



OTROS  
DOCUMENTOS

---

2022



# Vehículos eléctricos en Egipto

Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en El Cairo

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS  
DOCUMENTOS

23 de diciembre de 2022  
El Cairo

Este estudio ha sido realizado por  
María Sarrió Magenti

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial  
de la Embajada de España en El Cairo

<http://Egipto.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-22-015-3



# Índice

1. Introducción	4
2. Características del mercado	5
2.1. Definición precisa del sector estudiado	5
2.2. Tamaño del mercado	6
2.3. Principales actores	7
2.3.1. Agentes gubernamentales	7
2.3.2. Organizaciones relevantes del sector	8
2.3.3. Empresas locales de estaciones eléctricas	8
2.3.4. Fabricantes locales de baterías para vehículos eléctricos	8
2.3.5. Distribuidores locales	9
3. La oferta española	10
4. Oportunidades del mercado	12
5. Claves de acceso al mercado	14
5.1. Distribución	14
5.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias	14
5.3. Ayudas	15
5.4. Ferias	16
6. Direcciones útiles	17
6.1. Organismos públicos en Egipto	17
6.2. Organismos públicos en España	17
6.3. Asociaciones nacionales oficiales del sector	18



# 1. Introducción

Egipto presenta atributos atractivos para el sector de la automoción y su industria debido a su elevado crecimiento demográfico (104,3 millones de habitantes), un mercado laboral de bajo coste y un parque automovilístico per cápita todavía reducido si se compara con otros países de la región de Oriente Medio (aproximadamente 59 de cada 1.000 egipcios poseen un automóvil en comparación con los 140 turcos).

En este contexto, el mercado de los vehículos eléctricos (VE) representa menos del 1 % del total de vehículos vendidos en el país. Sin embargo, este mercado muestra grandes perspectivas dada la coyuntura de política medioambiental y los acuerdos del Gobierno para la producción de VE y estaciones de carga rápida (Banco Mundial – *Egipto, 2021*).

## CIFRAS CLAVE

EGIPTO	Datos 2022
<b>Población</b>	104,3 millones hab.
<b>PIB (miles de millones de USD)</b>	404
<b>Crecimiento del PIB real</b>	5,6 %
<b>Riesgo soberano: S&amp;P, Moody´s y Fitch</b>	B (estable), B2 y B+ (negativos)
<b>PIB per cápita PPA (USD)</b>	3.057
<b>Gasto público (% del PIB)</b>	25,9
<b>Consumo privado sobre el PIB (miles de millones de USD)</b>	359,6
<b>Consumo público sobre el PIB (miles de millones de USD)</b>	32,1
<b>Matriculación de vehículos</b>	10.817.176 (2020)
<b>Matriculación de vehículos eléctricos</b>	500 (2020)

Fuente: elaboración propia con datos de Economist Intelligence Unit – *Country Forecast Egypt (2022)*.



## 2. Características del mercado

### 2.1. Definición precisa del sector estudiado

El mercado de los vehículos eléctricos incluye diferentes tipologías que se diferencian por su tecnología y grado de electrificación. Se distinguen los siguientes:

- **Vehículo eléctrico con baterías (VEB):** son puramente eléctricos y emplean uno o varios motores eléctricos.
- **Vehículo eléctrico híbrido (VEH):** poseen un motor principal de combustión que incluye un motor y una batería eléctricos.
- **Vehículo híbrido eléctrico enchufable (VHEE):** son vehículos híbridos, pero con baterías de mayor capacidad recargables con un enchufe, lo que les otorga mayor autonomía en su modo eléctrico.

El presente documento se centrará en los **vehículos eléctricos (VE) de pasajeros**. Cabe destacar que, en 2018, con el objetivo de incentivar la adopción de VE e híbridos, el Gobierno publicó el Decreto 255/2018, que permitía la importación de vehículos usados eléctricos o híbridos siempre que su antigüedad no excediera de los tres años (Ministry of Trade and Industry - MoTI, 2018). Sin embargo, en mayo de 2021 esta decisión fue cancelada por el MoTI, en línea con la regulación vigente para vehículos convencionales, que no permite importar automóviles usados. Por ello, en los códigos arancelarios no se tendrán en cuenta los VE usados (MoTI, 2021).

#### CÓDIGOS DE LAS PARTIDAS ARANCELARIAS ANALIZADAS

TARIC	DESCRIPCIÓN	ARANCEL UE	ARANCEL NMF
870340	Automóviles y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de menos de diez personas, incluidos los vehículos familiares y los de carreras, con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa y con motor eléctrico como motores de propulsión (excluidos los vehículos para desplazarse sobre la nieve, los demás vehículos especialmente concebidos de la subpartida 8703.10 y los híbridos enchufables).	0 %	30 %
870360	Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica.	0 %	30 %
870370	Los demás vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diésel o semi-diésel) y con motor	0 %	30 %



	eléctrico, que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación.		
870380	Los demás vehículos, propulsados únicamente con motor eléctrico.	0 %	0 %
87038001	Nuevo.	0 %	0 %

Fuente: elaboración propia con datos de Market Access Map (2022).

## 2.2. Tamaño del mercado

La producción de automóviles en Egipto es todavía de tamaño reducido en comparación con otros países con un nivel de desarrollo económico y un tamaño poblacional similares. El mercado egipcio es atendido tanto por importaciones como por ensamblaje local a través de *joint ventures* entre empresas egipcias y las principales empresas internacionales

Actualmente, el país cuenta con más de 15 ensambladoras y 75 empresas proveedoras y de servicios activas en la producción de vehículos, con capacidad para producir 325.000 vehículos de todo tipo. Debido a los altos costes de producción, el sector es en su mayoría dependiente de insumos importados, más baratos y de mejor calidad que los nacionales. En este sentido, la industria automovilística y, en concreto, la de los vehículos eléctricos, es una de las prioridades de sostenibilidad del Gobierno egipcio dentro de la **Agenda 2035** (*Automotive Egypt*, 2021).

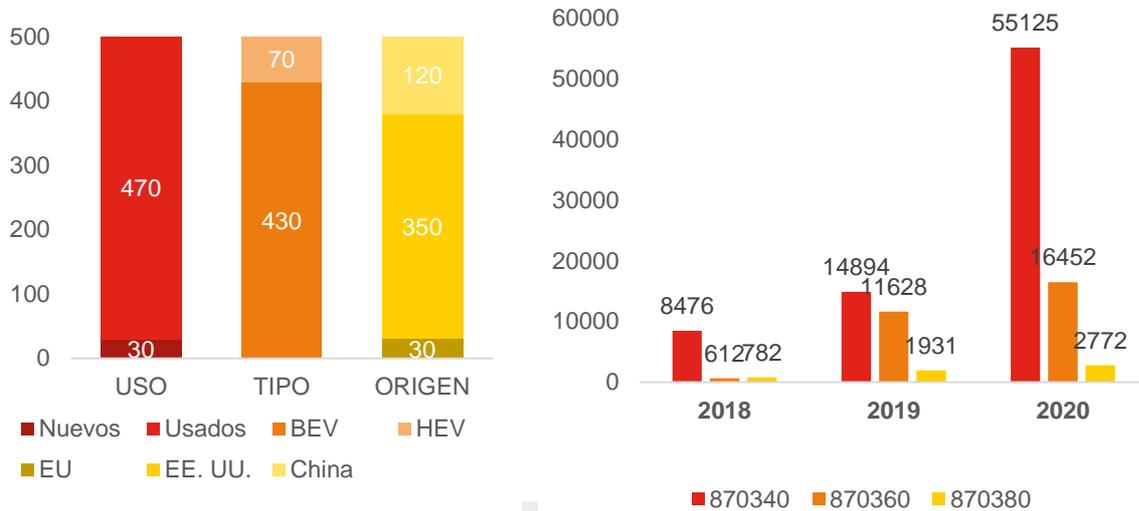
En 2019, el Gobierno manifestó su apoyo al desarrollo de vehículos eléctricos con la firma, por parte del Ministerio de Producción Militar, de un acuerdo con las principales empresas automotrices chinas para producir 25.000 VE anuales a partir de 2022 en la planta en desuso de la empresa estatal El-Nasr Automotive Company. El acuerdo estipula que el porcentaje de componente egipcio inicial (50 %) irá aumentando progresivamente hasta que el vehículo sea de producción egipcia en su totalidad. El proyecto supondrá una inversión de 2.000 millones de libras egipcias (EGP), unos 110 MUSD (Ministry of the Public Business Sector, 2020).

Posteriormente, en octubre de ese mismo año se firmó un acuerdo con la empresa china Fotor Motor para fabricar conjuntamente 2.000 autobuses en cuatro años, con un componente egipcio inicial del 45 %, que también aumentará progresivamente. También se firmó por parte de la Autoridad de Transporte de Pasajeros de Egipto un acuerdo con Al-Amal Foreign Trade Company, agentes de la empresa BYD en Egipto, para suministrar 15 autobuses eléctricos a Alejandría. Además, el 6 de julio de 2021, el Ministerio de Producción Militar produjo con éxito su primer E-Bus (Seti Bus), construido localmente con un 60 % de componentes egipcios.

El mercado de vehículos eléctricos se encuentra todavía en su fase inicial de desarrollo. Según una investigación de la empresa egipcia Infinity y una encuesta de mercado a través de agencias gubernamentales y puntos de venta de aduanas, actualmente hay menos de 1.000 vehículos eléctricos circulando por el país. En el siguiente gráfico se recoge el uso, tipo y origen de los primeros 500 autobuses eléctricos adquiridos por el Gobierno para circular por el país. En el segundo gráfico se observan las importaciones, en miles de USD, de los TARIC objeto de estudio.

## MATRICULACIONES E IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN EGIPTO

En unidades y miles de USD



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Nexus Analytica y UN Comtrade.

En el segundo gráfico, referente a las importaciones de Egipto, se aprecia un aumento significativo de estas en el año 2020, que puede deberse a la entrada en vigor del arancel preferencial del 0 % acordado entre Egipto y la Unión Europea. El 85 % de las importaciones ese año fueron de origen alemán y llegaron a alcanzar un valor superior a los 47 MUSD en la partida 870340. Por detrás de Alemania, el principal exportador a Egipto en el año 2020 fue España, por valor superior a los 2,2 MUSD.

## 2.3. Principales actores

### 2.3.1. Agentes gubernamentales

- **Ministerio de Empresas Públicas:**
  - [El-Nasr Automotive Company \(NATCO\)](#): Especializada en la producción y venta de vehículos de pasajeros, así como en la fabricación de piezas de repuesto y componentes. También asume el montaje para clientes como Fiat bajo acuerdos de licencia OEM.
  - [Engineering Automotive Company \(EAMCO\)](#): Forma parte de NASTCO y también se especializa en la producción y venta de repuestos y servicio de mantenimiento de vehículos.
  - [Egyptian International Motors \(EIM\)](#): Se trata de un grupo empresarial que opera en diversos sectores. En la parte de automoción operan como importadores de Renault y KIA. Respecto a los vehículos comerciales, son socios de Hyundai y Yutong.



- **Autoridad Nacional para la Producción Militar:** gestiona el desarrollo y operación de fábricas militares en el país. En octubre de 2019 firmaron un Memorando de Entendimiento (MoU) con la empresa escocesa [SSE](#) y [Marathon International Ltd.](#) para la construcción en Egipto de una fábrica para el montaje de estaciones de carga de vehículos eléctricos y reciclaje de baterías. También firmaron un MoU con la compañía china [Geely](#) para producir VE localmente.

### 2.3.2. Organizaciones relevantes del sector

- [Mansour Group](#): es un conglomerado multinacional egipcio con operaciones en todo el mundo. Son la segunda compañía más grande en Egipto por ingresos. Actúan como importador local. Es el mayor distribuidor de **General Motors** en el mundo. También son agentes de **Opel, MG, Chevrolet, Isuzu** y **Peugeot**.
- [GB Auto](#): es el mayor productor, ensamblador e importador local de Egipto. Ensambla coches y autobuses para **Hyundai Geely** y **Marcopolo**. También trabaja como distribuidor de vehículos para varias marcas internacionales.
- [Dongfeng Motor Corporation \(DFM\)](#): se trata de uno de los grupos de automoción más grandes de China. Están especializados en vehículos comerciales, de pasajeros, motores y componentes. Trabajan con el Gobierno egipcio en la producción del E70.
- [VolksWagen Egyptian Automotive & Trading Co.](#): la empresa alemana es actualmente la compañía con mayor número de vehículos eléctricos vendidos durante el periodo 2021-22, con un total de 82 unidades.
- [Stellantis](#): es el resultado de la fusión entre Grupo PSA y Fiat Chrysler, por lo que actualmente es dueña de 14 marcas de coches, entre ellas **Peugeot, Citroën** y **Chrysler**. El representante de la empresa se reunió en mayo de 2022 con el Primer Ministro para trazar un acuerdo para la construcción de una fábrica de producción de coches eléctricos en Egipto.

### 2.3.3. Empresas locales de estaciones eléctricas

- [Revolta Egypt](#): esta empresa egipcia también tiene el objetivo de impulsar el sector de los VE en el país con la instalación de 300 estaciones de carga.
- [Infinity-E](#): empresa egipcia que trabaja en el desarrollo de la infraestructura de coches eléctricos en Egipto. Actualmente tienen 90 estaciones de carga y planean tener más de 300 para 2023. Junto con Infinity EV son subsidiarias de Infinity Solar.

### 2.3.4. Fabricantes locales de baterías para vehículos eléctricos

- [Shift-EV](#): *startup* egipcia de *e-mobility* que diseña y fabrica baterías de litio de última generación que emplea para transformar coches de gasolina en VE. En mayo de 2022 cerraron una ronda de financiación de 9 MUSD para el desarrollo de sus baterías en Egipto.



### 2.3.5. Distribuidores locales

- [EvLogistics](#): importan de Estados Unidos y Europa.
- [MyEV](#): importan principalmente de China.

La mayoría de las empresas presentes en el mercado egipcio se están posicionando para competir también en el sector de los VE. Algunos ejemplos de marcas internacionales que ya han vendido algún modelo híbrido u eléctrico en el país son: **Tesla, BMW, Hyundai, Fiat, Porsche, Kia, Chevrolet, Gato, Chery, Mercedes Benz, Changan, Smart, Jack y Volvo**. Muchos de estos modelos pueden encontrarse en *marketplaces* como [Electrified](#) o [Hatla2ee](#).



### 3. La oferta española

Actualmente el sector de la automoción en España supone un 7,7 % del PIB, si se tiene en cuenta a fabricantes de vehículos y componentes. Es el segundo sector industrial, por detrás de la industria alimentaria, y el tercer sector industrial por inversión en I+D, por lo que se trata de un sector estratégico para la economía del país.

Según datos de ANFAC<sup>1</sup>, en 2021 España se posicionó como el segundo productor europeo de vehículos y el noveno del mundo. Respecto a los VE, las matriculaciones aumentaron en un 55 % en comparación con el año anterior y alcanzaron un 30 % de la cuota de mercado. El sector crece a gran velocidad con el objetivo de lograr que los coches y furgonetas a la venta en el año 2035 sean eléctricos puros, asegurando de tal manera el cumplimiento de las normas de la UE sobre la disminución de consumo y emisiones WLTP<sup>2</sup> y la prohibición de los coches contaminantes para 2040.

Según declaraciones del director general de SERNAUTO, la Asociación Española de Proveedores de Automoción, existen numerosas empresas españolas proveedoras de componentes de vehículos ya internacionalizadas. Varias ya están desarrollando y comercializando piezas para los VE, a excepción de las baterías, que, debido a su elevado coste, tienden a ser producidas fuera de España.

Algunos ejemplos de proveedores de componentes españoles son **Gestamp Automoción**, **Ficosa** y **CIE Automotive**, presentes en países como la India y China. Esta última empresa, CIE Automotive, estuvo presente en Egipto a través de la empresa Dominion, aunque en 2018 salió de su accionariado. Otras empresas que pueden competir en el mismo sector son **Grupo Antolín**, **Batz Group** y **Fagor Group**, entre otras. En Egipto opera **SEAT SPORT S.A.** a través de Kayan Egypt for Trading & Investment, el cual actúa como su importador desde 2013.

Por otro lado, la empresa **Zytech Solar** con sede en Zaragoza, opera en Egipto a través de su subsidiaria Zytech Egypt. Tienen 35 puntos de carga por todo el país y han implementado un plan para incrementarlos hasta las 140 estaciones.

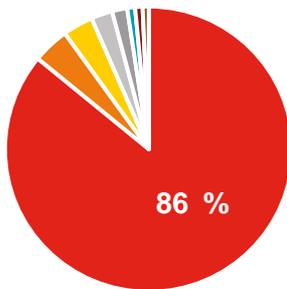
En el siguiente gráfico se pueden observar los principales países exportadores a Egipto de tres de los TARIC objeto de estudio:

<sup>1</sup> Informe Anual de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) 2021.

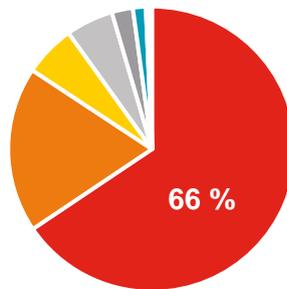
<sup>2</sup> *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures.*

PRINCIPALES PAÍSES EXPORTADORES A EGIPTO POR TARIC EN 2020

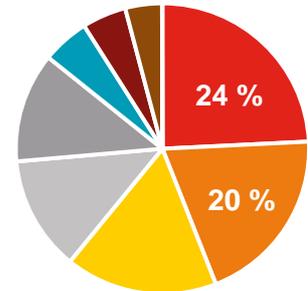
870340, 870360, 870380



- Alemania
- España
- Países Bajos
- Italia
- EE. UU.
- Eslovaquia
- Turquía
- Reino Unido



- Alemania
- Reino Unido
- Eslovaquia
- Países Bajos
- EE. UU.
- Eslovenia
- Bélgica
- España



- China
- Alemania
- Bélgica
- Reino Unido
- Rusia
- EE. UU.
- Países Bajos
- Rep. de Corea
- España

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de UN Comtrade.





## 4. Oportunidades del mercado

El mercado de los vehículos eléctricos en Egipto se encuentra, sin duda, en la etapa introductoria de su ciclo de vida. Alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y siguiendo la Visión 2030 de Egipto, el país pretende reducir las emisiones de gases contaminantes y su dependencia de combustibles convencionales mediante la introducción de vehículos eléctricos e híbridos en el transporte público y privado.

Todo ello, junto con el objetivo de fomentar el crecimiento de la industria automovilística local y el desarrollo de la demanda de VE en el país, ha propiciado la puesta en marcha de una estrategia nacional con un fuerte compromiso por parte del Gobierno egipcio y varios ministerios relacionados. En 2021, el 15 % del plan nacional de inversión anual se destinó a proyectos verdes y se prevé un aumento hasta el 50 % para el año 2024. Además, existen ya aplicaciones inmediatas por parte del Gobierno expuestas en el apartado 5.3. Ayudas.

Por otro lado, además de los incentivos y facilidades fiscales y aduaneras vigentes, según las declaraciones de Hisham Tawfiq, Ministro de Empresas Públicas, el plan del Gobierno va acompañado de la sustitución del taxi blanco por coches eléctricos y la expansión de los puntos de recarga en el país. En 2018, existían en Egipto 87 estaciones de carga; incluyendo 20 puntos de carga rápida (50 KW) y 67 puntos de recarga normales (22 KW). En febrero de 2021, el Gobierno anunció que invertirá al menos 450 millones de libras egipcias en la infraestructura necesaria para la viabilidad de los VE, de la mano de Infinity, que instalará 6.000 puntos de recarga de vehículos eléctricos en 3.000 estaciones en todo el país. El objetivo de Infinity para 2023 son 300 estaciones de carga de VE. En su página web se puede consultar el mapa de estaciones de carga operativas actualmente en Egipto (*Automotive Egypt*, 2021).

Para conocer en profundidad las oportunidades que existen en el sector de los VE es conveniente estudiar la cadena de valor del sector. La mayor parte de las empresas automovilísticas presentes en el país no han establecido plantas de producción de vehículos en Egipto, sino que trabajan como exportadores a través de agentes locales. Esto deja margen a las empresas para especializarse en diversos eslabones de la cadena de valor. En concreto, todavía no se encuentran en Egipto muchas empresas que operen en el *leasing* de baterías eléctricas y en la venta de cables de carga. Tampoco ha salido al mercado ninguna aplicación de movilidad para el alquiler de vehículos.

En el siguiente gráfico se desglosa la cadena de valor en sus cinco subsectores más relevantes:

CADENA DE VALOR DEL SECTOR DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN EGIPTO



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Nexus Analytica.

El Gobierno ha declarado prioritario el sector de los VE y el 10 de febrero de 2022 estipuló en el Decreto n.º 14 los precios de las estaciones de carga con el objetivo de convertirlo en un mercado competitivo. Hasta 22 KW, el precio de venta para las empresas de distribución será de 1,21 EGP (4,6 céntimos de EUR). Si la empresa de carga está exenta de pagar el lugar, la tarifa propuesta es de 1,69 EGP/KWh (6,5 céntimos de EUR); sin esta exención será de 1,89 EGP (7,2 céntimos de EUR). Si superan los 50 KW, el precio podría llegar a las 3,75 EGP (14 céntimos de EUR)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Tipo de cambio a 19 de diciembre de 2022.

## 5. Claves de acceso al mercado

### 5.1. Distribución

La forma más conveniente de entrar en el mercado egipcio es recurrir a un agente o importador local que cuente con experiencia en el sector y una amplia red de distribución. Como se ha visto en capítulos anteriores, las empresas del sector de componentes para vehículos eléctricos emplean los mismos canales de distribución y acceso al mercado que las orientadas al vehículo tradicional, ya que en muchos casos se trata de las mismas empresas. A pesar de que algunas de las grandes corporaciones internacionales cuentan con sus propias fábricas en el país (por ejemplo, Nissan Motor Egypt), en su mayoría también trabajan con socios locales que operan como distribuidores o importadores, especialmente en el caso de fabricantes y de proveedores de componentes.

Es importante destacar que, en el caso de querer optar a licitaciones del sector público, la legislación egipcia exige que el componente egipcio de la oferta presentada debe ser de al menos un 40 % del valor estimado del proyecto, por lo que será fundamental que las empresas extranjeras tengan un socio comercial egipcio.

Por otro lado, debido al arancel del 0 % acordado a los productos procedentes de la UE, así como a la superioridad tecnológica percibida de la que disfrutaban las empresas europeas, los proveedores españoles se pueden beneficiar con relativa facilidad de la oportunidad de colaborar con grandes fabricantes locales o internacionales que ya tengan gran penetración en el mercado.

### 5.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

Respecto a las barreras arancelarias para los vehículos, estos carecen de imposición arancelaria si provienen de la UE y Turquía. Esta supresión de aranceles a la importación de automóviles presionó a los productores locales, ya que las piezas necesarias que provienen de otros países aún se enfrentan a aranceles a la importación, lo que encarece sus precios a la hora de competir en el mercado egipcio.

A pesar de la ausencia de barreras arancelarias, los VE importados de la UE y Turquía están sujetos al impuesto sobre el valor añadido (IVA), del 14 %. Los vehículos de pasajeros, entre otros, están sujetos a un impuesto adicional del 15 % del valor pagado<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Para más información: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/results?product=870380&origin=ES&destination=EG>



Además de los requisitos generales para exportar a Egipto, los TARIC del estudio presentan tres requisitos específicos:

- Declaración aduanera de importación de vehículos automotores.
- Aprobación de importación de vehículos automotores.
- Certificado de fabricante.

Por otro lado, el Gobierno quiere fomentar la industria local y según un informe del Economist Intelligence Unit, en junio de 2019 decidió restablecer el requisito que estipula que el 45 % del contenido de los vehículos fabricados en el país debe ser local. Sin embargo, respecto a los VE de pasajeros, por el momento no existen restricciones y el 100 % puede ser importado.

Ese mismo año, se iniciaron los procedimientos para facilitar el registro de los VE y en diciembre de 2020 se permitió el registro permanente y la concesión de licencias a los vehículos eléctricos.

### 5.3. Ayudas

Respecto a las ayudas del Gobierno egipcio, desde 2013 existe una exención del 100 % en los aranceles a la importación de VE (8703.80). Este incentivo se reafirmó en el Decreto 419/2018.

Según varias publicaciones de medios de comunicación egipcios, el sector de los VE sigue a la espera de la entrada en vigor de regulaciones y ayudas económicas que puedan facilitar la fabricación, importación y venta de vehículos eléctricos. El alcance inicial del Programa de Desarrollo de la Industria Automotriz de Egipto (AIDP) incluirá incentivos para los fabricantes y consumidores de vehículos eléctricos fabricados localmente. En concreto, se ofrecerá apoyo del Gobierno por valor de 50.000 EGP a los primeros 100.000 compradores de VE manufacturados en el país.

Además, el 17 de septiembre de 2020 se publicó el Decreto 549/2020 con el objetivo de fomentar la cadena de montaje local de los VE. Entre otros incentivos, en la siguiente tabla se muestran una serie de exenciones aduaneras para los importadores de componentes para la fabricación o montaje local de VE:

Porcentaje de fabricación local	Recortes derechos aduaneros
10 – 20 %	105 % del valor de los componentes locales de fabricación
20 – 30 %	110 % del valor de los componentes locales de fabricación
30 – 40 %	115 % del valor de los componentes locales de fabricación
40 – 60 %	120 % del valor de los componentes locales de fabricación
> 60 %	130 % del valor de los componentes locales de fabricación con un máximo del 90 % sobre el impuesto del producto final

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Lynx Egypt 2020.



## 5.4. Ferias

- **Auto Tech Cairo**

- Descripción: exhibición africana para reunir a las principales empresas del sector de la automoción. Cubre todo el mercado de repuestos de automóviles.
- Próxima edición: 15-17 de octubre de 2023.
- Web: <https://www.autotechgypt.com/en/home.html>

ICEX



## 6. Direcciones útiles

### 6.1. Organismos públicos en Egipto

- **Ministry of Trade and Industry:**  
Dirección: 2 Latin America Street - Garden City – Cairo, Egipto  
Tel: + 202 27921178 - 27921193 – 27921194  
E-mail: [mfti@mfti.gov.eg](mailto:mfti@mfti.gov.eg) / [inquiry@mfti.gov.eg](mailto:inquiry@mfti.gov.eg)  
Web: [www.mfti.gov.eg](http://www.mfti.gov.eg)
- **Ministry of Supply and Domestic Trade:**  
Dirección: 99 Al Kasr Al Aini, Al Inshaa WA Al Munirah, Qasr an Nile, Cairo Governorate, Egypt  
Teléfono: +20 227 944 338/8224/8184 +20 227 958 481  
E-mail: [info@msit.gov.eg](mailto:info@msit.gov.eg)  
Web: [www.msit.gov.eg](http://www.msit.gov.eg)
- **Egyptian Organization for Standardization and Quality Control:**  
Dirección: 16 Tadreeb el Motadarebeen Street, Ameriya, Cairo, Egipto  
Tel: +202 2603-1348 / 22845503  
E-mail: [moi@idsc.net.eg](mailto:moi@idsc.net.eg); [eositc@eos.org.eg](mailto:eositc@eos.org.eg); [moi@idsc.net.eg](mailto:moi@idsc.net.eg); [eos@idsc.net.eg](mailto:eos@idsc.net.eg)  
Web: [www.eos.org.eg](http://www.eos.org.eg); [www.consumer.eos.org.eg](http://www.consumer.eos.org.eg); <https://www.iso.org>
- **Egyptian Customs Authority**  
Dirección: Emtedad Ramsis Street, Ministry of Finance Towers Tower 3, 3rd Floor, Cairo, Egipto  
Tel: + 202 23422014/6  
E-mail: [Pro\\_H@customs.gov.eg](mailto:Pro_H@customs.gov.eg); [info@customs.gov.eg](mailto:info@customs.gov.eg)  
Web: [www.customs.gov.eg](http://www.customs.gov.eg)
- **General Organization for Export and Import Control (GOEIC)**  
Dirección: Cargo village, Airport building, Cairo, Egipto  
Tel: +202 2266-6847  
E-mail: [goeic@goeic.gov.eg](mailto:goeic@goeic.gov.eg); [o-affairs@goeic.gov.eg](mailto:o-affairs@goeic.gov.eg)  
Web: [www.goeic.gov.eg](http://www.goeic.gov.eg)

### 6.2. Organismos públicos en España

- **Embajada de España en El Cairo**  
Dirección: 41, Ismail Mohamed st. - Zamalek Cairo, Egipto  
Teléfono: (+20 2) 2735 6437  
E-mail: [emb.elcairo@maec.es](mailto:emb.elcairo@maec.es)  
Web: <http://www.exteriores.gob.es/embajadas/elcairo/es/Paginas/inicio.aspx>
- **Residencia del Embajador de España en El Cairo**  
Dirección: 30, Ahmed Hishmat – Zamalek, Cairo, Egipto
- **Embajada de Egipto en Madrid**  
Dirección: 41, Calle Velázquez, 69. 28006 Madrid, España  
Teléfono: +34 915 776 308/9  
E-mail: [embajadaegiptomadrid@gmail.com](mailto:embajadaegiptomadrid@gmail.com)



### 6.3. Asociaciones nacionales oficiales del sector

- **Egyptian Automotive Manufacturing Association (EAMA):**  
Dirección: 32, El Thawra Street El-Dokki, Giza  
Teléfono: +20 2 7481 775  
E-mail: [mshadary@yahoo.co](mailto:mshadary@yahoo.co); [emad-elhalawany@mail.com](mailto:emad-elhalawany@mail.com); [dremad@gawab.com](mailto:dremad@gawab.com)  
Web: [www.motoregypt.com](http://www.motoregypt.com)
- **Automotive Marketing & Information Council (AMIC):**  
E-mail: [info@amicegypt.com](mailto:info@amicegypt.com)  
Web: <http://www.amicegypt.com/default.aspx>
- **Egyptian Auto-feeders Association (EAFA):**  
Dirección: 14 الجديدة، El-Lewaa Hasan Moursy El-Naggar, Cairo Governorate 11843  
Teléfono: +202 2624 8548  
Web: [www.eafa-egypt.com](http://www.eafa-egypt.com)

ICEX

# ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

**Ventana Global**

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

[informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

[www.icex.es](http://www.icex.es)



**ICEX** España  
Exportación  
e Inversiones