



الاتصال بين القارات أداء مصر في شبكات الشحن العالمية

مايو 2024

المقدمة

يعد تحقيق اتصال الدولة في ظل عالمنا المترابط هو العمود الفقري لما تمتلكه من قدرات تجارية واستثمارية دولية. حيث يؤثر مدى ارتباط اقتصادات الدول مع بعضها داخل شبكة التجارة العالمية تأثيرًا مباشرًا على تكاليف التجارة والقدرة التنافسية والمشاركة في سلاسل القيمة الإقليمية والعالمية. وتعتمد فعالية شبكة التجارة العالمية - التي تمتد عبر الشحن والخدمات اللوجستية والبنية التحتية للبيانات- على الاستثمارات الاستراتيجية في الموانئ البحرية، والطرق، والسكك الحديدية، والمطارات.¹

تعتمد قدرة الدولة على الاندماج في سلاسل الإمداد الدولية بشكل كبير على اتصالها البحري، نظرًا لاستناد أكثر من 80٪ من حجم التجارة العالمية على النقل البحري. لذلك تعتبر خدمات الشحن الموثوقة والفعالة هي شريان الحياة للتجارة العالمية، وتعرض البلدان ذات الاتصال الضعيف للتهميش عن طرق التجارة الرئيسية، مما يحد من إمكاناتها الاقتصادية.²

وبالنسبة للدول النامية، فإن التطوير المستمر للبنية التحتية للموانئ البحرية ليس مفيدًا فحسب بل ضروريًا أيضًا. وتقوم الموانئ البحرية عالية الجودة بتحسين الكفاءة اللوجستية، وتعزيز التجارة البحرية، ودفع النمو الاقتصادي.³ تأخذ هذه المدونة في رحلة تفصيلية للتعرف على مؤشر اتصال الشحن البحري الذي طوره مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، وذلك بتسليط الضوء على مرتبة مصر وأدائها في هذا المؤشر بالتركيز على نقاط القوة في الموانئ البحرية الرئيسية في مصر، وتحديد التحديات التي تواجهها، والكشف عن استراتيجيات الحكومة للارتقاء بمصر كبوابة عالمية لتجارة الترانزيت.

ما هو مؤشر اتصال الشحن البحري (LSCI) وماذا يقيس؟

مؤشر اتصال الشحن البحري (Liner Shipping Connectivity Index) هو مؤشر يقيس موقع الدولة داخل شبكات الشحن المنتظم العالمية. يقوم المؤشر بتقييم جودة وكفاءة الدولة في خدمات شحن الحاويات بناءً على العديد من العناصر بما في ذلك عدد شركات الشحن والتنوع في الخدمات المقدمة وحجم السفن التي ترسو على موانئها. كلما ارتفعت درجات الدولة في المؤشر كان لذلك دلالة على قوة الاتصال وتيسير النفاذ إلى الأسواق العالمية، ومن ناحية أخرى الدرجات المنخفضة تشير إلى محدودية التكامل والاندماج في شبكات الشحن العالمية مع احتمالية ارتفاع تكاليف التجارة. وغالبًا ما يلجأ صانعو السياسات والمستثمرون والمحللون إلى مؤشر اتصال الشحن البحري لتقييم القدرة التنافسية للبلد والإمكانات التجارية وآفاق التنمية الاقتصادية.⁴

في الربع الأول من 2024، كانت الصين وكوريا الجنوبية وسنغافورة والولايات المتحدة الأمريكية وماليزيا أعلى خمسة دول في مؤشر اتصال الشحن البحري بمعدلات بلغت 1187، و640، و591، و494، و485، على التوالي.⁵

¹OECD, Investment Policy Review: Egypt 2020. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/fbde3af9-en/index.html?itemId=/content/component/fbde3af9-en>

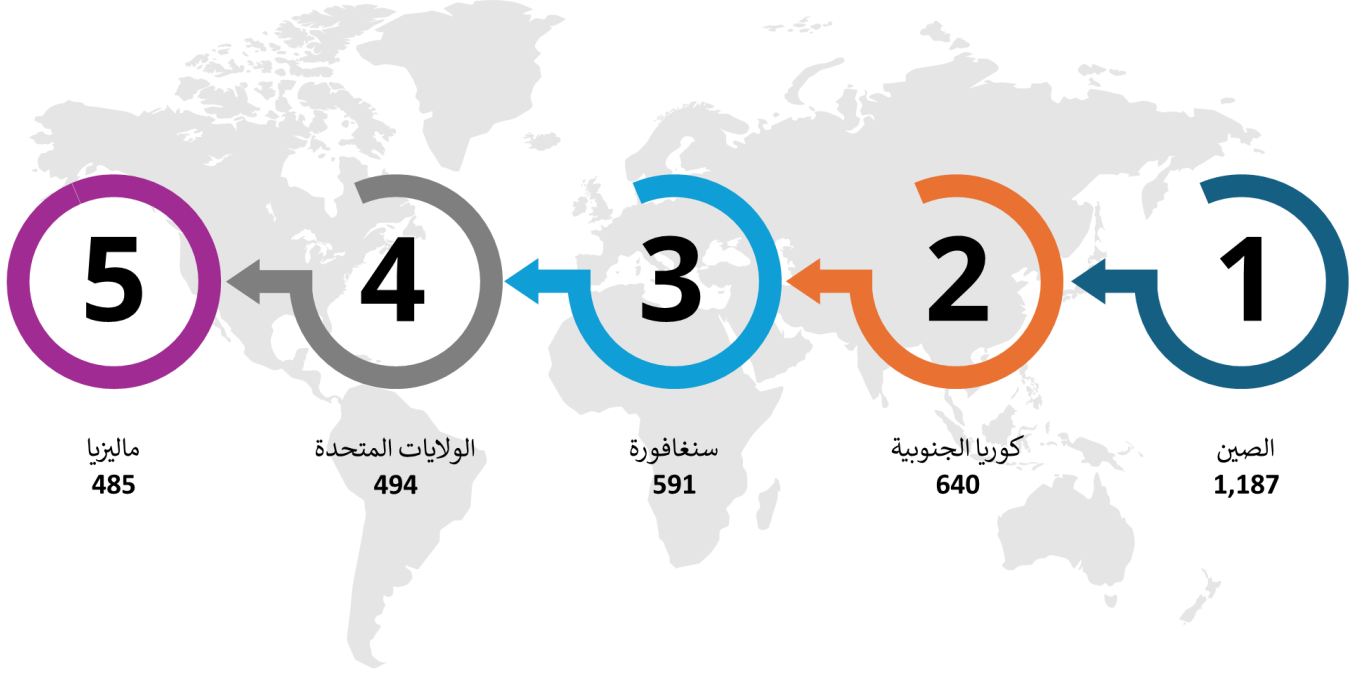
² UNCTAD, Sustainable maritime and port connectivity for resilient and efficient supply chains in the aftermath of COVID-19 (Phase I). <https://unctad.org/project/sustainable-maritime-and-port-connectivity-resilient-and-efficient-supply-chains-aftermath>

³ Munim, Z.H., Schramm, HJ. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. 2018. <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-018-0027-0>

⁴ UNCTAD Handbook of Statistics 2021 - Maritime transport. https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat46_FS15_en.pdf

⁵ UNCTAD STAT. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>

درجات أعلى 5 دول في مؤشر اتصال الشحن البحري في الربع الأول من 2024



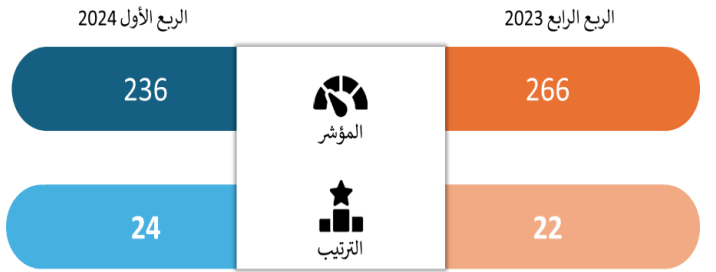
المصدر: بيانات الأونكتاد

مركز مصر العالمي والإقليمي في مؤشر اتصال الشحن البحري

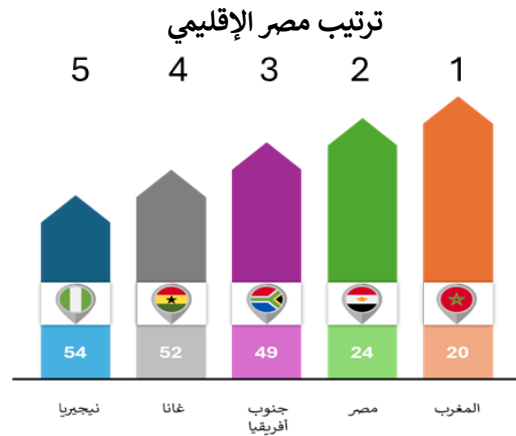
أثرت التوترات الحالية في البحر الأحمر على حركة التجارة في قناة السويس وموانئها. في الشهرين الأولين من عام 2024، حيث انخفضت حركة الملاحة في قناة السويس بنسبة 50٪ مقارنة بالفترة نفسها من العام السابق⁶.

وبالتالي، انخفضت درجة مؤشر اتصال الشحن البحري لمصر من 266 في الربع الرابع من 2023 إلى 236 في الربع الأول من 2024. أدى ذلك إلى عودة مصر إلى المرتبة 24 عالمياً بعد أن احتلت المرتبة 22 في نهاية عام 2023. على المستوى الإقليمي، احتل المغرب المركز الأول في إفريقيا، بينما احتلت مصر المركز الثاني⁸.

التغير في ترتيب مصر العالمي بين الربع الرابع من 2023 والربع الأول من 2024



المصدر: بيانات الأونكتاد



⁶ Parisa Kamali, Robin Koepke, Alessandra Sozzi, Jasper Verschuur. 2024. Red Sea Attacks Disrupt Global Trade

⁷ IMF's Port Watch. Trade Disruptions in the Red Sea.

<https://portwatch.imf.org/pages/573013af3b6545deae50ed1cbaf9444>

⁸ UNCTAD STAT. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>

لمحة عن إمكانيات هيئات الموانئ المصرية

تمتلك مصر في المجمل 18 ميناء. وتنقسم تلك الموانئ إلى أربع سلطات تغطي 15 ميناء تجاري،⁹ بما في ذلك هيئة ميناء الإسكندرية وهيئة ميناء دمياط وهيئة موانئ البحر الأحمر وهيئة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.¹⁰

وتتضمن هيئة ميناء الإسكندرية كلاً من ميناء الإسكندرية وميناء الدخيلة، بينما تضم هيئة ميناء دمياط ميناءً واحدًا فقط. تتكون هيئة موانئ البحر الأحمر من السويس وشرم الشيخ والبحر الأحمر وسفاجا وميناء البترول، وأخيرًا تضم هيئة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ستة موانئ، وهم غرب بورسعيد وشرق بورسعيد والأديبة، والعريش، والطور، والسخنة.

يوجد 205 رصيفًا بداخل الـ 15 ميناء. وقد وصلت القدرة الاستيعابية للموانئ من البضائع نحو 184,2 مليون طن، و12,4 وحدات مكافئة لعشرين قدمًا من الحاويات، و 6,7 مليون متر مربع سعة ساحات ومخازن.¹¹

القدرة الاستيعابية للموانئ المصرية

عدد الأرصفة		الطاقة الاستيعابية للبضائع (مليون طن)		الطاقة الاستيعابية للحاويات (مليون حاوية مكافئة)		سعة الساحات والمخازن (مليون متر مربع)		
2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	
87	84	66	65	3	2	2.2	2	هيئة ميناء الإسكندرية
28	23	33	20	1.8	1	1.1	1	هيئة ميناء دمياط
33	33	25	19	0	0	0.6	0.47	هيئة موانئ البحر الأحمر
57	55	60.2	43	7.6	4	2.8	2.8	موانئ المنطقة الاقتصادية لقناة السويس
205	195	184.2	147	12.4	7	6.7	6.53	إجمالي موانئ مصر

المصدر: قطاع النقل البحري بوزارة النقل

⁹ Maritime Transport Sector.

<https://www.mts.gov.eg/en/category/%d8%a7%d9%84%d9%85%d9%88%d8%a7%d9%86%d8%a6/%d8%a7%d9%84%d9%85%d9%88%d8%a7%d9%86%d8%a6-%d8%a7%d9%84%d8%aa%d8%ac%d8%a7%d8%b1%d9%8a%d9%87/>

¹⁰ Maritime Transport Sector. <https://www.mts.gov.eg/ar/%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D9%82%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B5%D9%85%D9%8A%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6/>

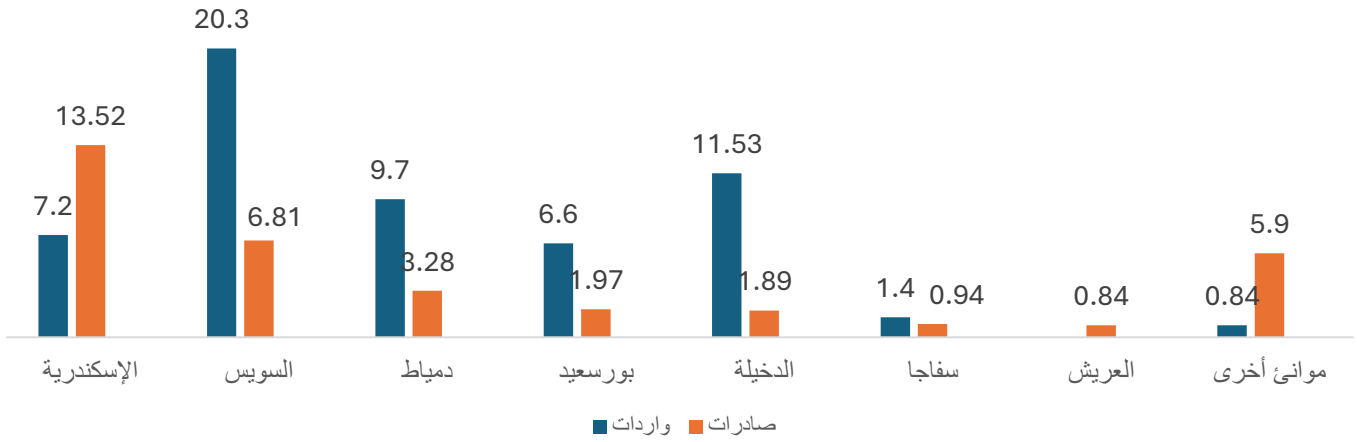
¹¹ Maritime Transport Sector. <https://www.mts.gov.eg/en/%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D9%82%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B5%D9%85%D9%8A%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6/>

الأهمية التجارية للموانئ المصرية وعلاقتها بالاتصال

تلعب الموانئ المصرية دورًا حاسمًا في الأنشطة التجارية للبلاد، حيث تتعامل مع الحصة الأكبر من الواردات والصادرات. ويبرز ميناء الإسكندرية باعتباره الأهم من بين جميع الموانئ التجارية، وقد بلغ إجمالي صادرات الميناء نحو 13.52 مليار دولار أمريكي في عام 2023. حيث يشتهر ميناء الإسكندرية بأنه أقدم ميناء بحري في مصر، ويمتلك أكبر عدد من الأرصفة وأعظم قدرة استيعابية للبضائع، مما يعزز مكانته كمركز أساسي لصادرات البلاد.

قدمت موانئ السويس ودمياط أيضًا مساهمات كبيرة في عام 2023 بتصدير سلعة بقيمة 6.81 مليار دولار أمريكي و3.28 مليار دولار أمريكي على الترتيب. هذه الموانئ ليست فقط عناصر فاعلة في الصادرات، ولكنها أيضًا متلقية أساسية للواردات. تتميز موانئ السويس والدخيلة ودمياط بشكل خاص بأحجام وارداتها، مما يجعلها نقاط دخول حيوية للبضائع في مصر.¹²

التجارة في الموانئ المصرية في عام 2023 (مليار دولار)



المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء

وإضافة إلى مؤشر اتصال الشحن البحري أطلق الأونكتاد مؤشر اتصال الشحن البحري للموانئ، الذي يقيّم موقع الميناء داخل الشبكة العالمية للنقل البحري المنتظم. وتشير القيمة الأعلى من ذلك المؤشر إلى قدرة عالية على الاتصال بشبكة الشحن العالمية. ويجب الإشارة إلى أن هذا المؤشر هو مؤشر تكميلي لمؤشر اتصال الشحن البحري الكلي، حيث يقدم رؤى مفصلة على مستوى الميناء.

وفقًا لمؤشر اتصال الشحن البحري للموانئ خلال الربع الأول من 2024، حقق ميناء الإسكندرية أعلى تصنيف بين الموانئ المصرية، حيث صعد إلى المركز 53 مقارنةً بالمرتبة 59 في الربع السابق. ويعود هذا التحسن إلى القدرة الاستيعابية الكبيرة لميناء الإسكندرية، فهو الأكبر بين موانئ مصر. وبالمثل، شهد ميناء دمياط ارتفاعًا في ترتيبه إلى المرتبة 83، مقارنةً بالمرتبة 87 في الربع السابق، مما يعكس تحسينات في اتصال وأداء الميناء.¹³

¹² CAPMAS. Monthly Foreign Trade Bulletin. 2023.

https://www.capmas.gov.eg/Pages/Publications.aspx?page_id=5107&Year=23614

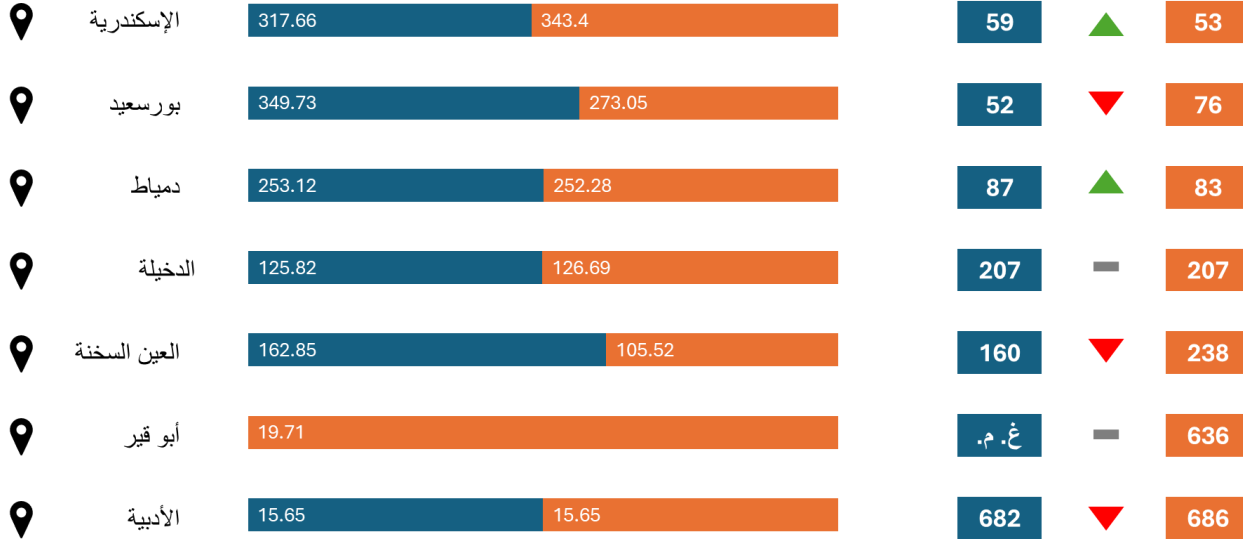
¹³ UNCTAD STAT. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>

ومع ذلك، فقد أثرت التوترات الأخيرة في البحر الأحمر سلبًا على الموانئ التي تديرها هيئة البحر الأحمر. تراجعت التصنيفات والنتائج لموانئ بورسعيد والسخنة والأديبة في الربع الأول من 2024 مقارنة بالربع الرابع من 2023. وهذا يؤكد على أهمية الاستقرار الإقليمي وتحسين البنية التحتية للموانئ لتطوير اتصال الشحن البحري المصري.

مؤشر اتصال الشحن البحري للموانئ

ترتيب الموانئ في مؤشر اتصال الشحن البحري

■ الربع الرابع 2023 ■ الربع الأول 2024



المصدر: بيانات الأونكتاد

خطة مصر الواعدة لتصبح مركزًا لتجارة الترانزيت

يقدم قطاع النقل في مصر مساهمة كبيرة في الاقتصاد بشكل عام. حيث يمثل القطاع نحو 5.1% من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد في العام المالي 2023/2022.¹⁴ بالإضافة إلى ذلك، شكلت الاستثمارات المنفذة في قطاع النقل 26.5% من إجمالي الاستثمارات المنفذة في مصر، حيث استحوذ القطاع الخاص على حوالي 11% من هذه الاستثمارات.¹⁵

سيطر النقل على صادرات البلاد من الخدمات بقيمة 14 مليار دولار، ممثلًا نحو 40% من إجمالي صادرات الخدمات.¹⁶

الموانئ البحرية هي اللاعب الرئيسي في الساحة التجارية الدولية في مصر فهي مسؤولة عن حوالي 86% من إجمالي حركة التجارة داخل وخارج البلاد.^{17 18}

¹⁴ MPED. GDP Database. <https://mped.gov.eg/GrossDomestic>

¹⁵ MPED. Implemented Investments Database. <https://mped.gov.eg/Investment/Index?lang=ar>

¹⁶ CBE. Monthly Statistical Bulletin. 2023. <https://www.cbe.org.eg/-/media/project/cbe/listing/monthly-statistical-bulletin/bulletin/dec/monthly-statistical-bulletin-321.pdf>

¹⁷ CAPMAS. Monthly Foreign Trade Bulletin. 2023.

https://www.capmas.gov.eg/Pages/Publications.aspx?page_id=5107&Year=23614

¹⁸ GOEIC Data

وإدراكاً لأهمية تعزيز الاتصال، تؤكد التوجهات الاستراتيجية الرئيسية لمصر خلال الفترة 2024-2030¹⁹، إلى جانب خطتها للنقل والبنية التحتية، على أهمية زيادة قدرة قطاع النقل ومساهمتها في تدفقات النقل الدولية والإقليمية. ولتحقيق هذه الأهداف، تتبنى الحكومة المصرية حاليًا خطة طموحة لتصبح مركزًا أساسيًا لتجارة الترانزيت، وجذب الاستثمار، وتعزيز النمو الاقتصادي، وتعزيز دورها في شبكات التجارة العالمية. وتتضمن الخطة الاستفادة من موقع مصر الجغرافي وتحسين بنيتها التحتية وقدراتها اللوجستية. من خلال تنفيذ هذه الخطة، تهدف مصر إلى تيسير حركة البضائع عبر أراضيها، والتجارة بين إفريقيا وآسيا وأوروبا والشرق الأوسط.²⁰

وتشمل هذه الخطة مايلي:²¹

- صياغة استراتيجية وطنية لتجارة الترانزيت لزيادة مساهمة مصر من 3.7 مليون حاوية إلى 15 مليون حاوية.
- تطوير ما لا يقل عن خمسة موانئ مصرية على البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط وتحويلهم إلى مراكز دولية لتجارة الترانزيت.
- زيادة الطاقة الاستيعابية لميناء شرق بورسعيد إلى 5 ملايين حاوية سنويًا بحلول عام 2030 مقارنة بـ 3.2 مليون حاوية في عام 2023.
- زيادة الطاقة الاستيعابية لميناء غرب بورسعيد إلى 0.3 مليون حاوية سنويًا بحلول عام 2030 مقارنة بـ 0.2 مليون حاوية في عام 2023.
- زيادة الطاقة الاستيعابية لميناء السخنة إلى 0.05 مليون حاوية سنويًا بحلول عام 2030 مقارنة بـ 16000 حاوية في عام 2023.
- الاستحواذ على ما لا يقل عن 20٪ من تجارة الترانزيت في شرق البحر الأبيض المتوسط.
- عقد شركات استراتيجية مع شركات الشحن العالمية التي تمتلك أكثر من 70٪ من أسطول سفن الحاويات في العالم.
- إنشاء مجلس أعلى للوجستيات وهيئة لوجستية تنظيمية.

ومن أجل النجاح في تنفيذ هذه الخطة الطموحة وتحقيق الهدف المنشود المتمثل في تعزيز تواصلها، يتعين على الحكومة أن تتغلب على عدد من التحديات مثل:²²

- على الرغم من تحسن النقل البحري في مصر، لا تزال خدمات إعادة الشحن في الموانئ محدودة

تحقق معظم الموانئ العالمية متوسط وقت لإعادة الشحن أقل من يومين، حيث تحقق العديد من الموانئ في آسيا ذلك في أقل من يوم واحد. غير أن الأمر ليس كذلك في مصر، إذ أن أحد العقبات الهامة التي تعترض موانئ قناة السويس هو المستوى المنخفض نسبيًا للخدمات ذات القيمة المضافة المتاحة لشركات الشحن.

¹⁹ IDSC. Egypt's Key Strategic Directions for the Egyptian Economy during Presidential Period (2024-2030). 2024. <https://www.idsc.gov.eg/Reports/details/8860>

²⁰ Rabab Sobhy. Transforming Egypt into Global Trade Hub. IDSC. 2023. [https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8792/Transforming%20Egypt%20into%20Global%20Trade%20Hub%20\(1\).pdf](https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8792/Transforming%20Egypt%20into%20Global%20Trade%20Hub%20(1).pdf)

²¹ IDSC. Egypt's Key Strategic Directions for the Egyptian Economy during Presidential Period (2024-2030). 2024. <https://www.idsc.gov.eg/Reports/details/8860>

²² OECD, Investment Policy Review: Egypt 2020. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/fbde3af9-en/index.html?itemId=/content/component/fbde3af9-en>

في المقابل، تزدهر خدمات إعادة الشحن في الموانئ من خلال تطوير خدمات مثل إصلاح السفن واللوجستيات ذات القيمة المضافة والخدمات البحرية على المسافات القصيرة ونظام التغذية المتقن. ولمواكبة ذلك، يجب على الموانئ المصرية في نقل البضائع من سفينة لأخرى أن تعزز باستمرار جاذبيتها وقدرتها التنافسية.

• الحاجة إلى تحسين تخطيط البنية التحتية وتحديد أولوياتها

تعزيز قدرة وتنسيق الحكومة فيما يتعلق بتخطيط وتقييم أولويات البنية التحتية لضمان تكامل استراتيجيات البنية التحتية بشكل جيد مع الأنواع الأخرى من التخطيط مثل استراتيجيات التنمية الصناعية وخطط استخدام الأراضي. على سبيل المثال، يجب أن تكون خطط البنية التحتية في المناطق الاقتصادية الخاصة مثل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس مرتبطة جيداً بالمناطق النائية. ويتطلب تحقيق ذلك أيضاً تنسيقاً أفضل بين مختلف الجهات الحكومية.

• مشاركة محدودة من القطاع الخاص

على الرغم من أن مصر لديها إطار تنظيمي قوي للشركات بين القطاعين العام والخاص، إلا أن مشاركة القطاع الخاص في قطاع البنية التحتية تظل محدودة. يتضح هذا في عدم جودة الخدمات المقدمة، حيث تُقدر الفجوة الاستثمارية المطلوبة لتطوير البنية التحتية بـ 675 مليار دولار أمريكي، أي ما يعادل 5٪ من الناتج المحلي الإجمالي حتى عام 2040.

يجب على الحكومة إشراك جميع أصحاب المصلحة المعنيين منذ المراحل الأولى لتخطيط البنية التحتية لتشجيع مشاركة القطاع الخاص. وهذا يضمن دعم القطاع الخاص ويمكنهم من التقييم الدقيق لاحتياجاتهم ومعالجتها، وكذلك المخاطر الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والإدارية، في الترتيبات التعاقدية. وإلى جانب إزالة الحواجز، يعد تنفيذ الآليات الملائمة القائمة على السوق أمراً أساسياً لتيسير الاستثمارات الخاصة.

• الحاجة إلى تحسين البيئة التنظيمية

يجب على الحكومة بناء إطار تنظيمي أكثر وضوحاً وشفافية يحكم نشاط البنية التحتية. على سبيل المثال، تحتاج الحكومة إلى توضيح الأطر التنظيمية للاستثمارات في البنية التحتية لتزويد المستثمرين المحتملين بسياسات واضحة ومتسقة ويمكن التنبؤ بها.

ختاماً، فقد أثرت التوترات المستمرة في البحر الأحمر بشكل كبير على الملاحة عبر قناة السويس، مما انعكس بالتالي على اتصال الموانئ داخل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس. فقد أشار مؤشر اتصال الشحن البحري للموانئ إلى انخفاض في اتصال الموانئ الرئيسية مثل بورسعيد والأدبية والسخنة.

للتخفيف من الاضطرابات الحالية ومنع الأزمات المستقبلية، من الضروري أن تركز الحكومة المصرية على تعزيز إعادة الشحن في الموانئ البديلة. ويمكن تحقيق ذلك من خلال تطوير خدمات شاملة وتعزيز جاذبية هذه الموانئ وقدرتها التنافسية، وينبغي أن تشمل الجهود تحسين الهياكل الأساسية، وتبسيط عمليات الموانئ، وتنفيذ حلول لوجستية متقدمة. وبذلك، يمكن لمصر أن تضمن مرونة وكفاءة طرق تجارتها البحرية على الرغم من التحديات الإقليمية.



Connecting Continents: Egypt's Stronghold in Global Shipping Networks

May 2024

Introduction

In today's interconnected world, a country's connectivity is the backbone of its international trade and investment capabilities. The extent to which economies are linked within global trade networks directly influences trade costs, competitiveness, and participation in regional and global value chains. This intricate web of trade-supporting networks—spanning shipping, logistics, and data infrastructure—owes much of its efficacy to strategic investments in seaports, roads, railways, and airports¹.

With over 80% of global trade volume dependent on maritime transport, a nation's ability to plug into international supply chains rests heavily on its maritime connectivity. Reliable and efficient shipping services are the lifeblood of global commerce, and countries with weak connectivity risk being sidelined from major trade routes, limiting their economic potential².

For developing nations, continually upgrading seaport infrastructure is not just beneficial but essential. High-quality seaports enhance logistics efficiency, boost maritime trade, and drive economic growth.³ This blog takes you on an insightful journey through the Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) developed by the UNCTAD, spotlighting Egypt's rank and performance in this critical index. We'll explore the strengths of Egypt's major seaports, identify the challenges they face, and reveal the government's strategies to elevate Egypt as a pivotal global transit trade hub.

What's LSCI and What Does It Measure

The LSCI serves as a measure of a country's maritime connectivity and integration into global trade networks. It evaluates the quality and efficiency of a country's container shipping services, considering factors such as the number of shipping companies, the frequency of services, and the size of vessels calling at its ports. A higher LSCI score indicates stronger connectivity and easier access to international markets, while a lower score suggests limited integration and potentially higher trade costs. Policymakers, investors, and analysts often use the LSCI to assess a country's competitiveness, trade potential, and economic development prospects.⁴

In the first quarter (Q1) of 2024, China, South Korea, Singapore, USA, and Malaysia were the top 5 countries in the LSCI with scores 1,187, 640, 591, 494, and 485, respectively⁵.

¹ OECD, Investment Policy Review: Egypt 2020. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/fbde3af9-en/index.html?itemId=/content/component/fbde3af9-en>

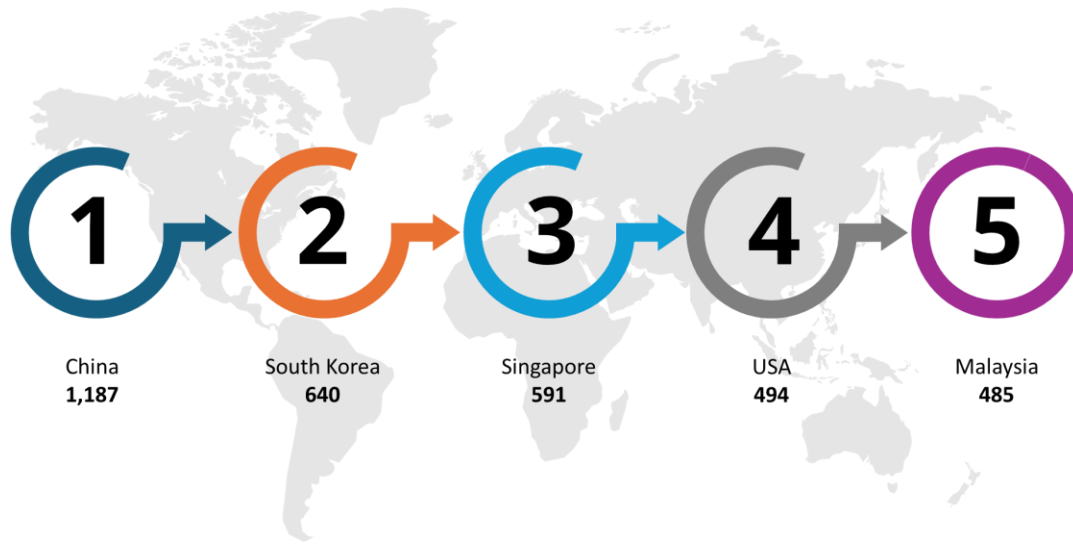
² UNCTAD, Sustainable maritime and port connectivity for resilient and efficient supply chains in the aftermath of COVID-19 (Phase I). <https://unctad.org/project/sustainable-maritime-and-port-connectivity-resilient-and-efficient-supply-chains-aftermath>

³ Munim, Z.H., Schramm, HJ. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. 2018. <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-018-0027-0>

⁴ UNCTAD Handbook of Statistics 2021 - Maritime transport. https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat46_FS15_en.pdf

⁵ UNCTAD STAT. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>

LSCI Score in Top Five Countries in Q1 2024



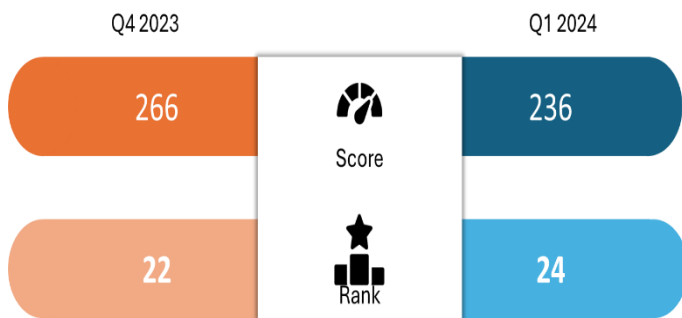
Source: UNCTAD STAT

Egypt's Global & Regional Position

The current tensions taking place in the Red Sea affected the trade movements in the Suez Canal and its ports. In the first two months of 2024, the Suez Canal trade dropped by 50% compared to the same period a year earlier^{6,7}.

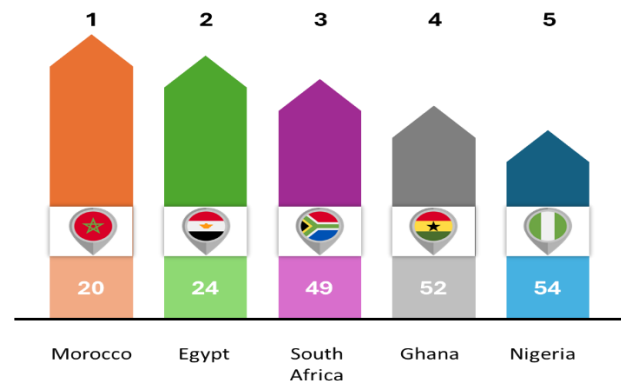
Correspondingly, Egypt's LSCI score fell from 266 in Q4 2023 to 236 in the following Q1 2024. This moved Egypt two steps back to rank 24th globally after being 22nd at the end of 2023. At regional level, Morocco came first in Africa, while Egypt came second⁸.

Egypt's Global Rank Change Between Q4 2023 and Q1 2024



Source: UNCTAD STAT

Egypt's Regional Rank



⁶ Parisa Kamali, Robin Koepke, Alessandra Sozzi, Jasper Verschuur. 2024. Red Sea Attacks Disrupt Global Trade

⁷ IMF's Port Watch. Trade Disruptions in the Red Sea.

<https://portwatch.imf.org/pages/573013af3b6545deae50ed1cbaf9444>

⁸

Overview on Egyptian Port Authorities Capacity

Egypt has a total of 18 commercial ports⁹. The ports are divided into four authorities, covering 15 ports, including Alexandria Port Authority, Damietta Port Authority, Red Sea Ports Authority, and Suez Canal Economic Zone Authority (SCZone)¹⁰.

Alexandria Port Authority includes Alexandria and Dekhila Ports, while Damietta Port Authority includes only one port. The Red Sea Authority consists of Suez, Sharm El Shekh, Red Sea, Safaga, and Petroleum Ports. Finally the SCZone Authority includes six ports namely West Port Said, East Port Said, Al Adabia, Al Arish, Al Tor, and El Sokhna Ports.

The 15 commercial ports have a total of 205 berths. The ports' maximum capacity reached 184.2 million tons of commodities, 12.4 twenty-foot equivalent units (TEU) of containers, and 6.7 million m² storage capacity¹¹.

Egyptian Ports' Capacity

	No. of Berths		Commodities Capacity (million tons)		Containers Capacity (TEU)		Storage Capacity million m ²	
	2019	2022	2019	2022	2019	2022	2019	2022
Alexandria Port Authority	84	87	65	66	2	3	2	2.2
Damietta Port Authority	23	28	20	33	1	1.8	1	1.1
Red Sea Ports Authority	33	33	19	25	0	0	0.47	0.6
SCZone Authority	55	57	43	60.2	4	7.6	2.8	2.8
Total Ports	195	205	147	184.2	7	12.4	6.53	6.7

Source: Maritime Transport Sector

⁹ Maritime Transport Sector.

<https://www.mts.gov.eg/en/category/%d8%a7%d9%84%d9%85%d9%88%d8%a7%d9%86%d8%a6/%d8%a7%d9%84%d9%85%d9%88%d8%a7%d9%86%d8%a6-%d8%a7%d9%84%d8%aa%d8%ac%d8%a7%d8%b1%d9%8a%d9%87/>

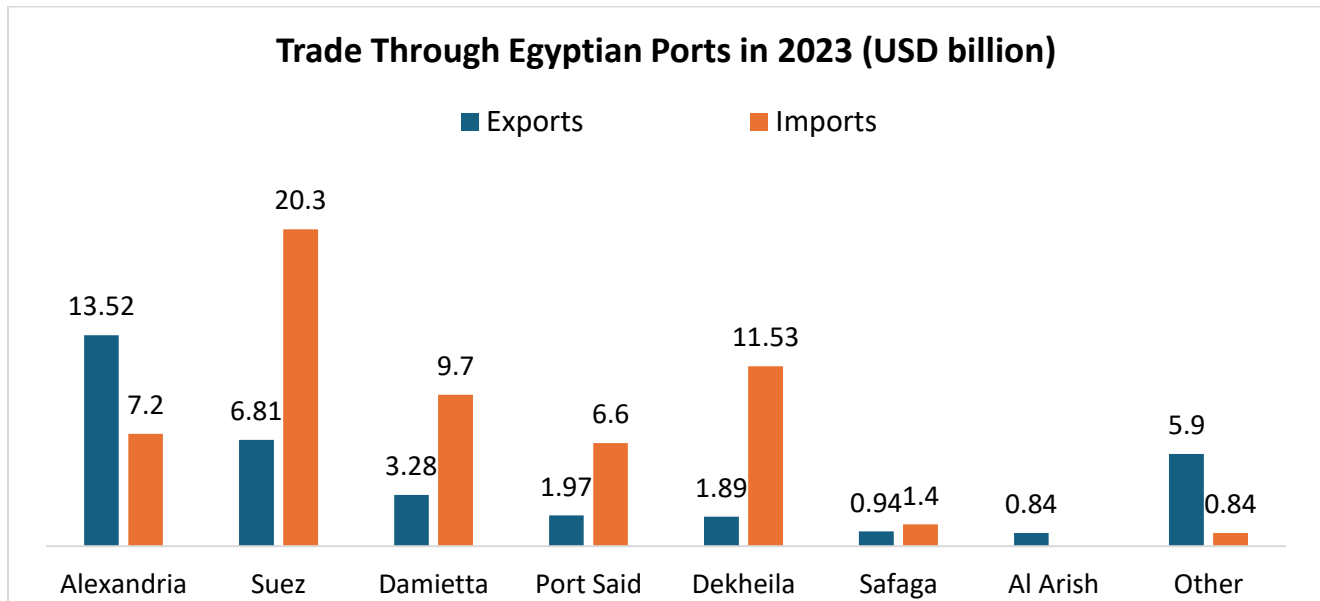
¹⁰ Maritime Transport Sector. <https://www.mts.gov.eg/ar/%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D9%82%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B5%D9%85%D9%8A%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6/>

¹¹ Maritime Transport Sector. <https://www.mts.gov.eg/en/%D8%A7%D9%84%D8%B7%D8%A7%D9%82%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%B5%D9%85%D9%8A%D9%85%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6/>

Egyptian Ports Trade Significance and Connectivity

Egyptian ports play a crucial role in the nation's trade activities, handling the largest share of both imports and exports. Among the 15 commercial ports operating under various authorities, Alexandria Port stands out as the most significant, with exports totaling USD 13.52 billion in 2023. Renowned as Egypt's oldest seaport, Alexandria boasts the highest number of berths and the greatest commodity capacity, solidifying its status as a central hub for the country's exports.

In 2023, Suez and Damietta Ports also made substantial contributions, exporting goods valued at USD 6.81 billion and USD 3.28 billion, respectively. These ports are not only key players in exports but also major recipients of imports. Suez, Dekhila, and Damietta Ports are particularly notable for their import volumes, making them vital entry points for goods entering Egypt¹².



Source: CAPMAS

In addition to the LSCI, UNCTAD releases the Port LSCI (PLSCI), which assesses a port's position within the global liner shipping network. A higher PLSCI value indicates superior connectivity. This index complements the economy-level LSCI by providing detailed insights at the port level.

According to the PLSCI for Q1 2024, Alexandria Port achieved the highest ranking among Egyptian ports, climbing to 53rd place from 59th in the previous quarter. This improvement is attributed to Alexandria's substantial capacity, the largest among Egypt's ports. Similarly, Damietta Port saw its ranking rise to 83rd, up from 87th in the previous quarter, reflecting enhancements in its connectivity and performance¹³.

However, the recent tensions in the Red Sea have negatively impacted the ports managed by the Red Sea Authority. The rankings and scores for Port Said, El Sokhna, and Adabiya ports declined in Q1 2024 compared to their

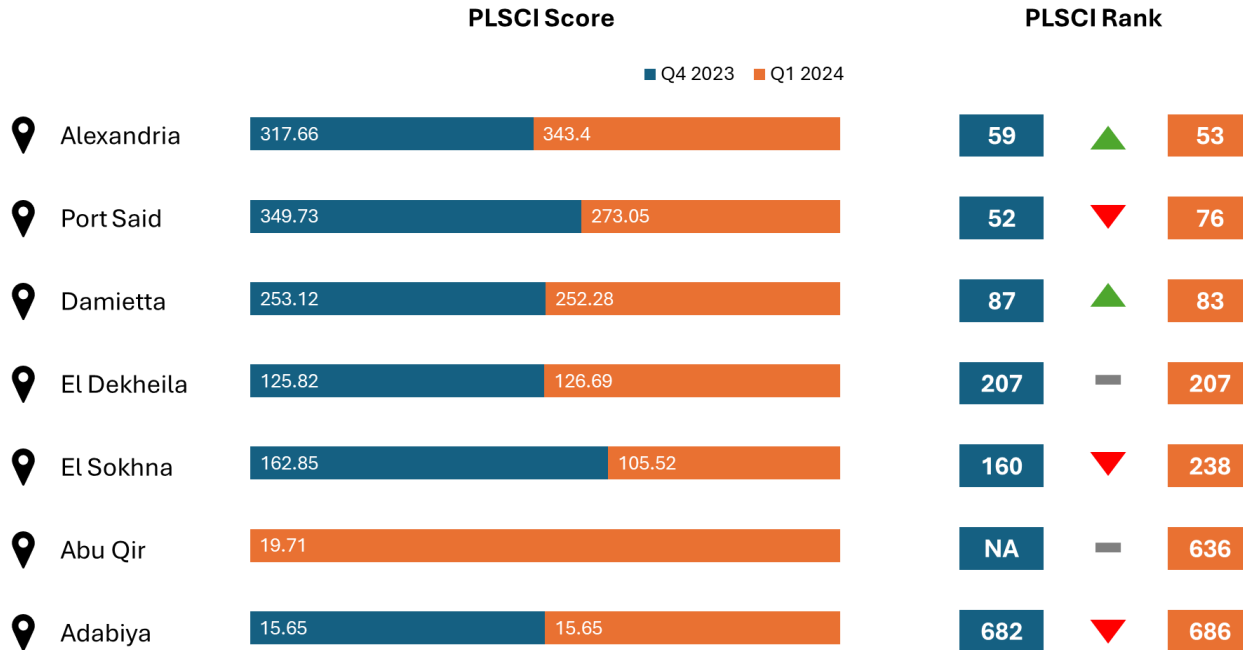
¹² CAPMAS. Monthly Foreign Trade Bulletin. 2023.

https://www.capmas.gov.eg/Pages/Publications.aspx?page_id=5107&Year=23614

¹³ UNCTAD STAT. <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>

performance in Q4 2023. This underscores the importance of addressing regional stability and enhancing port infrastructure to maintain and improve Egypt's maritime connectivity.

Egyptian PLSCI Scores and Rank



Source: UNCTAD STAT

Egypt's Promising Plan to Become Transit Trade Hub

In general, Egypt's transportation sector has made a substantial contribution to the economy. The sector represented 5.1% of the country's gross domestic product (GDP) in fiscal year (FY) 2022/2023¹⁴. In addition, the implemented investments in transport sector accounted for 26.5% of Egypt's total implemented investments, where private sector made up around 11% of these investments¹⁵.

Transportation denominated the country's exports of services, hitting \$14 billion, and representing 40% of total service exports¹⁶.

Seaports are key player in the international trade scene in Egypt as they are responsible for around 86% of total trade movements into and out of the country^{17,18}.

¹⁴ MPED. GDP Database. <https://mped.gov.eg/GrossDomestic>

¹⁵ MPED. Implemented Investments Database. <https://mped.gov.eg/Investment/Index?lang=ar>

¹⁶ CBE. Monthly Statistical Bulletin. 2023. <https://www.cbe.org.eg/-/media/project/cbe/listing/monthly-statistical-bulletin/bulletin/dec/monthly-statistical-bulletin-321.pdf>

¹⁷ CAPMAS. Monthly Foreign Trade Bulletin. 2023.

https://www.capmas.gov.eg/Pages/Publications.aspx?page_id=5107&Year=23614

¹⁸ GOEIC Data

Recognizing the importance to enhance connectivity, Egypt's Key Strategic Directions for 2024-2030¹⁹, along with its transportation and infrastructure plan, underscore the importance of augmenting the transport sector's capacity and its contribution to international and regional transport flows.

Pursuing these goals, the Egyptian government is currently adopting an ambitious plan that seeks becoming a central hub for transit trade, attracting investment, boosting economic growth, and strengthening its role in global trade networks. The plan involves leveraging its geographical location and improving its infrastructure and logistics capabilities. By implementing this plan, Egypt aims to streamline the movement of goods through its territory, facilitating trade between Africa, Asia, Europe, and the Middle East²⁰.

This plan includes ²¹;

- Formulate a national transit trade strategy to increase Egypt's share from 3.7 million containers to 15 million containers.
- Development of at least five Egyptian ports on the Red Sea and the Mediterranean Sea and their transformation into international transit trading centers.
- Increasing the capacity of East Port Said Port to 5 million containers per year in 2030 compared to 3.2 million containers in 2023.
- Increasing the capacity of West Port Said Port to 0.3 million containers per year in 2030 compared to 0.2 million containers in 2023.
- Increasing the capacity of El Sokhna Port to 0.05 million containers per year in 2030 compared to 16,000 containers in 2023.
- Acquiring at least 20% of transit trade in East Mediterranean.
- Strategic partnerships with global shipping companies that own more than 70% of the world's fleet of container ships.
- Establishment of a High Logistics Council and a logistics regulatory body.

To successfully implement this ambitious plan and achieve the desired goal of boosting its connectivity, the government have to overcome a number of challenges such as²²;

- **Despite improved maritime transport in Egypt, the ports transshipment function is still limited**

Most world ports achieve an average ship turnaround time of under two days, with many ports in Asia accomplishing this in less than a day. However, this is not the case in Egypt. One significant bottleneck for the Suez Canal ports is the relatively low level of value-added services available to shipping firms.

¹⁹ IDSC. Egypt's Key Strategic Directions for the Egyptian Economy during Presidential Period (2024-2030). 2024.

<https://www.idsc.gov.eg/Reports/details/8860>

²⁰ Rabab Sobhy. Transforming Egypt into Global Trade Hub. IDSC. 2023.

[https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8792/Transforming%20Egypt%20into%20Global%20Trade%20Hub%20\(1\).pdf](https://idsc.gov.eg/upload/DocumentLibraryIssues/AttachmentA/8792/Transforming%20Egypt%20into%20Global%20Trade%20Hub%20(1).pdf)

²¹ IDSC. Egypt's Key Strategic Directions for the Egyptian Economy during Presidential Period (2024-2030). 2024.

<https://www.idsc.gov.eg/Reports/details/8860>

²² OECD, Investment Policy Review: Egypt 2020. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/fbde3af9-en/index.html?itemId=/content/component/fbde3af9-en>

In contrast, other transshipment ports are advancing by developing services such as ship repair, value-added logistics, and well-developed feeder and short-sea services. To keep pace, Egyptian transshipment ports must continuously enhance their attractiveness and competitiveness.

- **The need for improved infrastructure planning and prioritization**

Strengthen the capacity and coordination across the government for planning and assessing infrastructure priorities to ensure that infrastructure strategies are well integrated with other types of planning such as industrial development strategies and land use plans. For example, infrastructure plans in special economic zones such as the SCZone should be well connected with the hinterland. Achieving this also requires better co-ordination between different branches of government.

- **Limited participation from the private sector**

Despite Egypt having a robust regulatory framework for Public-Private Partnerships (PPPs), private sector involvement in the infrastructure sector has remained limited. This is evident in the subpar quality of service provision and the estimated USD 675 billion, equivalent to 5% of GDP until 2040, investment gap required for infrastructure development.

To encourage private sector participation, the government must systematically engage all relevant stakeholders from the early stages of infrastructure planning. This ensures their support and enables the accurate assessment and addressing of their needs, as well as social, economic, environmental, and governance risks, in the contractual arrangements. Additionally, besides removing barriers, implementing appropriate market-based mechanisms is essential to facilitate private investments.

- **The regulatory environment needs to be improved**

The government should build a clearer and more transparent regulatory framework governing infrastructure activity. For example, the government needs to clarify the regulatory frameworks for infrastructure investments to provide potential investors with clear, predictable, and consistent policies.

The ongoing tensions in the Red Sea have significantly impacted navigation through the Suez Canal, consequently affecting the connectivity of ports within the SCZone. PLSCI has indicated a decline in the connectivity of key ports such as Port Said, Adabiya, and Sokhna.

To mitigate the current disruptions and prevent future crises, it is imperative for the Egyptian government to focus on promoting transshipment at alternative ports. This can be achieved by developing comprehensive services and enhancing the attractiveness and competitiveness of these ports. Efforts should include infrastructure upgrades, streamlining port operations, and implementing advanced logistics solutions. By doing so, Egypt can ensure the resilience and efficiency of its maritime trade routes despite regional challenges.