



عدسة اقتصادية

العدد 15
21 يونيو 2026

© 2026 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.



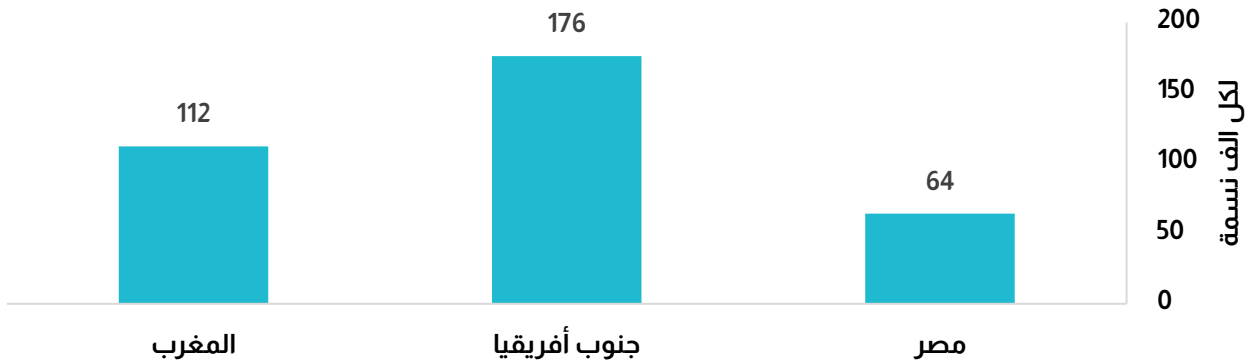
صناعة السيارات في مصر بين التوطين والتصدير



إشكالية صناعة السيارات في مصر

تعاني صناعة السيارات في مصر من حالة من التشوه الهيكلي تتمثل في ضعف معدل استخدام السيارات مقارنة بحجم السكان؛ حيث لا تزال معدلات امتلاك واستخدام السيارات منخفضة بصورة ملحوظة مقارنة بدول مثل المغرب وجنوب أفريقيا على النحو الموضح في الشكل (1). ويعكس ذلك محدودية حجم الطلب الفعلي في السوق المحلية قياساً بعدد السكان.

الشكل (1): معدل استخدام إجمالي السيارات في مصر والدول المقارنة، 2020



المصدر: تم رسمه من قبل المركز المصري للدراسات الاقتصادية من واقع بيانات (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

ملاحظة: توقف إصدار البيان بعد عام 2020.

وتتفاقم هذه الإشكالية نتيجة اتسام الصناعة بدرجة مرتفعة من التشتت الإنتاجي، حيث تضم السوق المصرية نحو 15 شركة تعمل على تجميع السيارات، وينتج كل منها كميات محدودة من طرازات متعددة، بما يحول دون تحقيق وفورات الحجم الاقتصادي التي تعد من أهم عوامل النجاح في صناعة السيارات عالمياً.



ولا يقتصر هذا الخلل الهيكلي على صناعة السيارات باعتبارها المنتج النهائي، بل يمتد ليشمل الصناعات المغذية للسيارات. فعلى الرغم من وجود عدد كبير نسبياً من الشركات العاملة في إنتاج مكونات وأجزاء السيارات، إلا أن عدداً محدوداً منها فقط يرتبط بعلاقات توريد مباشرة مع مصنعي المعدات الأصلية (OEMs)، سواء كموردين من المستوى الأول (Tier 1) أو من المستوى الثاني (Tier 2). ويعكس ذلك ضعف اندماج قاعدة الموردين المحليين في سلاسل التوريد الخاصة بصناعة السيارات.

كما أن تشتت الإنتاج وانخفاض أحجامه لدى شركات التجميع ينعكسان سلباً على أداء الصناعات المغذية، إذ تضطر هذه الشركات إلى إنتاج مكونات لكميات محدودة ولعدد كبير من الطرازات المختلفة، الأمر الذي يحول دون تحقيق وفورات الحجم الاقتصادي ويرفع تكاليف الإنتاج. كما يضعف هذا الوضع من قدرة الشركات على الاستثمار في تطوير الجودة والابتكار والبحث والتطوير، ويحد من قدرتها على تلبية المعايير الدولية المطلوبة للاندماج في سلاسل القيمة العالمية.

ويقترن بذلك ضعف الأداء التصديري لصناعة السيارات المصرية. فعلى الرغم من التحسن الملحوظ في قيمة صادرات السيارات خلال السنوات الأخيرة، إلا أنها لا تزال محدودة للغاية مقارنة بالدول الرائدة في صناعة السيارات بالقارة الأفريقية؛ ففي عام 2025 بلغت قيمة صادرات السيارات المصرية¹ نحو 257.5 مليون دولار، مقارنة بنحو 15 مليار دولار في جنوب أفريقيا و6.4 مليار دولار في المغرب. كما يتضح هذا الضعف بصورة أكبر في قطاع الصناعات المغذية للسيارات، حيث لم تتجاوز صادرات مكونات السيارات المصرية² نحو 11 مليون دولار في عام 2025، مقارنة بنحو 676 مليون دولار في جنوب أفريقيا و1.9 مليار دولار في المغرب خلال العام نفسه. ويعكس هذا التباين الكبير محدودية القدرة التنافسية لصناعة السيارات المصرية، وضعف اندماجها في سلاسل القيمة العالمية.

في الوقت نفسه، هناك اتجاه واضح من الدولة لتطوير صناعة السيارات بوصفها أحد القطاعات ذات الأولوية، ومن ثم يبرز تساؤل جوهري حول مدى إمكانية بناء صناعة سيارات قوية وتنافسية في ظل هذه الاختلالات، وكيف يمكن الاستفادة من تجارب الدول التي نجحت في تطوير صناعة سيارات قوية، مثل المغرب وجنوب أفريقيا.

التوجه التصديري والتجارب الدولية الناجحة

على الرغم من اختلاف المسارات التي اتبعتها كل من المغرب وجنوب أفريقيا في تطوير صناعة السيارات، إلا أن العنصر المشترك الأساسي بين التجريبتين يتمثل في تبني نموذج إنتاج موجه نحو التصدير وليس نحو السوق المحلية فقط. وقد ارتكز هذا النموذج على جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة من كبرى الشركات العالمية المصنعة للسيارات، وتطوير قاعدة من الموردين المحليين القادرين على الاندماج في سلاسل القيمة العالمية. فيما يخص المغرب، فقد تبنت استراتيجية قائمة على استقطاب عدد محدود من كبار مصنعي المعدات الأصلية، وعلى رأسهم رينو وستيلانتس، بهدف إنشاء منصات إنتاج موجهة للتصدير

¹ تضم الأكواد 8701 8702 8703 8704 8705 8716 HS:

² تضم الأكواد 8706 8707 8708 HS:

ودمج القطاع في سلاسل القيمة العالمية. ولتحقيق ذلك، عملت الحكومة على تطوير نظم بيئية صناعية متكاملة حول هذه الشركات، تضمنت مجمعات صناعية متخصصة، وموردين محليين، ومؤسسات للتدريب والبحث والتطوير، بما يعزز الترابط بين مختلف حلقات سلسلة القيمة. وقد ساهم هذا التوجه في تحويل المغرب إلى مركز إقليمي لإنتاج وتصدير السيارات، حيث يتم توجيه الجزء الأكبر من الإنتاج إلى الأسواق الخارجية، خاصة الأوروبية³.

أما جنوب أفريقيا، فقد ركزت استراتيجيتها على تعزيز تنافسية صناعة سيارات قائمة بالفعل، ودمجها بصورة أعمق في سلاسل القيمة العالمية؛ حيث تعد صناعة السيارات من أكبر الصناعات في جنوب أفريقيا. وقامت الحكومة بتطبيق العديد من البرامج والمبادرات الهادفة إلى تطوير الصناعة تستهدف التصدير. وفي هذا الإطار، سعت الحكومة إلى تشجيع الشركات العالمية على تخصيص خطوط إنتاج محلية لتصنيع نماذج محددة بكميات كبيرة موجهة للتصدير، بما يحقق وفورات الحجم ويرفع القدرة التنافسية للقطاع. كما تضمنت الاستراتيجية حوافز للإنتاج والاستثمار، وبرامج لتطوير الموردين المحليين وزيادة المكون المحلي، ونتيجة لذلك، أصبحت صناعة السيارات في جنوب أفريقيا تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات، خاصة إلى الأسواق الأوروبية والأفريقية، مع اندماج وثيق بين الشركات المصنعة والموردين المحليين ضمن شبكات الإنتاج العالمية⁴.

نحو بناء صناعة سيارات مصرية تنافسية

من واقع التجارب الدولية، يتضح أنه إذا ما أرادت مصر بناء صناعة سيارات قوية وتنافسية والتحول إلى مركز إقليمي لتصنيع السيارات، لا بد من تبني استراتيجية أكثر ارتباطاً بالتصدير والاندماج في سلاسل القيمة العالمية، وذلك من خلال:

- التركيز على جذب مستثمر رئيسي (Anchor Investor) من كبرى الشركات العالمية المصنعة للسيارات (100% استثمار أجنبي)، بحيث تتخذ الشركة المستثمرة من مصر قاعدة إنتاجية موجهة للتصدير إلى الأسواق الإقليمية والدولية، وليس مجرد منصة لتجميع السيارات الموجهة للسوق المحلية. وعلى غرار التجربة المغربية، ينبغي أن يصاحب ذلك تطوير نظام بيئي صناعي متكامل حول هذا المستثمر يضم الموردين المحليين، ومراكز التدريب الفني، ومؤسسات البحث والتطوير، ومقدمي الخدمات اللوجستية، بما يساهم في تعميق التصنيع المحلي ورفع القدرة التنافسية للصناعة.
- ويكتسب هذا التوجه أهمية خاصة في مجال صناعة السيارات الكهربائية، حيث تتيح لمصر فرصة الاندماج في سلاسل القيمة العالمية الخاصة بالتقنيات الجديدة قبل ترسيخ مراكز الإنتاج العالمية بصورة نهائية.
- تطوير استراتيجية متكاملة للصناعات المغذية تقوم على استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة من موردي المستويين الأول والثاني (Tier 1 and Tier 2)، بالتوازي مع تنفيذ برامج فعالة

³ مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار. 2023. مرصد السياسات العامة، تحفيز صناعة السيارات في مصر - ممارسات دولية رائدة، السنة (2)، العدد (5)

⁴ نفس المرجع.



لتنمية الموردين المحليين وتشجيع الشراكات بين المستثمرين الأجانب والمحليين، بما يسهم في نقل التكنولوجيا ورفع مستويات الجودة والإنتاجية.

- تشجيع التخصص الإنتاجي والتركيز على عدد محدود من الطرازات أو المكونات التي تمتلك مصر فيها مزايا تنافسية وفرصاً تصديرية واعدة، بما يحقق وفورات الحجم ويعزز القدرة التنافسية للقطاع، على غرار تجربة جنوب أفريقيا في إنتاج نماذج محددة للتصدير.
- وأخيراً يتطلب التحول نحو صناعة سيارات قائمة على التصدير استكمال المنظومة الداعمة للقدرة التنافسية من خلال تبني حوافز تصديرية موجهة لصناعة السيارات والصناعات المغذية لها.