

## الاهمية الاقتصادية لصناعة سيارات الركوب والسيارات التجارية بجمهورية مصر العربية

د. عزة على فرج إبراهيم\*

### مستخلص

يقدم هذا البحث القيمة الاقتصادية لصناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية وقطع الغيار بالقطاع الصناعي ودعم القدرات التصديرية وتقليل استيراد تلك المنتجات الصناعية كمؤثراً أساسياً في الميزان التجاري لمصر، كما يتحقق من القدرات الاقتصادية لصناعة السيارات والداعمة للارتفاع بالقدرات الصناعية التنافسية على مستوى القارة الأفريقية لما لمصر من قدرات صناعية منذ بداية القرن التاسع عشر وبخاصة في مجال صناعة تجميع السيارات بأنواعها، وقد تم ذلك من خلال الدراسة البحثية والدراسة الميدانية والدراسة الإحصائية للبيانات الخاصة للقدرات الإنتاجية وتحديد مدى قدرتها على تلبية الاحتياجات المحلية لجمهورية مصر العربية في مجال صناعة تجميع السيارات والصناعات المغنية.

تم تتبع حجم الانتاج لسيارات الركوب والسيارات التجارية خلال الاعوام من ٢٠١٠ الى ٢٠١٨ والذي تبين منه تغير حجم الانتاج، حيث انخفض حجم الانتاج من السيارات المجمعّة ليصل الى اقل قدرة له في العام ٢٠١٤ حيث بلغ ٢٢,٩ % بالمقارنة مما تم انتاجه في العام ٢٠١٠، وقد عاود الارتفاع في الانتاج في الاعوام التالية ليصل اعلى كمية انتاج في العام ٢٠١٨ بنسبة ٦١,٤% لاجمالي الانتاج في العام ٢٠١٠.

كما تم تقييم احتياجات السوق المحلية المصرية السنوية من سيارات الركوب والسيارات التجارية ومقارنتها بالقدرات الإنتاجية لصناعة تجميع السيارات وبيان حجم ماتم استيراده منها لسد احتياجات السوق خلال سنوات الدراسة وقد تبين ان الكميات المستوردة منها قد تزايدت من العام ٢٠١٠ ليصل الى اعلى كمية احتياج من الاستيراد للسيارات بكافة انواعها في العام ٢٠١٤ بزيادة بنسبة قدرها ٢٤٣,٧٨%، ومن ثم انخفضت الحاجة الى الاستيراد في الاعوام ٢٠١٥، ٢٠١٦، ٢٠١٧ بالمقارنة بالعام ٢٠١٤ مع زيادة نسبة المستورد منها بنسبة ١٠٩,١٧% عن احتياجات الاستيراد في العام ٢٠١٠.

كما تم تقييم القدرات الصناعية في مجال صناعة وسائل ومعدات النقل فقد تم مقارنة قيمة العائد من التصدير الى تكلفة المستورد خلال الاعوام التي شملتها الدراسة من العام ٢٠١٠ الى ٢٠١٧ وقد تبين تدي نسبة العائد من التصدير مقارنة بتكاليف الاستيراد حيث لم تتعدى نسبة ٤,٦٦% في العام ٢٠١٣ كنسبة لعائد التصدير الى تكلفة الاستيراد، بينما بلغت اقل نسبة لها في العام ٢٠١٥ بنسبة ١,٦٦%.

كما تم دراسة القدرات الاقتصادية بقطاع الصناعة بوجه عام من خلال عوائد التصدير وتكلفة الاستيراد، وتبين ان عوائد التصدير الى تكلفة الاستيراد قد بلغت اقل نسبة لها في العام ٢٠١٦ بنسبة ٣٢,٢٤% وأعلى نسبة لها في العام ٢٠١١ بنسبة ٤٥,٩٩%، وبمقارنة القدرات الاقتصادية لقطاع تصنيع وسائل ومعدات النقل بالقدرات الاقتصادية بقطاع الصناعة بوجه عام يتضح ضعف القدرات الصناعية بمصر في قطاع صناعة تجميع السيارات ومعدات النقل.

وللوقوف على القدرات الصناعية بجمهورية مصر العربية بقطاع صناعة تجميع السيارات بالمقارنة مع بعض أكبر الدول الأفريقية إنتاجاً لها وهما دولتي جنوب أفريقيا والمغرب خلال الفترة التي شملتها الدراسة فقد تبين ان القدرات الإنتاجية بدولة جنوب أفريقيا تعد الأكبر إنتاجاً خلال كافة الاعوام التي شملتها الدراسة، بينما تميزت القدرات الإنتاجية المصرية خلال العام ٢٠١٠ و٢٠١١ بالمقارنة بدولة المغرب وقد تطورت القدرة الإنتاجية بشكل ملحوظ في دولة المغرب بدءاً من العام ٢٠١٢ وحتى العام ٢٠١٨ وقد تبين من البحث والتحليل ان ذلك يرجع الى نتيجة الحوافز الداعمة لقطاع صناعة السيارات وعقد الاتفاقات مع كبرى الشركات الأوروبية المنتجة وكذلك دعم التدريب والقدرات التكنولوجية للعاملين لتلك الصناعة والاتفاقية التسويقية مع دول شمال أفريقيا والاردن وفلسطين.

ومن خلال التحليل الاقتصادي للقيمة المضافة من فرص العمل في قطاع صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية والقطاعات المرتبطة بالسيارات بوجه عام حيث تبين ان اجمالي العاملين في قطاع صيانة واصلاح المركبات والعاملين في مجال النقل والتخزين قد تطور من ٤,١٩٩٥ مليون فرصة عمل في ٢٠١١ لتصل الى ٥,٥٩ مليون فرصة عمل في العام ٢٠١٨ مع اجمالي اجور سنوية من ٤٩,٠٠١ مليار جنيه في العام ٢٠١١ لتصل الى ١٢٠,٤٢٦ مليار جنيه في العام ٢٠١٨ بنسبة زيادة قدرها ٢٤٥,٧٦% بما يؤكد على اهمية فرص العمل في القطاعات المرتبطة بصناعة وسائل النقل والمواصلات والقطاعات المرتبطة بها من اصلاح وصيانة وتشغيل.

**الكلمات المفتاحية:** صناعة السيارات في مصر - اقتصاديات صناعة السيارات - الصناعات

المغذية - فرص العمل - حجم الاستيراد - تاريخ صناعة السيارات - اجور العاملين - تطور صناعة السيارات - اهمية صناعة السيارات.

## مقدمة

تعتبر صناعة السيارات من الصناعات الداعمة لكبرى الاقتصادات العالمية لما تمتلكه تلك الصناعة من إمكانيات تمكنها من النهوض بمستقبل البلاد في وقت قياسي مقارنة بالصناعات الأخرى.

وقد بدأت مصر في صناعة السيارات منذ عقود طويلة في الأربعينات والخمسينات في القرن الماضي حيث تمكنت من انتاج الهياكل والاجسام المعدنية للسيارات، وقد بلغ عدد العاملين في شركات تجميع السيارات ١٢ ألف عامل في عام ١٩٦١، وكان ذلك نتاجاً لاهداف التنمية الصناعية لمصر، وفي تتبع لاهمية السياسات المتبعة في مصر من تحقق المستهدف من صناعة تجميع السيارات

( El-Haddad, A., ٢٠١٧ ) بين البحث اهمية السياسات التي اتبعتها الدولة منذ الخمسينات لتوفير منتج محلي من صناعة تجميع السيارات في مصر والمصاعب التي تعرضت لها تلك الصناعة خلال الفترات الزمنية المختلفة، وقد بين البحث اهمية مرحلة السبعينات من القرن الماضي والفلسفة الاقتصادية لها في تحقق شركات متعددة مع بعض الشركات العالمية لتجميع سياراتها بمصر مع نسبة مكون محلي محدد من خلال الدولة وفي ظل الفلسفة الاقتصادية المنفتحة قد تحقق انتاج العديد من تلك السيارات بنسبة مكون مصري، وفي السنوات الاخيرة تعرضت صناعة السيارات لأزمات متمثلة في توفير العملة الاجنبية للاستيراد وتأثير الضوابط التي وضعتها البنوك على سهولة الاستيراد من الخارج، هذا بالإضافة الى احتياج صناعة تجميع السيارات لوضع سياسات تحمي هذه الصناعة وتمكنها من المنافسة في الاسواق المحلية والعالمية من خلال الحوافز الاقتصادية وذلك كما بينها البحث.

وفي تقرير صدر عن المركز التجاري التيلندي بالقاهرة (Thai Trade Cairo, 2014.) Center, بين تتبع الحقبات التاريخية في صناعة السيارات والصناعات المغذية وبين اهمية الاستثمارات في تطور الصناعات المغذية والتي تدعم جميع انواع السيارات بكافة انواعها وبين اهمية صناعة السيارات في الارتقاء في الصناعات الاخرى مثل صناعة الخامات والاجزاء والمنظومات وبين تأثيرها على صناعة الالات والمعدات المستخدمة في تشكيل المعادن.

وعن تطور صناعة السيارات بمصر بين البحث (Hamza, R., & Zaher, S., 2012) تطور صناعة السيارات منذ الستينات في القرن الماضي، وبين ان الاهتمام بصناعة السيارات قد بدأت في العديد من الدول النامية بهدف التحول من النشاط الزراعي الى النشاط الصناعي لتحقيق التنمية المستهدفة، وقد كانت صناعة السيارات من انجح التجارب لدعم التحول الصناعي، كما بين البحث ان حجم الطلب على السيارات قد تزايد بنسبة اكثر من ٢٠٠%

مابين العام ٢٠٠٣ الى ٢٠٠٧، كما وضع أيضاً أهمية اتباع سياسات داعمة لصناعة تجميع السيارات.

ونظراً لوجود مصر بقارة افريقيا فقد تم التركيز على الاهتمام الصناعي وبخاصة في مجال السيارات لبيان الفرص المتاحة والتعرف على الدول المنتجة وحجم التبادل بينها، ويوجد العديد من الدول الأفريقية تعرف بأنها دول نامية ساعية للارتقاء من بينها مصر، وفي بحث (Black, A., & Others, 2017) عن صناعة السيارات في افريقيا والفرص المتاحة والتحديات بين البحث ان العديد من الدول الأفريقية يوجد بها صعوبات منذ عام ٢٠٠٠ بشكل عام في النشاط الصناعي من بينها صناعة السيارات، وبين ان دول القارة الافريقية تستورد سنوياً بما قيمته ١٦,٣ مليار دولار من السيارات من دول العالم، ووضح اهمية انه في السنوات الاخيرة اصبح الالهية بما كان جذب الاستثمارات الكبيرة لدعم صناعة السيارات بفلسفة القيمة المضافة وان محاولات بعض الدول من خلال الانتاج المنخفض لايمثل قيمة اقتصادية مضافة أو فرص عمل للعاملين، كما بين اهمية التنسيق بين الدول الأفريقية وتوسيع السوق للسماح بالاستثمار بحجم منتج يحقق القيمة الاقتصادية المضافة.

وينبغي التخطيط للمدى البعيد في صناعة السيارات والصناعات المغذية لتحقيق الاهداف القومية والاقتصادية وقد بين البحث (Barnes, J. 2018) التخطيط المستقبلي للارتقاء بصناعة السيارات بجنوب أفريقيا وزيادة نسبة المكون المحلي من خلال مخطط برنامج تطوير صناعة السيارات (من ١٩٩٥ إلى ٢٠١٢) وتم تطوير هذا المخطط والذي بدأ في ٢٠١٦ وتم الانتهاء منه في ٢٠١٨ مع مراحل بحثية لمشروع مخطط جنوب إفريقيا للسيارات لتحديد الرؤية والأهداف الرئيسية لصناعة السيارات وذلك حتى عام ٢٠٣٥، وقد استعرض البحث ما تحقق في مجال صناعة تجميع السيارات من خلال الشراكة مع العديد من الشركات الدولية والانتاج بمعايير قياسية دولية ذات جودة مما مكنها من التصدير للسيارات الى أكثر من ١٤٩ دولة، حيث شكلت صادرات السيارات وحدها واحدة من أهم فئات التجارة في جنوب إفريقيا. وانعكس ذلك على توفير فرص عمل في قطاع التصنيع لصناعة السيارات تقدر ب ١١٢٠٠٠ فرصة في مختلف المستويات والانشطة من تصنيع المكونات إلى تجميع المركبات، بالإضافة إلى التأثير المضاعف القوي لهذه الصناعة، لكونها مسؤولة عن حوالي ٣٢٠٠٠٠ وظيفة في اقتصاد جنوب إفريقيا تدعم نشاط صناعة السيارات بشكل غير مباشر. وأوضح التحديات التي تواجه صناعة السيارات في جنوب افريقيا بل والعديد من الدول النامية في صناعة تجميع السيارات وهي تطور تكنولوجيا التصنيع، والتحديات التنافسية للعديد من الشركات العالمية، وتزايد الاستهلاك القومي مع تطور مستويات المعيشة مما يقلل الكميات المستخدمة للتصدير، هذا بالإضافة الى القدرات التصديرية بالمقارنة بالعديد من الشركات الكبرى المصدرة مما يتطلب بذل الكثير من الجهد للتسويق. وقد تم تقديم المخطط القومي للارتقاء بصناعة تجميع

السيارات بجنوب أفريقيا من خلال دعم الشراكة بين القطاع الخاص والحكومة مع تقييم التحديات في مجال صناعة السيارات على المستوى العالمي وتقييم الامكانيات الذاتية والعمل على دعمها لتحقيق التميز والارتقاء في مجال صناعة السيارات.

ومن خلال تقييم تجربة المملكة المغربية لدعم التصنيع المحلي للسيارات بين البحث ( Hahn, T., & Vidican – Auktor, G., 2017 ) ان المغرب بدأت منذ ثمانينات القرن الماضي في الدخول في مجال صناعة السيارات من خلال الشراكة مع بعض الشركات العالمية المتخصصة في هذا المجال وقد دعمت السياسات المتبعة في السنوات الأخيرة سلسلة بناء القيمة الاقتصادية في مجال صناعة السيارات من خلال التعاون بين القطاعين العام والخاص والشراكة مع الشركات العالمية المتقدمة مع تحقق نسبة المكون المحلي المتزايد في مجال صناعة السيارات، كما حرصت على التخطيط لتطوير العمال ودعم تكنولوجيا المعرفة في المجالات الصناعية المتعددة مع تعظيم القدرات الاستثمارية في مجال صناعة السيارات، وزيادة القدرات التصديرية من خلال ابرام الاتفاقيات الإقليمية للتصدير.

كما يمكن الاستدلال من خلال الخبرات الدولية في مجال صناعة السيارات على تجربة الاسيان ( Jetin, B., 2017 ) حيث تم تنظيم هيكلية اقليمية لصناعة السيارات وتعظيم الاستفادة من قطع الغيار والمنظومات المستخدمة في صناعة جميع السيارات بكافة انواعها حيث تمكنت تلك التجمعات من انتاج قطع الغيار والمنظومات والاجزاء والخامات المستخدمة في صناعة السيارات بشكل تكاملي خلال الفترة ( ٢٠٠١-٢٠١٦ ) وتزايدت تجارة قطع الغيار والمكونات بين شمال شرق آسيا وجنوب شرق آسيا وجنوب آسيا بفضل الشبكة التي أنشأتها شركات صناعة السيارات والداعمة فيما بينها فاصبحت على خريطة صناعة السيارات من اقوي الكيانات والتحديات من حيث قدرتها على دعم الصناعات المغذية للسيارات وقد دعمت بشكل كبير صناعة السيارات في الدول الاسيوية مع الاستفادة بالخبرات المتاحة لديها وقدرة التطوير.

ومن الخبرات الدولية المتميزة في المجال الصناعي وفي مجال الصناعة بوجه عام وبخاصة في صناعة السيارات، وتعد التجربة الصينية مثلاً يحتذى به، وتسعى العديد من الدول الى الاستفادة من خبراتها

ففي بحث عن تطور صناعة السيارات في الصين ( Lu, F., & Others, 2015 ) منذ ١٩٦٩ الى ٢٠١٥ بين البحث اهمية الصناعات التحويلية في دعم صناعة السيارات، كما بين البحث اهمية الابتكارات التكنولوجية الحديثة على تطوير صناعة السيارات الصينية بل على صناعة السيارات في العالم وبين اهمية انشاء كيانات صناعية وبين قدرتها على دعم التواصل التكنولوجي بين شركات انتاج السيارات المحلية والدولية.

وفي بحث مرجعي عن اهمية السياسات التي اتخذتها الدول وصناعة السيارات بها ( Chen, )

(Y., & Others, 2019) في الفترة من ٢٠٠٢ الى ٢٠١٩ بين البحث ان الصين تشهد نمواً اقتصادياً ترتب عليه ارتفاع مستوى المعيشة واحتياج العديد من المواطنين لتملك السيارات وقد ترتب على ذلك زيادة حجم الطلب على السيارات في الصين وزيادة انتاج السيارات المنتجة لها وقد ناقش الباحث الآثار البيئية لزيادة اعداد السيارات في الصين لتأثيرها على الانبعاثات والتلوث البيئي.

وفي بحث بعنوان صناعة السيارات بين الماضي والحاضر والمستقبل في الصين (Holweg, M., & Others, 2019) بين البحث كيف عظمت الصين بالامكانيات المتاحة وحجم الاسواق لديها والطلب في بناء قدرات التصنيع في مجال السيارات وتعظيم الاستفادة من خبراتها المحلية والتعاون الدولي، وذلك من خلال تعظيم الاستفادة على مستوي الموردين والموزعين للانتاج الصناعي للسيارات في الصين ومراجعة السياسات الحكومية منذ بدء صناعة السيارات في الصين في الخمسينات، وتحليل القدرات والتحديات في بناء القيمة في صناعة السيارات، وقد بين البحث القيمة المضافة للتجربة الصينية والمتمثلة في القدرات الانتاجية الجديدة للصين في مجال صناعة السيارات وتعظيم الاستفادة من الخبرات البحثية العالمية للارتقاء بصناعاتها.

وفي بحث عن اهمية صناعة السيارات وبناء القيمة بين البحث ( & Others, 2019 ) (Wicaksono, P., تأثير صناعة السيارات وتطورها من خلال اندماجها في سلسلة القيمة مع الشركات الكبرى العالمية مما دعم وطور صناعة السيارات بأندونيسيا، بين البحث التأثير الاقتصادي لصناعة السيارات بأندونيسيا على الارتقاء بمتوسط دخل الفرد وتحقيق الرفاهية الاجتماعية وتوفير العديد من فرص العمل ومستويات دخول مقبولة دعمت التنمية بأندونيسيا كإحدى الانشطة الصناعية الهامة.

ومن خلال التجربة الاندونيسية في مجال تخفيض قيمة العملة الاندونيسية المحلية وتأثير ذلك على تنشيط الانتاج الصناعي المحلي ودعم النشاط الصناعي بين البحث (Sharma, A., ٢٠١٦.) أنه من خلال تتبع تأثير تخفيض العملة يتضح أن لذلك تأثير مباشر على تسويق المنتج المحلي والذي لايتطلب انتاجه مدخلات مستوردة في حين يختلف الامر في المنتجات الذي يوجد بها نسبة مدخلات تعتمد على استيرادها من الخارج، وذلك حسب نسبة الخامات أو الاجزاء المستوردة وسعرها بالعملة المحلية مقارنة بالسعر النهائي للمنتج الكامل. وفي دراسة بحثية أخرى عن تأثير تقلبات سعر العملة المحلية النيجيرية كدولة أفريقية على النمو الاقتصادي بين البحث (Jerumeh T.R., & Others, 2016) أن سعر الصرف يمثل عاملاً هاماً في قوة الاقتصاد النيجيري وقد بين البحث بإستخدام مؤشرات البنك الدولي ان تقلبات سعر الصرف له تأثير سلبي كبير على الناتج المحلي الاجمالي على المدى القصير

وعلى المدى الطويل، ويوصي بالعمل على استقرار سعر الصرف لان ذلك سيزيد من النمو الاقتصادي من خلال زيادة الاستثمار.

وفي بحث عن اهمية رسم السياسات في ظل المشاكل الاقتصادية والادارية التي تواجه شركات صناعة السيارات العالمية والتنسيق ما بين الشركات العالمية وبخاصة في ظل الازمات الاقتصادية بين البحث اهمية الادارة الاقتصادية في دعم القدرات الانتاجية وبخاصة مع الازمة الاقتصادية العالمية في العام ٢٠٠٨ وانخفاض حجم الانتاج وتسريح العديد من العاملين وخفض مرتبات البعض منهم، فقد بين البحث ( Cody, J., ٢٠١٥ ) اهمية وضع سياسات اقتصادية في ظل فلسفة العولمة وعدم الحاجة الى اعداد كبيرة من العمالة واستخدام الالية كبديل للعديد من العمالة الموظفة وقد بين البحث اهمية التنسيق بين الشركات المصنعة للسيارات بكلاً من المانيا والولايات المتحدة الامريكية.

وفي بحث عن التحديات التي مرت بها صناعة السيارات في تركيا تحت عنوان التكنولوجيا المتوسطة وحالة صناعة السيارات في تركيا ( Semih, I., & Bürken, S., 2019 ) بين البحث انه على الرغم من استثمار مبالغ كبيرة لدعم البحث والتطوير والتكنولوجيا الحديثة لصناعة السيارات بتركيا بين البحث ان القيمة المضافة من تلك الاستثمارات لم تحقق مردوداً ايجابياً نظراً لوجود العديد من المدارس البحثية على المستوى العالمي في المجال الالكتروني وتكنولوجيا المعلومات. وفي بحث عن اهمية التعاون المعرفي ما بين الدول والشركات المنتجة لدعم صناعة السيارات ( Muniz, J., 2019 ) بين البحث اهمية التعاون ما بين الشركات المنتجة للصين والبرازيل، وأهمية ذلك في رفع القدرات الاستيعابية والاتقان في التكنولوجيات الجديدة في صناعة السيارات.

وفي بحث عن تقييم تحديات العولمة وتأثير ذلك على الفرص المتاحة في مجال صناعة السيارات والتأثير المباشر وغير المباشر على الدول الصناعية الكبرى والدول النامية ( Pardi, T., 2018 ) بين البحث المستجدات المرتبطة بفلسفة العولمة والمناطق الحرة والتوسع التجاري والاندماج ما بين الشركات الكبرى في مجال صناعة السيارات وتأثير ذلك على قدرة الدول النامية في مجال الانتاج بفلسفة قومية، وبين البحث تأثير تلك المستجدات على فرص العمل سواء في الدول الصناعية الكبرى أو في الدول النامية، وبين أهمية اعادة الهيكلة للدول الصناعية الكبرى في النشاط الصناعي وبناء المنظومات الصناعية في الدول النامية.

وفي بحث عن مستقبل صناعة السيارات في المانيا في ظل السياسات الاقتصادية والاجتماعية ( Bormann, R., & Others, 2018 ) بين البحث ان الشكل الراسخ لصناعة السيارات في القرن الماضي لم يعد ممكناً في ظل التقنيات الحديثة المستخدمة ومنها الروبوت والتكنولوجيا الرقمية الهادفة لتقديم الخدمة لمستخدمي السيارات بما في ذلك القيادة الذاتية للسيارة وقدرتها على المناورة والاصطفاف في اماكن الانتظار بشكل آلي والعديد من التطبيقات

الألية، وبناءً على التغيير الكثير في أذواق واهداف المستخدمين للسيارات وشدة المنافسة من الشركات المنتجة وبخاصة الصينية والاسيوية للشركات الالمانية والاوروبية فقد ناقش البحث حجم التحديات في ظل القدرات الانتاجية المتضاعفة للشركات المنتجة وضغوط الاسواق والعرض والطلب واستخدام التقنيات الحديثة

وفي بحث هام بين أهمية قطاع صناعة السيارات وتأثيره على النشاط الصناعي والابتكاري بوجه عام (Saber, B.,2018) بين البحث ان الدول الصناعية الكبرى لم يكن من المتخيل ان تحقق ماحققته من نشاط صناعي وابداعي بدون نشاط صناعي هام وهو صناعة السيارات وقد بين البحث ان اجمالي القدرات الصناعية العالمية في صناعة السيارات قد بلغت ٩٧,٢٤ مليون سيارة ركوب وتجارية في العام ٢٠١٧، وان حجم الاستثمارات في ذلك العام قد بلغ ٨٤ مليار يورو في البحث والتطوير والانتاج، كما وان اجمالي عائد التصدير للسيارات قد بلغ ٦٩٨,٢ مليار دولار وهو أعلى من اي عائد صناعي آخر بما في ذلك تصدير خامات البترول، كما بين البحث ان التنافسية والتسابق للشركات المنتجة قد دعم البحث في التطوير حيث يوجد ٢٥٠٠ شركة رائدة في الاستثمار في البحث والتطوير وجزء أساسي في نشاطهم الابتكار والابداع في صناعة السيارات، ونتائج تلك الابحاث تدعم صناعة السيارات وكافة الصناعات بشكل عام، كما بين ان صناعة السيارات تستخدم العديد من الخامات والمنتجات الاخرى مثل الصلب والحديد والألومنيوم والبلاستيك والزجاج والسجاد والمنسوجات ورفائق الكمبيوتر والمطاط وأكثر من ذلك بكثير، كما بين اثر صناعة السيارات وزيادة الانتاجية في نمو الدخل القومي للدول من خلال الضرائب ونمو القدرة التصديرية وعائدها.

### مشكلة البحث

يعد توفير الاحتياجات السنوية بجمهورية مصر العربية من سيارات الركوب والسيارات التجارية وقطع الغيار اللازمة لهما عبأً اقتصادياً سنوياً لما له من تأثير سلبي على الميزان التجاري للدولة وزيادة الحاجة الى توفير العملات الاجنبية لاستيرادها، كما وأن عدم تطوير قطاع صناعة السيارات بمصر والذي بدأ منذ القرن التاسع عشر والارتقاء به كما تم في العديد من الدول لة أثار سلبية على الاقتصاد المصري، لعدم الإستفادة من القدرات الصناعية المتاحة في مجال صناعة تجميع السيارات وعدم تحقق دعم فرص العمل في قطاع صناعي هام.

### أهمية البحث

١- اظهر اهمية صناعة السيارات في دعم الاقتصاد وتطوير النشاط الصناعي في مصر بوجه عام

٢- التأكيد على أهمية مشاركة الشركات العريقة في انتاج السيارات لتوطين صناعة السيارات في مصر مع تعظيم القيمة المضافة المصرية للمنتج بشكل تدريجي



- ٣- بيان تأثير القدرات الانتاجية في مجال صناعة السيارات وقطع الغيار على تقليل تكلفة الاستيراد لتلبية احتياجات السوق المحلية
- ٤- أهمية دعم الصناعات المغذية لصناعة السيارات لما له مردود ايجابي في زيادة فرص العمل وزيادة الانتاجية في قطاعات صناعية هامة تدعم التنمية الصناعية بوجه عام
- أهداف البحث

- ١- التقييم الاقتصادي للوضع النسبي لمصر لتصنيع (سيارات الركوب والسيارات التجارية) كإحدى الدول المتميزة في النشاط الصناعي في ذات المجال بالقارة الأفريقية.
- ٢- التقييم الاقتصادي لعائد التصدير وتكاليف الاستيراد السنوية لتلبية الاحتياجات المحلية لوسائل النقل (سيارات الركوب والسيارات التجارية)
- ٣- بيان وتقييم قدرة النشاط الصناعي في مجال صناعة جميع السيارات وقطع الغيار في دعم فرص العمل المطلوبة بشكل سنوي بجمهورية مصر العربية.
- فروض البحث:

- ١- تعد صناعة جميع سيارات الركوب والسيارات التجارية بمصر ذات أهمية اقتصادية ومن الصناعات الداعمة للنشاط الصناعي بوجه عام
- ٢- تعد مصر من أكبر الدول المنتجة لصناعة السيارات بشمال أفريقيا وقارة أفريقيا
- ٣- تمثل الصناعات المغذية للسيارات بمصر دعماً أساسياً لصناعة جميع سيارات الركوب والسيارات التجارية
- ٤- تدعم صناعة جميع سيارات الركوب والسيارات التجارية والانشطة التجارية المرتبطة بها والنقل والتخزين فرص عمل حقيقية ودخول سنوية متزايدة داعمة للارتقاء بمتوسط دخل العاملين بمصر

### منهجية البحث

١. التحليل الإحصائي والبياني للبيانات التي تم تجميعها من التقارير والابحاث المنشورة محلياً وإقليمياً وعالمياً للوقوف على الخبرات الاقتصادية الإقليمية والدولية في مجال اقتصاديات صناعة السيارات والصناعات المغذية.
٢. تجميع وتحليل بيانات استيراد وتصدير وسائل ومعدات النقل ومنتجات مكونات السيارات بمصر من المصادر والمنظمات الدولية المتخصصة الموثوق بها للتحليل احصائياً والمقارنة والاستنتاج للأثر الاقتصادي للنشاط الصناعي لقطاع السيارات
٣. المناقشة والحوار مع المسؤولين في مجال صناعة السيارات وقطع الغيار باتحاد الصناعات المصرية بشعبة صناعة وسائل النقل، وشعبة الصناعات المغذية والسلع الوسيطة (استقصاء ميداني) للوقوف على المعوقات الاقتصادية وكيفية الارتقاء بتلك الصناعات.

## مصادر البيانات

- ١- وزارة التجارة والصناعة - وحدة المشاركة الأوروبية - قطاع الاتفاقيات التجارية - جمهورية مصر العربية
- ٢- بيانات الجهاز المركزي للتعبئة والاحصاء- جمهورية مصر العربية - سنوات من ٢٠١٠ الى ٢٠١٩.
- ٣- وزارة التجارة والصناعة - هيئة تنمية الصادرات - جمهورية مصر العربية
- ٤- وزارة الخارجية - جمهورية مصر العربية
- ٥- اتحاد الصناعات المصرية - شعبة صناعة وسائل النقل، وشعبة الصناعات المغذية والسلع الوسيطة (دراسة ميدانية)
- 6- World Trade Organization, WTO Data, 2019
- 7- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA , 2019.

## أولاً: أهمية صناعة السيارات

تعتبر السيارات ووسائل النقل باختلاف أنواعها وما رافقها من تطوير مستمر إحدى الركائز الأساسية التي ساهمت في دفع عجلة تطور ونهضة العالم صناعياً وتكنولوجياً وبالتالي تجارياً واقتصادياً، وذلك منذ بدايات القرن التاسع عشر وحتى يومنا هذا.

وهذه الركيزة لم تنضج وتتطور بسرعة على مرحلة واحدة بل اخترعت وطورت بناءً على جهود مترامية امتدت على عشرات السنين من التجارب والبحث والمجهود، والاهتمام بهذه الصناعة وزيادة الانتاج يعمل على توفير العملة الأجنبية (لتخفيض الواردات وزيادة الصادرات) ويدعم تكوين قاعدة صناعية قوية تساهم في زيادة الناتج القومي الإجمالي.

وتعد صناعة السيارات قطاعاً رئيسياً للاقتصاد، فتعمل تلك الصناعة على خلق الوظائف وفرص العمل حيث يتطلب بناء ٦٠ مليون سيارة توظيف حوالي ٩ ملايين شخص بشكل مباشر في صنع المركبات والأجزاء التي تدخل فيها. هذا هو أكثر من ٥ % من إجمالي العمالة في العالم، وتشير التقديرات إلى أن كل وظيفة لصناعة السيارات المباشرة تدعم ما لا يقل عن ٥ وظائف غير مباشرة في المجتمع مما أدى إلى أكثر من ٥٠ مليون وظيفة في صناعة السيارات (OICA , 2019)، وكثير من الناس يعملون في الصناعات التحويلية والخدمات ذات الصلة، ويتم بناء السيارات باستخدام سلع العديد من الصناعات، بما في ذلك الصلب والحديد والألومنيوم والزجاج والبلاستيك وغيرها من الخامات....

ويمثل قطاع صناعة السيارات أهمية وقيمة اقتصادية كبيرة حيث ان هذا القطاع يعمل على تحقيق التنمية التكنولوجية الصناعية بوجه عام، كما تعمل هذه الصناعة على تنمية الاقتصاد من خلال إدخال العملة الاجنبية، علاوة على استيعابها عدداً كبيراً من العمالة

## **ثانياً: أهم الاتفاقيات الدولية ذات الأثر الاقتصادي التسويقي على صناعة والسيارات التجارية والصناعات المغذية بجميع سيارات الركوب**

يعد الاتحاد الأوروبي الشريك التجاري الأكبر لمصر، حيث يشكل حجم تجارة مصر مع دول الاتحاد حوالي ٣٠% من إجمالي حجم تجارتها السلعية مع العالم (وزارة الخارجية - مصر)، حيث تم توقيع اتفاقية المشاركة المصرية-الأوروبية عام ٢٠٠١ ودخلت حيز النفاذ في عام ٢٠٠٤ لتفعل الشق التجاري وتعزز من أوجه التعاون الثنائي بين الجانبين على الأصدعة السياسية والاقتصادية والاجتماعية، (وزارة التجارة والصناعة، قطاع الاتفاقيات التجارية) وطبقاً لاتفاقية الشراكة الموقعة بين مصر والاتحاد الأوروبي من خلال تطبيق الإعفاءات الجمركية على السيارات ذات المنشأ الأوروبي، يتم خفض الجمارك ١٠% سنوياً إلى أن يتم إلغاء الجمارك نهائياً على سيارات الأخير بحلول عام ٢٠١٩، مقابل السماح للصادرات المصرية بدخول السوق الأوروبية بدون جمارك وذلك منذ بدء سريان الاتفاقية في ٢٠٠٤. وحرصاً من مصر على دعم النشاط الصناعي وبخاصة في مجال صناعة سيارات الركوب والسيارات التجارية فقد تم عقد اتفاقية - اغادير في ٢٥ فبراير ٢٠٠٤ (وزارة التجارة والصناعة - مصر) لدعم القدرات التصديرية والاستيرادية بين تلك الدول (مصر - المغرب - تونس) والاردن وفي ابريل عام ٢٠١٦ ضم كلاً من فلسطين ولبنان، وتحقق التبادل الحر للسلع الصناعية المنتجة (سيارات الركوب والسيارات التجارية) بشرط أن لا تقل نسبة المكون المحلي عن ٤٠%، وتتبنى الاتفاقية تحريراً كاملاً في السلع الصناعية، كما تلتزم الدول الاطراف بإزالة كافة القيود غير الجمركية مثل القيود الكمية والادارية و... والتي تفرض على الاستيراد، وتهدف اتفاقية اغادير الى تطوير النشاط الاقتصادي ودعم التشغيل وزيادة الانتاجية وتحسين مستوى المعيشة داخل الدول الاطراف.

ويوضح التاريخ الصناعي لانتاج السيارات على المستوى العالمي انها تعد دعامة من دعومات التطور الصناعي حيث ترتب على صناعة السيارات تطور الاحتياج للعديد من الخامات مثل الفولاذ والمطاط والزجاج والات التشغيل والعديد من السلع الاخرى التي نشطت العديد من المصانع لتلبية احتياجات صناعة السيارات من هذه الخامات، كما نشطت شركات انتاج السيارات في تحقيق التسويق الاقليمي والدولي، كما تم تطوير قدرات الصيانة لصيانة تلك المنتجات ومتابعة تشغيلها وقد حقق ذلك العديد من الفرص وكذلك اتاحة العديد من الفرص الاستثمارية في المجال الصناعي والمجال التجاري ومجال أعمال الصيانة، هذا بالاضافة لخبرات البحث والتطوير ودعم وتطوير قدرات العاملين في المجال الصناعي. وقد استقبل المستهلكون المنتجات الجديدة للسيارات باهتمام كبير نظراً لما حققته من تقليل الجهد والعناء في الحركة والتنقل مع الحرص الشديد على إقتناءها.

### **ثالثاً: الدراسة الميدانية لدراسة معوقات النهوض بصناعة السيارات بمصر**

وقد تطلب البحث دراسة ميدانية بحثية وحوارية من الهيئات لمصنعي تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية للوقوف على التحديات والمعوقات للنهوض بصناعة تجميع السيارات وقد تبين من خلال الدراسة الميدانية والمناقشات التي تمت مع بعض مسؤولي اتحاد الصناعات المصرية بشعبة صناعات وسائل النقل وكذلك شعبة الصناعات المغذية والسلع الوسيطة والتي ارجعوا بها ان السبب الاساسي في ضعف القدرات الانتاجية الصناعية لمصر في صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية يرجع الى تعويم العملة المحلية وارتفاع تكلفة الاستيراد حيث أن المكون المحلي في تلك الصناعات لا يتعدى ٤٠% وذلك كما أفاد خبراء اتحاد الصناعة وان هناك اعتماد اساسي على استيراد المكونات من الخارج بنسبة ٦٠% وشراؤها بالسعر الجديد للعملة يزيد من تكلفة الانتاج بشكل كبير ولا يمكن المنتجين المحليين من التسويق كنتيجة للمنافسة الكبيرة من المستوردين من الصين والشركات الصناعية الاوروبية وخاصة بعد التطبيق الكامل لاتفاقية الشراكة الموقعة بين مصر والاتحاد الأوروبي، فالاتفاقيات الدولية اثرت بشكل ملحوظ على القدرة التسويقية للمنتج المصري ومنها اتفاقية الجات واتفاقية اغادير، وقد افاد من خلال الحوار ان تأثير التطبيق الكامل لتلك الاتفاقيات سوف يؤدي الى ان السيارة الكاملة المستوردة سوف تكون بدون جمارك ليكون سعرها اقل من السيارة المجمعة محلياً لنفس المواصفات مما يترتب عليه منافسة شديدة للانتاج المحلي، هذا بالإضافة الى رؤية المشتري المحلي للمنتج الكامل من الشركات الصناعية الكبرى والذي يرى فيه أكبر قدرة وكفاءة بالمقارنة بالمنتج المصنع محلياً وكل ذلك يترتب عليه انحسار القدرات الصناعية لتجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية، وكذلك انحسار فرص العمل المتاحة في هذا القطاع.

- وقد أوصوا بأهمية دعم القطاع الصناعي في مجال تجميع السيارات والصناعات المغذية من خلال العمل على استقرار سعر الصرف لما له تأثير على إجمالي الناتج الاقتصادي للبلاد، بالإضافة الى إتخاذ اجراءات اقتصادية تمثل سلة حوافز للمصنعين لتمكنهم من المنافسة على المستوى المحلي والاقليمي وتنشيط قطاع صناعي هام داعماً للصناعة والصناعات المغذية وما يترتب عن ذلك من نمو صناعي في كافة المجالات الصناعية.

- وقد أفادوا بانخفاض الكميات المنتجة محلياً وتعرش وتوقف البعض من تلك الشركات المصنعة لتجميع السيارات محلياً كنتيجة للمنافسة الشديدة بالاسواق المصرية وانخفاض أسعار السيارات المستوردة بالاسواق المحلية نتيجة الاتفاقيات المصرية الاوروبية (صفر جمارك)، وذلك عند مقارنتها بأسعار السيارات المجمعة محلياً حيث ترتفع اسعارها نتيجة التعريفية الجمركية المفروضة على قطع الغيار المستوردة والمستخدمه في تلك الصناعة محلياً.

## رابعاً: النشاط الصناعي والتجاري للسيارات بمصر والقدرات الانتاجية بالقارة الافريقية

من خلال تتبع الانتاج الصناعي لصناعة السيارات بمصر والتي تعد من الدول الاولى بقارة افريقيا التي بدأت فيها صناعة السيارات ونظراً لاهمية صناعة السيارات كداعمة للإرتقاء والتطور لكافة الصناعات بشكل عام وكقاطرة للتنمية فقد تم تتبع القدرة الانتاجية بمصر في مجال صناعة سيارات الركوب والسيارات التجارية وإجمالي القدرة الانتاجية السنوية، وذلك خلال الاعوام من ٢٠١٠ الى ٢٠١٨ من خلال المصادر الموثقة (OICA , 2019) وكما تبين من الجدول رقم (١) بيان الانتاج المحلي السنوي من سيارات الركوب والسيارات التجارية.

جدول رقم (١) بيان الانتاج المحلي السنوي من سيارات الركوب والسيارات التجارية

النوع	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨
سيارات الركوب	٧٦٤١٢	٥٣٠٧٢	٣٦٨٨	١٣٧٧٧	١٧٥٤	١٢٠٠	١٠٩٣٠	٩٩٧٠	١٩٥٠٠
السيارات التجارية	٤٠٢٧١	٢٨٦٥٩	١٩٦٠٠	١٧٠٢٧	٩١٩٠	٢٤٠٠٠	٢٥٣٠٠	٢٦٦٧٠	٥٢١٠٠
إجمالي الإنتاج السنوي	١١٦٦٨	٨١٧٣١	٥٦٤٨٠	٣٠٨٠٤	٢٦٧٣٢	٣٦٠٠٠	٣٦٢٣٠	٣٦٦٤٠	٧١٦٠٠

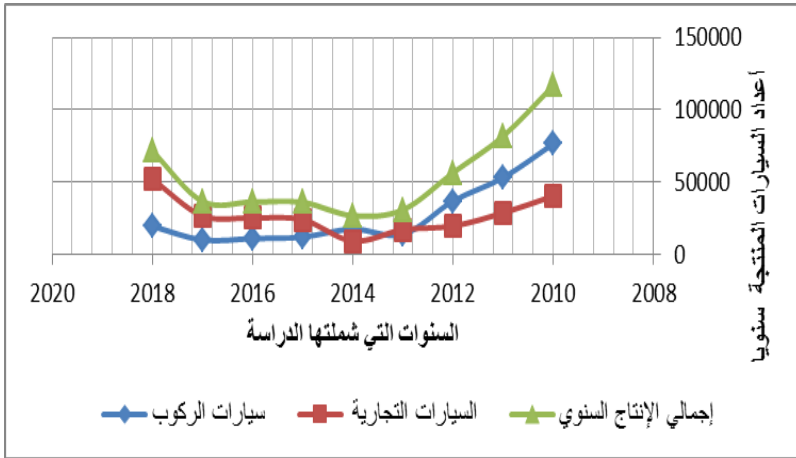
المصدر: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA , 2019

للسف الاول والثاني ، والاستنتاج للسف الثالث بواسطة الباحثة.

وكما يتضح من الجدول رقم (١) والشكل البياني رقم (١) تطور كمية الانتاج السنوي والذي يوضح أن حجم الانتاج من سيارات الركوب في العام ٢٠١٠ قد بلغ ٧٦٤١٢ سيارة في حين بلغ ١٩٥٠٠ سيارة ركوب في عام ٢٠١٨ بعد الانخفاض الشديد في عام ٢٠١٧ حيث بلغت عدد السيارات المنتجة ٩٩٧٠ سيارة ، وبشكل عام كما يتضح من الشكل البياني لحجم الانتاج السنوي لسيارات الركوب ان هناك اتجاه واضح في زيادة حجم المنتج في العام ٢٠١٨ . ومن خلال تتبع الانتاج السنوي للسيارات التجارية يتضح أنها قد بدأت بقدرة انتاجية قدرها ٤٠٢٧١ سيارة في العام ٢٠١٠ لتصل أقل قدرة انتاجية لها في العام ٢٠١٤ بقدرة انتاجية قدرها ٩١٩٠ سيارة ، وقد تزايد الانتاج ليصل الى ٥٢١٠٠ سيارة تجارية في العام ٢٠١٨ ،

وبشكل عام فإن الانتاج السنوي لسيارات الركوب والسيارات التجارية قد اتجه نحو الانخفاض حتى العام ٢٠١٤، ومن ثم اتجه نحو الزيادة ليصل الي ٧١٦٠٠ سيارة ركوب وسيارة تجارية في العام ٢٠١٨.

شكل رقم (١) تطور كمية الانتاج السنوي من سيارات الركوب والسيارات التجارية واجمالي الانتاج السنوي منهما



المصدر: الجدول رقم (١)، والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

وللوقوف على حجم الاحتياجات السنوية الفعلية لسيارات الركوب والسيارات التجارية والقدرة الانتاجية المصرية في تلبية احتياجات السوق المحلي فقد تم حصر اعداد سيارات الركوب والسيارات التجارية التي تم ترخيصها بالفعل خلال الاعوام من ٢٠١٠ الي ٢٠١٧ للبيان المتاح من ( OICA, 2019 & كتاب الاحصاء السنوي ٢٠١٩ ) ، أن اجمالي سيارات الركوب الجديدة والتي تم توضيحها بالجدول رقم (٢) قد بلغت ١٩٢٨٤٨ في العام ٢٠١٠ وقد تزايدت في السنوات التالية لتصل الى أقصى قيمة لها في العام ٢٠١٤ بعدد قدره ٢٧٣٥٠٠ سيارة، وقد انخفضت بشكل ملحوظ لتصل الى ١٣٣٣٩١ سيارة ركوب جديدة في العام ٢٠١٧.

جدول رقم (٢) بيان إجمالي سيارات الركوب والسيارات التجارية الجديدة التي تم ترخيصها خلال الاعوام من ٢٠١٠ الى ٢٠١٧ وكذلك تحديد إجمالي الانتاج السنوي والمستورد لتلبية الاحتياجات السنوية

النوع	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧
سيارات الركوب الجديدة التي تم ترخيصها	١٩٢٨٤٨	٢١٠٣٠٠	٢٢٢٧٠٠	٢٢٠٠٠٠	٢٧٣٥٠٠	٢٥٨٤٠٠	٢١٤٨٠٠	١٣٣٣٩١
والسيارات التجارية الجديدة التي تم ترخيصها	٥٦٠٦٩	٦١٦٠٠	٦٣٦٠٠	٦٣٠٠٠	٧٥٦٠٠	٧٣٧٠٠	٤٩٣٠٠	٤٧٦١٠
الإجمالي السنوي للسيارات الجديدة المرخصة	٢٤٨٩١٧	٢٧١٩٠٠	٢٨٦٣٠٠	٢٨٣٠٠٠	٣٤٩١٠٠	٣٣٢١٠٠	٢٦٤١٠٠	١٨١٠٠١
إجمالي الإنتاج السنوي	١١٦٦٨٣	٨١٧٣١	٥٦٤٨٠	٣٠٨٠٤	٢٦٧٣٢	٣٦٠٠٠	٣٦٢٣٠	٣٦٦٤٠
إجمالي السيارات المستوردة لسد الاحتياجات السنوية	132234-	190169-	229820-	252196-	322368-	296100-	227870-	144361-

المصدر: (OICA، كتاب الاحصاء السنوي ٢٠١٩) للصف الاول والثاني، والاستنتاج للصف الثالث والرابع (والخامس (-)) بواسطة الباحثة.

ويمكن ان نعلل أسباب انخفاض أعداد سيارات الركوب المشترية والمرخصة بعد عام

٢٠١٤ لتأثير ارتفاع تكلفة شراء السيارات الجديدة كنتيجة لتعويم الجنيه.

اما فيما يخص السيارات التجارية فيتضح أن أعداد السيارات الجديدة منها والتي تم ترخيصها في العام ٢٠١٠ قد بلغت ٥٦٠٦٩ سيارة تجارية جديدة ، وقد تزايدت بمعدلات واضحة لتصل الى أقصى عدد لها في العام ٢٠١٤ وهو ٧٥٦٠٠ سيارة تجارية ، وقد تأثرت الزيادة في أعداد السيارات التجارية فيما بعد العام ٢٠١٤ بتأثير تعويم الجنيه المصري لتصل الى ٤٧٦١٠ سيارة تجارية في العام ٢٠١٧ .

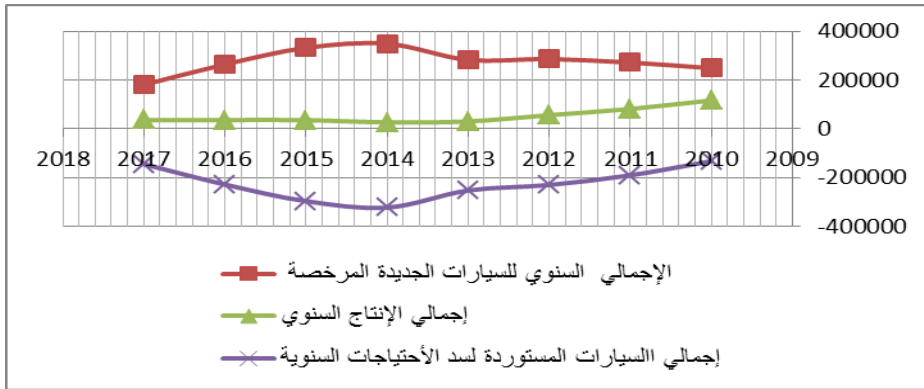
وللوقوف على قدرة صناعة سيارات الركوب والسيارات التجارية بمصر في تلبية

احتياجات الاسواق المحلية فقد تم تتبع الاجمالي السنوي لسيارات الركوب والسيارات التجارية

المرخصة واجمالي الانتاج السنوي والتي تم من خلالها تحديد اجمالي الاحتياجات من تلك السيارات والتي يتم استيرادها من الخارج . وكما يتضح من الجدول رقم (٢) والشكل البياني رقم (٢) أن اجمالي الانتاج السنوي لسيارات الركوب والسيارات التجارية قد بلغ ١١٦٦٨٣ في العام ٢٠١٠ ليتناقص في الاعوام التالية ويبلغ أقل قدرة انتاجية في العام ٢٠١٤ وذلك بعدد كلي ٢٦٧٣٢ سيارة ليتزايد بمعدلات صغيرة ويصل الى ٣٦٦٤٠ عام ٢٠١٧ . بينما يتضح من بيانات السيارات الجديدة المرخصة انها بلغت ٢٤٨٩١٧ في العام ٢٠١٠ بعجز في كمية الانتاج المحلي وصل الى ١٣٢٢٣٤ والذي تم استيرادها من الخارج ، وقد تزايدت الفجوة بين القدرة الانتاجية الكلية لسيارات الركوب والسيارات التجارية واحتياجات السوق المصرية لتصل الى اقصى قيمة لها للعام ٢٠١٤ بإجمالي عدد قدره ٣٢٢٣٦٨ سيارة تم سد العجز منها بالاستيراد من الخارج ، وتتجه المؤشرات الاقتصادية من خلال المقارنه بين القدرة الانتاجية السنوية واحتياج السوق المصري من السيارات الجديدة والتي تم حسابها من خلال حساب الفرق بين الكميات المنتجة سنوياً والكميات المستهلكة سنوياً لتصل الى ١٤٤٣٦١ في العام ٢٠١٧ وذلك كما يتضح من الشكل البياني رقم (٢)

الشكل البياني رقم (٢) يوضح تطور الاجمالي السنوي للسيارات الجديدة المرخصة واجمالي الانتاج السنوي وكذلك

اجمالي السيارات المستوردة لسد الاحتياجات السنوية



المصدر : الجدول رقم (٢) والتحليل والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

ويمكن القول ان تنمية صناعة السيارات لسد احتياجات السوق المصري كمرحلة أولى سوف يدعم الاقتصاد المصري ويقلل الطلب على الدولار للاستيراد وتلبية الاحتياجات الاساسية من



وسائل النقل المتعددة بالإضافة الى توفير فرص عمل كخطوة للتوسع في الانتاج وبالتالي للتصدير مما يؤثر ايجابياً على الميزان التجاري مع ملاحظة هامة أن احتياجات تشغيل السيارات من قطع الغيار يتطلب الحاجة الى الاستيراد للعديد من السنوات لقطع غيار تلك السيارات المستوردة من الخارج وبالتالي هذا له تأثير اقتصادي سلبي على الميزان التجاري.

جدول رقم (٣) بيانات استيراد وتصدير وسائل ومعدات النقل بمصر مع العديد من الدول وكذلك

### إجمالي الإنتاج الصناعي المصدر والمستورد

الأعوام	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧
اجمالي تكاليف استيراد وسائل ومعدات النقل بالمليون دولار	4147	3641	4132	3778	5602	5957	5978	3458
اجمالي عائد تصدير وسائل ومعدات النقل بالمليون دولار	113	101	129	176	117	99	135	103
نسبة قيمة عائد التصدير من وسائل ومعدات النقل لتكاليف المستورد	%٢,٧٢	%٢,٧٧	%٣,١٢	%٤,٦٦	%٢,٠٩	%١,٦٦	%٢,٢٦	%٢,٩٨
إجمالي قيمة عائد صادرات مصر الصناعية بالمليون دولار	١٠٩٧١	١٣٤٥٠	١٢٧٨١	١٣٥٨٨	١٣٤٤٣	١١٢٨٨	١٠٧٣٤	١٢٧٢٠
إجمالي قيمة تكاليف واردات مصر الصناعية بالمليون دولار	٣١٧٠٦	٢٩٢٤٦	٣٤٩٨٨	٣٦٧٥٧	٣٦٦١٢	٣٣١٧٤	٣٣٢٩١	٣١٩٠٩
نسبة قيمة عائد التصدير الى قيمة تكاليف المستورد من المنتجات الصناعية	%٣٤,٦٠	%٤٥,٩٩	%٣٦,٥٣	%٣٦,٩٧	%٣٦,٧٢	%٣٤,٠٣	%٣٢,٢٤	%٣٩,٨٦

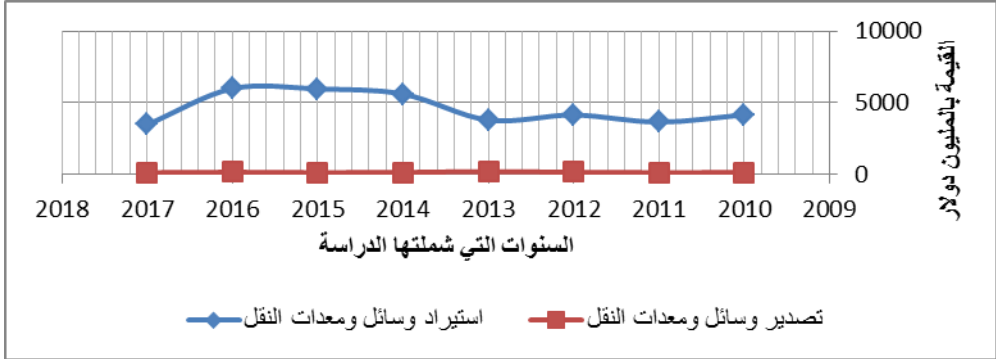
المصدر: World Trade Organization, WTO Data, 2019 للصف الاول والثاني والرابع

والخامس ، والصف الثالث والسادس تم استنتاجه بواسطة الباحثة

ولدراسة التأثيرات الاقتصادية لاستيراد وتصدير وسائل ومعدات النقل بمصر والمتاح من البيانات لسنة ٢٠١٧ ، فقد تم تتبع تكلفة الاستيراد وعائد التصدير كما يتضح من الجدول رقم (٣) ، وكما يتضح من الشكل البياني رقم (٣) ان تكلفة الاستيراد قد كانت متقاربة في الاعوام من ٢٠١٠ الى ٢٠١٣ وبمتوسط تقريبي ٤٠٠٠ مليون دولار لتتزايد لتصل الى متوسط ٦٠٠٠ مليون دولار ما بين عام ٢٠١٤ الى العام ٢٠١٦ لتتخف لتصل الى ٣٤٥٨ مليون دولار في العام ٢٠١٧ ، بينما عائد تصدير وسائل ومعدات النقل قد كان منخفضاً وثابتاً الى حد كبير بمتوسط ١٢١ مليون دولار خلال الاعوام ٢٠١٠ الى ٢٠١٧ ويتضح حجم الفجوة ما بين

تكلفة الاستيراد وعائد التصدير والذي يمثل عبأ على الاقتصاد المصري، وعبأ على احتياجات توفير العملة لسد العجز ما بين تكلفة الاستيراد وعائد التصدير.

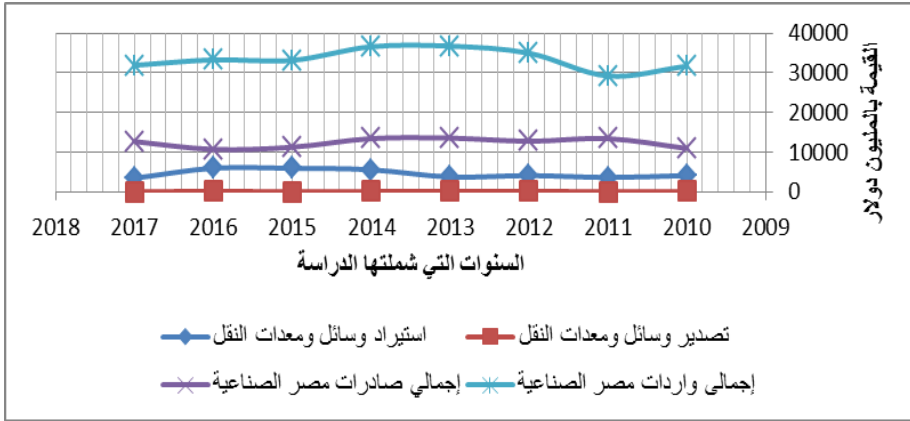
الشكل البياني رقم ( ٣ ) المبين للتكلفة السنوية لإستيراد وعائد التصدير لوسائل ومعدات النقل



المصدر : جدول رقم (٣)، والتحليل والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

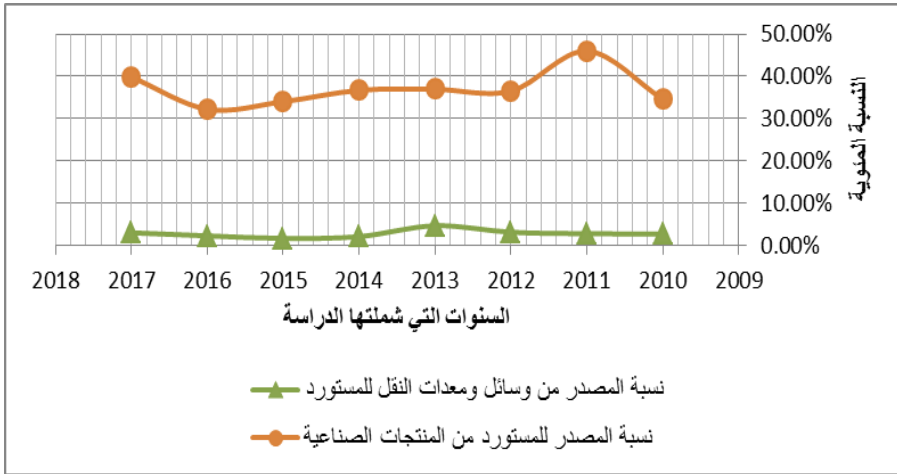
وللوقوف على القدرات الصناعية المصرية في مجال وسائل ومعدات النقل بالمقارنة بالقدرة الصناعية المصرية في القطاعات المختلفة ، فقد تم تتبع إجمالي قيمة عائد صادرات مصر الصناعية وإجمالي قيمة تكلفة واردات مصر الصناعية ، وذلك كما يتضح في الشكل البياني رقم (٤) حيث بلغ عائد الصادرات الصناعية لمصر ١٠٩٧١ مليون دولار في العام ٢٠١٠ ، وكما يتضح من خلال النسبة المئوية لقيمة عائد التصدير الى تكلفة الاستيراد من المنتجات الصناعية فإن أعلى قيمة لها قد بلغت ٤٥,٩٩% في العام ٢٠١١ ، وقد تراجعت لتصل الى أقل نسبة لها في العام ٢٠١٦ بنسبة ٣٢,٢٤% . وبمقارنة تلك النسبة بالنسبة المئوية لقيمة عائد التصدير الى تكلفة الاستيراد من وسائل والمعدات النقل والتي بلغت أعلى قيمة لها في العام ٢٠١٣ بنسبة ٤,٦٦% ، وتصل الى أقل نسبة لها في العام ٢٠١٥ بنسبة ١,٦٦% وذلك كما يتضح من الجدول رقم (٣) والشكل البياني رقم (٥) ويمكن استنباط ان القدرات الصناعية لمصر بشكل عام في العديد من الصناعات أفضل بكثير من مجال صناعة وسائل ومعدات النقل. ويتطلب الامر دراسة معوقات تنشيط صناعة وسائل ومعدات النقل لتصل بحد أدنى معادل للنشاط الصناعي بوجه عام لدعم الاقتصاد المصري لتقليل تكلفة الاستيراد لوسائل ومعدات النقل وزيادة عائد التصدير بنفس القطاع.

الشكل البياني رقم ( ٤ ) إجمالي قيمة الصادرات والواردات السنوية من وسائل ومعدات النقل وكذلك إجمالي قيمة الصادرات والواردات من النشاط الصناعي



المصدر: جدول رقم (٣) والتحليل والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

الشكل البياني رقم ( ٥ ) نسبة المصدر من وسائل ومعدات النقل للمستورد سنوياً وكذلك نسبة المصدر للمستورد سنوياً من المنتجات الصناعية



المصدر: جدول رقم (٣) والتحليل والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

وينبغي الاخذ بعين الاعتبار ان المقصود بصناعة السيارات ووسائل النقل هي الصناعات التجميعية لتلك السيارات وتعتمد بشكل أساسي على العديد من الصناعات المغذية والتي تعد اللبنة الاولى للمكونات وللوحداث وللمعادن والمواد المصنعة الاخرى العديدة التي تدخل في

صناعة تلك السيارات الجديدة وتوفير احتياجات قطع الغيار للسيارات العاملة بمصر ، ويوجد في مصر العديد من الصناعات المغذية لقطع الغيار والمكونات الاخرى لصناعة السيارات، ولتقييم القدرات الاقتصادية للصناعات المغذية الداعمة لصناعة السيارات بأنواعها فقد تم تحديد تكاليف استيراد وعائد تصدير مكونات قطع غيار السيارات وذلك كما هو مبين بالجدول رقم (٤) وكما يتضح في الشكل البياني رقم (٦) تطور تكاليف استيراد قطع الغيار والتي تبين أن أقصى قيمة لها في العام ٢٠١٤ بقيمة كلية ٥١٦٧ مليون دولار ، وقد انخفضت تكلفة استيراد قطع الغيار حتى عام ٢٠١٧ ومن خلال تتبع عائد التصدير لمكونات السيارات والذي يتضح ان اقل قيمة له بمقدار ٨٩ مليون دولار في العام ٢٠١١ وقد بلغ أكبر عائد له في العام ٢٠١٣ بقيمة كلية قدرها ١٦٩ مليون دولار ، ومن خلال تقييم نسبة عائد التصدير الى تكلفة الاستيراد لقطع غيار السيارات يتضح أن أقصى نسبة قد بلغت ٥,١% في العام ٢٠١٣ وأقل نسبة له قد بلغت ١,٨٧% في العام ٢٠١٥ ، وكما يتضح ان صناعة السيارات تعتمد بشكل اساسي على القدرة التصنيعية لقطع الغيار بأنواعها المختلفة والتي ينبغي للصناعة المصرية دعمها وتنميتها حتى تتمكن من تصنيع السيارات وتجميعها مع نسبة مكون محلي ذو قيمة اقتصادية عالية .

جدول رقم ( ٤ ) بيانات استيراد وتصدير منتجات مكونات السيارات بمصر من العديد من

الدول بالمليون دولار

الأعوام	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧
استيراد *مكونات سيارات	3686	2957	3438	3314	5167	4552	4568	3193
تصدير *مكونات سيارات	98	89	120	169	113	85	125	101
نسبة المصدر من مكونات السيارات للمستورد	٢,٦٦%	٣,٠١%	٣,٤٩%	٥,١٠%	٢,١٩%	١,٨٧%	٢,٧٤%	٣,١٦%

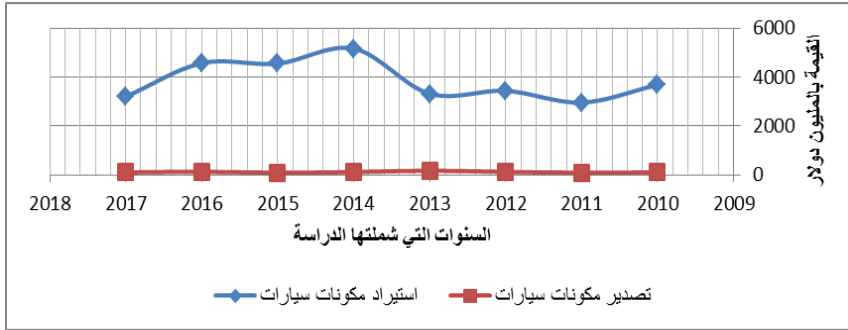
\* الخامات والصناعات المغذية لصناعة السيارات

المصدر: World Trade Organization, WTO Data, 2019 للصف الاول والثاني ، والصف الثالث تم

استنتاجه بواسطة الباحثة

الشكل البياني رقم ( ٦ ) إستيراد وتصدير منتجات مكونات السيارات بمصر مع العديد من

الدول بالمليون دولار



المصدر جدول رقم (٤) والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

ومن خلال بيانات القدرة الانتاجية لصناعة السيارات بأفريقيا يتضح أن هناك دولاً أخرى منافسة لمصر وهي كلاً من دولتي جنوب أفريقيا والمغرب ، وقد تم في هذا البحث تتبع أكبر ثلاث دول منتجة للسيارات بقارة افريقيا وهي مصر والمغرب وجنوب أفريقيا ( OICA ، 2019)، والجدول رقم (٥) يبين تطور كميات الانتاج من السيارات من خلال الفترة من ٢٠١٠ الى ٢٠١٨ بالوحدة، وكما يتضح ان جنوب أفريقيا قد بلغ اكبر انتاج لها في العام ٢٠١٥ بواقع ٦١٥٦٥٨ سيارة ركوب وتجارية وأقل انتاج لها في العام ٢٠١٠ بواقع ٤٧٢٠٤٩ سيارة ركوب و تجارية، وذلك كما يتضح من الشكل البياني رقم (٧)، ومن خلال تتبع الانتاج السنوي من سيارات الركوب والسيارات التجارية بمصر يتضح انه قد بلغت اقصى قدرة انتاجية لها في العام ٢٠١٠ بواقع ١١٦٦٨٣ سيارة وهو يعد أقل بكثير من القدرة الانتاجية لجنوب أفريقيا بينما هو أكبر من القدرة الانتاجية للمغرب في هذا العام، وقد انخفضت كمية الانتاج للسيارات بأنواعها المختلفة لمصر لتصل الى أقل كمية لها في العام ٢٠١٤ وهي ٢٦٧٣٢ سيارة ركوب وتجارية، وقد تزايدت القدرات الانتاجية لمصر من السيارات لتصل الى ٧١٦٠٠ سيارة ركوب و تجارية في العام ٢٠١٨ ، ومن خلال تتبع كمية الانتاج لدولة المغرب يتبين أنه قد زادت كمية الانتاج عن القدرات الانتاجية لمصر ابتداءً من العام ٢٠١٢ لتصل الى أكبر قدرة انتاجية لها في العام ٢٠١٨ بقدرة انتاجية قدرها ٤٠٢٠٨٥ سيارة ركوب وتجارية، ويتطلب الامر اتخاذ خطوات جادة لاستعادة الدور الاقليمي بمصر بشمال أفريقيا وقارة افريقيا بوجه عام .

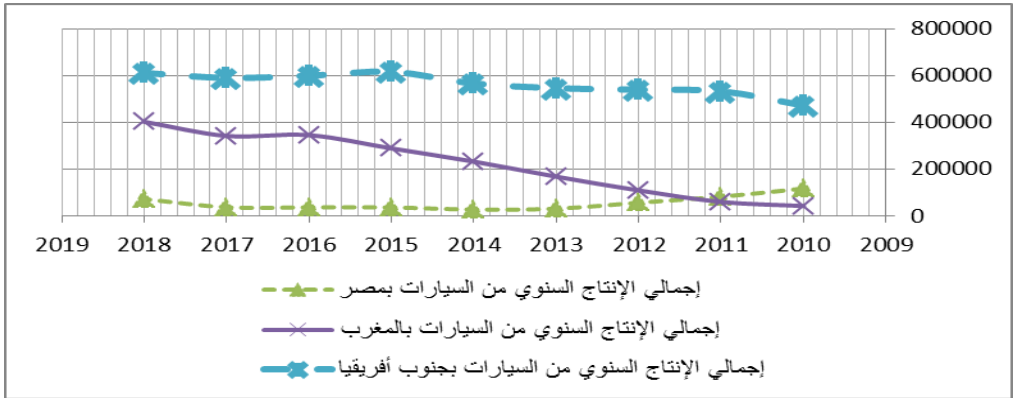
جدول رقم (٥) يوضح تطور الانتاج السنوي من السيارات بكلا من مصر والمغرب وجنوب أفريقيا كأكبر دول منتجة للسيارات في افريقيا وذلك في الفترة التي شملتها الدراسة من ٢٠١٠ الى ٢٠١٨

النوع	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢	٢٠١٣	٢٠١٤	٢٠١٥	٢٠١٦	٢٠١٧	٢٠١٨
إجمالي الإنتاج السنوي من السيارات بمصر	١١٦٦٨٣	٨١٧٣١	٥٦٤٨٠	٣٠٨٠٤	٢٦٧٣٢	٣٦٠٠٠	٣٦٢٢٣	٣٦٦٤٠	٧١٦٠٠
إجمالي الإنتاج السنوي من السيارات بالمغرب	٤٢٠٦٦	٥٩٤٧٧	١٠٨٧٤٣	١٦٧٤٥٢	٢٣١٩٨٦	٢٨٨٣٣٧	٣٤٥١٠٦	٣٤١٨٠٢	٤٠٢٠٨٥
إجمالي الإنتاج السنوي من السيارات بجنوب أفريقيا	٤٧٢٠٤٩	٥٣٢٥٤٥	٥٣٩٤٢٤	٥٤٥٩١٣	٥٦٦٠٨٣	٦١٥٦٥٨	٥٩٩٠٠٤	٥٨٩٩٥١	٦١٠٨٥٤

المصدر: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA , 2019 تم

الاستنتاج بواسطة الباحثة

الشكل البياني رقم ( ٧ ) تطور إجمالي الإنتاج السنوي لأكبر ثلاث دول منتجة للسيارات بـقارة إفريقيا



المصدر : الجدول رقم (٥) ، والتحليل والاستنتاج بواسطة الباحثة

ونظراً للأهمية الاقتصادية لتطور فرص العمل للقطاع الصناعي بوجه عام وفي قطاع صناعة السيارات بوجه خاص فقد تم تتبع اعداد الوظائف والعاملين في قطاع صيانة سيارات الركوب والسيارات التجارية وكذلك العاملين في النقل والتخزين للاعوام من ٢٠١١ الى ٢٠١٨ كما يتضح من الجدول رقم (٦) ، ويوضح الشكل البياني رقم (٨) اجمالي تطور الزيادة في فرص العمل في اعداد العاملين في قطاعات صيانة واصلاح المركبات والنقل والذي بلغ ٤,١٩٩٥ مليون فرصة عمل ، وقد اتجهت فرص العمل الاجمالية للزيادة لتصل الى ٥,٥٩ مليون وظيفة في العام ٢٠١٨ ، وبمقارنتها بإجمالي الوظائف الكلية في كافة القطاعات بمصر في عام ٢٠١٨ والتي بلغت ٢٦ مليون وظيفة ( بيان كتاب الاحصاء السنوي، ٢٠١٩ ) يتضح ان نسبة ٢١,٥ % من تلك الوظائف يتم توفيرها من خلال قطاع صيانه واصلاح سيارات الركوب والسيارات التجارية والانشطة التجارية المرتبطة بها والعاملين في النقل والتخزين .

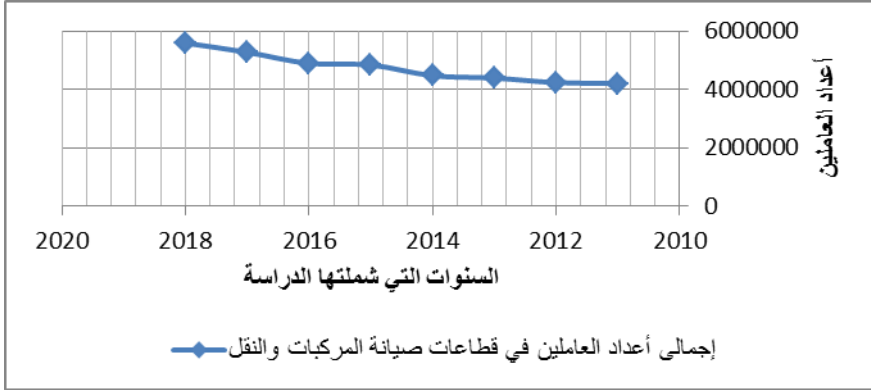
جدول رقم (٦) يبين تطور فرص العمل في قطاعات صيانة سيارات الركوب والسيارات

التجارية (الشاحنات) خلال ذلك في الفترة التي شملتها الدراسة من ٢٠١٠ الى ٢٠١٨

٢٠١٨	٢٠١٧	٢٠١٦	٢٠١٥	٢٠١٤	٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	السنوات
353600 0	٣٢٨.٠٠٠ ٠	٣٠٠.٣٩٠ ٠	٢٩٣.٥٥٠ ٠	٢٧١.٣٢٠ ٠	٢٦٨.٧٨٠ ٠	٢٥٨.٥٠٠ ٠	٢٦٤.٠٠٠ ٠	العاملين في مجال صيانة واصلاح سيارات الركوب والشاحنات والعاملين في الانشطة التجارية في ذات المجال
٢٠٥٤٠٠ ٠	١٩٩.٢٤٠ ٠	١٨٨.٧٥٠ ٠	١٩٠.٢٧٠ ٠	١٧٥.٥٧٠ ٠	١٦٩.٩٤٠ ٠	١٦٤.٨٠٠ ٠	١٥٥.٩٥٠ ٠	العاملين في مجال النقل والتخزين
559000 0	527240 0	489140 0	483820 0	446890 0	438720 0	423300 0	419950 0	إجمالي أعداد العاملين في قطاعات صيانة واصلاح المركبات والنقل
44330	٤٤٣٣٠	37557	35581	26975	25402	25090	20735	متوسط الأجر السنوي للعاملين في اصلاح سيارات الركوب والشاحنات والعاملين في الانشطة التجارية
58630	٥٨٦٣٠	55549	46709	45422	40781	39455	31421	متوسط الأجر السنوي للعاملين في النقل والتخزين
156.75 09	145.40 24	112.81 75	104.44 8	73.188 57	68.275 5	64.857 65	54.7404	إجمالي الأجر السنوي للعاملين في إصلاح سيارات الركوب والشاحنات والعاملين في الانشطة التجارية في ذات المجال (مليار جنيه)
120.42 6	116.81 44	104.84 87	88.873 21	79.747 41	69.303 23	65.021 84	49.0010 5	إجمالي الأجر السنوي للعاملين في النقل والتخزين (مليار جنيه)

المصدر : بيانات الجهاز المركزي للتعبئة والاحصاء، جمهورية مصر العربية ، من ٢٠١١ الى ٢٠١٩ للصف الاول والثاني والرابع والخامس ، الصف الثالث والسادس والسابع تم استنتاجه بواسطة الباحثة.

الشكل البياني رقم ٨ يبين تطور فرص العمل في قطاعات صيانة المركبات والنقل لسيارات الركوب والسيارات التجارية(الشاحنات) خلال السنوات التي شملتها من ٢٠١١ الى ٢٠١٨

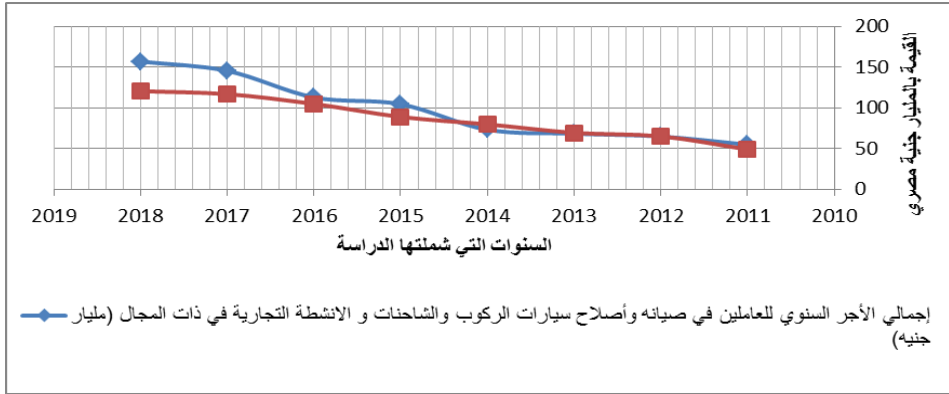


المصدر : الجدول رقم (٦) والتحليل والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

وللتقييم الاقتصادي لفرص العمل وحجم المرتبات السنوية يوضح الجدول رقم (٦) تطور متوسط الاجر السنوي للعاملين في اصلاح وصيانة سيارات الركوب والسيارات التجارية والانشطة التجارية المرتبطة بها ، وكذلك متوسط الاجر السنوي للعاملين في مجال النقل والتخزين من خلال أعداد العاملين في كل قطاع يتبين ان إجمالي الاجر السنوي المدفوع للعاملين في قطاع صيانة واصلاح سيارات الركوب والتجارية قد تطور من ٥٤,٧ مليار جنيه للعام ٢٠١١ ليصل الى ١٥٦,٧٥ مليار جنيه للعام ٢٠١٨ ، بينما إجمالي الاجر المدفوع في مجال النقل والتخزين قد تطور من ٤٩ مليار لعام ٢٠١١ ليصل الى ١٢٠,٤٣ مليار في العام ٢٠١٨ وذلك كما هو موضح في الشكل البياني رقم (٩) ، ولحجم الوظائف وإجمالي الاجور المدفوعة آثار اقتصادية مباشرة على متوسط دخل العاملين بما يوضح أهمية صناعة السيارات والقطاعات الخدمية المختلفة المرتبطة بها، ومن خلال حصر اعداد العاملين في صناعة تجميع السيارات بأنواعها المختلفة فقد تبين ان إجمالي عدد العاملين في تلك الصناعة هو ٧٣٢٠٠ عامل وفني ومهندس (٢٠١٩، OICA) وبذلك يصبح إجمالي فرص العمل المتاحة في صناعة تجميع وصيانة واصلاح السيارات والنقل والتخزين يعادل ٥٦٦٣٢٠٠ فرصة عمل بما يعادل ٢١,٧٨% في سنة ٢٠١٨ من إجمالي فرص العمل الكلية بمصر.



### الشكل البياني رقم (٩) يوضح تطور الدخل السنوي للعاملين في مجال صيانة واصلاح السيارات والانشطة التجارية في ذات المجال والعاملين في النقل والتخزين



المصدر : الجدول رقم (٦) والتحليل والاستنتاج والشكل البياني بواسطة الباحثة

### خامساً : النتائج

- **الفرض الاول** تعد صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية بمصر ذات اهمية اقتصادية ومن الصناعات الداعمة للنشاط الصناعي بوجه عام ، وقد تبين عدم صحة هذا الفرض حيث أن إجمالي الانتاج السنوي لسيارات الركوب والسيارات التجارية في الفترة التي شملتها الدراسة من العام ٢٠١٠ الى ٢٠١٨ قد تناقص الانتاج بنسبة ٣٨,٦٤% بما يدل على ان الانتاج الكلي لصناعة تجميع السيارات ليس بالاهمية الصناعية بما كان ، كما يتضح من الجدول رقم (١) والشكل البياني رقم (١) ، هذا بالإضافة الى ان نسبة السيارات المستوردة لسد الاحتياجات للسوق المحلي في تزايد ، وقد بلغت أكبر نسبة لها في العام ٢٠١٤ قد بلغت ٩٢% ، هذا بالإضافة الى أنه من خلال بيانات الاستيراد والتصدير لوسائل ومعدات النقل فنسبة قيمة عائد التصدير من وسائل ومعدات النقل الى تكلفة المستورد لم تزد في أي عام من أعوام الدراسة عن ٤,٦٦% في العام ٢٠١٣ بل وصلت أقل قيمة لها ١,٦٦% ، بينما بالمقارنة بالنشاط الصناعي بوجه عام وقدرته على التصدير وخفض احتياجات الاستيراد والموضحة في الجدول رقم (٣) فقد بلغت أكبر نسبة لقيمة عائد التصدير الى قيمة تكاليف الاستيراد بوجه عام الى ٥,٩٩% للعام ٢٠١١ ، وبلغت أقل قيمة لها في العام ٢٠١٦ بنسبة ٣٢,٢٤% بما يؤكد عدم صحة الفرض حيث ان النشاط الصناعي أكبر من

حيث القيمة الاقتصادية عند مقارنته بنشاط صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية

- الفرض الثاني تعد مصر من اكبر الدول المنتجة لصناعة السيارات بشمال افريقيا وقارة افريقيا وقد تبين عدم صحة هذا الفرض حيث أنه من خلال تتبع بدء صناعة السيارات في الدول الافريقية ، فقد تبين ان كلاً من مصر وجنوب أفريقيا قد بدأوا في صناعة تجميع السيارات في أزمنة متقاربة في النصف الاول من القرن التاسع عشر ومن خلال تتبع بيانات القدرة الانتاجية لكلاً من مصر وجنوب أفريقيا في الفترة التي شملتها الدراسة من ٢٠١٠ الى ٢٠١٨ ينضح ان انتاج مصر كما هو مبين بالجدول رقم (٥) قد بدأ بإجمالي عدد ١١٦٦٨٣ سيارة ركوب وسيارة تجارية في العام ٢٠١٠ ليصل الى اجمالي عدد ٧١٦٠٠ سيارة ركوب وسيارة تجارية في العام ٢٠١٨، بينما اجمالي انتاج سيارة ركوب وسيارة تجارية بجنوب افريقيا بلغ عدد ٤٧٢٠٤٩ في العام ٢٠١٠ وقد تزايد ليصل الى ٦١٠٨٥٤ سيارة ركوب وسيارة تجارية في العام ٢٠١٨، حيث بلغت القدرة الانتاجية بمصر نسبة ٢٤,٧% من القدرة الانتاجية الكلية لجنوب افريقيا في العام ٢٠١٠ وانخفضت النسبة لتصل ١١,٧٢% في العام ٢٠١٨ . وبمقارنة القدرة الانتاجية بمصر بالقدرة الانتاجية بالمغرب فقد بلغت ٢٧٧,٣٨% لما تنتجه المغرب في العام ٢٠١٠ وانخفضت لتصل الى ١٧,٨١% في العام ٢٠١٨ أي ان انتاج مصر في العام ٢٠١٠ بالمقارنة بدول شمال افريقيا يعني ان مصر اكبر دولة منتجة في تلك الفترة لصناعة تجميع سيارة ركوب وسيارة تجارية ، وقد انخفضت القدرة الانتاجية بالمقارنة بالمغرب في العام ٢٠١٨ ، ولتحتل المغرب أكبر دولة منتجة لصناعة تجميع سيارة ركوب وسيارة تجارية بشمال افريقيا في العام ٢٠١٨ ، وهذا يؤكد عدم صحة هذا الفرض من خلال القدرات الانتاجية لتلك الدول في العام ٢٠١٨ حيث ان اكبر الدول المنتجة في العام ٢٠١٨ هي جنوب افريقيا تليها المغرب ومن ثم مصر .

- الفرض الثالث تمثل الصناعات المغذية للسيارات (مكونات السيارات) بمصر دعماً اساسياً لصناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية وقد ثبت عدم صحة هذا الفرض حيث أنه من خلال المناقشة والحوار مع كلاً من مسؤولي اتحاد الصناعات المصرية بشعبة صناعة وسائل النقل ، وشعبة الصناعات المغذية والسلع الوسيطة فقد أكدوا ان تنوع انواع السيارات التي تم تجميعها بمصر لا يمكن قطاع الصناعات المغذية من التوسع في انتاج العديد من قطع الغيار ومن المنظومات والاجزاء المستخدمة في تصنيع سيارات الركوب والسيارات

التجارية حيث يتطلب الامر التركيز على منتجات بعينها وانتاجها لفترات زمنية طويلة لدعم تطوير قطاع الصناعات المغذية لتوفير بدائل لما يتم استيراده لتلبية احتياجات خطوط التجميع ، هذا بالإضافة الى قطع الغيار التي يتم استخدامها خلال العمر التشغيلي، وكما يتبين من الجدول رقم (٤) والشكل البياني رقم (٦) المبين لتكاليف استيراد وعائدات تصدير قطع الغيار من المصانع المصرية لما يتم استيراده من الخارج، فلم يتعدى عائد تصدير الصناعات المغذية ١٢٥ مليون دولار ، بينما ماتم استيراده في نفس العام ٢٠١٦ هو ٤٥٦٨ مليون دولار أي أن نسبة عائد التصدير لتكاليف الاستيراد ٢,٧٤% وقد بلغت اكبر نسبة لهذا العائد ٣,١٦% في العام ٢٠١٧ أي أن القدرات الانتاجية في قطاعات الصناعات المغذية تعد محدودة جداً ويتم الاعتماد على الاستيراد بوجه عام لتلبية احتياجات صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية وتلبية احتياجات السوق المحلي لقطع الغيار للسيارات المشغلة بمصر وهذا يؤكد عدم صحة هذا الفرض ، ومن الناحية الاقتصادية فإن الصناعات المغذية تعد من الاهمية بما كان لدعم صناعة تجميع السيارات وتلبية احتياجات الاسواق لقطع الغيار للسيارات المطلوبة للتشغيل ويتطلب الامر دراسة فنية واقتصادية لتحقيق هذا الهدف من تطوير ودعم لقطاعات الصناعات المغذية.

• الفرض الرابع تدعم صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية والانشطة التجارية المرتبطة بها والنقل والتخزين فرص عمل حقيقية ودخول سنوية متزايدة داعمة للارتقاء بمتوسط دخل العاملين بمصر ، وقد ثبت صحة هذا الفرض فمن خلال تتبع اعداد اجمالي العاملين في قطاع صيانة واصلاح المركبات والنقل كما هو مبين في الجدول رقم (٦) وفي الشكل البياني رقم (٨) والذي يتبين منه ان الحد الادنى للعاملين في هذا القطاع في السنوات التي شملتها الدراسة لم يقل عن ٤,١٩٩٥ مليون عامل في العام ٢٠١١ وقد تزايد ليصل ٥,٥٩ مليون عامل في العام ٢٠١٨ ، ومن خلال اضافة عدد العاملين في صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية باجمالي ٧٣٢٠٠ عامل وفني ومهندس وبذلك يصبح اجمالي فرص العمل المتاحة في صناعة تجميع وصيانة واصلاح السيارات والنقل والتخزين تعادل ٥٦٦٣٢٠٠ فرصة عمل باجمالي نسبة ٢١,٧٨% من الاجمالي الكلي لفرص العمل في مصر في سنة ٢٠١٨ وهي تعادل ٢٦ مليون فرصة عمل في كافة قطاعات العمل المختلفة ، وفرص العمل في قطاع النقل تأثير مباشر على الدخل حيث بلغ الاجمالي للاجر

السني للعاملين في صناعة تجميع وصيانة واصلاح السيارات والانشطة التجارية المرتبطة بها وكذلك العاملين في النقل والتخزين م بلغ ١٠٣,٧٤ مليار جنيه في العام ٢٠١١ وقد بلغ ٢٧٧,١٧٦ مليار جنيه في العام ٢٠١٨ أي زادت الدخل للعاملين في تلك القطاعات بنسبة ١٦٧,١٨% ضعف بما يدعم الدخل القومي ويدعم الارتقاء بمتوسط دخل الأفراد . وهذا يؤكد صحة هذا الفرض وهو ان فرص العمل المتاحة في صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية والانشطة التجارية المرتبطة بها والنقل والتخزين تمثل فرص عمل حقيقية ودخول سنوية متزايدة داعمة للارتقاء بمتوسط دخل العاملين في مصر.

### التوصيات

- ١- تقديم ما يجذب المستثمرين من شروط وتسهيلات للاستفادة من ضخامة السوق المحلي وإمكانات التصدير، وذلك للارتقاء بتلك الصناعة وتعزيز وجودها وتنميتها.
- ٢- اجتذاب مصانع عالمية في مجالات الصناعات المغذية من اجل دعم صناعة تجميع السيارات وصناعة قطع الغيار بمصر مع زيادة نسبة المكون المحلي
- ٣- استخدام فلسفة الحوافز المالية والاقتصادية لتشجيع الاستثمار في مجال الصناعات المغذية وصناعة السيارات لدعم القدرات الصناعية
- ٤- مراجعة شاملة للاتفاقيات الخاصة بتصدير واستيراد السيارات ، ودراسة بدائل دعم تلك الصناعة من خلال الدعم الاقتصادي والمالي والتشريعي لتحقيق التميز للمنتج المحلي من صناعة تجميع سيارة ركوب وسيارة تجارية بما يدعم تلبية احتياجات السوق المحلي وبيح الفرص للتصدير طبقاً للمعايير الدولية للمنتج النهائي
- ٥- دعم الصناعات المغذية من حيث حجم الاستثمار والشراكة مع الشركات المنتجة على ان تزداد نسبة المكون المحلي بشكل تدريجي يسمح بتوطين انتاج قطع الغيار تمهيداً لانتاج سيارات مصرية في المستقبل
- ٦- دعم تأهيل وتدريب العمالة الفنية في مجال الصناعات المغذية وصناعة تجميع السيارات لرفع القدرات الانتاجية لكل عامل وبالتالي القدرات الانتاجية الكلية.
- ٧- الاخذ بأسباب التخطيط الاقتصادي طويل الامد لدعم الشراكة الدولية مع شركات الانتاج المرموقة وزيادة حجم الاستثمار في مجال صناعة تجميع سيارات الركوب والسيارات التجارية بما يحفز المستثمر والمنتج والمصدر على عقد اتفاقيات بشروط تحقق مردود

## اقتصادي لمصر .

٨- خفض التعريفات الجمركية ضمن سياسات محددة لدعم المكونات المغذية لصناعة السيارات ولدعم التنافس

٩- الاستفادة على المستوى المحلي والاقليمي من الخبرات الدول الاسيوية في تكوين كياتات صناعية متكاملة قادرة على الارتقاء بصناعة السيارات والاستفادة من حجم الاسواق الكبيرة والخبرات المتاحة بين الدول الافريقية المنتجة لصناعة السيارات

المراجع العربية

١. الوثائق : اتفاقية اغادير ٢٠٠٤
٢. وزارة التجارة والصناعة - وحدة المشاركة الاوروبية -قطاع الاتفاقيات التجارية - جمهورية مصر العربية
٣. بيانات الجهاز المركزي للتعبئة والاحصاء- جمهورية مصر العربية - سنوات من ٢٠١٠ الى ٢٠١٩ .
٤. اتحاد الصناعات المصرية - شعبة صناعة وسائل النقل ، وشعبة الصناعات المغذية والسلع الوسيطة (دراسة ميدانية)
٥. وزارة التجارة والصناعة - هيئة تنمية الصادرات - جمهورية مصر العربية
٦. وزارة الخارجية - جمهورية مصر العربية

المراجع الاجنبية

- Barnes, J., " Geared for Growth South Africa's automotive industry masterplan to 2035 ", The South African Department of Trade and Industry, Government of the Republic of South Africa, 2018.
- Black, A., Makundi,B.,& McLennan,T., " Africa's Automotive Industry: Potential and Challenges", African Development Bank Group, 2017.
- Bormann, R., Fink, P., Holzapfel, H., Rammler, S., Sauter-Servaes, T., Tiemann, H., Waschke, T., & Weirauch,B., "THE FUTURE OF THE GERMAN AUTOMOTIVE INDUSTRY", Division for Economic and Social Policy, WISO DISKURS,2018.
- Chen, Y.,Lawell, C.,& Wang, Y., "The Chinese Automobile Industry and Government Policy", Shanghai University of International Business and Economics, 2019.
- Cody, J., " How labor manages productivity advances and crisis response A comparative study of automotive manufacturing in Germany and the US", GLOBAL LABOUR UNIVERSITY, Geneva,2015.
- El-Haddad, A., Hodge, J., & Manek, N., "THE POLITICAL ECONOMY OF A SECTOR IN CRISIS: INDUSTRIAL POLICY AND POLITICAL CONNECTIONS IN THE EGYPTIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY", The Economic Research Forum, 2017.
- Hahn, T., & Vidican -Auktor , G., " The effectiveness of Morocco's Industrial Policy

Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE) in Bonn,2017.

-Hamza, R.,& Zaher, S., "Competitiveness Targeting: Automotive Industry in Egypt", Cambridge Business & Economics Conference, 2012 .

- Holweg, M., Luo, J., & Oliver, N., " "The past, present and future of China's automotive industry: a value chain perspective", International Journal of Technological Learning, Innovation and Development, The University of Edinburgh , 2019.

-International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA , 2019.

-Jerumeh T.R., Akinribido B.B., Popoola O.A., Oke M.A., Ogunnubi C.,& Okoruwa V.O., "Effect of Currency Fluctuations on the Economic Growth Potential of Nigeria", European Journal of Business and Management, University of Ibadan, Nigeria, 2016.

-Jetin, B., "Production networks of the Asian automobile industry: Regional or global? ", School of Business and Economics, Universiti Brunei Darussalam, Brunei, 2017.

-Lu, F., He, W., Cheng, Y., Chen, S., Ning, L., & Mei, X., "Exploring the Upgrading of Chinese Automotive Manufacturing Industry in the Global Value Chain: An Empirical Study Based on Panel Data", sustainability ISSN 2071-1050, www.mdpi.com/journal/sustainability,2015.

-Muniz, J., Hongb, J., Oliveiraa, S., Wintersbergerc , D., & Popadiukd, S., "Knowledge sharing in the automotive sector: a comparative study of chinese and brazilian firms ", National Council for Scientific and Technological Development of the Brazilian, 2019.

-Saber, B., "The role of the automobile industry in the economy of developed countries", University of Russia, Volume 4 Issue 3 – 2018.

-Semih, I .,and Bürken, S., "The middle- technology trap: The case of the automotive industry in Turkey",Maastricht Economic and social Research Institute on Innovation and Technology, UNU-MERIT, 2019.

-Sharma, A., "The effect of a currency depreciation on importers: a firm-level analysis of Indonesian firms", Ashoka University, India, 2016.

-Thai Trade Center, Cairo, AUTOMOTIVE INDUSTRY IN EGYPT,2014.

- "The future of work in the automotive sector, The challenges of deglobalization", Pardi ,T.,the financial support of the ILO Research Department,2018.

-Wicaksono, P., Priyadi, L., & Erizaputri, S., "GLOBAL PRODUCTION NETWORKS AND SOCIAL WELL-BEING: EVIDENCE FROM THE INDONESIAN AUTOMOBILE INDUSTRY", International Journal of Business and Society, Vol. 20 S1, 2019.

-World Trade Organization, WTO Data, 2019.