



Egyptian Businessmen's Association  
جمعية رجال الأعمال المصريين

## ورقة عمل مقدمة من جمعية رجال الأعمال المصريين للنهوض بالقطاعات الإقتصادية المختلفة

يمثل الإستثمار أحد أهم الركائز الأساسية لبناء إقتصاد قوي مكتمل العناصر يقوم على التنمية الشاملة لكافة قطاعاته، وكلما إرتفعت معدلات الإستثمار كأحد مكونات الناتج المحلي الإجمالي، كلما أدى ذلك إلى تحقيق معدلات نمو مستدامة، ومما لا شك فيه أن القطاع الخاص المصري يساهم بشكل مباشر في ضخ إستثمارات سنوية في كافة الأنشطة الإقتصادية للمشاركة مع الحكومة في تحقيق خطط التنمية الإقتصادية للدولة، وكلما زادت مشاركة القطاع الخاص المصري، إنعكس ذلك إيجابياً على مناخ الإستثمار وبعث برسائل إيجابية للخارج من شأنها تشجيع الإستثمار الاجنبي على الدخول جنباً إلى جنب مع القطاع الخاص المصري للإستفادة من المزايا النسبية والتنافسية التي يتمتع بها المنتج المصري.

لذا نرى ضرورة التركيز على بعض التحديات التي يجب مواجهتها من أجل تعزيز مشاركة القطاع الخاص، والتي نوردها فيما يلي:

### ➤ أولاً : التشييد:

#### مقترحات عامة:

- وضع سعر مناسب للأرض لا يرتبط بأخر سعر سابق و إنما يراعي حالة السوق مع خطة طرح أراضي واضحة و معلنة لمدة خمسة أعوام قادمة كخطوط عريضة و لمدة عام كخطة تفصيلية دقيقة
- مراجعة الضرائب المختلفة على هذا المنتج لتخفيف العبء على المستهلك النهائي وتمكينه من الحصول على وحدة بسعر مناسب
- إعادة النظر في فوائد التمويل العقاري ليتفرغ المطور الى عمله الأصلي و هو التطوير و ليس البحث عن التمويل
- نرى ضرورة وضع قانون لتعريف و تنظيم إتحاد المطورين العقاريين يكون مناطه تحديد المسؤولية القانونية للمطور، ودوره وواجباته والتزاماته والقيام بمهام التطوير العقاري.
- ضرورة الإتجاه الى المطور العام ( Master Developer ) للقيام بتفريق المشاريع دون الإعتماد على الدولة لكافة المشاريع وهو ما سوف يخلق فرص عمل جديدة للمطورين ويقلل الأعباء والتكلفة عن الدولة.
- ضرورة خلق مطورين Small to Medium Scale ليصبح و العمود الفقري لهذا القطاع لضمان الإستمرارية وتحقيق الإستقرار داخل السوق العقاري لكي لا يهتز هذا القطاع العريق.
- ضرورة توفير المجال المناسب لتحقيق أفضل صيانة ممكنة للمشروعات حرصاً على الثروة العقارية. ( وذلك عن طريق إتحاد الملاك/شاغلين- شركات الصيانة.)

- إضافة بعض الضوابط إلى قانون البناء الموحد رقم ١١٩ لسنة ٢٠٠٨ لإلزام إتحاد الشاغلين / الملاك قانون بتعيين مراقب حسابات وشركة صيانة متخصصة لضمان مستوى جودة الخدمة وذلك حفاظاً على الثروة العقارية
- إيجاد آليات عادلة وسريعة لإتخاذ إجراءات ضد الممتنعين عن سداد مصاريف الصيانة
- ضرورة قيام هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة بدراسة متوسط سعر الصيانة السنوي لكل منطقة على حدا وذلك فيما يخص المشاريع السكنية / الإدارية / التجارية على الإستثمارات العقارية

### موضوع تملك الأراضي

- ضرورة وجود خطة معلنة بطرح الأراضي تغطي ٥ أعوام قادمة بصورة كافية ولمدة عام قادم بصورة تفصيلية.
- طرح الأراضي بسعر الخدمات والمرافق فقط مع إضافة نسبة نمو للأماكن والمدن ذات السمعة العالية من خلال لجنة يكون القطاع الخاص وأصحاب الخبرة أن المثلثين العقاريين أعضاء بها .
- عقد الشراكات مع القطاع الخاص في الإسكان الإجتماعي لإعادة هذا القطاع الهام لهذا المستوى من الإسكان

### منافسة الدولة وعدم توافر الفرص العادلة

- ضرورة عودة الدور الأصيل للدولة وهو وضع السياسات وتنظيم السوق ومراقبته، الإنسحاب التدريجي من الإستثمار المباشر في العقار ومنافسة القطاع الخاص لعدم تكافؤ الفرص.
- إنشاء بنك معلومات بالمشاركة مع الجهاز المركزي للمحاسبات وهيئة المجتمعات العمرانية وممثلين للقطاع لإصدار المعلومات المطلوبة عن السوق العقاري بصورة دورية

### تأخر إستخراج التراخيص و تأخير التسليم

- تفويض الادارة المحلية (محافظة مطروح) بالمراجعة و البت في اجراءات التراخيص للمشروعات بالساحل الشمالي ، إنهاء الأزمة فوراً من قبل مجلس الوزراء وذلك حفاظاً على القطاع وحقوق المستثمرين المتضررين من ببطء الإجراءات. مما سياترب عليها إنتعاشة في السوق في تلك المنطقة الساحلية.
- التزام الأجهزة بتوصيل المرافق ضمن جدول زمني مرتبط بجداول المشروعات المختلفة حتى لا تتأثر المشروعات والتسليمات ولا يقع على المطور غرامات تأخير وشراء وقت في حين أن الأجهزة لم تلتزم بما هو منوط بها في مواعيده

### تأخير اصدار اللوائح و القوانين

- الإسراع في إصدار اللائحة العقارية بعد الإتفاق عليها بين المسؤولين في هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة والمستثمرين
- الإسراع في تنفيذ اتحاد المطورين العقاريين لتنقية السوق من الشركات غير الجادة و التي لا تقوم بتسليم الوحدات في المواعيد المحددة

- إعادة تطوير وصياغة قانون اتحاد الشاغلين ( الحفاظ علي الثروة العقارية ) فرض إجراءات اسرع في تحصيل التزامات الصيانة للعقار

### **إرتفاع جميع عناصر التكلفة**

- ضرورة وجود إدارة مختصة داخل الهيئة يكون لها رؤية للسوق لتقوم بالتنبيه والتوعية ومراقبة حركة السوق للحفاظ عليه ووضع الضوابط لإنقاذه على سبيل المثال عدم دخول جهات بدون خبرة في ذلك المجال وحيث أن الدولة تقوم حالياً بإنشاء إتحاد جديد للمطورين العقاريين فإنه من الضروري طرح أراضي جديدة ليست جميعها للإسكان الفاخر وإنما طرح أراضي أخرى تخاطب فئة العملاء الراغبين في شراء شقق وليس فيلات .
- عدم إقتصار دور المطور العقاري على المشاريع السكنية والإدارية والتجارية فقط،، فإننا نرغب في أن يكون دور المطور العقاري أكبر من ذلك تلبية إحتياجات الدولة فعلى سبيل المثال تطوير المستشفيات والمصانع والمدارس ولذلك فإنه من الضروري وجود هيئة مثل هيئة المجتمعات العمرانية خاصة بالمصانع ( من خلال التنسيق مع وزارة الصناعة ) لإنشاء مصانع من خلال اليات محددة وتراخيص وأكواد عالمية لتسهيل العملية الصناعية وإنتاج و تصنيع كثير من البنود بدلا من استيرادها

### **تعديات تشريعية وقانونية:**

- تيسير التسجيل دون الانتظار حتى الانتهاء من المشروع و سداد كامل ثمن الارض و ذلك يؤدي الي تنشيط تصدير العقار
- ضرورة إعادة النظر في قانون حماية المستهلك تسهياً على العملاء والمطورين أو إعادة صياغة هذا البند مرة أخرى من قبل حماية المستهلك.

### **ثانياً: قطاع السياحة**

#### **1- علي مستوى الرؤية العامة لمستقبل صناعة السياحة**

- العمل على وضع رؤية متكاملة لتطوير مفهوم المستهدف من صناعة السياحة ليكون أشمل .
- و ذلك بتعديل الرؤية الحالية لصناعة السياحة و التي تنحصر بالمفهوم العلمي في كون مصر دولة تمتلك منتج سياحي عبارة عن ( اثار و شواطئ و بنية تحتية سياحية جيدة و غيرها من المقومات السياحية) و تملك هذه الدولة قدرات جيدة لتسويق و بيع هذا المنتج بنجاح و تستهدف التوسع في ذلك لتحقيق أعلى اعداد سائحين و أعلى عوائد مادية و مواجهة البطالة.
- و التعديل المقترح هو رؤية (أن تتحول مصر لدولة سياحية).
- و هذا المفهوم جديد و يحتاج استيعاب و وعي كامل به علي مستوي القطاع و المستثمرين و العاملين به و كذلك جميع مؤسسات الدولة و أيضا الشعب المصري لتصبح مصر دولة سياحية تنافس الدول

السياحية الكبرى عالميا كفرنسا و أسبانيا و الولايات المتحدة و بريطانيا لأن هذه أمثلة للدول السياحية بالمفهوم العلمي و تتشكل هذه الرؤية ليكون لها سياسات و برامج و توجهات تحقق مردودا ايجابيا للارتقاء بالدولة سياحيا و اقتصاديا و اجتماعيا و ثقافيا من خلال تنمية سياحية متكاملة.

## **٢- على مستوى التشريع**

الحاجة الشديدة لوضع قانون السياحة الموحد و الذى طال انتظاره.

## **٣- على مستوى تنمية الاستثمار**

تفعيل الشباك الواحد فى التعاملات المتعلقة بالتراخيص و باقى التعاملات الحكومية الخاصة بالقطاع لتكون من خلال وزارة السياحة فقط ان امكن.

## **٤- على مستوى علاقة الطيران بالسياحة فى مصر**

مصر دولة تعتمد تماما على وصول السياحة اليها من جميع الاسواق المستهدفة عن طريق الطيران فقط مما يضع قطاع الطيران المدنى و تطوير صناعة الطيران المدنى و بنيته التحتية فى مصر على رأس أولويات تطوير و تنمية صناعة السياحة فى مصر.

ضرورة النظر فى انشاء شركة طيران مصرية منخفضة التكاليف من أجل بناء القدرة على المنافسة فى هذا المجال و الحد من الاهتزازات العنيفة التى يتعرض لها القطاع عند تعليق شركات الطيران منخفض التكاليف رحلاتها لسبب أو لآخر.

السماح باستخدام مطارات القاهرة الجديدة مثل مطار سفنكس و مطار العاصمة الادارية الجديد للسياحة و الطيران العارض.

الاستمرار فى توسيع و تطوير مطارات الوجهات السياحية المصرية و رفع كفاءتها و كفاءة العاملين بما فى ذلك الخدمات الأمنية و نشر ثقافة و وعي رعاية راحة و متعة السائح بوقت اجازته بمصر من لحظة وصوله حتى مغادرته.

## **٥- على مستوى فض المنازعات**

التوسع فى انشاء لجان فض المنازعات و توسيع اختصاصاتها للنظر فى منازعات الاستثمار السياحى مع الجهات الحكومية على أن تكون قراراتها سريعة و نافذة و فى مدى زمنى محدد لا يزيد عن شهر وذلك لحين الفصل فى الدعاوى القضائية لدعم الاستثمار فى القطاع.

## **٦- على مستوى الترويج السياحى**

تبني سياسة الترويج الغير مباشر بجانب سياسة الترويج الحالية و خاصة باستخدام الأحداث الدورية العالمية و منها على سبيل المثال

اعادة بطولة مصر الدولية للتنس .

لا يليق أن تصبح بطولة أبو ظبي و دبي و قطر من أكبر البطولات التي يحضر للاشتراك بها أكبر و أشهر لاعبي العالم من المصنفين سنويا و بانتظام

بينما بطولة مصر الدولية العريقة التي لعب فيها بيورن بورج رقم واحد عالميا و أحد اساطير اللعبة تتراجع و تخرج من التصنيف لأن مصر لا تملك مجمع تنس عالمي حديث مثل مجمع خليفة مثلا.

لماذا لا تطرح قطعة أرض في شرم الشيخ مثلا حيث تسهل عملية التأمين و تتوفر الطاقة الفندقية لأقامة مجمع تنس عالمي و تتولي شركة عالمية تسويق و ادارة البطولة سنويا لجذب أبطال العالم في اللعبة و عندها لن نحتاج لتسويق حالة الأمن أو جمال المنطفة أو اعلان عن مصر لأن كاميرات العالم سوف تلاحق هؤلاء النجوم. هذا استثمار طويل المدي و مؤكد الربحية.

## **٧- حل المشكلات العاجلة**

و نتصور أن ما يتعلق بصورة الدولة المصرية يأتي كألوية :

طريق سقارة السياحي و مدخل منطقة منف القديمة و متحف منف (ميت رهينة). صورة لا يمكن وصف آثارها السلبية عن صورة الدولة المصرية أمام ملايين السياح سنويا.

دورات المياة في جميع المزارات السياحية من الهرم الى سقارة الى المتحف الى الكرنك و معبد الأقصر و معبد فيلة و كل المزارات الأثرية الفرعونية و السلامية ز القبطية.

لا يمكن قبول استمرار هذا الوضع و يجب علي الجميع دولة و قطاعا خاصا التعاون لوضع الية محترفة لادارة هذا الملف بمنظور الخدمة السياحية و صورة الدولة المصرية التي تتضرر كثيرا من هذا الشكل من ابسط حقوق السائح بل و الانسان.

كارثة ادفو. أعمال البلطجة الفجة من أصحاب الحناطير و التي تقف الدولة عاجزة عن حلها لعشرات السنين بما في ذلك العجز عن توفير الحماية للشركات لنقل السائحين بالأتوبيسات السياحية لحدوث هجوم علي الأتوبيسات و تكسيرها من أصحاب الحناطير عدة مرات مما أدي الى الغاء الزيارة من معظم البرامج للرحلات النيلية.

## **مشكلات السياحة النيلية و هي عديدة .**

### **علي المستوي الأمني**

للأسف يوجد أعداد غير قليلة من العاملين بالقطاع خاصة في مجال الارشاد السياحي و يمكن بسهولة رصد انتمائهم للجماعة المحظورة من خلال صفحاتهم علي مواقع التواصل الاجتماعي و نتقترح مراجعته هذا الموضوع في اطار هادىء و بحكمة من يتولى هذا الشأن الأمنى الحساس مع وضع ألية قانونية للتعامل مع ذلك حيث أن تواجد اشخاص يهدا التوجه قد يمثل اختراقا أمنيا و لو بشكل غير

مقصود أو غير مباشر وكذلك عدم وجود الية رقابية للتعرف عن الصورة التي ينقلها هؤلاء عن الدولة المصرية و الشعب المصري و ذلك لعقيدة جميع العاملين في القطاع بأننا سفراء لمصر داخل مصر و لا يجب نقل و تداول وجهات نظر سلبية أو معادية للدولة مع السياخ الجانب من الملايين الذين يزورون مصر سنويا.

### ➤ ثالثاً : قطاع الصناعة

١. تخفيض سعر الغاز للمصانع من ٤,٥ دولار الى ٣ دولار لرفع الاعباء عنها.
٢. منح القروض والتسهيلات للمصانع بنسبة متميزة ٥٪ لرفع الاعباء عنها.
٣. تفعيل قانون تفضيل المنتج المحلي
٤. إنشاء صندوق دعم موازنة للجهات الحكومية والقطاعين العام والخاص  
الغرض من الصندوق : إعتماذ موازنة إضافية للجهات للحكومية والقطاعين العام والخاص عند تقدمهم بما يفيد ويثبت تفضيلهم للمنتج المحلي عن المستورد من خلال شراؤه بعد عمل المناقصات اللازمة والتأكد من جودته ومطابقته للمواصفات .  
على أن يقوم الصندوق بسداد فرق السعر بين المنتج المستورد والمنتج المحلي (في حدود ١٥٪ وفقاً لقانون تفضيل المنتج المحلي ) حيث أن المنتج المحلي عادة ما يكون أعلى سعراً وليست لديه القدرة على المنافسة من حيث الأسعار لما يواجهه من أعباء مالية كثيرة تتعلق بالضرائب والرسوم ( الضرائب العامة - ضرائب التشغيل - الأرباح التجارية والصناعية - الجمارك - التأمينات الإجتماعية للعاملين - ضرائب كسب العمل - التأمينات الطبية للعاملين - فوائد قروض التمويل - رسوم التنمية والموارد - دعم الصناديق السيادية ... إلخ ) .  
بحيث يتم تقديم فرق السعر كتعويض للشركات التي تقوم بتفضيل المنتج المصري لتعويض الفرق بين السعرين المحلي والمستورد بما لا يزيد عن ١٥٪ وذلك تفعيلاً لقانون تفضيل المنتج المحلي ، حيث أن زيادة سعر المنتج المحلي عن بديله المستود قد يكون عائقاً للشركات سواء الحكومية أو الخاصة مما يمنعها عن تفضيل المنتج المحلي .
٥. العمل علي تسهيل اجراءات تخصيص الأراضي الصناعية لجذب المستثمرين الجدد و الرغبة في الوصول لحل للمشكلة التي تعاني منها بعض المناطق الصناعية بالبحيره و كفر الشيخ وغيرها حيث ان المصانع هناك تقوم بدفع أقساط هيئة التنمية الصناعية منذ ما يقرب من ثلاث سنوات و لم يستطيعوا البناء حتي الآن لعدم حصول الهيئة علي شهادة صلاحية من مجلس المدينة كما تلاحظ قلة الأراضي الصناعية المتاحة خلال عام ٢٠١٩.
٦. إعادة النظر في تطبيق الضريبة العقارية على المصانع بحيث تتضمن بعض الإعفاءات أسوة بالإعفاءات التي يتم تطبيقها على المساكن الخاصة ، وذلك للمصانع العاملة في صناعات محددة أو لمساحة الأرض بالنسبة للعدد العاملين لتلك المصانع ( مساحة المصنع / عدد العاملين ) ، وذلك مراعاةً للضغوط الكبيرة التي تتعرض لها المصانع سواءً من أسعار الطاقة أو الخامات أو تعديلات قوانين العمالة وغيرها ولاننسى أن الصناعة أحد مصادر ضرائب القيمة المضافة .
٧. منح تسهيلات و قروض بسعر فائدة تفضيلي للصناعة لتشجيع الاستثمار الصناعي.

٨. إعادة النظر في التشوهات الجمركية التي تحول دون تطور الصناعة المصرية (ومنها على سبيل المثال: الصناعات الكهربائية والإلكترونية) وتعديل التعريفات الجمركية فيما يخص ترشيد الطاقة.

٩. تيسير انشاء معامل محايدة معتمدة دوليا من قبل القطاع الخاص أو المنظمات غير الحكومية أو هيئة المواصفات والجودة وهيئة الرقابة علي الصادرات والواردات أو غيرها من الهيئات والجهات الحكومية المماثلة و ذلك بغرض الحصول علي شهادات الاداء و الجودة العالمية لزيادة القدرة التنافسية للمنتجات المصرية.

١٠. الإسراع في تشريع قانون جديد يعتمد على منح المزايا التي تضمن إستقطاب نسبة من السوق غير الرسمي إلى المنظومة الرسمية من خلال :

• إيجاد حزمة من الحوافز الضريبية القوية تضمن تقديم إعفاءات للراغبين في دخول السوق الرسمي : (إعفاءات ضريبية - تخفيف عبء سداد التأمينات الإجتماعية - والتأمين الصحي ... إلخ) .

• فتح المجال للشمول المالي ومنحهم فائدة منخفضة للإقتراض .

• وضح آلية ميسرة وناجزة للحصول على التراخيص

• منح أراضي مرفقة بطرق سداد ميسرة

• بناء ورش و مصانع صغيرة مجمعة بقيمة ايجارية مدعومة لمدة ٣ سنوات.

• إعادة تطوير الخريطة الصناعية في جميع محافظات مصر بحيث تشمل القيمة المضافة والميزات النسبية لكل محافظة والحوافز الإقتصادية الممنوحة لكل منها و عمل دراسات جدوي ميدانية و وضع أولويات لاحتياجات الصناعة.

١١. دعم و تطوير بنك التنمية الصناعية في تمويل المشروعات الصناعية و توسيع النشاط الصناعي و دعم سعر الاقراض من البنك المركزي أو وزارة المالية.

١٢. دمج كافة القوانين والتشريعات الصناعية في قانون موحد للصناعة لضمان وضوح الرؤية أمام المستثمر الصناعي سواءاً المصري أو الأجنبي ،مما يضمن عدم حدوث اي تعارض او تضارب عند تطبيق القوانين والتشريعات المختلفة والقرارات الوزارية المتعلقة بالقطاع الصناعي.

## ➤ رابعاً: النقل واللوجيستيات

### ١ : توصيات عامة تخص النقل بكافة قطاعاته :

- إصدار قانون موحد للنقل يحقق التكامل بين قطاعات النقل المختلفة مع مراعاة أن يتواءم مع التشريعات العالمية في مجال الأمن والأمان وحماية البيئة ، مع ضرورة مشاركة القطاع الخاص في وضع وتعديل كافة التشريعات الاقتصادية المعنية قبل اصدارها .
- أن يتم إصدار القرارات التنفيذية لقطاعات النقل من خلال الجهات المعنية مثل : "جهازتنظيم خدمات النقل" و "المجلس الأعلى للموانئ" و "اللجنة الوطنية لتيسيرالنقل و التجارة "
- إنشاء مراكز بحوث متخصصة لدراسة الظواهر وتحليل المؤشرات وتحديد الإتجاهات وإقتراح الحلول للقضاء علي الفجوات ومتابعة التطورات العالمية في مختلف قطاعات النقل ودراسة مدي إمكانية الإستفادة منها و الإندماج فيها في التوقيتات المناسبة كما يكون لهذه المراكز البحثية دور فعال في دراسة

الإتفاقيات الدولية وإقتراح البنود التي يجب أن تتضمنها حتي تستفيد مصر أو علي الأقل لا يبخص حق الدولة من التوقيع عليها ، كما يمكن أن يكون لها دور حيوي في دراسة العقود التي تكون الدولة طرفاً فيها وإبداء الملاحظات بشأنها قبل التوقيع عليها وإكتشاف تشوهات أو جور لحقوق طرف علي حقوق الطرف الآخر .

- إقتراح حوافز إستثمارية للإنشطة في مجالات النقل والخدمات اللوجستية التي تحقق قيمة مضافة وذلك جذباً للإستثمارات المحلية والدولية في هذا القطاع ، وأن تسهم مؤسسات التمويل المحلية والدولية في الإستثمار في قطاعات النقل واللوجستيات وليس مجرد الإكتفاء بمنح القروض للشركات .

## **٢ : توصيات خاصة بقطاع النقل النهري :**

- تواجد جهة منسقة بين جميع وسائل النقل المختلفة بكل ميناء.
- وضع نظام لوجيستي متكامل بدعم من الحكومة ومراقبتها لتفعيل النقل متعدد الوسائط.
- مشاركة القطاع الخاص للإستثمار في مشروعات النقل النهري بالنسبة لإنشاء الموانئ النهريه وشركات النقل بالوحدات النهريه.
- إنشاء مناطق جمركية بالموانئ النهريه.
- التشغيل الليلي ٧/٢٤ للمجاري الملاحية والأهوسة.
- تواجد نقاط لتزويد الوحدات النهريه بالوقود على المجارى الملاحية .
- نقل المواد البترولية إلى الصعيد بالوحدات النهريه بإستخدام وحدات مخصصة لذلك مع مراعاة كافة الشروط البيئية والأمان.
- الإسراع بتنفيذ مشروع البنية المعلوماتية لنهر النيل R I S لما سيعود من عائد على الحكومة والناقل وصاحب البضاعة.

## **٣ : توصيات خاصة بقطاع السكك الحديدية :**

- التطوير الشامل وإعادة هيكلة الهيئة العامة للسكة الحديد وأيضاً هيئة مترو الأنفاق من خلال الإستغلال لأمثل لأصول الهيئتين من الأراضي والمباني والمعدات وغيرها مع تسعير الخدمات وفقاً لمبدأ Cost Plus والإهتمام بعناصر تدريب ورفع قدرات العنصر البشري في مختلف القطاعات وربط الأجر بالإنتاجية ووضع خطط شاملة للصيانة الدورية والوقائية والإهتمام بمعايير الجودة والصحة والسلامة المهنية والأمان.
- إزالة اللبس القائم في تعدد الجهات صاحبة الولاية علي المزلقانات مع السماح للقطاع الخاص بإنشاء مشروعات مشتركة مع السكة الحديد وإدارتها وتسعير خدماتها لخلق بيئة تنافسية والإهتمام الفائق بصيانة المزلقانات وغلقها واحترام العبور من خلالها.
- استكمال نقص الجرارات على المدى القصير بجرارات مستعملة ومجددة وذلك من خلال استكمال الجانب الأكبر من نقص الجرارات الذي تعاني منه السكة الحديد.
- توفير نقل الحاويات والنقل المبرد بما يسمح بتوفير خاصية التخزين الاستراتيجي لاحتياجات القرى والمراكز في صعيد مصر والدلتا من خدمات تبريد .



- توفير خدمات نقل المواد السائبة داخل حاويات خاصة بذلك "Bulk" حيث تعتبر هذه الوسيلة الأكثر فاعلية وسرعة في تزويد المصانع المختلفة بخامات الحديد والفحم والأسمنت والفوسفات والمنجنيز وغير ذلك من الخامات الحيوية.

#### ٤: توصيات خاصة بقطاع النقل البحري :

- بالنسبة لأصحاب البواخر: القانون رقم ٨ لعام ١٩٩٠ القانون البحري المصري لا يتواءم مع التطورات الجديدة التي حدثت في هذا النشاط خاصة وأن هذا القانون طبق في وقت كان لا يسمح للقطاع الخاص بملكية وحدات بحرية تزيد عن حمولة ٥٠٠ طن ، ولا زال هذا القانون لا يسمح لصاحب باخرة ان يقوم ببيعها إلا بعد الحصول على موافقة وزير النقل كما انه يشترط تسجيل العقد بالشهر العقاري والذي يصرف رسومة عالية للتسجيل مع أنه لا يعتبر هذا العقد من مستندات التعامل دوليا إذ يقتصر في اى دولة اخرى على Bill of Sale وشهادة النشاط Deletion certificate .
- أهمية تطوير الترسانات البحرية وقيام صناعات مغذية كظهير لها لما لذلك من أثر إيجابي على جذب وكالات عالمية وإستثمارات أجنبية للقطاع .
- بالنسبة للقرار رقم ٤٨٨ لسنة ٢٠١٥ وقرار ٨٠٠ لسنة ٢٠١٦: نرى أن القرار قد ادى الي زيادة الرسوم بنسب مضاعفة واصبحت المواني المصرية وخاصة مواني شرق وغرب بورسعيد من أكثر المواني زيادة في الرسوم في حوض البحر المتوسط والذي بدوره ادى الي انخفاض اعداد السفن القادمة من والي مينائي غرب وشرق بورسعيد وذلك بعد مراجعة معدلات اعداد السفن القادمة الي مواني بورسعيد منذ العام الماضي وحتى تاريخه وفي ظل الركود الاقتصادي العالمي وتخوف اعضاء الجمعية العمومية الي هروب الكيانات الكبيرة من الخطوط الملاحية من المواني المصرية .

#### توصيات عامة خاصة بقطاع النقل البحري

- مناقشة قرار وزارة النقل رقم ٦٠٨ لسنة ٢٠١٨ الصادر بتاريخ ٢٠١٨/٧/١٩, بشأن تحديد حجم أعمال لتراخيص مزاولة الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري العاملة بميناء دمياط.
- مناقشة قرار وزارة النقل رقم ٦١٠ لسنة ٢٠١٨ الصادر بتاريخ ٢٠١٨/٧/١٩, بشأن إعادة النظر في مدة التخزين بميناء دمياط.
- نطالب بسماع الحكومة المصرية بتسجيل السفن التي يزيد عمرها عن ٢٠ سنة تحت العلم المصري كما يحدث مع سفن الدول المجاورة مثل عند دخول الموانئ المصرية حتى لا يتأثر الأسطول المصري الذي لا يتجاوز ما ينقله عن ٥٪ من حجم تجارة مصر الخارجية، ولا يتعدى عدد السفن التي تحمل العلم المصري ٢٨ سفينة معظمها تعدى العمر الافتراضي .
- تخفيض رسوم الميناء بالنسبة للسفن المصرية.
- دراسة إمكانية تخفيض سعر الوقود للبواخر المصرية مثل البواخر التي تحمل علم دول الاتحاد الخليجي الستة .
- الغاء البند الذي يفرض رسوم بالشهر العقاري عند بيع السفن .
- تخفيض الضرائب أو الإعفاء منها نهائيا بالنسبة للسفن المصرية حيث أن السفن المصرية تساهم في تقليل نسبة البطالة بمصر إذ أن كل سفينة يتم تشغيل عمالة مصرية عليها في حدود ٢٥ فرد .
- اصدار قرار بالحد الأدنى لأسعار الخدمات تلتزم به التوكيلات الملاحية و تحاسب ان خفضت عنها .
- تكلف الوزارة كل توكيل بتقديم شهادة بأنه تم سداد كافة المستحقات الضريبية المفروضة على التوكيل.

- ضرورة الابقاء على ملكية الدولة للموانئ الحالية والمستقبلية مع خصخصة أنشطتها وذلك في إطار إشراف عام من الدولة بما يحقق التنمية الاقتصادية
- توحيد الجهات التي يتعامل معها المستثمر لإصلاح منظومة النقل فتشابه المهام وتعدد تبعية المسؤولية داخل قطاع النقل البحري، فالموانئ تتبع وزارة النقل بشكل عام، شركات الخدمات الملاحية تتبع وزارة الاستثمار ومحطات الحاويات والنقل البري والتوكيلات الملاحية تتبع للشركة القابضة للنقل البحري والبري والتي تتبع وزارة الاستثمار، وبالتالي أصبحت أي شركة تعمل في قطاع النقل البحري حائرة بين قطاع الأعمال ووزارة الاستثمار وإجراءات وقوانين كل منهم والتي من الممكن أن تتنافى مع الأخرى

## **٥ : توصيات خاصة بقطاع النقل البحري :**

- إنشاء أسطول مصري للنقل البري للبضائع حديث ومتطور لتغطية احتياجات الدولة في هذا القطاع المهم .
- تأهيل وتدريب قائدي الشاحنات لتقديم وسيلة نقل حديثة ومتطورة لترقى بالصورة اللائقة لقطاع النقل البري المصري والإلتزام بالأحمال والموازن للشاحنات والمحافظة على شبكة الطرق الجديدة للحد من تكرار حوادث الطرق والإلتزام بقواعد وقوانين المرور .
- منع الحمولات الزائدة وتفريغها على نفقة المتسبب وتحديد الحمولة المسموح بها على الرخصة وتشديد العقوبات على المخالفين حرصاً على سلامة المواطنين وعدم وقوع الحوادث بسبب الحمولات الزائدة والمحافظة على سلامة شبكة الطرق الجديدة .

## **٦ : توصيات خاصة بالحد من حوادث الطرق :**

١. المطالبة بأن يضم المجلس الأعلى لسلامة الطرق في تشكيله الرسمي ممثلين عن منظمات المجتمع المدني المتخصصة .
- ٢.المطالبة بتشديد إجراءات إصدار رخص القيادة والاختبار داخل المدينة لبيان مدى التزام السائق بقواعد وآداب المرور والتعاون مع الدولة في إنشاء وحدات تعليم قيادة ووحدات كشف على السيارات والسائقين من خلال مراكز مستقلة ومعتمدة من وزارة الداخلية (قطاع الشرطة المتخصصة) ووزارة الصحة مع مناشدة الدولة في زيادة و تشديد الرقابة على الطرق وإيقاف المتجاوزين والكشف على متعاطي المخدرات من السائقين خاصة سائقي الميكروباصات و السرفيس .
٣. ضرورة بحث و تقنين أوضاع التوك توك و سائقيهم .
٤. توحيد الجهات المسؤولة عن الطرق و امانها في مصر في جهة واحدة تضم الداخلية و الطرق و النقل.
٥. تكاتف المجتمع المدني ورجال الأعمال والمنظمات غير الحكومية و استخدام وسائل الإعلام المقروءة و المسموعة والمرئية و عمل حملات توعية في المدارس والجامعات و على المواقع الإلكترونية لتطوير الثقافة المرورية للحد من الحوادث من خلال حملات على مستوى الجامعات والمدارس والشركات التي تملك وسائل نقل في التوعية والتعريف بقواعد القيادة الآمنة وبقانون المرور الجديد
- ٦.تبني مبادرة إزالة أية معوقات للرؤية في التقاطعات و الدورانات وإزالة المطبات الصناعية غير المدروسة حيث أنها من أحد الأسباب الرئيسية في الحوادث
- ٧.إحياء مركز القيادة الآمنة التابع لوزارة السياحة

٨. ضرورة إشراك القطاع الخاص والاستفادة من إمكانياته وخبراته في إنفاذ القانون وتطوير الثقافة المرورية.
٩. عقد جلسات تشاورية مع أطراف الصناعة والشركات العالمية والمحلية لدى إعداد اللائحة التنفيذية لقانون المرور أسوة بما تم في قانون النقل التشاركي.
١٠. طرح جميع نقاط مبادرة دور المجتمع المدني في إيجاد حلول لحوادث الطرق في مصر على لجنة النقل بالبرلمان

### ٧: ملاحظات عامة خاصة بقطاع النقل

- = تحويلات المرتبات من ملاك السفن لتسليمها للسفن التابعة لهم من خلال الوكيل الملاحي :  
و ذلك في شأن ممانعه الساده مأموري الجمارك لموظفي التوكيلات الملاحيه و عدم السماح لهم بأدخال المبالغ النقدية المحولة من ملاك السفن بالخارج لتسليمها الي ربابنه السفن لسداد مرتبات الطاقم و البحاره و سداد الالتزامات النقدية , و هو كان جزءا أساسيا من خدمات القيمة المضافة المقدمة للسفن العابرة لقناة السويس و القادمة للموانئ المصرية - اضافة الى نزول طاقم السفينة بموانئ بورسعيد و سائر موانئ الجمهورية مما يعود بمردود سيحي اقتصادي يصب بالاقتصاد الوطني.  
فاننا نود احاطة علم سيادتكم  
بأن هذه المشكلة لم تحل حتى وقتنا الحالي مما سيتسبب بصورة مباشرة الى فقدان هذه الخدمة من نطاق الموانئ المصرية .  
و ذلك بدلا من تشجيع و تيسير هذه الخدمة لتي هي سببا رئيسيا لجلب مزيد من العملات الحرة للدولة , و علي الرغم من تقديم ما يفيد بأن هذه الاموال تم تحويلها من خلال المصارف والبنوك الرسمية والخاضعه لرقابه البنك المركزي المصري ، الامر الذي تسبب في :  
• مشاكل عديده من جراء منع الجمارك لشركات التوكيلات الملاحيه من تنفيذ تعهداتها قبل ملاك السفن.  
• منع تقديم أحد الخدمات المنصوص عليها ضمن توصيف نشاط الوكالة الملاحيه .

و اذ نأمل حل هذه المشكلة للحفاظ على تواجد الخدمة بعموم موانئ جمهورية مصر العربية و خاصة موانئ قناة السويس تيسيرا لخط سير عمل التوكيلات الملاحيه لأداء واجبها تجاه الوكلاء بالخارج .

= المعوقات التي تقابل أصحاب المستودعات الجمركية المقامه بالبر الشرقي بجمرك بورسعيد ، اذ أن هذه المستودعات تعمل وفقا الي :-

- ١- قانون الجمارك رقم ٦٦ لسنة ٦٣ وتعديلاته.
- ٢- اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك الصادرة بقرار وزير المالية رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٦ و على المواد ارقام ( ١٣٣ حتى ١٤٩ ) الموضحة لقواعد العمل بالمستودعات الجمركية
- ٣- قانون الاستيراد والتصدير رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ و لائحة التنفيذية رقم ٧٧٠ لسنة ٢٠٠٥.
- ٤- الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركية (كيوتو) الملحق الخاص ( D ) الفصل الاول المستودعات العامة.

٥- وتنفيذا لما ورد بمنشور تعليمات رئيس قطاع النظم والاجراءات رقم ٣٠ لسنة ٢٠١١ والمعاد التذكير به في منشور اجراءات رقم ١٣ لسنة ٢٠١٦ بخصوص اصدار لائحة نظام العمل الداخلى واجراء تعديل دورى بها كل ٦ شهور.

٦- المكاتبه الوارده الى جمرك بورسعيد فى ٢٠١٢/٧/٢٨ تحت رقم ٩٩٠ من الاداره المركزيه للشئون القانونيه بالاسكندريه والمسجله بالاداره المركزيه لدعم العمليات بالمنطقه الشرقيه تحت رقم ١٢٦ فى ٢٠١٢/٧/٣١ .

يرجى التفضل بالاحاطه بان جمرك بورسعيد يقوم بتعطيل العمل بالماده ١٣٥ من اللائحه التنفيذيه للجمارك و يجبر أصحاب المستودعات عند نقل بضائعهم من داخل الدائره الجمركيه ببورسعيد لمخازنهم والمستودعات داخل الدائره الجمركيه بالبر الشرقى ببورفؤاد - عبورا بمعديه الرسوه داخل سور المدينه الحره ببورسعيد على عمل شهاده جمركيه و طلب ارسال و تقديم خطاب ضمان بالرسوم الجمركيه المطلوبه حيث يعد ذلك اهدار لكل القوانين واللوائح والاتفاقيات السابق ذكرها و يكبد أصحاب البضائع والمستودعات مصروفات باهظه دون سند من القانون (ومن ثم يكون المخازن والمستودعات المقامه بالبر الغربى تتميز عن البر الشرقى لعدم تحمل هذه التكاليف واضاعه الوقت فى الاجراءات) .

حيث أن التراخيص والموافقات الممنوحة الى مخازن والمستودعات و التى تجيز لنا تطبيق الماده ١٣٥ الا أن جمرك بورسعيد يرفض تنفيذها على الرغم من أن :

- من قانون الجمارك واللائحه التنفيذيه يجيز النقل بموجب خطاب نقل
- جميع المستودعات ليها أمانات وبوالص تأمين لدي مصلحه الجمارك فلماذا إزدواجية تحصيل الضمانات
- الدائره الجمركيه ببورسعيد يقسمها المجري الملاحي لقناه السويس (مجري ترانزيت عالمي لعبور السفن) داخل نطاق محافظه بورسعيد المنطقه الحره المحاطه بأسوار ولجان جمركيه ويتم النقل باستخدام المعديات والكل داخل نطاق المنطقه الحره فلا تخرج البضائع من نطاق الجمرك إطلاقا من ثم ينطبق عليها الاجراءات الوارده بالماده ١٣٥ من اللائحه التنفيذيه لقانون الجمارك
- النقل بموجب شهاده ترانزيت يخالف الاتفاقية الدوليه لكيوتو و تعديلاتها لتبسيط وتنسيق الاجراءات الجمركيه ويعتبر خرق للاتفاقية.
- هذه المستودعات هي نقاط توزيع لمستلزمات السفن العابره لقناة السويس وتشكل جانب هام جدا لنشاط التوريدات البحريه ويدر الكثير من العملات الصعبة حيث تمثل مركز توزيع للشركات العالميه وهذه التكلفة المغالي فيها طارده للنشاط وضد التنميه المرجوه ويخالف كل ما تدعوا له الدوله من تبسيط الاجراءات والتيسير علي اصحاب الاعمال

## ➤ خامساً: تكنولوجيا المعلومات

- هناك إتجاه من كافة القطاعات الإقتصادية خلال الفترة القادمة لإعادة تحديث وتجهيز البنية التحتية لها للإستعداد لمواجهة فترة ما بعد إنتهاء أزمة فيروس كورونا ،وخاصة قطاع السياحة الذي سيشهد توقف تام خلال الفترة الحالية مما سيساعده فى إعادة تجهيز البنية التحتية له ، مما يؤكد على ضرورة الإتجاه لربط

كافة هذه الإستعدادات والاجراءات التجهيزية بقطاع تكنولوجيا المعلومات ،مما يسهم في تطوير المنظومة الإقتصادية بأكملها بناءً على الأساليب التكنولوجية الحديثة وبالتالي مواكبتها لما يشهده العالم من تطور مستمر.

● ضرورة تفضيل الشركات الوطنية العاملة في قطاع تكنولوجيا المعلومات تفضيلاً لقانون تفضيل المنتج المحلي.

● في إطار خطط التحول الرقمي التي تقوم بها الحكومة المصرية في الوقت الحاضر. وخاصة في مجالات التأمين الصحي الشامل ، الشمول المالي ، الذكاء الاصطناعي ، فإن الحاجة ماسة وضرورية لتنمية الصناعة المصرية من خلال الفرص التسويقية التي تتاح لها من خلال المشروعات القومية الكبرى . إذ أن إقتصار التنفيذ والتعاقدات علي الشركات العالمية دون اشتراط اشتراك شركات مصرية صغيرة ومتوسطة يؤدي إلي ضمور هذه الشركات ، وعدم قدرتها علي تقديم منتج وطني يستخدم محلياً قبل التفكير في تصديره خارجياً ، ويجب ألا تتوقف دور الشركات الصغيرة علي تنفيذ مقاولات لا تتعلق بالتكنولوجيا الحديثة. إذ أن كثير من هذه الشركات تستطيع بناء تطبيقات تستخدم في تقديم الخدمات الحكومية للمواطنين في كافة المجالات ، ويستلزم ذلك تشجيع إنشاء شركات المحتوي وقياس الجودة.

ومن الافكار التي يمكن طرحها في هذا المجال هو استخدام سياسة التعويض الصناعي لتشجيع الترابط بين الشركات الكبيرة والصغيرة . وسياسة التعويض الصناعي التي أتبعتها الحكومة المصرية في الثمانينات تلزم المورد الأجنبي ان يقوم بآنتاج مالا يقل عن ٢٠٪ من قيمة العقد في شركة مصرية ، ويمكن تطبيق هذه السياسة لآنتاج البرمجيات والتطبيقات وأنظمة المعلومات المختلفة.

● اهمية تنفيذ استراتيجية تطوير صناعة الإلكترونيات التي تقوم بتنفيذها وزاره الاتصالات بناء علي الدراسه الشامله التي قدمتها احدي منظمات المجتمع المدني بما يمكن من الوصول إلي منتج مصري بأعلي نسبة ممكنة تصميمياً وأنتاجاً . إذ أن أي منتج يتم أنتاجه برخصة أجنبية لا يختلف عن أستيراده تام الصنع . ومن امثلة المنتجات التي يحتاجها المواطن ويمكن أنتاجها بكميات كبيرة مثل أجهزة التابلت ، العدادات الذكية / سابقة الدفع . وإنتاج تابلت مصري بما في ذلك تصميم الشرائح الرقيقة الخاصة والتي تحتوي علي حقوق الملكية المصرية . أما المكونات الإلكترونية النمطية فإنها متاحة في السوق العالمي .

● أن تتبنى الدولة سياسة البرمجيات مفتوحة المصدر حتي لا تكون رهينة في أيدي الشركات الأجنبية صاحبة الملكية الفكرية والتي تتحكم في تطور منتجاتها ولا يخفي علينا أن معظم الشركات العالمية قد بدأت في قبول البرمجيات مفتوحة المصدر.

● أن دور الدولة هو التخطيط والمراقبة والتنظيم وليس الإنتاج والخدمات.

● أن التحول الرقمي بما يستلزمه في قواعد بيانات ضخمة ومعلومات مخزنة في مراكز بيانات عملاقة يحتاج إلي تأمين سيبراني مصري وليس بأستخدام خوارزمات أجنبية مهما كانت درجة تعقيدها فإنها قابلة للإختراق.

● ضروره الاستفاده من الدراسات العديده والقيمه التي سبق اعدادها من مختلف المؤسسات الحكوميه مثل مركز معلومات و اتخاذ القرار او المؤسسات الدولييه والتي شارك فيها العديد من الخبراء المحليين و الدوليين عن التحول الرقمي مثل الدراسه القيمه التي اعددها مركز OECD مع وزاره التنميه الاداريه.

## 45 - Implemented Investments

(LE mn)

During	2019/2020*					
	القطاع الحكومي Government Sector	مؤسسات اقتصادية Economic Authorities	الشركات العامة Public Companies	مشروعات مركزية Central Projects	القطاع الخاص Private Sector	الإجمالي Total
<b>Total Investments</b>	<b>191641.9</b>	<b>81881.5</b>	<b>67787.9</b>	<b>150000.0</b>	<b>305088.7</b>	<b>796400.0</b>
Agriculture, Irrigation & Reclamation	8092.1	373.7	0.4	20266.0	12021.0	40753.2
Crude Oil	0.0	30352.3	2885.5	1561.8	6865.6	41665.2
Natural Gas	0.0	1937.4	5395.0	0.0	44781.0	52113.4
Other Extractions	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Oil refining	0.0	0.0	2560.6	0.0	0.0	2560.6
Other Manufacturing	4500.3	0.5	7120.7	34651.9	31266.0	77539.4
Electricity	3172.4	7358.0	33003.9	5369.1	17965.2	66868.6
Water	7841.6	1482.0	0.0	5080.7	0.0	14404.3
Drainage	15683.4	822.7	0.0	5103.1	0.0	21609.2
Construction & Building	871.9	9.2	1013.0	27755.0	11349.0	40998.1
Transportation & Storage	25487.0	17263.9	12360.7	33301.3	21671.4	110084.3
Communications	4644.7	1425.7	0.0	10.8	31711.0	37792.2
Information	290.4	373.4	0.0	0.0	5690.0	6353.8
Suez Canal	0.0	10207.4	0.0	126.0	0.0	10333.4
Wholesale & Retail Trade	0.0	411.7	371.7	18.2	14145.0	14946.6
Financial Intermediation, Insurance and Social Solidarity	29.6	0.0	958.0	0.0	0.0	987.6
Tourism	15.2	43.5	260.1	0.0	4953.0	5271.8
Real Estate	23505.9	11.4	0.0	0.0	64998.0	88515.3
Educational Services	31490.4	892.4	0.0	23.1	5639.0	38044.9
Health Services	14912.8	1532.8	725.5	457.0	7566.0	25194.1
Others Services	51104.2	7383.5	1132.8	16276.0	24467.5	100364.0
Settlements	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

٤٥ - الإستثمارات المنفذة

( بالليون ج.م. )

2020/2021*						ملاحظات
القطاع الحكومي Government Sector	مؤسسات القطاعية Economic Authorities	الشركات العامة Public Companies	مشاريع مركزية Central Projects	القطاع الخاص Private Sector	الإجمالي Total	
244519.6	97900.9	67785.5	150000.0	200377.5	760583.5	الإجمالي العام
14163.9	108.7	1.0	24163.9	13278.2	51715.7	الزراعة والري والإصلاح
0.0	30576.5	7998.0	2250.0	3583.9	44408.4	الطاقة
0.0	9.0	8515.0	0.0	40532.1	49056.1	المياه والبيئة
14.8	0.0	7.5	0.0	0.0	22.3	استثمارات أخرى
0.0	0.0	11409.0	0.0	0.0	11409.0	تطوير البنية التحتية
122.4	1039.6	7864.5	29222.7	21286.8	59536.0	تصنيعية أخرى
3928.6	8910.4	19610.4	5437.7	2893.3	40680.4	التجارة
11598.9	1707.9	0.0	5195.6	0.0	18502.4	السياحة
24164.7	984.6	0.0	5214.8	0.0	30364.1	الخدمات المصرفية
5231.3	3.9	650.0	27409.2	5880.2	39174.6	التعليم والبحث
52754.7	15566.9	9322.2	28183.3	12967.4	118794.5	النقل والطيران
11842.5	3477.1	0.0	85.8	15111.0	30517.4	الاتصالات
3612.9	254.2	0.0	0.0	3671.0	7538.1	الطيران
0.0	15011.9	0.0	225.0	0.0	15236.9	قطاع السويج
0.0	106.9	130.9	304.0	11129.6	11671.4	ديارة الجملة والتجزئة
0.0	0.0	69.6	0.0	0.0	69.6	السياحة التالفة والتأمين والصحة الاجتماعية
11.7	2.8	393.5	0.0	5595.7	6003.7	السياحة
13764.2	25.9	0.0	0.0	47379.9	61170.0	الأنشطة العقارية
31062.8	955.9	0.0	296.0	4067.1	36381.8	الخدمات التعليمية
21342.2	1079.4	0.0	486.0	3512.4	26420.0	الخدمات الصحية
51004.0	8079.3	1813.9	21525.0	9488.9	91911.1	خدمات أخرى
0.0	10000.0	0.0	0.0	0.0	10000.0	تصديقات

ملحوظة للدراسة :

بالرجوع إلى البيانات الإحصائية للبنك المركزي المصري عن الإستثمارات المحلية المنفذة يتبين الآتي:

حصة القطاع الخاص من الإستثمارات المحلية في العام المالي ٢٠٠٨/٢٠٠٩ كانت ٦٣٪

حصة القطاع الخاص من الإستثمارات المحلية في العام المالي ٢٠١٤/٢٠١٥ كانت ٥٧٪

حصة القطاع الخاص من الإستثمارات المحلية في العام المالي ٢٠١٨/٢٠١٩ كانت ٤٦٪

حصة القطاع الخاص من الإستثمارات المحلية في العام المالي ٢٠٢٠/٢٠٢١ كانت ٢٦٪

لذا يجب الدراسة بالتفصيل حول أسباب تراجع مساهمة القطاع الخاص في الإستثمارات المحلية المنفذة.