

**التحليل المكاني لمستقبل صناعة السيارات
في مصر وقدراتها على مجابهة
تحديات المستقبل**

إعداد

د / أمل محمد محمد منازع

**مدرس مادة خرائط بقسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية
كلية الآداب - جامعة أسيوط**

مقدمة:

تعتبر صناعة السيارات من الصناعات الهندسية المتقدمة سريعة التطور. وهي في واقعها صناعة محورية وتجميعية تعتمد على قاعدة عريضة من الصناعات المغذية يختص كل منها بانتاج جزء أو أكثر وتصب جميعها في مصنع السيارات الذي يتولى عملية التجميع. و تسهم بدررها في تنميه وتنويع مصادر الدخل القومي^(١).

ففي مصر وصل عدد المصانع المنتجة لوسائل النقل المختلفة في عام ٢٠١٥ نحو ٢٥ مصنعا يعمل بها نحو ما يقرب من ٩٠ ألف عامل بقيمة استثمارات قدرها حوالي 34,5 مليار جنيه^(٢).

وبعد تطبيق اتفاقية التعريف والتجارة (الجات) واشترك مصر في اتفاقية الشراكة الأوروبية وما يتبع ذلك من خفض تدرجي في الرسوم الجمركية وإطلاق حرية المنافسة بدون قيود مع الالتزام بالموصفات العالمية للسلع المنتجة^(٣) وبناء عليه تتمثل مشكلة البحث في تقييم الوضع الراهن لصناعة السيارات في مصر ومدى قدرتها على مجابهة المتغيرات والتحديات المحلية والعالمية.

منطقة الدراسة:

تم تقسيم جمهورية مصر العربية طبقاً لدستور ١٩٧١ الى وحدات إدارية تسمى المحافظات وعددها ٢٦ محافظة شكل (١) ، يضم كل منها عدداً من المدن والمراكز والقرى، وطبقاً لتعداد ٢٠٠٦م بلغ عدد المدن المصرية ٢١٦ مدينة، بالإضافة الى مدينة الأقصر ذات الطابع الخاص^(٤). وفي شهر أبريل عام ٢٠٠٨ صدر قرار جمهوري رقم ١١٤ بتقسيم وتعديل نطاق بعض المحافظات وحدودها الإدارية وإنشاء محافظتين جديدتين هما حلوان و٦ أكتوبر وهاتان المحافظتان تم اقتطاعهما من محافظتي القاهرة والجيزة بعد تعديل حدودهما الإدارية، ثم عادت تلك المحافظتين الى مدن مرة أخره بعد ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١، وفي ٩ ديسمبر عام ٢٠٠٩م صدر قرار جمهوري رقم ٣٧٨ بإنشاء محافظة الأقصر ويشمل نطاقها مدينة الأقصر (العاصمة) والوحدتين المحليتين لمركزى أرمنت وأسنا فضلاً من محافظة قنا^(٥) ويعنى ذلك أن عدد المحافظات المصرية بلغ ٢٩ محافظة. ثم تم إلغاء محافظتي حلوان و٦ أكتوبر ليصل عدد المحافظات إلى ٢٧ محافظة .

أهمية الدراسة:

ترجع أهمية الدراسة إلى إنها محاولة لإلقاء الضوء على التجربة المصرية لصناعة السيارات لتقييم ما توصلت إليه هذه الصناعة الحديثة، وما حققته من أهداف، وما سوف يجابهها في المستقبل من تحديات خاصة مع نقص الدراسات والبحوث العلمية المنشورة عن هذه الصناعة في مصر

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

- ١- تشخيص الحقائق والظروف التي تعمل في ظلها صناعة السيارات في مصر وتقييم الوضع الراهن لهذه الصناعة بإيجابياتها وسلبياتها فيما يختص بتعميق التصنيع المحلي، قدرتها على التطور والمنافسة.
- ٢- اقتراح مجموعة من التوصيات المناسبة لمعالجة المشكلات وتطوير نظم الإنتاج والتسويق لتأصيل هذه الصناعة وزيادة قدرتها التنافسية في ظل مختلف التحديات المحلية والعالمية

منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على منهج البحث المكتبي والبحث الميداني.

١- اعتمد البحث المكتبي على الإطلاع على الدوريات والبحوث المتاحة والدراسات والتقارير والإحصاءات الصادرة عن المجالس القومية المتخصصة والهيئة العامة للتصنيع ومركز معلومات شركات تجميع السيارات وهيئة الجمارك المصرية.

٢- اعتمد البحث الميداني على:

أ- إجراء العديد من المقابلات الشخصية مع بعض المسؤولين في شركات صناعة السيارات في مصر من خلال الزيارات الميدانية المتعددة لبعض مواقع تلك الشركات وكذلك مقابلات مع بعض المسؤولين بالهيئة العامة للتصنيع.

ب- تجميع البيانات الكمية من خلال استمارات الاستبيان للشركات المنتجة للسيارات .

وقد تم إجراء التحليل الإحصائي للبيانات التي شملتها الدراسة باستخدام المتوسطات الحسابية والانحراف المعياري واستخدام أسلوب تحليل التباين (F- Test) Analysis of Variance واختبار معنوية الفروق وفقاً لنظام برنامج (Spss).

و سوف نتناول الدراسة النقاط التالية:

- التوزيع الجغرافي والمركب الصناعي لصناعة السيارات في مصر.
- التوزيع الجغرافي لقيمة الانتاج الصناعي للسيارات في مصر.
- المشكلات التي تواجه صناعة السيارات في مصر.
- مستقبل صناعة السيارات في مصر.

اولا: التوزيع الجغرافي والمركب الصناعي لصناعة السيارات في مصر:

تتوزع صناعة السيارات في مصر في عدد قليل من المحافظات المصرية جدول (1)، وتكاد تتركز في المحافظات الشمالية من الجمهورية في محافظة القاهرة متمثلة في منطقة وادي حوف والتبين، أما في محافظة الاسكندرية فتوجد في مدينة برج العرب الجديدة ، أما في محافظة الجيزة فتوجد في مدينتي أبورواش الصناعية على طريق مصر أسكندرية الصحراوي، ومدينة ٦ أكتوبر الصناعية ، ومحافظات الدلتا مثل النقهلية والشرقية متمثلة في مدينة العاشر من رمضان الصناعية والقليوبية متمثلة في مدينة العبور الصناعية، وفي محافظات القنطرة متمثلة في محافظة السويس

جدول (1)

التوزيع الجغرافي والمركب الصناعي لصناعة السيارات في مصر

المحافظة	عدد المنشآت	عدد العاملين	رأس المال
القاهرة	٤	٤٤٣٣	١٦٣٧٦٨٧
الاسكندرية	١	٩٠	١٢٠٠٠٠
السويس	١	٤٩٠	٤٢٠٠٠٠
النقهلية	١	١٠	٤٢٠٧
الشرقية	٨	٨٧٤٦	٣٣٨٨٦٨٦
القليوبية	١	١٦٦٩	٢٠٤٨٢٢
الجيزة	١٠	١٠٧٨٠	٦٢٣٦١٥٧

١٢.١١٥٥	٩	٢٦٢١٨	٢٦	الاجمالي
---------	---	-------	----	----------

المصدر: الهيئة العامة للتنمية الصناعية، الإدارة العامة للسجل الصناعي، بيانات وتقارير غير منشورة، ٢٠١٤.

التوزيع الجغرافي لصناعة السيارات في مصر

من الجدول (١) والشكلين (٢) و (٣) يتضح ما يلي:

- ١- يوجد ٢٦ منشأة تعمل في صناعة السيارات موزعة على العديد من المحافظات داخل الجمهورية يعمل بها أكثر من ٢٦ ألف عامل، واستثمارات بلغت أكثر من ١٢ مليار جنيه عام ٢٠١٤.
- ٢- أستحوذت محافظة الجيزة على المركز الاول من حيث عدد المنشآت التي تعمل في صناعة السيارات في مصر وذلك بعدد ١٠ منشآت موزعة في مدينتي أبو رواش الصناعية، ومدينة و٦ أكتوبر الصناعية، ويعمل بتلك المنشآت أكثر من ١٠ آلاف عامل باستثمارات تخطت ٦.٢ مليار جنيه عام ٢٠١٤.
- ٣- جاءت محافظة الشرقية في المركز الثاني من حيث المنشآت التي تعمل في صناعة السيارات في مصر، وذلك بعدد ٨ منشآت صناعية تتركز في مدينة العاشر من رمضان الصناعية أكبر المدن الصناعية في مصر، ويعمل بتلك المنشآت أكثر من ٨ آلاف عامل، واستثمارات بلغت نحو ٣.٣ مليار جنيه.
- ٤- حققت محافظة القاهرة المرتبة الثالثة في صناعة السيارات بعدد ٤ منشآت تتركز في مدينة حلوان في وادي خوف والتبين، ويعمل بها نحو ٤٥٠٠ عامل، باستثمارات بلغت نحو ١.٦ مليار جنيه.
- ٥- جاءت باقي محافظات الجمهورية في المرتبة الرابعة وتتوزع تلك المنشآت في محافظات (الإسكندرية، السويس، الدقهلية، القليوبية)، وتوجد في كل محافظة منشأة واحدة، ويعمل بتلك المنشآت مجتمعة أكثر من ٢٢٠٠ عامل باستثمارات بلغت نحو ٧٥٠ مليون جنيه.

ثانياً: التوزيع الجغرافي لقيمة الانتاج الصناعي للسيارات في مصر:-

تنقسم السيارات المنتجة في مصر الى ثلاثة انواع هي : سيارات ركوب، وأتوبيسات ، ولواري نقل. وكل نوع من هذه الأنواع الثلاثة ينقسم الى مكوناته الأصغر. وتساهم صناعة السيارات في مصر بقيمة انتاج صناعي بلغت في عام ٢٠١٤ ما يزيد على ٥٥.٧ مليار جنيه جدول (٢)، تتوزع على العديد من المحافظات خاصة التي تقع بها مدن صناعية جديدة مثل محافظة الجيزة ومحافظة الشرقية .

جدول (٢) التوزيع الجغرافي لقيمة الانتاج الصناعي للسيارات في مصر عام ٢٠١٤

(٤)

التوزيع الجغرافي لقيمة الانتاج الصناعي لصناعة السيارات في مصر

من الجدول (٢) ، والشكل (٤) يتضح ما يلي:

- ١- بلغت قيمة الإنتاج الصناعي للسيارات في مصر عام ٢٠١٤ ما يزيد على ٥٥.٧ مليار جنيه.
- ٢- استحوذت محافظة الجيزة متمثلة في مدينتي أبو رواش و٦ أكتوبر على المركز الأول في انتاج السيارات ، حيث بلغت قيمة الانتاج ما يزيد على ٣٦.١ مليار جنيه، أي ما يوازي ٦٤.٨% من اجمالي قيمة الانتاج على مستوى الجمهورية.
- ٣- حققت محافظة الشرقية المرتبة الثانية من حيث الانتاج الصناعي متمثلة في مدينة العاشر من رمضان إحدى اقدم المدن الصناعية في مصر، حيث حققت ما يزيد على ٨.١ مليار جنيه، بما يوازي ١٤.٦% من اجمالي الانتاج الصناعي على مستوى الجمهورية.
- ٤- جاءت محافظة السويس في المرتبة الرابعة ، وذلك بنحو ٥.٦ مليار جنيه، اي ما يوازي ١٠% من اجمالي قيمة الانتاج الصناعي للسيارات في مصر.
- ٥- حققت محافظة القاهرة المركز الخامس ، وذلك بنحو ٤.٦ مليار جنيه ، أي ما يوازي ٨.٣% من قيمة الانتاج الصناعي على مستوى الجمهورية.
- ٦- حققت محافظات الإسكندرية والدقهلية والقليوبية المركز الاخير من حيث قيمة الانتاج الصناعي.

ثالثاً: المشكلات التي تواجه صناعة السيارات في مصر:

١-مشكلات المواد الخام:

على مجابهة تحديات المستقبل (١)

ومن المشاكل التي تم رصدها بخصوص المادة الخام من خلال إستثمارات الإستيبيان والدراسة الميدانية وجد أن:

- تعاني أغلب المصانع والورش من إرتفاع أسعار المواد الخام على مستوى القطاعات الصناعية في صناعة السيارات . كما تعاني المصانع من إرتفاع تكلفة نقل الخامات للمصنع مما يؤدي في النهاية إلى إرتفاع ثمن المنتج النهائي.
- تخضع أسعار الخامات الأساسية إلى ظروف العرض والطلب في السوق حيث يؤدي نقص الخيام في بعض الأحيان إلى إرتفاع سعره.

ولعلاج مشكلات المواد الخام يجب مراعاة الآتي:

- العمل على توفير الدعم على واردات القطاع الخاص من المواد اللازمة للإنتاج وذلك حتى تصل المادة الخام بسعر.
- يجب أن تشارك الدولة القطاع الخاص في تسويق إنتاجه بالخارج، أي تساعد المصانع في تصدير منتجاتها إلى الدول الأجنبية، والدول العربية والأفريقية، مقابل أخذ نسبة على ذلك التسويق، حيث يعد التسويق من أهم الأسس التي يعتمد عليها لضمان نجاح الصناعة وإستمرارها^(٦).

٢-مشكلات العمالة:

- تعد العمالة أحد محاور التنمية الإقتصادية بوجه عام، والصناعة بشكل خاص وأن أية مشكلات بها سوف تؤدي إلى تعثر التنمية كثيرا. وبالرغم من معدلات النمو السكاني المرتفعة في مصر ووفرة الأيدي العاملة التي يحتاجها قطاع الصناعة بوجه عام، وصناعة السيارات في مصر بوجه خاص إلا أن أغلب هذه العمالة تصنف ضمن العمالة العادية ونصف ماهرة^(٧).
- يتم قياس الإنتاجية (Productivity) على أساس المخرجات إلى المدخلات المستخدمة في إنتاجها حيث كلما عظمت نسبة المخرجات كلما دل ذلك على إنخفاض تكلفة العناصر، وإرتفاع الإنتاجية لها بالقياس إلى الحالة التي تكون منها هذه النسبة منخفضة، ويعتبر قياس الإنتاجية على مستوى القطاع الصناعي مؤشرا هاما على الأداء الإقتصادي للدولة، حيث تظهر الصناعات منخفضة الكفاءة والأداء، مما يساعد على سرعة تحديد مشكلاتها والعمل على إيجاد حلول لها مما يقلل من عناصر التكاليف^(٨).

ويلاحظ أنه كلما طالت المسافة كلما زادت نسبة الإرتفاع في الأجور، والمدن على الترتيب في هذا الخصوص مدينة السادات، مدينة العاشر من رمضان، ثم مدينة السادس من أكتوبر، ثم مدينة برج العرب (الجديدة).^(١)

ويلاحظ في السنوات الأخيرة زيادة أجور العاملين في الصناعة وخاصة الحد الأدنى وكذلك الحوافز والمزايا بمعدلات فائت معدلات الزيادة الإنتاجية، وتتفق زيادة الأجور خاصة في القطاع الخاص واتخاذ الخطوات التشجيعية للإستثمار الخاص في المشروعات كثيفة العمالة^(١٠).

وتقدر إنتاجية العامل الصناعي المصري بنحو ١٣٣٨٧ دولار وذلك عام ٢٠٠١، بينما تتراوح إنتاجية العامل الصناعي في بعض الدول الصناعية بين ٢٤٤١٩ دولارا في كوريا الجنوبية، ٥٧٠٤٧ دولارا في الولايات المتحدة الأمريكية، ٦٠٤٧٠ دولارا في فرنسا، بينما تصل إنتاجية العامل في ألمانيا إلى ٦٠٦٠٠ دولارا سنويا في نفس العام^(١١).

وتفادى مشكلات العمالة:

أ- يجب أن تلعب الصناعة دورا رئيسيا في إيجاد فرص عمل جديدة، حيث أن صناعة السيارات من الصناعات الكثيفة العمالة والصناعات التصديرية.

ب- الإهتمام بالتدريب بأنواعه المختلفة، وتشمل التدريب الفني والإداري لكافة مستويات العاملين بصناعة السيارات والصناعات المغذية.

ج- التوسع في إنشاء العديد من المدارس الفنية الصناعية والمعاهد المتوسطة والعليا وربط مستويات الأجور بالإنتاجية.

٣- مشكلات الطاقة:

يعد إنقطاع التيار الكهربائي سببا من أسباب إنخفاض الإنتاج الصناعي، ويظهر هذا الوضع في المنشآت الصناعية الصغيرة والمتوسطة، حيث يؤثر إنقطاع التيار الكهربائي على ضعف الإنتاج وتأخير^(١١).

ولعلاج مشاكل الطاقة:

- المزيد من الإستثمارات لإمداد شبكات الطاقة وصيانتها فضلا عن صيانة الشبكات والتوكيدات، والتأكد الدائم من سلامتها وسلامة التوصيلات.

- العمل على إقامة محطات توليد الكهرباء صغيرة خاصة لكل موقع صناعي لتعمل احتياطيا في حالة إنقطاع التيار الكهربائي. وتوصيل شبكات الكهرباء ذات الجهد العالي إلى المواقع الجديدة والتي تمثل أمل للتنمية وهدفها الأول.

٤- مشكلات رأس المال:

- تعاني كثير من المنشآت الصناعية لصناعة السيارات والصناعات المغذية لها خصوصا المنشآت الصغيرة والمتوسطة والقليل من المنشآت الكبيرة من عجز في رؤوس الأموال النقدية بشكل يعوق نموها وتنميتها، مما يعرضها بذلك إلى التعثر أو التوقف لفترة أو الإغلاق نهائيا أو الإقتراض من البنوك وحملها أعباء مالية باهظة حيث يؤدي العجز في عمليات التمويل إلى عدم السيولة اللازمة لإستيراد الآلات والمعدات والمواد الخام.^(١٢)

ولعلاج مشاكل رأس المال:

- أ- تهيئة المناخ الإستثمارى المناسب خاصة فيما يتعلق بالقوانين والتشريعات الإقتصادية، لتشجيع رأس المال الخاص الوطنى والأجنبى على تمويل أكبر قدر ممكن من مشروعات التنمية الصناعية لصناعة السيارات بفوائد ميسرة على المستثمرين.
- ب- الحد من تدخل الحكومى بفرض تسعيرتها الجبرية على المنتج الصناعى وترك هامش ربح يعينها على أداء مهامها.
- ج- تطبيق مزايا قوانين الإفتتاح على القطاع العام الصناعى، خاصة فيما يتعلق بالإعفاءات الجمركية والضريبية كي تستطيع شركات السيارات أن تكون في وضع تنافسى مع الأسواق العالمية.

٥-مشكلات خاصة بالعملية الإنتاجية:

- أهم مشكلات العملية الإنتاجية هى التسويق حيث يعد من أهم الدعائم الرئيسية في إقامة أى منشأة صناعية وتطورها. ويعتبر السوق ضرورة لا بد منها لتصريف المنتجات النهائية، كما أنه ضرورة لإستيراد الخامات، ويوجه عام كلما ضعف تأثير عامل المادة الخام والطاقة المحلية على توطن المصنع أصبح عامل السوق أقوى على توطن الصناعة^(١٤).
- وتعاتى صناعة السيارات شأنها شأن أى صناعة في مصر من عدة مشكلات متعلقة بالسوق، ويأتى على رأسها صغر حجم السوق المحلى، وضآلة قدرته الإستيرادية للمنتجات الخاصة بصناعة السيارات، وخصوصا مع إنخفاض مستوى المعيشة، وبالتالي إنخفاض القدرة الشرائية لهم.

لتفادى المشكلات الناجمة عن العملية الإنتاجية:

- أ- العمل على تحسين مستوى الصناعة لخفض أسعارها لتتقوى على المنافسة الأجنبية داخليا وخارجيا.
- ب- العمل على أن تقوم الجهات المختصة بدراسة الأسواق الخارجية ، وذلك للتعرف على خصائص مستهلكيها من حيث الذوق العام وطبيعة إحتياجاتهم من المنتج.
- ج- الإشتراك في المعارض والأسواق الخارجية، حتى يمكن تعريف المستهلك والموزع في الخارج بالإنتاج المحلى.

٦-مشكلات أخرى متنوعة:

تعتبر المشكلات الناجمة عن التكنولوجيا المستخدمة في الصناعة من أهم هذه المشكلات، حيث يعد توافر قاعدة عملية تكنولوجية بات شرطاً أساسياً لكي تنبؤ أية دولة مكاناً مرموقاً في النظام العالمي الجديد وما تمخض عنه فيما يعرف بالعولمة^(١٥). ويمكن تحديد بعض هذه المشكلات الناجمة عن التكنولوجيا المستخدمة في الصناعة مثل نقص مستلزمات الإنتاج من الآلات وقطع الغيار والخامات، والأيدى العاملة الماهرة.

ولتفادي المشكلات الناجمة عن التكنولوجيا المستخدمة في الصناعة:

- ١- التركيز على عمل صيانة دورية دائمة للآلات وخطوط الإنتاج، وتأمين قطع الغيار اللازمة لضمان استمرار التشغيل.
- ٢- العمل بجدية على محاولة إنتاج قطع الغيار والإهتمام بعمليات الإحلال والتجديد بصفة مستمرة باستمرارية المصانع في الإنتاج.
- ٣- تلافى مشكلة تمويل إستيراد مستلزمات الإنتاج عن طريق الإتفاقيات من خلال التبادل التجاري مع الدول الصديقة بأسعار مناسبة.

رابعا: مستقبل صناعة السيارات في مصر

وتشير الإحصاءات إلى وجود أكثر من سيارة واحد في كثير من المنازل في الدول العربية والخليجية. لذا أجرت "جويك" دراسة متعددة للعملاء لقطاع السيارات بهدف التعرف على فرص الاستثمار فيه، وشملت الدراسة التكنولوجية واتجاه السوق العالمية والتوقعات، وتقديم الطلب على السيارات مع تحديد المشاريع المحتملة في دول المجلس^(١٦).

وبناء على دراسة الطلب على القطاع وتحليل الوضع الحالي، تم تحديد عدد من المشاريع بما في ذلك تلك المتعلقة بتجميع السيارات والمنشآت المتخصصة بتصنيع مكونات وقطع الغيار والملحقات لدعم النمو الصناعي في هذا القطاع.

وقد كشفت الدراسة أن الإنتاج العالمي للسيارات يصل في عام ٢٠١٧ نحو ٢٧٣ مليون وسيطة نقل من بينها ٣٥ مليون سيارة (٧٣%)، ٢٠، ٢ مليون ألية تجارية كالحافلات والشاحنات وغيرها بنسبة (٢٧%)، وجاء إنتاج مصر بحوالى ١٠٣٥٥٢ وسيطه نقل، أما إيران فكان حجم إنتاجها نحو ٩٩٧٢٤٠ وسيطة نقل، وجنوب أفريقيا نحو ١,٣٥٥٢، وسيطه نقل، بينما بلغ إنتاج أمريكا ٣,٩ مليون وسيطة نقل، واليابان نحو ١١.٦ مليون والصين ٨,٨٨ مليون نقل^(١٧).

ويتوقع أن ينمو الطلب على السيارات في دول المجلس ليصل في عام ٢٠٢٠ إلى حوالي ١,٨ مليون سيارة، بعد أن كان عام ٢٠١٧ في حدود ٨٣٩,٩٠٠ سيارة، وتشير هذه المعطيات إلى أن سوق السيارات وقطع الغيار تزخر بالفرص الاستثمارية الواعدة في ظل غياب تام لمصانع السيارات والمصانع المغذية لها كالأمونيوم، الزجاج، والكروم، والنيكل، والبلاستيك، والمطاط، والزيوت، والإضاءة، والبطاريات..... إلخ.^(١٨)

١- المصانع المتوقع إنشائها في مصر:

تثير النتائج التي تعرضت لها الدراسة الكثير من المخاوف والقلق على مستقبل الصناعة (صناعة سيارات الركوب) في مصر وذلك نظرا لأنها ستواجه أخطار يمكن أن تهدد نموها واستمراريتها وتوضح ملامح هذه الاخطار في المتغيرات المستقبلية في الآتي:

أ- تواضع حجم الطلب المتوقع

يوضح الجدول رقم (٥) حجم الطلب المتوقع على سيارات الركوب من عام ٢٠١٦ وحتى عام ٢٠٢٥

ومنه يتضح الآتي

المصدر/ الهيئة العامة للتنمية الصناعية - إستراتيجية صناعة وسائل النقل في مصر حتى عام ٢٠٢٥، ٢٠١٥، ص ٣

تشير النتائج والتنبؤات إلى تواضع ومحدودية حجم الطلب المتوقع على سيارات الركوب حتى عام ٢٠٢٠ والذي يبلغ ١٠٨ ألف سيارة، وهو ما يماثل تقريباً الطاقات المتاحة للمصانع القائمة مجتمعة بواقع العمل لوردية واحدة (١٠٠٠٠٠ سيارة سنوية). بمعنى استمرارية عدم استغلال الطاقات الكاملة في الخمس سنوات القادمة. وبحلول عام ٢٠٢٥ سيصل حجم الطلب المتوقع إلى حوالي ١٢٠ ألف سيارة وهو ما يقل كثيرا عن الطاقات المتاحة للشركات القائمة بواقع العمل لورديتين يوميا ناهيك عن الاجتماعات القائمة لتزايد عدد مصانع التجميع في المستقبل القريب.

ب- اتفاقيات الجات وأثارها المتوقعة:

تنص تلك الاتفاقية على خفض التدرجي للرسوم الجمركية على السيارات الكاملة الواردة حتى تصل إلى ٥٠% كحد أقصى بعد فترة سماح تمتد ٩ سنوات مع وجود قيود في تلك الاتفاقية تقلل من فرص حماية الصناعات المحلية وتميزها عن المستورد وإطلاق المناقشة بدون قيود مع الالتزام بالمواصفات العالمية للسلع المنتجة.^(١٩)

ج- اتفاقيات الشراكة الأوروبية و أثارها المتوقعة:

حيث تستهدف خفض الرسوم الجمركية تدريجيا بين الدول الأعضاء إلى أن يتم إلغائها نهائيا خلال اثني عشر سنة من تاريخ التوقيع.^(٢٠)

ونظرا لاشتراك مصر في هذه الاتفاقية فان ذلك يعني التوقف الحتمي لجميع مصانع سيارات الركوب الحالية لاعتمادها أساسا على استيراد معظم المكونات من أوروبا وغيرها من الدول كاليابان وكوريا. لان تكلفه الانتاج ستكون بالقطع أكثر من تكلفة استيراد السيارة كاملة الصنع من الخارج.

- وتؤثر تلك المتغيرات الثلاثة على أمكانية بقاء أو استمرارية تلك الصناعة في مصر للأسباب التالية.

١- خفض حصة المصانع المحلية من حجم الطلب بالسوق نتيجة لتزايد واردات السيارات الأجنبية وضيق حجم السوق.

٢- صعوبة مكافحة الاغراق في ظل تطبيق الاتفاقيتين إذ تلجا بعض الشركات الأجنبية لتصدير منتجاتها من السيارات إلى مصر بأسعار أقل من تكلفتها أو بأسعار تقل عنها في بلد المنشأ تحت ما يسمى بسياسة الاغراق.

التوصيات و النتائج:

بعد التعرف على الحقائق والظروف التي تعمل في ظلها صناعة السيارات ، ولتحقيق أكبر قدر ممكن من الفوائد الاقتصادية مع مراعاة الالتزام بالقواعد والنظم الدولية للتجارة بما فيها اتفاقية الجات والتجارة والشراكة الأوروبية ، فلا بد من دعم تلك الصناعات وتوفير الحماية العادلة لها في مواجهة الأخطار القادمة من الخارج كي يصبح لها قوة تنافسية في الأسواق المحلية والخارجية . و يأتي ذلك من وجهة نظر الباحث من خلال الأتي:

أ- إعادة النظر في سياسة الترخيص وذلك بإقامة مشروعات جديدة طالما أن طاقة المصانع القائمة تغطي احتياجات السوق. إلا إذا ارتبط المستثمر بالاستثمار أكثر من ١٠٠ مليون جنية مصرى كحد الدنيا وألا تقل نسبة المكون المحلي ٦٠% ضمانا للجديّة . على أن ينص العقد مع الشركة الأجنبية على إقامة مشروعات جديدة للصناعات المغذية وتصدير نسبة من إنتاجها لتلك الشركة.

ب- تعديل الخلل في إنظام الجمركي الحالي لتحفيز الشركات على زيادة المكون المحلي ليقتررب من المعدلات العالمية.

ج- توسيع نطاق الأسواق وتشجيع الدولة للتصدير لزيادة حجم الطلب على السيارات المنتجة محليا.

د- دعم صناعة السيارات لرفع قدرتها التنافسية وزيادة نصيبها من السوق.

- هـ- تحديد فترة زمنية للشركات المنتجة لرفع نسبة المكون المحلي ليقترب من المعدلات العالمية بإصلاح الخلل في النظام الجمركي وتقدير حوافز للشركات التي تحقق زيادة في نسب التصنيع المحلي.
- و- زيادة فاعلية التعاون بين الشركات المنتجة وبين الجامعات والمعاهد المتخصصة ومراكز البحوث لحل مشكلات الإنتاج.
- ز- تطبيق المواصفات الخاصة بالتلوث (نسبة ثالي أكسيد الكربون والهيدروكربونات في العادم) على السيارات المحلية والمستوردة حفاظاً على البيئة ومنع استيراد السيارات ذات الطراز القديم والتي مازالت تنتج في بعض الدول.

وهذه البنود هي حزمة متساندة يجب أن تحقق التوازن في تنفيذها وفق برامج زمنية محددة بحيث تحقق إطار عام لاستراتيجية تدعم استمرارية ونجاح صناعة السيارات في مصر.

المصادر والمراجع:-

اولاً: المصادر

- المجالس القومية المتخصصة: صناعة السيارات في مصر، سلسلة دراسات تصدرها المجالس القومية المتخصصة رقم (٣٠)، ١٩٨٤.
- مجلس الشورى: سياسة التصنيع في مصر، سلسلة تقارير مجلس الشورى تقرير رقم (٥) القاهرة ١٩٩٢.
- مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء، ٢٠٠٩.
- المنظمة العربية للتنمية الصناعية: الصناعة العربية واقعها والرؤية المستقبلية لها، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر العربي السنوي التاسع عشر " تحديث الصناعة في ضوء المتغيرات الأولية كلية التجارة جامعة المنصورة بالإشتراك مع جامعة الدول العربية، القاهرة ٢٢- ٢٤ أبريل ٢٠٠٧.
- الهيئة العام للتصنيع: إستراتيجية صناعة وسائل النقل في مصر، بيانات غير منشورة، ٢٠١٦.

ثانيا: المراجع:-

(1)أ- المجالس القومية المتخصصة: صناعة السيارات فى مصر، سلسلة دراسات تصدرها المجالس القومية المتخصصة رقم (٣٠)، ١٩٨٤، ص-٩.

ب- أحمد محمد سيد شرارة: تقويم سياسات الإنتاج لصناعة السيارات فى مصر، رسالة دكتوراه، قسم إدارة الأعمال، كلية التجارة، جامعة الأزهر، ١٩٨٩، ص-٥٣.

(2) الهيئة العام للتصنيع: إستراتيجية صناعة وسائل النقل فى مصر، بيانات غير منشورة، ٢٠١٦، ص-١.

(3) سعيد النجار: تقرير عن صناعة السيارات فى مصر ومستقبلها فى ظل الإصلاح الاقتصادي، شركة النصر لصناعة السيارات، ١٩٩٤، ص ١.

(4)أحمد محمد عبد العال: التعدلات الإدارية لمحافظة مصر ونتائجها السككية، المجلة المصرية للسكان وتنظيم الأسرة، معهد الدراسات والبحوث الإحصائية، جامعة القاهرة، ديسمبر ٢٠٠٨، ص ٢.

(5) مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء، ٢٠٠٩.

(6) محمد إبراهيم رمضان: مدينة العائش من رمضان، دراسة فى جغرافية الصناعة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية ١٩٨٩، ص٣١٢

(7) حسام الدين جاد الرب: المناطق الصناعية غرب الإسكندرية خلال السنوات ال ٢٥ سنة الأخيرة دراسة جغرافية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب جامعة القاهرة ٢٠٠٠ ص ٢٦٠، ٢٦١

(8) سهام محمد إبراهيم: التخصصية ومستقبل القطاع الصناعى فى مصر، رسالة ماجستير غير منشورة كلية التجارة جامعة قناة السويس الإسماعيلية ١٩٩٦ ص١٤٩

(9) Meyer, G, industrial expansion in the new desert cities in Egypt middle east association November 1988, p 7

(١٠) المجلس الشورى: سياسة التصنيع فى مصر، سلسلة تقارير مجلس الشورى تقرير رقم (٥) القاهرة ١٩٩٢ ص٧٩

(١١) المنظمة العربية للتنمية الصناعية و التعيين: الصناعة العربية وأفقها والرؤية المستقبلية لها، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر العربى السنوى التاسع عشر " تحديث الصناعة فى ضوء المتغيرات

امل منازع محمد التحليل المكاني لمستقبل صناعة السيارات في مصر وقدراتها
على مجابهة تحديات المستقبل(١)

١٧٥

الأولى كلية التجارة جامعة المنصورة بالإشتراك مع جامعة الدول العربية، القاهرة ٢٢- ٢٤ أبريل ٢٠٠٣، ص ٦-٧

(١٢) أحمد عيد: معايير التقد في الطاقة كأداة في ترشيد التكاليف في قطاع الكهرباء مجلة البحوث الإدارية، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، العدد السابع ١٩٩٦، ص ٢٥

(١٣) محمد خليفة سلام: مدينة برج العرب الجديدة دراسة في جغرافية الصناعة باستخدام نظم المعلومات الجغرافية والاستشعار عن بعد، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، بنها، ٢٠١٦، ص ٣٢٦

(١٤) Bale, J, The Location of Manufacturing Industry London, 1977, p 47

(١٥) على على حبيش: التكنولوجيا في الصناعة في ضوء التنافسية العالمية، كتاب الأهرام الإقتصادي، العدد ١٥١، مؤسسة الأهرام القاهرة، أغسطس ٢٠٠٠، ص ٥٣-٥٤

(١٦) عيبر جابر جويك: تكشف عن فرص استثمارية واعدة في صناعة السيارات، دار المنظومة، العدد ١١٠، مارس ٢٠١٧، ص ص ٥٤، ٥٥، ٥٥. ٢_ نفس المرجع، ص ٥٥ .

(١٧) نفس المرجع، ص ٥٦ .

(١٨) نفس المرجع، ص ٥٦ .

(١٩) راوية الصاوي: الصناعات المصرية وتحديات المستقبل، الأهرام الاقتصادي، العدد ١٣٠٨، فبراير ١٩٩٤، ص ٤ .

(٢٠) سعيد النجار: مرجع سابق، ١٩٩٤، ص ٣ .