

أزمة تصنيع إطارات السيارات المصرية □□ لماذا الآن؟!



الثلاثاء 10 يونيو 2025 10:30 م

تواجه مصر أزمة حادة في تصنيع الإطارات، تقديراً بما يقارب 30 - 40% من الطلب المحلي يتم استيراده سنوياً، بحسب تقارير صناعية يونيو ٢٠٢٥. أبرز ما يثير غضب المعارضين هو أن الحكومة تحت سلطة العسكر لجأت إلى مشاريع ذات بعد سياسي أكثر من كونه صناعياً وربحياً. وزير النقل والصناعة بحكومة الانقلاب الفريق كامل الوزير، أكد في مؤتمر صحفي بـ 12 ديسمبر 2024 على ضرورة "توسيع القدرات المحلية لتغطية السوق وتصدير الفائض"، لكنه لم يوضح موعداً محدداً لبدء الإنتاج. الاعتماد على مصنع "برومايتون" الصيني في الإسكندرية بطاقة إنتاج 1.1 مليون إلى 1.2 مليون إطار ثقيل سنوياً لتعبئة 70% للتصدير و2000 فرصة عمل، لكن لا يزال إنتاج إطارات السيارات خفيف الوزن شبه معدوم.

تصريحات كامل الوزير: وعود أم مسكنات؟

أصدر كامل الوزير مجموعة تصريحات متتالية في أواخر 2024 وأوائل 2025، أكد فيها خطة عاجلة تشمل: إنشاء مدينة صناعية لإنتاج الإطارات والزجاج والكربون الأسود في العين السخنة، تشمل ٣ مصانع للإطارات، ومرافق بحث وتدريب، ومصنع أسلاك فولاذية وكربون أبيض. المرحلة الأولى تنطلق في 2025 تطوير مصنع "نصر" بالإسكندرية بالشراكة مع شركات أوروبية، ومصنع بالإميرية بالإسكندرية بطاقة إنتاجية للإطارات الخفيفة، على مساحة 180.000 م². وأشار إلى تأسيس "لجنة عمل عاجلة" لتسريع منح تراخيص المصانع، وتسهيل استيراد المواد الخام، وأولوية التصدير لتغطية السوق المحلي وتخفيف الضغط على الاستيراد.

التوازن الفعلي بين العدد والقدرة: تقييم المعارضة

حتى منتصف عام ٢٠٢٥، يتبين أن مصر تمتلك حالياً:

- إطار ثقيل: مصنع "برومايتون" بطاقة 1.2 مليون إطار سنوياً.
 - إطارات خفيفة: لا يوجد إنتاج محلي ملموس، والتصريحات تتحدث عن مصنع يزعم إنشاؤه لكنه لم يبدأ الإنتاج لغاية الآن.
 - مشاريع قيد الدراسة تتعلق بالإطارات والزجاج والكربون الأبيض وخطوط بحث، لكن دون إعلان عن تاريخ بدء التشغيل.
- هذه خطة إعلامية أكثر منها خطة صناعية؛ فالنظام العسكري يعتمد على التصريحات الإعلامية لكسب شرعية صناعية بينما لا تزال المصانع مجرد عقود، فلا يوجد حتى الآن مصنع واحد منتج للإطارات الخفيفة، رغم أن السوق يحتاج سنوياً إلى ملايين الإطارات؛ أي أن الرقم الفعلي لا زال رقمياً وليس على الأرض.

نظام الانقلاب العسكري يركّز على بناء صورة صناعية وهمية أكثر من بناء مصانع تعمل على أرض الواقع، واستمرار تأجيل افتتاح مصانع الإطارات الخفيفة رغم وعود كامل الوزير يثير التساؤل حول "هل نحن أمام خطة استراتيجي."

أزمة تصنيع إطارات السيارات في مصر تُعد جزءاً من التحديات الأوسع التي تواجه قطاع الصناعة بشكل عام، وقطاع مكونات السيارات بشكل خاص □ فيما يلي تحليل مختصر للعوامل الرئيسية التي أدت إلى هذه الأزمة، وتداعياتها، وبعض الحلول المقترحة:

أولاً: خلفية الأزمة

تصنيع إطارات السيارات يتطلب مواد خام مثل المطاط الطبيعي والصناعي، الكربون الأسود، الأسلاك الفولاذية، والزيوت الخاصة، ومعظم هذه المواد يتم استيرادها من الخارج، وهو ما يجعل القطاع حساساً لأي اضطرابات في سلاسل الإمداد العالمية أو تقلبات العملة.

ثانياً: الأسباب الرئيسية للأزمة

1. نقص الدولار وصعوبات الاستيراد بسبب ندرة العملة الأجنبية وقيود البنك المركزي، واجهت الشركات صعوبة في فتح اعتمادات مستندية لاستيراد المواد الخام ومكونات التصنيع.
2. ارتفاع تكاليف الإنتاج زيادة أسعار الطاقة والنقل والمواد الخام المستوردة أدت إلى ارتفاع تكلفة إنتاج الإطارات محلياً مقارنة بالواردات في بعض الفترات.
3. غياب الاستثمارات الضخمة في الصناعة قطاع تصنيع الإطارات في مصر ما زال محدوداً، مع وجود عدد قليل من المصانع، أبرزها مصنع شركة النقل والهندسة التابع للقاضة الكيماوية، والذي يعاني من مشكلات تمويل وتحديث.
4. المنافسة مع الإطارات المستوردة رغم ارتفاع أسعار الإطارات المستوردة، إلا أن بعض الأنواع الأرخص أو المستعملة ما زالت تدخل السوق، مما يضعف القدرة التنافسية للمنتجات المحلية.
5. اضطرابات سلاسل التوريد العالمية جائحة كورونا ثم الحرب الروسية الأوكرانية أثرتا على سلاسل التوريد العالمية، مما أدى إلى ارتفاع أسعار الشحن والتأخير في وصول المواد الخام.

ثالثاً: آثار الأزمة

نقص في المعروض من الإطارات وارتفاع أسعارها في السوق المحلية. زيادة في تكلفة التشغيل لأصحاب السيارات والنقل العام والخاص. تأثر خدمات ما بعد البيع بسبب صعوبة توفير إطارات بديلة أو مناسبة لجميع المركبات. ضغط على الورش ومراكز الصيانة لارتفاع الطلب على الإطارات المستعملة أو المعاد تجديدها.

رابعاً: الحلول الممكنة

1. تحفيز الاستثمار المحلي في قطاع تصنيع الإطارات عبر تقديم حوافز ضريبية وتسهيلات تمويلية.
2. إعادة هيكلة المصانع الحكومية مثل مصنع النقل والهندسة، بالتعاون مع شركات عالمية متخصصة.
3. دعم الصناعة بمواد خام محلية إن أمكن، أو تسهيل استيرادها من خلال تسهيلات مصرفية محددة.
4. فرض رقابة على الإطارات المستوردة الرديئة لضمان المنافسة العادلة وتحقيق جودة أعلى في السوق.
5. إنشاء شراكات استراتيجية مع شركات دولية لنقل التكنولوجيا وتوسيع القدرة الإنتاجية محلياً.