وإدارة النفايات	2.80	0%	8%
التشييد والبناء	25.22	4%	5%
تجارة الجملة والتجزئة والإصلاح	70.30	12%	7%
النقل والتخزين	41.61	7%	9%
أنشطة خدمات الغذاء والإقامة	9.73	2%	8%
أنشطة المعلومات والاتصالات	18.22	3%	9%
أنشطة العقارات والتأجير	56.41	10%	8%
أخرى	84.03	15%	7%
<b>الإجمالي</b>	<b>565.88</b>	<b>100%</b>	<b>9%</b>

المصدر: حسابات المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، الحسابات القومية.

### ب- ارتفاع القدرة التشغيلية للقطاع على مستوى محافظة الإسكندرية

بدراسة التوزيع النسبي للمشتغلين داخل محافظة الإسكندرية على الأنشطة الاقتصادية المختلفة ومقارنته بتوزيع المشتغلين على مستوى الجمهورية يتضح أن أنشطة عديدة داخل المحافظة لديها قدرة تشغيلية مرتفعة وتحديداً: إمدادات الكهرباء، المياه والصرف الصحي، تجارة الجملة والتجزئة، خدمات الغذاء والإقامة، العقارات، النقل والتخزين والعقارات والتأجير، والصناعات التحويلية كما هو موضح بالجدول (2).

الجدول (2): هيكل المشتغلين بمحافظة الإسكندرية وفقاً للأنشطة الاقتصادية المختلفة لعام 2022

النشاط	عدد المشتغلين بالمحافظة (مئات)	حصة الأنشطة من إجمالي المشتغلين بالمحافظة (%)	حصة الأنشطة من إجمالي المشتغلين بالجمهورية (%)	معامل التشغيل*
الزراعة وصيد الأسماك	255	2%	19%	0.09
التعدين واستغلال المحاجر	33	0%	0%	0.964
الصناعات التحويلية	2630	17%	12%	1.352

1.882	1%	1%	219	إمدادات الكهرباء والغاز
1.091	1%	1%	184	المياه و الصرف الصحي وإدارة النفايات
0.797	14%	11%	1722	التشييد والبناء
1.349	15%	20%	3141	تجارة الجملة والتجزئية والإصلاح
1.467	9%	13%	2093	النقل والتخزين
1.620	3%	5%	778	أنشطة خدمات الغذاء والإقامة
1.398	1%	1%	184	أنشطة المعلومات والاتصالات
1.544	0%	0%	46	أنشطة العقارات والتأجير
1.128	24%	28%	4298	أخرى
	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>15583</b>	<b>إجمالي</b>

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية لبحث القوي العاملة ٢٠٢٢، إصدار أبريل ٢٠٢٣.

\*معامل التشغيل هو ناتج قسمة حصة القطاع من التشغيل على مستوى المحافظة على حصة القطاع من التشغيل على مستوى الجمهورية، فإذا كانت قيمة المعامل أكبر من 1 فهذا يعني ارتفاع القدرة التشغيلية للقطاع والعكس صحيح.

باستبعاد كل من الأنشطة المقصور نشاطها على الدولة كخدمات الدعم وإمدادات الكهرباء، وكذلك الأنشطة الداعمة للصناعات أو الخدمات الأخرى كالتشييد والعقارات، وكذلك الأنشطة التي لا يرتبط أداءها بالمحافظة نفسها كالمعلومات والاتصالات، نخلص إلى ارتفاع القدرة التشغيلية لقطاعات الصناعات التحويلية والسياحة والنقل والتخزين (اللوجستيات).

### ج- وجود روابط خلفية وأمامية واسعة وقوية للقطاع مع باقى القطاعات

بدراسة طبيعة الأنشطة الاقتصادية المختلفة داخل محافظة الاسكندرية يتضح أن هناك روابط أمامية وخلفية قوية للعديد من الأنشطة الاقتصادية بالمحافظة، وتحديدًا قطاع الصناعات التحويلية بالإضافة إلى أن قطاع السياحة له العديد من الروابط الخلفية، أما قطاع النقل والتخزين فيعتبر نشاط داعم لكافة الأنشطة الاقتصادية، وتؤثر مدى كفاءته على تكاليف المعاملات (Transaction costs) المرتبطة بالعمليات الإنتاجية مما ينعكس في النهاية على مدى تنافسية المنتجات.

### د- ارتفاع المساهمة التصديرية ووجود فرص تصديرية حالية و/ أو واعدة

بدراسة هيكل الصادرات المصرية غير البترولية والتي بلغت نحو 30 مليار دولار عام 2022 ووفقا لقاعدة بيانات الأمم المتحدة للتجارة، يتضح استحواد الصادرات الصناعية بمفردها على 83% من إجمالي الصادرات غير البترولية. حيث تشكل الصناعات الكيماوية<sup>1</sup> وحدها نحو 32% من إجمالي الصادرات الصناعية بينما تساهم صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة بنحو 16% والصناعات

<sup>1</sup> تشمل صناعة الكيماويات جميع المنتجات برمز النظام المنسق من 28 إلى 40 في نظام التصنيف المنسق برقمين.

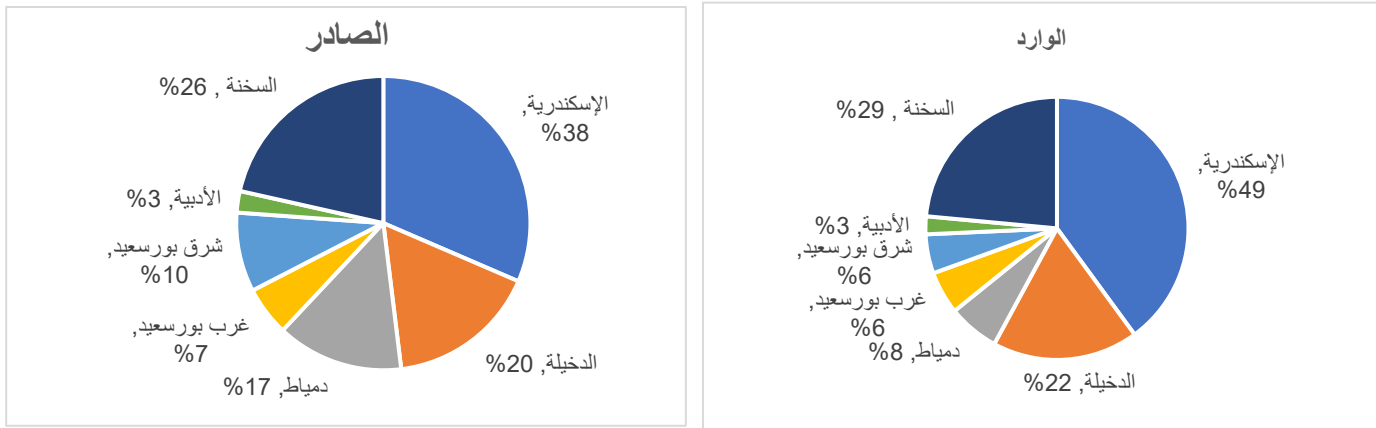
الغذائية<sup>2</sup> بنحو 10%. وتستحوذ القطاعات الثلاثة على نصف الصادرات غير البترولية و58% من الصادرات الصناعية.

وعلى مستوى الصادرات الخدمية، والتي سجلت 31.6 مليار دولار عام 2022 وفقا لقاعدة بيانات منظمة الامم المتحدة للتجارة والتنمية، يأتي قطاع السياحة في المرتبة الأولى من حيث مساهمته التصديرية؛ حيث يستحوذ على 39% من إجمالي الخدمات التصديرية، يليه قطاع النقل بنحو 37% وبذلك يستحوذ كلا القطاعين معا على 76% من إجمالي الصادرات الخدمية. يتضح مما سبق وجود العديد من الفرص التصديرية الواعدة أمام مصر في قطاعات الصناعات التحويلية والسياحة والنقل ( اللوجستيات).

#### هـ- وجود امتيازات بديهية للمحافظة في القطاع

هناك امتياز بدهي للمحافظة في قطاع اللوجستيات؛ حيث تمتلك المحافظة اثنين من أكبر الموانئ المصرية، وتحديدًا، مينائي الإسكندرية والدخيلة، واللذان يساهمان بالنسبة الأكبر من إجمالي التجارة الخارجية لمصر على النحو الموضح بالشكل (1).

الشكل (1): نصيب الموانئ المصرية من الصادرات والواردات المصرية عام 2020



المصدر: قطاع النقل البحري، <https://www.mts.gov.eg/ar>.

وبناء على المعايير السابقة تم اختيار ثلاثة قطاعات رئيسية للدراسة التحليلية وهي: قطاع الصناعات التحويلية، وقطاع السياحة، وقطاع اللوجستيات، ثم مدينة برج العرب. ويعرض الجزء التالي نبذة عن مبررات اختيار كل قطاع.

<sup>2</sup> تشمل الصناعات الغذائية جميع المنتجات برمز النظام المنسق من 15 إلى 24 في نظام التصنيف المنسق برقمين علاوة على نشاط الألبان ومنتجاته تحت البنود 0401 وحتى 0406 وفقا للنظام المنسق رباعي الكود.

## ● قطاع الصناعات التحويلية

الإسكندرية وحدها مسؤولة عن نحو 8% من إجمالي الإنتاج الصناعي وإجمالي المشتغلين بمختلف الأنشطة الاقتصادية للجمهورية. وعلى مستوى المحافظة، يساهم القطاع بنحو 14% من إجمالي ناتج المحافظة و17% من عدد المشتغلين. وتتميز الإسكندرية بوجود قاعدة صناعية متنوعة على رأسها الصناعات الكيماوية والغذائية والغزل والنسيج. ويتسم قطاع الصناعات التحويلية بصفة عامة بقوة روابطه الأمامية والخلفية وارتفاع قدرته التصديرية.

أما بالنسبة لمدينة برج العرب، فيوجد بالإسكندرية نحو 10 مناطق صناعية (مرفق خرائط لهذه المناطق). وتعتبر المنطقة الصناعية بمدينة برج العرب من المناطق الصناعية المميزة بالإسكندرية؛ حيث تمتلك من المقومات ما يجعلها مدينة صناعية كبيرة خاصة أنها تمثل 26% من الأراضي الصناعية في المحافظة، بالإضافة إلى أن بها أهم الجامعات التكنولوجية، وثاني أكبر محطة مياه شرب وأكبر محطة طاقة كهربائية بالمحافظة مرفقة ومخطط لها بذلك.

كذلك تتميز منطقة برج العرب بالعديد من السمات المميزة والتي تؤهلها لتكون مدخلا لتنمية صناعية حقيقية بالمحافظة على النحو التالي:

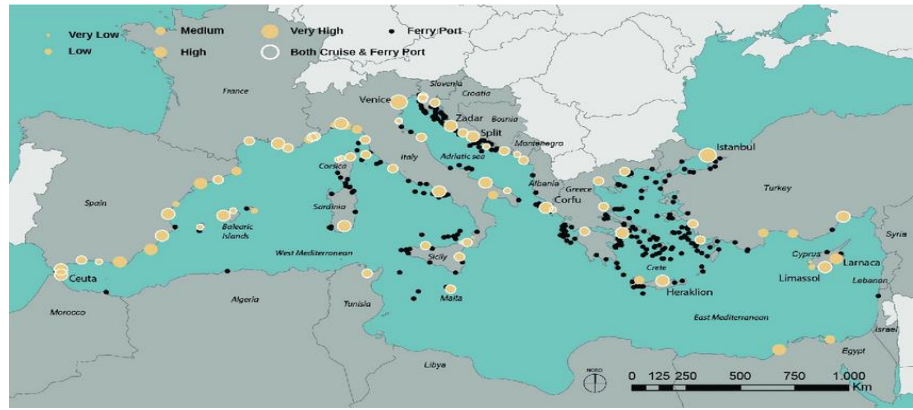
- منطقة برج العرب واحدة من المناطق القليلة في الإسكندرية التي توفر مساحات شاسعة لإقامة تجمعات سكانية ومنشآت صناعية.
- تحتوي المنطقة على إمكانيات تعليمية قوية من خلال الجامعات التكنولوجية الحديثة المنتشرة فيها، حيث يمكن أن تصبح مركزا تعليميا عالميا وإقليميا خاصة في مجال التعليم الصناعي، بالإضافة إلى أنها توفر مركزا للتدريب المهني وتطوير المهارات للمناطق الصناعية المحيطة بها، مما يعزز التعليم الصناعي ويدعم الابتكار والتقنيات المتقدمة.
- تحتوي المنطقة على بنية تحتية قوية تحتاج إلى مزيد من التخطيط والاهتمام الشامل للاستفادة منها واستغلال قدراتها الكبيرة.
- هناك اهتمام متزايد في السنوات الأخيرة من قبل الدولة والمحافظة ببرج العرب، وقد تجلّى ذلك في عدة مشاريع تنموية مهمة، كمقترح إنشاء الميناء الجاف والمنطقة الصناعية اللوجستية، بالإضافة إلى مقترح نقل منطقة وكالة الخضار بالحضرة إليها.

## ● قطاع السياحة

تمتلك الإسكندرية من المقومات السياحية ما يؤهلها لأن تكون في مصاف المدن السياحية العالمية. ويتميز قطاع السياحة بروابطه الأمامية والخلفية القوية، كما أنه من أعلى القطاعات الخدمية المصدرة على مستوى

الجمهورية. وهناك فرص كبيرة أمام توسع هذا النشاط في المحافظة؛ حيث يعد ساحل البحر المتوسط إحدى الوجهات السياحية العالمية ويستقبل نحو 35% من إجمالي عدد السائحين وعوائد السياحة على مستوى العالم. يضاف إلى ذلك القرب من حركة السياحة العالمية فالرحلة الزمنية المستغرقة من الاسكندرية إلى تركيا وقبرص واليونان لا تتجاوز ساعتين تقريبا. كما أنها تمتلك مواقع أثرية وتراثية عديدة تجمع عبق التاريخ والحضارة مع الحداثة والترفيه والثقافة.

الشكل (2): المدن السياحية المطلة على البحر الأبيض المتوسط



المصدر: صورة عبر الأقمار الصناعية.

## ● قطاع اللوجيستيات

يشكل أحد أهم المقومات الطبيعية للمحافظة نظرا لوقوعها على ساحل البحر الأبيض المتوسط والذي يعد أحد أهم أحواض التجارة العالمية، ويخدم أكبر الأسواق في العالم، وتحديدًا السوق الأوروبي. وتمتلك الاسكندرية اثنين من أكبر موانئ مصر ومنافذها للتجارة العالمية وهما مينائي الاسكندرية والدخيلة، بالإضافة إلى الموانئ الحديثة مثل ميناء أبو قير وميناء المكس والموانئ الجافة.

كما تضم الاسكندرية مطارًا رئيسيًا هو مطار برج العرب الدولي (قرية البضائع)، وترتبط بجميع المحافظات من خلال شبكة طرق إقليمية متعددة الوسائل (سكك حديد، نقل بري، جوي، نهري لبعض المحافظات) (المسح الاقتصادي).



المصدر: صورة عبر الأقمار الصناعية.

تبدأ الدراسة التفصيلية للقطاعات الاقتصادية المختارة بتوصيف كل قطاع وطبيعته وتقييم الوضع الراهن له، يلي ذلك إجراء تحليل لأهم مواطن القوة والضعف والفرص والتحديات للقطاع والتي يتم عرضها وفقا لطبيعة كل قطاع، ثم تنتهي الدراسة بطرح مجموعة محددة من المقترحات التفصيلية للنهوض بالقطاع مع تقسيم هذه المقترحات إلى مقترحات على مستوى الجمهورية وأخرى على مستوى القطاع. ومن واقع التحليل السابق يتم اختيار القطاعات والأنشطة التي يستهدف تنميتها على مستوى محافظة الإسكندرية ورسم المسارات التصحيحية لذلك.

## 2- منهجية اختيار القطاعات الفرعية داخل الصناعات التحويلية

بدراسة قطاع الصناعات التحويلية بمحافظه الاسكندرية من حيث التوزيع النسبي لاصافي القيمة المضافة وللمنشآت والعمالة على الأنشطة الفرعية المختلفة تم التركيز على اختيار ثلاث صناعات محددة هي: الصناعات الكيماوية، والغزل والنسيج، والصناعات الغذائية؛ حيث يعتبر قطاع الصناعات الكيماوية من أكبر القطاعات من حيث مساهمته في القيمة المضافة والتشغيل وعدد المنشآت، بينما يعتبر قطاع الغزل والنسيج والملابس الجاهزة من أكبر القطاعات التشغيلية في المحافظة. وأخيرا، تستحوذ الصناعات الغذائية على العدد الأكبر من المنشآت الصناعية على مستوى المحافظة. يضاف إلى ذلك أن هذه القطاعات الثلاثة تساهم بنسبة كبيرة من إجمالي الصادرات المصرية فضلا عن الروابط الأمامية والخلفية لها.

## أولاً: الصناعات التحويلية

يبدأ تحليل الصناعات التحويلية باستعراض الصورة الكلية لها على مستوى محافظة الاسكندرية من حيث صافي القيمة المضافة لإجمالي الأنشطة الصناعية، والتوزيع النسبي للمنشآت والعمالة، وطبيعة المنشآت الصناعية بالمحافظة، وتوزيعها الجغرافي على الأحياء. يلي ذلك تحليل ثلاثة من الأنشطة الصناعية الرئيسية بالمحافظة وهي: الصناعات الكيماوية، والصناعات الغذائية، والغزل والنسيج. ويبدأ التحليل التفصيلي لكل صناعة باستعراض الصورة الكلية لها على مستوى الجمهورية وسلسلة القيمة الخاصة بها، وتحديد نقاط القوة والضعف الخاصة بالقطاع. وأخيراً، يتم تحليل أهم الأنشطة الفرعية داخل كل صناعة رئيسية تم اختيارها.

### 1. الصورة الكلية للصناعات التحويلية بمحافظة الاسكندرية

#### • التوزيع النسبي للقيمة المضافة

يعتبر نشاط الصناعات الكيماوية هو النشاط الأهم على مستوى محافظة الاسكندرية؛ حيث ساهم منفرداً بما يعادل نصف ما تضيفه بقية الأنشطة من قيمة مضافة للمحافظة في 2020، يليه المنتجات المعدنية ثم فحم الكوك والمنتجات النفطية. ويوضح الجدول (1-1) تطور الأهمية النسبية لأنشطة الصناعات التحويلية المختلفة بالمحافظة وفقاً لمساهمة كل منها في صافي القيمة المضافة لإجمالي الأنشطة الصناعية.

الجدول (1-1): تطور الوزن النسبي لأنشطة القطاع الصناعي بالإسكندرية من صافي القيمة المضافة بالقطاع الخاص عام 2020

الترتيب	النشاط	نصيب النشاط من صافي القيمة المضافة لإجمالي الأنشطة (%)
1	كيماويات أساسية*	50
2	منتجات معدنية	17.5
3	فحم الكوك والمنتجات النفطية	11
4	مواد غذائية	7.3
5	غزل ونسيج وملابس جاهزة	7.1
6	الورق والطباعة	3.1
7	منتجات هندسية وآلات ومعدات نقل	2.2
8	خشب ومنتجاته	0.12
9	صناعات تحويلية أخرى	1

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية لإحصاء الانتاج الصناعي لمنشآت القطاع الخاص لعام 2020، إصدار أبريل 2023.

وترتبط الأنشطة الثلاثة بروابط داخلية فيما يتعلق بالعملية الإنتاجية، حيث تعتمد عملية تصنيع المنتجات الكيماوية بشكل أساسي على نشاط الفحم والبترول والخامات من المعادن المختلفة. ثم تأتي صناعات المواد الغذائية والغزل والنسيج في الترتيب الرابع والخامس من حيث الأهمية النسبية من إجمالي القيمة المضافة الصافية للمحافظة.

#### • التوزيع النسبي لعدد المنشآت الصناعية

ومن حيث توزيع أعداد المنشآت الصناعية على مستوى المحافظة، وفقا للأنشطة الفرعية، يوضح الجدول (2-1) أن هناك تركيز واضح للمنشآت التي تعمل في نشاط المواد الغذائية. يليه نشاط صناعات الكيماويات والورق والطباعة بنفس المساهمة.

الجدول (2-1): تطور التوزيع النسبي لعدد المنشآت الصناعية في محافظة الإسكندرية وفقا للنشاط<sup>3</sup> الفرعي لعام 2022

النشاط/ السنة	نسب النشاط من إجمالي المنشآت الصناعية بالمحافظة (%)
مواد غذائية	20
كيماويات أساسية ومنتجاتها	14
الورق والطباعة	14
منتجات هندسية وآلات ومعدات نقل	12
منتجات معدنية	10
خشب ومنتجاته	6
غزل ونسيج وملابس جاهزة	5
صناعات تحويلية أخرى	19
الإجمالي	100

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية، بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

#### • طبيعة المنشآت الصناعية بالمحافظة

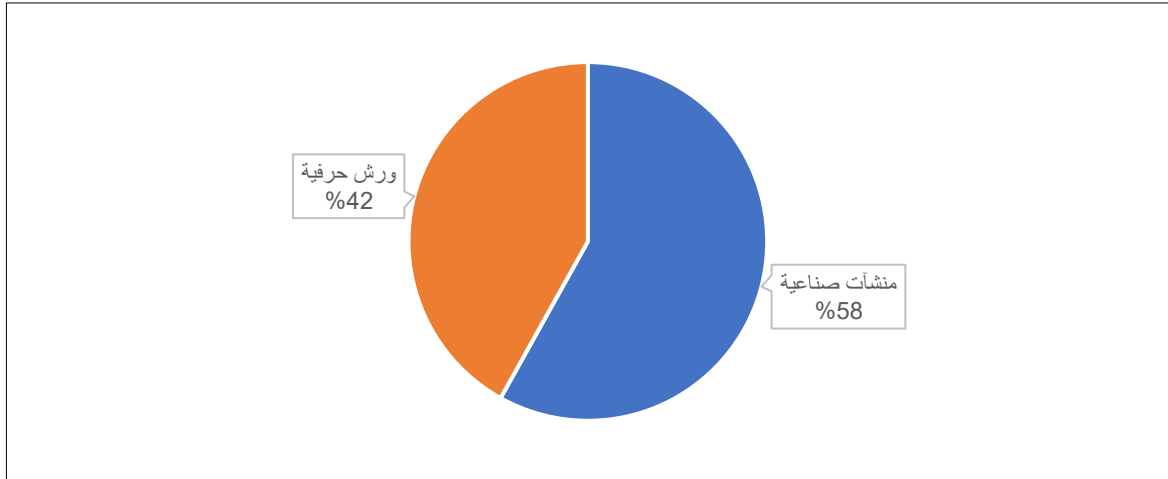
تتنوع أنشطة الصناعات التحويلية في محافظة الإسكندرية ما بين منشآت صناعية وورش حرفية<sup>4</sup>؛ حيث تضم المحافظة نحو 34 ألف منشأة وورشة. وتمثل المنشآت نحو 58% من إجمالي المنشآت الصناعية بالمحافظة كما يتضح من الشكل (1-1).

<sup>3</sup> المواد الغذائية تشمل ( المواد الغذائية والمشروبات كود 11،10)، المواد الكيماوية تشمل ( المواد والمنتجات الكيماوية والمطاط واللدائن والمنتجات الصيدلانية كود 22،21،20)، الخدمات التعدينية تشمل كود 23 فقط، المعدنية الأساسية تشمل (الفلزات القاعدية، ومعادن مشكلة باستثناء الآلات كود 24، 25)، المنتجات الهندسية وآلات ومعدات النقل تشمل (الحاسبات والمنتجات البصرية والأجهزة الكهربائية والمركبات ذات المحركات وآلات المعدات، ومعدات النقل الأخرى كود 26،27،28،29،30)، الخشب ومنتجاته والأثاث كود (16،31)، الورق والطباعة يشمل كود (17،18).

<sup>4</sup> تعمل المنشآت الصناعية كبيرة الحجم في الغالب في الإطار الرسمي والذي يكتمل فيه الإجراءات القانونية والأوراق الرسمية للتشغيل والتوظيف، فيما يغلب على نشاط الورش الحرفية الصغيرة الطابع غير الرسمي من حيث التراخيص أو عقود العمل أو كليهما.



الشكل (1-1): التوزيع النسبي لإجمالي أنشطة الصناعات التحويلية، وفقا لطبيعة المنشآت عام 2022



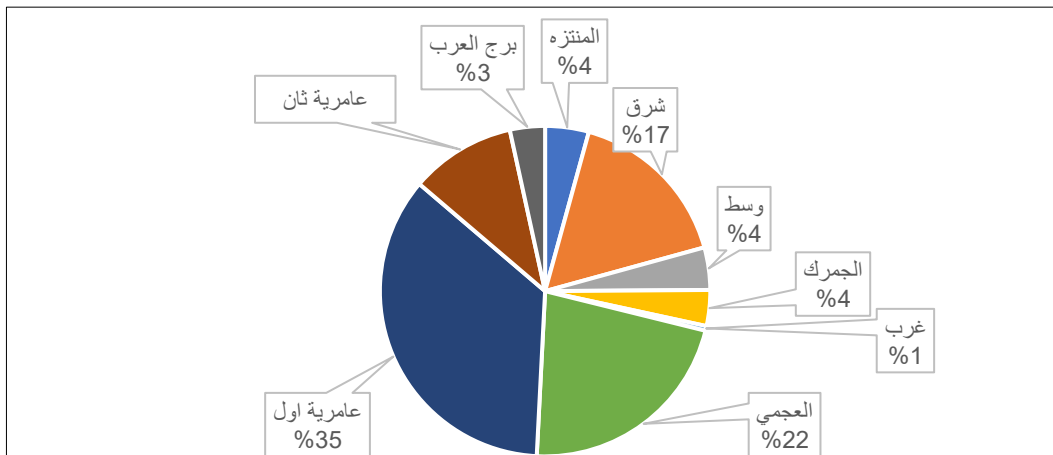
المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

#### • التوزيع الجغرافي للأنشطة الصناعية

يتوزع النشاط الصناعي بمحافظة الإسكندرية على 9 أحياء جغرافية بنسب متفاوتة، ويوضح الشكل (1-2) التوزيع الجغرافي للنشاط الصناعي على أحياء المحافظة المختلفة.

وإذا ما ربطنا التوزيع الجغرافي للمنشآت الصناعية والورش الحرفية بالتوزيع السكاني للمحافظة، يتضح تركيز عدد ضخم من المنشآت الصناعية والورش بأحياء سكنية مكتظة بالسكان، مثل حي عامرية أول، وحي شرق، واللذان يستحوذان على العدد الأكبر من المنشآت رغم كونهما الأعلى كثافة سكانية. في حين يترجع نصيب حي برج العرب من منشآت النشاط الصناعي والورش الحرفية رغم أنه تم تخطيطه لغرض الصناعة بالأساس وتتواجد به منطقة صناعية.

الشكل (1-2): التوزيع النسبي للنشاط الصناعي على أحياء محافظة الإسكندرية

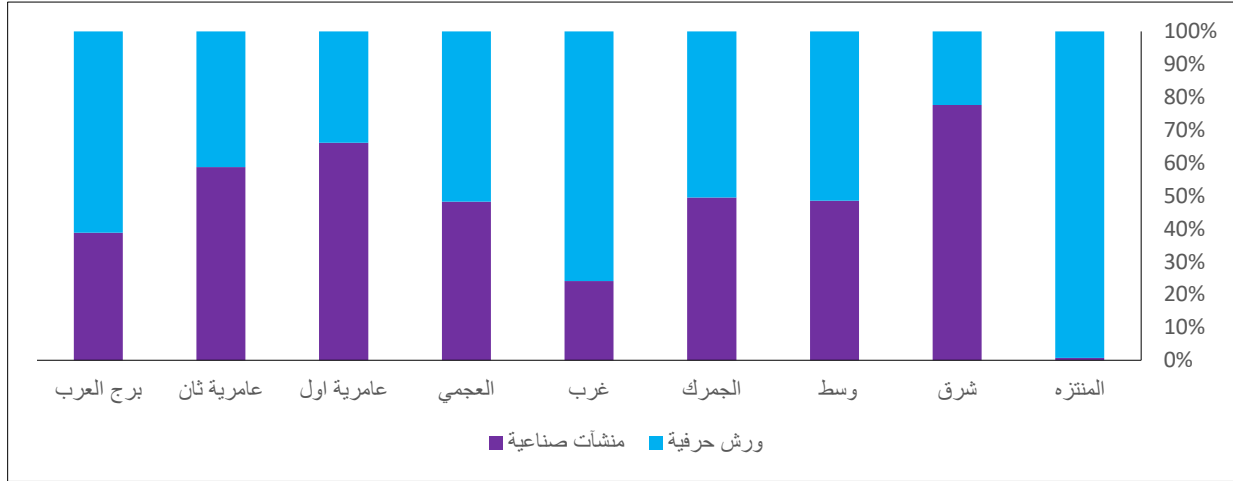


المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

ويلاحظ تركيز ما يزيد عن 84% من إجمالي المنشآت الصناعية في 4 أحياء فقط هي: حي العامرية (أول وثان)، ويتركز به أكثر من ثلث النشاط الصناعي، وحي العجمي، وحي شرق، بينما تتوزع باقي المنشآت الصناعية على الأحياء المختلفة بنسب متفاوتة لا تتجاوز 5% من إجمالي المنشآت.

وفيما يتعلق بطبيعة المنشآت الصناعية داخل الأحياء المختلفة في المحافظة، فيوضح الشكل (3-1) التوزيع الجغرافي لكل من المنشآت الصناعية والورش الحرفية على أحياء محافظة الإسكندرية.

الشكل (3-1): التوزيع الجغرافي للنشاط الصناعي بالإسكندرية وفقا لطبيعة المنشأة، (%)



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

يتضح من الشكل (4-1) تركيز الورش الحرفية في كل من حي المنتزه وحي غرب، بينما تتركز المنشآت في أحياء العامرية (أول وثان)، وشرق ويتقارب تركيز المنشآت والورش في باقي الأحياء.

#### • التوزيع القطاعي لعدد المشتغلين

يعد نشاط الصناعات الكيماوية القطاع التشغيلي الأكبر على مستوى الصناعات المختلفة بالمحافظة لعام 2022، حيث يمتص نحو ربع العمالة الصناعية، يليه الغزل والنسيج ثم المنتجات المعدنية. ويوضح الجدول (3-1) التوزيع النسبي للمشتغلين على الأنشطة الصناعية المختلفة لعام 2022 .

### الجدول (3-1): التوزيع النسبي للمشتغلين على الأنشطة الصناعية المختلفة لعام 2022

النشاط	نسب النشاط من التشغيل (%)
كيماويات أساسية ومنتجاتها	25
غزل ونسيج وملابس جاهزة	21
منتجات معدنية	17
مواد غذائية	9
الورق والطباعة	5
خشب ومنتجاته	4
منتجات هندسية والآلات ومعدات نقل	2
صناعات تحويلية أخرى	9

المصادر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية، بناء على بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء لعامي 2016 و2018؛ وبيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

بناء على ما تقدم، يركز التحليل في القسم التالي على ثلاث صناعات محددة هي: الصناعات الغذائية، الصناعات الكيماوية، والغزل والنسيج.

يعتبر قطاع الصناعات الكيماوية من أكبر القطاعات من حيث مساهمته في القيمة المضافة والتشغيل وعدد المنشآت، بينما يعتبر قطاع الغزل والنسيج والملابس الجاهزة من أكبر القطاعات التشغيلية على مستوى المحافظة. وأخيراً، تستحوذ الصناعات الغذائية على العدد الأكبر من المنشآت الصناعية على مستوى المحافظة. ويضاف إلى ذلك أن القطاعات الثلاث تسهم بنسبة كبيرة من إجمالي الصادرات المصرية علاوة على روابطهم الأمامية والخلفية.

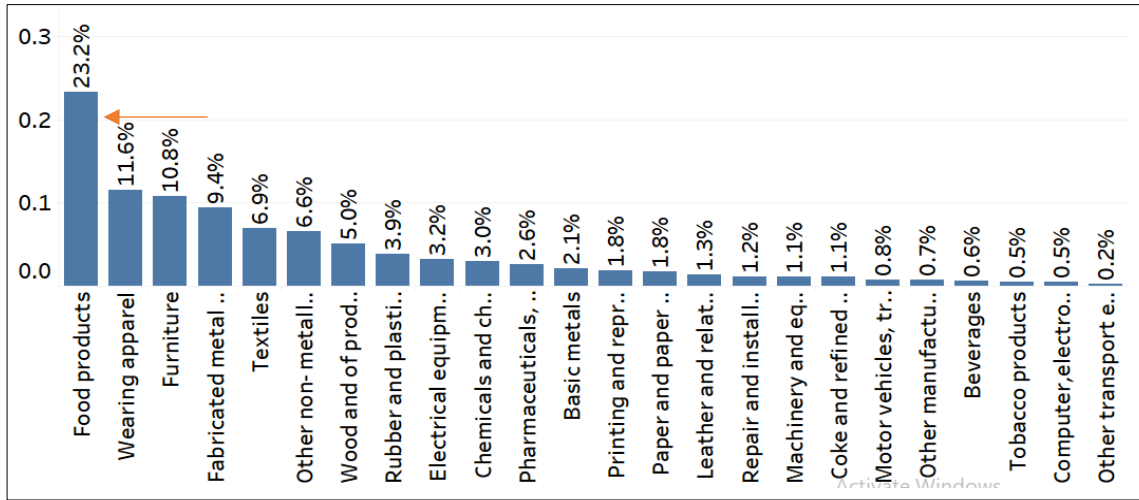
وفي كل قطاع من هذه القطاعات الثلاثة، يتم أولاً استعراض الصورة الكلية للصناعة على مستوى الجمهورية، ثم يتم توصيف القطاع على مستوى المحافظة، ثم على المستوى الجغرافي للأحياء داخل المحافظة في كل من المنشآت الصناعية والورش الحرفية. وأخيراً، يتم تحليل سلسلة القيمة للأنشطة الفرعية داخل كل قطاع وتحليل مواطن القوة والضعف بها.

#### • الصناعات الغذائية

##### 1- الصورة الكلية للصناعات الغذائية على مستوى الجمهورية

تأتي الصناعات الغذائية كأكبر صناعة تحويلية من حيث عدد العمالة؛ حيث تستحوذ على 23.2% من إجمالي العمالة على مستوى الصناعات التحويلية، الأمر الذي يعكس ارتفاع القدرة التشغيلية لهذه الصناعة وذلك كما هو موضح من الشكل (4-1).

الشكل (4-1): التوزيع النسبي لنصيب الصناعات التحويلية من التشغيل على مستوى الجمهورية (2017)



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث إحصائيات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية (2017).

وعلى مستوى محافظات الجمهورية، يشير التوزيع النسبي للصناعات الغذائية من حيث عدد المنشآت والتشغيل إلى إمكانية تصنيفها إلى 4 مجموعات وفقا لدرجة التركيز كما يتضح من الجدول (4-1) التالي.

الجدول (4-1): نصيب مجموعات المحافظات من المنشآت والتشغيل بالصناعات الغذائية

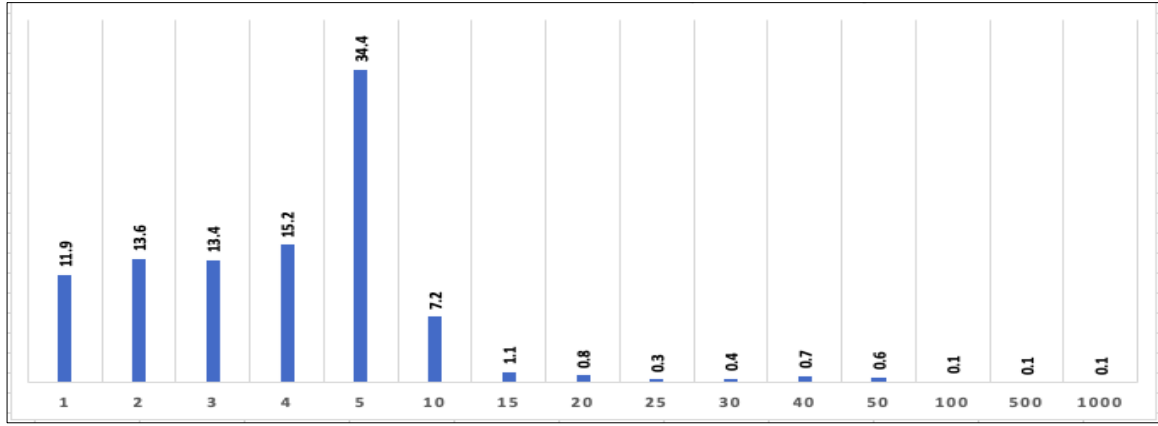
العمالة	المنشآت	مجموعات المحافظات
%64	%55.8	أ: الشرقية، القاهرة، الجيزة، الإسكندرية، الدقهلية، القليوبية، المنيا
%21.9	%27	ب: الغربية، البحيرة، المنوفية، سوهاج، أسيوط، كفر الشيخ
%11.5	%14.3	ج: بني سويف، الفيوم، قنا، الإسماعيلية، دمياط، أسوان، الأقصر
%2.2	%2.9	د: البحر الأحمر، السويس، جنوب سيناء، مطروح، شمال سيناء، الوادي الجديد، بورسعيد

المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث إحصائيات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية (2017).

ويتبين من الجدول السابق أن محافظات المجموعة (أ)، والتي تنتمي إليها محافظة الإسكندرية، هي صاحبة النصيب الأكبر من منشآت الصناعات الغذائية والعمالة المشتغلة بها؛ حيث تستحوذ على 55.8% من إجمالي المنشآت و64% من إجمالي العمالة. وتضم المجموعة أيضا عددا من محافظات الدلتا بالإضافة إلى محافظة المنيا، حيث تنتشر الصناعات الغذائية في جميع المحافظات على مستوى أو آخر.

ويوضح الشكل (5-1) التالي التوزيع النسبي لمنشآت الصناعات الغذائية وفقا لحجم المنشأة مقاسا بعدد العمالة. والذي يشير بشكل واضح إلى هيمنة المشروعات متناهية الصغر التي لا يتجاوز عدد العمالة بها 5 عاملين فأقل على نشاط الصناعات الغذائية.

الشكل (5-1): التوزيع النسبي لمنشآت الصناعات الغذائية حسب الحجم (مقاسا بحجم العمالة)



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث إحصائيات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية (2017).

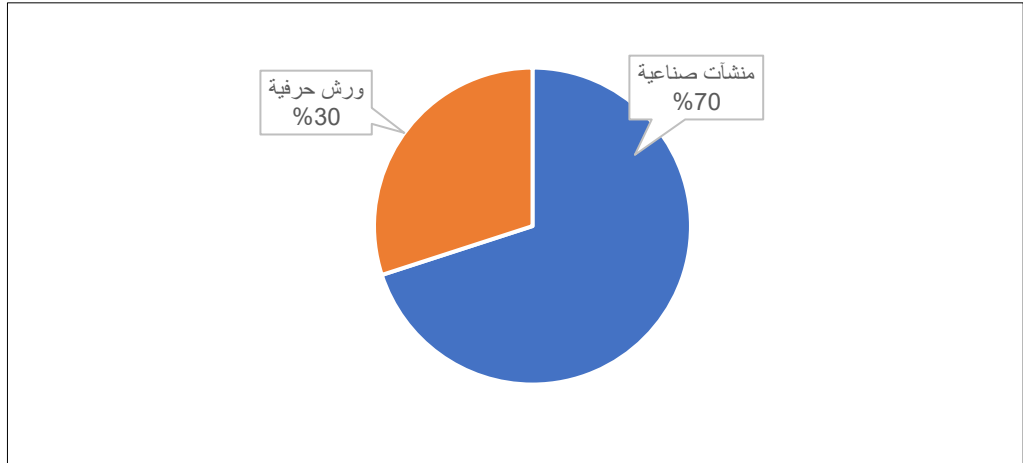
وثمة دلالة واضحة لهذا التوزيع بأن هناك مجال لخلق فرص عمل سهلة نسبيا في المناطق الفقيرة لأن المنشآت العاملة في الصناعات الغذائية كثيفة العمالة وذات متطلبات استثمارية منخفضة؛ كما أن هناك أيضا مجال للتوسع في المنشآت الكبيرة التي يعمل بها أكثر من 100 عامل وإن ارتبطت هذه المشروعات بمتطلبات استثمارية أكبر.

## 2- توصيف الصناعات الغذائية داخل المحافظة

تأتي محافظة الإسكندرية في الترتيب الرابع على مستوى محافظات الجمهورية من حيث تركيز منشآت الصناعات الغذائية، وتقوم بتشغيل نحو 12% من إجمالي المشتغلين لتمثل ثاني أكبر مشغل بهذا النشاط بعد محافظة القاهرة التي تتصدر نسب التشغيل في الصناعات الغذائية بنحو 13.3%.

يوضح الشكل (6-1) التالي التوزيع النسبي للمنشآت العاملة في الصناعات الغذائية ما بين المنشآت الصناعية والورش الحرفية، والذي يوضح غلبة المنشآت الصناعية بالمحافظة لتمثل نحو 70% من إجمالي المنشآت والورش العاملة بالمحافظة؛ حيث يوجد بالإسكندرية نحو أربعة آلاف منشأة غذائية مقابل ألف وسبعمائة ورشة حرفية.

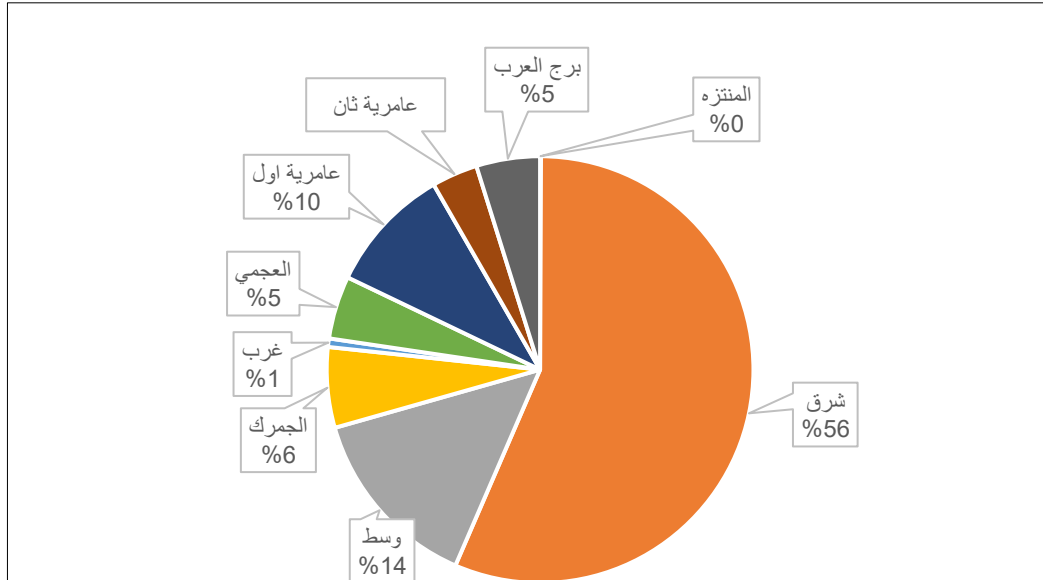
الشكل (6-1): نصيب الصناعات الغذائية من تركيز المنشآت الصناعية والورش الحرفية بمحافظة الإسكندرية، 2020



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

أما عن التوزيع النسبي لمنشآت الصناعات الغذائية على أحياء المحافظة، والموضح في الشكل (7-1) فنجد أن هناك انتشار للصناعات الغذائية في جميع أحياء الإسكندرية باستثناء حي المنتزه، ولكن بنسب متفاوتة. فيلاحظ استحواذ الأحياء الثلاثة (شرق ووسط والعامرية) على 80% من المنشآت العاملة في نشاط الصناعات الغذائية بالمحافظة، بينما ينتشر 20% منها في بقية الأحياء. وربما يرتبط استحواذ حي شرق على النصيب الأكبر من منشآت الصناعات الغذائية بالكثافة السكانية التي يتمتع بها الحي حيث يستحوذ على النصيب الأكبر من السكان بنحو 22% من إجمالي سكان المحافظة<sup>5</sup>.

الشكل (7-1): التوزيع النسبي للصناعات الغذائية على المستوى الجغرافي لأحياء محافظة الإسكندرية، 2020



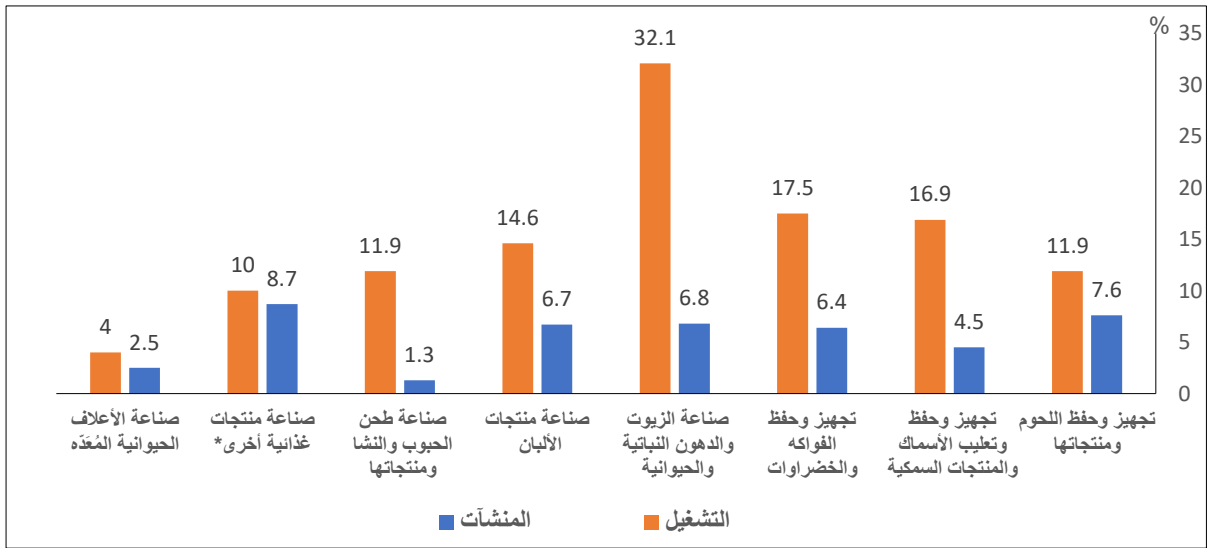
المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

<sup>5</sup> بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

### 3- الأنشطة الفرعية للصناعات الغذائية بالمحافظة

من حيث عدد المنشآت، يتبين ان الأنشطة الفرعية للصناعات الغذائية بالمحافظة تمثل نسبة تتراوح ما بين 4.5%-8.7% من إجمالي المنشآت العاملة بالأنشطة الفرعية للصناعات الغذائية بالجمهورية ويأتي نشاط الصناعات الغذائية الأخرى كأكبر نشاط فرعي على مستوى المحافظة، يليه صناعة حفظ وتجهيز اللحم. أما من حيث عدد المشتغلين، فيستحوذ نشاط الزيوت والدهون النباتية والحيوانية على النصيب الأكبر من المشتغلين، يليه تجهيز وحفظ الخضر والفاكهة ومنتجات الأسماك بنسب متقاربة، وذلك وفقا للشكل (8-1).

الشكل (8-1): نصيب الأنشطة الفرعية للصناعات الغذائية بالإسكندرية من إجمالي المنشآت والتشغيل على مستوى الجمهورية



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية، بناء على بيانات تعداد المنشآت في 2017.

\* تتضمن صناعة منتجات المخازن، صناعة المكرونة والمنتجات النشوية، صناعة الكاكاو والشوكولاتة، والحلويات السكرية.

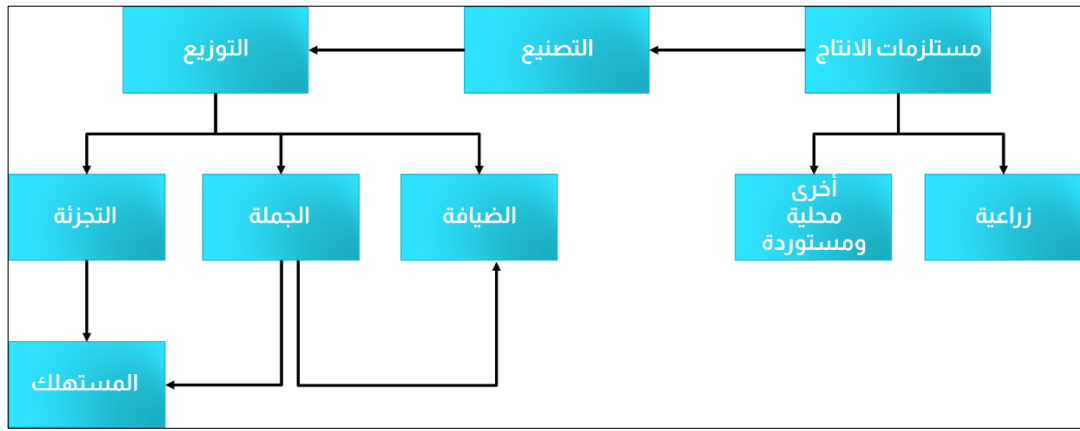
### 4- سلسلة قيمة الصناعات الغذائية وأهم أنشطتها الفرعية

بصفة عامة يمكن التفريق بين أربعة مراحل أساسية في سلسلة قيمة الصناعات الغذائية:

- المرحلة الأولى: المدخلات وتنقسم إلى مجموعتين أساسيتين: مجموعة ترتبط بمدخلات زراعية بالأساس من خضر وفاكهة ولحوم ودواجن وأسماك. وأخرى مدخلات غير زراعية كالأسمدة، والكيماويات والتعبئة والتغليف وغيرها. قد تكون تلك المجموعة الأخيرة محلية أو مستوردة.
- المرحلة الثانية: التصنيع، حيث يتم تحويل المدخلات المختلفة إلى منتجات غذائية مصنعة، وتتفاوت درجات التصنيع ما بين تصنيع أولي من خلال أنشطة مثل القطع والعصر والتكرير والتجميد والهرس والطحن، والتصنيع الثانوي والذي يركز على عمليات تصنيعية أكثر تعقيدا مثل إعداد الوجبات الجاهزة، والحلوى وغيرها.

- المرحلة الثالثة: التوزيع وهو حلقة الوصل بين المنتجين والمصنعين والأسواق؛ وعادة ما يشتري الموزعون بكميات كبيرة ويستخدمون قنوات التوزيع المختلفة للوصول إلى المستهلكين النهائيين.
- أما قطاع التجزئة، فيضم من جانبه طيفاً واسعاً من تجار التجزئة بدءاً من المحلات التجارية المحلية وحتى محلات السوبر ماركت الكبيرة والهايبر ماركت، بالإضافة إلى قطاع الضيافة ووكالات الخدمات الغذائية والفنادق والمطاعم وأماكن الوجبات السريعة ومؤسسات الطعام. ويلخص الشكل (9-1) سلسلة قيمة الصناعات الغذائية.

الشكل (9-1): سلسلة قيمة الصناعات الغذائية



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

وتتناول الدراسة فيما يلي تحليلاً مختصراً لأهم نقاط الضعف الرئيسية التي تواجه سلاسل القيمة للأنشطة الفرعية للصناعات الغذائية داخل محافظة الإسكندرية.

#### ● سلسلة القيمة: صناعة تجهيز وحفظ اللحوم ومنتجاتها

تعاني الإسكندرية من ضعف شديد في إنتاج اللحوم سواء الحمراء أو البيضاء، حيث بلغ نصيب المحافظة من الرؤوس الحيوانية المنتجة للحوم نحو 1% فقط من إجمالي الرؤوس على مستوى الجمهورية في عام 2020/2019. ويقدر عدد مزارع الماشية المرخصة في محافظة الإسكندرية بحوالي 812 مزرعة. كما لا يتعدى إجمالي إنتاج المحافظة من اللحوم الحمراء الـ 1% من إجمالي إنتاج الجمهورية في عام 2020. وقد شهد إنتاج اللحوم الحمراء بالمحافظة تراجعاً بنحو 38% بين عامي 2018/2019 و2020/2019. ويتوزع نشاط تربية الماشية على أربعة أحياء بالإسكندرية، حيث يستحوذ حي العامرية على ما يقرب من ثلثي الماشية، وبرج العرب وخورشيد والمعصرة بنسب متقاربة.

أما بالنسبة للدواجن والطيور، فتمتلك المحافظة نحو 561 مزرعة دواجن في عام 2020/2019، ويقدر إجمالي إنتاج المحافظة من اللحوم البيضاء بنحو 0.5% فقط من إجمالي إنتاج اللحوم البيضاء بالجمهورية،



كما شهد إنتاج اللحوم البيضاء تراجعاً بالمحافظة بنحو 24% بين عامي 2018/2019 و2020/2021. وتعاني المحافظة من قلة معامل التفريخ حيث يوجد بها 4 معامل تفريخ حكومية فقط (من أصل 601 معمل تفريخ بالجمهورية).

ويتوزع نشاط تربية الدواجن والطيور على نفس الأحياء الأربعة السابقة على النحو الآتي: حي العامرية ويستحوذ على 76% من المزارع، يليه برج العرب بنحو 19%، ثم حي خورشيد وحي المعمورة بنسب ضئيلة جداً.

وبالإضافة إلى ضعف الإنتاج الحيواني، تعاني سلسلة قيمة صناعة تجهيز وحفظ اللحوم ومنتجاتها من ضعف في الخدمات المساندة. ففيما يخص خدمات المجازر، تعاني المحافظة من قلة عدد المجازر في المحافظة؛ حيث تمتلك 4 مجازر حكومية ومجزر واحد خاص من أصل 486 مجزر بالجمهورية اللحوم الحمراء، منها 3 بالعامرية والمنتزه وحي شرق. أما عن اللحوم البيضاء، فهناك 6 مجازر خاصة للدواجن: 3 بالعامرية و3 ببرج العرب، و2 بحي غرب وحي العجمي.

وبالإضافة إلى قلة عدد المجازر الحكومية سواء للمواشي أو الدواجن، يلاحظ أن بعضها متواجد بمناطق لا تتوفر بها مزارع للدواجن أو المواشي. بل إنها تتواجد بأحياء تكاد تخلو من الصناعات الغذائية مثل حي المنتزه.

وهناك ضعف في الاستفادة من كامل إمكانيات سلسلة القيمة وربطها بسلاسل قيمة أخرى، كما هو الحال بالنسبة للتوسع في استخدام المخلفات الزراعية كمصدر علفي يساعد في تنمية إنتاج اللحوم حيث يوجد أكثر من ٢٠ مليون طن مخلفات زراعية على مستوى المحافظة يمكن تحويلها إلى لحوم لسد الفجوة العلفية. وكذلك عدم توافر صناعة لاستغلال مخلفات الإنتاج الحيواني في المجازر مثل صناعة الجلود وعظام الماشية. وعدم الاستفادة من وجود فرصة لنمو صناعة الأحشاء (Casing)، خاصة في ظل محدودية المصانع والشركات في هذه الصناعة بالرغم مما تتميز به مصر فيها من الخبرة الإنتاجية والتصديرية التي تمتد لعقود من الزمن (منذ عام 1920 تتوافر إمكانيات هذه الصناعات التصديرية بالمحافظة من العمالة الرخيصة)، وتوفر إمكانيات للتوسع فيها داخل المحافظة.

وتعاني سلسلة صناعة حفظ وتجهيز اللحوم في الاسكندرية، شأنها شأن باقي محافظات الجمهورية، من غياب بيانات مفصلة ودقيقة تربط بين حلقات مشروعات إنتاج اللحوم الحمراء (مزارع اللحوم الحمراء، الأعلاف بأنواعها المختلفة، والأدوية والأمصال، والمجازر). بالإضافة إلى عدم التزام كافة منشآت الصناعات الغذائية بتطبيق الاشتراطات الصحية الخاصة بسلامة الغذاء.

● سلسلة القيمة: صناعة تجهيز وحفظ وتعليب الأسماك والمنتجات السمكية

تمتلك المحافظة موقعا جغرافيا متميزا لإطلالها على ساحل البحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى البحيرات الصالحة للاستزراع السمكي وتوافر المقومات التصديرية بالمحافظة من مناطق صناعية ولوجستية وشركات النقل والشحن مما يسهل عمليات النقل والشحن والتصدير، بالإضافة إلى وجود مطار برج العرب ومينائي الإسكندرية والدخيلة، كما تتميز المحافظة باستخراج وتصنيع الملح اللازم لتصنيع وتعليب منتجات الأسماك وما يمر به من مراحل كالحفظ والتعليق (فسيخ، رنجة، أنشوجة،... وغيرها).

وتعاني سلسلة القيمة داخل محافظة الاسكندرية من العديد من نقاط الضعف ومن أهمها:

○ ضعف الإنتاج السمكي بالمحافظة: بالرغم من الموقع الجغرافي المتميز لمحافظة الإسكندرية وإطلالها على ساحل البحر الأبيض المتوسط والذي يؤهلها لثروة مائية وسمكية والبحيرات الصالحة لتربية الأسماك مثل مريوط، إلا أن إنتاجها من الأسماك ضئيل جدا سواء من المصايد البحرية أو المزارع السمكية؛ حيث لا يتجاوز إنتاج المحافظة الكلي من الأسماك بمصادره المختلفة 1.5% تقريبا من إجمالي إنتاج مصر عام 2020. وبشكل أكثر تفصيلا، نجد أن إنتاج المحافظة من الأسماك من البحر المتوسط يقدر بحوالي 4.4% من إجمالي إنتاج البحر المتوسط، وحوالي 2.2% من إجمالي إنتاج مصر من الأسماك لعام 2020، وبتراجع 56% عن إنتاج 2016. أما بحيرة مريوط، فيمثل إنتاجها 7.8% من إجمالي إنتاج البحيرات الشمالية وحوالي 5.6% من إجمالي الإنتاج السمكي من بحيرات مصر عام 2020، بتزايد نحو 82% مقارنة بإنتاج عام 2016. كما يمثل إنتاج المزارع السمكية في المحافظة أقل من 1% من إجمالي إنتاج المزارع السمكية في 2020، إلا أنه تزايد بمقدار 76.5% مقارنة بعام 2016. وبالرغم من وجود مساحات للزراعة السمكية بالمحافظة مثل "مشروع مريوط للمزارع السمكية"، إلا أن المساحة المنزرعة لا تتعدى 5% من المساحة الكلية القابلة للزراعة السمكية، وإنتاجها يعادل 0.4% فقط من إجمالي إنتاج المزارع.

ويمثل "الدينيس" و"القاروص"، أهم الأصناف الستة التي تنتجها المزارع السمكية بالمحافظة ويشكلان معًا 65% من الإنتاج الكلي لمزارع الأسماك بينما تمثل باقي الأصناف (البوري، البلطي، سمك قر اميط، وسمك مبروك) نحو 5% فقط من إنتاج الأسماك.

وبتحليل هيكل الإنتاج السمكي لمحافظة الإسكندرية وفقاً لمصادره المختلفة، نجد أن بحيرة مريوط تسهم بالنصيب الأكبر من إجمالي إنتاج السمك في المحافظة بنصيب يقدر بحوالي 51% عام 2020، في حين يساهم البحر المتوسط بحوالي 7% فقط في نفس العام. وتتنحصر مصايد البحر المتوسط بالمحافظة في منطقة المكس والتي تستحوذ على النصيب الأكبر (84%)، ومنطقة أبو قير والتي تنتج 16% فقط من إجمالي إنتاج البحر المتوسط بالمحافظة في 2020. أما باقي الإنتاج السمكي فيأتي من المزارع السمكية والتي تسهم بحوالي 42% من إجمالي إنتاج المحافظة في 2020، وهي مزارع أهلية بالأساس.

وبالإضافة إلى انخفاض نصيب الإسكندرية من إنتاج الأسماك في مصر عموماً، يوجد خلل في هيكل إنتاج الأسماك داخل المحافظة سواء وفقاً لمصدر الإنتاج السمكي أو نوع الأسماك المنتجة، ففيما يخص مصدر الإنتاج السمكي يلاحظ أن هناك توسع في الإنتاج من بحيرة مريوط والمزارع السمكية على حساب إنتاج البحر المتوسط الذي تراجع بشدة بين 2016 و2020؛ حيث كان إنتاج مريوط يمثل أقل من ضعف إنتاج البحر المتوسط وازداد إلى 7 أضعاف، وكذلك بالنسبة للمزارع السمكية لإنتاج البحر المتوسط، والتي زاد إنتاجها من أقل من الضعف إلى 6 أضعاف خلال نفس الفترة. في حين أن الأصل في الأمور استغلال المساحات الأكبر المتوفرة مثل البحر الأبيض واستكمالها بالمصادر الأخرى مثل البحيرات والمزارع السمكية وليس العكس.

أما فيما يخص أنواع الأسماك المنتجة فنلاحظ وجود تحيز واضح نحو أصناف بعينها مثل صنفى الدنيس والقاروص تحديداً بالنسبة لسمك المزارع من قبل المزارع الأهلية، والتي لا ترتبط في الغالب بأنماط الاستهلاك المحلي نظراً لارتفاع تكلفتها. وغياب الأسماك الرخيصة كالسردين والبوري والبلطي عن توجه المزارع السمكية رغم أنها مطلوبة بشكل مستمر سواء للاستهلاك المحلي أو التصنيع.

ويرجع ضعف الإنتاج السمكي في المحافظة من مصادره المختلفة إلى مجموعة من العوامل هي:

- تقزيم الفرص الإنتاجية والأصول المتاحة لإنتاج السمك بالمحافظة بسبب سيطرة النظرة الحالية للجهات المسؤولة من حيث التعامل مع الموارد المائية الهامة بالنسبة لهذا النشاط والتي تمثل رأس مال الصناعة مثل بحيرة مريوط، حيث لا يتم التعامل معها من منظور الاستفادة منها كمشروعات منتجة للأسماك، ولكن كمساحات ومسطحات مائية يمكن استغلالها في أنشطة أخرى مثل السياحة أو غيرها. خاصة أنها مشروعات يمكن نقلها لمكان آخر نظراً لطبيعتها المتعلق بالسياحة ويمكن إقامتها باستخدام موارد أخرى (جافة أو مائية) بخلاف نشاط الصيد المرتبط بشكل أساسي بالموارد الطبيعي الضروري والنادر لإنتاج الأسماك.

- انتشار الممارسات غير الرسمية دون رقابة مما يؤثر بشكل كبير على الحفاظ على إنتاج الأسماك في حدود المواصفات العالمية المطلوبة للأسماك من حجم ونوع وغيرها وكذلك للتصنيع.

- ضعف الحالة الاقتصادية للصيادين نظراً لما يتسم به النشاط من موسمية تؤثر على استمرار دخولهم على مدار السنة الأمر الذي يضطرهم إلى ممارسات غير رسمية وجائرة لصيد الأسماك وغيرها من الكائنات البحرية الضرورية مثل السلاحف البحرية.

- غياب الرقابة والإشراف سواء على نشاط الصيد من حيث اشتراطات الصيد الخاصة بالحد الأدنى للمسافات المسموح بالصيد خلالها حفاظاً على بيض وتفريخ الأسماك، أو نوعية الأدوات اللازم

استخدامها سواء مراكب متهالكة أو شبك غير مطابق للمواصفات المسموحة بما لا يضر الأسماك، حيث يؤثر ذلك على أحجام الأسماك التي يتم اصطيادها.

- ارتفاع تكلفة الصيد بشكل ملحوظ بالنسبة للمراكب خاصة بند الوقود والإمدادات الغذائية المطلوبة للرحلات وغيرها، مما أدى إلى عدول الكثير من أصحاب المراكب عن النشاط والاتجاه إلى أنشطة أخرى مثل السياحة وغيرها أو الخروج من المحافظة بالكامل بحثا عن مصدر للرزق.
- ضعف الإمكانيات والتجهيزات الخاصة بالمزارع السمكية وعدم خضوعها للجهات المعنية بفحص الحمض الميكروبي ونسبة الملوثات فيها وتحليل جودة المياه.
- استمرار المشروعات التي تضر بالإنتاج السمكي (تحديدا مشروعات استخراج البترول).

أما فيما يخص حلقة التصنيع، فيلاحظ قلة توافر المنشآت الخاصة بتصنيع الأسماك داخل محافظة الاسكندرية، ولا يرتبط تواجد المصنعين في هذه الصناعة بمميزات المحافظة وإنما حرصا على التواجد بالقرب من كبار المستوردين نظرا لارتفاع المستلزمات المستوردة لهذه الصناعة لتمثل 70-80% من مستلزمات الإنتاج. وبالتالي يتجه معظم إنتاج الأسماك نحو الاستهلاك المحلي الفوري بعيدا عن التصدير. ورغم قلة توافر المنشآت بالمحافظة العاملة في هذا النشاط، إلا أنها تقوم بتشغيل عدد كبير من العمالة، فهي المشغل الثاني بهذا النشاط على مستوى الجمهورية بعد محافظة الدقهلية.

كما يعاني نشاط التصنيع السمكي في الاسكندرية شأنه شأن باقي الجمهورية من العديد من التحديات ومنها:

- ارتفاع الضرائب على المستثمرين في قطاع تصنيع منتجات الأسماك بشكل ملحوظ في حين تُعفى المزارع السمكية من الضرائب، مما يجعل الاستزراع أكثر جاذبية من تصنيعه وإحجام المستثمرين عن النشاط التصنيعي.
- غياب التفاوض مع الدول المحيطة على الحدود البحرية المسموح ممارسة نشاط الصيد رسميا في نطاقها، حيث يؤثر مقدار العمق الذي تستطيع أن تصل إليه سفن ومراكب الصيد بشكل كبير على جودة وحجم الأسماك التي تطلبها الصناعة واشتراطات التصدير. والذي يجب أن يتم في إطار قانوني لتجنب المساءلة القانونية للمراكب التي تتخطى الحدود بحثا عن الأسماك مما يعرضها للخطر.
- فقدان الحصة السوقية للصادرات المصرية في بعض الأسواق الخارجية، فبالرغم من الطلب المتزايد على السمك البلطي المصري إلا أن الاتحاد الأوروبي أوقف التعامل مع الصادرات المصرية من الأسماك نتيجة المشكلات المرتبطة بعينات الأسماك واختلافها ما بين أسماك الاستزراع السمكي والمصايد البحرية، كما ساهمت المنافسة الشديدة بين الصادرات المصرية والصادرات الفرنسية في إضعاف الموقف المصري.

● تعاني سلسلة القيمة من ضعف الخدمات المساندة وفي مقدمتها النقل المبرد حيث لا تتوفر عربات نقل مبردة لنقل الأسماك إلى المصانع وإنما يتم استخدام عربات نقل عادية مما يسهم في ضعف جودة السمك المصري.

● سلسلة القيمة: صناعة تجهيز وحفظ الخضروات والفاكهة

تتميز المحافظة بزراعة المحاصيل الحقلية والبستانية من الخضر والفاكهة، وتتركز المساحات المزروعة في حي العامرية وحي برج العرب بنسبة 89% والنسبة المتبقية في منطقة المعمورة وخورشيد. وتزرع المحافظة نحو 15 صنفا من الخضر، من أهمها البطاطس (45%) والخرشوف (26%). أما فيما يخص الفاكهة فتزرع المحافظة أصناف محدودة من الفاكهة (6 أصناف فقط) وأهمها الجوافة والتين.

تتميز المحافظة بوجود معامل متخصصة، وتحديداً، معمل اختبارات الأحياء الدقيقة في فرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بالدخيلة لتحليل العينات والكشف عن الميكروبات وفقاً للمواصفات القياسية.

وتعاني سلسلة القيمة داخل محافظة الاسكندرية من العديد من نقاط الضعف ومن أهمها:

○ تراجع إنتاج أغلب المحاصيل خلال الفترة بين 2016 و2021 باستثناء الطماطم والخس وتراجع الإنتاجية الكلية لمحاصيل الفاكهة بنحو 10.5% خلال نفس الفترة على الرغم من ارتفاع مساحتها الكلية مرة ونصف فقط خلال نفس الفترة. كما يلاحظ وجود خلل في توزيع أنواع الفاكهة على المساحة المنزرعة، حيث تراجعت المساحة المزروعة بالنسبة لمعظم أنواع الفاكهة لصالح محصول الجوافة والذي ارتفعت مساحته بأكثر من 3 أضعاف. وبصفة عامة، يعاني النشاط الزراعي في الإسكندرية من تداخل المياه المالحة للبحر على الأراضي الزراعية مما يؤدي إلى بوار التربة وفقدان صلاحيتها الزراعية.

○ أما فيما يخص حلقة التصنيع فتعاني الإسكندرية من خلل في توزيع المنشآت الخاصة بالصناعات الغذائية لبعدها عن المساحات المنزرعة علاوة على تركيزها في أحياء سكنية مكتظة بالسكان مثل حي شرق. وتنتشر المساحات الحقلية والمحصولية للخضر والفاكهة بالمحافظة بأحياء يضعف فيها تواجد إجمالي منشآت الصناعات الغذائية مثل برج العرب والذي يستحوذ على 54% من إجمالي المساحات المنزرعة بالمحافظة مقابل 5% فقط من إجمالي المنشآت الغذائية، وكذلك حي العامرية (43% من إجمالي المساحات مقابل 14% فقط من إجمالي المنشآت).

وتعاني سلسلة القيمة الخاصة بصناعة تجهيز وحفظ الخضر والفاكهة داخل محافظة الاسكندرية من تحديات أخرى شأنها شأن باقي المحافظات، ومن هذه التحديات:

- فقدان الكثير من المحصول قبل مغادرة المزارع وذلك بسبب نقل المنتجات في شاحنات صغيرة غير مبردة حيث يقوم معظم المزارعين بتوزيع منتجاتهم باستخدام شاحنات صغيرة ذات حماية ضعيفة أو معدومة للمنتجات التي يتم نقلها مما يعرضها لعوامل بيئية ضارة.
- نقص العمالة الماهرة والتكنولوجيا الحديثة مما يزيد فاقد المنتجات.
- عمليات الغسل، والتقشير، والتقطيع اليدوي يضيف إلى خطر تلوث المنتج بسبب انخفاض إجراءات النظافة التي يقوم بها عمال المصانع.
- ضعف التزام بعض المزارعين مع المصنعين بنوع وجودة المحاصيل والكمية التي سيتم توريدها.
- ضعف الصادرات المصرية من منتجات تجهيز وحفظ الخضر والفاكهة لأسباب منها عدم الالتزام بالمعايير وتراكم المعادن الثقيلة داخل أنسجة الخضروات والفاكهة، وهو ما انعكس في ارتفاع معدلات رفض الاتحاد الأوروبي لصادرات الفاكهة والخضراوات، وكذلك حظر عدة دول استيراد الفاكهة والخضروات المجمدة.
- ضعف أسطول النقل البحري في مصر مما يعوق التجارة الخارجية وتصدير البضائع المجمدة.
- نقص زراعة بعض المحاصيل المطلوبة من الأسواق الخارجية نتيجة لجوء المزارعين إلى زراعة محاصيل أخرى تدعمها الحكومة، مما أدى إلى ضعف الإنتاج وكذلك تراجع الصادرات من تلك المحاصيل كبذور عباد الشمس البيضاء.
- ضعف استراتيجيات التسويق للمنتجات المصرية ونقص المعارض الخارجية وارتفاع تكلفة الاشتراك بها إن وجدت.

#### • سلسلة القيمة: صناعة الزيوت والدهون النباتية والحيوانية

تقوم المحافظة بزراعة بعض المحاصيل الزيتية وتضم الذرة الشامية والزيتون وعباد الشمس والسوسم، حيث تعد الذرة الشامية الأكثر انتشاراً من حيث المساحة المحصولية وتستحوذ على حوالي 46.5% من إجمالي المساحة المحصولية، كما تضاعف حجم إنتاجها بين 2016 و2021.

أما الزيتون، فبالرغم من زراعته في المحافظة، إلا أن المساحة المنزرعة منه قد شهدت تراجعاً بنحو 2.5% منذ 2016، لتمثل نحو 10.5% من إجمالي المساحة البستانية للفاكهة في 2021. كما شهد حجم إنتاج الزيتون تراجعاً بنسبة 30% خلال نفس العامين، لينخفض من 11.5% من إجمالي إنتاج الخضر والفاكهة عام 2016 إلى 4.6% عام 2021. كما تراجع إنتاجية فدان الزيتون بالمحافظة بشكل ملحوظ بحوالي 26% بين 2016 و2021. وبصفة عامة، يتم استخدام محصول الزيتون في صناعة التخليل بالأساس وبشكل أقل لصناعة زيت الزيتون مما يهدر قيمة اقتصادية مضافة كبيرة له.

وبالنسبة لمحصولي عباد الشمس والسمسم، فبالرغم من ارتفاع إنتاج الأول إلى 4 أضعاف بين 2016 و2021، وارتفاع المساحة المزروعة من السمسم مرة ونصف ما بين نفس العامين، إلا أن المساحة المنزرعة من كلا المحصولين منخفضة؛ حيث تقدر بحوالي 1%، 1.5% على التوالي من إجمالي المساحة المحصولية، كما أن إنتاج السمسم بالكامل يذهب إلى الاستهلاك.

وتعاني سلسلة القيمة الخاصة بصناعة الزيوت داخل محافظة الإسكندرية من العديد من نقاط الضعف، وتحديداً:

- عدم توفر المحاصيل الزيتية وهي المشكلة الأساسية التي تواجه صناعة الزيوت والدهون النباتية والحيوانية، ولا تختلف الإسكندرية في ذلك عن محافظات الجمهورية. ونظراً لاعتماد الصناعة على الاستيراد بصفة عامة، تتمتع الإسكندرية بميزة نسبية عن باقي المحافظات وهي تواجد محطة للصب السائل في ميناء الإسكندرية.

كما تعاني حلقة التصنيع في الإسكندرية من عدد من المشكلات التي تواجه الصناعة ككل ومن أهمها:

- غياب التناسق والثبات في خامات الزيتون المستخدمة في الصناعة وذلك نتيجة تجميع المحاصيل من مزارع صغيرة مختلفة، مما يؤدي إلى اختلاف المنتج النهائي من مصنع لآخر، وارتفاع تكلفة إجراءات تحليل العينة.
- طول سلسلة التوريد والتي يسيطر عليها الوسطاء التجاريين وليس المزارع ولا المصانع، مما يدفع المستثمرين الأجانب بعيداً عن الاستثمار في مصر لعدم السيطرة على المادة الخام في السوق.
- عدم وجود تكنولوجيا متطورة يحد من قدرة المحافظة على خلق قيمة مضافة في قطاع صناعة الزيوت

- عدم وجود معامل بحوث وتطوير في المصانع لعمل الأبحاث اللازمة في صناعة الزيوت.
- تضطر المصانع إلى القيام بأدوار أخرى خارج اختصاصها مثل استئجار مزارع وإدارتها، وهذا يمثل عبئاً مالياً إضافياً عليها. وفي بعض الأحيان تستثمر المصانع في أراضي زراعية لضمان جودة الزيتون الخام وإتباع الأساليب الزراعية الصحيحة، ولكن زراعة الزيتون تستغرق حوالي 4 سنوات لتكون زراعة اقتصادية بالنسبة للمصانع ولكي تتمكن المصانع من تحقيق العائد المنتظر قد تطول المدة إلى 6 سنوات وهي مدة طويلة قد تكون فوق القدرة المالية للكثير من المصانع.
- ارتفاع درجة الحموضة في الزيتون في مصر بشكل عام مقارنة بالزيتون الإسباني واليوناني بسبب استخدام الخل المستخرج من قصب السكر في التصنيع.
- الاعتماد على بذور القطن كمصدر رئيسي لإنتاج زيت الطعام في مصر وتناقص مساحته سنوياً وعدم الاعتماد على المحاصيل الزيتية الأخرى والمستخدم عالمياً كدوار الشمس والكانولا

- وأخيرا فيما يخص حلقة التسويق والتوزيع، فنجد أن معظم الإنتاج يتم استهلاكه محلياً ونسبة محددة تتوجه للتصدير ويرتبط ذلك جزئياً بوجود مشاكل فنية؛ حيث يحتوي الزيتون على بقايا بعض المبيدات المحظورة عالمياً كمبيد (Chlorpyrifos كلوربيريفوس)، هذا بالإضافة إلى عدم تنافسية المنتجات المصرية في الخارج نتيجة ارتفاع تكلفة المادة الخام المحلية والتي يسيطر عليها الوسطاء التجاريين، وكذلك عدم وجود نظام تسويقي للمحاصيل الزيتية التصنيعية التي تتعرض إلى مخاطر وأزمات السوق.

- سلسلة القيمة: صناعة منتجات الألبان

تتميز محافظة الإسكندرية بامتلاك عدد أكبر من إناث الماشية مقارنة بالمحافظات الأخرى، حيث تمتلك المحافظة من الأبقار والجاموس الإناث والماعز ما يعادل 26% من إجمالي رؤوس الثروة الحيوانية بالمحافظة، وتمثل الإناث من الجاموس 76% من إجمالي رؤوس الجاموس بالمحافظة، أما الأبقار فتمثل الإناث 62% من إجمالي رؤوس الأبقار المحلية، و79% من إجمالي رؤوس الأبقار المستوردة.

وتعاني سلسلة القيمة الخاصة بصناعة الألبان داخل محافظة الإسكندرية من العديد من نقاط الضعف ومنها:

- ضعف إنتاج الألبان بمحافظة الإسكندرية، حيث لا يتعدى نصيب المحافظة من الألبان 2.5% من إجمالي الإنتاج على مستوى الجمهورية. ويرجع ذلك لأسباب عديدة منها:

- تدنى جودة سلالات الأبقار وضعف إنتاجيتها وعدم كفاية السلالات المحسنة، وعدم

توافر خدمات الرعاية البيطرية الجيدة في القرى الصغيرة بالمحافظة.

- سيطرة القطاع غير الرسمي على 80% تقريبا من إنتاج الألبان في المحافظة وعدم

تكافؤ الفرص بين صغار وكبار منتجي الألبان.

- نقص شديد في المحالب الآلية في المحافظة والاستخدام المحدود للتكنولوجيا.

- ارتفاع تكلفة زراعة الأعلاف الخضراء والأعلاف المركزة مما يجبر صغار

المنتجين على استخدام مواد منخفضة الجودة لتغذية الماشية المنتجة للألبان، مثل

بقايا المحاصيل في الحقول، خاصة في الصيف والخريف، عندما يكون العلف

نادرا.

- عدم وجود معدات متطورة بشكل كافي في نظم جمع الحليب لاختبار نسبة الدهون

والمواد بالمحافظة.

- أما فيما يخص حلقة التصنيع، فتعاني صناعة منتجات الألبان في الإسكندرية من الاعتماد الكثيف

على الواردات، شأنها في ذلك شأن باقي محافظات الجمهورية، وخاصة من اللبن المجفف

لتعويض النقص في المعروض المحلي من الألبان. لذا، يعتبر اللبن الخام أعلى عناصر التكلفة في



إنتاج منتجات الألبان؛ فوفقاً لإحدى الدراسات يمثل اللبن الخام ٧٦٪ من تكاليف إنتاج اللبن الزبادي و ٨٥٪ من تكاليف إنتاج الجبن الأبيض، و ٩١٪ من إنتاج اللبن المبستر. وتستخدم صناعة منتجات الألبان مجموعة من المنتجات الوسيطة الأخرى وفي مقدمتها منتجات التعبئة والتغليف فضلاً عن منتجات وسيطة أخرى مثل المنفحة، وأملاح توازن الكالسيوم، وملح الطعام، وأملاح مثبتة، ومواد استحلاب والدهن النباتي.

• فيما يخص حلقة التسويق والتوزيع، فتعاني صناعة منتجات الألبان في الإسكندرية من ضعف التصدير شأنها في ذلك شأن باقي محافظات الجمهورية، حيث إن غالبية منتجات الألبان يتم استهلاكها محلياً.

• سلسلة القيمة: صناعة الحبوب والنشا ومنتجاتها

تقوم المحافظة بزراعة عدد من المحاصيل الزراعية التي تمثل المواد الخام في صناعة طحن الحبوب والنشا ومنتجاتها، وفي مقدمة هذه المحاصيل الذرة الشامية والتي تمثل 46.5% من المساحة المحصولية بالمحافظة، وقد تضاعف حجم إنتاجها بين 2016 و 2021. يليها القمح بنسبة 42% من إجمالي المساحة المزروعة بالمحاصيل الحقلية بالمحافظة عام 2021. وخلافاً للذرة الشامية، تراجعت المساحة المنزرعة من القمح خلال الفترة ما بين عامي 2016 و 2020. ويشكل كل من الذرة الشامية والقمح معاً ما يقرب من 90% من المساحة المحصولية للمحافظة.

وبالإضافة إلى الذرة الشامية والقمح، تقوم المحافظة بزراعة الشعير والذي يمثل 2.5% فقط من إجمالي المساحة المنزرعة. وبالرغم من محدودية نصيبه، من المساحة المزروعة، لكن يلاحظ نمو المساحة المزروعة منه بين 2016 و 2021 بحوالي 85%، كما تضاعف إنتاجه مرة ونصف بين 2016 و 2021، كما شهد الشعير نمو في إنتاجية الفدان بنحو 30% خلال نفس الفترة.

أما الأرز فيمثل أقل من 2% من إجمالي المساحة المزروعة بالمحاصيل الحقلية بالمحافظة. وقد تراجعت إنتاجية الفدان بنحو 23% مما أدى إلى انخفاض كمية الإنتاج بحوالي 12% رغم التوسع بنحو 10% في المساحة الزراعية للأرز بالمحافظة خلال الفترة ما بين 2016 و 2021.

وأخيراً تشغل البطاطس نحو 45% من إجمالي مساحة الخضروات بالمحافظة، وتعد من أهم محاصيل الخضر بالمحافظة، ويلاحظ نمو المساحة المزروعة منها بمقدار 43%، ونمو إنتاجها بنحو 46% بين 2016 و 2021.

وفيما يخص حلقة التصنيع، فتعاني صناعة الحبوب والنشا من محدودية عدد المنشآت العاملة بهذا النشاط رغم أن المحافظة تعتبر هي المشغل الأول في هذه الصناعة على مستوى الجمهورية. وتمتلك المحافظة الشركة المصرية للنشا والخميرة والمنظفات بالإسكندرية، وهي مصنع النشا الوحيد من نوعه في مصر

المهياً لاستخلاص وصناعة النشا من الأرز. كما تم زيادة عدد الصوامع في المحافظة وزيادة السعة التخزينية للحفاظ على المنتجات وتأمين المخزون منها. وبالرغم من هذه المزاي إلا أن الصناعة تعاني من توقف إنتاج بعض مطاحن القطاع الخاص لصعوبة تدبير الأقماع و نفاذ المخزون، وكذلك تكس مخزون بعض الأصناف كالتخالة في المطاحن والحاجة إلى تخفيض سعرها للتخلص منها.

وتعاني صناعة الحبوب بالإسكندرية من وجود طاقات غير مستغلة لبعض الشركات مثل شركة مطاحن ومخابز الإسكندرية. وبصفة عامة تعاني هذه الصناعة في الإسكندرية من نفس التحديات التي تواجهها الصناعة على مستوى الجمهورية ومنها:

- عجز الإنتاج المحلي من القمح واستيراده بكميات كبيرة لسد الاحتياج المحلي.
- عدم توافر العملة الأجنبية مما يؤدي إلى احتجاز القمح وتكدسه في مخازن الموانئ.
- دعم الدول الأجنبية لعمليات تصدير منتجاتها مما يجعل المنتج المصري خارج المنافسة في السوق العالمية لارتفاع سعره.

#### ● **منتج محدد غير مصنف وذو أهمية خاصة للإسكندرية (إنتاج الملح)**

تعد محافظة الإسكندرية من أهم مواقع تواجد ملح الطعام عالي الجودة في ملاحات "المكس - برج العرب". وهناك قوة تصديرية للملح تمثلها شركة المكس للملاحات، والتي تصدر 600 ألف طن لأغراض إذابة الجليد والأغراض الصناعية مثل المنظفات. ويتسم الملح المصري بارتفاع جودته ودخوله في عدة صناعات كالمنظفات والورق والزجاج، والصبغة، والأدوية. ولكن تعاني سلسلة القيمة الخاصة بالملح من بعض نقاط الضعف والتي تتضمن:

- عدم الوعي الكامل بنشاط استخراج وتصدير الملح المصنع بدلاً من الملح الخام.
- عدم تضمين الملح في منظومة رد أعباء الصادرات.
- تراجع جاهزية الموانئ والتي تعد من أهم عقبات تصدير الملح بسبب متطلبات عمق المراكب ذات الحجم الكبير والانتظار الطويل.

نخلص من التوصيف والتحليل السابق للصناعات الغذائية وأنشطتها الفرعية بمحافظة الإسكندرية إلى بعض الاستنتاجات المهمة حول طبيعة سلسلة الإمداد والتشابكات بين الأنشطة الفرعية، التي تجدر الإشارة إليها على النحو التالي:

- بصفة عامة بالرغم من توفر جميع حلقات سلسلة قيمة الصناعات الغذائية في الإسكندرية، إلا أن عدم توافر المدخلات يعد المشكلة الرئيسية التي تواجه العديد من الصناعات الغذائية على مستوى المحافظة.

- غياب مراعاة البعد الجغرافي فيما يتعلق بموقع المورد الطبيعي وموقع الصناعة في حد ذاتها، وعدم الربط بينهما للاستفادة من اقتصاديات الحجم وفرص الوفورات الإيجابية للمكان، والتي يسهل استغلالها تنمويا وهو ما ظهر واضحا في قطاعات مثل اللحوم ومنتجاتها والمنتجات السمكية (وجود المجازر في مناطق تكاد تخلو من مزارع الماشية والدواجن أو من الصناعة الغذائية ككل، تركيز المساحات الحقلية والمحصولية للخضر والفاكهة بالمحافظة في أحياء يقل بها تركيز الصناعات الغذائية).
- وجود طاقات وموارد غير مستغلة بالمحافظة في أكثر من نشاط، ويتضح ذلك من خلال توفر المورد الطبيعي بالمحافظة بشكل أكبر نسبيا من بعض المحافظات الأخرى، إلا أن الإنتاج النهائي يكون أضعف، فعلى سبيل المثال، النسبة الأكبر من مواشي الإسكندرية هي من الإناث إلا أن إنتاجها من اللبن ضعيف مقارنة ببعض المحافظات الأخرى التي تمتلك ثروة أقل ولكن تنتج أضعاف إنتاج الإسكندرية. وبالمثل في حالة المزارع السمكية التي تتمتع بمساحات واسعة غير أن المستغل منها بالكاد يقترب من 5%.
- ضعف النظرة التطويرية للموارد الطبيعية للمحافظة والتركيز على المصادر البديلة غير الدائمة وهو ما ظهر في أكثر من نشاط، أهمهم نشاط المنتجات السمكية حيث يتم التركيز على المزارع والبحيرات وإهمال مصدر هام مثل البحر الأبيض المتوسط.
- وجود فرص غير مستغلة للاستفادة من مخلفات الصناعات الغذائية على مستوى المحافظة مما يجعلها تقوم بدور أكبر في التوجه نحو الاقتصاد الأخضر.

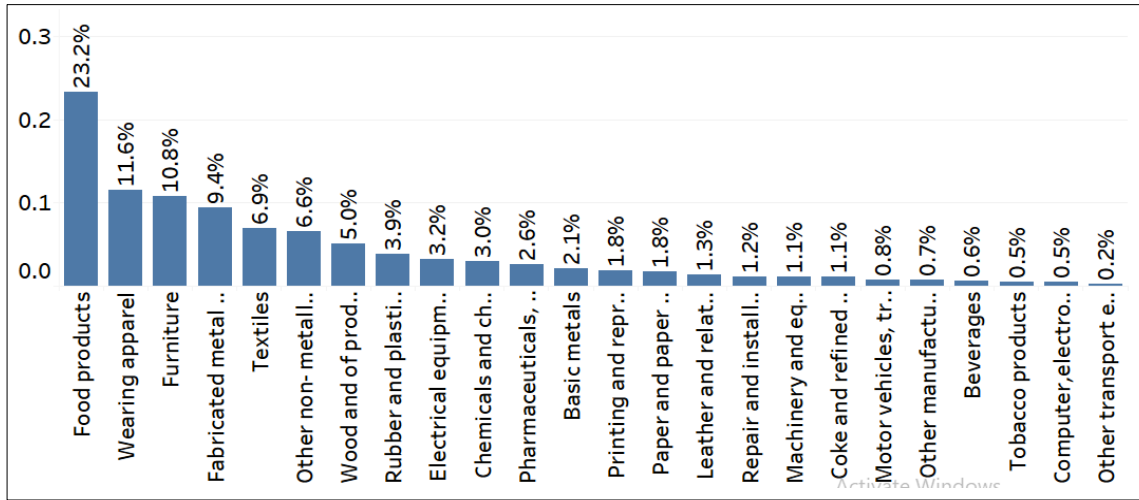
#### ● **الصناعات الكيماوية**

يقدم هذا الجزء نظرة مفصلة على الصناعات الكيماوية؛ حيث يبدأ التحليل باستعراض الصورة الكلية للصناعة على مستوى الجمهورية، ثم ينتقل إلى توصيف الصناعات الكيماوية بمحافظة الإسكندرية، وأخيرا يقوم بتحليل الأنشطة الفرعية داخل الصناعات الكيماوية بالمحافظة.

#### 1- الصورة الكلية للصناعات الكيماوية على مستوى الجمهورية

يشير الشكل (10-1) إلى أن قطاع الصناعات الكيماوية يستوعب 3% من إجمالي التشغيل في الصناعة التحويلية.

الشكل (10-1): التوزيع النسبي لنصيب الصناعات التحويلية من التشغيل على مستوى الجمهورية (2017)



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث إحصائيات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية (2017).

ويشير الجدول (5-1) إلى نصيب مجموعات المحافظات المختلفة من التوزيع النسبي للمنشآت والعمالة بنشاط الكيماويات والتي يمكن تصنيفها إلى أربع مجموعات على النحو التالي:

الجدول (5-1): نصيب مجموعات المحافظات من إجمالي المنشآت والتشغيل بالصناعات الكيماوية

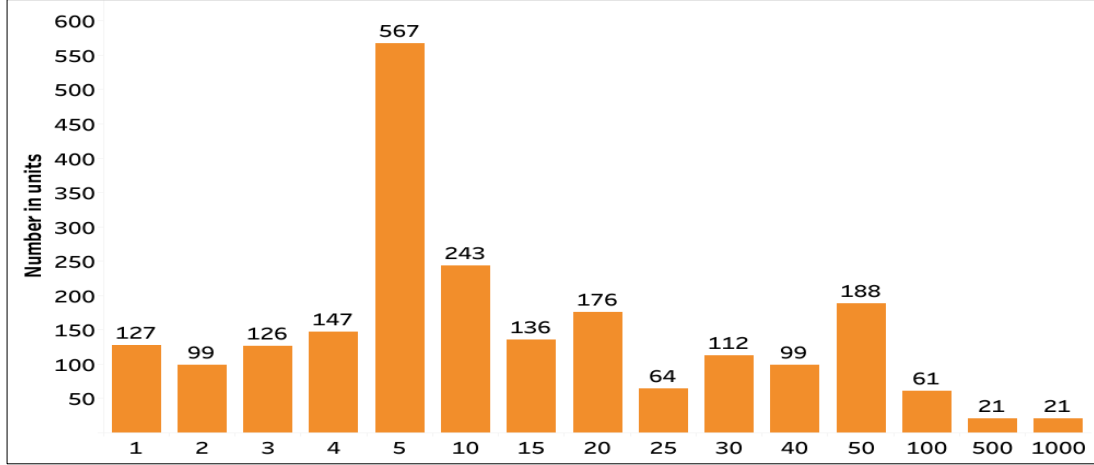
العمالة	المنشآت	مجموعات المحافظات
73.5%	69.9%	أ: القليوبية، القاهرة، الجيزة، الإسكندرية، الشرقية، الغربية
9.8%	19.1%	ب: الدقهلية، المنوفية، البحيرة، بني سويف، سوهاج
9.6%	9%	ج: دمياط، كفر الشيخ، المنيا، الفيوم، أسيوط، بورسعيد، السويس
7.1%	2%	د: البحر الأحمر، جنوب سيناء، شمال سيناء، مطروح، قنا، الوادي الجديد، الإسماعيلية، أسوان، الأقصر

المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث إحصائيات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية (2017).

ويتبين من الجدول أن محافظات المجموعة (أ) والتي تنتمي إليها محافظة الإسكندرية هي صاحبة النصيب الأكبر من منشآت الصناعات الكيماوية والعمالة المشتغلة بها، فتستحوذ على نحو 70% من إجمالي المنشآت و73.5% من إجمالي العمالة، وتتكون من محافظات الدلتا. وتتسم الصناعة بذات التحيز الذي سبق مشاهدته في الصناعات الغذائية، من حيث تركيز المنشآت والعمالة، نحو المحافظات الحضرية.

ويوضح الشكل 1-1 توزيع منشآت القطاع وفقاً لحجمها، مقاساً بعدد العمالة بينما يبين الشكل 1-12 التوزيع النسبي لها. ويتضح من الشكلين سيطرة المنشآت متناهية الصغر على الصناعات الكيماوية؛ حيث تستوعب 60% من إجمالي العمالة.

الشكل (11-1): توزيع منشآت القطاع وفقا لحجمها (مقاسا بعدد العمالة)



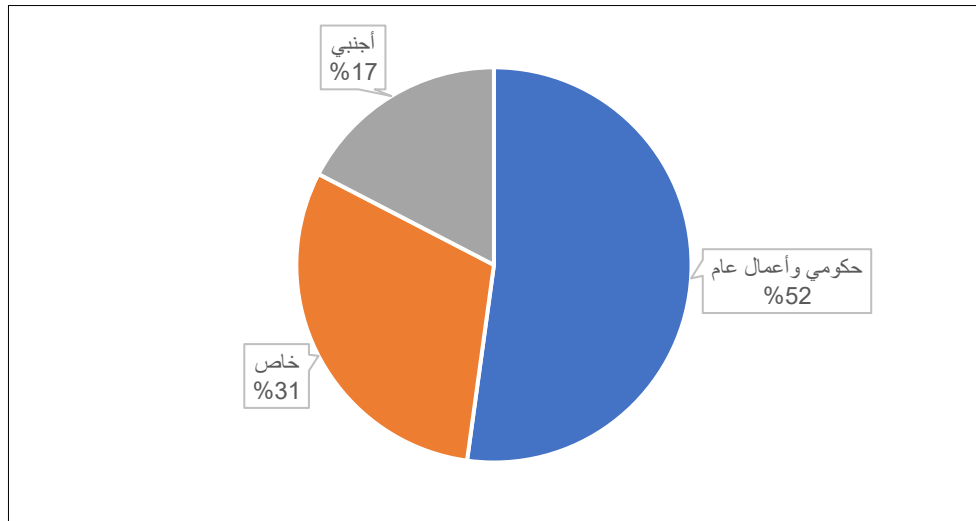
المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2019.

## 2- الصورة الكلية للصناعات الكيماوية داخل المحافظة

تستحوذ محافظة الإسكندرية على نحو 9.3% من إجمالي المنشآت و 23.5% من إجمالي العمالة في نشاط الصناعات الكيماوية على مستوى الجمهورية، وبذلك تأتي في المركز الرابع على الجمهورية من حيث نصيبها من إجمالي عدد المنشآت بالصناعات الكيماوية، والمركز الأول من حيث عدد المشتغلين في الصناعات الكيماوية على مستوى الجمهورية.

ويسيطر على نشاط الكيماويات في محافظة الإسكندرية عدد من الشركات الكبرى والتي تنقسم في تبعيتها بالتساوي تقريبا بين القطاعين الحكومي وأعمال عام والخاص الذي يضم شركات محلية وأجنبية، كما يتضح من الشكل (12-1) التالي.

الشكل (12-1): التوزيع النسبي لكبرى شركات المنتجات الكيماوية بالمحافظة وفقا لتبعية القطاع

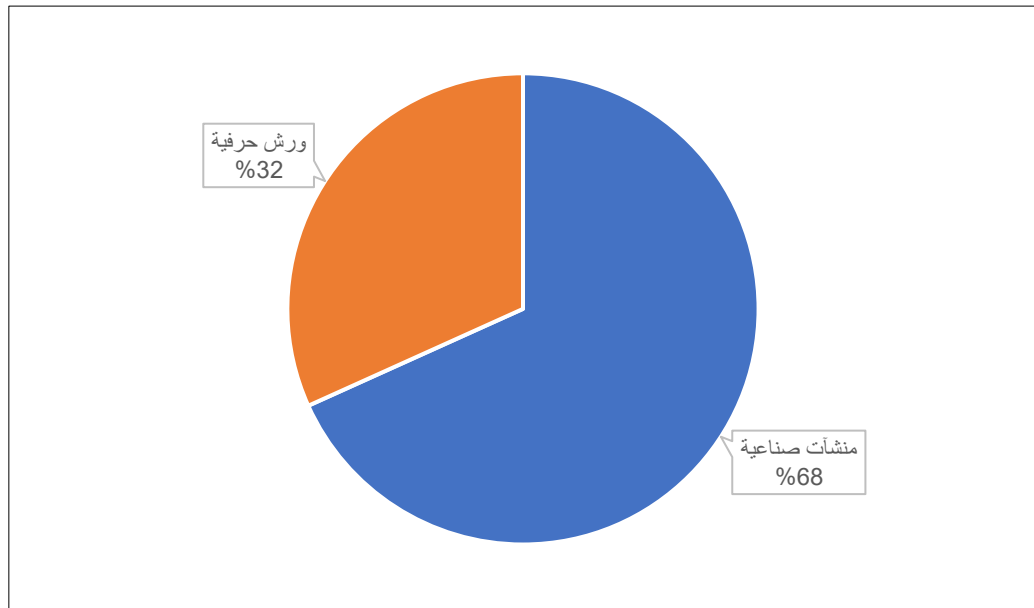


المصدر: جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية.

ويتركز إنتاج القطاع العام في مشتقات البترول والبتروكيماويات والأسمدة، أما القطاع الخاص فيتجه أغلب نشاطه للمنظفات والدهانات، بينما يتركز إنتاج الشركات الأجنبية في الأسمدة ومستلزمات البناء من الخرسانة والعزل المائي.

ويقدر عدد المنشآت في الصناعات الكيماوية بالمحافظة بنحو 2690 منشأة و1251 ورشة حرفية، ويوضح الشكل (13-1) التالي التوزيع النسبي لنصيب الصناعات الكيماوية بكل من المنشآت الصناعية والورش الحرفية، والذي يبين سيطرة المنشآت الصناعية على الصناعات الكيماوية بالمحافظة بنصيب يصل إلى 68%.

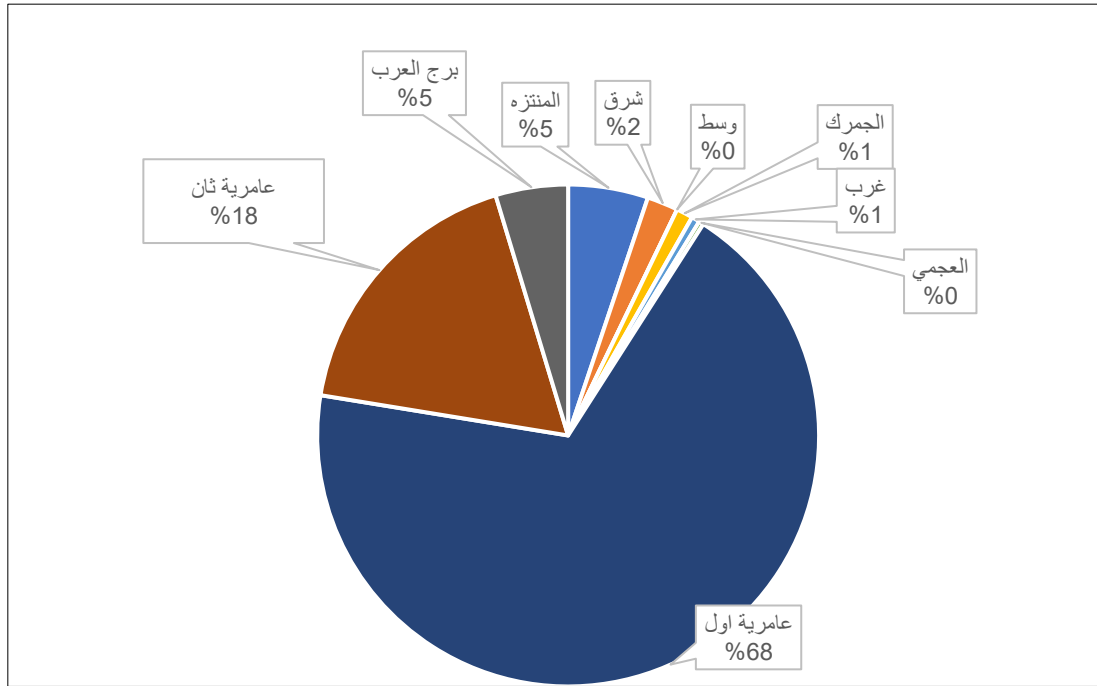
الشكل (13-1): نصيب الصناعات الكيماوية من المنشآت الصناعية والورش الحرفية بمحافظة الإسكندرية، 2020



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

أما عن توزيع الصناعة على أحياء المحافظة والموضح في الشكل (14-1)، فيتضح انتشار نشاط الكيماويات في المحافظة بحي العامرية (أول وثان)، والذي يستحوذ على 86% من النشاط، يليه برج العرب والمنزه حيث يستحوذ كل منهما على 5% من إجمالي منشآت الصناعات الكيماوية بالمحافظة.

الشكل (14-1): التوزيع النسبي للصناعة الكيماوية على المستوى الجغرافي لأحياء محافظة الإسكندرية، 2020

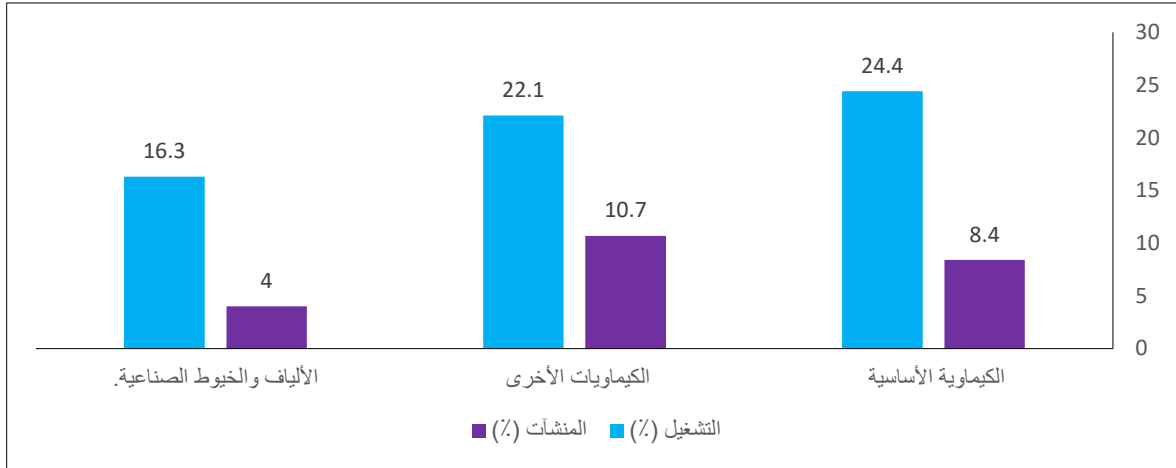


المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

### 3- الأنشطة الفرعية للصناعات الكيماوية بالمحافظة

يتضح من حساب أنصبة الأنشطة الفرعية للصناعات الكيماوية بمحافظة الإسكندرية كنسبة من إجمالي المنشآت والمشتغلين على مستوى الجمهورية أن المساهمة الرئيسية للمحافظة تكمن في نشاط الكيماويات الأخرى بنسبة 10.7%، يليها الكيماويات الأساسية ثم الألياف والخيوط الصناعية. ويستحوذ نشاط الكيماويات الأساسية الخاصة بالأسمدة والمطاط وغيرها في الإسكندرية على نحو ربع العمالة الصناعية في هذا النشاط على مستوى الجمهورية، يليه نشاط الكيماويات الأخرى الخاصة بالطلاءات والمنظفات وغيرها، بينما تشارك المحافظة في تشغيل 16% من إجمالي العمالة على مستوى الجمهورية في نشاط الألياف الصناعية. وذلك وفقا للشكل (15-1).

الشكل (15-1): نصيب الأنشطة الفرعية للصناعات الكيماوية بالإسكندرية من إجمالي المنشآت والتشغيل على مستوى الجمهورية



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية، بناء على بيانات التعداد الاقتصادي في 2017.

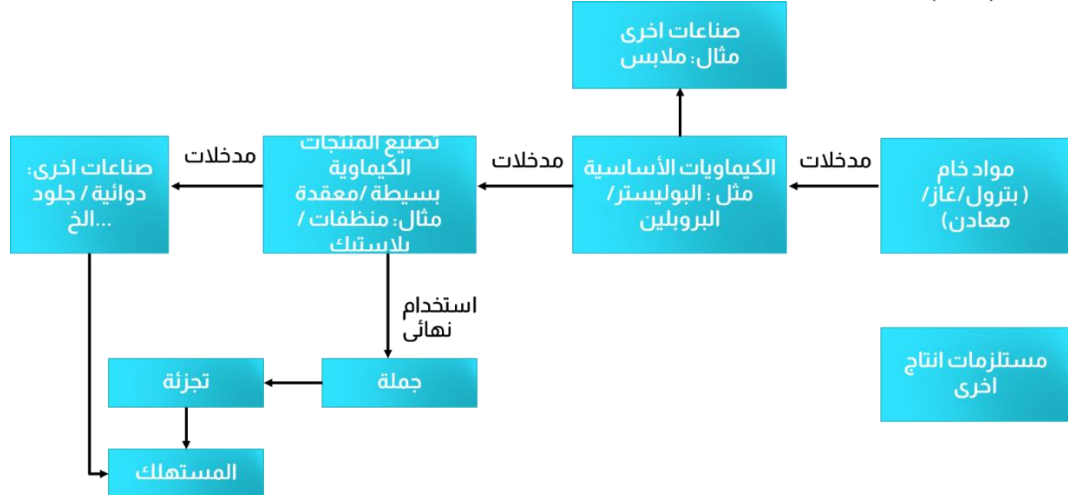
\*تشمل المواد الكيماوية الأساسية والأسمدة والمركبات النيتروجينية واللدائن البلاستيكية في أشكالها الأولية وصناعة المطاط التركيبي.

\*\*تشمل الكيماويات الأخرى الدهانات، الورنيشات، طلاءات مماثلة وأحبار طباعة، صابون ومطهرات ومستحضرات تنظيف وتلميع ومستحضرات تجميل.

#### 4- سلسلة قيمة صناعة الكيماويات

تتسم صناعة الكيماويات بالتنوع في منتجاتها بشكل كبير ما بين منتجات تعتبر مادة خام لصناعات أخرى مثل منتجات البتروكيماويات، ومنتجات تعتبر منتج نهائي مثل البلاستيك والأسمدة، ونتيجة هذا التنوع تختلف سلسلة القيمة الخاصة بكل منتج من منتجات صناعة الكيماويات. ويوضح الشكل (16-1)، تصور عام لسلسلة قيمة الصناعات الكيماوية.

الشكل (16-1): سلسلة قيمة الصناعات الكيماوية



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

وبصفة عامة، تعاني صناعة الكيماويات على مستوى الجمهورية من نقص المادة الخام، وهذا النقص يرجع

لنقص في الطاقة الإنتاجية أو للحاجة إلى القيام باستثمارات ضخمة.



وبالرغم من معاناة صناعة الكيماويات على مستوى الجمهورية من نقص المادة الخام، إلا أن الإسكندرية لديها ميزة نسبية مقارنة بباقي محافظات الجمهورية؛ حيث تتركز مصانع البتروكيماويات فيها، بالإضافة إلى تواجد أرصفة للصب السائل والبلك والصب غير النظيف في المحافظة وبالتالي يمكنها توفير المادة الخام ونقلها وتخزينها بسهولة مقارنة بباقي المحافظات، ومن ثم التقليل من التكاليف اللوجستية. وبالفعل يوجد للدولة خطط لإنشاء مناطق لوجيستية بالإسكندرية يمكن الاستفادة منها فيما يتعلق بالصناعات الكيماوية. ومن ناحية أخرى يوجد بالإسكندرية تركيز للعديد من المنتجات الكيماوية النهائية مثل البلاستيك، والمنظفات، والدهانات وغيرها من المنتجات، وذلك في أحياء برج العرب والعامرية، ومنطقة مرغم الصناعية المخصصة لصناعة البلاستيك.

ويعد توفر الأراضي الصناعية بالموصفات الملائمة أحد التحديات الأساسية التي تواجه صناعة الكيماويات في الإسكندرية، وخاصة فيما يتعلق بالتوسع في صناعة البتروكيماويات والتي تحتاج إلى مساحات واستثمارات ضخمة.

بعض الصناعات، وتحديدًا البلاستيك، يواجه مشكلة في توافر المواد الخام الرئيسية نتيجة اضطراب توريد شركات البتروكيماويات العامة الموجودة بالإسكندرية لالتزاماتها لهذه الشركات، خاصة مع ارتفاع الأسعار عالمياً واتجاه هذه الشركات للتصدير. ويزداد الأمر صعوبة في حالة الصناعات الصغيرة التي لا يمكنها الاستيراد مباشرة لصعوبات مادية وصغر حجم احتياجاتها.

وتعد صناعة الألياف والخيوط الصناعية من الصناعات الكيماوية المميزة داخل الإسكندرية. حيث تعتمد هذه الصناعة على المواد الكيميائية الناتجة من البترول الخام والغاز الطبيعي وكذلك الأخشاب ومخلفاتها ومخلفات القطن التي يطلق عليها زغب القطن الناتجة بشكل أساسي عن عمليات تصنيع الغزل والنسيج. وتعد الإسكندرية محافظة مهمة في هذا النشاط على خريطة الجمهورية بالرغم من تواضع عدد المنشآت في هذا النشاط داخل المحافظة، وكذلك من حيث التشغيل، إلا أن هناك مشروعات مستقبلية من القطاع الخاص لخلق سلسلة قيمة متكاملة لإنتاج البوليستر في المحافظة.

وبالرغم من وجود فرصة للتوسع في صناعة الألياف والخيوط الصناعية في الإسكندرية نظراً لتوفر المادة الخام في المحافظة نتيجة تواجد صناعة البتروكيماويات وارتفاع نسب مخلفات القطن إلى 35% من عمليات الغزل والنسيج فيها، إلا أنها تواجه عدداً من التحديات التي تعتبر تحديات أفقية تواجه صناعة الألياف والخيوط الصناعية بشكل عام ومنها:

- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لتصنيع الألياف والخيوط الصناعية والصناعات المغذية والافتقار للحوافز لجذب الاستثمارات في هذا المجال.

- انخفاض الجمارك على البوليستر المستورد بينما ترتفع الجمارك على خامات البوليستر التي تدخل في الصناعة المحلية مقارنة بنسبة الجمارك على البوليستر المستورد مما يخلق نوعا من التشوه الجمركي.
  - يتطلب إنتاج الخيوط تقنيات معينة غير متوافرة محليا إلا بشكل محدود، ومكلفة بشكل ملحوظ.
  - عملية تصنيع الخيوط والألياف الصناعية ملوثة للغاية حيث ينتج عنها مخلفات صلبة دائبة وانبعاثات غازية وتلويث لمياه الصرف نتيجة عمليات التزبييت، وبالتالي تتطلب أماكن معينة غير سكنية تتناسب مع طبيعة العملية التصنيعية لأنها تحمل خطورة صحية على السكان حال التعرض لها مع ضرورة المعالجة البيئية الجادة. ومعالجة هذا التحدي في حد ذاته هو فرصة لأنشطة جديدة.
- ونخلص من التحليل المفصل السابق للصناعات الكيماوية بالمحافظة إلى بعض الاستنتاجات الهامة على النحو التالي:

- تعاني سلسلة القيمة الخاصة بالصناعات الكيماوية ومنتجاتها على مستوى المحافظة من تحديات تتعلق بتوافر المواد الخام وعدم توافر أراضي صناعية للاستثمارات الجديدة في هذه الصناعة علاوة على الافتقار للحوافز التي تجذب المستثمرين في مجال الألياف والخيوط الصناعية
- كذلك الأمر بالنسبة للقطاع العام، حيث يمثل تواجد القطاع العام في صناعة البتروكيماويات فرصة وتحدي في نفس الوقت، تحدي من حيث عدم استدامة الالتزام بالتعاقدات الحكومية فيما يتعلق بتوريد مدخلات الإنتاج للقطاع الخاص، وفرصة في نفس الوقت لكونه قاعدة صناعية متينة ومتماسكة يمكن البناء عليها والاستفادة منها وتوليد فرصا تصديرية كبيرة.

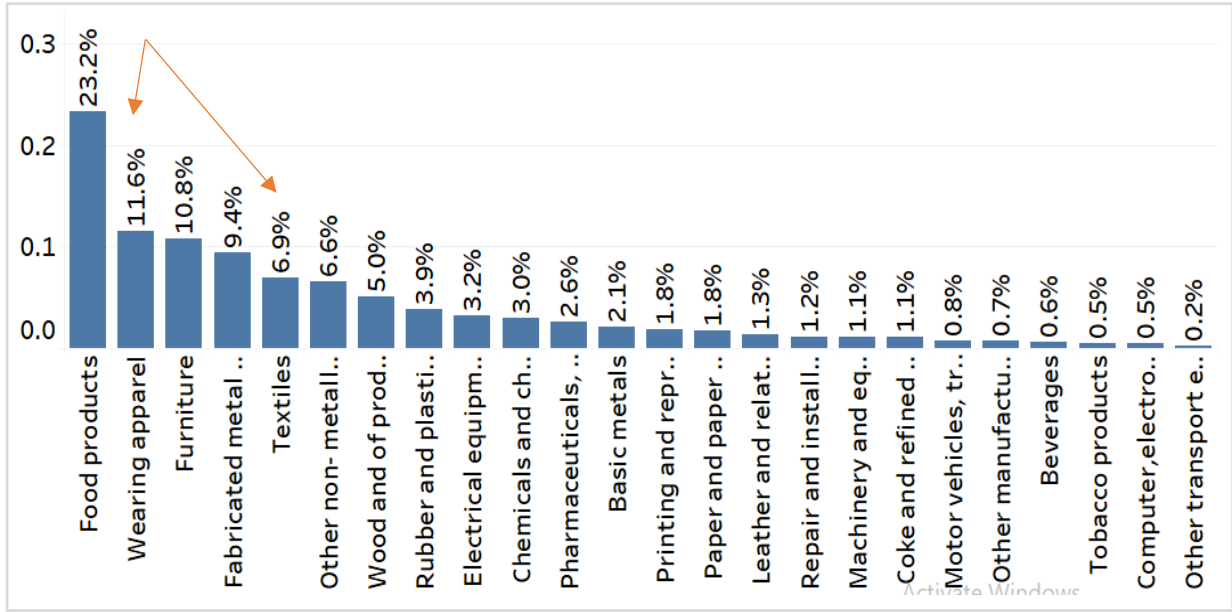
#### ● **صناعات الغزل والنسيج والملابس الجاهزة**

يقدم هذا الجزء نظرة مفصلة على صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة بمحافظة الإسكندرية، والتي تتضمن نشاطي الملابس الجاهزة والمنسوجات معا. ويبدأ التحليل باستعراض الصورة الكلية للصناعة على مستوى الجمهورية، ثم ينتقل إلى توصيف القطاع على مستوى إجمالي المحافظة ثم على المستوى الجغرافي للأحياء داخل المحافظة، وأخيرا يقوم بتحليل الأنشطة الفرعية داخل الصناعة بالمحافظة.

#### 1- الصورة الكلية لصناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة

تشكل صناعة الغزل والنسيج ثاني أكبر صناعة تحويلية من حيث عدد العمالة بها من إجمالي 24 صناعة أخرى، كما هو موضح في الشكل (1-17)؛ حيث تستوعب 18.5% من إجمالي العمالة في الصناعة التحويلية رغم أن عدد مصانع الملابس الجاهزة لا يمثل سوى 3.8% والمنسوجات 2.5% فقط من إجمالي المصانع في مصر، مما يعكس ارتفاع قدرة هذه الصناعة على التشغيل، باعتبارها إحدى الصناعات التحويلية كثيفة العمالة، ويرجع أحد الأسباب في ذلك إلى أن القطاع يوفر أرخص فرص عمل في مصر.

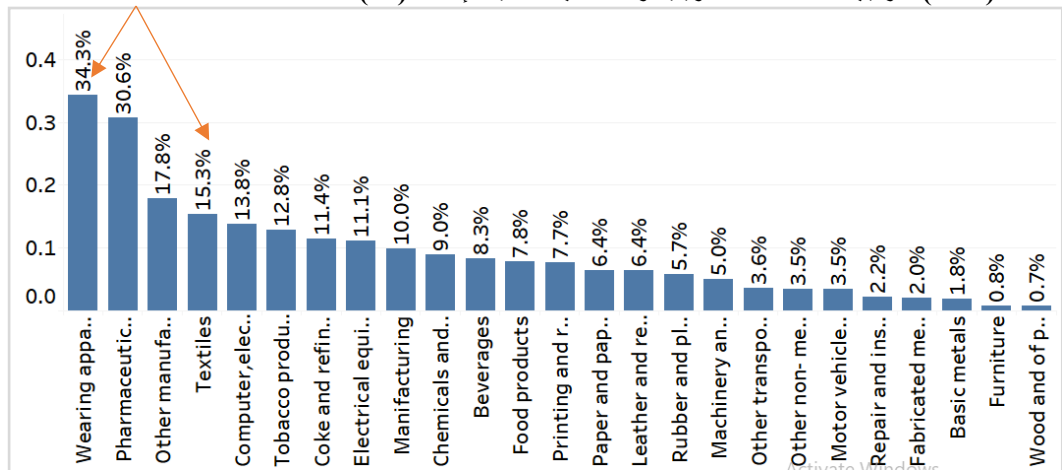
الشكل (17-1): ترتيب الصناعات التحويلية وفقا لنسبة التشغيل التي توفرها (2017)



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

يقوم قطاع الغزل والنسيج والملابس الجاهزة بطبيعته بتشغيل عدد كبير من النساء كما هو موضح في الشكل (18-1)، فعلى الرغم من هيمنة العاملين من الذكور على القطاع (نحو 65%) كما هو الحال في جميع الصناعات التحويلية، إلا أنه لا يزال يحتل المرتبة الأولى في تشغيل الإناث، حيث يستحوذ على نحو 50% من إجمالي العاملات الإناث على مستوى إجمالي الصناعات التحويلية، وهو ما يعني أن التوسع في هذا القطاع من شأنه أن يساهم بشكل كبير في حل مشكلة ارتفاع البطالة بين الإناث في مصر.

الشكل (18-1): ترتيب الصناعات التحويلية وفقا لنسبة تشغيل الإناث، (%)



المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2017.

ويوضح الجدول (6-1) توزيع إجمالي المنشآت والعاملين في هذه الصناعة في المحافظات؛ حيث تنقسم المحافظات إلى أربع مجموعات: أ، ب، ج، ود وفقا لمدى تركيز الصناعة بها. ومن الملاحظ أن المحافظات

الأكثر حضرية مثل القاهرة والجيزة والإسكندرية تضم تجمعات عنقودية من المنشآت والعمالة (المجموعتان أ و ب). ورغم أن توزيع المنشآت والعمالة يتبع نمطا متقاربا وبينهما علاقة ترابط إيجابية، إلا أن هناك اختلافات في بعض المحافظات. على سبيل المثال، بينما تضم الإسكندرية 6.5% من المنشآت، تستحوذ على أكثر من ضعف هذه النسبة تقريبا (14%) من التشغيل، أي أن صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة في هذه المحافظة كثيفة العمالة وتوفر فرص عمل أكثر من غيرها.

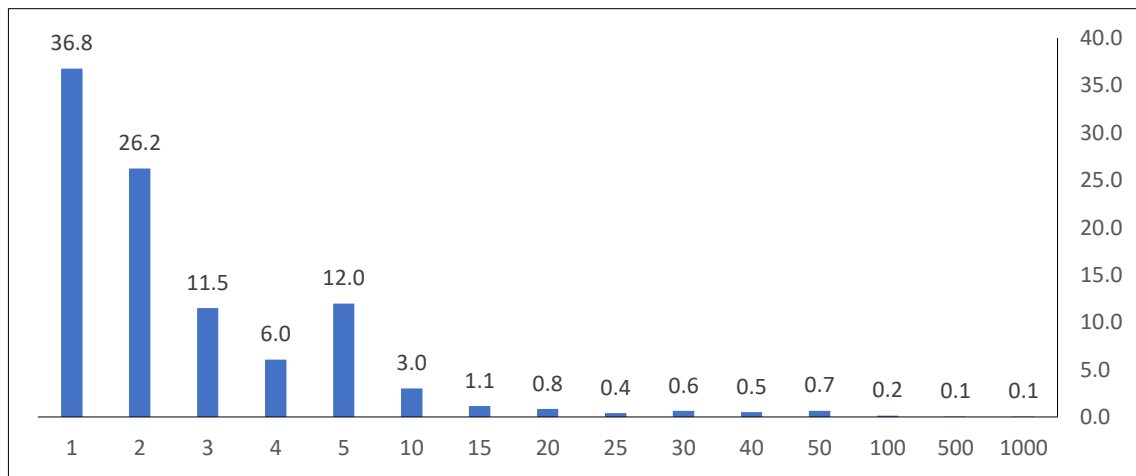
**الجدول (6-1): نصيب مجموعات المحافظات من إجمالي المنشآت والتشغيل بنشاط الغزل والنسيج والملابس الجاهزة**

مجموعات المحافظات	% المنشآت	% التشغيل
المجموعة أ: الغربية، القاهرة، الجيزة، الإسكندرية	42.5%	54.4%
المجموعة ب: القليوبية، الشرقية، الدقهلية، بورسعيد، البحيرة، المنوفية، الإسماعيلية	34.5%	35.5%
المجموعة ج: أسبوط، دمياط، بني سويف، كفر الشيخ، سوهاج، قنا، المنيا، الفيوم	19.7%	8.7%
المجموعة د: البحر الأحمر، السويس، جنوب سيناء، شمال سيناء، الوادي الجديد، أسوان، مطروح، الأقصر	3.3%	1.4%

المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2017.

ويبين الشكل (19-1) التوزيع النسبي لإجمالي منشآت القطاع وفقا لحجمها مقاسا بحجم العمالة. ومنه يتبين أن أغلب المنشآت هي منشآت متناهية الصغر، حيث تشكل منشآت الفرد الواحد وحدها 36.8% منها، تليها منشآت الفردين والتي تمثل ما يقرب من 26%، ومن ثم تشكل المنشآت متناهية الصغر (1- 5 عامل) الغالبية العظمى من المنشآت بنسبة 92.5%، تاركة النسبة المتبقية (7.5%) موزعة بين المنشآت الصغيرة والمتوسطة، وعدد محدود للغاية من المنشآت الكبيرة. الأمر الذي يشير إلى أن معظم المنشآت العاملة في صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة هي منشآت متناهية الصغر وصغيرة تتسم بانخفاض كثافة رأس المال.

**الشكل (19-1): التوزيع النسبي لمنشآت الغزل والنسيج والملابس الجاهزة وفقا للحجم (مقاسا بحجم العمالة)**

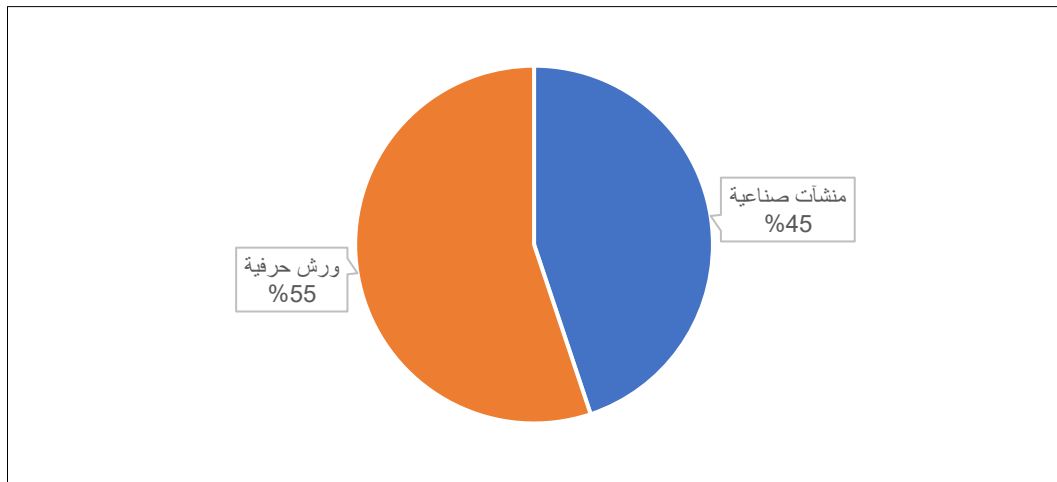


المصدر: تحليل المركز المصري للدراسات الاقتصادية لأحدث الإحصاءات الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء حول الصناعات التحويلية، 2017.

## 2- الصورة الكلية لصناعة الغزل والنسيج في محافظة الاسكندرية

تستحوذ الاسكندرية على نحو 6.5% و14% من إجمالي المنشآت الصناعية في نشاط الغزل والنسيج والملابس الأجهزة على مستوى الجمهورية، وبذلك تأتي في المرتبة السابعة من حيث عدد المنشآت، والمرتبة الثالثة من حيث التشغيل في صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة على مستوى الجمهورية. ويتوزع نشاط الغزل والنسيج والملابس الجاهزة بالمحافظة بشكل شبه متساوي بين المنشآت الصناعية والورش الحرفية كما يوضح الشكل (20-1).

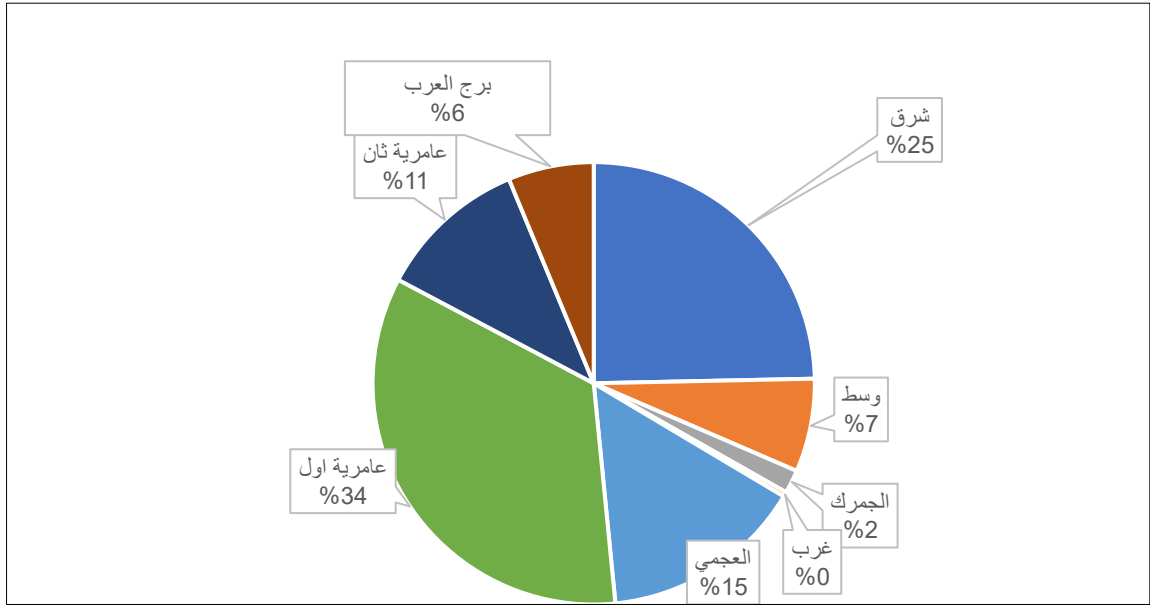
الشكل (20-1): نصيب صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة من المنشآت الصناعية والورش الحرفية بمحافظة الإسكندرية، 2020



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

أما عن التوزيع الجغرافي للصناعة على أحياء المحافظة المختلفة والموضح في الشكل (21-1)، فيتضح سيطرة أحياء العامرية (أول وثان) على ممارسة النشاط بالمحافظة ككل بنحو 45% من إجمالي المحافظة، يليه حي شرق بنحو الربع، ثم بقية الأحياء بنسب قليلة متفاوتة، فيما تغيب الصناعة تماما عن حي المنزه كما يتضح من الشكل.

الشكل (21-1): التوزيع النسبي لصناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة على المستوى الجغرافي لأحياء محافظة الإسكندرية، 2020



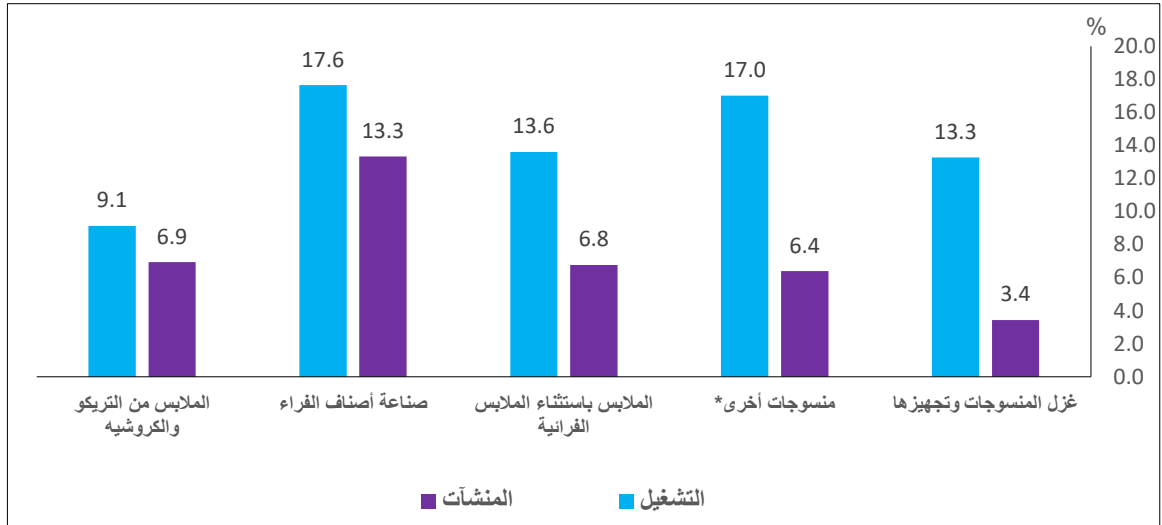
المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

### 3- الأنشطة الفرعية لصناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة بالمحافظة

يتضح من حساب أنصبة الأنشطة الفرعية لصناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة بمحافظة الإسكندرية كنسبة من إجمالي المنشآت والمشتغلين على مستوى الجمهورية أنه رغم أن صناعة الفراء صناعة ضعيفة في حد ذاتها على مستوى الجمهورية، إلا أن لها النسبة الأكبر من إجمالي المنشآت، أي أنها صناعة غير ذات أهمية نسبية لمصر إلا أن مساهمة المحافظة بها كبيرة نسبيا. وتساهم المحافظة في باقي الأنشطة الفرعية بنفس مقدار تركيز المنشآت تقريبا فيما عدا غزل وتجهيز المنسوجات بأقل تركيز.

كما يتضح أن صناعتي المنسوجات الأخرى من السجاد، والحبال، وأقمشة التريكو، وغيرها وأصناف الفراء تستحوذان على النصيب الأكبر من العمالة المشتغلة بهما على مستوى الجمهورية بنفس النسبة تقريبا. فيما تأتي صناعتا الملابس النسيجية وغزل المنسوجات وتجهيزها في المرتبة الثانية من حيث نصيبهما من التشغيل بنفس المساهمة تقريبا. وذلك وفقا للشكل (21-1)

الشكل (1-22): نصيب الأنشطة الفرعية لصناعة الغزل والنسيج بالإسكندرية من تركيز المنشآت والتشغيل من إجمالي الصناعة بالجمهورية



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية، بناء على بيانات التعداد الاقتصادي في 2017.

\*تتضمن المنسوجات الأخرى أقمشة وأصناف من التريكو والكروشيه، منسوجات جاهزة عدا الملايس، السجاد والكليم، الحبال والديبار والشباك، ومنسوجات أخرى غير مصنفة في مكان آخر.

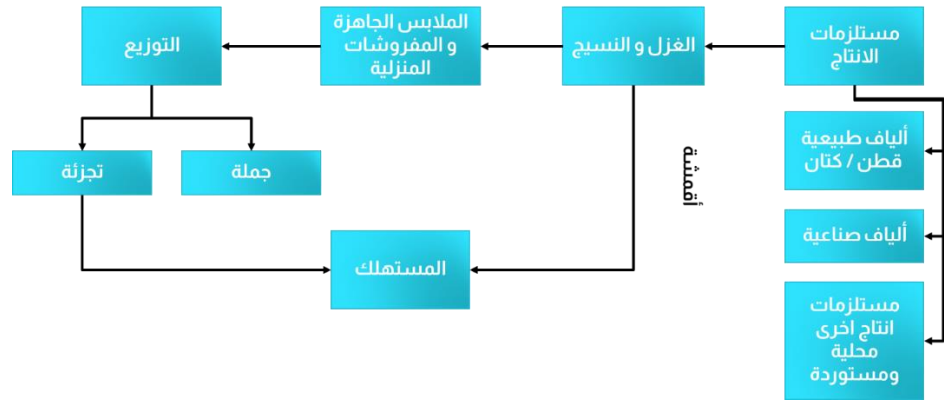
#### 4- سلسلة قيمة صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة والمفروشات

تتكون سلسلة قيمة المنسوجات والملابس الجاهزة والمفروشات من أربعة مراحل أساسية على النحو الآتي:

- المرحلة الأولى: تشمل مدخلات الإنتاج المختلفة سواء مدخلات المواد الخام والتي تكون إما من ألياف طبيعية (القطن والكتان) أو ألياف صناعية ويكون مصدرها بالأساس البتروكيماويات. أو مدخلات أخرى مثل الأصباغ والاكسسورات وغيرها. وقد تكون المدخلات محلية أو مستوردة.
- المرحلة الثانية: هي مرحلة إنتاج الخيوط والغزول والأقمشة.
- المرحلة الثالثة: مرحلة إنتاج الملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية.
- والمرحلة الرابعة: التسويق والتوزيع.

ويخلص الشكل التالي سلسلة قيمة صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة والمفروشات:

الشكل (1-23): سلسلة قيمة المنسوجات والملابس الجاهزة والمفروشات



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

فيما يتعلق بالمرحلة الأولى: نجد أن محافظة الإسكندرية تتميز بتوفر المواد الخام اللازمة للصناعة حيث يتم زراعة القطن، المورد الأساسي لصناعة النسيج، بمنطقة الصاعدة التابعة لحي العامرية ثاني. وقد شهدت المساحة المزروعة بالقطن نموا بنحو 60% بين 2016 و2020، كما تزايد إنتاج المحافظة من القطن بنحو 50% خلال نفس الفترة. ويوجد مركزان للتجميع بمحافظة الإسكندرية هما مركز أبو بكر ومركز رحيم.

وبالرغم من توسع المحافظة في زراعة القطن إلا أنه لا يمثل سوى 0.8% من إجمالي المساحة المزروعة بالمحاصيل الحقلية بالمحافظة، ولذا يغطي القطن المحلي 20% (قطن من النمر الرفيعة) فقط من إجمالي احتياج صناعة المنسوجات، ويتم استيراد (80%) من الخارج. كما يتم توفير بعض أنواع الغزول أيضاً من خلال إعادة تدوير مخلفات القطن الناتجة عن عمليات الغزل والتي تبلغ 35% من إجمالي الإنتاج. أما عن وضع الألياف الصناعية فقد تم تناوله في الجزء السابق الخاص بقطاع الكيماويات.

وفيما يخص مرحلة تصنيع المنسوجات، نجد أنه يتساوى نصيب محافظة الإسكندرية مع الجمهورية تقريباً فيما يخص تركيز المنشآت، أي أن المحافظة تعد ممثلاً عن مصر في نشاط الغزل وتجهيز المنسوجات، ويرتفع نصيبها من التشغيل عن الجمهورية نظراً لتركز الصناعة بها بشكل ملحوظ. وتعاني صناعة المنسوجات في المحافظة من عدد من التحديات أهمها:

- تركز صناعة الغزل والنسيج في أحياء سكنية مثل حي شرق وحي العجمي رغم أنها صناعات ملوثة للبيئة.
- وجود طاقات عاطلة بشركات الغزل والنسيج بالإسكندرية وإغلاق بعض الشركات مثل شركة «فستيا».
- ارتفاع تكلفة العمالة بمحافظة اسكندرية مما يضطر صاحب العمل إلى تحمل قيمة انتقال العمال للمناطق الصناعية خاصة في ظل عدم توفر مساكن لهم في هذه المناطق وكذلك عدم توافر وسائل انتقالات جماعية.



- وجود العديد من المشاكل في مناطق تركيز صناعة المنسوجات وتحديدًا منطقة برج العرب والعامرية، وسيتم العرض لهذه المشاكل بالتفصيل في الجزء الخاص بمدينة برج العرب.

وعلى مستوى صناعة الملابس الجاهزة: تعتبر محافظة الإسكندرية من المحافظات المميزة فيما يخص صناعة الملابس الجاهزة، حيث تعد أهم نشاط للمحافظة، ويتجاوز نصيبها من المنشآت والمشتغلين مثيله على مستوى الجمهورية، كما تمتلك المحافظة قدرة تصديرية ضخمة ويتواجد بها أكبر مُصدرين للملابس الجاهزة في الجمهورية. وما يعادل 20-25% من إجمالي الصادرات المصرية من الملابس الجاهزة يخرج من محافظة الإسكندرية.

وبالرغم من تواجد صناعة المنسوجات في المحافظة، إلا أن صناعة الملابس الجاهزة تعتمد بشكل كثيف بنسبة 60%-70% على الواردات من الخارج مثل الغزول والقطن قصير التيلة والألياف الصناعية ومنها البوليستر، هذا بالإضافة إلى إكسسوارات الملابس، ولذا تعد المعوقات التي ترتبط باستيراد المواد الخام ومستلزمات الإنتاج الأخرى من أهم المشكلات التي تواجه صناعة الملابس الجاهزة في الإسكندرية، شأنها في ذلك شأن باقي محافظات الجمهورية، بالإضافة لى باقي التحديات العامة ومنها:

- ارتفاع تكاليف المدخلات المستوردة
- تعقد إجراءات التخليص الجمركي التي تستغرق وقتاً طويلاً مما ينعكس على مدى سرعة استجابة المصانع للطلبات الخارجية التي يصل الأمر أحياناً لإلغائها، مما يؤثر سلباً على تنافسية هذه الصناعة في السوق العالمي
- ارتفاع تكاليف المرافق من ماء وكهرباء وصرف بمناطق برج العرب والعامرية مع ارتفاع تكلفة العمالة من مسكن أو مواصلات وغيرها، وكذلك تكلفة نقل البضاعة مما أدى إلى ارتفاع التكاليف المرتبطة بالإنتاج والتأثير سلباً على قدرتها التنافسية.
- الارتفاع المتوقع والمستمر لأسعار الملابس الجاهزة نتيجة ارتفاع أسعار القطن لأعلى مستوياتها خلال السنوات الماضية والموجة التضخمية العالمية في ظل التعافي من وباء كورونا والذي أثر سلباً بشكل خاص على قطاع الملابس الجاهزة مع توقف سلاسل الإمداد وتسريح العديد من العمال والعمالات ضمن قطاعات الغزل والصناعات النسيجية.
- انتشار ظاهرة تهريب ملابس المخزون من الملابس الأوروبية والأمريكية للأسواق المصرية وبيعها بأسعار رخيصة نسبياً في الأسواق غير الرسمية (وعبر الإنترنت بشكل غير منظم) مما يؤثر على تنافسية السوق الرسمية.

أما فيما يخص صناعة المفروشات فتتنوع المواد المستخدمة فيها ومنها الصوف، الاكليريك، البوليستر، البولي بروبيلين، النايلون، والحريير. وتتميز الإسكندرية بانها تمتلك نسبة أعلى من المنشآت

العاملة في صناعة المفروشات مقارنة بالجمهورية. ويتم إنتاج العديد من منتجات المفروشات في المحافظة مثل السجاد والشباك وغيرها. وتتميز المحافظة بتواجد شركات كبرى في مجال المنسوجات والأصواف بالإضافة إلى وجود تجمعات صناعية خاصة بالصناعة مثل قرى أبيس والتي يوجد بها 4 مصانع للسجاد تنتج أجود انواع السجاد في مصر ويتم تصديره إلى الخارج، وكذلك «قرية المسيري»، التابعة لمنطقة النهضة في العامرية بغرب الإسكندرية، وتخصص في صناعة بطاطين الصوف، أو ما يعرف بـ«بطاطين البدو». كما يتواجد بالمحافظة منشآت تعليمية خاصة بالصناعة مثل (المصنع الذي أنشأته مؤسسة مصر الخير) لتعليم وإنتاج السجاد اليدوي بمنطقة أبيس للتدريب على صناعة السجاد والكليم والمنسوجات اليدوية. وتعاني هذه الصناعة من عدم توفر المادة الخام بالجودة والمواصفات المطلوبة وخاصة بالنسبة للقرى الصغيرة، بالإضافة إلى المشكلات الأخرى التي تعاني منها صناعة المفروشات المنزلية في مصر بصفة عامة وعلى رأسها:

- تراكم المخزون في سوق السجاد ويرجع ذلك إلى العديد من الأسباب من أهمها ارتفاع الأسعار السائد بالأسواق، وتعويم الجنيه الذي يؤثر على أسعار الخامات المستوردة والتكنولوجيا اللازمة للصناعة.
- عدم عمل الشركات بكامل طاقتها الإنتاجية نتيجة عدم وجود عمالة فنية مدربة ومنظمة، وكذلك عدم قدرتها على تدبير تكلفة المادة الخام لكل الطلبات التي ترد إليها، في الوقت الذي تعزف البنوك عن تمويل القطاع.
- ضعف العائد المتحقق في صناعة السجاد اليدوي مقارنة بالسجاد الميكانيكي، وذلك لقلة الطلب على السجاد اليدوي نظرًا لارتفاع أسعاره حيث يستغرق فترات زمنية طويلة للانتهاء من تصنيعه (4-6 أشهر في المتوسط).
- انخفاض الاستثمارات المحلية في صناعة السجاد نتيجة انخفاض الطلب على السجاد بظهور نوعيات جديدة من المفروشات الأرضية مثل البورسلين والرخام.

اما فيما يخص حلقة التسويق والتوزيع، فنستفيد المنشآت المصدرة للملابس الجاهزة والمفروشات بالمحافظة من اتفاقية المناطق الصناعية المؤهلة شأنها شأن باقي الجمهورية. وبالرغم من توافر المقومات اللازمة لنمو صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة والمفروشات، إلا أن الصادرات المصرية لاتزال لا ترقى إلى كامل إمكانياتها خاصة في ظل وجود صعوبات في الاستفادة من أنظمة السماح الدروباك بسبب صعوبات حساب نسب الهالك من جانب مصلحة الرقابة الصناعية، كما تعاني الصناعة من ضعف آليات التسويق والحاجة إلى معارض تمتد لفترات أطول لتشجيع المشروعات الصغيرة والمتوسطة تحديداً.

وأخيراً فيما يخص الخدمات الداعمة لسلسلة القيمة: فبالإضافة إلى المقومات الأخرى المتوافرة بالمحافظة على مستوى الصناعة، تتميز الإسكندرية بوجود معمل اختبارات (الغزل والنسيج) بها مما يسهل عملية الاختبارات.<sup>6</sup> كما يتوافر بالإسكندرية مجعاً تكنولوجيا للغزل والنسيج يمكن الاستفادة منه في توفير الكوادر الفنية المؤهلة والتخصصات المطلوبة بمصانع الغزل والنسيج.<sup>7</sup> علاوة على انطلاق برنامج تشغيل وصيانة ماكينات الغزل والنسيج بجامعة برج العرب التكنولوجية، والذي يهدف إلى تخريج تكنولوجيين وفنيين متميزين في مجال صناعة الغزل والنسيج.<sup>8</sup>

وبصفة عامة تعاني سلسلة قيمة صناعة المنسوجات والملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية من عدم تكامل حلقات سلسلة القيمة وضعف علاقات الترابط الخلفية، حيث تعتمد هذه الصناعة في مصر بشكل كثيف على الواردات، وهو ما انعكس بشكل واضح في ضعف القيمة المضافة لصناعة الملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية في مصر. هذا بالإضافة إلى سيطرة القطاع العام على أنشطة ومكونات الترابطات الخلفية (غزل، خيط، قماش، الصباغة والتجهيز) بكفاءة محدودة. وأخيراً غياب الترابط بين السياسات الزراعية وسياستي التصنيع والتصدير رغم الارتباط الوثيق والتداخل بينهم في مراحل سلاسل القيمة الخاصة بالصناعة. ونخلص من التحليل المفصل السابق لصناعة الغزل والنسيج والملابس والمفروشات بالمحافظة إلى بعض الاستنتاجات الهامة على النحو التالي:

- يتوافر لدى محافظة الإسكندرية العديد من المقومات الأساسية على مستوى سلسلة القيمة إلا أن المشكلة الأكبر تتركز في عدم توافر المدخلات الرئيسية للصناعة وضعف التصنيع على مستوى الغزول والمنسوجات وانخفاض جودة الغزول والأقمشة المحلية، مما ترتب عليه عدم وجود تكامل بين سلسلة القيمة.
- وجود فرص لتوسع هذه الصناعة على مستوى المحافظة خاصة في ظل توافر الروابط الخلفية والأمامية لها بالمحافظة؛ حيث تدخل مخلفات الغزل في إنتاج الغزول والخيوط الصناعية اللازمة للملابس غير القطنية، وكذلك يمكن الاستفادة من الحبال والدوبار (أحد مكونات صناعة الغزل).

## 2- خطة عمل لتنمية قطاع الصناعات التحويلية

يتضمن هذا الجزء مقترحات محددة لتنمية قطاع الصناعة التحويلية في محافظة الإسكندرية مع التركيز على الصناعات الواعدة داخل المحافظة ألا وهي: الصناعات الغذائية والصناعات الكيماوية وصناعة الغزل

<sup>6</sup> <https://www.goeic.gov.eg/ar/pages/default/view/id/211>

<sup>7</sup> <https://www.dostor.org/4329752>

<sup>8</sup> <https://www.elwatannews.com/news/details/6366102>

والنسيج والملابس الجاهزة. وينقسم هذا الجزء إلى ثلاثة أقسام، حيث يتناول القسم الأول شرح لفلسفة الخطة، بينما يناقش القسم الثاني المبادئ الأساسية التي تنطلق منها، وأخيراً، يستعرض القسم الثالث مقترحات محددة لتنمية الصناعة التحويلية في محافظة الإسكندرية.

### 1-2-1 فلسفة خطة العمل

لقد خلصنا من التحليل السابق لقطاع الصناعة التحويلية في محافظة الإسكندرية إلى وجود مجموعة من نقاط الضعف والقوة والفرص والتحديات في كل صناعة من الصناعات محل التركيز، وقد تم وضع المقترحات الخاصة بكل صناعة بحيث يتم الاستفادة من عناصر القوة واقتناص الفرص، وكذلك العمل على معالجة جوانب الضعف، والتعامل مع التحديات بقدر الإمكان، علماً بأن جانب كبير من هذه التحديات غير مرتبط بمحافظة الإسكندرية فقط، إنما هي تحديات تواجه الأنشطة الصناعية على مستوى الجمهورية. وفي كل صناعة من الصناعات محل التركيز تم اختيار أنشطة إنتاجية محددة بناء على توفر واحد أو أكثر من المعايير التالية:

1. توفر المادة الخام

2. مساهمة هذا المنتج في تعميق المكون المحلي، باستكمال سلسلة القيمة في صناعة قائمة بالفعل داخل المحافظة

3. توفر فرص تصديرية

وتنقسم هذه المقترحات إلى مقترحات مرتبطة بتحديات ونقاط ضعف تواجه كل منتج من هذه المنتجات على مستوى الجمهورية ومن بينها محافظة الإسكندرية، يليها مقترحات محددة خاصة بمحافظة الإسكندرية فقط. وأخيراً، يتم استعراض المقترحات الخاصة بتنمية العلاقات التشابكية الأمامية والخلفية بين الأنشطة الصناعية الثلاثة التي تتميز بها المحافظة، وتحديد جهات المسؤولية.

### 1-2-2 المبادئ الأساسية التي تنطلق منها خطة العمل

تنطلق المقترحات الخاصة بتنمية الصناعة التحويلية من عدد من المبادئ الأساسية على النحو التالي:

- ضرورة وضع رؤية واضحة للتنمية الصناعية داخل المحافظة تكون مبنية على مقومات المحافظة وما تتمتع به من مزايا سواء تلك المرتبطة بتوفر الموارد الطبيعية أو بالموقع الجغرافي وغيرها من العناصر التي تمثل نقطة جذب للاستثمار الصناعي في المحافظة دون غيرها.

- تبنى مفهوم سلاسل القيمة في تنمية النشاط الصناعي داخل المحافظة، بحيث يتم تشجيع وجذب الاستثمار في الصناعات التي تستكمل سلاسل القيمة في الصناعات القائمة بالفعل والتي تتميز بها المحافظة.
- استغلال الطاقات والموارد الطبيعية غير المستغلة بالمحافظة، حيث تتسم المحافظة بتوفر بعض الموارد الطبيعية بشكل أكبر نسبياً مقارنة بالمحافظات الأخرى، إلا أن هذا التوفر لا ينعكس في حجم إنتاج المنتج النهائي القائم على تلك الموارد.
- ضرورة مراعاة البعد الجغرافي عند تحديد أماكن توطيد الأنشطة الصناعية المختلفة وإقامة المناطق الصناعية حيث يتم الأخذ في الاعتبار موقع المواد الخام المستخدمة للتقليل من التكاليف المرتبطة بالنقل والتخزين وزيادة كفاءة العملية الإنتاجية.
- أهمية تنمية الموارد الطبيعية للمحافظة طالما هناك جدوى اقتصادية من ذلك وعدم الاكتفاء باستيراد المواد الخام.
- التوسع في الصناعات التصديرية والتي تتميز بها المحافظة مقارنة بباقي الجمهورية، وذلك لاعتمادها بالأساس على مدخلات إنتاج مستوردة، وفي نفس الوقت إنتاجها يكون موجه بشكل كامل للتصدير.
- القطاع الخاص شريك أساسي في عملية صنع السياسات وليس مجرد متلقى لها، ولذا فإنه من الأهمية بمكان التواصل بين القطاع الخاص؛ حيث إن غياب هذا التواصل على مدار السنوات أدى إلى تعميق أزمة الثقة بين الطرفين.
- الاستفادة من تقارب التوزيع الجغرافي للمنشآت الصناعية والورش داخل أحياء المحافظة والتي تتركز بأحياء وسط العامرية وبرج العرب، وذلك من خلال التربيط والتشبيك بين المنشآت الصغيرة والمتوسطة والورش والمنشآت الكبيرة، بما يسهم في توليد فرص عمل، ويعمل على رفع جودة المنتجات الخاصة بتلك الورش من خلال وضع مواصفات فنية.
- تقوية الروابط مع المحافظات والمناطق الصناعية خارج الإسكندرية والتي تعتمد عليها المحافظة في الحصول على بعض المدخلات مثل بورسعيد، والعاشر من رمضان، والقاهرة.
- الاستفادة من إمكانات المناطق الصناعية في الإسكندرية واستكمال ما تحتاجه لتعظيم الاستفادة منها.
- تتأثر المحافظة بطبيعة الحال بالمشكلات الخاصة ببيئة أعمال الاستثمار الصناعي على مستوى الجمهورية مثل تلك المرتبطة بالجمارك والتراخيص، ومن ثم يجب العمل على تحسين بيئة الأعمال الصناعية بصفة عامة وهو ما سيؤدي بالضرورة إلى تحفيز الاستثمار الصناعي في الإسكندرية وغيرها من المحافظات.

- أهمية تحسين حالة المناطق الصناعية وأهمها مناطق برج العرب والعامرية ومرغم وجعلها جاذبة للاستثمار الصناعي فيما يخص البنية التحتية، وتوفير العمالة الماهرة والخدمات الإنتاجية المساندة وعلى رأسها مراكز التدريب لتأهيل العمالة بالمنطقة.

### 1-2-3 المقترحات

تنقسم المقترحات إلى مجموعتين:

- المجموعة الأولى: مقترحات خاصة بالقطاعات الصناعية محل التركيز على مستوى الجمهورية، ومقترحات أكثر تفصيلا على مستوى محافظة الإسكندرية.
- المجموعة الثانية: مقترحات بتنمية العلاقات التشابكية الأمامية والخلفية بين الأنشطة الثلاثة التي تتميز بها المحافظة.

### أولا: مقترحات خاصة بالقطاعات الصناعية محل التركيز

- **الصناعات الغذائية: صناعة الأسماك**

#### أ- على مستوى الجمهورية

- زيادة الإنتاج السمكي عن طريق التحول عن النظام التقليدي والمزارع شبه المكثفة إلى نظام الاستزراع المائي المكثف، وتعظيم العائد باستخدام تقنيات مختلفة كتقنية إنشاء دوران المياه داخل وحدات المجاري المائية الموجودة في البرك الترابية، وكذلك إزالة النفايات العضوية، مع عمل أقفاص سمكية، وإنشاء مزارع سمكية مكثفة في المياه العذبة لزيادة الإنتاجية.
- وضع حوافز لتشجيع الاستثمار في مجال تصنيع الأسماك، واللوجستيات المرتبطة بها وفي مقدمتها النقل المبرد.
- تشديد الرقابة على أساليب وأدوات الصيد المتبعة خاصة فيما يتعلق بالحد الأدنى للمسافات المسموح بالصيد خلالها حفاظا على بيض وتفريخ الأسماك، أو نوعية الأدوات اللازم استخدامها سواء المراكب المتهاكلة أو شباك غير مطابقة للمواصفات المسموحة بما لا يضر الأسماك، حيث تؤثر على أحجام الأسماك التي يتم اصطيادها، بالإضافة إلى تشديد الرقابة والتغلب على الممارسات غير الرسمية للصيادين والصيد الجائر خلال الأشهر الخاصة بنمو الأسماك وتواردها. ويجب أن يتم ذلك بالتوازي مع الاهتمام بالبعد الاجتماعي للصيادين ودراسة أوضاعهم المادية والاجتماعية من قبل الدولة ودعمهم خاصة في غير مواسم الصيد.
- التفاوض مع الدول المحيطة على الحدود البحرية المسموح ممارسة نشاط الصيد بها.

- تقديم حوافز ضريبية للمستثمرين في صناعة الأسماك أسوة بتلك المقدمة للمزارع السمكية مما يرفع من القيمة المضافة ويعزز الفرص التصديرية.
- تطبيق برامج التحسين الوراثي للأسماك وتزويد المفرخات والمزارع بالسلالات المحسنة مع التوسع في بدائل الأعلاف وتعظيم استخدامات البدائل المتاحة والمتوفرة.
- العمل على تعديل التشريعات من حيث الترخيص للمفرخات والمزارع السمكية، وتسهيل الحصول على تصريح لنقل الزريعة.
- تشجيع معاملات بعد الحصاد وتطوير عمليات التبريد.
- رفع كفاءة العاملين بالاستزراع السمكي، وكذلك رفع قدراتهم التطبيقية والإدارية والبحثية والإنتاجية.
- إخضاع مزارع الأسماك لرقابة الجهات الصحية لضمان تطبيقها للاشتراطات الصحية اللازمة لضمان جودة السمك.
- تقديم دعم مالي وفني لأصحاب المراكب التي تدهورت حالتها بسبب ارتفاع الأسعار وغلاء الوقود، وتجهيز المراكب والسفن بالأدوات اللازمة للحفاظ على الأسماك بحالتها التي تسمح ببيعها أو توريدها للمنتجين أو المصدرين.
- التعامل مع المشكلات المرتبطة بجودة الأسماك واختلافها ما بين أسماك الاستزراع السمكي والمصايد البحرية وتعزيز القدرة على استيفاء شروط التصدير من أوزان ومواصفات أخرى للأسماك.
- الاستفادة من تجارب الدول الناجحة في قطاع الصيد وصناعة منتجات الأسماك مثل أسبانيا والبرتغال.

#### ب- على مستوى محافظة الإسكندرية

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بتنمية التصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
<ul style="list-style-type: none"> <li>● الاستفادة من فرص تطوير الاستزراع السمكي بالمحافظة.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● وضع نشاط تصنيع السمك ضمن قائمة الأنشطة ذات الأولوية لدى المحافظة والمراد جذب الاستثمارات إليها .</li> <li>● استكمال سلسلة الإمداد لتصنيع وتصدير الأسماك بالمحافظة بتوفير مكملات الصناعة من مستلزمات تعليب وتغليف، زيوت، توفير أنفاق تجميد من النوع IQF، إلخ) بجودة مرتفعة.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● الاهتمام بالمصايد البحرية وتنمية إنتاجها وبالتالي علاج التشوه الحالي في الهيكل الإنتاجي للموارد بالمحافظة.</li> <li>● تنمية الموارد من المزارع السمكية من خلال: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ استغلال المساحات الموجودة والمتاحة بالفعل للزراعة السمكية بالمحافظة مثل</li> </ul> </li> </ul>

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بتنمية التصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● استغلال محدودية الموردين العالميين الذين تلجأ إليهم الدول لأنواع بعينها من السمك مثل "البطي" في حين يسهل على مصر توفيره كفرصة تصديرية كبيرة لمصر خاصة في ظل بعد المسافة بين مورّد مثل الصين وارتفاع تكاليف الشحن العالمية</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● مشروع مربوط للمزارع السمكية"، والتوسع في المساحة المنزرعة لتعمل بكامل طاقتها في مجال الاستزراع السمكي وتسهم في رفع إنتاج المحافظة من الأسماك.</li> <li>■ توجيه إنتاج المزارع السمكية بالمحافظة نحو الأصناف المطلوبة للتصنيع والتصدير بشكل أكبر.</li> <li>● ضمان عدم وصول المياه الملوثة من مياه الصرف الصحي والصناعي إلى البحيرات.</li> <li>● إعادة النظر في القيمة الإيجارية للمزارع السمكية.</li> </ul>

### ● الصناعات الغذائية: صناعة حفظ وتجهيز اللحوم

#### أ- على مستوى الجمهورية

- توفير قاعدة بيانات مفصلة ودقيقة تربط بين حلقات سلسلة قيمة تجهيز اللحوم والتي تضم مزارع اللحوم الحمراء، والأعلاف بأنواعها المختلفة، والأدوية والأمصال، والمجازر.
- تقديم حوافز ضريبية للمستثمرين خاصة مع ارتفاع أسعار الأعلاف ومستلزمات الإنتاج.
- تيسير القيود البنكية على قروض الإنتاج الحيواني.
- وضع حوافز للمنتجين لتشجيعهم على استخدام عبوات ومواد تغليف نظيفة وصحية ومصنوعة من مادة مناسبة لتقليل المحتوى البلاستيكي وانبعاثات الكربون في مواد التعبئة والتغليف والمواد ذات الاستخدام الفردي حتى لا تؤثر على سلامة اللحوم.
- تعزيز البحوث الزراعية وتنفيذ المشروع القومي لتحسين الوراثي للسلاسل المصرية من خلال التهجين مع السلالات الأجنبية المتأقلمة مع الظروف البيئية المصرية.
- التوسع في استخدام المخلفات الزراعية كمصدر علفي.



- تعظيم الاستفادة من المشروع القومي للبتلو الذي تم إحيائه في منتصف عام 2017 من خلال تكثيف المتابعات الميدانية على المستفيدين من قبل قطاع تنمية الثروة الحيوانية والداجنة والهيئة العامة للخدمات البيطرية ومديريات الزراعة والطب البيطري المختصة.
- السيطرة على انتشار الأوبئة والأمراض في القطاع الحيواني من خلال الاهتمام بالقطاع الطبي البيطري بالمحافظة.
- تقديم برنامج للدعم المالي والفني للمستفيدين لتطبيق الاشتراطات الصحية الخاصة بسلامة الغذاء بما فيها تنفيذ أنظمة الصرف في المنشآت الغذائية متضمنة مصافي الشحوم وتصميم نظام السباكة وتصنيعه وتركيبه وفقا للأصول الفنية، وفي حالة استخدام مصفاة للشحوم يجب وضعها في مكان يسهل الوصول إليه لتنظيفه.

#### ب- على مستوى محافظة الاسكندرية

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بتنمية التصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
<ul style="list-style-type: none"> <li>• تنمية صناعات اللحوم التصديرية والتوسع في إنتاجها مثل صناعة الأمعاء أو الـ (Casing) لتصبح الإسكندرية مركزا إقليميا لهذه الصناعات لا سيما في ظل تحول الطلب العالمي بعيدا عن الصين عقب تداعيات كوفيد 19، مما يمثل فرصة تصديرية هامة لمصر.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• التوسع الجغرافي للصناعة في المناطق الصناعية المؤهلة لذلك مثل مناطق برج العرب والعامرية.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• استغلال وجود الظهير الصحراوي للمحافظة في إنشاء مشروعات للإنتاج الزراعي.</li> <li>• إنشاء المزيد من المجازر ومعامل التفرخ بالمحافظة، مع مراعاة إنشاء هذه المعامل والمجازر بما يتناسب مع مناطق وأحياء تواجد المزارع للدواجن أو المواشي، لاستكمال سلسلة القيمة وخفض تكاليف النقل والشحن.</li> <li>• الربط بين المحافظة والمحافظات الزراعية المجاورة، مثل البحيرة والشرقية، المتميزة في الصناعة أو تربية المواشي أو كليهما للحصول على الثروة الحيوانية والداجنة اللازمة للصناعة.</li> </ul>

#### • الصناعات الغذائية: صناعة حفظ وتجهيز الخضروات والفاكهة

##### أ- على مستوى الجمهورية

- معالجة المشكلات التي تعاني منها صناعة حفظ وتجهيز الخضروات والفاكهة على مستوى الجمهورية مثل تلك المرتبطة باستيفاء اشتراطات التتبع، وغيرها من المعايير الصحية الخاصة بالأسواق التصديرية وفي مقدمتها الاتحاد الأوروبي.

- تصميم برنامج للدعم الفني للمصانع لاستيفاء الاشتراطات الصحية وأية معايير أخرى مطلوبة لفتح أسواق تصديرية جديدة.
- وضع حوافز لتشجيع الاستثمار في الخدمات الإنتاجية المرتبطة بحفظ وتجهيز الخضر والفاكهة لا سيما النقل المبرد.

### ب- على مستوى محافظة الإسكندرية

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بتنمية التصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ وضع حوافز لتشجيع الاستثمار في صناعة منتجات الطماطم بأنواعها لارتفاع الطلب عليها محليا وعالميا.</li> <li>▪ الاستفادة من فرص التوسع في الصناعات الغذائية داخل المناطق الصناعية وتحديدًا برج العرب وحي العامرية</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ تقديم حوافز لزراعة المحاصيل الأنسب للإسكندرية لا سيما تلك التي لديها فرص تصديرية.</li> <li>▪ الربط بين المحافظة والمحافظات الزراعية المجاورة مثل البحيرة، الشرقية والقليوبية للحصول على الخضروات والفواكه اللازمة للصناعة.</li> </ul>

### • الصناعات الغذائية: صناعة الزيوت والدهون

من واقع دراسة التحديات التي تواجه سلسلة القيمة للزيوت انتهت الدراسة إلى عدم اختلاف التحديات داخل المحافظة عن باقي المحافظات لذلك تقتصر المقترحات على تطوير الصناعة على مستوى الجمهورية فقط.

#### أ- على مستوى الجمهورية

- دراسة مدى جدوى زيادة المساحة المزروعة من محاصيل معينة مثل السمسم وعباد الشمس التي تتمتع بإنتاجية مرتفعة.
- تحديد أسعار محاصيل البذور الزيتية والإعلان عنها في الوقت المناسب وقبل موسم الزراعة.
- تحسين إنتاجية المحاصيل الزيتية.
- دراسة مدى الاستفادة من فرصة النقص الحاد في إمدادات الزيوت عالميا خاصة بعد الأزمة الروسية الأوكرانية.
- تقديم تسهيلات لاستحداث المعدات تعتمد على التقنيات المتقدمة في صناعة الزيوت.
- دعم إنشاء معامل بحوث وتطوير في المصانع لعمل الأبحاث اللازمة في صناعة الزيوت.
- التعامل مع المشكلات المرتبطة ببقايا بعض المبيدات المحظورة عالميا.
- التدخل لحل مشكلة ارتفاع درجة حموضة الزيتون في مصر.

• **الصناعات الغذائية: صناعة الألبان**

**أ- على مستوى الجمهورية**

- تقديم خدمات الرعاية البيطرية الجيدة وزيادة عدد الأطباء البيطريين و توفير الأمصال والأدوية اللازمة.
- دعم صغار منتجي الألبان من توفير الأعلاف الخضراء والأعلاف المركزة بأسعار مناسبة
- تقديم حوافز لتشجيع استخدام معدات متطورة في نظم جمع الحليب واختبار نسبة الدهون في صناعة الألبان.
- تيسير القيود البنكية على قروض الإنتاج الحيواني.
- تقديم برنامج للدعم المالي والفني للمنتجين لتطبيق الاشتراطات الصحية الخاصة بسلامة الغذاء.

**ب- على مستوى محافظة الاسكندرية**

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بتنمية التصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
▪	▪ زيادة عدد المحالب الآلية في المحافظة	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الربط بين المحافظة والمحافظات الزراعية المجاورة مثل البحيرة والشرقية، المتميزة في تربية المواشي بغرض تنمية منتجات الألبان.</li> <li>▪ معالجة أسباب انخفاض إنتاجية الألبان داخل المحافظة</li> </ul>

• **الصناعات الغذائية: صناعة طحن الحبوب والنشا**

**أ- على مستوى الجمهورية**

- تسهيل الإجراءات الخاصة بإنشاء مصانع طحن الحبوب والنشا.
- زيادة عدد الصوامع وزيادة السعة التخزينية للحفاظ على المنتجات وتأمين المخزون منها.
- تعظيم الاستفادة من الفرص التصديرية لمصر من منتجات الحبوب والنشا.

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بتنمية التصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
▪	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ العمل على الاستفادة من الطاقات العاطلة لبعض الشركات مثل شركة مطاحن ومخابز الإسكندرية في التوسع في الصناعة.</li> <li>▪ حل مشكلة تكديس مخزون بعض الأصناف كالنخالة في المطاحن.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ تشجيع زراعة الذرة الشامية والبطاطس نظرا لنمو إنتاجهما السريع بالمحافظة.</li> <li>▪ زيادة المساحة المنزرعة من القمح والتي تشهد تراجعا واضحا داخل المحافظة.</li> </ul>

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بتنمية التصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
	<ul style="list-style-type: none"> <li>الاستفادة من مصنع النشا الوحيد في مصر الذي تمتلكه الشركة المصرية للنشا والخميرة والمنظفات في التوسع في صناعة النشا من الأرز والبطاطس.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>حل مشكلة تراجع إنتاجية محصول الأرز في المحافظة.</li> </ul>

### • الصناعات الغذائية: صناعة الملح

#### أ- على مستوى الجمهورية

- وضع حوافز لتشجيع تصدير الملح المصنع بدلا من الملح الخام
- تعميق الروابط بين المنشآت التي تقوم بصناعة الملح والصناعات الأخرى التي تعتمد عليها كمادة خام سواء على مستوى المحافظة أو على مستوى الجمهورية

#### ب- على مستوى محافظة الاسكندرية

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
<ul style="list-style-type: none"> <li>دراسة الطريقة الأنسب لزيادة جاهزية الموانئ لاستقبال السفن الناقلة للملح وذلك في إطار استثمارات الحكومة في البنية التحتية لموانئ الإسكندرية.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>منح قروض ميسرة، ومساعدة أصحاب الملاحات لإنشاء مغاسل ومجارش وهزازات وغرابل كمصنع مصغر يرفع من كفاءة الملح.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الاهتمام بإنشاء العديد من الملاحات الشمسية</li> </ul>

### • الصناعات الكيماوية: الكيماويات الأساسية والأسمدة والبلاستيك، والكيماويات الأخرى من المنظفات

#### والدهانات وغيرها

#### أ- على مستوى الجمهورية

- ضخ استثمارات حكومية في قطاع البتروكيماويات
- وضع حوافز لتشجيع الاستثمارات الأجنبية في قطاع البتروكيماويات

#### ب- على مستوى محافظة الاسكندرية

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
<ul style="list-style-type: none"> <li>تشجيع الصادرات من المنتجات الكيماوية منخفضة-متوسطة المكون التكنولوجي كالمنظفات والدهانات لا سيما أن القرب من موانئ الإسكندرية من شأنه تخفيض التكاليف المرتبطة بحركة الواردات من المواد الخام</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الاستفادة من تواجد المناطق الصناعية بالعامرية وبرج العرب بالإضافة إلى منطقة مرغم بالمحافظة والتركز الصناعي لأنشطة الصناعات الكيماوية بهما في تعزيز سلسلة القيمة وتطوير النشاط من خلال تحسين ظروف المناطق ورفع القدرة الصناعية للمحافظة ككل.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ضرورة التنسيق والتشاور بين الحكومة والقطاع الخاص لتنظيم العملية التعاقدية على توريد المواد الخام الهامة (مثل "البننتونيت" المستخدم في حفر الآبار).</li> <li>البناء على خطط الدولة الخاصة بإنشاء مناطق لوجستية في الإسكندرية بحيث تتحول المحافظة إلى نقطة توزيع وشحن لأنحاء الجمهورية.</li> </ul>

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
والصادرات من المنتجات النهائية.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الاستفادة من الميزة النسبية التي تتمتع بها ميناء الإسكندرية في مجال بضائع ال bulk وعلى رأسها الكيماويات، للتوسع في الصناعات الكيماوية القائمة على تلك الخامات.</li> <li>▪ تحفيز الصناعات التي تقوم على البناء على القاعدة الصناعية لأنشطة البتروكيماويات، بالتوسع في الصناعات القائمة عليها.</li> <li>▪ وضع حوافز للتوسع في الصناعات التي تتمتع بها الإسكندرية بمزايا نسبية ومنها صناعة المنظفات.</li> </ul>	

### • الصناعات الكيماوية: الألياف والخیوط الصناعية

#### أ- على مستوى الجمهورية

- وضع حوافز لجذب الاستثمارات في صناعة البوليستر والألياف الصناعية بهدف تشجيع تواجد وتوطين هذه الصناعة في مصر وإحلال واردات الألياف الصناعية الضخمة.
- إزالة التشوه الجمركي بخفض الجمارك على خامات البوليستر التي تدخل في الصناعة المحلية.

#### ب- على مستوى محافظة الإسكندرية

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ خلق سلسلة قيمة متكاملة وروابط خلفية وأمامية لإنتاج البوليستر أو الألياف الصناعية في المحافظة من خلال الربط بين البتروكيماويات ومخلفات الغزل والنسيج من القطن (روابط خلفية) التي تعد مدخل أساسي لصناعة الألياف والخیوط الصناعية وكذلك التوسع في الصناعات التي تستخدم الألياف والخیوط الصناعية كمستلزمات إنتاج مثل السجاد، والمفروشات (روابط أمامية).</li> <li>▪ الاستفادة من وجود نصيب كبير للقطاع العام في نشاط الكيماويات في إبرام اتفاقيات مع الشركاء الأجانب للحصول على التقنيات اللازمة لصناعة الخیوط الصناعية بتكلفة مشتركة.</li> <li>▪ البناء على اتجاه القطاع الخاص في إقامة مصانع للألياف والخیوط الصناعية لجذب</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ تعاقد الإسكندرية مع المناطق الصناعية المختلفة للحصول على مخلفات صناعة الغزل والنسيج من مختلف المصانع على مستوى الجمهورية والاستفادة منها في تحويلها لمواد خام تدخل في صناعات أخرى، مثل البوليستر والروبلين والخیوط.</li> <li>• الاستفادة من الوفورات الإيجابية لمصانع الغزل والنسيج التي تتركز بشدة بالمحافظة في تجميع مخلفات عمليات الغزل والنسيج من زغب القطن (والتي يتم التخلص منها لما تولده من تلوث بيئي) وخلق سلسلة قيمة لتصنيع الخیوط والألياف الصناعية.</li> </ul>

	<p>المزيد من الاستثمارات في هذه الصناعة لتصبح الإسكندرية مركزا لإنتاج الألياف والخيوط الصناعية تغطي احتياجات مصر بأكملها وليس فقط مصانع برج العرب.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ التعامل الجاد مع المشكلات البيئية الناتجة عن صناعة الألياف والخيوط الصناعية سواء في تحديد موقع المصانع (في المناطق الصناعية بعيدا عن المناطق السكنية) أو في تحديد الاشتراطات البيئية الفنية التي يجب أن تلتزم بها المصانع.</li> <li>▪ التعاون المشترك بين محافظة الإسكندرية ومحافظة السويس والبحيرة في خلق سلسلة قيمة متكاملة لصناعة الألياف والخيوط الصناعية.</li> </ul>	
--	---	--

### ● صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية

يستعرض الجزء التالي مقترحات التطوير الخاصة بسلسلة القيمة لصناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة والمفروشات على مستوى الجمهورية يلي ذلك مقترحات محددة خاصة بمحافظة الاسكندرية لكل نشاط فرعي.

#### أ- على مستوى الجمهورية

- تعديل السياسات الزراعية وربطها بسياستي الصناعة والتصدير لتوفير المواد الخام الرئيسية لصناعة الغزل والنسيج وذلك باستنباط سلالات وأنواع جديدة من القطن عالية الإنتاجية ومنخفضة الاستهلاك للمياه، والتنسيق مع وزارة الزراعة لزراعة القطن قصير التيلة.
- التجديد المستمر وإدخال التكنولوجيا الحديثة في مصانع الغزل والنسيج التابعة للقطاع العام لتواكب المواصفات العالمية، مع توفير تدريب وتأهيل للعمال.
- دراسة جدوى لكافة شركات الغزل والنسيج بالقطاع العام وتصنيفها وفقا لقدرتها على الاستمرار في الصناعة ومتطلبات ذلك الاستثمارية.
- مراجعة نظام الدروباك على غرار الدول الأخرى.
- رفع المستوى المهارى للعاملين في القطاع من خلال منظومة تدريبية تساهم في رفع قدرة العمال على المستوى الفني لتنمية قدرات المصانع والمنتجات النهائية.
- التوسع في المصانع والورش الصغيرة وتشغيل السيدات في مشروعات الملابس الجاهزة ووضع برنامج للدعم الفني للمصانع الصغيرة والورش العاملة في صناعة الملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية لرفع الجودة وزيادة كفاءتها الإنتاجية وقدراتها التصديرية.

- مراجعة الاتفاقيات التجارية التي تدخل فيها مصر، لا سيما البنود الخاصة باشتراطات التصدير والاستيراد للملابس الجاهزة وحدود القيود الجمركية المفروضة من نسب التعريفات الجمركية والقيود غير الجمركية، للحفاظ على قيمة الصادرات المصرية وتنافسيتها في الأسواق الخارجية.
- التوسع في إقامة المعارض الخارجية الخاصة بمنتجات الغزل والنسيج عموماً ومن المنتجات اليدوية بشكل خاص.
- وضع حوافز لإنشاء شركات تسويقية متخصصة تقوم بتجميع المنتجات من مختلف الموردين وتقوم بتسويقها على غرار أيادياً.
- وضع آلية تجمع بين الطبيعة غير الرسمية لإنتاج هذه المنتجات، ورسمية عملية التسويق والتصدير.
- تسهيل حصول المنتجين على الموارد الأولية المطلوبة وبالجودة المطلوبة وبالكمية التي تتناسب مع حجم الإنتاج والمواصفات الفنية.
- توفير آليات حماية اجتماعية تناسب العاملين في الحرف اليدوية خاصة في أوقات الركود.
- تقديم حوافز لتشجيع الصناعة بشكل عام ومنها: إعفاء المصانع من الضريبة العقارية ووضع خطط طويلة الأجل لأسعار الطاقة.

#### ب- على مستوى محافظة الاسكندرية

مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة
<ul style="list-style-type: none"> <li>● استغلال وجود معامل الاختبارات بمينائي الإسكندرية والدخيلة لتعزيز فرص تصدير منتجات المصانع بالإسكندرية بشكل سريع.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● تعظيم الاستفادة من تركيز نشاط الغزل والنسيج في المحافظة سواء في معالجة المخلفات، تطوير التكنولوجيا، التدريب والتعليم.</li> <li>● نقل صناعة الغزل والنسيج تدريجياً من أحياء شرق والعجمي إلى المناطق الصناعية.</li> <li>● دراسة أسباب عدم استغلال كامل الطاقة الإنتاجية لمصانع الغزل والنسيج بالمحافظة ووضع مقترحات للتعامل معها إن أمكن.</li> <li>● التريب والتشبيك مع شركات الملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية الموجودة بالمحافظة لتوفير احتياجاتهم من المنسوجات محلياً بدلاً من استيرادها، والعمل على تطوير المنتجات من</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● التوسع في المساحات المحصولية المزروعة بالقطن بالمحافظة لا سيما الأصناف المستخدمة في غزل المنسوجات (قطن) من النمر الرفيعة ورفع إنتاجية القطن وتحسين ظروف الزراعة والري بمياه نقية بدلاً من التي تحتوي على نسبة من الصرف الزراعي.</li> <li>● التوسع في عمليات إعادة تدوير مخلفات القطن الناتجة عن عمليات الغزل والنسيج بالمحافظة.</li> </ul>

مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة
	<p>المنسوجات بما يلائم احتياجات شركات الملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تعظيم الاستفادة من وجود المجمع التكنولوجي للغزل والنسيج وكذلك الجامعة التكنولوجية برج العرب في توفير الكوادر الفنية المؤهلة والتخصصات المطلوبة بمصانع الغزل والنسيج بالمحافظة.</li> </ul>	

• **صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية: الملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية**

**ب- على مستوى محافظة الاسكندرية**

مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة
<ul style="list-style-type: none"> <li>• تنفيذ المقترحات الخاصة بنشاط الألياف الصناعية للكيمابويات ولا سيما في ظل الاعتماد المتزايد لصناعة الملابس الجاهزة على الخيوط الصناعية.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• الاستمرار في المبادرات العديدة الموجودة بالمحافظة لدعم المنشآت الصناعية ورفع قدرتها التصديرية.</li> <li>• ربط المنشآت الصناعية في محافظة الإسكندرية بمحافظتي البحيرة والسويس، حيث تمتلك محافظة السويس خط لإنتاج الخيوط والألياف الصناعية ينتج ما قيمته نحو 53.5 مليون جنيه سنويا. كما تقع بمحافظة البحيرة مدينة كفر الدوار الصناعية التي تقع بالقرب من الإسكندرية وتمتلك إحدى القلاع الصناعية على مستوى الجمهورية في مجال الغزل والنسيج.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• الاستفادة من توفر كامل سلسلة القيمة في الإسكندرية والبناء على القدرة التصديرية الضخمة التي تمتلكها المحافظة بالفعل لتصبح مركزا تصديريا للمنتجات عالية الجودة والقيمة المضافة يجذب الشركات الأجنبية ويفتح بابا للشراكات مع العلامات التجارية العالمية.</li> <li>• الاستفادة من اتفاقية الكويز للتوسع في صادرات الملابس الجاهزة المصنوعة من الخيوط الصناعية وخاصة إذا ما تم تنفيذ ما تم اقتراحه بشأن التوسع في إنتاج الخيوط الصناعية.</li> </ul>

• **صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة والمفروشات المنزلية: المنسوجات الأخرى (السجاد والكليم والمنتجات اليدوية)**

**أ - على مستوى المحافظة**

- سهولة التصنيع في ظل صناديق الدعم وخطوط الإنتاج المتكامل ومعامل اختبارات النسيج والتجهيز والصباغة.



مقترحات خاصة بتنمية الموارد من المحافظة	مقترحات خاصة بالتصنيع	مقترحات خاصة بتعزيز الفرص التصديرية للمحافظة
<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● استكمال سلسلة القيمة الخاصة بنشاط السجاد والكليم والمنسوجات الأخرى بربط الأنشطة في محافظة الإسكندرية بالمحافظات المجاورة مثل محافظة البحيرة.</li> <li>● إمكانية إقامة ورش صناعية يدوية للاستفادة من صوف الأغنام بالمحافظة، حيث إن الخامات المستخدمة تعد بسيطة، والمهنة في حد ذاتها ليست صعبة ولا تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة.</li> <li>● استغلال الطلب على حبال السفن والشباك في الإسكندرية، مع وجود الموانئ ورواج النشاط البحري لمراكب الصيد والمراكب السياحية والتجارية انطلاقاً من موقعها الساحلي على البحر المتوسط، في خلق سلسلة قيمة لمدنها بالحبال والدوبار اللازمة.</li> </ul>	

## ثانياً: مقترحات خاصة بتنمية العلاقات التشابكية الأمامية والخلفية بين الأنشطة الثلاثة التي تتميز بها المحافظة

تستهدف هذه المجموعة من الإجراءات الاستفادة من وجود روابط أمامية وخلفية بين الأنشطة الصناعية الهامة داخل المحافظة وعلى النحو الموضح في الجدول (7-1) التالي.

الجدول (7-1): الاستفادة من وجود روابط أمامية وخلفية بين الأنشطة الصناعية الهامة داخل المحافظة

مجال الاستفادة	الصناعات ذات الروابط
<ul style="list-style-type: none"> <li>● تعظيم الاستفادة من المخلفات الصناعية للغزل والنسيج بالإضافة إلى منتجات البتروكيماويات في تصنيع الألياف الصناعية والتي تعتبر المادة الخام الرئيسية في صناعة الملابس غير القطنية، وتصنيع الحبار والدوبار وتصنيع السجاد والكليم.</li> </ul>	الصناعات الكيماوية - صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة
<ul style="list-style-type: none"> <li>● الاستفادة من نشاط استخراج وتصنيع الملح في صناعة المنظفات والورق والزجاج والصباغة والأدوية.</li> <li>● الاستفادة من مخلفات اللحوم في صناعة الغراء والمواد اللاصقة.</li> </ul>	الصناعات الغذائية - الصناعات الكيماوية، الورق، الزجاج، والأدوية
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ الاستفادة من مخلفات المواشي من الصوف في صناعة البطاطين والسجاد</li> </ul>	الصناعات الغذائية - صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الاستفادة من صناعة الحبال والدوبار في صنع شباك وأدوات الصيد وكذلك في تصنيع احتياجات صناعة السفن من هذه المواد.</li> </ul>	<p>الصناعات النسيجية - الصيد وصناعة السفن</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ الاستفادة من تنمية الموارد من الأبقار في صناعة الألبان</li> </ul>	<p>صناعات غذائية (حفظ وتجهيز اللحوم) - صناعات غذائية (صناعة الألبان)</p>

#### • الجهات المسؤولة

تقع مسؤولية تنفيذ المقترحات السابقة بالأساس على كافة الجهات المعنية بالصناعة تنسيقيا مع محافظة الإسكندرية، وتحديدًا كل من وزارة التجارة والصناعة، والغرف الصناعية والمجالس التصديرية ذات العلاقة بالصناعات المحددة، وجمعية رجال أعمال الإسكندرية. ويجب التأكيد هنا مرة أخرى على أهمية مشاركة القطاع الخاص في عملية التخطيط ورسم السياسات وذلك لضمان نجاحها في تحقيق الهدف النهائي وهو تنمية قطاع الصناعة التحويلية في المحافظة.

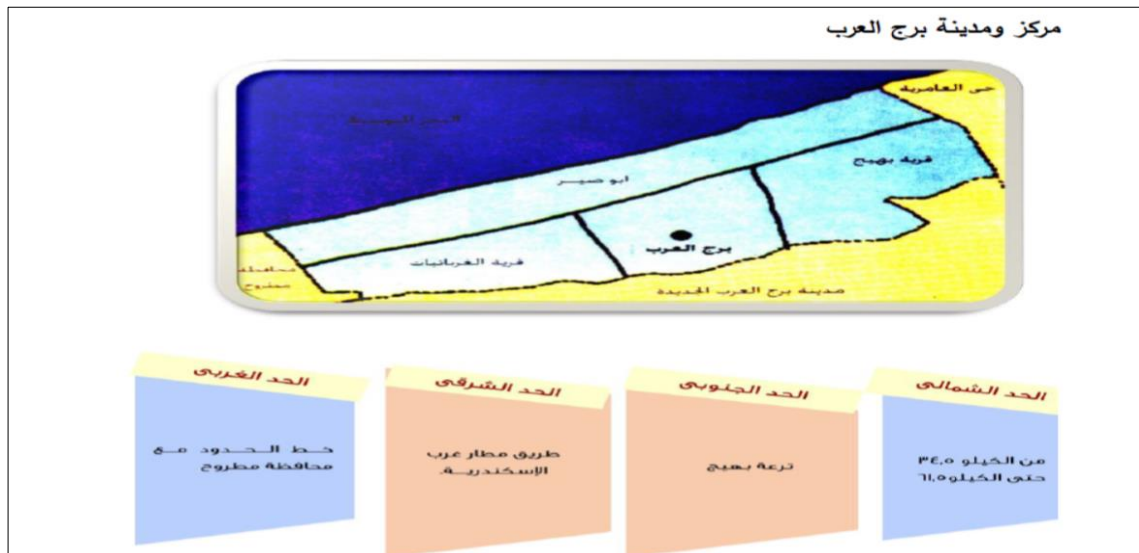
## ثانياً: تحليل تفصيلي لمنطقة برج العرب (مدخل تنموي لمحافظة الإسكندرية)

### 1-2 لماذا الاهتمام ببرج العرب؟

يبدأ هذا الجزء بشرح سبب الاهتمام ببرج العرب، يليه شرح مختصر للمخطط الأصلي للمدينة، ثم تقييم للوضع الحالي ومشكلاته وأسبابها، وأخيراً، خطة العمل لتطوير المدينة.

منطقة برج العرب في الإسكندرية هي منطقة سكنية وصناعية تقع في غرب المحافظة، وتتميز بموقعها الاستراتيجي، حيث تحاذيها قرى الساحل الشمالي الغربي من الشمال، وطريق مطار برج العرب الدولي من الشرق، ويحدها مركز الحمام من الغرب، وتجاور حي العامرية وترعة بهيج من الجنوب، ويوضح الشكل (1-2) خريطة المنطقة وحدودها.

الشكل (1-2): خريطة مركز ومدينة برج العرب



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

وتتميز المنطقة بإمكانيات هائلة وسمات مميزة مقارنة بالعديد من المناطق الأخرى في الإسكندرية، مما يجعلها مدخلا لحل العديد من المشكلات الهيكلية الموجودة في المحافظة ومحفزا للتنمية فيها، والتي يمكن إجمالها على النحو التالي:

- تعتبر منطقة برج العرب واحدة من المناطق القليلة في الإسكندرية التي توفر مساحات شاسعة لإقامة تجمعات سكنية، مما يسهم في تخفيف الاكتظاظ السكاني الكبير في المحافظة، وقد تم تجسيد هذا الاهتمام في جميع المخططات الاستراتيجية التي تم اعتمادها للمحافظة منذ عام 1985، بما في ذلك استراتيجية عام 2032.

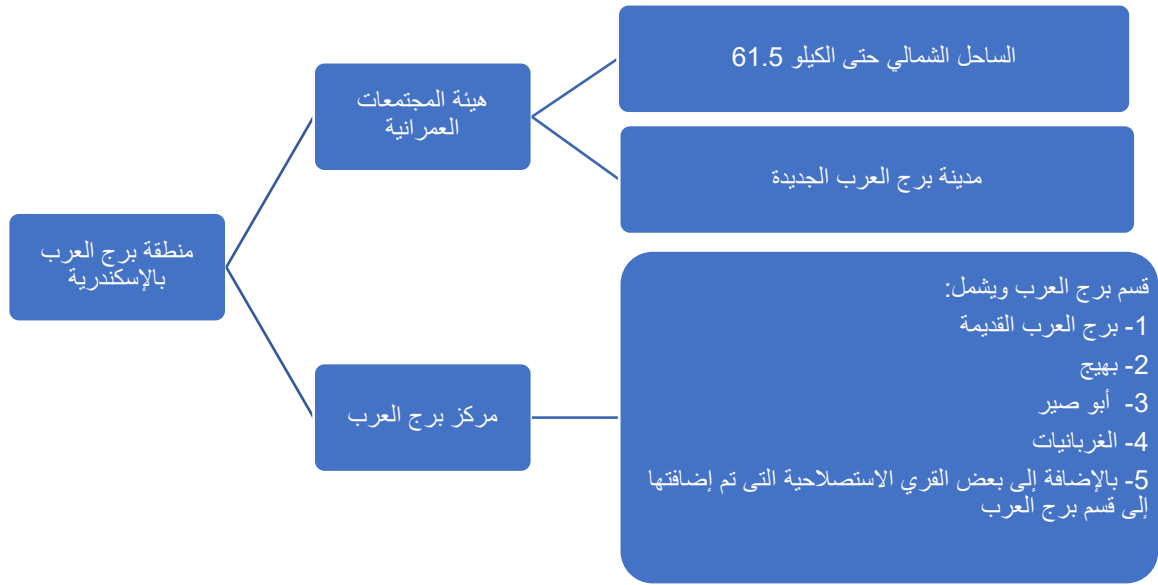
- على الرغم من أهمية المنطقة الاستراتيجية وموقعها الجغرافي والطبيعي الهام، لم تتلق مستوى الاهتمام والتطور المتوقع، ولم تساهم بشكل جذري في حل المشكلات الجوهرية الموجودة في الإسكندرية.
- بالمقارنة مع معظم مدن الجيل الأول التي تم إنشاؤها مع المدينة في نهايات القرن الماضي، فإن الأداء العام لمدينة برج العرب الجديدة (والتي تستحوذ على مساحة كبيرة من منطقة برج العرب) ضعيف، سواء من حيث النمو السكاني وتوفير الخدمات والبنية التحتية، أو الأداء الصناعي ومساهمتها في النشاط الاقتصادي للدولة.
- تحتوي المنطقة على إمكانيات تعليمية قوية من خلال الجامعات التكنولوجية الحديثة المنتشرة فيها، حيث يمكن أن تصبح مركزا تعليميا عالميا وإقليميا خاصة في مجال التعليم الصناعي، بالإضافة إلى أنها توفر مركزا للتدريب المهني وتطوير المهارات للمناطق الصناعية المحيطة بها، مما يعزز التعليم الصناعي ويدعم الابتكار والتقنيات المتقدمة.
- تحتوي المنطقة على بنية تحتية قوية تحتاج إلى مزيد من التخطيط والاهتمام الشامل للاستفادة منها واستغلال قدراتها الكبيرة.
- هناك اهتمام متزايد في السنوات الأخيرة من قبل الدولة والمحافظة ببرج العرب، وقد تجلى ذلك في عدة مشروعات تنموية مهمة، كمقترح إنشاء الميناء الجاف والمنطقة الصناعية اللوجستية، بالإضافة إلى مقترح نقل منطقة وكالة الخضار بالحضرة إليها، كما تم تطوير طريق محور التعمير ومشروع محور المشير أبو ذكري، والذي يعتبر طريقا رئيسيا للوصول إليها، وإنشاء محطة لها ضمن خريطة طريق القطار السريع (العين السخنة – العلمين).

## 2-2 المخطط الأصلي لمنطقة برج العرب

### 2-2-1 الموقع الجغرافي والإطار المؤسسي للمنطقة

تنقسم منطقة برج العرب بالإسكندرية إلى منطقتين أساسيتين: الأولى هي مركز برج العرب (وعاصمته مدينة برج العرب القديمة) والتي تتبع إداريا محافظة الإسكندرية؛ والثانية هي مدينة برج العرب الجديدة ومنطقة الساحل الشمالي حتى الكيلو 61.5 والتي تتبع هيئة المجتمعات العمرانية، ويوضح الشكل (2-2) التالي التقسيم الإداري للمنطقة وأهم الأحياء والمناطق فيها.

## الشكل (2-2): التقسيم الإداري لمنطقة برج العرب



المصدر: محافظة الإسكندرية، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار.

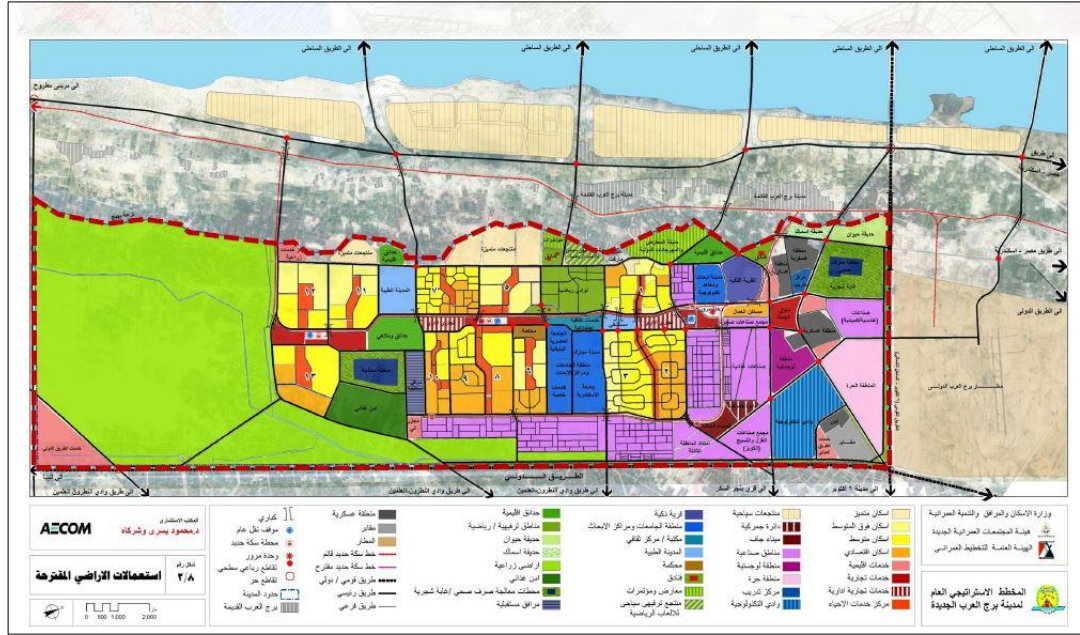
ويعد مركز برج العرب الوحيد في الإسكندرية الذي ينقسم إلى أحياء وقرى ريفية، حيث يتكون من مدينة برج العرب القديمة وقرى بهيج وأبو صير والغربانيات، بالإضافة إلى بعض القرى الاستصلاحية التي تم إضافتها إلى قسم برج العرب كسيد درويش، وطه الأمين، والزهور وغيرها<sup>9</sup>.

أما بالنسبة لمدينة برج العرب الجديدة، فقد تم إنشاؤها كمدينة سكنية صناعية من مدن الجيل الأول بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 506 لعام 1979. وفي عام 1990 صدر قرار جمهوري بضم المدينة ضمن نطاق حدود محافظة الإسكندرية<sup>10</sup>؛ حيث صممت المدينة في الأصل لتكون مركزاً حضارياً لإقليم الإسكندرية وحلقة وصل بين محافظات الإقليم الرئيسية المتمثلة في الإسكندرية ومطروح والبحيرة. ويوضح الشكل (2-3) مخطط مدينة برج العرب الجديدة الصادر عن هيئة المجتمعات العمرانية.

الشكل (2-3): مخطط مدينة برج العرب الجديدة

<sup>9</sup> وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية، 2023.

<sup>10</sup> سعيد، أميرة. 2011. المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة في مصر - دراسة مدينة برج العرب الجديدة.



المصدر: الموقع الإلكتروني لهيئة المجتمعات العمرانية.

وبحسب المخطط:

- تبلغ مساحة المدينة 47,403 فدان.
- تبلغ مساحة الكتلة العمرانية في المدينة 30,000 فدان.
- تنقسم المدينة إلى 13 حيا سكنيا.
- تضم المدينة منطقة تكنولوجية.
- تحتوي المدينة على منطقة خدمية وترفيهية.
- يوجد في المدينة عشرة مناطق صناعية.

كما وضعت الهيئة مستهدفات محددة تشمل عدد السكان وطبيعة النشاط الصناعي وغيره، وهي نفس الآلية التي اتبعتها الدولة في معظم المدن الجديدة بأجيالها المختلفة.

وقد شهد المخطط الاستراتيجي للمدينة العديد من التعديلات والتي كان آخرها عام 2020، حيث تم تعديله بهدف أن تصبح مجتمعا عمرانيا متكاملًا، ولتلبية احتياجات المدينة الحالية والمستقبلية، بالإضافة إلى خطط تطوير ورفع كفاءة البنية التحتية

## 2-3 قطاع الإسكان

كان هدف هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة هو تحقيق تعداد سكان يصل إلى 500 ألف نسمة في مدينة برج العرب خلال 25 عاما منذ تأسيسها، أي بحلول عام 2004، وتم وضع مخطط المدينة على أساس زيادة سنوية تتراوح بين 20% في المراحل الأولى و5% في المراحل النهائية، بحيث يتوقع اكتساب 20 ألف

نسمة سنويا، إلا أن ذلك لم يتحقق على أرض الواقع، فوفقا لأحدث تعديلات للهيئة على مخطط برج العرب، تم تعديل المستهدف لكي يصل عدد السكان إلى 750 ألف نسمة بحلول عام 2032<sup>11</sup>.

## 4-2 الخدمات والبنية التحتية

### ● شبكة المواصلات

تم توسيع نطاق النقل العام في مدينة برج العرب من خلال إنشاء شبكة سكك حديدية تمتد لمسافة 60 كم لربط المدينة بالإسكندرية، وقد تم افتتاح هذا الخط في نهاية عام 2010، ويعتبر وسيلة تنقل مهمة للركاب والعاملين في المدينة، وقد تم تخصيص 4 قطارات من قبل هيئة السكة الحديد لتسهيل حركة النقل على هذا الخط الجديد.

وتضم المدينة أيضا مطار برج العرب والذي يعد المطار الرئيسي والوحيد لمدينة الإسكندرية، حيث تم إنشاؤه في البداية بهدف تخفيف الضغط عن مطار الإسكندرية الدولي الذي لم تكن ممراته تتحمل الطائرات الكبيرة بسبب طبيعة الأرض<sup>12</sup>، ومع قرار إغلاق مطار الإسكندرية الدولي، أصبح مطار برج العرب هو المطار الوحيد المخصص لخدمة مدينة الإسكندرية، ويوضح الجدول (1-2) أهم مواصفات مطار برج العرب.

الجدول (1-2): مواصفات مطار برج العرب

الموقع	جنوب غرب الإسكندرية بمسافة 43 كم
مساحة المطار	3669 م <sup>2</sup> حاليا - التوسعات 18 كم
مبنى الركاب	يسع 1000 راكب/ ساعة
الترماك	يسع 11 طائرة
كاونتر	يوجد 6 كاونتر
سيور	يوجد 6 سيور للسفر و سيور للوصول

المصدر: موقع وزارة الطيران المدني.

أما بالنسبة للبنية التحتية فتحتوي المدينة على طريقين أساسيين يربطها بمدينة الإسكندرية: الأول هو طريق الكافوري، والذي يربط المدينة بالطريق الصحراوي، وهو طريق مزدوج يبلغ طوله نحو 23.5 كم؛ والثاني هو طريق محور التعمير والذي تم الانتهاء من تجديده العام الحالي ويربط بين منطقة محرم بك والمدينة.

<sup>11</sup> سعيد، أميرة . 2011. المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة في مصر - دراسة مدينة برج العرب الجديدة

<sup>12</sup> سعيد، أميرة . 2011. المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة في مصر - دراسة مدينة برج العرب الجديدة.

وبالنسبة للمياه فقد تم تنفيذ شبكات للمياه بطول 717047 كم بالمدينة، ويتم تغذية المدينة من مياه الشرب النقية من خلال محطة لتنقية المياه بالكيلو (40) طريق الإسكندرية-القاهرة الصحراوي وعن طريق ثلاثة خطوط.<sup>13</sup> كما تم تنفيذ شبكات كهرباء بطول 2529 كم، وشبكات صرف صحي بطول 476746 كم.<sup>14</sup>

#### • الجامعات

على الرغم من عدم تضمين الجامعات التكنولوجية في المخطط الأصلي لمدينة برج العرب، إلا أنها تضم اليوم مجموعة من الجامعات والمراكز البحثية المتميزة مما يمنحها إمكانات هائلة لجذب الطلاب المحليين والأفارقة ومن كل أنحاء العالم في المستقبل شريطة تخطي مواطن الضعف التي تعاني منها المدينة، ومن هذه الجامعات:

○ *الجامعة المصرية اليابانية*، وهي جامعة بحثية حكومية مصرية ذات طبيعة خاصة تسعى إلى الاستفادة من النموذج الياباني في "التعليم الابتكاري" الذي يعتمد على البحث العلمي والتطبيق العملي ومنهجية حل المشكلات، حيث تبلغ مساحة الحرم الجامعي ٢٠٠ فدان وتبلغ نسبة المباني ١٧٪ من جملة المساحة. وتهدف الجامعة إلى<sup>15</sup>:

- خدمة التنمية البشرية في مصر والمنطقة العربية وأفريقيا.
- جذب الشركات والهيئات اليابانية للتعاون معها بحثيًا، واستخدام إمكانات هذه الشركات في التدريب ونقل التكنولوجيات الجديدة وأساليب العمل المتطورة إلى مصر.
- توفير تخصصات أكاديمية متفاعلة مع كافة القطاعات الإنتاجية والخدمية، وهي جامعة بحثية من الطراز الأول حسب المعايير العالمية.

○ *جامعة سنجور*<sup>16</sup>: وهي جامعة فرانكفونية، تم إنشائها بقرار من قمة الفرانكفونية في دكار عام 1989، وتستضيفها مصر في الإسكندرية منذ ذلك الوقت، وتُعنى الجامعة بإعداد الكوادر البشرية الأفريقية لدعم التنمية المستدامة في البلاد الإفريقية، وتمنح درجة الماجستير في التنمية المستدامة في مجالات متنوعة مثل البيئة والثقافة والإدارة والتعليم والصحة وغيرها. ويتم حاليا إنشاء حرم جامعي جديد لجامعة سنجور في مدينة برج العرب الجديدة وذلك بهدف زيادة عدد الطلاب الأفارقة الذين يتلقون تعليمهم فيها.

<sup>13</sup> هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، نشرة برج العرب الجديدة.

<sup>14</sup> نفس المرجع.

<sup>15</sup> <https://2u.pw/REG4wOy>.

<sup>16</sup> نفس المرجع.



- جامعة برج العرب التكنولوجية : وهي إحدى الجامعات التكنولوجية المصرية والتي تم إنشاؤها طبقاً لقانون إنشاء الجامعات التكنولوجية في 2019، والذي يهدف إلى إنشاء مسار جديد شامل للتعليم والتدريب التطبيقي والتكنولوجي يكون مكملاً للمسار الأكاديمي التقليدي واستخدام وتطبيق التكنولوجيا بشكل فعال لصالح المجتمع.
- مدينة مبارك للأبحاث العلمية: أنشئت الجامعة بقرار رئيس الجمهورية 85 لسنة 1993 وذلك بهدف خدمة المجتمع والصناعة المصرية وتنمية وتطوير التكنولوجيا الحديثة.

## 5-2 النشاط الصناعي بالمدينة

صُممت مدينة برج العرب الجديدة في الأصل لتكون مدينة صناعية كبرى؛ حيث تبلغ مساحة النشاط الصناعي فيها 6.3 ألف فدان، وتم تقسيمها إلى عشر مناطق صناعية طبقاً للمخطط الاستراتيجي للمدينة، وتتمثل الأنشطة الصناعية بالمدينة في الصناعات الغذائية والهندسية، والكيميائية.

## 6-2 تقييم الوضع الحالي

### 1-6-2 المستهدفات العامة والاستثمارات بالمدينة

رغم أن السمة العامة في جميع المدن الجديدة هي عدم تحقيق المستهدفات المقررة، والتقدير المبالغ فيها من قبل هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، إلا أن مدينة برج العرب بها سمات ضعف واضحة تختلف بها عن غيرها من المدن الجديدة في جميع المؤشرات، وهو ما يظهر جلياً في الجدول (2-2) على سبيل المثال، حيث بلغت نسبة تحقيق المستهدفات السكنية للمدينة ما يقرب من 24% وهي بذلك أقل نسبة من بين جميع المدن الجديدة من الجيل الأول بعد مدينة السادات.

الجدول (2-2): عدد السكان المستهدف والفعلي في المدن الجديدة<sup>17</sup>

المدينة	العدد الفعلي وفقاً للتعداد بالألف	العدد المستهدف بالألف وفقاً لموقع الهيئة	نسبة تحقيق المستهدفات، %
زايد	350	675	52
العاشر من رمضان	850	2100	40
15 مايو	94	250	38
السادات	178	1000	18
السادس من أكتوبر	1500	3000	50
برج العرب الجديدة	177	750	24
دمياط الجديدة	169	500	34

المصدر: (2020) Hafez.

Hafez. Reham. 2020. A Methodical Plan Towards Smart Economy in New Egyptian Cities, Housing & Building <sup>17</sup> National Research Center (HBRC), Egypt.

ويلاحظ أنه بالرغم من النسب الضعيفة التي حققتها مدينة برج العرب على مدار تاريخها إلا أن هيئة المجتمعات العمرانية قامت بتعديل مستهدفات المدينة وزيادتها من 500 ألف إلى 750 ألف دون الإشارة إلى تاريخ التعديل ولا إلى السنة التي من المتوقع أن يتحقق فيها المستهدف ولا إلى الحوافز والأساليب التي سيتم بها زيادة القدرة على الجذب السكاني للمدينة. وهناك ملاحظتين في هذا الصدد:

- 1- كان من المفترض تحقيق المستهدف الأولي (500 ألف) خلال 25 سنة من تاريخ الإنشاء أي بحلول عام 2000 أو 2005، ولكن لم يتحقق حتى الآن 35% منه.
- 2- يمكن تفسير ذلك بأن الهيئة بنت تقديراتها على عدد الوحدات التي تم بيعها بغض النظر عما إذا كانت مسكونة بالفعل أم لا، في حين أن عددا كبيرا من الأسر يشتري الوحدة في مدينة برج العرب ولا يسكنها، بهدف "تصقيعها" وبيعها بعد ارتفاع سعرها كما يتضح من الجدول (2-3) التالي.

الجدول (2-3): نسب الوحدات المغلقة وسبب الإغلاق بمدن الجيل الأول<sup>18</sup>، %

المدينة	نسبة الوحدات المغلقة من إجمالي الوحدات	مغلق لوجود الأسرة بالخارج أو لوجود مسكن آخر*	خالية (مكتملة وبدون تشطيب) *
15 مايو	25	5	20
برج العرب الجديدة	75	6	69
دمياط الجديدة	64	30	34
العائش من رمضان	63	18	45
6 أكتوبر	73	17	56
مدينة السادات	44	7	37
الشيخ زايد	62	23	39

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التعداد العام للسكان والمنشآت 2017.

وبالنظر إلى سبب غلق الوحدة سنجد أن النسبة الأكبر من الوحدات في المدينة مغلقة لأنها خالية (سواء مكتملة أو بدون تشطيب)، أي أنها لم تباع أصلا لأسباب سنوضحها في الأجزاء التالية، وبنسبة أقل نظرا لوجود الأسر بالخارج أو لامتلاكها مسكن آخر (للاستثمار والمضاربة وليس بغرض السكن).

أما بالنسبة لحجم الاستثمارات بالمدن الجديدة فيلاحظ ضعفها بشكل ملحوظ ببرج العرب؛ حيث لا تزيد الاستثمارات فيها عن 5 مليار جنيه، وهي نسبة أقل من معظم المدن الجديدة الأخرى كما هو موضح بالجدول (2-4) التالي.

<sup>18</sup> الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التعداد العام للسكان والمنشآت، 2017.

الجدول (4-2): حجم الاستثمارات في المدن الجديدة<sup>19</sup>

المدينة	إجمالي الاستثمارات بالمليار جنيه	% من إجمالي حجم الاستثمارات للمدن
15 مايو	15	9
برج العرب الجديدة	4.9	3
دمياط الجديدة	7	4
العاشر من رمضان	29.2	17
6 أكتوبر	35.8	21
السادات	14	8
بدر	9.6	6
العبور	11.4	7
القاهرة الجديدة	32.6	19
الشروق	7.3	4
زايد	5.3	3%
المجموع	172.1	100%

المصدر: Hafez (2020).

## 7-2 النمو السكاني

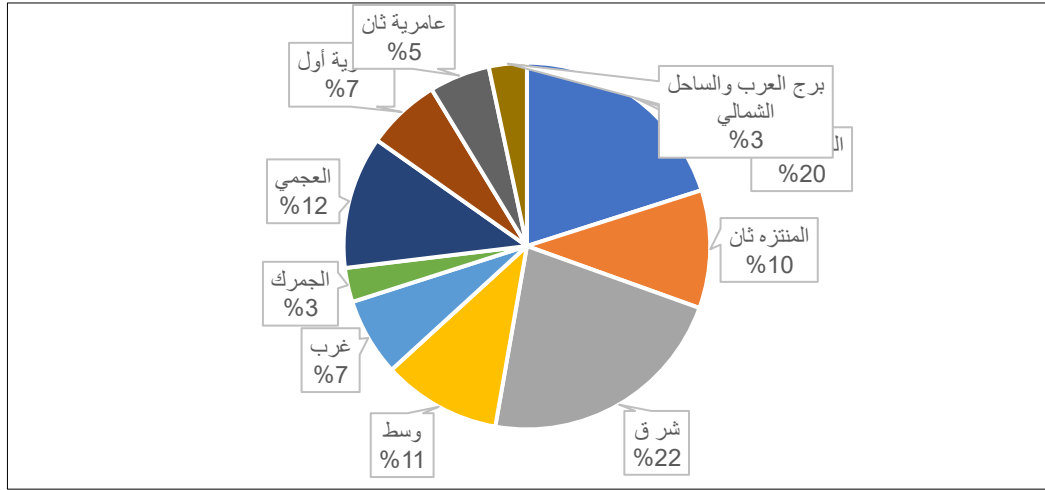
يقدر عدد سكان حي برج العرب بحوالي 182 ألف نسمة في 2022 أي نحو 3% من إجمالي حجم السكان بمحافظة الإسكندرية، وتعد هذه النسبة أصغر نسبة لعدد السكان في أحياء المحافظة كما هو موضح بالشكل (4-4)، حيث يشكل الذكور نحو 52% من إجمالي عدد السكان بالحي، بينما تمثل الإناث ما يقرب من 48%<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Hafez. Reham. 2020, A Methodical Plan Towards Smart Economy in New Egyptian Cities, Housing & Building.

National Research Center (HBRC), Egypt

<sup>20</sup> وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية، 2023.

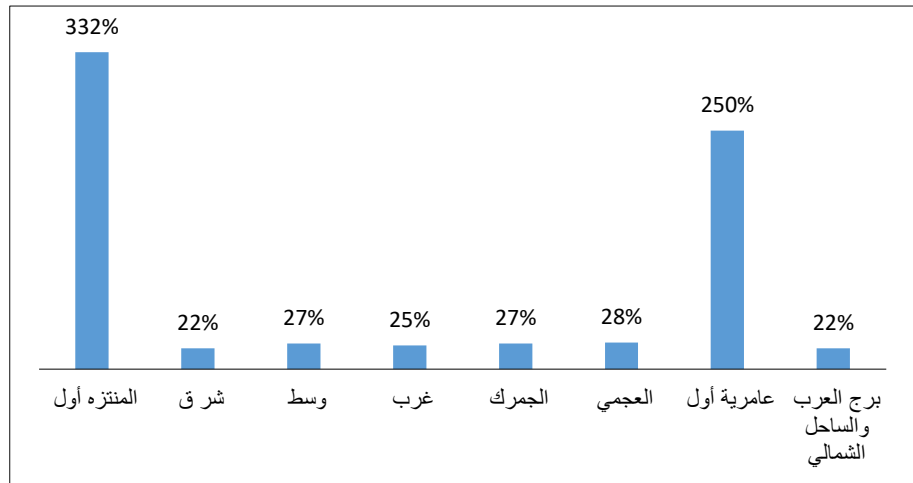
الشكل (2-4): توزيع السكان داخل الأحياء بمحافظة الإسكندرية، 2022



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

وبدراسة تطور نسب النمو داخل الأحياء السكنية نلاحظ أن النمو السكاني داخل حي البرج ضعيف نسبياً مقارنة بأحياء أخرى كالمنزه والعامرية، وغيرها، كما هو موضح بالشكل (2-5) التالي، ولعل هذه المقارنة هي نقطة محورية في فهم طبيعة ديناميات النمو في حي البرج كما سيتم تناوله خلال الأسطر التالية.

الشكل (2-5): معدل النمو السكاني داخل الأحياء في الإسكندرية منذ بداية الألفية<sup>21</sup>



المصدر: حسابات المركز المصري للدراسات الاقتصادية، بناء على بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، تعداد السكان 2017؛ ووزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية، 2023.

حيث نلاحظ من الشكل ما يلي:

- هناك نسب نمو مرتفعة للغاية تصل إلى 332%، 250% في حي المنزه وحي العامرية على التوالي، وهو ما يمكن تفسيره بالطبيعة الجغرافية لهذه الأحياء وانتشار أراضي ومساحات جغرافية

<sup>21</sup> الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، تعداد السكان 2017؛ وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية، 2023.

فيها كبيرة سمحت ببناء وتكوين تجمعات سكانية ضخمة بجوار التجمعات التي كانت موجودة بالأساس ( كمناطق الفلكي، والبحرية، والبيطاش وغيرها...).

- سجلت أحياء كغرب ووسط وشرق نسب منخفضة لم تتجاوز 28%، وهي نسب طبيعية يفسرها أيضا الطبيعة الجغرافية لهذه الأحياء والتي لم تسمح بتكوين تجمعات سكانية جديدة نتيجة عدم توافر أراضي كثيرة بها تسمح بالبناء.
- لعل النسبة الأغرب والتي تشير إلى وجود مشكلة حقيقية هي نسبة حي برج العرب، فبالرغم من توافر الأراضي الشاسعة في الحي إلا أن نسبته لا تتجاوز 22%.

ويمكن تفسير ذلك من خلال ميل الكثافة السكانية نحو الارتفاع في مراكز المدن بينما تقل في الاتجاه نحو الهوامش في أولى مراحل نشأة المدينة، ولكن تبدأ بعد ذلك عمليات تفريغ المناطق المركزية للمدن حتى تتحول إلى مناطق خالية في مرحلة شيخوخة المدن، حيث تظهر صور الأقمار الصناعية في بداية الثمانينيات كما هو موضح بالشكل (2-6) توافر مساحات كبير من الأراضي حول أطراف التجمعات السكانية مما سمح للعديد من الأسر بشراء وحدات سكنية بالقرب من الوحدات السكنية لعائلتهم وبالقرب من الخدمات المركزية.

الشكل (2-6): جزء من حي المنتزه عام 1984<sup>22</sup>



المصدر: صورة بالأقمار الصناعية.

وبمقارنة تلك النسب من مساحة الأراضي المتاحة بمدينة أخرى شهدت نموا قويا في أعداد السكان مثل 6 أكتوبر، نلاحظ أن مراكز المدن المشكلة للغالبية العظمى لسكان أكتوبر والشيخ زايد كمناطق وسط البلد والمهندسين والجيزة على سبيل المثال لم تكن تتمتع بنفس نسب مساحات الأراضي المتاحة في الإسكندرية وقتها وهو ما دفع الأسر والأجيال اللاحقة إلى شراء وحدات خارج الحيز العمراني السكاني للخدمات

<sup>22</sup> صور تم التقاطها بالقمر الصناعي من موقع جوجل إيرث.

ولعائلاتهم نظرا لقلّة المعروض مقارنة بالإسكندرية، ناهيك عن الزيادة السكانية الكبيرة في محافظتى القاهرة والجيزة خلال تلك العقود.

ولكن من المهم الإشارة إلى التغيرات الجوهرية التي طالت الإسكندرية خلال هذه الفترة حيث تشير معظم المؤشرات إلى تراجع نسب النمو السكاني داخل الأحياء السكنية المركزية التي شهدت نموا كبيرا خلال العقود الأخيرة، وذلك نظرا لقلّة المعروض من الوحدات السكنية كحي المنتزه وحي العجمى والعامرية، بالإضافة إلى القرارات الحكومية الخاصة بوقف البناء بتلك المناطق، كما هو موضح بالشكل (4-7)، مما يشير إلى وجود توجه واعدلحى برج العرب في السنوات القادمة خاصة في ظل عدم توفر ظهير صحراوي آخر لمدينة الإسكندرية سواه، وهو ما ظهر في بداية المشروعات التي تمت في المحافظة خلال السنوات الأخيرة كالداون تاون الجديدة وصوراي واليكس ويست والتي هي بداية توجه وتمدد واضح نحو حي برج العرب وتنميته.

الشكل (2-7): حي المنتزه في 2020

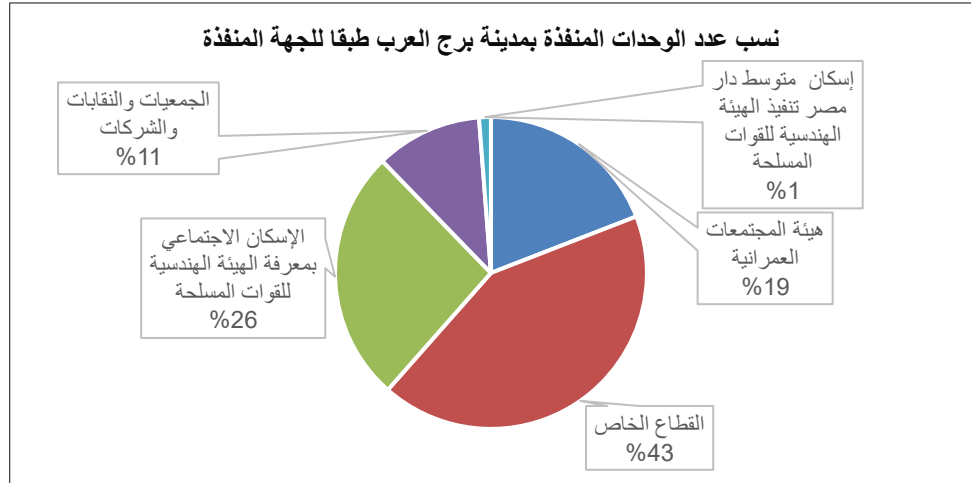


المصدر: صورة بالأقمار الصناعية.

أما بالنسبة لقطاع الإسكان بالمحافظة، فقد بلغ عدد الوحدات المنفذة بالمدينة حوالي 51 ألف وحدة سكنية، نفذ معظمها من قبل هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة والإسكان الاجتماعي بنسبة تصل إلى 45% لهما، يليهما القطاع الخاص بحوالي 43% من الوحدات<sup>23</sup>. ويوضح الشكل (2-8) نسبة تنفيذ كل جهة من الجهات المختلفة.

<sup>23</sup> مدينة برج العرب الجديدة، هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة.

الشكل (8-2): الجهات المنفذة لوحدات الإسكان بمدينة برج العرب



المصدر: هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، نشرة مدينة برج العرب.

كما تختص هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة متمثلة في جهاز المدينة بمنح الأراضي المختلفة للأفراد والشركات الاستثمارية والمنتجات السكنية.

## 8-2 النشاط الصناعي وسياسات التصنيع

بالرغم من أن مدينة برج العرب تُعتبر في الغالب مدينة صناعية وسكنية، إلا أن الأداء الصناعي فيها لا يزال يعاني من عدم وصوله إلى النتائج المتوقعة، فقد شهدت المدينة نموا ملحوظا في معدلات إنشاء المصانع في المراحل الأولى من بنائها، ولكن بسبب العديد من المشكلات الهيكلية المرتبطة بسياسات التصنيع وآليات التنفيذ، تعثرت عملية إنشاء المصانع الجديدة وواجهت العديد من الشركات والمصانع القائمة صعوبات، وهو ما سيتم تناوله في الجزء الخاص بتحليل أسباب تراجع برج العرب؛ حيث بلغ عدد المصانع والورش الصغيرة المنتجة بالمدينة حوالي 1309 كما هو موضح بالجدول (5-2)، وهي نسبة تقل عن مثيلتها في أحياء العامرية والعجمي وشرق.

الجدول (5-2): التوزيع الجغرافي للصناعة التحويلية وفقا لطبيعة المنشأة بالإسكندرية

الحي	نصيب الحي من المنشآت الصناعية		نصيب الحي من الورش الحرفية	
	منشأة (%)	ورشة (%)	ورشة (%)	منشأة (%)
المنتزه أول وثان	10	0.06	1450	10.1
شرق	4365	27.30	1259	8.8
وسط	698	4.37	730	5.1
الجمرك	52	0.33	606	4.2
غرب	598	3.74	120	0.8
العجمي	3918	24.50	3883	27.1
عامرية أول	3002	18.77	4102	28.6
عامرية ثان	2184	13.66	1456	10.2

برج العرب	591	3.70	718	5.0
الإجمالي	15990	100	14324	100

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

وقد بلغت الاستثمارات في القطاع الصناعي بالمدينة نحو 7 مليار جنيه، بإنتاج سنوي قيمته 21.7 مليار جنيه.<sup>24</sup>

أما بالنسبة للعاملين بالمدينة فبالرغم من إتاحة تلك المصانع لما يقرب من 103 ألف فرصة عمل، إلا أن المصانع تعاني من نقص واضح في عدد العمالة؛ حيث تقدر هذه الفجوة ببرج العرب بحوالي 42 ألف عامل (تقديرات رجال أعمال الإسكندرية).<sup>25</sup>

فعلي سبيل المثال بالنظر إلى مستوى الترفيق الخاص بالمنشآت الصناعية بلغت مساحة الأراضي التي تم تجهيزها بالمرافق كلياً أو جزئياً لأغراض الصناعة نسبة لا تتعدى 12% من إجمالي الأراضي التي تم تجهيزها صناعياً في مدن الجيل الأول وحتى عام 2001، بينما استحوذت مدن العاشر من رمضان و15 مايو و6 أكتوبر على أكثر من 80% من حجم الأراضي التي تم تجهيزها للمصانع في بداية الألفية كما هو موضح بالجدول (6-2).

الجدول (6-2): نسب مساحات الأراضي التي تم تجهيزها كلياً أو جزئياً للصناعة<sup>26</sup>

المدينة	% الأراضي التي تم تجهيزها للصناعة حتى عام 2001
العاشر من رمضان	33
مدينة السادات	2
6 أكتوبر	18
15 مايو	31
برج العرب الجديدة	11
دمياط الجديدة	3
الصحاحية الجديدة	3

المصدر: محمود (2017).

ولم تشهد المدينة نمواً كبيراً في عدد المصانع ولا في مستويات الترفيق لها بعد هذه الفترة وحتى اليوم، وكذلك الأمر بالنسبة لقدرة المدينة على توليد فرص العمل، فنظراً لضعف النشاط الصناعي مقارنة بغيرها من المدن لم تشهد المدينة تطوراً كبيراً في حجم العمالة؛ حيث بلغ عدد فرص العمل في بداية الألفية حوالي

<sup>24</sup> هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة.

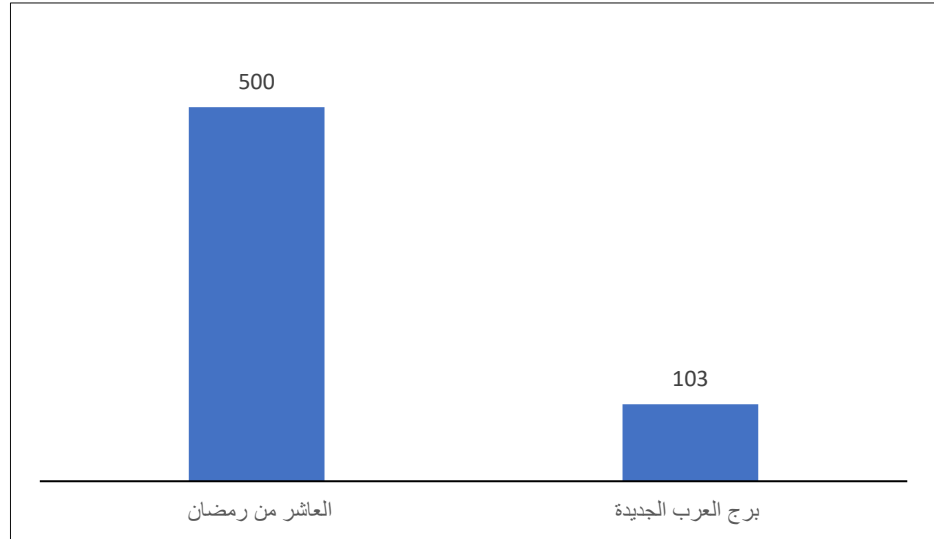
<sup>25</sup> وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية، 2023.

<sup>26</sup> محمود. محمد. 2017. أثر الامتداد الصناعي في المدن الجديدة على توطين السكان: دراسة تطبيقية على مدينتي العاشر من رمضان والسادات. كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، القاهرة، مصر.



75 ألف فرصة عمل، وخلال العشرين سنة الماضية وصل هذا الرقم إلى 103 ألف فرصة فقط بينما بلغ عدد فرص العمل في مدينة العاشر من رمضان ما يقرب من 500 ألف فرصة كما هو موضح بالشكل (2-9)، فضلا عن فجوة العمالة والتي تقدر بحوالي 42 ألف عامل بالمدينة كما سبقت الإشارة.

الشكل (2-9): فرص العمل في مدينتي برج العرب والعاشر من رمضان (بالآلاف ووظيفة)



المصدر: موقع هيئة المجتمعات العمرانية.

وكذلك الأمر بالنسبة لمعظم المؤشرات الصناعية الأخرى<sup>27</sup>، حيث نلاحظ الآتي:

- 1- تصدرت مدينة العاشر من رمضان كافة المدن الصناعية الجديدة في الجيل الأول ويمكن تفسير ذلك كونها أولى المدن وأكبرها، وكفاءة تخطيطها؛ حيث تم تخطيطها بحيث تنقسم إلى نوعين من الصناعات: الأول الصناعات الثقيلة وتقع شرق طريق القاهرة والإسماعيلية الصحراوى، والثاني صناعات متوسطة غير ملوثة تقع بالقرب من الأحياء لسهولة الانتقال بين المصنع والمسكن.
- 2- جاءت مدينة 6 أكتوبر في المركز الثاني حيث استطاعت استقطاب الكثير من المنشآت الصناعية وساعدها موقعها والحوافز الصناعية التي قدمتها الحكومة لجذب المستثمرين.

## 9-2 الخدمات والبنية التحتية

يظهر التحليل ضعفا واضحا للخدمات الصحية والتعليمية بالمدينة، وكذلك البنية التحتية لها، حيث تعاني المدينة من مساحات واسعة جدا تتسم بعدم التخطيط والعشوائية، كما هو موضح بالجدول (2-7)، حيث بلغت نسبة برج العرب من إجمالي المناطق العشوائية غير المخططة ما يقرب من 80% من المناطق في اسكندرية بمساحة تقدر بحوالي 40 ألف فدان.

<sup>27</sup> جاد الرب، حسام. 2002. جغرافيا الصناعة في مدينة السادات. جامعة أسيوط، مصر.

الجدول (7-2): نسب المناطق العشوائية غير المخططة بأحياء الإسكندرية من إجمالي المناطق بالمحافظة

المنطقة	المساحة بالفدان	% من إجمالي المناطق العشوائية غير المخططة
خورشيد وتوابعها	1593	3
المهاجرون	1140	2
محسن الكبرى	477	1
سيدي بشر قبلي	94	0
العمراوي وتوابعها	1463	3
المنندرة قبلي	452	1
الحرمين	286	1
المعمورة البلد	44	0
العصافرة قبلي	50	0
المطار وتوابعها	119	0
جنايوتي وتوابعها	144	0
سكينة وتوابعها	101	0
الظاهرية	145	0
منطقتي المحروسة ودنا	215	0
الحضر الجديدة	186	0
نادي الصيد	51	0
الدخيلة	323	1
أبو تلات	1779	4
العامرية القديمة	148	0
مستعمرة الجزام	526	1
نجع عبد الرؤوف	626	1
الكينج قبلي السكة الحديد	1290	3
برج العرب	39285	78
الإجمالي	50537	100

المصدر: حسابات المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية، 2023.

ويظهر التحليل ضعفا واضحا في الخدمات الصحية المقدمة ببرج العرب سواء من حيث عدد المستشفيات، أو عدد الأطباء، أو عدد الأسرة. ويعاني العديد من سكان المدينة بشدة للحصول على خدمة طبية جيدة حيث يعتمدون بشكل كبير على الخدمات الصحية التابعة لوزارة الصحة، والتي لا تتحقق فيها بعض معايير التخطيط الصحي خاصة ما يتعلق بالمسافة الفاصلة بين مكان الخدمة والسكن، فضلا عن معيار حجم السكان المخدوم، وهو ما يدفع العديد منهم إلى اللجوء إلى المستشفيات بوسط الإسكندرية وتلقي العلاج فيها. ويظهر الجدول (8-2) التالي الضعف الواضح للخدمات الطبية في برج العرب مقارنة بغيرها من أحياء الإسكندرية.

الجدول (8-2): نسب الخدمات الطبية المقدمة في الشئون الصحية في كل حي من أحياء الإسكندرية

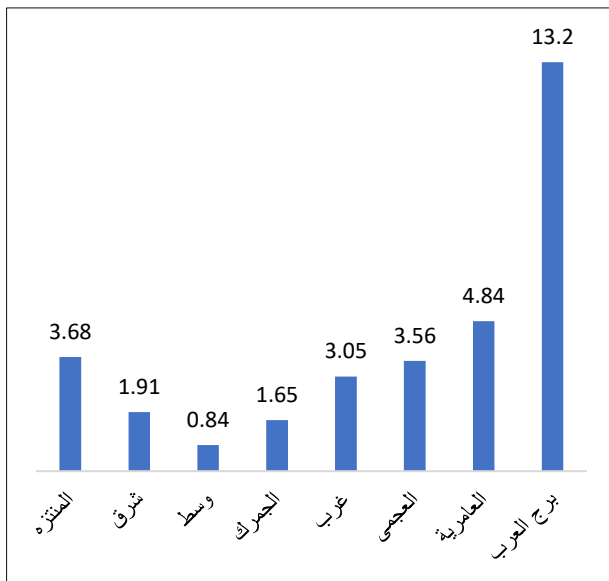
الأحياء	نسب الأحياء من عدد الأطباء بالشئون الصحية، %	نسب الأحياء من مستشفيات الشئون الصحية، %	نسب الأحياء من عدد الأسرة في الشئون الصحية، %
المنتزه أول	1	11	3
المنتزه ثان	15	11	47
شرق	6	5	2
وسط	14	11	12
الجمرك	15	11	4
غرب	28	32	22
العجمي	3	11	1
العامرية	11	5	7
برج العرب	7	5	2

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

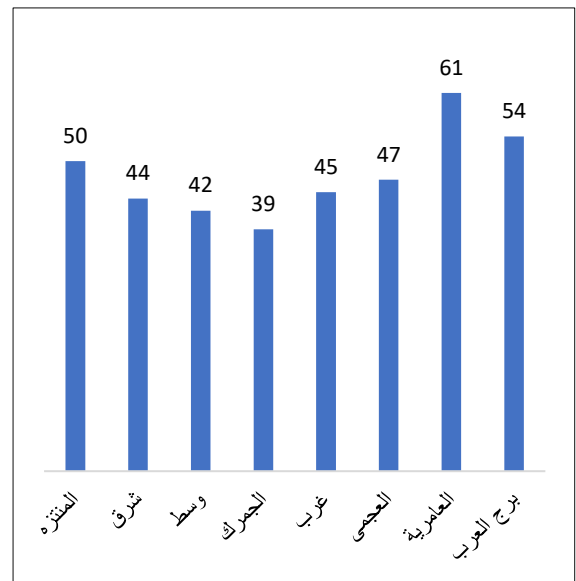
فعلى سبيل المثال، بلغت نسبة الأسرة في برج العرب 2% فقط من إجمالي الأسرة المتوفرة بالشئون الصحية لمحافظة الإسكندرية، كذلك الأمر بالنسبة لعدد الأطباء.

وفيما يتعلق بقطاع التعليم، تواجه مدينة برج العرب نقصا في عدد المدارس المتاحة في مختلف المراحل التعليمية، بالإضافة إلى أنها تعاني من ضعف توفر الخدمات والتجهيزات التعليمية، مما يؤدي إلى ارتفاع كثافة الفصول وزيادة نسبة المتسربين من التعليم في المدينة، خاصة في المرحلة الإعدادية مقارنة مع مناطق أخرى في محافظة الإسكندرية؛ حيث بلغت نسبة التسرب ما يقرب من 13% ويظهر ذلك في الشكلين (2-10 و 2-11) أدناه.

الشكل (2-11): نسب التسرب من التعليم في المرحلة الإعدادية في أحياء الإسكندرية المختلفة



الشكل (2-10): كثافة الفصول في أحياء الإسكندرية المختلفة



المصدر: حسابات المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية، 2023.

أما بالنسبة لوسائل النقل فتعاني المدينة من ضعف وسائل التنقل داخلها بشكل يجعل وسيلتي التوك توك والمكثروباص الوسيلة الأولى للتنقل داخل المدينة، فبالرغم من إنشاء المدينة منذ أكثر من 40 عاما إلا أن تشغيل منظومة النقل الداخلي لسيارات التاكسي وسيارات الفان (7 ركاب) لم يتم تشغيله في المدينة إلا عام 2020 طبقا لتصريحات هيئة المجتمعات العمرانية<sup>28</sup>.

كذلك تم تعليق تشغيل خط السكة الحديد في المدينة نتيجة صدور قرار يقضي بوقفه من قبل هيئة السكة الحديد، بسبب وجود العديد من المشكلات المتعلقة به، وهو ما سيتم التطرق له خلال الجزء الخاص بتحليل الأسباب.

## **10-2 القطاع غير الرسمي ببرج العرب**

● امتص القطاع غير الرسمي داخل المدينة جزءا كبيرا من السكان خاصة البدو؛ حيث يعمل معظم السكان البدو هناك في السمسرة وشراء وبيع الأراضي والتي تتم معظمها بمعزل عن المعاملات الرسمية.

● نتيجة ضعف الخدمات والبنية التحتية هناك انتشار لكثير من الأكشاك والعربات المتنقلة لسد الفجوة الاقتصادية الناتجة عن غياب الخدمات.

كما يلجأ العديد من الشركات والمصانع في المدينة إلى العمل بشكل غير رسمي سواء فيما يتعلق بالعمالة أو المعاملات وذلك للتمتع بقدر أكبر من المرونة والحرية من ناحية، وتجنب البيروقراطية الحكومية المقيدة والرسوم والضرائب الباهظة من ناحية أخرى.

## **11-2 تحليل أسباب تراجع برج العرب**

باستعراض وتقييم الحالة الحالية لمدينة برج العرب، يُلاحظ تراجعا واضحا على جميع المستويات، سواء في تحقيق الأهداف المرجوة أو في أدائها مقارنة بالمدن الأخرى أو حتى الأحياء السكانية في الإسكندرية، ومن خلال تحليل الأسباب التي أدت إلى هذا الوضع، يتبين وجود مشكلات عامة تتعلق بسياسات الدولة تجاه المدن الجديدة، بالإضافة إلى أسباب خاصة بمدينة برج العرب تحديدا. وسيتم تناول هذه الأسباب في الجزء التالي.

### **1-11-2 المشكلات العامة**

تكمن أولى المشكلات الجذرية التي شكلت عائقا قويا نحو بناء مجتمع حضاري متكامل في مدينة برج العرب في السياسات التخطيطية التي تبنتها الدولة خلال مراحل نمو المدينة، وهي ذات المشكلات التي تعاني منها

<sup>28</sup><https://gate.ahram.org.eg/News/2352084.aspx>

جميع المدن الجديدة باختلاف طبيعتها وأجيالها، وإن كان لمدينة برج العرب سمات خاصة سيتم تناولها وإيجازها على النحو التالي:

- **أولاً: لم تكن لدى الدولة استراتيجية واضحة المعالم**<sup>29</sup> حول كيفية إدارة تلك المدن الجديدة، حيث صدرت عدة قرارات جمهورية بإنشاء بعض المدن الجديدة دون توضيح آلية إدارتها؛ على سبيل المثال صدر القرار الجمهوري رقم 249 لسنة 1977 بإنشاء مدينة العاشر من رمضان قبل صدور قانون المجتمعات العمرانية الجديدة، إلى أن صدر القانون رقم 59 لسنة 1979 والذي رسم خطوط واضحة لأسلوب إدارة تلك المدن؛ فنص على إنشاء هيئة للمجتمعات العمرانية الجديدة لتكون – دون غيرها - جهاز الدولة المسئول عن إنشاء وإدارة المجتمعات العمرانية الجديدة في مصر.
- **ثانياً: أدى التداخل التشريعي وعدم وضوحه إلى تنازع الاختصاصات** بين الأجهزة التابعة لهيئة المجتمعات العمرانية الجديدة، متمثلة في جهاز مدينة برج العرب، وبين الوزارات والمصالح الخدمية، وتخلي هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة والأجهزة التابعة لها عن سلطتها الإشرافية على أجهزة الخدمات بالمدن الجديدة والاعتماد على الوزارات والمصالح الخدمية في تنمية تلك المدن وإمدادها بالخدمات الضرورية. وظهر ذلك جلياً في طبيعة العلاقة بين رئاسة حي برج العرب وبين جهاز مدينة برج العرب الجديدة، فعلى سبيل المثال بلغت نسبة الشكاوى التي تم الرد عليها بعدم الاختصاص والتي قدمت إلى حي برج العرب خلال شهري يناير وفبراير 2023 أكثر من 80%<sup>30</sup>.
- **ثالثاً: عدم وضع آلية مستدامة لدعم الدولة للصناعات الناشئة بالمدينة**، ففي بداية إنشاء هذه المدن تم منح الأراضي للمستثمرين بأسعار رمزية (1.5 جنيهاً للمتر المربع) بل وصل الأمر إلى تخصيص الأراضي بالمجان، والإعفاء من الضرائب لمدة العشر سنوات الأولى من المشروع، والإعفاء من الرسوم الجمركية على مستلزمات التصنيع، وحرية دخول وخروج رأس المال والسماح للعاملين الأجانب بتحويل ما يصل إلى 50% من دخلهم للخارج، إلا أن ارتفاع أسعار جميع الخدمات بعد انتهاء مدة السماح أدى إلى تباطؤ إنشاء شركات ومصانع جديدة وتعثر العديد من الشركات القائمة.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> الباجوري، أيمن. 2022. تطوير إدارة المدن الجديدة في مصر.

<sup>30</sup> موقع محافظة الإسكندرية، تقرير إنجازات حي برج العرب.

<sup>31</sup> Stewart, Dona. 1996. Cities in the Desert: The Egyptian New-Town Program, Annals of the Association of American Geographers, Vol. 86, No. 3 (Sep., 1996), pp.459-480.

- رابعاً: عدم الأخذ في الاعتبار طبيعة مدينة برج العرب وخصوصيتها سواء الديمغرافية أو البيئية، حيث تعاملت التشريعات مع جميع المدن الجديدة على أنها من فصيلة واحدة، بالرغم من تعدد تصنيفاتها؛ فمن حيث استقلالها عن المدن الكبرى أو تبعيتها، تنقسم إلى مدن مستقلة، ومدن تابعة، ومدن توأمية.
- خامساً: عدم التوازن بين التنمية العمرانية والصناعية بالمدينة: حيث كشفت الصور الملتقطة بواسطة الأقمار الصناعية لبرج العرب في 2005 عن تباطؤ ملحوظ في تطوير المناطق السكنية والخدمات المرتبطة بها، في الوقت الذي شهدت فيه المناطق الصناعية تطورات واسعة (نتيجة اعتماد العمالة في هذه المناطق الصناعية على الانتقال اليومي من وإلى المدينة)<sup>32</sup>.
- سادساً: غياب استراتيجية التقييم والمتابعة في رسم سياسات وإدارة المدينة، فالبرغم من وضوح عدم فاعلية السياسات المتبعة وبطء نمو المدينة، لم يتم الاستفادة من نتائج المراحل السابقة سواء في إعداد المخططات أو تنفيذ المشروع، وعلى عكس ما هو متبع في كل دول العالم<sup>33</sup>، حتى وقتنا هذا لم يتم تبني توجه واستراتيجية جديدة في التعامل معها (وهو ما سوف تحاول الدراسة توضيحه في المقترحات النهائية).
- سابعاً: حتى في حالة المتابعة والتقييم فإن السياسات المقترحة تكون غير مدروسة أو مبررة كوضع مستهدف جديد، فعلى سبيل المثال، المستهدف للمدينة أن يصل عدد سكانها إلى 750 ألف نسمة بحلول سنة 2032، بالرغم من أن المستهدف القديم (500 ألف نسمة) لم يتحقق منه أكثر من 23% (180 ألف نسمة) على أقصى تقدير.
- ثامناً: عدم وضع إطار زمني واضح ومحدد المعالم لعملية التنمية والتطوير للمدينة، وغياب خطة عمل مفصلة ومدروسة بعناية.

## 2-11-2 المشكلات الخاصة بمدينة برج العرب تحديداً

- الأطر المؤسسية: أدى تنازع الاختصاصات وتداخل الأطر التشريعية إلى مشكلات هيكلية داخل مدينة برج العرب منذ تأسيسها؛ حيث توزعت صلاحيات الإدارة في منطقة برج العرب بين 3 جهات هي: رئاسة حي برج العرب القديم، وجهاز مدينة برج العرب الجديدة، وجهاز تنمية الساحل الشمالي في الجزء الشمالي من الحي. كما شملت تلك النزاعات جهات ومؤسسات أخرى كنزاع

<sup>32</sup> Abdel-Kader, Nasamat and Sayed Ettouney. 2009. The Egyptian new communities between objectives and realization: A critical discourse three decades later, Cairo University 2009.

<sup>33</sup> [عبدالباقي، إبراهيم، تجربة المدن الجديدة في مصر: تصور النظرية في غياب استراتيجية وطنية للاستيطان.](#)

الاختصاصات بين جهاز برج العرب والهيئة العامة للتنمية الصناعية حول تخصيص الأراضي الصناعية والذي شكل أزمات عدة في تاريخ المدينة مما أفضى إلى توقيع بروتوكولات تعاون بينهما تقضي بإعادة تقسيم اختصاصات كل منهما بشأن التخصيص والإشراف على أراضي المنطقة الصناعية بمدينة برج العرب الجديدة.

● **ضعف التنسيق والتخطيط:** يظهر ضعف التنسيق والتخطيط بشكل واضح في قضية خط السكة الحديد، والذي رغم تكلفته التي بلغت ما يقرب من 700 مليون جنيه في 2010، إلا إنه متوقف تماما عن التشغيل حتى هذه اللحظة، ولعل السبب في ذلك هو رفض المستثمرين ورجال أعمال برج العرب التعاقد مع هيئة السكة الحديد لنقل العمال بسبب ارتفاع سعر التذكرة، واستغراقه وقتا أطول في رحلته مقارنة بـ"الميكروباص"، حيث تم عمل دراسة من قبل هيئة السكك الحديدية لمعرفة احتياجات المصانع لنقل العاملين بها وتحديد عدد القطارات اللازمة والمواعيد المناسبة لهم، وانتهت الدراسة بوضع جدول لتشغيل 18 رحلة يومية، وتم تشغيل القطارات أول أبريل 2011 بـ4 رحلات يومية فقط "كتجربة"، ولكن بدلا من زيادة عدد الرحلات، تراجعت بعد شهرين إلى "رحلتين" فقط يوميا لعدم التزام أصحاب المصانع والمستثمرين بعمل تعاقدات مع الهيئة لنقل العاملين لديهم، مما هدد المشروع بالفشل لسير القطارات بدون ركاب وتحقيق خسائر بدلا من الأرباح.

● وقد أجرى جهاز مدينة برج العرب محاولات عديدة لإعادة تشغيل خط السكة الحديد ومفاوضات مع هيئة السكك الحديدية، والتي كان منها على سبيل المثال مفاوضات عام 2015، ولكن تفاقمت الخلافات بين الهيئة ومجلس أمناء مدينة برج العرب، حيث تراجعت الهيئة عن الاتفاقيتين اللتان تم التوصل إليهما بين الطرفين، وقدمت مقترحا ثالثا يتطلب من مجلس أمناء المدينة دفع 60% من التكلفة الفعلية للتشغيل، ولكن المجلس رفض هذا الاقتراح، وتقدم بمذكرة عاجلة إلى وزارتي المجتمعات العمرانية والنقل لمناقشة هذه الأزمة.

● **ضعف الإسكان والخدمات:** لم تشهد مدينة البرج نموا سكانيا قويا، حيث لم تستطع المدينة جذب الكثير من أهالي الإسكندرية أو البحيرة إلى السكن بها، وذلك للأسباب التالية:

1- حال ضعف الخدمات الصحية والتعليمية بالمدينة دون انتقال الناس إليها حتى وإن كانت أسعار الوحدات في متناول قدراتهم الشرائية؛ فعلى الرغم من أن قانون هيئة المجتمعات العمرانية ينص على تسليم المدن الجديدة إلى الإدارات الحكومية المعنية، إلا أن ذلك لم يحدث أبدا إما بسبب ضعف الكفاءة الإدارية، أو لعدم توافر الموارد المالية لدى الإدارات المعنية. على سبيل المثال كانت إدارة التربية والتعليم أو إدارة الصحة ترفض استلام المدارس والمستشفيات في المدن الجديدة، نظرا لضعف الإعتمادات المالية ونقص الكوادر البشرية.

2- الحاجة للانتقال ذهابا وإيابا من الإسكندرية أو البحيرة أو كفر الشيخ، و في ظل غياب شبكة نقل عامة فعالة، وهو ما يعني الحاجة إلى سيارة أو الاعتماد على النقل الخاص وهو خيار لا يتوافر للقاعدة العريضة من الشعب، مما دفع كثير من أصحاب المصانع إلى تحمل تكلفة نقل العمال يوميا من وإلى المصنع.

3- على الرغم من التوسع في بناء وحدات إسكان اجتماعي بأقساط شهرية منخفضة نسبيا تقدر بحوالي 600 جنيه في المتوسط وبمدة سداد تصل إلى عشرين عاما وفقا لمبادرة البنك المركزي إلا أنه:

- تقع وحدات الإسكان الاجتماعي في أطراف المدينة في الأحياء من الرابعة للتاسعة داخل المدينة، ومن ثم فهي تعاني من ضعف الخدمات مقارنة بغيرها من الوحدات الأخرى التي تعاني أيضا من ضعف الخدمات.
- اشتراط إثبات الدخل أو صورة السجل التجاري والبطاقة الضريبية يحرم العاطلين (12.5% من قوة العمل) والعاملين بالقطاع غير الرسمي والذين تصل نسبتهم إلى نسبة كبيرة من العاملين بالإسكندرية.
- وما يزيد الأمر سوءا هو ارتفاع أسعار الإسكان الاجتماعي خلال الفترة الأخيرة في الوقت الذي تدهورت فيه مستويات المعيشة وتراجعت القوة الشرائية لكثير من المصريين؛ حيث ارتفع سعر الوحدة من 135 ألف في 2014 إلى 612 ألف جنيه في 2023<sup>34</sup>، وذلك بسبب ارتفاع أسعار مواد البناء نتيجة تحرير سعر الصرف وتخفيض دعم الطاقة<sup>35</sup> ولعل هذا ما سبب تراجع نسب تقديم طلبات دعم الإسكان الاجتماعي من قبل فئة الشباب في الإسكندرية حيث اعتبرت محافظة الإسكندرية واحدة من أقل المحافظات في نسب الدعم المقدم من قبل صندوق الإسكان الاجتماعي<sup>36</sup> كما هو موضح بالشكل (2-12).

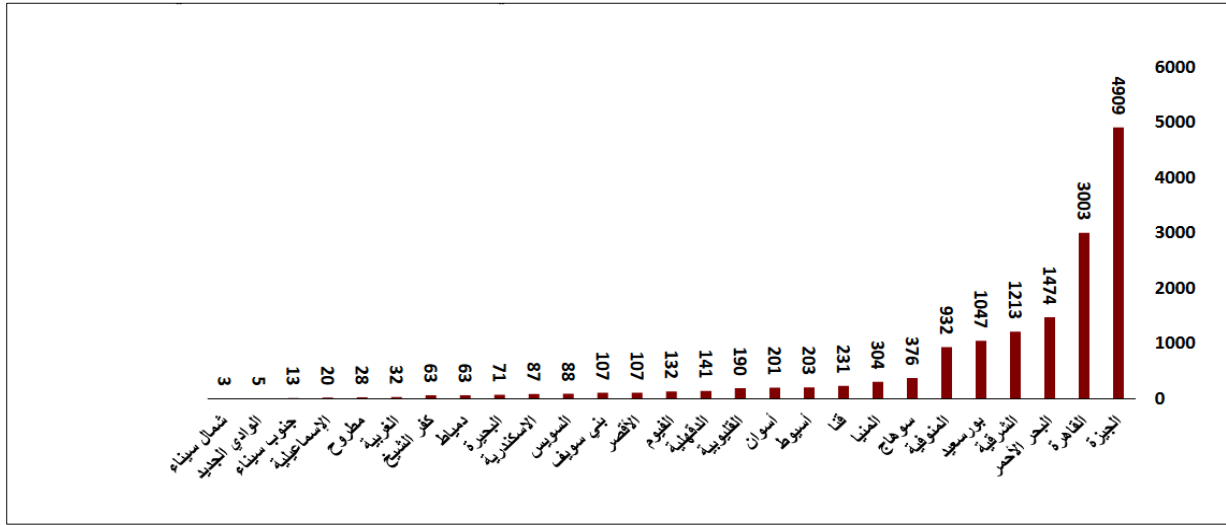
<sup>34</sup> <https://www.elwatannews.com/news/details/6405764>

<sup>35</sup> اليوم السابع <https://goo.gl/FgrkqN>

<sup>36</sup> صندوق الإسكان الاجتماعي ودعم التمويل العقاري، مؤشرات أداء الربع الأول (2022)، التقرير الشهري.



الشكل (12-2): طلبات دعم الإسكان الإجتماعي للمحافظات المختلفة خلال الربع الأول من عام 2021/2022



المصدر: صندوق الإسكان الاجتماعي ودعم التمويل العقاري.

- **بطء التنمية:** تشهد مدينة البرج تأخرا في عملية التنمية، على الرغم من اعتماد الدولة على مشروعات متعددة في المدينة لمعالجة القضايا الأساسية التي تواجهها. ومع ذلك، فإن عملية التطوير تتم ببطء شديد وتعاني من تأخر وتعقيدات، على عكس المشروعات التي تم الانتهاء منها في مدن الجيل الرابع على سبيل المثال.
- **تصميم وتخطيط المدينة:** هناك مشكلات تتعلق بالتنشكيل العمراني للمدينة كضعف ترابط المباني والمساحات العامة مع الشوارع، وتجاهل تصميم المساحات المفتوحة والفراغات العامة، بالإضافة إلى اختراق السكة الحديد للكتلة العمرانية<sup>37</sup>.

### 12-2 خطة العمل لتطوير مدينة برج العرب

تتمحور مقترحات التطوير حول الوصول بمدينة برج العرب إلى المستهدفات التي كانت محددة لها، ولكن بالإضافة إلى ذلك، يمكن تعزيزها بمزيد من التحسينات وذلك بفضل العديد من المزايا والمرافق التي ظهرت فيها مثل الجامعات والأندية والفنادق، بحيث يمكن أن تصبح المدينة أفضل بشكل كبير.

وتستند **فلسفة خطة العمل المقترحة للتطوير** إلى عدة نقاط أساسية، ويمكن إجمالها على النحو التالي:

- تواجه الإسكندرية تحديات كبيرة فيما يتعلق بارتفاع كثافة السكان ومعدلات النمو السكاني. وبناء على ذلك، ومع عدم توافر مساحات للتوسع العمراني وتطبيق قرارات وقف البناء، تتجلى الأهمية

<sup>37</sup> محمود، فاطمة الزهراء وآخرون. 2021. تحسين كفاءة البنية التحتية في أنماط العمران في المدن المصرية، مجلة جمعية المهندسين المصريين.

الاستراتيجية لمدينة برج العرب بوضوح، حيث تكتسب أهمية كبيرة في تخفيف الضغط على الإسكندرية وتلبية احتياجات النمو العمراني للمنطقة.

- يتطلب تطوير مدينة برج العرب تغييرا حقيقيا في منظور الدولة إليها وكذلك في الإطار المؤسسي الحاكم لها، وفي البنية التحتية للمدينة بشكل سليم ومستدام.
- من الضروري الاستفادة من التجارب العالمية والمحلية الناجحة لفهم الميزة التنافسية للمدينة وبناء استراتيجية متكاملة، مع وجود آليات تنفيذ واضحة المعالم.
- تحتوي مدينة برج العرب على إمكانيات تعليمية قوية من خلال الجامعات التكنولوجية الحديثة المنتشرة فيها، حيث يمكن أن تصبح مركزا تعليميا عالميا وإقليميا، خاصة في مجال التعليم الصناعي والتكنولوجيا.

#### 2-12-1 خطة العمل المقترحة لتطوير مدينة برج العرب

تنقسم خطة العمل إلى اثنين من الاقتراحات: 1- اقتراحات تنفيذية مباشرة تشمل الإطار المؤسسي والتخطيطي، والبنية التحتية والخدمات؛ و2- اقتراح محدد متكامل يجمع بين مفهوم المدينة التعليمية والبيئية والصناعية.

#### 1- الاقتراحات التنفيذية

- **الإطار المؤسسي والتخطيطي**
  - إعادة هيكلة الإطار المؤسسي لمنطقة برج العرب بحيث يتم إسناد إدارتها بالكامل إلى جهاز مدينة برج العرب الجديدة.
  - إعداد مخطط استراتيجي شامل للتنمية يشارك فيه خبراء في المجالات التعليمية والصناعية والبيئية ورجال الأعمال.
  - إعادة النظر في المدة الزمنية المقترحة للتنمية في المخطط الاستراتيجي 2032، بما يتناسب مع ظروف وخطط وطبيعة المرحلة القادمة.
  - مراعاة النمو الفعلي لفرص العمل المتاحة في الأنشطة الاقتصادية الحالية عند تحديد معدلات النمو المقترحة.
  - زيادة دور القطاع الخاص في تنمية المدينة وتنمية بنيتها التحتية، وتقليل دور الدولة في جميع قطاعات التنمية.
- **البنية التحتية والخدمات**
  - 1- توفير مناطق صناعية للمطورين الصناعيين، مع تسهيل الإجراءات لتأسيس المشروعات الصناعية.

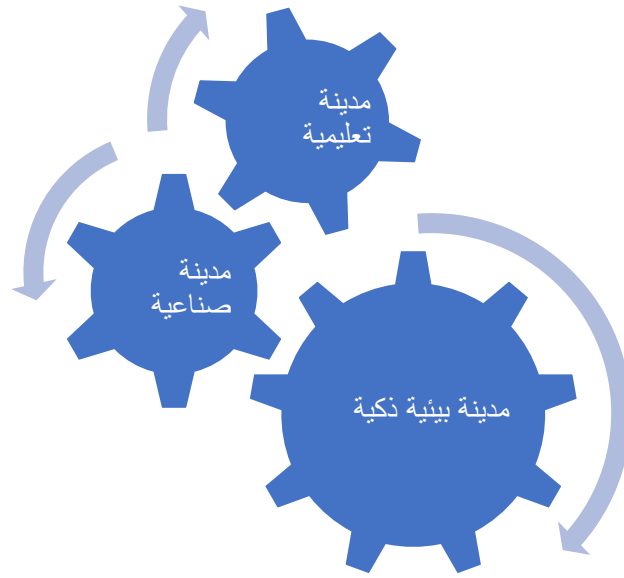
- 2- وضع خطط لشبكات النقل العام وفصل صلاحيات مشروعات خطط النقل العام للمدن الجديدة عن هيئة النقل العام،<sup>38</sup> وإعادة تشغيل خط السكة الحديد، ووضع مخطط لربط مشروع المترو المقترح للإسكندرية بمدينة برج العرب.
- 3- تنظيم وسائل النقل العشوائية من خلال تحديد نقاط تجمع خارج المناطق المركزية للمدن.
- 4- إنشاء بنك للأراضي يخصص ولايته لجهاز المدينة الجديدة،<sup>39</sup> لاستخدامها كفراغات لأنشطة متنوعة أو الخدمات المجتمعية المؤقتة أو الدائمة مثل الأسواق والخدمات الأسبوعية.
- 5- تنظيم عمل الشبكات الاجتماعية خصوصا في مستويات الإسكان المنخفض، لمساعدة السكان الجدد في التكيف وتعرفهم على الفرص البديلة لتلبية احتياجاتهم.
- 6- تقديم منح وحوافز للسكان في المدينة من خلال مبادرات لمنح دراسية للطلاب فيها، وتمويلها من قبل جمعيات المجتمع المدني وأصحاب الأعمال والمصانع.

## 2- اقتراحات مشروع محدد

ينطلق مقترح التطوير الرئيسي لمدينة برج العرب من خلال رؤية تنموية متكاملة ومبتكرة لها، بحيث تصبح مدينة فريدة من نوعها في مصر، وتتميز بثلاث سمات رئيسية متداخلة ومتراصة: المدينة التعليمية التكنولوجية، المدينة الصناعية، والمدينة الذكية البيئية. وتهدف الرؤية الجديدة إلى تحقيق تفاعل وتكامل بين هذه السمات الثلاث، لتجعل من مدينة البرج مثالا حقيقيا للتطور المستدام والتقدم التكنولوجي. حيث تهدف المقترحات إلى أن تتعامل المدينة التعليمية بمفهوم جديد لاستقطاب الطلاب من جميع أنحاء العالم وتقديم تعليم تكنولوجي متميز، تتبعها المدينة الصناعية التي تتمتع بأحدث تقنيات الصناعة وتوفر تدريبا مستمرا للعمال والموظفين على أحدث التقنيات، وفي نفس الوقت تسعى المدينة لبناء نظام تكنولوجي حديث وصادق للبيئة في إدارتها استلهاما من المدينة التعليمية التكنولوجية، وتأثيرا على الاستثمار الصناعي، من خلال بناء مصانع ذات تكنولوجيا بيئية متقدمة تستخدم مواد خام مستدامة من مخلفات المصانع الأخرى EIP وهكذا وكما يوضحه الشكل (2-13).

<sup>38</sup> أحمد. ابتهاج. (2019) سبل تعظيم العائد الاقتصادي والمجتمعي من المدن الجديدة، مجلة الملف المصري، مصر.

<sup>39</sup> المرجع السابق.



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

#### • أولاً: المدينة الصناعية نموذج EIP<sup>40</sup>

تشير البيانات التحليلية للمصانع في المنطقة الصناعية الثالثة بمدينة برج العرب إلى أن استخدام الموارد والمواد الخام يتم بشكل منفصل حيث يتبع نمطا خطيا بدلا من دورة مغلقة في عمليات الإنتاج، مما يسهم في زيادة الكميات المهذرة بشكل كبير، كما أن هناك العديد من المنتجات الثانوية في المنطقة الصناعية الثالثة يتم التخلص منها بطرق غير بيئية، مما يلحق ضررا بالبيئة ويزيد العبء المالي على المصانع.

ويعتمد الاقتراح المقدم على إنشاء مرفق لإعادة تدوير وتصنيع المواد المهذرة بحيث يتكون من عدة محطات ثانوية مما يسهم في توفير نفقات المصانع وتحقيق أرباح مستدامة، حيث يتلقى المرفق المنتجات الثانوية من المصانع ويقوم بإعادة تدويرها في مواقع قريبة مناسبة لإنتاج مواد خام جديدة يمكن بيعها كمدخلات في عمليات الإنتاج الجديدة في نفس المنطقة. ويمكن أن تسند إدارة المرفق إلى كيان مستقل (كمطور صناعي على سبيل المثال) يضع نظاما لتوزيع الأرباح على المصانع الشريكة، أو إلى جهاز المدينة. وتقتصر الدراسة أن يكون للمرفق أربع محطات فرعية وهي:

<sup>40</sup> Recommendations for the industrial city are from EIMassah. Suzanaa. 2018. Industrial Symbiosis within EIPs: Sustainable Development for Borg El-Arab in Egypt, SSRN.

- 1- **المحطة الأولى:** معالجة المخلفات والنفايات المعدنية، حيث تستقبل هذه المحطة جميع أشكال المخلفات المعدنية مثل خرده المعادن والعبوات والبراميل وأسلاك التغليف والتعبئة، ثم يتم فرزها وصهرها وتشكيلها لتكون مواد خام جديدة يتم تسويقها كمدخلات في صناعات المعادن.
  - 2- **المحطة الثانية:** معالجة المخلفات الورقية، حيث تستقبل هذه المحطة جميع أنواع النفايات الورقية بما في ذلك الأكياس الورقية والرقائق، ويتم تقطيعها وتعبئتها كمادة خام جديدة لتسويقها كمدخلات في صناعات الورق أو في عمليات تحسين التربة.
  - 3- **المحطة الثالثة:** معالجة المخلفات البلاستيكية، حيث تستقبل هذه المحطة جميع أشكال النفايات البلاستيكية المستعملة والتي يتم تجميعها وتقطيعها وغسلها وتجفيفها وتعبئتها لتكون مدخلات في صناعات البلاستيك أو صناعة الأحذية.
  - 4- **المحطة الرابعة:** معالجة مخلفات الأخشاب، حيث تستقبل هذه المحطة جميع أشكال المخلفات الخشبية بما في ذلك نشارة الخشب والمنصات الخشبية والصناديق لتصنيفها وتقطيعها لتدخل في صناعات الخشب وعمليات تحسين التربة وصناعة الطوب كمادة خام جديدة.
- بالإضافة إلى ذلك، هناك فرصة للاستفادة بشكل أكبر من تبادل المنتجات الثانوية المحددة من خلال إنشاء مصانع جديدة وإغلاق حلقة الإنتاج في المنطقة الصناعية الثالثة من خلال إنشاء المصانع الآتية:

- 1- **مصنع إنتاج الطوب:** يمكن أن يستفيد من المنتجات الثانوية التي تنتجها الصناعات الورقية ومحطة معالجة مخلفات الأخشاب.
- 2- **مصنع إنتاج الأعلاف الحيوانية والمزارع السمكية:** يمكن أن تستفيد هذه المصانع من المنتجات الثانوية العضوية والغذائية التي تنتجها معظم المصانع في المنطقة.
- 3- **مصانع الأسمدة العضوية وتعديل التربة:** يمكن أن تستفيد هذه المصانع من المنتجات الثانوية العضوية والغذائية التي تنتجها معظم المصانع في المنطقة، كما يمكنهم الاستفادة من المنتجات الثانوية لصناعة الجبس ونتائج محطات معالجة مخلفات الخشب والورق.

• **ثانياً: مدينة بيئية ذكية<sup>41</sup>**

يعتمد مقترح خطة تحويل برج العرب إلى مدينة ذكية صديقة للبيئة على أربعة عناصر أساسية هي:

**1- الطاقة**

- تعزيز الطاقة الكفوة في جميع القطاعات وتشجيع استخدام التقنيات الذكية للطاقة.

<sup>41</sup> Shahn, Mohamed. 2015. Eco NBC feasibility study Transforming New Borg El Arab into an EcoCity, E-JUST Egypt-Japan University of Science and Technology, Egypt.

- تعزيز استخدام مصادر الطاقة المتجددة مثل الطاقة الشمسية واستغلال الفرص لبيع الطاقة الإضافية للشبكة.
- تشجيع استخدام الوقود الحيوي والمواد المحلية لتوليد الطاقة.

## 2- المياه

- تحسين إدارة المياه وتشجيع الحفاظ عليها وتحسين جودتها.
- استخدام موارد المياه غير التقليدية وتعزيز إعادة تدوير وإعادة استخدام مياه الصرف الصحي المعالجة.
- تعزيز وعي الجمهور حول الحفاظ على المياه وتوفير مياه الشرب العذبة والصرف الصحي.

## 3- الصرف

- تطوير نظام فعال لفرز النفايات في الموقع وتقليل كمية النفايات المنتجة.
- تعزيز التقنيات منخفضة التكلفة لمعالجة مياه الصرف الصحي واستخدام الغاز الحيوي والوقود الحيوي.
- تحسين معالجة النفايات الصلبة والحد من التلوث والانبعاثات الضارة.

## 4- قضايا مستقلة أخرى

- حماية النظم الإيكولوجية المائية وتعزيز الحفاظ على الأرض والغطاء الأخضر المستدام والتنوع البيولوجي.
  - تعزيز الحكم الرشيد واستخدام المواد الكيميائية الصديقة للبيئة وتقليل استخدام المواد الخام.
  - التركيز على الصحة والسلامة وتوفير معلومات وتوعية عامة.
  - تفعيل الوسائل التكنولوجية الحديثة في إدارة المرور ودخول المدينة.
  - تشجيع وسائل النقل الصديقة للبيئة وتصميم ممرات للمشاة والدراجات.
- كما يجب أيضا وضع إطار قانوني مناسب وإنشاء مركز حديث للبيانات في المدينة على أعلى مستوى.

### • المدينة التعليمية

يحتاج بناء مدينة تعليمية تكنولوجية العديد من المتطلبات والتي من أهمها:

#### 1- تطوير بنية تحتية متقدمة

- العمل على تحسين البنية التحتية للمنطقة، بما في ذلك الطرق ووسائل النقل العام والشبكات اللاسلكية عالية السرعة.

- توفير بيئة مشجعة للابتكار والأبحاث، مثل مراكز البحث والتطوير والمختبرات المتطورة.
- **2- تطوير الإطار المؤسسي للتفاعل بين الجامعات وبين المناطق الصناعية**
  - تعزيز التفاعل والتواصل بين الجامعات والمصانع والمجتمع المحلي.
  - تنظيم فعاليات ثقافية ورياضية واجتماعية لتعزيز روح المجتمع والتعاون.
  - إنشاء مراكز للتدريب المهني لمصانع برج العرب بتلك الجامعات التكنولوجية.
- **3- تعزيز التعليم والتدريب**
  - تطوير برامج تعليمية متخصصة تلبي احتياجات الصناعة والتكنولوجيا المتقدمة.
  - التعاون مع الجامعات العالمية وإنشاء شراكات أكاديمية لتبادل المعرفة والخبرات.
  - تقديم برامج تدريب مهني وورش عمل لتطوير المهارات التقنية للطلاب والعاملين.
- **4- دعم الابتكار وريادة الأعمال**
  - إنشاء حاضنات أعمال ومساحات للابتكار والشركات الناشئة.
  - توفير التمويل والدعم للمشروعات الناشئة والمبتكرة وتسهيل إجراءات التأسيس والتشغيل.
  - تنظيم فعاليات ومسابقات تشجع على الابتكار وتبادل الأفكار والتعاون.
- **5- التسويق والجذب**
  - تسويق المدينة التعليمية على المستوى العالمي كمركز للتعليم والابتكار وفرص العمل.
  - استضافة المؤتمرات والمعارض الدولية لجذب الخبراء والمستثمرين والباحثين.
  - الترويج للمشروعات الناجحة والتجارب الابتكارية في المجالات التكنولوجية والصناعية.

## ثالثا: قطاع السياحة

### 1-3 لماذا الاهتمام بالسياحة بالإسكندرية؟

تتمتع الإسكندرية بثروة سياحية ضخمة تمكنها—إذا ما تم استغلالها بشكل أمثل—من تحقيق وضع تنافسي متقدم ليس فقط داخل مصر ولكن أيضا مقارنة بالعديد من المدن العالمية السياحية، حيث تتميز بتوافر منتج سياحي متنوع يمكنها من عرض أنواع متعددة من السياحة كالسياحة الأثرية، والترفيهية، والشاطئية واليخوت، وكذلك الثقافية، والتراثية، والصناعية؛ فهي واحدة من أقدم المدن العالمية، حيث تعتبر مركزا متميزا لالتقاء الحضارات المتنوعة مما جعلها تتألف من تصميمات وأنماط معمارية متنوعة بدءا من العصر البطلمي، ومرورا بالمدينة الهلنستية، وصولا إلى المدينة الرومانية الإمبراطورية والمدينة الإسلامية<sup>42</sup>. كما تأثرت المدينة بالتأثير الأوروبي الحداثي في الفترة ما بين القرن التاسع عشر ونصف القرن العشرين (اقتصاديا وثقافيا وفنيا ومعماريا). ويوضح الجدول (1-3) أهم المواقع والتصميمات المعمارية والتي تعود إلى كل عصر من العصور التاريخية للمدينة.

الجدول (1-3): أهم المواقع الأثرية والتصميمات المعمارية للإسكندرية

العصر التاريخي	أهم المواقع، وأمثلة للتصميمات والمظاهر التراثية
البطلمي والهلنستي (القرن الرابع قبل الميلاد)	بالرغم من قلتها إلا أنها أكثر المواقع أهمية في الإسكندرية مثل عمود السواري، مقابر تم اكتشافها في 2018، الشوارع القديمة، مكتبة الإسكندرية القديمة.
الروماني	مقابر كوم شقافة، ميناء الإسكندرية، فيلا الطيور، كوم الدكة.
الإسلامي	قلعة قايتباي، الأسواق التقليدية القديمة، طابية البرج (قلعة البرج بأبي قير) <sup>43</sup> .
العثماني	البنية التحتية الرئيسية: ترعة المحمودية، السكة الحديد، خطوط الترام (تصل بين القسم الشرقي ووسط المدينة والأجزاء الغربية)، العديد من المباني التراثية من تلك الفترة في قلب المدينة (المباني العامة، البنوك والفنادق والفيلات والمحلات التجارية وغيرها).
الصناعي	وحدات الإنتاج والمخازن على طول طريق المحمودية خاصة ميناء البصل.
الحديث (الحداثة الأوروبية)	قصر عزيزة فهمي، قصر السلامك، سراي الحاقانية، والمتاحف، والطرق الحديثة وغيرها.

المصدر: وكالة التنمية الفرنسية AFD.

كما تتميز الإسكندرية بشواطئها المتميزة والممتدة على البحر المتوسط والتي تصل إلى ما يقرب من 61 شاطئاً، بالإضافة إلى العديد من القرى السياحية الممتد معظمها على طريق الساحل الشمالي الغربي للمدينة والتي تقدر بحوالي 43 قرية سياحية<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> Alexandria: Regenerating the city, AFD Egypt, 2014

<sup>43</sup> هناك العديد من المواقع الأثرية والتراثية في الإسكندرية تم التخلي عنها وغير مستغلة، حتى أن معظم سكان المدينة نفسها لا يعلمون عنها شيء.

<sup>44</sup> وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.



وذلك بالإضافة إلى العديد من المراكز الحضارية والثقافية كمكتبة الإسكندرية، والمتحف اليوناني، والروماني، ومتحف الفنون الجميلة، وقصور الثقافة، ودار الأوبرا، وغيرها من المراكز والمناطق الجاذبة للسياح، والداعمة لسياحة المعارض والمؤتمرات والمهرجانات العالمية.

وقد ساهمت كل تلك العناصر في بناء ميزة نسبية للإسكندرية في مجال السياحة على مدار تاريخها، ولكن على الجانب الآخر لم تسهم هذه الميزة في زيادة القدرة التنافسية للمدينة خصوصا خلال العقود الثلاثة الأخيرة، بل على العكس شهدت المدينة تراجعاً واضحاً في معظم المؤشرات السياحية وهو ما سيتم تناوله خلال الأجزاء التالية.

### 3-2 تقييم الوضع السياحي

تعاني الإسكندرية من تراجع واضح في أدائها السياحي خلال العقود الأخيرة ظهر في الآتي:

- فقدان الإسكندرية لهويتها الثقافية وتفرغها من مزاراتها ومعالمها السياحية بسبب إهمال البنية الأساسية الخاصة بالعديد من الأماكن الأثرية التي تحمل التاريخ الثقافي والحضاري للمحافظة والمزارات السياحية والطرق المؤدية لها، مثل عمود السواري وكوم الشقافة، إغلاق المتحف اليوناني الروماني لعدة سنوات لإعادة ترميمه، هدم وإغلاق العديد من المسارح التاريخية في الإسكندرية، وإغلاق متحف المجوهرات لعدة سنوات دون سبب واضح لغلغه، وهو ما حاولت المحافظة معالجته خلال السنوات الأخيرة من خلال حزمة من المشاريع سيتم تناولها وتقييمها في الدراسة التفصيلية الخاصة باستراتيجية الإسكندرية.
- تدهور المستوى الحضاري الذي لطالما تميزت به المحافظة نتيجة لتراكم عدة ممارسات أهمها ضعف خبرة وثقافة المستأجرين لمعظم شواطئ الإسكندرية، الذين ينصب هدفهم الأول على جمع الإيرادات فقط، والتي تم طرحها للإيجار من قبل المحافظة بأسعار مبالغ فيها، انتشار المقاهي التي تحجب رؤية البحر بطول كورنيش الإسكندرية، وتحول بعض الشواطئ إلى مدن سكنية كشاطئ المعمورة والعجمي، وافتتاح أنشطة غير مناسبة تماماً لطبيعة الشاطئ مثل السيرك بأصوات صاخبة، بالإضافة إلى انتشار الباعة الجائلين في كل المناطق والمزارات السياحية، وإهمال الكبائن الخاصة بشواطئ متميزة وراقية مثل شاطئ ستانلي، وتغيير أسماء الشواطئ التي ميزت هوية المحافظة إلى أسماء أخرى.
- تدني مستوى الخدمات المقدمة للسياح، بالإضافة إلى تعدد الجهات التي تتبعها الفنادق بشكل غير منظم، وكثير منها تابعة للقوات المسلحة بأشترطات معينة وأسلوب إدارة مختلف ومنفصل عن المحافظة.

- ضعف الإطار المؤسسي الحاكم للمحافظة وتداخل الاختصاصات بين المحافظة والعديد من الجهات الأخرى، إضافة إلى تشدد الإجراءات الخاصة بدخول وخروج السفن مما يعيق حركة السياحة ويحول دون تنشيط حركة الركاب إلى داخل المدينة.
- إهمال العديد من الأماكن في المحافظة رغم أهميتها وتوفر العنصر التراثي والتاريخي بها، حيث لا يتم التعامل معها كمزارات سياحية مستحقة، وبالرغم من وجود تاريخ غني في تلك الأماكن، إلا أنها تبقى غير مستغلة بالشكل الكافي في الواقع، كما أن معظم سكان الإسكندرية يفتقدون إلى أهمية تلك المناطق وقيمتها التاريخية، وفيما يلي عرض تحليل تحليل القوة والضعف والفرص والتحديات الخاصة (SWOT) التالي لإثنين من تلك المناطق على سبيل المثال هما أبي قير، ومينا البصل.

### 1- أبي قير<sup>45</sup>

تحتوي منطقة أبي قير على العديد من المعالم التراثية والتاريخية والتي من الممكن إدراجها ضمن خريطة التنمية السياحية في المحافظة، كطابية البرج، طابية كوسا، كوم العجوزة (الرمل)، قلعة التوفيقية<sup>46</sup>، وهو ما بدأت المحافظة فعليا بمناقشته وعرضه في خطة الإدارة المركزية للإدارة والمصايف في العام الماضي. ويوضح الجدول (2-3) تحليل القوة والضعف والفرص والتحديات الخاصة بمنطقة أبو قير.

الجدول (2-3): التحليل الرباعي لمنطقة أبي قير

نقاط القوة	نقاط الضعف
<ul style="list-style-type: none"> <li>• منطقة بحرية أقصى شرق المدينة تتمتع بتنوع عالٍ وسهولة الوصول</li> <li>• تحتوي على العديد من الآثار الغارقة على مر العصور، وكذلك جزيرة نيلسون، الغابة في البحر الميت وخليج الجنة وغيرها</li> <li>• امتداد الخط الرئيسي للسكة الحديد إليها</li> <li>• وجود العديد من مطاعم الأسماك المتميزة بالمحافظة فيها</li> <li>• اعتدال جوها ونقاء هوائها مقارنة بالإسكندرية نظرا لكونها تقع داخل خليج</li> <li>• تحتوي على هندسة دفاعية نادرة ذات قيم متميزة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدم معرفة الكثير من أهالي الإسكندرية أنفسهم بوجود مناطق أثرية وتاريخية بالمنطقة</li> <li>• تدني جودة موارد المياه بسبب التلوث المفرط</li> <li>• القرب الشديد للمباني السكنية من الشواطئ</li> <li>• عدم جاذبية نقاط الجذب السياحية المتاحة للزوار</li> <li>• كثرة السيارات وعدم وجود مواقف كافية لها</li> </ul>
الفرص	المخاطر
<ul style="list-style-type: none"> <li>• وجود مناطق يمكن الاستفادة منها سياحيا ولكنها حالياً مشغولة بتواجد عسكري</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدم وجود تصور متكامل لتطوير السياحة في الإسكندرية والاحتفاظ بهويتها في هذا الشأن يؤدي إلى إهمال منطقة أبو قير</li> </ul>

<sup>45</sup> Sharafeldin, Shahira. 2013. *Abu Qir fortresses as vital assets for tourism motivation and community development*, Journal of Heritage Conservation.

<sup>46</sup> نفس المرجع.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• التغيرات المناخية المصاحبة لشواطئ الإسكندرية من الممكن أن تؤثر على العمران بالمنطقة</li> <li>• التوسع في أنشطة السياحة الشاطئية من الممكن أن تؤثر على مصايد الأسماك بالمنطقة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• توجه الدولة نحو الاستثمار اللوجستي والسياحي فيها كتحويل الميناء العسكري فيها إلى ميناء تجاري ضخم، وكذلك إقامة منطقة مشفى عالمي</li> <li>• ربط السياحة الشاطئية بالسياحة التراثية الثقافية بـسياحة اليخوت (بعد اكتمال الميناء الجديد)</li> </ul>
--	--

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

## 2- ميناء البصل

يشكل التراث الصناعي ما يقرب من 5.3 من جميع المعالم الثقافية العالمية، وحوالي 4 من إجمالي مواقع التراث العالمي، وبالرغم من تسجيل اليونسكو 28 معلما تراثيا صناعيا في العالم، إلا أنه لم يتم الإعلان عن معالم تراثية صناعية في العالم العربي وأفريقيا بينما تحتوي الإسكندرية على العديد من معالم التراث الصناعي خاصة بمنطقة ميناء البصل غرب الإسكندرية مثل مكابس وبورصة القطن، ومطبعة التاريخ، مطبعة النيل، مطبعة مصر وغيرهم.<sup>47</sup> ويوضح الجدول (3-3) تحليل القوة والضعف والفرص والتحديات الخاصة بمنطقة ميناء البصل.

الجدول (3-3): التحليل الرباعي لمنطقة ميناء البصل

نقاط القوة	نقاط الضعف
<ul style="list-style-type: none"> <li>• الخلفية التاريخية للمباني الصناعية كالمحارج والمصانع بها (تعود إلى القرن الثامن عشر) مما يجعلها مزار سياحي</li> <li>• قرب المنطقة من الميناء والمواقع السياحية التراثية وهي امتداد لمنطقة سط البلاد</li> <li>• إدراج بورصة القطن في فهرس التراث عام 2007</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ضعف الثقافة العامة بأهمية تلك المعالم</li> <li>• عدم توفر عنصر الأمان للسائحين حول تلك المناطق</li> <li>• إهمال العديد من البنية التحتية المجاورة لها</li> </ul>
الفرص	المخاطر
<ul style="list-style-type: none"> <li>• تطوير محور طريق المحمودية والذي تقع قربه معظم تلك المعالم</li> <li>• معالم صناعية تراثية تضيف لدليل السياحة في مصر</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ينسحب القطاع غير الرسمي بشكل أكبر على هذه المناطق مما يفقدها فرصتها في أن تصبح مناطق سياحية</li> <li>• تدهور حالة المباني الصناعية الحالية بسبب النزوح المتزايد للقطاع غير الرسمي وعدم اعتبار هذه المنطقة مزار سياحي</li> </ul>

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

<sup>47</sup> Khalil, Noha, 2019. *The role of industrial heritage in sustainable tourism development: Case study of Mina EL-Basal district in Alexandria –Egypt*, International Journal of Heritage, Tourism and Hospitality.

### 3-3 تحليل الوضع التنافسي للسياحة داخليا وخارجيا

قبل التطرق إلى طبيعة وسمات القطاع السياحي في الإسكندرية لا بد من التعرف على القدرة التنافسية للسياحة في الإسكندرية مقارنة بالسياحة في مصر بشكل عام، وكذلك ببعض المدن العالمية ذات السمات التاريخية والتراثية الشبيهة بالإسكندرية، ومن ثم انعكاس هذه القدرة على وضعها التنافسي في السوقين المحلي والعالمي.

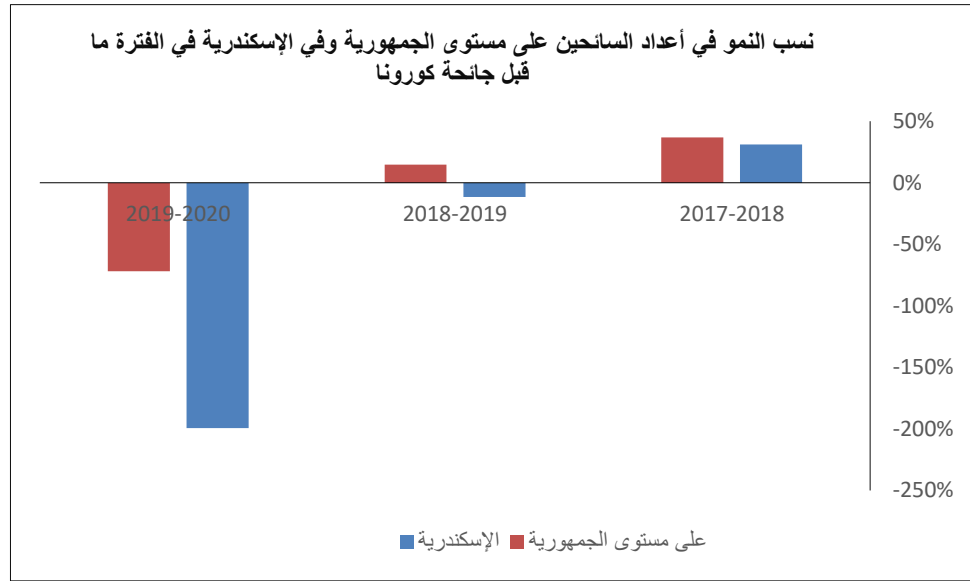
#### 3-3-1 موقع الإسكندرية في السياحة المصرية (مقارنة محلية)

يشير تحليل اتجاهات الطلب السياحي على الإسكندرية مقارنة بالطلب السياحي في مصر والمدن الأخرى إلى النصيب المحدود الذي ما زالت تحظى به الإسكندرية مقارنة بالإمكانات السياحية الهائلة التي تمتلكها كما هو موضح بالنقاط التالية:

- تحظى الإسكندرية بنسبة ضئيلة من إجمالي حركة السياحة الخارجية الوافدة إلى مصر مقارنة بالمحافظات الأخرى؛ حيث لا تتعدى نسبتها 3% طبقا لآخر بيانات صادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء في 2021<sup>48</sup>، كما أن هذه النسبة الضئيلة في تراجع وتذبذب مستمر؛ فبالرغم من التحسن النسبي في نسب النمو المحققة في أعداد السياح الوافدين إلى مصر في فترة ما قبل جائحة كورونا، والتي بلغت أكثر من 15% في عام 2019/2018 على سبيل المثال، إلا أن المحافظة حققت معدلات نمو سالبة خلال نفس الفترة بانخفاض يقدر بنحو 12% في نفس العام كما هو موضح بالشكل (3-1). كما بلغت نسبة التراجع في الإسكندرية خلال عام الجائحة (2020/2019) ما يقرب من 200% وهو ما يشير بشكل واضح إلى كونها أولى المدن المستبعدة من تفضيلات السياح وضعف ميزتها التنافسية مقارنة حتى بغيرها من المحافظات المصرية الأخرى.

<sup>48</sup> الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء والمسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية.

الشكل (1-3): تطور نسب النمو في أعداد السائحين على مستوى الجمهورية وفي الإسكندرية منذ عام 2017 وحتى 2020

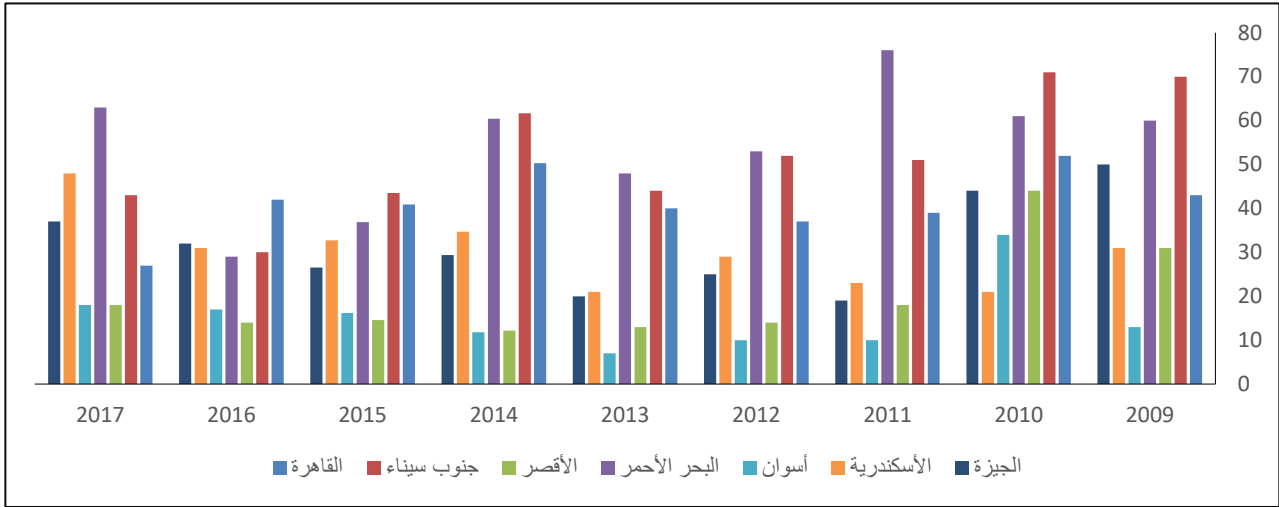


- يبلغ متوسط عدد أيام الإقامة في الإسكندرية للسياح الوافدين من أوروبا نحو 1.4 يوماً، وللأفارقة 1.6 يوماً<sup>49</sup>، وهي نسبة تعد الأضعف مقارنة بالمدن السياحية المصرية الأخرى والتي يبلغ متوسط الإقامة فيها ما بين أسبوع إلى 10 أيام.
- أما فيما يتعلق بنسب الإشغال بالفنادق في المحافظات، فنلاحظ أنه بالرغم من انخفاض أعداد الفنادق بالإسكندرية مقارنة بالمحافظات الأخرى—والذي يسهم رياضياً في ارتفاع نسبة الإشغال—إلا أن نسب الإشغال بالفنادق بالرغم من ذلك كانت في معظم سنوات العقد الماضي أقل من المتوسط العام في عموم مصر، وأقل من محافظات البحر الأحمر وجنوب سيناء والقاهرة كما هو موضح بالشكل (2-3).

<sup>49</sup> Datacom srl . Impact study: Tourism development for the city of Alexandria–Egypt, 2019, Egypty. p10.

### الشكل (2-3): نسب الإشغال بالفنادق في بعض محافظات مصر من 2009 وحتى 2017

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.



### 3-3-2 مركز الإسكندرية مقارنة بالمدن السياحية العالمية (نموذج مدينة برشلونة)

على الرغم من النمط العام الذي شملته جميع المدن السياحية (التاريخية) خلال العقود الثلاثة الماضية من زيادة مستمرة في حجم النشاط السياحي وإيراداته، نتيجة للتحويلات العالمية المتعددة، إلا أن تطور النموذج السياحي في مدينة برشلونة يتمتع بخصوصية فريدة تميزه عن غيرها من المدن السياحية، وهذا يدفعنا لدراسة النموذج بتفصيل أكبر وفهم سماته وتطوره، ليس فقط لمقارنته بنموذج السياحة في الإسكندرية، بل أيضا للاستفادة منه في صياغة نموذج إصلاحي يمكن أن يكون مفيدا في حال تطوير القطاع السياحي في الإسكندرية.

ويرجع اختيار مدينة برشلونة على وجه التحديد نظرا لتشابهها مع الإسكندرية في العديد من السمات على النحو التالي:

- التراث التاريخي: تتمتع كل من برشلونة والإسكندرية بتاريخ غني وتراث ثقافي قديم، حيث تحتضن كلا المدينتين معالم تاريخية هامة ومواقع أثرية تستقطب السياح المهتمين بالتاريخ والثقافة.
- الموقع الساحلي: تقع كلتا المدينتين على ساحل البحر الأبيض، مما يتيح فرصا للسياحة الشمسية والاستمتاع بالشواطئ والأنشطة المائية.
- التنوع الثقافي: يعيش في كلتا المدينتين مجتمعات متنوعة ذات خلفيات ثقافية مختلفة، مما يعكس تنوعا ثقافيا رائعا ويتيح للسياح تجربة متنوعة وغنية في الفنون والموسيقى وغيرها.
- الحضارات القديمة: تحتضن الإسكندرية آثارا للحضارات القديمة مثل الحضارة الفرعونية واليونانية والرومانية. وبرشلونة تحتوي على تأثيرات حضارة الرومان والمعمار القوطي والمعمار الحديث.

● بالرغم من المكانة المتميزة التي تحتلها برشلونة عالميا بين المدن السياحية، إلا أن هذه المكانة حديثة نسبيا، حيث تم اعتماد استراتيجية طويلة الأمد في بداية التسعينات من القرن الماضي وخاصة بعد استضافة برشلونة لدورة الألعاب الأولمبية لتعزيز برشلونة كوجهة سياحية رئيسية في أوروبا، وهو ما ساهم في إحداث تحول جذري في منظومة السياحة في ذلك الوقت، وتم اعتبار برشلونة وجهة سياحية ناشئة مع وجود إمكانيات كبيرة للتطوير والنمو في قطاع السياحة، بالإضافة إلى التركيز على تحسين البنية التحتية السياحية والتسويق السياحي، وتطوير خدمات الضيافة والفعاليات الثقافية والرياضية<sup>50</sup>، وهو ما يؤكد أنه حتى في حالة تأخر وتراجع الوضع السياحي في الإسكندرية، لا يزال هناك أمل في استعادة مكانتها التنافسية وقدرتها إذا ما تم تنظيم القطاع السياحي بشكل سليم.

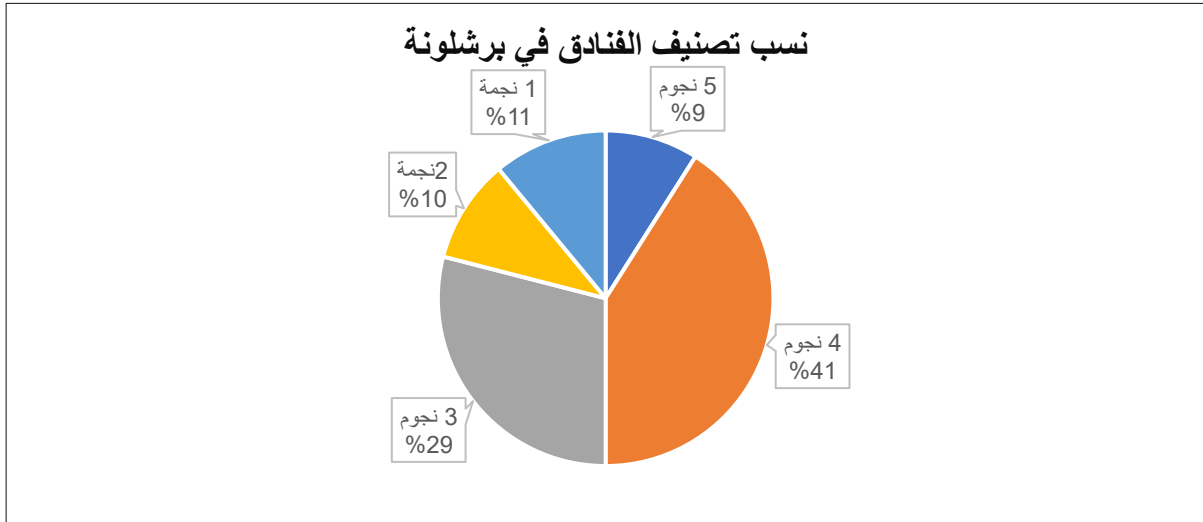
● أهم المؤشرات السياحية لبرشلونة

- تحتل برشلونة المرتبة التاسعة عالميا، والسابعة أوروبيا بين أكثر المدن السياحية زيارة في العالم.
- بلغ عدد السياح ببرشلونة في عام 2019 حوالي 8.5 مليون سائح بنسبة نمو تقدر بحوالي 23% عن 2018.
- احتلت السياحة الخارجية النسبة الأكبر من حجم السياحة في برشلونة بنسبة تقدر بحوالي 83%، بينما احتلت السياحة الداخلية حوالي 17% فقط من إجمالي حركة السياحة في برشلونة.
- بلغ عدد الفنادق وأماكن الإقامة ببرشلونة ما يقرب من 11 ألف مكان، واحتلت الفنادق الخمس والأربع نجوم أكثر من نصف عدد الفنادق بالمدينة كما هو موضح بالشكل (3-3).

---

<sup>50</sup> Barcelona City Council. 2014. Barcelona's tourism activity: Development and management, Barcelona.

الشكل (3-3): نسب تصنيفات الفنادق المختلفة في برشلونة



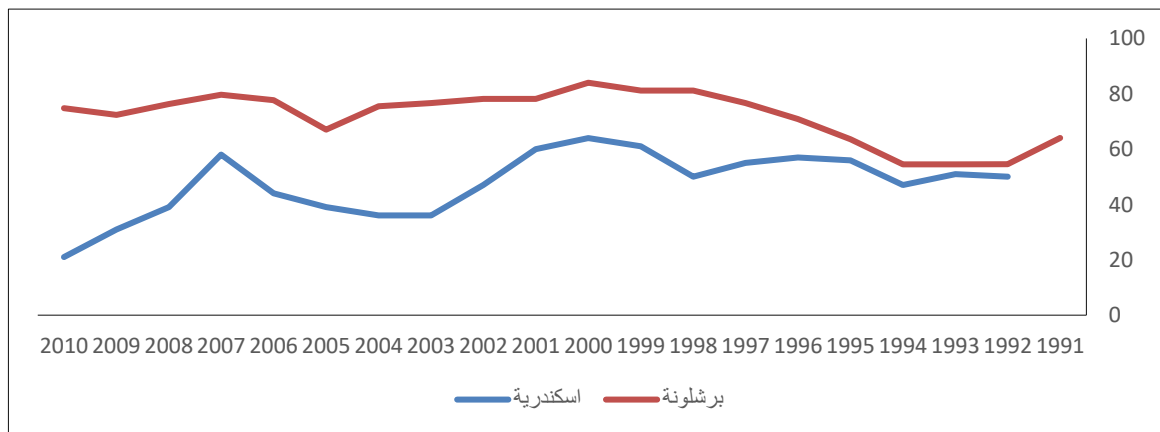
المصدر: Catalonia Statistics Institution .

● مقارنة تاريخية بين التطورات السياحية في كل من برشلونة والإسكندرية

بعرض صورة سريعة عن التطور التاريخي للسياحة في برشلونة ومقارنتها بالإسكندرية سنلاحظ الآتي:

- 1- على الرغم من التباين والإمكانيات المختلفة بين المدينتين، إلا أنه يلاحظ أن الوضع التنافسي في مجال السياحة كان قريبا نسبيا خاصة في بداية التسعينيات من القرن الماضي، وهي الفترة التي شهدت فيها الإسكندرية نشاطا سياحيا قويا وتميزا سواء كان ذلك في إطار السياحة الداخلية أو الخارجية، ويظهر ذلك في نسب الإشغال الفندقي في المدينتين خلال هذه الفترة كما هو موضح بالشكل (3-4).<sup>51</sup>

الشكل (3-4): تطور نسب الإشغال الفندقي بين الإسكندرية وبرشلونة منذ التسعينيات



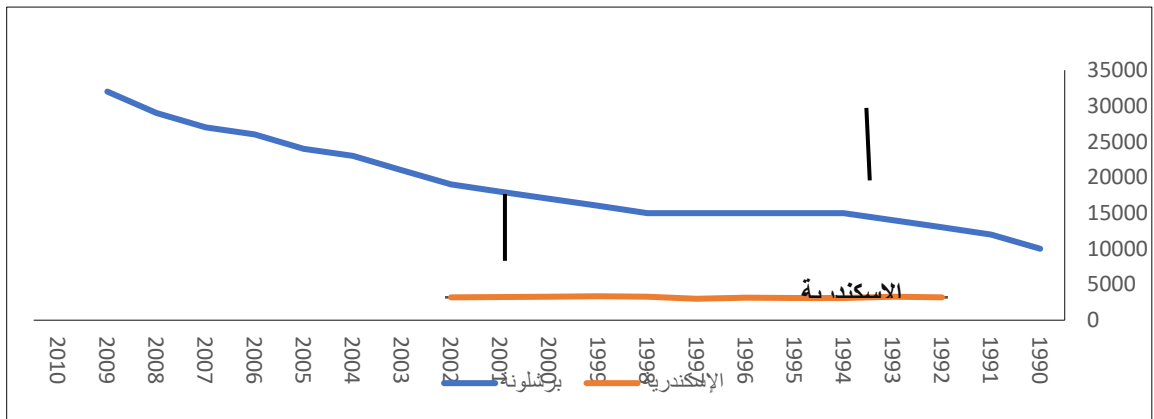
المصدر: INTRODUCING URBAN TOURISM IN ALEXANDRIA AND BARCELONA (2017)

<sup>51</sup> El Menshawi, Ahmed N. and Muhammad Eldaidamony 2017. Introducing Urban Tourism in Alexandria and Barcelona: An Integrated study of Alexandria and Barcelona. Egypt.



1. منذ نهاية التسعينيات كان هناك تراجع واضح في نسب الإشغال الفندقي في الإسكندرية واتسعت الفجوة بشكل ملحوظ بين المدينتين، ثم عادت مرة أخرى للزيادة والنمو في الإسكندرية بعد عام 2003 وهي الفترة التي شهدت زيادة نسب الإقبال على المدينة بسبب افتتاح مكتبة الإسكندرية في أواخر عام 2002.
2. منذ عام 2007 شهدت الإسكندرية تراجعا شديدا في نسب الإشغال الفندقي وذلك نتيجة تراجع العديد من الخدمات والمزايا السياحية بالمحافظة وفقدان هويتها التراثية والتاريخية وذلك في نفس الوقت الذي استمرت فيه برشلونة في دفع القطاع السياحي بها بشكل ملحوظ.
3. بالرغم من أن البيانات بالشكل اقتصر على الفترة من بداية التسعينيات حتى عام 2010، إلا أن الملاحظ أن الفجوة التنافسية بين المدينتين قد استمرت في الزيادة بعد تلك الفترة حتى بلغ عدد السياح في مدينة برشلونة ما يقرب من 9.5 مليون سائح<sup>52</sup> في عام 2021 أي ما يزيد عن إجمالي عدد السياح في مصر كلها والتي بلغ في نفس العام ما يقرب من 8 مليون سائح بينما لم يتجاوز عدد السياح في الإسكندرية 630 ألف سائح!<sup>53</sup>
4. أما بالنسبة لجانب العرض فيتضح من الشكل رقم 3-5 تطور عدد الغرف في كل من الإسكندرية وبرشلونة خلال العقدين الماضيين ولكن بنسب مختلفة، فقد استقر عدد الغرف في الإسكندرية في الفترة من عام 1992 إلى 2002 على شكل خط مستقيم تقريبا. وبالرجوع إلى الشكل رقم 3-5 (نسبة إشغال الغرف)، يتبين أنه لم يكن هناك طلب عاجل لإنشاء غرف جديدة حيث لم تتجاوز نسبة إشغال الغرف 60% (نقطة الذروة).

الشكل (3-5): تطور عدد الغرف بالإسكندرية وبرشلونة منذ التسعينيات



المصدر: .INTRODUCING URBAN TOURISM IN ALEXANDRIA AND BARCELONA (2017)

<sup>52</sup> Barcelona tourism activity report (2021)

<sup>53</sup> وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

1. أما بالنسبة لبرشلونة، فقد شهد عدد الغرف ثلاث مراحل من الزيادة تعكس استراتيجيات وآليات واضحة التنفيذ انعكست أيضا على نسب الإشغال والنشاط السياحي بالمدينة، حيث بدأت المرحلة الأولى منذ أوائل التسعينات وحتى نهاية 1997، والمرحلة الثانية منذ 1998 حتى 2007، والمرحلة الثالثة منذ 2007 وحتى الآن، (وسوف يتم التطرق إلى تفاصيل تلك المراحل والخطط الاستراتيجية في جدول مرفق بعد اقتراحات التطوير).

### 3-4 تحليل الطلب والعرض السياحي بالإسكندرية (أسباب تردى الأداء السياحي)

#### 3-4-1 الطلب<sup>54</sup>

نحاول فيما يلي دراسة تطور الطلب السياحي على الإسكندرية وطبيعته الخاصة وأنواعه سواء كان خارجيا أو داخليا. نلاحظ بشكل عام أن الطلب على السياحة في الإسكندرية (خاصة السياحة الخارجية) يتأثر بنفس العوامل والمحددات المؤثرة على السياحة، خاصة خلال فترات الأزمات السياسية والاقتصادية في العقدين الماضيين.

بلغ عدد السائحين في الإسكندرية ما يقرب من 630 ألف سائح عام 2021، شكل المصريون منهم ما يقرب من 79%، بينما شكل الأجانب نحو 11%، والسياح العرب ما يقرب من 10%، وفيما يلي تحليل تفصيلي لطبيعة كل منهم:

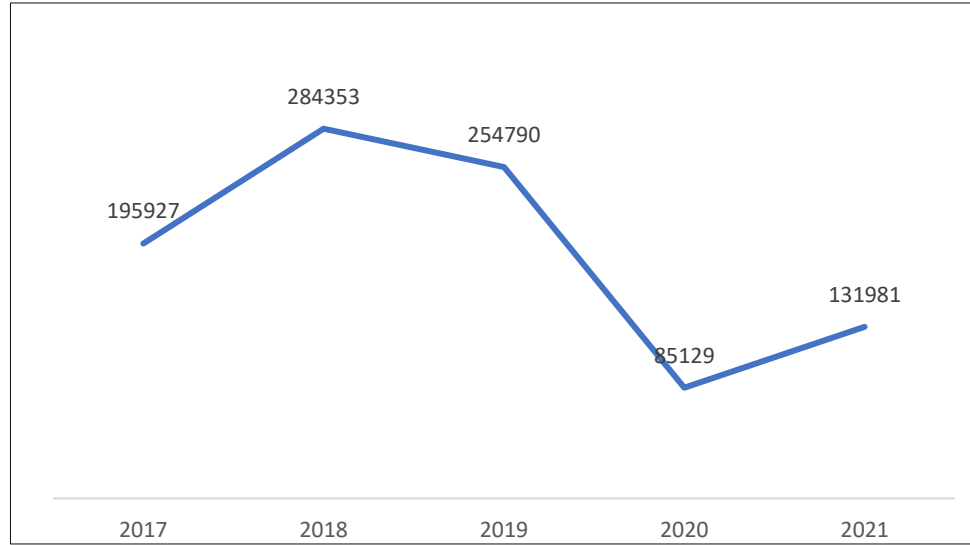
#### أ- الطلب على السياحة الخارجية

بصفة عامة هناك اتجاه لتراجع السياحة الخارجية في مدينة الإسكندرية منذ عام 2019 على النحو الموضح في الشكل (3-6). وقد شهد العام 2020 تراجعا ملحوظا في السياحة الخارجية تحت تأثير جائحة كورونا، لترتفع السياحة الخارجية مرة أخرى عام 2021 إلا إنها لم تعد إلى سابق مستوياتها قبل الجائحة.

ويحتل الطلب على السياحة في الإسكندرية أولوية ضعيفة بالنسبة للسياح الأجانب والعرب مقارنة بالمدن المصرية الأخرى، فبالرغم من التحسن النسبي ونسب النمو المحققة في أعداد السياح الوافدين إلى مصر في فترة ما قبل جائحة كورونا، والتي بلغت أكثر من 15% في 2019 على سبيل المثال، إلا أن الإسكندرية حققت معدلات نمو سالبة خلال نفس الفترة بانخفاض يقدر بحوالي 12%.

<sup>54</sup> "على الرغم من أن الطلب على الخدمة السياحية يتشابه مع الطلب على أي سلعة أو خدمة، إلا أن الطلب السياحي يتميز بأنه لا يمثل طلبا على سلعة أو خدمة واحدة لكنه طلب على منتج مركب من سلع وخدمات بعضها غير قابل للتبادل مثل التراث الثقافي للبلد وبعضها قابل للتبادل كخدمات الإقامة والطعام" (أميرة محمد، 2002. تحليل القدرة التنافسية للقطاع السياحي المصري. جامعة القاهرة، 2002).

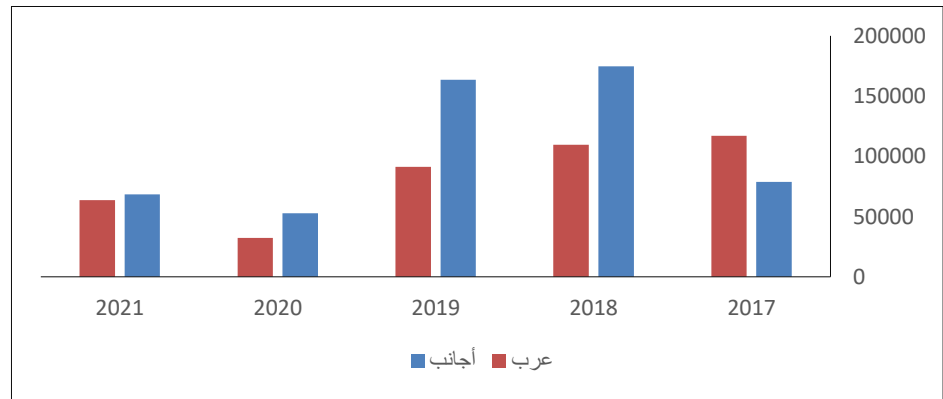
الشكل (6-3): تطور أعداد السياح الأجانب والعرب في الإسكندرية منذ عام 2017 حتى عام 2021



المصدر: المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية.

يوضح الشكل (7-3) أن الطلب الأكبر دائما ما يختص به السياح الأجانب مقارنة بالسياح العرب خلال الفترة (2018-2020)، إلا أنه خلال عام 2021 حدث تراجع ملحوظ في السياح الأجانب ليقترّب من عدد السياح العرب حيث بلغ عدد السياح الأجانب في 2021 في الإسكندرية 68 ألف سائح، بينما السياح العرب حوالي 67 ألف سائح،

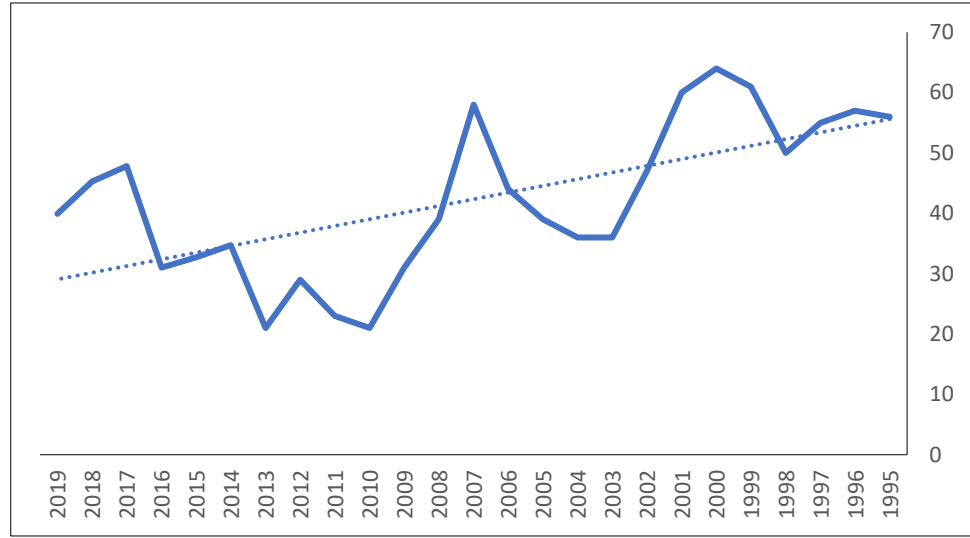
الشكل (7-3): توزيع السائحين حسب الجنسية في الإسكندرية



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

أما بالنسبة للإشغال الفندقي فهناك تراجع واضح في نسب الإشغال بالمدينة بشكل عام خلال العشرين سنة الماضية بنحو 21 نقطة مئوية كما هو موضح بالشكل (8-3) التالي.

الشكل (8-3): متوسط نسب الإشغال الفندقي في المحافظة منذ 1995 حتى عام 2019



المصدر: حسابات المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على نشرات مختلفة للجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

#### ب- الطلب في السياحة الداخلية

- بالنسبة للسياحة الداخلية فتشكل النسبة الأكبر من حجم السياحة في الإسكندرية حيث بلغت أعداد السائحين المصريين في عام 2021 ما يقرب من نصف مليون سائح.
- على الرغم من ارتفاع نسبة السياحة الداخلية في الإسكندرية، إلا أن الأرقام المتاحة للسياح المصريين لا تعكس بدقة العدد الفعلي لهم، حيث تعكس فقط السائحين المقيمين في الفنادق الخدمية، ولكن لا تتضمن الأرقام الخاصة بأولئك الذين يقيمون في الشقق الخاصة في المحافظة، خاصة خلال فصل الصيف، وبالتالي لا توجد أرقام دقيقة تعكس عدد هؤلاء السائحين، حيث لا يُعتبرون سائحين رسميين تحت إشراف وزارة السياحة، بل يتم التعامل معهم عبر الجهات المحلية في المحافظة نفسها، وعلى الرغم من ذلك، فإنهم يشكلون النسبة الأكبر من حجم السائحين في الإسكندرية.
- تقدر بعض الدراسات أن عدد السائحين في الإسكندرية خلال فصل الصيف يصل إلى حوالي مليون ونصف سائح، ويلاحظ تغير طبيعة السياحة الداخلية في المدينة منذ التسعينيات، حيث كانت الأغلبية العظمى من السائحين تأتي من القاهرة والجيزة، لكن الآن أصبحت النسبة الأكبر من السائحين تأتي من محافظات الدلتا والمناطق الريفية، وبخاصة كفر الشيخ والبحيرة وتقل نسبة السائحين من القاهرة والجيزة، حيث يتجه سكان القاهرة والجيزة، خاصة الطبقات العليا، إلى مناطق المصايف في الساحل الشمالي الغربي للاستمتاع بإجازاتهم الصيفية<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Bolivar, Andres. 2001. Seasonal Cities: Temporal Changes in the Urban Metabolism of Alexandria, Ain Shams University, Egypt.

- بالرغم من الوضع الملاحظ على أرض الواقع لموسمية السياحة في الإسكندرية إلا أنه وفقا لوزارة السياحة، فإن الإسكندرية ليست وجهة سياحية موسمية بل تستقبل الزوار على مدار العام، وهو ما يوضحه الجدول (3-4)؛ حيث النمط السياحي في المدينة يدعم فكرة أنها وجهة دائمة، وذلك برغم أن أعلى الأرقام تسجل في فصل الصيف (اللون الأصفر)، وذلك بحسب الإحصاءات الرسمية للإقامة في الفنادق والأماكن الرسمية.

الجدول (3-4): أعداد السائحين في الإسكندرية طبقا للشهور (وفقا لأحدث البيانات المتاحة)، %56

الشهر	2009	2010	2011	2012	2013
يناير	7	5	11	5	8
فبراير	7	7	4	6	7
مارس	6	6	11	7	8
أبريل	8	7	9	7	10
مايو	7	6	6	7	11
يونيو	7	9	9	10	18
يوليو	11	17	11	13	8
أغسطس	14	7	6	9	7
سبتمبر	10	9	8	9	6
أكتوبر	9	8	9	10	7
نوفمبر	8	10	7	8	4
ديسمبر	7	8	8	8	6
الإجمالي	100	100	100	100	100

المصدر: Seasonal Cities (2018).

### 3-4-2 العرض

فيما يخص العرض السياحي فإن له مجموعة من العناصر منها على سبيل المثال:

- عوالم الجذب الطبيعية من مزارات وشواطئ
- فنادق الإقامة والقرى السياحية
- المطاعم والكافتريات
- البنية التحتية من طرق ومطارات وموانئ وغيرها
- الخدمات الأساسية (الكهرباء والمياه والانترنت وغيرها)

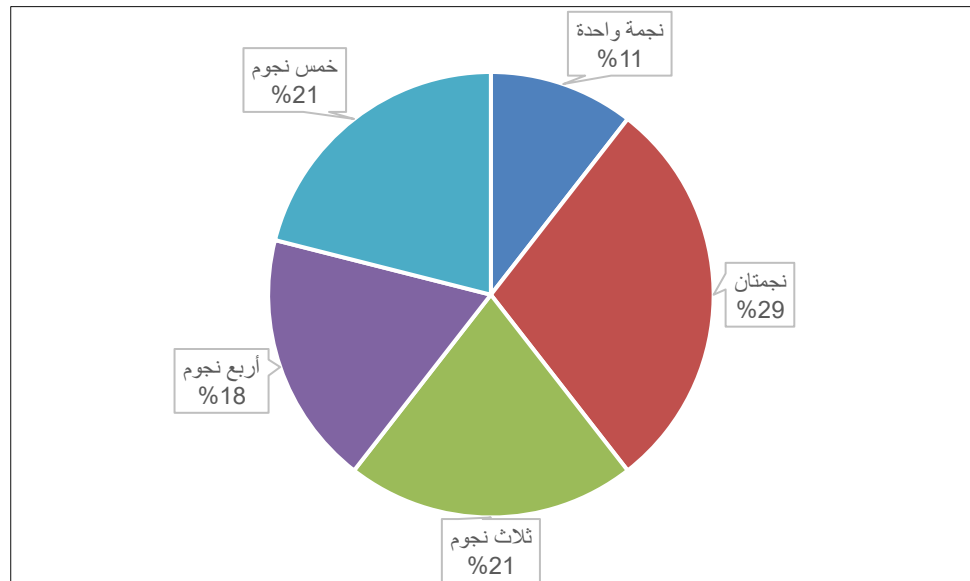
وسوف يتم تناول عناصر الإقامة والبنية التحتية والخدمات من حيث درجة توفرها ومستوى جودتها، ومن ثم مساهمتها في تحقيق ميزة تنافسية في المجال السياحي.

<sup>56</sup> نفس المرجع.

#### أ- الإقامة للسياحة الخارجية (تتضمن أيضا المصريين الذين يقيمون في الفنادق)

- تتنوع خيارات الإقامة في الإسكندرية بين الفنادق والقرى السياحية وبيوت الشباب والشقق الخاصة المستأجرة. ومن اللافت أنه لا تتوفر إحصائيات محددة بخصوص عددهم ونسبة إشغالهم ومساهماتهم في القطاع السياحي بالإسكندرية.
- بلغ عدد الفنادق بالإسكندرية حوالي 41 فندقا منهم 3 تحت التصنيف و3 بيوت شباب، بعدد غرف يبلغ 4693 غرفة، وطاقة 9286 سرير.
- بلغت نسبة الفنادق الخمس والأربع نجوم حوالي 39% من إجمالي الفنادق السياحية في الإسكندرية كما هو موضح بالشكل (2-9)، وهي نسبة ضعيفة مقارنة بنسب نفس الفنادق في المدن السياحية الأخرى سواء في مصر أو خارجها كبرشلونة كما تم ذكره في الشكل (2-3) السابق، وهو ما يفسر على الجانب الآخر انخفاض نسب السائحين الأوروبيين والعرب والذين يفضلون الإقامة في فنادق الخمس والأربع نجوم.

الشكل (3-9): التوزيع النسبي لتصنيفات الفنادق بالإسكندرية

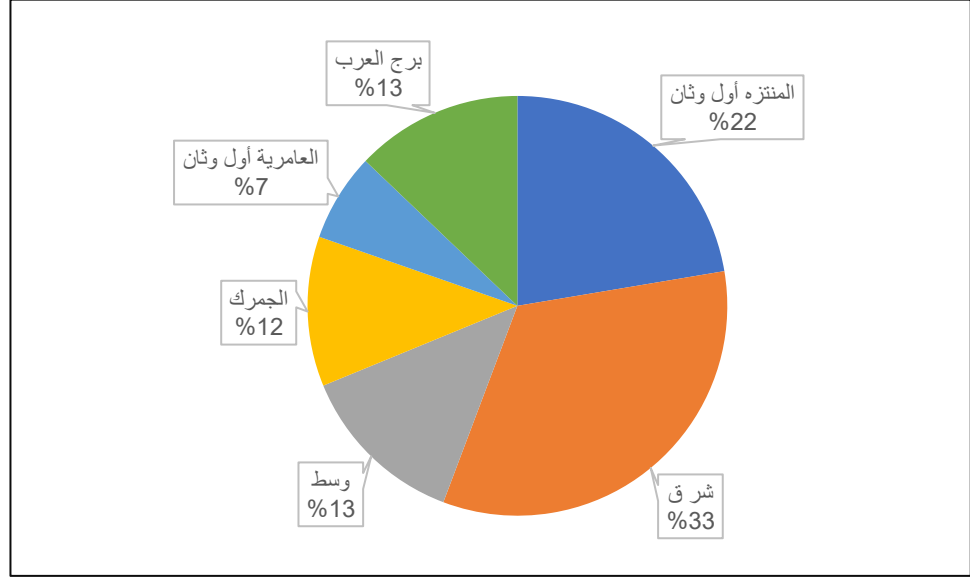


المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

- غالبية فنادق الإسكندرية (90) غير تابعة لوزارة السياحة؛ حيث يتم إصدار تراخيص لها من المحافظة، ومعظمها معفي من الضرائب، مما يجعلها غير ملتزمة باشتراطات وزارة السياحة من حيث جودة الخدمات المقدمة المرتبطة بالسياحة على مستوى العالم، ومن ثم تتسم بتدني مستوى الخدمات وعدد السائحين بها.

- أما بالنسبة للتوزيع الجغرافي للطاقة الفندقية، فيتضح باستعراض النصيب السياحي للأحياء استحواذ حي شرق والمنزه على النسبة الأكبر بنسبة 55% من حجم الغرف الفندقية والفنادق كما هو موضح بالشكل (3-10)، وذلك نظرا لقربهما من الشواطئ والمناطق السياحية الهامة.

الشكل (3-10): التوزيع النسبي للغرف الفندقية بأحياء الإسكندرية



المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية بناء على بيانات وزارة التنمية المحلية، المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية 2023.

#### ب- الإقامة للسياحة الداخلية (المصايف)

- تشكل الشقق المستأجرة النسبة الأكبر من إجمالي الإقامات السياحية في الإسكندرية، حيث ينقسم السكن في المحافظة إلى ثلاثة أنواع، 1- الملاك الذين يعيشون في الشقق الخاصة بهم، 2- الملاك الذين لا يعيشون في الشقق، ومن هؤلاء المالكين الذين يأتون من الإسكندرية نفسها ويقومون بتأجير شققهم خلال فترات الصيف أو ملاك آخرين قادمين من القاهرة والمحافظات الأخرى لقضاء عطلتهم الصيفية في الإسكندرية، و3- سكان دائمين يستأجرون الشقق. ويلاحظ أن نسبة الشقق الشاغرة في الإسكندرية تبلغ حوالي 15% من إجمالي الشقق، وهي نسبة مرتفعة مقارنة بالمحافظات الأخرى، ويمكن تفسير ذلك بالثقافة المنتشرة بامتلاك الشقق وتأجيرها من قبل السماسرة أو الملاك أنفسهم لتحقيق عائد مادي دوري.

- يلاحظ تباين كبير في أسعار الوحدات المستأجرة، ولا يوجد سعر ثابت لها؛ حيث تتفاوت الأسعار بينها، وخاصة في فصل الصيف، حيث يمكن أن تصل أسعارها إلى ثلاثة أو أربعة أضعاف أسعارها خلال فترات أخرى من العام، كما تتميز هذه الوحدات بضعف الخدمات المقدمة فيها، والانقطاع المستمر للمياه والكهرباء، وانخفاض مستوى الفرش المتوفرة، كما أن هناك بعض التحديات والقلق فيما يتعلق بالأمان وسلامة السائحين بها.

## ج- البنية التحتية

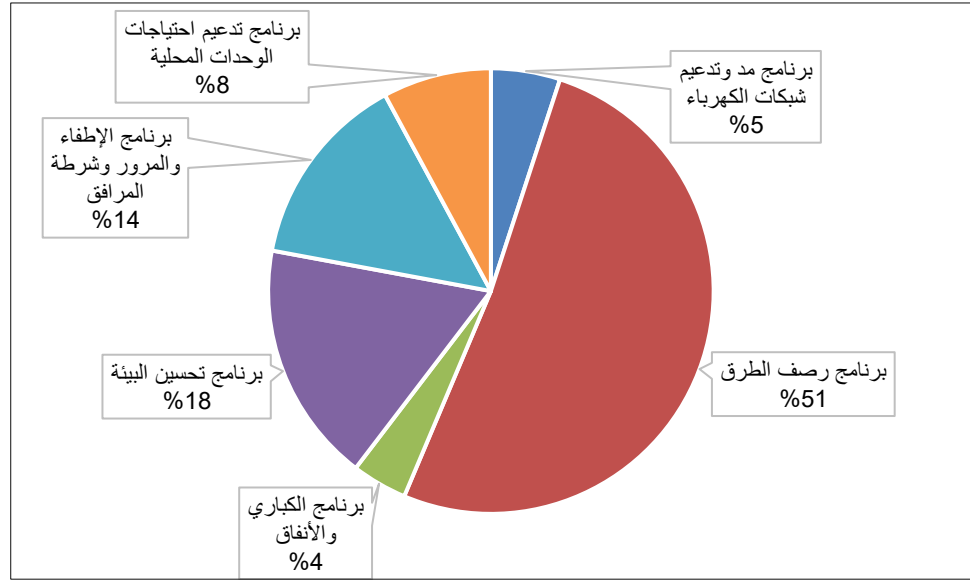
فيما يتعلق بعناصر البنية الأساسية في الإسكندرية فهناك محاولات مستمرة من الحكومة والمحافظة وإدارات الأحياء في زيادة وتطوير جميع المرافق والخدمات من طرق وكهرباء واتصالات وغيرها، ولعل من أهمها طريق المحمودية الجديد والذي شكل شريان جديد للحياة في الإسكندرية، وكذلك نفق 45 والذي تم الانتهاء منه خلال العام الحالي، وسوف يتم التطرق فيما يلي إلى أكثر عناصر البنية التحتية ارتباطا بالسياحة.

### 1- الطرق

- تتسم معظم الطرق الداخلية بالإسكندرية بوجود اختناقات وعدم وجود أماكن كافية لانتظار السيارات، وهو ما يخلق زحاما شديدا في المدينة خاصة خلال موسم الصيف، حيث تزداد الفترة الزمنية للرحلة إلى ضعفي أو ثلاثة أضعاف وقتها الطبيعي.
- بالرغم من المحاور الجديدة للطرق والمتمثلة في طريق المحمودية، إلا أن هناك مشكلات تتعلق بتصميم الطريق نفسه وأماكن دخول وخروج الطريق وكذلك طريق الخدمات الخاص به.
- هناك مشكلات تتعلق بطبيعة الإسكندرية نفسها وضيق معظم طرقها، حيث إن المحاور التي تربط طريق الجيش (البحر) وطريق الحرية (شارع أبي قير) بطريق المحمودية قليلة وهو ما يؤدي إلى استمرار الزحام بكلا الطريقين خلال معظم اليوم.
- تعاني معظم الطرق من تصميم الصرف الخاص بها مما يؤدي إلى مشكلات متكررة من غرق الشوارع خلال فصل الشتاء من كل عام، وهو ما حاولت المحافظة مواجهته خلال الفترة الأخيرة.
- تعاني معظم الطرق من انتشار الباعة الجائلين على جانبي الطرق وعدم صلاحية الطرق نفسها من حيث الصرف، خاصة الطرق المؤدية إلى معظم المعالم التراثية والسياحية بالمحافظة، وهو ما يظهر على سبيل المثال في مخصصات البرامج التي تبنتها المحافظة لعام 2022/2021 كما هو موضح بالشكل (3-11).



الشكل (3-11): نسبة المبالغ المخصصة للبرامج المختلفة للمحافظة عام 2021/2022



المصدر: المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية (2023).

- كذلك عانى طريق مصر اسكندرية الصحراوي من تجديدات مفاجئة بطول الطريق في صيف 2023 مما شكل عائقا أيضا أمام معظم الوافدين بريا إلى الإسكندرية.
- هناك إهمال للمناطق اللوجستية الهامة بالمحافظة مثل مطار برج العرب والطرق المؤدية إليه، فضلا عن تدهور البنية التحتية الخاصة به، كما أن تسميته بمطار برج العرب يترك انطباعا في الخارج وحتى في الداخل بعدم انتمائه للمحافظة، حيث يظهر على شاشات شركات الطيران والحجوزات عبر الإنترنت بهذا الاسم.

## 2- المياه والكهرباء

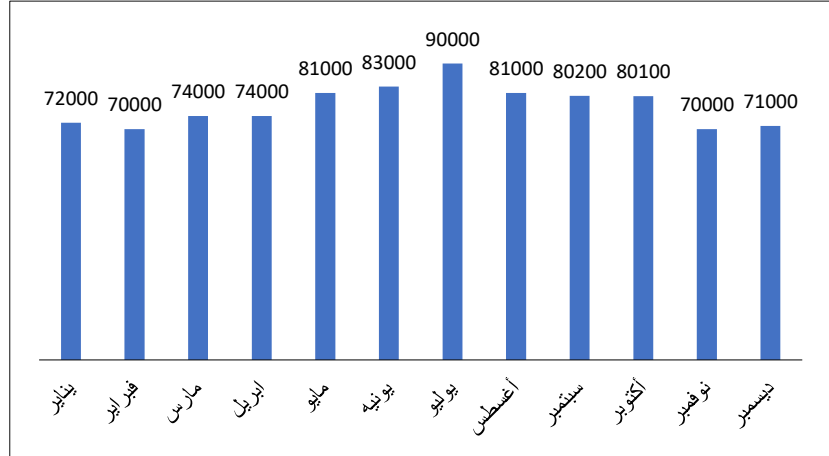
تعاني الإسكندرية من زيادة ضخمة في أعداد السكان وأنشطتهم خلال فصل الصيف، مما يضغط بصورة أكبر على الخدمات كالمياه والكهرباء والصرف وغيرها بشكل لا تستوعبه البنية التحتية للمدينة ولا היאكلها المؤسسية في أغلب الأوقات مما يؤدي إلى انقطاع المياه أو التيار في العديد من الأماكن، بالإضافة إلى زيادة معدلات القمامة في الشوارع.

على سبيل المثال، يتزايد استهلاك المياه خلال فصل الصيف من 2.5 إلى 3.2 مليون متر مكعب يوميا مقارنة بباقي الأشهر في السنة، كما هو موضح بالشكل (3-12)، حيث تتعدد العوامل المؤدية لزيادة الطلب على المياه في مناطق مختلفة على النحو الآتي:

- في الشواطئ العامة: تكون حنفيات الاستحمام متاحة طوال اليوم، حتى في الليل عندما لا يوجد أحد على الشاطئ

- في المنازل: العديد من الشقق السكنية ليس بها تكييفات للهواء، لذا يزداد استخدام المستأجرون للمياه سواء للشرب أو للاستحمام المتكرر بسبب الأجواء الحارة، وفي حالة حدوث تلف في المواسير، يتم قطع إمداد المياه في مناطق محددة بحسب موقع التلف.

الشكل (3-12): استهلاك المياه شهريا بالإسكندرية (م<sup>3</sup>)



المصدر: Seasonal Cities (2018).

- يؤدي ارتفاع العمارات في معظم أنحاء المدينة إلى تكرار انقطاع المياه خاصة في الأدوار العليا، حيث تختص شركة مياه الشرب برفع المياه حتى الدور الرابع فقط، مما يجبر معظم الشقق السكنية والمستأجرة على تركيب محرك كهربائي (موتور) لرفع المياه وهو ما يسهم في زيادة الضغط على الكهرباء.

### 3- القمامة

- يشهد موسم الصيف في الإسكندرية انتشارا ملحوظا للقمامة في معظم الشوارع، على الرغم من زيادة عدد دورات جمع القمامة إلى 4 دورات يوميا، إلا أن هذه الزيادة لا تكفي للتصدي للكم الهائل من النفايات في المدينة، حيث تُقدر الزيادة في حجم النفايات بنحو 32٪، مما يمثل تحديا كبيرا للحفاظ على نظافة الشوارع في الإسكندرية.<sup>57</sup>
- تواجه الإسكندرية بعض التحديات في بعض الأماكن تتعلق بدورة الصرف والقمامة، والذي قد يتسبب في بعض الأحيان في تلوث المياه مما يؤثر على السياحة الشاطئية والسياحة الثقافية على حد سواء، فعلى سبيل المثال، تم تخطيط مشروع لإنشاء متحف تحت الماء للآثار الغارقة في

<sup>57</sup> Bolivar, Andres. 2001. Seasonal Cities: Temporal Changes in the Urban Metabolism of Alexandria, Ain Shams University, Egypt.

الإسكندرية من قبل اليونسكو في عام 2006، ولكن لم يتمكن المشروع من الاستكمال بسبب تلوث المياه بالصرف الصحي وقتها.<sup>58</sup>



صورتين لشارع بمنطقة العيسوي بالمدينة في فصل الصيف وباقي أيام السنة

### 3-5 الأداء المؤسسي

يواجه قطاع السياحة في الإسكندرية العديد من المشكلات المتعلقة بالإطار المؤسسي، والتي تظهر في عملية التخطيط الاستراتيجي للقطاع، بما في ذلك رؤية الدولة، وآليات تنميته ومتابعته، كما تتعلق بالجهات الحكومية المسؤولة وتداخل الاختصاصات بينها وآلية اتخاذ القرارات. وسوف نستعرض هذه النقاط بالتفصيل في الفقرات التالية.

### 3-5-1 التخطيط الاستراتيجي

واحدة من المشكلات الرئيسية المتعلقة بقطاع السياحة في الإسكندرية هي استراتيجيات التخطيط وآلياتها ورؤية الدولة للقطاع، فمنذ فترة الثمانينيات، شهدت الإسكندرية تنفيذ 4 استراتيجيات تخطيطية، بدءاً من "تخطيط الإسكندرية الشامل" عام 1985<sup>59</sup>، ثم المخطط العام للإسكندرية للفترة 1997-2017، واستراتيجية الإسكندرية الشاملة لعام 2050 التي تم إعدادها في عام 2004، وأخيراً استراتيجية الإسكندرية 2023 التي تأخر إصدارها لما يقرب من 8 سنوات وقامت بتنفيذها هيئة التخطيط العمراني بالتعاون مع البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة ومكتب الوكالة الألمانية.

ويمكن ملاحظة عدة مشكلات تتعلق بهذه الاستراتيجيات على النحو الآتي:

<sup>58</sup> The Alexandria City Development Strategy. 2008, Cities Alliance Program and the World Bank.

<sup>59</sup> PARTICIPATORY STRATEGIC URBAN PLANNING FOR ALEXANDRIA CITY TILL 2032. 2019, GOPP and UNDP.(GOV-PRO-DOC-ALEXANDRIA).

- 1- التعددية وتداخل التوقيت في تنفيذ الاستراتيجيات، مما يشير إلى وجود مشكلة مؤسسية في عملية التخطيط، حيث لا يوجد تواصل وتنسيق بين هذه الاستراتيجيات.
- 2- لم تحقق معظم هذه الاستراتيجيات أهدافها المرجوة<sup>60</sup> في العديد من القطاعات، مما دفع المحافظة إلى اعتماد استراتيجيات ومشروعات قطاعية أخرى للتكيف مع التغيرات المستمرة.
- 3- لا توجد استراتيجية محددة ذات منظور شامل للقطاع السياحي في الإسكندرية<sup>61</sup>، حيث تقتصر استراتيجيات السياحة على ذكر المناطق السياحية الرئيسية وتوقع زيادة عدد السائحين، دون التركيز على البعد الاستراتيجي للسياحة في المدينة.
- 4- هناك إشكالية في الجهة المسؤولة عن عملية التخطيط، فعلى سبيل المثال سيطرت هيئة التخطيط العمراني على جوهر استراتيجية 2032، وكذلك استراتيجية 2017، بينما تراجع دور وزارة السياحة المسؤولة عن السياحة والتخطيط، وهو ما جعل البعد العمراني هو المستحوذ على جوهر الاستراتيجيتين.
- 5- لم يتم تحديد الجهة المسؤولة عن قطاع السياحة وتنميته في الإسكندرية، مما يعني ترك الأمر كما هو دون تدخل واضح.
- 6- تأخر إصدار استراتيجية عام 2032 أدى إلى زيادة المشكلات على أرض الواقع<sup>62</sup> وزيادة التعديلات، والأوضاع المعرقة للتنمية السياحية.
- 7- على الجانب الآخر لم تدرج هيئة التنمية السياحية على سبيل المثال الإسكندرية ضمن أولوياتها التخطيطية حيث اقتصر دورها على مناطق محددة في الساحل الشمالي الغربي.
- 8- على الصعيد المحلي، لم تضع خطط تنشيط السياحة في الإسكندرية لعام 2018-2019<sup>63</sup> (أحدث الخطط المتاحة) سوى برامج تنفيذية مكررة في الخطط السابقة وغير محدثة.
- 9- على المستوى المحلي أيضاً، لأول مرة يتم إدراج خطة الإدارة المركزية للمصايف<sup>64</sup> والسياحة في الخطط السنوية للمحافظة (متاحة على موقع المحافظة)، والتي بها قدر من التطوير كإجراءات خاصة

<sup>60</sup> نفس المرجع.

<sup>61</sup> Eldaidamony Muhammad. 2011, Urban Tourism and Strategic Planning: An Integrated Study of Alexandria and Barcelona, VUB University.

<sup>62</sup> [تصريح لمحافظة الإسكندرية](#).

<sup>63</sup> خطة هيئة التنشيط السياحي على موقع محافظة الإسكندرية لعام 2018.

<sup>64</sup> خطة محافظة الإسكندرية لعام 2023/2022 على موقع محافظة الإسكندرية.

بالاستعانة بالدراسات والأبحاث العلمية، والنظر إلى بعض المناطق التراثية غير المدرجة ضمن خطة التنمية السياحية كمناطق أبي قبر.

10- بالرغم من أن السمة العامة للتخطيط الاستراتيجي في مصر **ضعف دور القطاع الخاص** فيه سواء في عملية التخطيط نفسها أو آليات التنفيذ والمتابعة، إلا أن الأمر يزداد سوءاً على المستوى المحلي.

11- لم تتطرق الاستراتيجية بشكل عميق لمفهوم السياحة الحضرية وهو المفهوم الأمثل للتبني في وضع مدينة الإسكندرية أسوة بنموذج برشلونة.

يتضح مما سبق وجود خلل واضح في عملية التخطيط، حيث ترى كل جهة نفسها مخولة بالتخطيط بدون مسؤولية واضحة أو اختصاص يتعدى نطاقها.

### 3-5-2 تحديات آليات التنفيذ

- **تداخل الاختصاصات:** هناك تداخل كبير في الاختصاصات بين عدة جهات مسؤولة عن إدارة العملية السياحية بالإسكندرية، مما يؤدي إلى تشتت الجهود وعدم تنسيقها، وتتضمن هذه الجهات وزارة السياحة والآثار والإدارة المركزية للسياحة والمصايف وهيئة التنشيط السياحي وإدارة الفنادق والنادي للقوات المسلحة والهيئة الهندسية للقوات المسلحة، وجهاز القرى السياحية وجهاز تنمية الساحل الشمالي الغربي التابعين لهيئة المجتمعات العمرانية.
- **الصراعات والمشكلات:** في بعض الأحيان، يمكن أن تنشأ صراعات وتضارب في المصالح نتيجة لهذه التداخلات، على سبيل المثال حدوث نزاع بين حي وسط ووزارة السياحة عام 2008 بشأن رسم التفتيش على المنشآت السياحية داخل نطاق حي وسط<sup>65</sup>، كما أن غالبية الفنادق في الإسكندرية اليوم (90%) غير تابعة لوزارة السياحة، مما يؤدي إلى إصدار تراخيص لها من قبل المحافظة وإعائها من العديد من الضرائب مما يجعلها غير ملتزمة بمعايير وزارة السياحة فيما يتعلق بجودة الخدمات المقدمة والتي ترتبط بمستوى السياحة عالمياً، وبالتالي ينخفض مستوى الخدمات السياحية فيها، وبالمثل كذلك للكافيهات والمطاعم السياحية.
- **عدم الاهتمام بمصادر أخرى للتنشيط السياحي:** لا يتم النظر إلى مصادر أخرى للتنشيط السياحي كسياحة اليخوت على سبيل المثال، مما يؤدي إلى ظهور جهات أخرى تتداخل في الإجراءات المتعلقة بدخول اليخوت، مثل الهيئة المصرية لتنظيم الاتصالات وقوات حرس الحدود والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

<sup>65</sup><https://qadaya.net/?p=11834>

- **عدم وحدة المسؤولية وضعف تخصيص الموارد المالية:** يواجه قطاع السياحة في الإسكندرية تحدياً فيما يتعلق بعدم وجود وحدة في المسؤولية وضعف تخصيص الموارد والاعتمادات المالية من الحكومة المركزية اللازمة لتطوير القطاع.
- **اتخاذ القرارات بشكل فردي:** حيث يؤدي الاعتماد على اتخاذ القرارات بشكل فردي إلى تضارب القرارات وتعقيد بيئة الأعمال وزيادة العقبات بدلاً من تسهيل الإجراءات المتعلقة بالمشروعات.
- **عدم توافر المعلومات اللازمة لصناعة قرار سليم ومتابعة تنفيذه وتقييمه بشكل دقيق.**

### 3-6 اقتراحات التطوير

تستند الفلسفة المقترحة للتطوير إلى عدة نقاط أساسية، ويمكن إجمالها على النحو التالي:

- تتمتع الإسكندرية بهوية سياحية عظيمة، وتمتلك تراثاً وتاريخاً سياحياً ضخماً، مما يجعلها واحدة من أهم الوجهات السياحية في العالم.
- يتطلب تطوير القطاع تغييراً حقيقياً في الإطار المؤسسي الحاكم له، وفي البنية التحتية للمدينة بشكل سليم ومستدام.
- من الضروري الاستفادة من التجارب العالمية الناجحة لفهم الميزة التنافسية للإسكندرية وبناء استراتيجية متكاملة، مع وجود آليات تنفيذ واضحة المعالم.
- يجب أن ينظر إلى تطوير السياحة في الإسكندرية من منظور متكامل يؤكد أهمية السياحة الخارجية وكذلك الداخلية على حد سواء، مع الحرص على عدم التضارب بينهما أو التأثير السلبي لأحدهما على الآخر.

في هذا الإطار، يتناول الجزء التالي بعض سمات النموذج السياحي في برشلونة وعمليات تطوره وخصائصه، بهدف استخلاص الدروس والإجراءات الهامة التي يمكن تطبيقها في اقتراحات التطوير.

- يكمن البعد الأساسي في تطور نموذج السياحة في برشلونة في الإصلاح المؤسسي، فقد تم الإعلان عام 1993 عن إنشاء مؤسسة (Turism de Barcelona) كهيئة جديدة معنية بتنمية السياحة في المدينة، حيث بدأت جهود الإصلاح منذ نهاية الثمانينيات من القرن الماضي من خلال حوارات ومناقشات بين مجلس المدينة والقطاع الخاص والشركات السياحية بهدف تحسين النموذج السياحي في المدينة، وفي عام 1993، تم وضع خطة استراتيجية مفصلة أدت إلى تحول حقيقي في التسويق السياحي لبرشلونة، وانبثقت منها هذه المؤسسة.<sup>66</sup>

<sup>66</sup> Barcelona City Council. 2014. Barcelona's tourism activity: development and management, Barcelona<sup>66</sup>

- تم تأسيس **Turism de Barcelona** بمشاركة ممثلين من القطاعين العام والخاص، ويتكون مجلس إدارتها من أعضاء من مجلس مدينة برشلونة وغرفة التجارة والصناعة والملاحة فيها، ومؤسسات أخرى غير حكومية.
- تم إلغاء دور القيادة السابق لمجلس بلدية برشلونة لصالح شركات السياحة، وتم تطبيق نموذج جديد وقواعد جديدة للتسويق السياحي، وأصبحت **Turism de Barcelona** الجهة الرئيسية للترويج السياحي بدلا من مجلس البلدية<sup>67</sup>.
- تم تكليف **Turism de Barcelona** بتعزيز السياحة في المدينة وبناء استراتيجيات محددة للأسواق المستهدفة، مع التركيز على تحقيق التوازن بين أهداف الترويج وتطوير السياحة والتجارة في برشلونة.
- تم وضع سمات رئيسية لطبيعة السياحة المستهدفة من حيث استدامتها، وتعدد أنواعها ودوافعها سواء سياحة خارجية أو داخلية أو سياحة شواطئ أو سياحة مؤتمرات وغيرها.
- تم إعادة هيكلة التشريعات والموارد البشرية ووضع ميزانية أكبر بهدف تعزيز السياحة، فعلى سبيل المثال وفقا لقانون كاتالونيا رقم 2012/5، يتم فرض ضريبة الإقامة في المؤسسات السياحية (IEET)، وهي ضريبة تُنظم بواسطة حكومة كاتالونيا، وينص القانون على توجيه الأموال المحصلة إلى صندوق التنمية السياحية، وتحديد نصيب السلطات المحلية من الإيرادات المتحققة، فتم منح مدينة برشلونة وضعاً متميزاً بحيث تحصل على 34% من إيرادات الضرائب المحصلة، وفي 2013، قرر المجلس التنفيذي لمجلس مدينة برشلونة زيادة هذه النسبة إلى 50% وإعادة توجيهها لـ **Turisme de Barcelona**.
- قيام مجلس المدينة بتنفيذ العديد من الإجراءات بهدف تحسين وزيادة التفاهم فيما يتعلق بصناعة السياحة في المدينة، مثل نظام المعلومات والإدارة السياحية (SIGT) وهو تقرير شهري يحدد توقعات النشاط السياحي في المدينة وتطور المؤشرات، حيث تم إنشاء جهات اتصال متواصلة لضمان التدفق المنتظم للمعلومات من منظمات الإمداد وإدارة صناعة السياحة في المدينة مثل ميناء برشلونة، ومكتب مؤتمرات برشلونة، وشرطة المدينة وغيرهم، ويتم إرسال هذا التقرير إلى أكثر من 150 شخصا مشاركا في الإدارة البلدية للسياحة في المدينة وكذلك أعضاء المجلس الفني للسياحة والمدينة، ومديرو المناطق وأعضاء شركات السياحة، كما يتم إرسال نسخ من التقرير أيضا إلى عدد من منظمي الرحلات السياحية من خلال<sup>68</sup> **Turisme de Barcelona**.

<sup>67</sup> نفس المرجع.

<sup>68</sup> نفس المرجع.

- يتميز أداء **Turism de Barcelona** بالمرونة والمتابعة والتقييم المستمر، وهو ما ظهر على سبيل المثال في إعادة النظر في بعض جوانب الاستراتيجية عام 2008، حيث تم إعادة تعزيز النموذج السياحي لتحقيق التوازن بين السكان المحليين والسياح، وكذلك الحفاظ على قيم الهوية الثقافية للمدينة.
- اهتمت الاستراتيجية الجديدة بدراسة التأثيرات السياحية على المدينة من كل الجوانب، وتكييف التنمية السياحية مع إطار النمو المستدام، وإشراك المواطنين في مشروع السياحة بطريقة إيجابية.
- تمثل إنشاء **Turism de Barcelona** تجربة فريدة في إسبانيا، حيث لم تكن هناك مدينة أخرى في البلاد تمتلك جهة مشتركة بين القطاعين العام والخاص لتعزيز السياحة وتسويقها، وتعد نموذج لتوحيد الجهود والموارد بين القطاعين، مما يؤدي إلى تركيز إجراءات التسويق في كيان واحد وخطة عمل موحدة.

### 3-6-1 الشروط المسبقة

تحتاج الإسكندرية وبشدة إلى نموذج جديد للسياحة يحقق الانطلاق التنموي المطلوب، على أن يتم بناؤه بالاستفادة من أفضل الممارسات العالمية وبما يراعي خصوصية الحالة المصرية، بحيث ينطلق النموذج الجديد من نظرة عصرية لمفهوم السياحة الحضرية والتي تساهم في تنمية المجتمعات المحلية اقتصاديا واجتماعيا وتحسين مستوى معيشة الأفراد والخروج من دائرة الفقر والعمل غير الرسمي، وبشراكة واضحة بين القطاعين العام والخاص.

ومن أجل تحقيق ذلك هناك بعض الشروط المسبقة الواجب توافرها والتي تشمل الآتي:

#### أ- البعد المؤسسي

- مراجعة رؤية الدولة وطريقة تعاملها مع القطاع السياحي بالإسكندرية وغياب الرؤية التنموية الشاملة لتطوير ذلك القطاع، فقد غلب البعد العددي والمنظور العمراني البحث على استراتيجيات الدولة مع ذلك القطاع لعقود طويلة دون وجود استراتيجية شاملة لتنميته.
- إصلاح مؤسسي حقيقي يشمل جميع الجهات المعنية بالقطاع وتنظيم العلاقة بينها ووضوح الاختصاصات والمسئوليات بما يساهم في توحيد الجهود وبناء خطة واضحة للتنمية وللتسويق السياحي للمحافظة وكذلك وحدة المسؤولية لتلك الجهات.
- تفعيل دور المحليات من خلال تطبيق اللامركزية الإدارية والانتهاج من تعديلات قانون الإدارة المحلية.
- ضمان وجود موارد مالية كافية للجهات المعنية خاصة على مستوى الوحدات المحلية.
- ضرورة تفعيل آليات التقييم والمتابعة الدورية بين الجهات المعنية بالقطاع والجهات الرقابية.
- تأسيس قاعدة بيانات مشتركة بين كل الجهات محدثة ومتاحة للجميع تحت مظلة المحافظة.



## ب- البنية التحتية

- ضرورة الاهتمام بالبنية التحتية للمزارات السياحية وكذلك الطرق المؤدية إليها لتسهيل حركة دخول وخروج السائحين وتنشيط السياحة الداخلية.
- القضاء على ظاهرة الباعة الجائلين في كل المناطق والمزارات السياحية في الإسكندرية من خلال تنظيمهم في أكشاك مُنسقة للحفاظ على المظهر الحضاري للمدينة.
- التوسع في إنشاء المراسي المختلفة على شواطئ الإسكندرية وتزويدها بكل الإمكانيات والتسهيلات المطلوبة خاصة في المنطقة البحرية أمام مكتبة الإسكندرية.
- الاهتمام بنظافة أماكن رسو البواخر واليخوت في الموانئ وتسهيل الإجراءات، وإعادة النظر في الرسوم المفروضة عليها.
- الاستمرار في رفع كفاءة مطار برج العرب وزيادة طاقة النقل الجوي على الخطوط الدولية للمطار.
- رفع كفاءة النقل الداخلي في المدينة وتفعيل مشروعات تطوير السكة الحديد والترام والمترو المقترح من هيئة مترو الأنفاق لتخفيف الزحام الشديد للمحافظة خاصة في فصل الصيف.

## ج- البعد الثقافي

- الاهتمام بتطوير ثقافة وهوية المصيفين للقضاء على العشوائية الحالية، وتشديد المراقبة والغرامات على المخالفين.
- ضرورة نشر الوعي لدى أهالي الإسكندرية بأهمية وجدوى القطاع السياحي للمحافظة والعائد الاقتصادي المتوقع له، سواء للسياحة الخارجية أو السياحة الداخلية.

## 2-6-3 المقترحات التنفيذية

- دراسة إنشاء كيان جديد تحت إشراف وزارة السياحة المصرية، مكلف بتنمية القطاع السياحي من خلال استراتيجية تنموية متكاملة، وآليات تنفيذ واضحة المعالم، وسلطة تنفيذية فعّالة على أرض الواقع، مع ضمان وجود موارد مالية كافية، وتمثيل من القطاعين العام والخاص على حد سواء.
- إعادة إحياء الإسكندرية من خلال مفهوم المدينة القديمة **OLD CITY** على غرار الدول الأخرى مثل ألمانيا (Altstadt)، حيث تمتلك المحافظة العديد من المعالم والمزارات التاريخية التي تحمل الطابع القديم التراثي للمدينة مثل سوق العطارين، القلعة، المرسى أبو العباس، بيت ريا وسكينة، ويمكن للسائح التجول خلالها، والتعرف على الحضارة المصرية ونشأة الإسكندرية وتاريخها من خلال "تقنية مثل الصوت والضوء، مع توفير أكشاك لبيع منتجات من صناعة المحافظة وتحمل الطابع والفولكلور السكندري على غرار منطقة خان الخليلي بالقاهرة.

كما يمكن الاستفادة من الميزة النسبية لشارع فؤاد وصلاح سالم بوصفه واحدا من أقدم الشوارع في العالم، بتحويله لمزار سياحي من خلال إغلاقه مثلا خلال أيام نهاية الأسبوع وتحويله لممشى خاص بالسائحين، وترميم وجهات المباني بتصميم يتناسب مع هويته التراثية<sup>69</sup>، وهو أيضا ما بدأت الحكومة في وضعه في الاعتبار بالشراكة مع القوات المسلحة<sup>70</sup>.

- يجب تغيير اسم مطار برج العرب إلى مطار الإسكندرية الدولي، خاصة وأنه المطار الوحيد في المدينة، حيث يعزز هذا الإجراء استعادة هوية المدينة ويعرض اسمها على شاشات العرض الدولية في المطارات وشركات السياحة ومواقع الإنترنت، بالإضافة إلى ذلك، ينبغي التركيز على تطوير البنية التحتية للمطار وتحسينه ليصبح مطارا دوليا على غرار مطار شرم الشيخ.
- دمج معالم سياحية جديدة ذات طابع تراثي وتاريخي، تلك المعالم التي رغم أهميتها وجاذبيتها، إلا أنها مهملة وغير مستغلة بشكل كافٍ، ويقترح دمج ثلاث مناطق أساسية على النحو الآتي:
- توفير مراكب سريعة لنقل السائحين من الميناء الغربي إلى قلعة قايتباي والمزارات البحرية المختلفة للتسوق خلال المدينة القديمة والتعرف على معالمها وتاريخ نشأتها.
- استغلال الموقع المتميز للمحافظة ووفرة المناطق البحرية بكثرة في الإسكندرية كمقر للرياضات البحرية مثل التجديف وركوب الأمواج وغيرها من الأنشطة والألعاب البحرية والتي من الممكن أن تتم في منطقة السلسلة أمام مكتبة الإسكندرية بحيث يتم التسويق لها عالميا لإقامة البطولات والفعاليات الدولية، خاصة وأنه لا يوجد مكان مناسب في العلمين يصلح للأنشطة والألعاب البحرية المتكاملة، بل إن تخطيط المدينة بالأساس لم يأخذ في الحسبان هذه الفرص السياحية وعائدها الاستثماري والاجتماعي في المستقبل.
- ضرورة تحقيق تكامل قوي وارتباط متين بين الإسكندرية ومدينة العلمين الجديدة، وزيادة شبكة المواصلات الحديثة والسريعة بين المدينتين، كما يُقترح ضم مدينة العلمين تحت تبعية محافظة الإسكندرية.
- يجب وضع استراتيجية واضحة ومتنوعة لتنمية الاهتمام بالمنطقة الساحلية الممتدة من الكيلو 21 حتى حدود محافظة مطروح، المعروفة بالساحل القديم، والتي تقع ضمن حدود محافظة الإسكندرية فعليا، حيث تحتوي هذه المنطقة على العديد من القرى السياحية والشواطئ المتميزة والتي من الممكن أن تكون وجهة للسياح، خاصة خلال فترات الشتاء، حيث تكون هذه المنطقة شبه

<sup>69</sup> Alexandria: regenerating the city, AED, p34.

<sup>70</sup> <https://2u.pw/lblrQK0>

مهجورة، على الرغم من أن أحد الأهداف التي تبنتها الدولة عند تعميم تلك المنطقة وبناء القرى منذ ثمانينيات القرن الماضي هو استدامة نشاطها طوال العام.

- تقديم حوافز وتسهيلات ضريبية للشركات السياحية التي تقوم بتضمين الإسكندرية كوجهة سياحية لرحلاتها سواء الداخلية أو الخارجية في محاولة لاستعادة اسمها على الخارطة من جديد وعلى شاشات الشركات السياحية محليا وعالميا.

- ينبغي توجيه البرامج السياحية المقدمة للسائحين الأجانب في المدينة خلال الفترة من سبتمبر إلى مايو، حيث تكون درجة الازدحام أقل نسبيا بسبب المصايف، وهو ما تبنته مدينة جمصة على سبيل المثال وشهد نجاحا نسبيا خلال السنوات الماضية، وذلك بهدف جذب فئات سياحية ذات مستوى أعلى وتعزيز جودة السياحة في المدينة.

- إعادة إحياء المعالم السياحية والمناطق الأثرية التي تُميز الإسكندرية وتحمل الطابع التراثي والحضري لتاريخها مثل فتح المتاحف السياحية المغلقة كمتحف المجوهرات والمتحف اليوناني والروماني.

- تنظيم وتطوير متحف الأحياء المائية، وحلقة السمك، وسوق العطارين.

- استعادة نشاط المسارح الفنية في المحافظة والاهتمام بتطوير أوبرا الإسكندرية.

- تقديم الدعم والتسهيلات لمكتبة الإسكندرية وضرورة العمل على جذب المؤتمرات والأنشطة الدولية إليها.

- الاهتمام بالعاملين في قطاع السياحة ودراسة أوضاعهم المادية والاجتماعية من قبل الدولة ودعمهم خاصة في أوقات الأزمات، حيث إنهم من الفئات الهشة بقطاع يأتي دائما في مقدمة القطاعات التي تتأثر سلبا بالصدمات والأحداث الخارجية.

- الترويج السياحي للمعالم السياحية والأثرية للمدينة وشواطئها من خلال الأعمال الفنية بحيث يساهم في تنشيط الحركة السياحية الداخلية والخارجية أسوة بالتجربة التركية، وتقديم دعم وحوافز لشركات الإنتاج الفني للتصوير بمواقع الجذب السياحي بالمحافظة والمظاهر الطبيعية المختلفة والإطلاقات التي تتميز بها.

- تعزيز سياحة الآثار الغارقة مما يساهم في زيادة الاستثمارات الأجنبية فيها، وهو ما ينعكس على تنشيط السياحة في المدينة.

- زيادة عدد دوريات جمع القمامة وتركيزها خلال الفترة الصباحية عند شروق الشمس وهي الفترة التي تكون فيها حركة المرور ضعيفة بالمدينة، مع إمكانية تقسيم المدينة بين عدة شركات أخرى مما يعمل على زيادة الكفاءة وسرعتها.

- زيادة الاهتمام بقطاع تكنولوجيا المعلومات، وتحسين جودة الإنترنت وسرعته في المحافظة، حيث يعتبر هذا الأمر من أهم الخدمات الضرورية لأي سائح في العالم.
- يجب تنفيذ خطط لتفعيل خدمة حافلات خاصة من جميع المحافظات إلى مدينة الإسكندرية، على أن تكون هذه الحافلات عالية الجودة وفقا لتجربة ناجحة في مدينة الجونة بالگردقة.
- بالرغم من المحاولات المستمرة من قبل الدولة والمحافظة لتطوير المعالم السياحية وإنشاء مناطق جذب جديدة، إلا أنه من الضروري مراعاة البعد التراثي والتاريخي لهذه المناطق عند تجديدها حتى لا يتم طمس هويتها التاريخية (مثل مشروع تجديد المنزه)، مع ضرورة مشاركة حقيقية من جانب القطاع الخاص والمواطنين قبل تنفيذ أي من هذه المشروعات.

كما أن هناك بعض الاقتراحات الخاصة بالسياحة الداخلية (المصايف) تحديدا ويمكن إجمالها في الآتي:

- ينبغي وضع قواعد وشروط تُفرض على السائح الداخلي عند زيارة الشواطئ، سواء على الشاطئ نفسه بتجنب إلقاء القمامة والمخلفات في البحر وعلى الشاطئ، أو في الشوارع بالالتزام بارتداء الملابس المناسبة وتعليمات المرور وغيرها.
- تفعيل آليات قوية وواضحة لمتابعة المخالفين وتطبيق الغرامات عليهم ونشرها في وسائل الإعلام.
- يجب الاهتمام بجودة الشواطئ ونظافتها، وتشديد الرقابة عليها، بما يتضمن صيانة المرافق ونظافة دورات المياه، وتنظيم استخدام المياه، وتحديد شروط دخول الطعام وغيره.
- ينبغي محاولة تنظيم سوق الشقق الفندقية وحصرها ووضع قواعد وشروط لها، بما يشمل الخدمات المقدمة ونوعية الفرش وغيرها.
- وضع شروط وعقوبات واضحة لضمان التزام المستأجرين للشواطئ بهذه الشروط والاهتمام بتطبيقها، وذلك للحد من هيمنة بعض الشركات على جميع الشواطئ في الإسكندرية، فعلى الرغم من عرض معظم الشواطئ لمزادات سنوية، إلا أنه يتم تكرار تخصيصها لنفس الشركة والأشخاص لأكثر من 30 عاما.

## رابعاً: قطاع اللوجيستيات

تعريفياً يضم نشاط اللوجيستيات نشاطين تقليديين هما النقل (البحري والبري والجوي) فضلاً عن التخزين والتوزيع. وفي ظل التطورات التكنولوجية السريعة وميكنة جانب كبير من عمليات النقل والتخزين، فقد أصبحت إدارة المعلومات المرتبطة بعمليات النقل والتخزين جزءاً أساسياً من نشاط اللوجيستيات.

تم اختيار هذا النشاط نظراً لأهمية الإسكندرية في هذا المجال نتيجة لمقوماتها الطبيعية من موقع ووجود الميناء، فضلاً عن كونها مركزاً تجارياً منذ القدم. كما أن هذا النشاط يعد من الأنشطة التي حظت بنصيب كبير من استثمارات الدولة في محافظة الإسكندرية ومن ثم من المهم تحليله والتعرف على فرص نموه في المستقبل.

في هذا الإطار يلقي هذا الجزء نظرة مفصلة على قطاع لوجيستيات النقل والشحن بمحافظة الإسكندرية؛ حيث يبدأ التحليل باستعراض موجز للصورة الكلية للقطاع على مستوى الجمهورية، ثم ينتقل إلى توصيف القطاع بصورته الحالية على مستوى المحافظة، وأخيراً يتضمن تحليلاً رباعياً (SWOT analysis) لأهم مواطن القوة والضعف، والفرص والتحديات التي تواجه القطاع والفرص المتاحة أمامه بالمحافظة، وينتهي الفصل بخطة عمل لحفز نشاط اللوجيستيات داخل المحافظة.

### 1-4 الصورة الكلية للقطاع

#### 1-1-4 وصف القطاع ومساهمته في الاقتصاد على مستوى الجمهورية

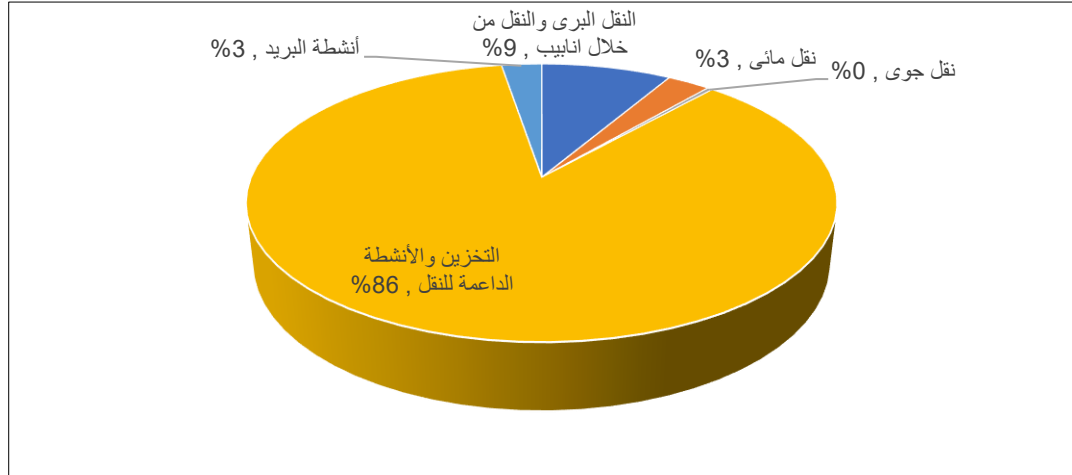
يعتبر نشاط اللوجيستيات من الخدمات الوسيطة والتي يعتمد نموها على نمو النشاط الاقتصادي، وكذلك على درجة قيام الشركات بالتعهد الخارجي لخدمة اللوجيستيات إلى شركات متخصصة في هذا المجال. ونظراً لطبيعته الوسيطة فإن مدى كفاءة هذا النشاط الهام يؤثر على تكاليف إتمام المعاملات وهو ما ينعكس في النهاية على القدرة التنافسية للدولة.

ويسهم قطاع النقل والتخزين في مصر بنحو 5.2% من الناتج المحلي الإجمالي للعام المالي 2022/2021 مقارنة بنحو 4% عام 2011/2010. كما يستحوذ قطاع النقل والتخزين على النصيب الأكبر من الاستثمارات الكلية بحوالي 21.7% من إجمالي الاستثمارات خلال نفس العام. وبصفة عامة وعلى مدى العقد الماضي استحوذت الاستثمارات العامة في هذا القطاع على نحو ثلثي هذه الاستثمارات مقابل الثلث للقطاع الخاص<sup>71</sup>. ويعد هذا أمراً طبيعياً نظراً لأن الاستثمار في البنية التحتية المرتبطة باللوجيستيات يتم بالأساس من خلال الحكومة مع وجود اتجاه نحو زيادة مشاركة القطاع الخاص في هذا المجال. باستثناء

<sup>71</sup> وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، 2020.

ذلك يعتبر القطاع الخاص هو الفاعل الرئيسي في هذا القطاع، فوفقاً لبيانات التعداد الاقتصادي للعام 2018/2017<sup>72</sup> يوجد 24661 منشأة تعمل في مجال النقل والتخزين منهم 65 شركة فقط قطاع عام. وتعمل غالبية شركات القطاع الخاص في مجال التخزين والأنشطة الداعمة للنقل بالأساس، حيث يمثل هذا النشاط نحو 86% من إجمالي شركات القطاع الخاص العاملة في مجال النقل والتخزين على النحو المبين في الشكل (1-4).

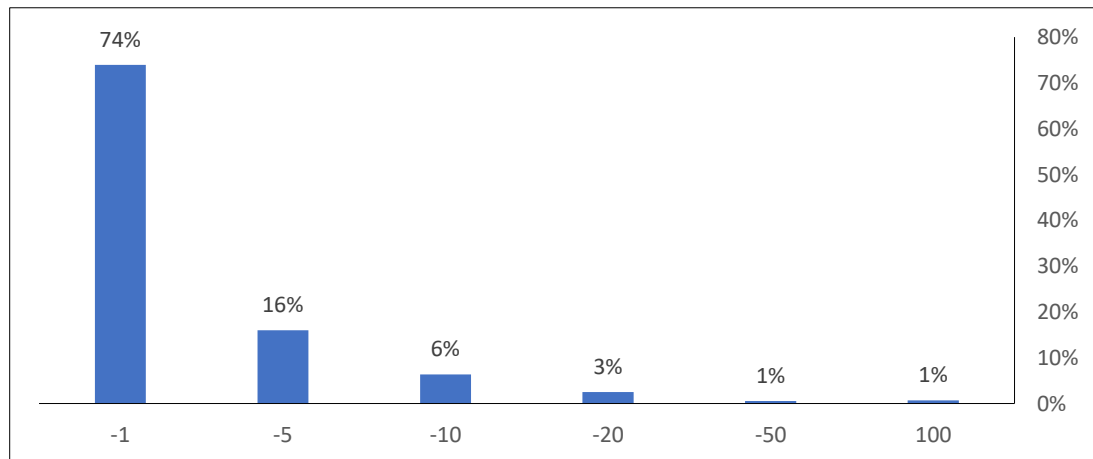
الشكل (1-4): التوزيع النسبي لمنشآت القطاع الخاص على الأنشطة المختلفة لقطاع النقل والتخزين



المصدر: محسوب من واقع بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التعداد الاقتصادي 2018/2017.

وبالنظر إلى توزيع المنشآت وفقاً لحجم المنشأة نجد أن الغالبية العظمى من المنشآت العاملة في هذا القطاع هي منشآت متناهية الصغر وصغيرة، والتي تمثل نحو 99% من إجمالي عدد المنشآت، منها 90% منشآت متناهية الصغر كما هو مبين في الشكل (2-4).

الشكل (2-4): التوزيع النسبي وفقاً لحجم المنشآت بمتغير عدد العمال

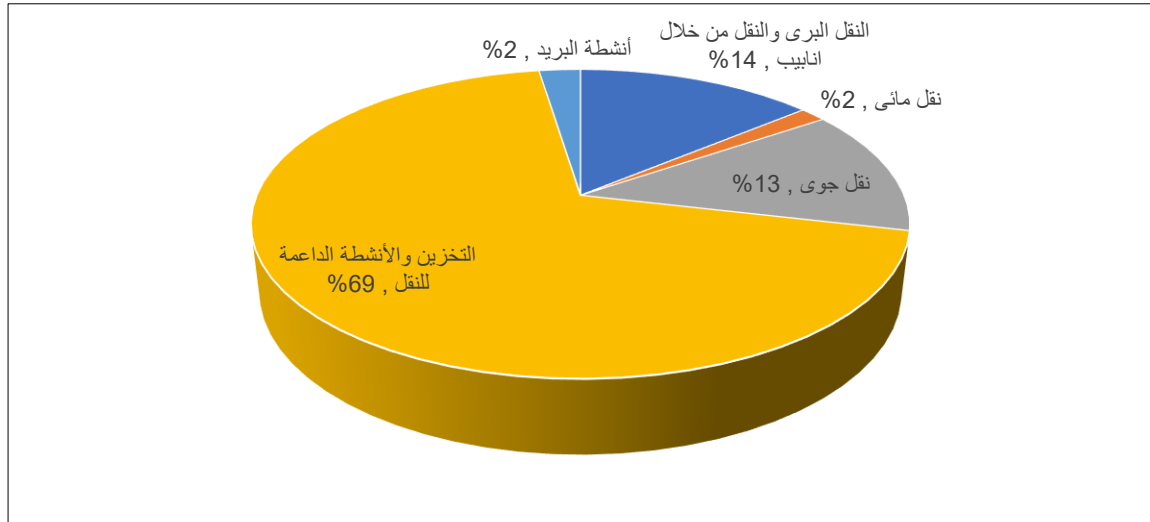


المصدر: محسوب من واقع بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التعداد الاقتصادي 2018/2017.

<sup>72</sup> أحدث بيان متاح.

أما فيما يخص هيكل القيمة المضافة، فكما هو الحال بالنسبة لعدد المنشآت، يسيطر قطاع التخزين على هيكل القيمة المضافة بنصيب يقدر بنحو 69% يليه نشاط النقل البري.

الشكل (3-4): هيكل صافي القيمة المضافة لقطاع النقل والتخزين



المصدر: محسوب من واقع بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، التعداد الاقتصادي 2018/2017.

ويقدر التعداد الاقتصادي عدد العاملين في قطاع النقل والتخزين بنحو 214129 عامل (دائم ومؤقت) وهو ما يمثل 2% من إجمالي العاملين في الجمهورية. ولا يختلف توزيع التوظيف على مختلف أنشطة النقل والتخزين عن توزيع عدد المنشآت والقيمة المضافة؛ حيث يستحوذ نشاط التخزين والأنشطة المساندة للنقل على 58% من إجمالي العمالة يليه نشاط النقل البري بنصيب يقدر بنحو 23% من إجمالي الوظائف. كما يستحوذ نشاط التخزين على أعلى نسبة من العمالة المؤقتة والتي تقدر بنحو 11% من إجمالي العمالة في نشاط التخزين.

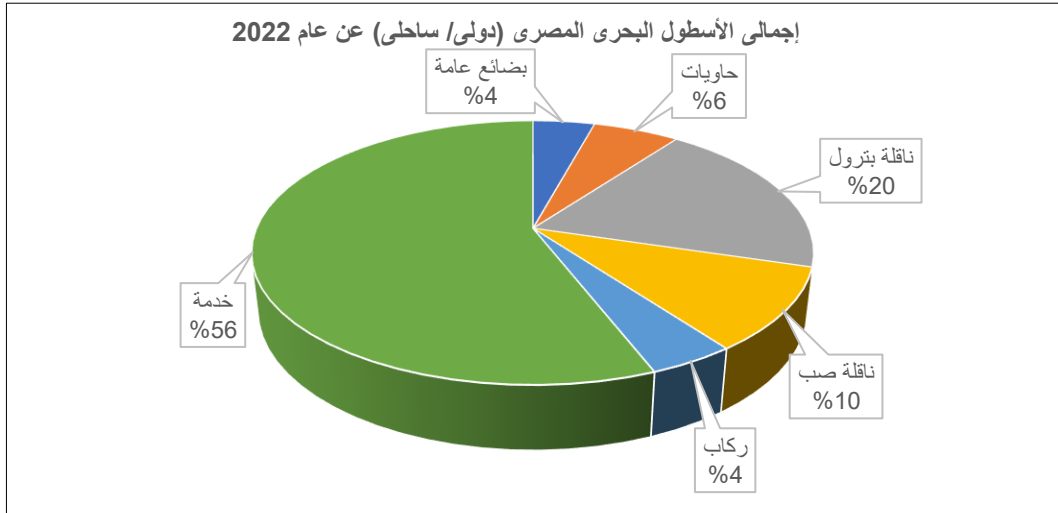
ويركز الجزء التالي على الصورة العامة لنشاط النقل البحري نظرا لأنه نشاط لوجستي مميز في مدينة الإسكندرية مقارنة بباقي المحافظات باستثناء المحافظات الساحلية.

تمتلك مصر 48 ميناء منها 15 ميناء تجاري، يتبع اثنان منها الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، بينما يتبع ميناء واحد هيئة ميناء دمياط، وتتبع 6 موانئ هيئة موانئ البحر الأحمر وتتبع 6 موانئ أخرى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، بالإضافة إلى 33 ميناء تخصصي لخدمة أنشطة متنوعة تعدينية وبتروولية وسياحية وصيد بطول سواحل البحر الأحمر والمتوسط وخليج السويس والعقبة. وتختلف الطاقة التصميمية للموانئ التجارية المصرية من حيث المساحة، الطاقة القصوى، الأرصفة وأرصفة الحاويات، وهناك نحو تسعة موانئ تجارية لا يوجد بها أرصفة حاويات ومنها ميناء سفاجا بالبحر الأحمر.

وفيما يتعلق بالسفن، يضم الأسطول التجاري المصري 118 سفينة عام 2022، ويلاحظ من الشكلين (4-4) و (4-5)، الخاصة بتوزيع الأسطول التجاري المصري (دولي وساحلي) وفقا لنوع السفينة وعمرها،

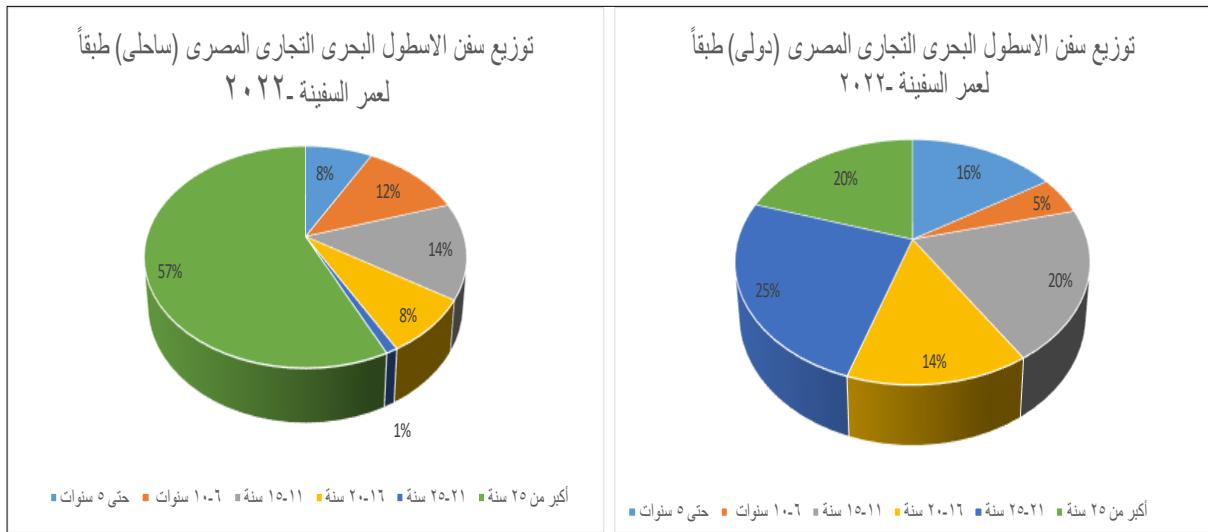
انخفاض نسبة سفن الحاويات في مصر، والتي تقدر بنحو 6% فقط في الوقت الذي يزيد فيه معدل التحوية في العالم، بالإضافة إلى تقادم عمر السفن؛ حيث إن 45% من الأسطول التجاري الدولي يزيد فيه عمر السفينة عن 20 عاماً.

الشكل (4-4): توزيع الأسطول التجاري المصري (دولي/ساحلي) وفقاً لنوع السفينة



المصدر: قطاع النقل البحري، 2022.

الشكل (4-5): توزيع الأسطول التجاري البحري المصري (دولي/ساحلي) وفقاً لعمر السفينة

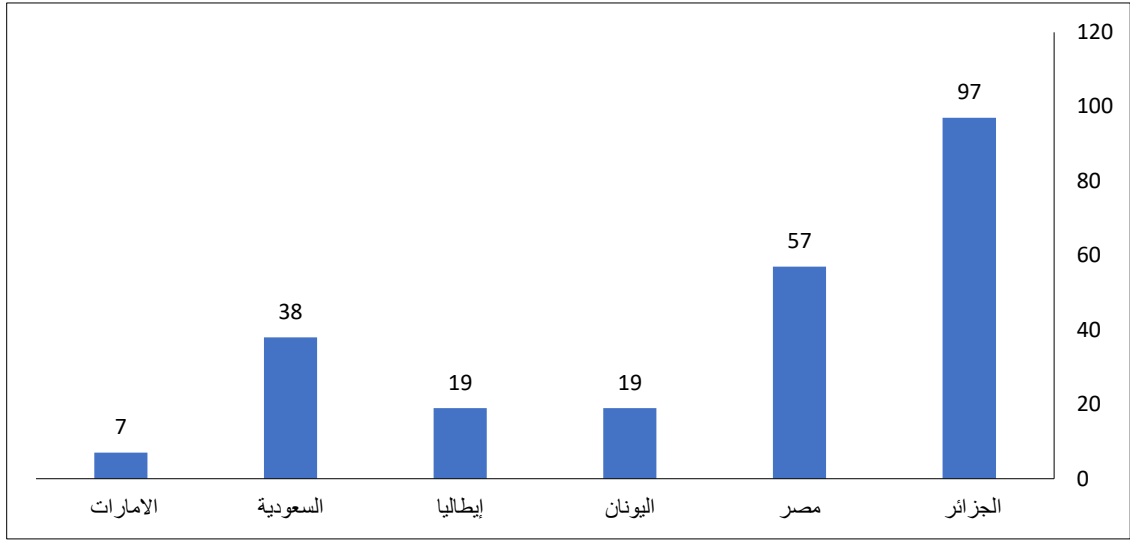


المصدر: قطاع النقل البحري، 2022.

بصفة عامة تعاني مصر من ضعف الأداء اللوجستي، وهو ما يتضح من ترتيبها المتأخر في مؤشر الأداء اللوجستي (Logistics performance index) مقارنة ببعض الدول المنافسة ودول الجوار كما يتضح من الشكل (4-6).



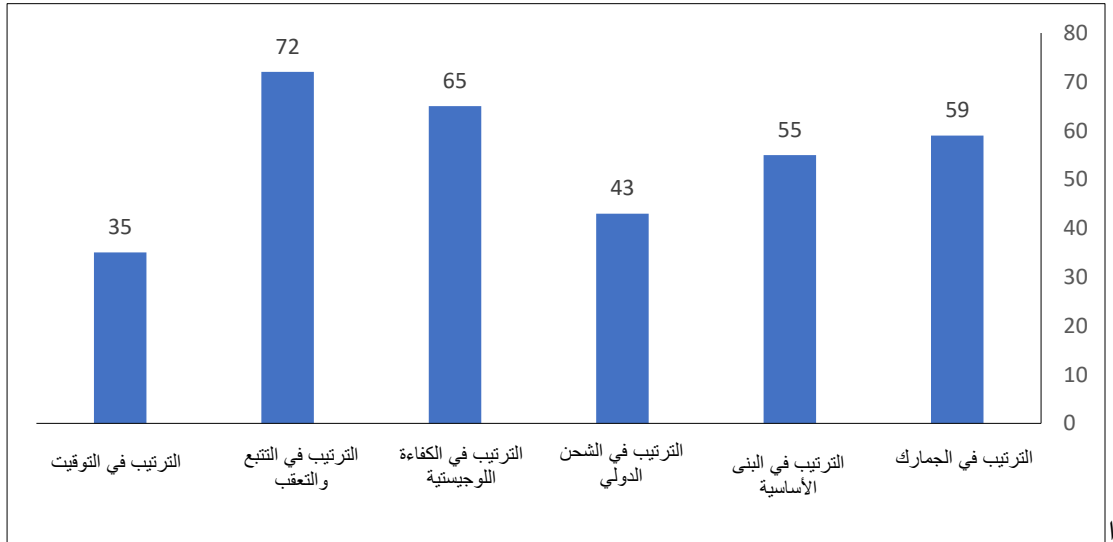
الشكل (4-6): ترتيب مصر مقارنة بالدول الأخرى في مؤشر الأداء اللوجستي (2023)\*



المصدر: البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي 2023.  
\*الترتيب من بين 139 دولة، كلما تراجع الترتيب كلما كان أداء الدولة أسوأ في مؤشر الأداء اللوجستي.

وبالنظر إلى ترتيب مصر في المحاور المختلفة لمؤشر الأداء اللوجستي كما هو موضح في الشكل (4-7) يلاحظ تأخر ترتيب مصر بشكل أكبر في كفاءة الأداء اللوجيستي (Logistics Competence)، والمؤشر الخاص بالتعقب (Tracking and Tracing). كما يلاحظ أن مصر حققت تحسناً في المؤشر الفرعي الخاص بالبنية التحتية من المركز 65 ما بين 160 دولة عام 2016 إلى المركز 55 ما بين 139 دولة عام 2023 ويرتبط ذلك بالتوسع في استثمارات البنية التحتية.

الشكل (4-7): ترتيب مصر في المحاور الفرعية لمؤشر الأداء اللوجيستي، 2023



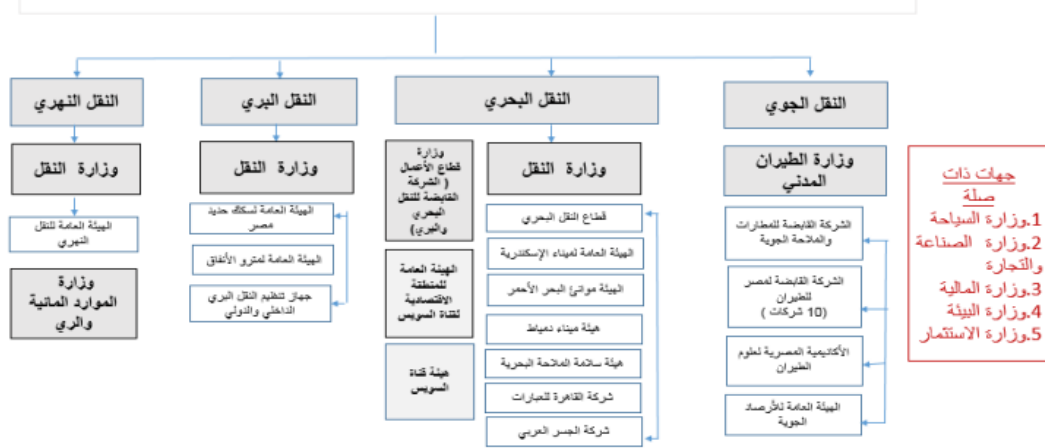
المصدر: البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي 2023.

#### 2-1-4 الإطار التشريعي والمؤسسي الحاكم لقطاع اللوجستيات

يتسم قطاع اللوجستيات في مصر بتعدد الإطار المؤسسي، حيث يوجد العديد من الوزارات المرتبطة بهذا القطاع وعلى رأسها وزارة التموين، وزارة النقل، ووزارة التجارة والصناعة بالإضافة إلى المحافظات مع

وجود تداخل بين اختصاصات هذه الوزارات. ويوضح الشكل (4-8) نموذج لهذا التعقد بالتركيز على قطاع النقل فقط. وبالرغم من أن القطاع الخاص هو الفاعل الرئيسي في هذا القطاع، إلا أنه لا يوجد أي كيان ممثل للقطاع الخاص وبالتالي لا يوجد ما يضمن التشاور مع القطاع الخاص عند وضع الاستراتيجيات الخاصة بهذا القطاع.

الشكل (4-8): الإطار المؤسسي لقطاع النقل في مصر



جهات تقدم خدمات ترتبط بالنقل ( التراخيص/ التخطيط...): 1. وزارة الداخلية 2. وزارة الدفاع 3. وزارة التنمية المحلية 4. المحافظات

المصدر: المركز المصري للدراسات الاقتصادية، رأي في أزمة، قطاع النقل، 2020.

أما عن التشريعات، فيعاني هذا القطاع من تقادم التشريعات المنظمة له وعدم مواكبتها للتطورات في هذا المجال على النحو المتبع في الدول الأخرى.

#### 4-1-3 الإطار الاستراتيجي لقطاع اللوجستيات

تقوم وزارة النقل بتنفيذ خطة لتطوير كل قطاعات النقل باستثمارات تصل إلى نحو 1.7 تريليون جنيه خلال الفترة (2014-2024) موزعة كالتالي:

الجدول (4-1): حجم الاستثمارات في قطاعات النقل

النسبة من الإجمالي (%)	حجم الاستثمارات المخطط بها (مليار جنيه)	المجال
29	474	السكك الحديدية
14	225	القطار الكهربائي
51	837	أنفاق
7	115.6	نقل بحري
0.2	3	نقل نهري

المصدر: جريدة اليوم السابع.

ويلاحظ هنا أن التركيز الأساسي في هذه الخطة على الاستثمار في البنية التحتية المرتبطة بقطاع اللوجستيات، مع إعطاء قدر أقل من الاهتمام بتطوير الجانب المؤسسي والتشريعي الحاكم لهذا القطاع، بالإضافة إلى ضعف نسبة الاستثمار المخصصة للنقل النهري الذي يعد من أضعف قطاعات النقل في مصر

والتي يجب أن يتم تطويرها بشكل كبير للاستفادة منها لا سيما فيما يخص حركة نقل البضائع ما بين المحافظات.

ونخلص مما سبق أنه بالرغم من أهمية قطاع اللوجستيات إلا أنه لا يزال يعاني من عدد من التحديات والتي تعوق نموه، وفيما يلي توصيف للقطاع داخل المحافظة من حيث الوضع الحالي وأهم الفرص والتحديات التي تواجه القطاع من واقع مواطن القوة والضعف الخاصة به.

#### 4-2 نشاط اللوجستيات في الإسكندرية

يعتبر نشاط اللوجستيات من الأنشطة المميزة لمحافظة الإسكندرية مقارنة بمعظم محافظات الجمهورية وذلك نظرا لموقعها الجغرافي، وتواجد ثلاثة موانئ بها هي: الإسكندرية والدخيلة وجاري العمل في ميناء أبو قير. كما تضم الإسكندرية مطاراً رئيسياً هو مطار برج العرب الدولي (قرية البضائع)، وترتبط بجميع المحافظات من خلال شبكة طرق إقليمية متعددة الوسائل (سكك حديد، نقل بري، جوي، نهري لبعض المحافظات) (المسح الاقتصادي).

ووفقاً لآخر بيانات تفصيلية متاحة عن نشاط اللوجستيات في مدينة الإسكندرية، فإن نشاط النقل والتخزين يأتي في المرتبة الرابعة من بين الأنشطة الاقتصادية في الإسكندرية من حيث القيمة المضافة، مستحوذاً على 7% من إجمالي القيمة المضافة في المحافظة عام 2021، أما عن التشغيل فيعد هذا القطاع ثالث أكبر قطاع تشغيلي مستحوذاً على 13% من إجمالي التشغيل بالمحافظة. ومن المعروف أن هذا القطاع يتسم بارتفاع الأجر نسبياً مقارنة بباقي القطاعات.

ويوجد في الإسكندرية العديد من الشركات العاملة في مجال اللوجستيات، ففي مجال الملاحة البحرية وحدها يوجد 388 شركة ملاحية مسجلة لدى غرفة ملاحية الإسكندرية تقدم خدمات متعددة من أهمها: الشحن – وكالة الخطوط الملاحية - التخليص الجمركي – مخازن ومستودعات – الشحن والتفريغ – استشارات جمركية – خدمات لوجستية – ترانزيت في قناة السويس – تموين السفن – تأجير السفن – مناولة الحاويات. ويرتبط جانب كبير من النشاط اللوجستي في الإسكندرية بالموانئ، حيث يأتي مينائي الإسكندرية والدخيلة في المرتبة الأولى من بين موانئ مصر، ففي عام 2020 استحوذت موانئ الإسكندرية على 30% من الصادرات و55% من الواردات المصرية على التوالي.

وبالرغم من أهمية هذا النشاط في الإسكندرية، وما قد تتمتع به من خبرات متراكمة في هذا النشاط، إلا أن هذا النشاط يعاني حالياً من عدد من التحديات التي تهدد بتراجعها في المحافظة، وذلك على النحو التالي:

## 1- تراجع النشاط الاقتصادي في الإسكندرية

بصفة عامة يمكن تقسيم الطلب على الخدمات اللوجستية في الإسكندرية إلى نوعين: طلب داخلي نابع من الأنشطة الاقتصادية داخل المدينة، وطلب خارجي (خارج المحافظة). ويعاني نشاط اللوجستيات حالياً من تراجع في الطلب الداخلي نتيجة تراجع النشاط الصناعي والتجاري في المحافظة بسبب ارتفاع أسعار الأراضي، ووجود قيود على البناء وبالتالي فإن 80% من حجم الطلب على الخدمات اللوجستية حالياً يأتي بالأساس من خارج محافظة الإسكندرية.

## 2- ضعف البنية التحتية المادية والتكنولوجية في المحافظة

تعاني محافظة الإسكندرية في الآونة الأخيرة من تدهور البنية التحتية المادية، وضعف شبكة الاتصالات. وهو ما يمثل تحدياً هاماً بالنسبة لنشاط اللوجستيات والذي يعتمد في جوهره على جودة البنية التحتية فيما يخص شبكة الطرق والمواصلات والاتصالات. وقد ترتب على هذا الضعف:

- انتقال المقر الرئيسي لشركات الملاحة العالمية إلى القاهرة لا سيما وأنه في ظل التطورات التكنولوجية الحديثة لم يعد التواجد المادي بالقرب من الميناء ضرورة للقيام بنشاطها.
- ضعف كفاءة نشاط إدارة المعلومات كنتيجة مباشرة لضعف شبكة الاتصالات، في الوقت الذي زاد فيه استخدام الشركات للحوسبة السحابية cloud computing .
- توسع شركات اللوجستيات ذات المنشأ السكندري خارج المحافظة.
- هجرة رأس المال البشري ذو المهارة المرتفعة إلى خارج الإسكندرية.

وفي محاولة للتغلب على هذا الضعف قامت المحافظة بتنفيذ عدد من المشروعات بالتنسيق مع وزارة النقل والهيئة الهندسية ومنها محور باب 54، ومحور الدخيلة، وإعادة تأهيل كوبري باب 27 للربط بين محور أبو ذكري، بخلاف إنشاء طريق ميناء أبو قير، بالإضافة إلى قيام المحافظة بالانتهاء من تطوير ومد كابلات الألياف الضوئية لرفع كفاءة الانترنت بالمحافظة.

## 3- تراجع الخدمات اللوجستية في الموانئ

يمكن تقسيم الخدمات اللوجستية الخاصة داخل الموانئ إلى ثلاثة أنواع: 1- الخدمات اللوجستية المرتبطة بحركة البضائع، 2- الخدمات اللوجستية المرتبطة بحركة السفن، 3- الخدمات اللوجستية الخاصة بالركاب وهنا يكمن التحدي الأكبر الذي يواجه نشاط اللوجستيات في الإسكندرية وذلك على النحو الموضح فيما يلي:

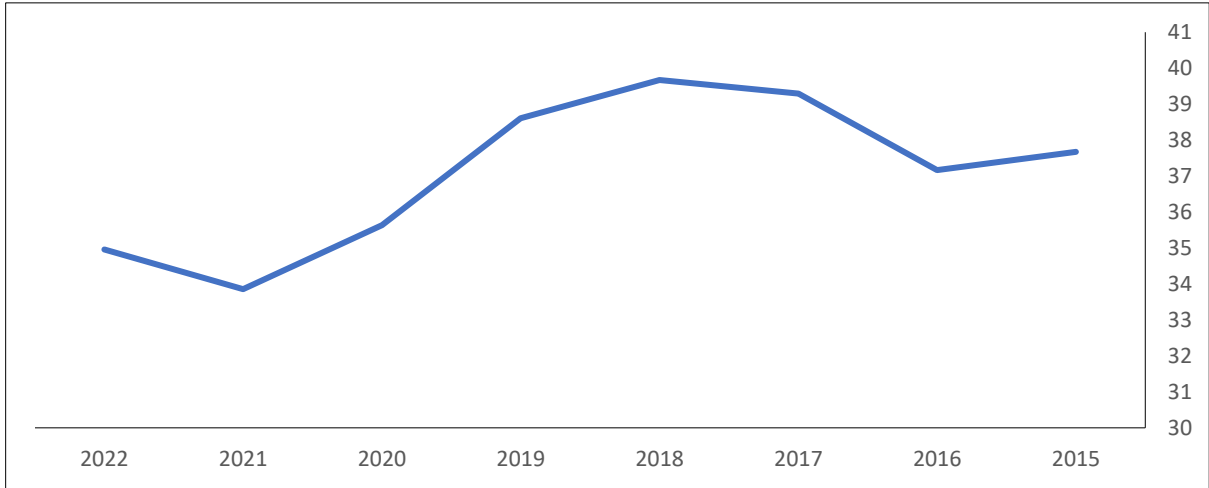
## • الخدمات اللوجستية المرتبطة بحركة السفن

تعاني محافظة الإسكندرية من ضعف شديد في الخدمات اللوجستية المرتبطة بحركة السفن، حيث يفتقر ميناء الإسكندرية إلى محطة للوقود (والتي تعد من الخدمات الأساسية المقدمة للسفن) وبالتالي تلجأ السفن إلى التزود بالوقود إما من موانئ مصرية أخرى أو موانئ أخرى دولية، كما أن مياه الشرب ليست متاحة على جميع الأرصفة، فضلا عن وجود مشكلات مرتبطة بإجراءات وتكاليف دخول وخروج المعدات وأجزاء السفن التي قد تحتاج إلى إصلاح.

## • - الخدمات اللوجستية المرتبطة بحركة البضائع

بالرغم من أن موانئ الإسكندرية تستحوذ على النصيب الأكبر في تجارة مصر الخارجية كما سبقت الإشارة إلا إنها تفقد تدريجيا مكانتها التقليدية على النحو الموضح في الشكل (4-9).

الشكل (4-9): تطور نصيب مينائي الإسكندرية والدخيلة من إجمالي حركة تداول البضائع في الموانئ المصرية خلال الفترة (2015-2022)



المصدر: قطاع النقل البحري، 2022.

ويرجع هذا التراجع إلى ما يلي:

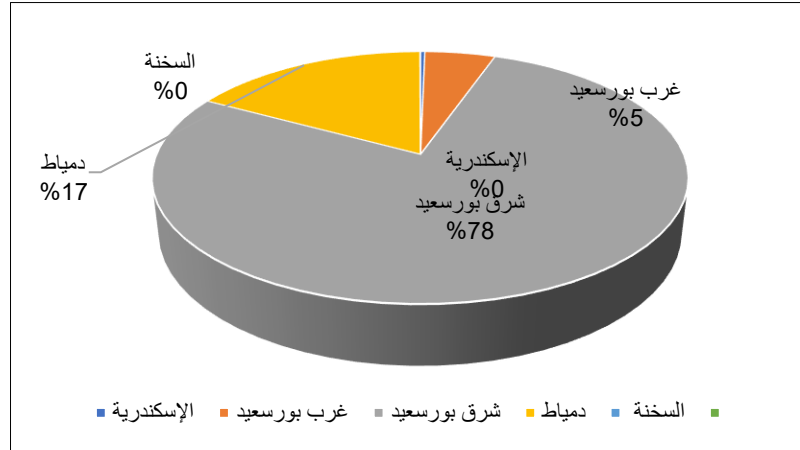
- **الاتجاه نحو التحوية (Containerization)**، ولا تتمتع موانئ الإسكندرية بميزة تنافسية في مجال الحاويات وتجارة الترانزيت مقارنة بالموانئ المصرية الأخرى وعلى رأسها شرق بورسعيد التي تستحوذ على 78% من حركة تداول تجارة الترانزيت في مصر عام 2022 مقارنة بـ 0.3% فقط للإسكندرية وذلك على النحو الموضح في الشكل (4-10). ويرتبط ذلك بثلاثة عوامل أساسية هي:

1- عدم توفر محطات حاويات حديثة ومساحات وفراغات أوناش – وجرى حاليا التغلب على هذه المشكلة في إطار استثمارات البنية التحتية القائمة والموضحة في الجزء التالي.

2- الإجراءات الجمركية القائمة: حيث إن الإجراءات الجمركية القائمة حاليا في موانئ الإسكندرية والخاصة بتجارة الترانزيت طارده لهذه النوعية من التجارة، وجرى حاليا التشاور مع الجمارك حول مراجعة وتبسيط هذه الإجراءات.

3- تفضيل شركات الملاحة العالمية في حالة تجارة الترانزيت الوقوف على موانئ بورسعيد ودمياط لانخفاض نسبة الانحراف Deviation فيهما مقارنة بميناء الإسكندرية.

الشكل (4-10): نصيب الموانئ المصرية من تجارة الترانزيت في مصر في عام 2022



المصدر: قطاع النقل البحري، 2022.

- التطورات التكنولوجية ورقمنة الخدمات الجمركية وهو ما ترتب عليه تراجع الطلب في مجال التخليص الجمركي.

- ضعف التسويق والترويج للميناء.

- انخفاض جودة الخدمات اللوجستية داخل موانئ الإسكندرية، ومنها على سبيل المثال: عدم عمل جميع المعدات والأجهزة مثل الرافعات وأجهزة الأشعة السينية، تقادم المعدات والآلات المستخدمة والتي قد يعود سنة صنعها إلى فترة الثمانينيات.

#### ● الخدمات اللوجستية للركاب

بصفة عامة، هناك انخفاض في نشاط النقل من خلال السفن، نظرا لتفضيل المسافرين للطيران بدلا من النقل البحري. وتحقيق الاستفادة من محطة الركاب مرتبط بتحويلها على Gateway

من خلال ربطها بوسائل النقل الأخرى (اتباع نموذج النقل متعدد الوسائط) وذلك تماشياً مع الاتجاه العالمي في هذا الصدد.

#### 3-4 مقارنة ميناء الإسكندرية بالموانئ الأخرى إقليمياً ومحلياً

يعانى ميناء الإسكندرية من تراجع مركزه سواء مقارنة بالموانئ الإقليمية والموانئ المحلية، لا سيما فيما يتعلق بأدائه في مجال استقبال الحاويات، فبالرجوع إلى مؤشر أداء موانئ الحاويات الصادر عن البنك الدولي والذي يقيم الموانئ وفقاً لمقاييس مختلفة تعتمد على إجمالي الساعات التي تمضيها السفن في الموانئ في كل رحلة بحرية، بغض النظر عن أحجام السفن المختلفة وحركة الحاويات في كل رحلة نجد أن موانئ الإسكندرية جاءت في ترتيب متراجع سواء مقارنة بالموانئ الإقليمية المجاورة وفي مقدمتها السعودية وعمان، وقطر والإمارات والمغرب أو مقارنة بالموانئ المحلية مثل بورسعيد ودمياط.

وهو ما انعكس في تراجع ترتيب ميناء الإسكندرية سواء مقارنة بالموانئ الدولية الأخرى، أو حتى مقارنة بالموانئ المصرية، حيث جاء ترتيب موانئ الدخيلة والإسكندرية في المرتبة 172 و268 على التوالي من بين 348 ميناء على مستوى العالم.

الجدول (2-4): ترتيب الموانئ المصرية مقارنة ببعض الموانئ المنافسة والمجاورة لعام 2022

الترتيب	الدولة	الميناء
2	المملكة العربية السعودية	خليفة
8	قطر	حمد
10	مصر	بورسعيد
17	المملكة العربية السعودية	الملك عبد الله
29	المملكة العربية السعودية	جدة
31	المملكة العربية السعودية	الدمام
38	الإمارات العربية المتحدة	جبل على
58	الأردن	العقبة
172	مصر	الدخيلة
268	مصر	الإسكندرية
269	مصر	السخنة

المصدر: 73. The World Bank (2022)

وفقاً لتقرير البنك الدولي الخاص بأداء موانئ الحاويات فإن متوسط الوقت المستغرق في الميناء في العالم يبلغ نحو 36.8 ساعة، منها 60% الوقت المستغرق في تحميل وتفريغ الحاويات ويتأثر هذا الوقت بالمعدات المستخدمة وسرعتها وهي أحد نقاط الضعف في موانئ الإسكندرية كما سبقت الإشارة. هذا بالإضافة إلى

73 "The Container Port Performance Index 2022: A Comparable Assessment of Container Port Performance." World Bank, Washington.

أن 40% من الوقت منقضي في عمليات ما قبل وبعد تحميل وتفريغ الحاويات، وهي جميعا إجراءات لا بد من مراجعتها من خلال التخطيط الجيد والتواصل الجيد مع السفن وشركات الشحن وضبط الإجراءات بشكل سليم.

#### 4-4 خطة الحكومة لتطوير النشاط اللوجستي في الإسكندرية

تقوم الحكومة المصرية من خلال وزارة النقل بتنفيذ خطة لتطوير الموانئ في الإسكندرية (ميناء الإسكندرية الكبير). وترتكز الخطة بالأساس على عدد من المشروعات العملاقة في موانئ الإسكندرية والدخيلة والتي تهدف إلى تطوير البنية التحتية الخاصة بهذه الموانئ وما يرتبط بها من لوجستيات، بالإضافة إلى إنشاء ميناء أبو قير. وتتضمن تلك المشروعات ما يلي:

- تطوير وتوسعة أرصفة الميناء سواء بميناء الدخيلة أو الإسكندرية.
- إنشاء وتشغيل محطة تحيا مصر الجديدة وتتكون من 570000 متر مربع مساحة أرضية 2450 متر طول الرصيف – 14,5-17,5 متر عمق الرصيف، والرؤية المستقبلية للمحطة هي تحقيق 1,5 مليون حاوية مكافئة و2 مليون طن بضائع عامة و100 ألف وحدة بضائع درجة سنويا وتستقبل 6 سفن في وقت واحد.
- إنشاء رصيف 3/85 المخصص لتداول الغلال والأخشاب ويتكون من 35000 متر مربع مساحة أرضية – 414 متر طول الرصيف – 15,5 مترا عمق الرصيف ويبلغ التداول السنوي المتوقع لهذا الرصيف 5 مليون طن سنويا.
- إنشاء المناطق اللوجستية: والتي تربط ميناء الإسكندرية بظهير لوجيستي ضخم على مساحة 900 فدان تقريبا مما يجعله مركزا عالميا للخدمات اللوجستية واتصاله بوسائل نقل متعددة.
- مشروع إنشاء محطة متعددة الأغراض رصيف 100 حيث تتكون من 1250000 متر مربع مساحة أرضية 16800 متر طول الرصيف – 18 مترا عمق الرصيف حيث يبلغ التداول السنوي المتوقع 6-7 مليون طن وبضائع عامة 9-11 مليون حاوية.
- مشروع إنشاء محطة الصب الجاف النظيف: حيث تتكون من 300000 متر مربع مساحة أرضية – 1164 متر عمق الرصيف – 16 مترا عمق الرصيف حيث يبلغ التداول السنوي المتوقع 6-7 مليون طن سنويا.
- مشروع إنشاء ميناء المكس الجديد: ويعمل هذا الميناء على ربط ميناء الإسكندرية والدخيلة من خلال إنشاء الميناء الأوسط وهو ميناء المكس بمساحة تخزينية 3,5 كيلومتر بأطوال أرصفة 7 كيلومتر وأعمق تصل الى 18 مترا ويهدف المشروع إلى استقطاب المزيد من حركة النقل البحري في البحث المتوسط وزيادة تجارة الترانزيت وتعظيم إمكانيات النقل المتعدد الوسائط.



● مشروع الهويس لتطوير كباري هويس المالح ويعمل المشروع على زيادة صافي الارتفاع أسفل الكباري الحالية من 4,5 مترا إلى 6 أمتار المنفذة أعلى الهويس ليسمح بمرور بارجات تحمل عدد رصتين حاويات رأسية، وكذلك إنشاء 3 كباري أعلى هويس المالح بالميناء (اثنان للسيارات وكباري فوق السكة الحديد) وذلك لزيادة نقل البضائع عبر الميناء النهري ولتحقيق أقصى استفادة من الملاحة النهرية.

● إنشاء ميناء أبو قير الجديد والذي يضم عددا من الأرصفة ذات الطول والعمق، والتي ستصبح حين اكتمالها من أكبر موانئ البحر الأبيض المتوسط، وتتكون من أرصفة للحاويات والبضائع العامة والصب الجاف والسائل. وحصل الميناء مؤخرا على موافقة من قبل مجلس الوزراء على مشروع قرار بشأن إنشاء منطقة حرة خاصة باسم شركة أبو قير لمحطات الحاويات. ووفقا لقرار رئيس مجلس الوزراء الدكتور مصطفى مدبولي، فإن المنطقة الجمركية الجديدة لميناء أبو قير تقع على مساحة مقدارها 597 ألف متر مربع، ومقرر أن تقوم بمزاولة نشاط تصميم وإنشاء وإدارة وتشغيل محطة حاويات بميناء أبو قير بالإسكندرية وكل الخدمات المرتبطة بهذا الغرض دون تخزين الحاويات بنظام المستودعات الجمركية.

بالإضافة إلى خطط الحكومة الاستثمارية فيما يخص ميناء الإسكندرية، هناك خطط استثمارية ترتبط بالنقل والساحات والمناطق اللوجستية، حيث تعزم الحكومة نقل وكالة الخضر والفاكهة من موقعها الحالي بمنطقة الحضرة إلى موقع جديد بالقرب من برج العرب، على أن يتضمن الموقع الجديد للوكالة أيضا منطقة لوجستية. أما فيما يخص النقل فمن المخطط إنشاء خط مترو جديد بطول 43.2 سيتم تنفيذه على ثلاثة مراحل، حيث تتضمن المرحلة الأولى منه الربط بين منطقة أبو قير ومحطة مصر، بديلا لخط قطار أبو قير السابق.

ويتضح مما سبق ضخامة حجم الخطط الاستثمارية الحكومية في مجال اللوجستيات في الإسكندرية، والتي قد تم البدء في تنفيذ بعضها بالفعل، بينما البعض الآخر لا يزال قيد التخطيط والدراسة. وبالرغم من أهمية هذه الاستثمارات في حفز النشاط اللوجستي داخل المحافظة إلا أنه لا بد من التأكيد على أهمية إجراء دراسات للتكلفة والعائد لجميع هذه المشروعات، والتعرف على تكلفة الفرصة البديلة، فضلا عن ضرورة مشاركة جميع أصحاب المصلحة في عملية التخطيط وعلى رأسهم القطاع الخاص للوقوف على الجدوى الحقيقية لهذه الاستثمارات في ضوء الاحتياجات الفعلية الحالية والمستقبلية لخدمات اللوجستيات في الإسكندرية ووضع ترتيب لأولويات التنفيذ.

## 5-4 تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات (SWOT Analysis)

الجدول (3-4): تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات

نقاط الضعف	نقاط القوة
<ul style="list-style-type: none"> <li>التراجع الملحوظ في النشاط الاقتصادي الذي شهدته المحافظة على مدار السنوات الماضية مما أثر بشكل مباشر على نشاط اللوجستيات.</li> <li>ضعف البنية التحتية المادية والتكنولوجية بالمحافظة وضعف التطور الحضري بالمدينة مقارنة بالقاهرة.</li> <li>ضعف الاستفادة من منظومة النقل متعدد الوسائط لا سيما النقل النهري<sup>74</sup>، والنقل من خلال السكك الحديدية، والنقل الجوي.</li> <li>تراجع الوزن النسبي لميناء الإسكندرية نتيجة ضعف الخدمات اللوجستية المقدمة في الميناء سواء تلك المرتبطة بحركة البضائع أو حركة السفن، فضلا عن ضعف تنافسية الإسكندرية في مجال تجارة الترانزيت.</li> <li>هجرة رأس المال البشرى عالي المهارة والمتخصص في مجال اللوجستيات بسبب ضعف النشاط الاقتصادي وضعف البنية التحتية.</li> <li>ضعف التسويق للميناء.</li> <li>ضعف الاستفادة من تواجد الميناء في دفع الأنشطة الاقتصادية الأخرى داخل المحافظة لا سيما النشاط الصناعي والسياحي.</li> <li>عدم الاستفادة الكاملة من العناصر القائمة فيما يخص الميناء الذكي فبالرغم من أن هناك محطة توليد كهرباء من الطاقة الشمسية في الميناء يمكن الاستفادة منها في إنارة الميناء إلا أنه يتم بيع الطاقة المتولدة من تلك المحطة إلى شركة كهرباء الإسكندرية والتي تقوم بدورها بمد الميناء بالكهرباء، كما لا تزال ميناء الإسكندرية تعتمد على مصادر الطاقة التقليدية في تشغيل الآلات والمعدات داخل الميناء، كما لا تلزم هيئة الميناء السفن بوقف مولداتها.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>موقع جغرافي متميز؛ حيث تمتلك المحافظة ثلاثة موانئ رئيسية.</li> <li>ترتبط محافظة الإسكندرية بجميع المحافظات من خلال شبكة طرق إقليمية متعددة الوسائل.</li> <li>تتمتع ميناء الإسكندرية بوزن نسبي أكبر ضمن الموانئ المصرية.</li> <li>وجود خبرات تراكمية في نشاط اللوجستيات.</li> <li>وجود العديد من العناصر التي تؤهل موانئ الإسكندرية ليصبح ميناء ذكي ومستدام منها على سبيل المثال: تواجد محطة لتوليد الكهرباء من الطاقة الشمسية، بعض الأرصفة المصممة الجاهزة لتزويد السفن الرأسية بالطاقة الكهربائية بدلا من استخدام السفن لمولدات كهربائية للحصول عليه، كما أن الميناء مؤهلة للتعامل مع مختلف أنواع المواد الخطرة في البضائع من خلال وجود أرصفة وساحات ومعدات مخصصة للتعامل مع هذه النوعية من البضائع، ووجود حوض مخصص لناقلات البترول.</li> <li>تتمتع ميناء الإسكندرية بمزايا نسبية في مجال البضائع السائلة، والصب غير النظيف، وكذلك بضائع ال bulk.</li> <li>قرب الميناء من المناطق الصناعية مما يسهل عمليات النقل والتخزين.</li> </ul>
التحديات	الفرص
<ul style="list-style-type: none"> <li>ارتكاز خطة الحكومة على تطوير البنية التحتية، مع إعطاء قدر أقل من الاهتمام لمراجعة الإجراءات والتشريعات.</li> <li>التطورات التكنولوجية التي ترتب عليها رقمنة عدد من الخدمات اللوجستية التقليدية وفي مقدمتها خدمات التخليص الجمركي، فمع المضي في عمليات الرقمنة يتراجع الطلب على خدمات التخليص الجمركي كأحد الأنشطة اللوجستية.</li> <li>تعدد الموانئ داخل مصر والمنافسة من الموانئ الأخرى.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>لا تزال الإسكندرية تحتفظ بمقوماتها سواء الطبيعية من الموانئ أو الفنية من الخبرات ولكنها تتطلب إعادة إحياء.</li> <li>وجود استراتيجية حكومية لتطوير موانئ الإسكندرية.</li> <li>إمكانية تحويل الميناء لتصبح منفذ وبوابة رئيسية Gateway سواء فيما يخص حركة البضائع أو حركة الركاب.</li> </ul>

<sup>74</sup> بالرغم من أن محافظة الإسكندرية لا تقع على النيل مباشرة، ويقع أقرب فرع للنيل منها في نطاق فرع رشيد التابع لمحافظة البحيرة، إلا أنها تتصل من خلال الرياح البحيري وترعة النوبارية بمجرى نهر النيل.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• إمكانية خلق قيمة مضافة على البضائع bulk المتخصصة مثل الحبوب والكيماويات.</li> <li>• الاستفادة من الخبرات المترجمة لدى العنصر البشرى.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• الاتجاه نحو تطبيق مفاهيم الموانئ الذكية (smart seaports) والموانئ المستدامة (Sustainable seaports) والتي تهدف إلى تحقيق التكامل الفعال بين كافة وسائل النقل، زيادة كفاءة اللوجستيات داخل الموانئ بما يحقق النقل السريع والكفاء للبضائع بأقل التكاليف والوقت، وكذلك مراعاة الاعتبارات البيئية في عمليات الموانئ.</li> <li>• الاتجاه العالمي نحو التحوية مما ترتب عليه تحول بوصلة النشاط الاقتصادي في مصر نحو الشرق بحيث أصبح مركز الثقل إلى جهة قناة السويس وتمركز حول بورسعيد ودمياط بعيدا عن الإسكندرية.</li> <li>• خروج نشاط إصلاح السفن خارج الموانئ.</li> </ul>
--	--

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

#### 6-4 خطة العمل لحفز نشاط اللوجستيات في المحافظة

##### 1-6-4 فلسفة الخطة

لقد خلاصنا من التحليل السابق للنشاط في محافظة الإسكندرية إلى وجود مجموعة من نقاط الضعف والقوة والفرص والتحديات، وقد تم وضع المقترحات الخاصة بنشاط اللوجستيات بحيث يتم الاستفادة من عناصر القوة واقتناص الفرص، وكذلك العمل على معالجة جوانب الضعف، والتعامل مع التحديات بقدر الإمكان، علما بأن جانب كبير من جوانب الضعف والتحديات هي في الواقع تحديات تواجه نشاط اللوجستيات، ولذا فقد تم تقسيم المقترحات إلى ثلاث مجموعات على النحو التالي:

- المجموعة الأولى: إجراءات خاصة بحفز النشاط الاقتصادي في الإسكندرية
- المجموعة الثانية: إجراءات عامة خاصة بقطاع اللوجستيات على مستوى الجمهورية ويتأثر بها القطاع في الإسكندرية بالتبعية
- المجموعة الثالثة: إجراءات خاصة باللوجستيات في ميناء الإسكندرية

هذا وقد تم إضافة الجهات المسؤولة عن تنفيذ كل مقترح من هذه المقترحات بالإضافة إلى المسؤولية العامة لمحافظة الإسكندرية ووزارة التنمية المحلية عن خطط التنمية داخل المحافظة. وتجدر الإشارة إلى أهمية جميع هذه الإجراءات وتكاملها مع بعضها البعض، ولا بد من البدء فيها جميعا بشكل فوري وإن اختلف المدى الزمني لظهور آثارها.

##### 2-6-4 المبادئ الأساسية التي تنطلق منها خطة العمل

- تنمية نشاط اللوجستيات مرتبط بشكل وثيق بتنمية النشاط الاقتصادي بصفة عامة.
- لا بد وأن تنطلق خطة العمل مما تتمتع به الإسكندرية من مزايا نسبية مقارنة بباقي المحافظات لا سيما المحافظات ذات الموانئ، والوضع المستقبلي المنشود للإسكندرية

- لا يمكن وضع خطة لتنمية نشاط اللوجستيات بصفة عامة بدون النظر إلى التطورات العالمية في مجال اللوجستيات، وكذلك الربط الوثيق بخطة تنمية النشاط الاقتصادي داخل المحافظة
- الاستثمار في البنية التحتية شرط ضروري وليس كافيا لحفز نشاط اللوجستيات، حيث لا بد من مراجعة الإجراءات والتشريعات المرتبطة حتى لا يتحول الاستثمار في البنية التحتية إلى استثمار ميت.
- أهمية النواحي الاجتماعية والحضرية لجذب الشركات العالمية واحتفاظ الإسكندرية بما لديها من رأس مال بشري مميز في هذا المجال.
- القطاع الخاص شريك أساسي في وضع استراتيجيات التنمية القطاعية وليس فقط منفذ لها. ولا بد من استغلال خبرات القطاع الخاص بتخصصاته المختلفة في هذا المجال لتوجيه تركيز الحكومة نحو تطوير الميناء في جوانب بعينها من شأنها رفع وتحسين مستوى أدائها، وبما يخدم الأهداف الاستثمارية واستغلال الفرص الضائعة وفقا للتحويلات التي تمر بها (تحول بوصلة مصر عنها إلى الشرق).
- أهمية الاستثمار في البنية التحتية الخاصة بالاتصالات وتكنولوجيا المعلومات لارتباطها الوثيق بالنشاط اللوجستي.
- يتوقف تطوير القطاع اللوجستي بدرجة كبيرة على تطوير الهيكل الإداري والإطار المؤسسي للمحافظة وكيفية التنسيق بين الجهات الفاعلة العديدة للاستفادة من الفرص الموجودة بالفعل أو خلق فرص جديدة.
- المدخل الرئيسي لتنمية قطاع اللوجستيات هو إصلاح البنية التحتية والمعلوماتية بالمحافظة والتي تعد ركيزة أساسية للقطاع بحكم طبيعته سواء في الشحن، التخزين أو المعلومات.

#### 3-6-4 الإجراءات المقترحة

##### ● المجموعة الأولى: إجراءات خاصة بحفز النشاط الاقتصادي والتجاري

تعد هذه المجموعة من الإجراءات غاية في الأهمية، حيث يعد حفز النشاط الاقتصادي هو الأساس في حفز النشاط اللوجستي من خلال توليد الطلب على الخدمات اللوجستية، هذا بالإضافة إلى تأثيرها المضاعف في توليد فرص العمل سواء في الأنشطة المرتبطة بشكل مباشر بنشاط اللوجستيات أو غيرها من الأنشطة الاقتصادية.

#### الجدول (4-4): الإجراءات الخاصة بحفز النشاط الاقتصادي والتجاري والجهات المسؤولة عن التنفيذ

الجهة المسؤولة	الإجراء
● القطاع الخاص	● استغلال تواجد الميناء كأكبر موانئ الجمهورية وربط المحافظة
● وزارة الصناعة والتجارة	● بالظهير الصناعي المجاور لها، وفي هذا الصدد يمكن الاستفادة
● هيئة المجتمعات العمرانية	● من المنطقة الصناعية المخطط لها في العلمين بحيث يتم جذب

	صناعات ذات قيمة مضافة عالية وفي إطار استكمال سلاسل التوريد وعلى رأسها الصناعات الكيماوية.
<ul style="list-style-type: none"> <li>وزارة الصناعة والتجارة</li> <li>وزارة النقل</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>وضع خطة تفصيلية للتوسع في مجال إصلاح وصيانة السفن ولا سيما أن مصر تتمتع بميزة نسبية خاصة نظرا لموقعها المتميز ويمكنها زيادة حصتها من السوق العالمية في هذا المجال بشكل كبير. ويجب التأكيد هنا على أن النجاح في هذا المجال مرتبط بشمولية الخطة لكافة العناصر من توفر الأحواض الجافة، والإجراءات الميسرة لحركة دخول وخروج أجزاء السفن، وأسعار تنافسية مع الدول الأخرى.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>وزارة النقل</li> <li>القطاع الخاص</li> <li>وزارة السياحة</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>استغلال محطة الركاب في حفز النشاط السياحي داخل مدينة الإسكندرية وخارجها، وهو ما يتطلب: <ul style="list-style-type: none"> <li>الإسراع بربط ميناء الإسكندرية بوسائل النقل الأخرى (مثل القطار السريع) في إطار منظومة النقل متعدد الوسائط.</li> <li>مراجعة إجراءات خروج ودخول الركاب من وإلى ميناء الإسكندرية بما يخدم هذا الهدف.</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>وزارة النقل</li> <li>وزارة التموين</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الاستفادة من المناطق اللوجستية المخطط لها بإنشاء مراكز توزيع في الطرق السريعة.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>وزارة النقل</li> <li>وزارة التجارة والصناعة</li> <li>محافظة دمياط</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>الاستفادة من قرب الإسكندرية من ميناء دمياط التجاري مقارنة بالموانئ الأخرى للإقليم، والفرصة التي يوفرها ذلك من تقوية لسلاسل الإمداد وتنشيط حركة النشاط التجاري بينهما بشكل أكبر، خاصة في ظل المخطط لإنشاء رصيف 3/85 المخصص لتداول الغلال والأخشاب.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>وزارة النقل</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>إعادة تشغيل خط السكة الحديدية ما بين برج العرب والإسكندرية وذلك في ظل زيادة الطلب المتوقعة على خدمة النقل بين الجهتين في ضوء الزحف العمراني القائم تجاه برج العرب، والتخطيط لخط القطار السريع العلمين- السخنة مرورا بمدينة برج العرب وبالتالي سيعيد خط السكك الحديدية المتوقف جزء من منظومة النقل المتعدد.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>استكمال الجهود القائمة لرفع كافة البنية التحتية التكنولوجية القائمة في المحافظة.</li> </ul>

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

#### • المجموعة الثانية: الإجراءات الخاصة بنشاط اللوجستيات بصفة عامة (في الإسكندرية)

تتعلق هذه المجموعة من الإجراءات بالعوامل غير المرتبطة بالبنية التحتية والتي تعد أكبر المعوقات التي تواجه قطاع اللوجستيات في مصر ككل ومنها محافظة الإسكندرية. ويعد البدء الفوري في هذه الإجراءات ضرورة ملحة لما سيحدثه ذلك من طفرة كبيرة مؤثرة ليس فقط في قطاع اللوجستيات بل أيضا على مستوى

كافة الأنشطة الاقتصادية الأخرى وذلك نظرا لأن الأنشطة اللوجستية هي جزء أساسي من سلسلة قيمة كافة الأنشطة الاقتصادية وبالتالي فإن زيادة كفاءتها يترجم تلقائيا في زيادة تنافسية الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

**الجدول (5-4): الإجراءات الخاصة بنشاط اللوجستيات والجهات المسؤولة عن التنفيذ**

الجهة المسؤولة	الإجراء
وزارة النقل القطاع الخاص مجلس الوزراء مجلس النواب	<ul style="list-style-type: none"> <li>مراجعة كاملة للتشريعات الخاصة باللوغستيات والإجراءات المرتبطة بلوجستيات البضائع والسفن والركاب.</li> </ul>
وزارة النقل وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات	<ul style="list-style-type: none"> <li>رقمنة جميع الإجراءات بشكل سليم مع رفع كفاءة العنصر البشري القائم على عمليات التنفيذ.</li> </ul>
وزارة النقل القطاع الخاص	<ul style="list-style-type: none"> <li>الاستفادة من توفر الخبرات ورأس المال البشري عالي المهارة لتصبح الإسكندرية مركزا لتقديم خدمات التدريب في مجال اللوجستيات، ومنح شهادات معتمدة، ويمكن في هذا الإطار التوأمة مع إحدى مراكز التدريب العالمية في هذا المجال.</li> </ul>
وزارة النقل كافة الأطراف المعنية على رأسها القطاع الخاص	<ul style="list-style-type: none"> <li>مراجعة الخطط الاستثمارية المقترحة في ضوء التشاور مع القطاع الخاص وكافة الأطراف المعنية.</li> </ul>

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

● المجموعة الثالثة: الإجراءات الخاصة بميناء الإسكندرية

تتميز هذه المجموعة من الإجراءات بأنها في معظمها إجراءات يمكنها أن تحدث تأثير سريع في رفع القدرة التنافسية لموانئ الإسكندرية وذلك لوجود جهود قائمة بالفعل لزيادة كفاءة هذه الموانئ خاصة في مجال البنية التحتية، وبالتالي فإن هذه الإجراءات تأتي كعنصر مكمل لاستثمارات البنية التحتية.

**الجدول (6-4): الإجراءات الخاصة بميناء الإسكندرية والجهات المسؤولة عن التنفيذ**

الجهة المسؤولة	الإجراء
هيئة ميناء الإسكندرية وزارة النقل	<ul style="list-style-type: none"> <li>معالجة المشكلات المرتبطة بخدمات السفن (الوقود، المياه.... الخ).</li> </ul>
هيئة ميناء الإسكندرية وزارة النقل	<ul style="list-style-type: none"> <li>تحديث المعدات والآلات التي تعمل داخل الميناء.</li> </ul>
هيئة ميناء الإسكندرية	<ul style="list-style-type: none"> <li>فتح جميع البوابات لتسريع حركة دخول الشاحنات.</li> </ul>
هيئة ميناء الإسكندرية	<ul style="list-style-type: none"> <li>وضع نظام للرقابة والمتابعة لجميع إدارات الميناء.</li> </ul>
هيئة ميناء الإسكندرية وزارة النقل	<ul style="list-style-type: none"> <li>وضع خطة تفصيلية لاستكمال باقي الإجراءات المطلوبة لتحويل موانئ الإسكندرية إلى موانئ ذكية ومستدامة مع الاستفادة من ذلك في الترويج لميناء الإسكندرية كميناء ذكي ومستدام.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• هيئة ميناء الإسكندرية</li> <li>• وزارة النقل</li> <li>• القطاع الخاص</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• وضع خطة ترويجية للميناء بالتركيز على ما تتمتع به من مزايا تنافسية مقارنة بالموانئ الأخرى وخاصة فيما يتعلق ببضائع ال bulk المتخصصة.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• وزارة المالية- مصلحة الجمارك</li> <li>• هيئة ميناء الإسكندرية</li> <li>• القطاع الخاص</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• الإسراع في مراجعة الإجراءات الجمركية الخاصة بتجارة الترانزيت، وكذلك زيادة كفاءة الأنشطة اللوجستية الخاصة بالشحن والتفريغ وخفض التكاليف المرتبطة بذلك لتحقيق استفادة فعلية من الاستثمارات في البنية التحتية.</li> </ul>

المصدر: إعداد المركز المصري للدراسات الاقتصادية.

هذا ويضمن الملحق (م-1) قائمة بالفرص الاستثمارية الواعدة في موانئ الاسكندرية.

## الملاحق

### الملحق (م-1)

#### الجدول (م-1): مراحل تطور قطاع السياحة ببرشلونة

المرحلة	الفترة	الاستراتيجية المتبعة	الأسباب
المرحلة الأولى	منذ نهاية الثمانينيات وحتى 1993	شهدت تلك الفترة زيادة ملحوظة في أماكن الإقامة السياحية وتنوعها، وتوسعت أيضا قطاعات التجارة والضيافة والترفيه والتسليّة وتم الاهتمام بتطوير البيئة التحتية واستلهم العديد من المشروعات الأخرى في المدينة مثل تطوير المنطقة المجاورة لميناء برشلونة وإعادة تأهيل الحي القديم في برشلونة (جوتيك) وتحويل حي الربع الفني إلى منطقة حيوية تجذب الزوار والسكان المحليين على حد سواء، وقد استمرت الزيادة في عدد الغرف حتى عام 1994 ثم استقرت حتى 1998.	كان السبب الرئيسي في ذلك الوقت الإعداد لدورة الألعاب الأولمبية.
المرحلة الثانية	1993 وحتى 2007	كانت هذه الفترة هي نقطة البداية لتنفيذ الاستراتيجية التي تبنتها المدينة في عام 1993، حيث كانت برشلونة تضم في هذه الفترة حوالي 155 فندق، وتم الإعلان عن إنشاء (Turism de Barcelona) كهيئة جديدة معنية بتنمية السياحة في المدينة، حيث بدأت جهود الإصلاح منذ نهاية الثمانينيات بالقرن الماضي من خلال حوارات ومناقشات بين مجلس المدينة والقطاع الخاص والشركات السياحية بهدف تحسين النموذج السياحي في المدينة.	كان السبب تراجع نسب الإشغال وثباتها بعد دورة الألعاب، وهو ما دفع المدينة لإعادة التفكير في كيفية استخدام البنية التحتية، ووضع خطة استراتيجية طويلة الأمد أحدثت تحولا حقيقيا في نموذج الترويج السياحي للمدينة، والتي احتوت على عملية تخطيط وتنفيذ قام بها القطاع العام والخاص معا وهو ما ظهر نتيجته في زيادة أعداد السائحين بشكل ملحوظ وارتفاع نسبة إشغال الغرف.
المرحلة الثالثة	2008 وحتى الآن	تم إعادة النظر في بعض جوانب الاستراتيجية في عام 2008، حيث تم إعادة تعزيز النموذج السياحي لتحقيق التوازن بين السكان	بسبب ملاحظة العديد من المشكلات التي خلفها النموذج السياحي سواء على مستوى العلاقة بين السياحة والسكان المحليين، أو التحديات الخاصة بالبيئة



وتغيرات المناخ، هذا بالإضافة إلى الأزمة الاقتصادية العالمية.	المحليين والسياح، وكذلك الحفاظ على قيم الهوية الثقافية للمدينة.		
---	--	--	--

## الملحق (م-2)

### الفرص الاستثمارية الواعدة في موانئ الإسكندرية

- إنشاء محطة تداول حاويات
- تركيب الأرصفة البحرية وتوريد فنادر مطاطية
- تطوير ورفع كفاءة النفل بالسكك الحديدية بالميناء
- إنشاء جراج متعدد الطوابق
- إنشاء مشروع محطة لنقل الحاويات بالسكة الحديد
- إنشاء محطة متعددة الأغراض بميناء الإسكندرية
- إنشاء محطة للصب الجاف
- إنشاء المنطقة اللوجستية لميناء الإسكندرية على ترعة النوبارية
- إنشاء محطة تداول الأخشاب
- إنشاء المارينا السياحية
- محطة الحاويات الثالثة بميناء الدخيلة
- إنشاء ميناء المكس
- محطة متعددة الأغراض بميناء الدخيلة رصيف 100
- محطة الصب الجاف التنظيف بميناء الدخيلة
- محطة الصب غير التنظيف بميناء الدخيلة
- محطة الصب السائل بميناء الدخيلة بمساحة 64 ألف متر مربع
- منطقة لوجستية بمساحة 273.63 فدان ظهير خلفي لميناء الإسكندرية

### مشروعات مقترحة أخرى

- إنشاء موانئ تخصصية لأنشطة الصيد
- إنشاء موانئ سياحية وموانئ يخوت سياحية
- الاستثمار في إنشاء شركات نقل بحري لرفع قدرة الاسطول المصري مرحلياً
- إنشاء شركات لبناء لنشات قاطرة ولنشات انقاذ سفن ولنشات خدمات بحرية
- إنشاء شركات شحن وتفريغ عالية التكنولوجيا للمحافظة على معدلات الشحن والتفريغ القياسية لرفع كفاءة وقدرة الموانئ المصرية
- بناء وإصلاح سفن تعمل في مجال الخدمات البحرية غير الساحلية لخدمة منصات وحفارات الغاز والبتروول

- بناء وإصلاح سفن نقل الغاز، بترول وحاويات
  - إنشاء شركات تعمل في مجال الخدمات اللوجستية
  - إنشاء شركات بويات بحرية وحبال ومخاطيف
  - إنشاء ترسانة لبناء سفن اليخوت
-

## الملحق (م-3)

### معلومات أساسية عن محافظة الاسكندرية

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ عدد المراكز: 1 مركز</li> <li>▪ عدد المدن: 1 مدينة</li> <li>▪ عدد الاحياء: 10 أحياء</li> <li>▪ أكبر الأحياء مساحة هي: العامرية أول وثان، العجمي وبرج العرب</li> <li>▪ عدد الوحدات المحلية القروية: 3 وحدات</li> <li>▪ عدد القرى التي لا تدخل في نطاق الوحدات المحلية: 11 قرية</li> <li>▪ عدد القرى التوابع: 88 قرية</li> <li>▪ عدد الكفور والتجوع والعرب: 406</li> </ul>	<p>التقسيم الإداري</p>
<p><b>1- السكان:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ عدد السكان: 5.4 مليون نسمة.</li> <li>▪ يتركز سكان الإسكندرية في الحضر بنسبة 98.2٪.</li> <li>▪ أكثر الأحياء كثافة سكانية هي: المنتزه أول وحي شرق.</li> <li>▪ معدل المواليد: 20.6 مولودا حيا/ألف نسمة، وهو أقل من متوسط الجمهورية (23.3)</li> <li>▪ معدل الوفيات: أعلى بكثير من متوسط الجمهورية (5.8٪)</li> <li>▪ معدل الزواج: 8.8 عقد زواج/ ألف نسمة، وهو أقل من معدل الجمهورية (9.4)</li> <li>▪ معدل الطلاق: 2.1 شهادة طلاق/ ألف نسمة، وهو أقل من معدل الجمهورية (2.3).</li> <li>▪ عدد المناطق غير الآمنة: 6 مناطق بإجمالي 1834 وحدة سكنية.</li> <li>▪ عدد المناطق العشوائية غير المخططة: 23 منطقة بمساحة 50.5 ألف فدان.</li> </ul> <p><b>2- العمالة:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ إجمالي قوة العمل (15 سنة فأكثر): 1.54 مليون.</li> <li>▪ عدد المشتغلين (15 سنة فأكثر): 1.37 مليون.</li> <li>▪ عدد المتعطلين (15-64 سنة): 168 ألف.</li> <li>▪ معدل البطالة (15-64 سنة): 10.9٪ (الذكور: 7.8٪ والإناث 24.2٪).</li> <li>▪ معدل بطالة الشباب (15-29 سنة): 23٪</li> </ul> <p><b>3- التعليم:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ عدد الكليات بلغ نحو 35 كلية و11 معهدا.</li> <li>▪ بها نحو 23 مؤسسة بحثية ويعمل فيها 7347 باحثا.</li> <li>▪ معدل الأمية: 18.8٪ وهو أقل من متوسط الجمهورية (24.1٪).</li> <li>▪ عدد المدارس: 2447: مدرسة للتعليم قبل الجامعي وتبلغ نسبة كثافة الفصل 48.5 تلميذا/ فصل، وهو أعلى من كثافة الجمهورية (47.1)</li> <li>▪ عدد مدارس التعليم الفني: 85 مدرسة منها 40 مدرسة ثانوي صناعي.</li> </ul> <p><b>4- التدريب:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ بها 39 مركزا للتدريب المهني بإجمالي سعة 4148 متدرب.</li> </ul>	<p>الديموغرافيا</p>
<p><b>1- الزراعة:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ تبلغ مساحة الأراضي المزروعة نحو 165.8 ألف فدان بما يمثل 1.78% من إجمالي الأراضي المنزرعة بالجمهورية البالغ مساحتها 9.5 مليون فدان.</li> <li>▪ يوجد في المحافظة 24 جمعية زراعية، 33 حقل إرشادي، 1470 مزرعة، و9 مصانع للأعلاف.</li> <li>▪ إجمالي إنتاج اللحوم الحمراء نحو 6.6 ألف طن.</li> <li>▪ إجمالي إنتاج اللحوم البيضاء نحو 11 ألف طن.</li> <li>▪ إجمالي إنتاج الألبان نحو 126 ألف طن.</li> <li>▪ إجمالي إنتاج الأسماك من المصايد الطبيعية نحو 13 ألف طن.</li> <li>▪ إجمالي إنتاج الأسماك من الاستزراع السمكي نحو 12.7 ألف طن.</li> <li>▪ إجمالي رؤوس الماشية والحيوانات نحو 168 ألف من أصل 8 مليون رأس بالجمهورية.</li> <li>▪ إجمالي وحدات الطب البيطري 26 وحدة.</li> <li>▪ أهم المحاصيل الحقلية: القمح، الشعير، القطن، الذرة الشامية، السمسم، بنجر السكر، عباد الشمس والأرز.</li> <li>▪ أهم محاصيل الفاكهة: التين، الزيتون، الجوافة، البرتقال، كمثرى وعنب بناتي.</li> <li>▪ أهم محاصيل الخضار: الطماطم، البطاطس، الفاصولياء، البسلة، الكوسة، الجزر والكرنب.</li> </ul> <p><b>2- الصناعة:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ يوجد بالإسكندرية نحو 3365 منشأة صناعية مسجلة بتكلفة استثمارية 113 مليار جنيه ويعمل فيها 250 ألف عامل.</li> <li>▪ يوجد بها 9 مناطق صناعية، ومنطقة حرة عامة واحدة ومنطقة حرة خاصة واحدة.</li> <li>▪ تأتي الإسكندرية في المرتبة الثانية في قيمة الإنتاج الصناعي (280 مليار جنيه) وبنسبة 14.4٪ من إجمالي الإنتاج الصناعي للجمهورية.</li> <li>▪ تضم الإسكندرية نحو 40٪ من إنتاج الصناعات الكيماوية، الغذائية والغزل والنسيج، الصناعات البترولية وصناعة الأسمدة.</li> <li>▪ إجمالي مساحة المناطق الصناعية نحو 21 ألف فدان.</li> </ul>	<p>الاقتصاد</p>

<p>كمية الكهرباء المستخدمة في أغراض الصناعة نحو 46.2% من إجمالي استهلاك المحافظة أي ما يقرب من 5903 مليون ك.و.س.</p> <p><b>-3 السياحة:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>تقع الإسكندرية في المرتبة الخامسة بإجمالي 45 فندقاً وقرية سياحية وما يمثل 5% على مستوى الجمهورية.</li> <li>عدد الغرف يقرب من 4652 بإجمالي أسرة 9304.</li> <li>نحو 9 فنادق/ قرى خمس نجوم، 8 فنادق/قرى أربع نجوم. 9 فنادق/ قرى ثلاث نجوم.</li> <li>تضم 10 دور عرض سينمائي، 7 مسارح و23 مكتبة عمومية.</li> <li>نسبة الإشغال الفندقي بالمحافظة: 30.5% وهو أعلى من متوسط الجمهورية البالغ 16.3%.</li> </ul> <p><b>-4 التعدين:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>تتركز الثروة المعدنية في العامرية وبرج العرب.</li> <li>احتياطي الحجر الجيري: 1.7 مليون طن.</li> <li>احتياطي الطفلة: 13 مليون طن.</li> <li>احتياطي الرواسب الجبسية: 13 مليون طن.</li> </ul>	
<p><b>-1 المناطق الصناعية:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>المنطقة الصناعية في المنشية الجديدة، بمساحة 844 فدان.</li> <li>المنطقة الصناعية في مرغم بحري، بمساحة 2702 فدان.</li> <li>المنطقة الصناعية في مرغم قبلي، بمساحة 2149 فدان.</li> <li>المنطقة الصناعية بالكيلو 31 الطريق الصحراوي (منطقة السفن اب)، بمساحة 814 فدان.</li> <li>المنطقة الصناعية بالعجمي قبلي بيطاش، بمساحة 3 فدان.</li> <li>المنطقة الحرة العامة بالإسكندرية، بمساحة 1353 فدان.</li> <li>المنطقة الصناعية بام زغوب، بمساحة 2851 فدان.</li> <li>المنطقة الصناعية ببرج العرب الجديدة، بمساحة 5464.8 فدان.</li> <li>المنطقة الصناعية سيبكو.</li> </ul> <p><b>-1 الاستثمارات:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>نصيب الإسكندرية من إجمالي الاستثمارات العامة يقرب من 6.4%.</li> <li>بلغت الاستثمارات المنفذة في إقليم الإسكندرية نحو 11% من إجمالي استثمارات الجمهورية بحسب برنامج التنمية المحلية.</li> <li>نصيب الإسكندرية يصل لنحو 4.4% من إجمالي الاستثمارات المنفذة على مستوى الجمهورية بحسب برنامج التنمية المحلية.</li> </ul>	<p>مناخ الاستثمار</p>
<p><b>-1 الطرق والمواصلات:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>إجمالي الطرق المرصوفة: 9289 كم.</li> <li>إجمالي عدد الكباري: 113 كوبري.</li> <li>17 خط ترام بطول 60 كم.</li> <li>شبكة سكة حديد مع القاهرة، كفر الشيخ، مطروح، بورسعيد ودمياط.</li> <li>إجمالي عدد السنترات هو 50 سنترال.</li> <li>عدد مكاتب البريد وصل لنحو 135 مكتب و10 مراكز تكنولوجية.</li> </ul> <p><b>-2 الموانئ والمطارات:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>عدد الموانئ التجارية: 2 ميناء.</li> <li>عدد المطارات المدنية: 2 مطار.</li> </ul> <p><b>-3 الأسواق العمومية:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>تمتلك الإسكندرية 58 سوقاً عمومية من أصل 470 سوق عمومي على مستوى الجمهورية موزعة كالتالي: (14 سوق خضراوات وفاكهة – 15 سوق ماشية وحيوانات – 14 سوق لحوم ودواجن حية – 13 سوق للأسماك – 2 سوق أخرى).</li> </ul> <p><b>-4 المرافق والخدمات:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>بها نحو 10 محطات لمياه الشرب وأكبر المحطات هي محطة السيوف المرشحة بحي شرق ومحطة مريبوط 2 المرشحة بمدينة برج العرب.</li> <li>بلغ عدد محطات الصرف الصحي نحو 19 محطة وأكبر محطة هي محطة تنقية الإسكندرية الثانوية بحي شرق.</li> <li>تتم تغذية المحافظة من الطاقة الكهربائية عن طريق 35 محطة وتأتي محطة كرموز الجديدة في المرتبة الأولى.</li> <li>يوجد بالمحافظة نحو 165 محطة وقود منها 25 محطة غاز طبيعي.</li> <li>عدد المستشفيات: 160 مستشفى بطاقة 14,290 سرير.</li> <li>عدد الوحدات الصحية: 486 وحدة صحية أغلبها وحدات رعاية طفولة وأمومة وتنظيم أسرة.</li> <li>عدد المدارس: 2727 مدرسة ويأتي حي المنزه في المرتبة الأولى بعدد 698 مدرسة.</li> <li>عدد المدارس الثانوية: 308 مدرسة ثانوي عام، 43 ثانوي تجاري، 60 ثانوي صناعي و5 ثانوي زراعي.</li> <li>عدد المخازن: 1392 مخبز.</li> </ul>	<p>البنية الأساسية والمرافق العامة:</p>

المصادر: مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، وصف مصر بالمعلومات - محافظة الإسكندرية؛ المسح الاقتصادي لمحافظة الإسكندرية؛ المركز المصري للدراسات الاقتصادية، دليل الاستثمار الصناعي في مصر؛ وزارة التخطيط والتنمية الاقتصادية، إصدارات مختلفة؛ والجهاز المركز للتعبيث العامة والإحصاء، إصدارات مختلفة.