

## صناعة السيارات في مصر

أولا : عام :-

في بداية الستينات كان عدد الشركات شركتين فقط ، وفي بداية الثمانينات أصبح العدد ثلاثا ، وخلال التسعينات زاد عدد الشركات ليصبح ثمانى عشرة شركة ، ويعمل في مجال الصناعات المغذية والسيارات حوالي ٢٠ الف عامل تقريبا .. ولطبيعة كل من صناعة السيارات الخاصة بالركوب وصناعة السيارات التجارية ومن منطلق محدودية السوق المصرية لسيارات الركوب فقد حققت صناعة السيارات التجارى نسبة تصنيعية محلية ونمطا تصنيعيا أعلى من صناعة سيارات الركوب.

أما عن بداية صناعة السيارات في مصر فانه قبل عام ١٩٦٠ كانت مصر تعتمد في الحصول علي أغلب احتياجاتها من وسائل النقل والانتقال وقطع الغيار علي الاستيراد من الخارج كما كان هناك نشاط لبعض الشركات المحلية في مجال تجميع وتصنيع السيارات وهي :

١. شركة فورد للسيارات وبدأت عام ١٩٤٩ واستمر نشاطها حتي عام ١٩٦٤ وكانت تعتمد علي استيراد مكونات منتجات شركة فورد بالكامل وتجميعها.. وتوقف نشاطها بسبب صعوبة توفير العملة الصعبة وتقييد الاستيراد .

٢. شركة رمسيس للسيارات ونشأت عام ١٩٥٨ وكانت تنتج سيارة ركوب صغيرة وبلغت نسبة التصنيع المحلي للسيارة ٤٠ % وتوقف انتاج هذه السيارة عام ١٩٧٣ بعد ان انتجت ٦ آلاف سيارة بسبب عدم توافر النقد الاجنبي وارتفاع الاستثمارات المطلوبة لتطوير الانتاج بالاضافة للمشاكل التصنيع المحلي.

٣. في عام ١٩٦٠ صدر القرار الجمهوري بانشاء شركة النصر لصناعة السيارات واسند اليها المشروعات التالية :-

- أ- مشروع اللواري والأتوبيسات حيث تم مع شركة كلوكنر همبولدت درتيز الالمانية في فبراير ١٩٥٩
- ب- مشروع سيارات الركوب ، بالتعاون مع شركة فيات الايطالية في مارس ١٩٦١.
- ت- مشروع المقطورات حيث تم مع شركة بلومهارت الالمانية في مارس ١٩٦١.
- ث- مشروع الجرارات الزراعية بالاتفاق مع شركة أي . إم . ار اليوغسلافية في يوليو ١٩٦١.

## ثانيا : القرارات الصادرة بشأن صناعة السيارات :-

أن القرارات المتعلقة بتنشيط الصناعات التجميعية الصناعات الهندسية مثلت الحافز القوي لزيادة نشاط الشركات في مجال صناعة السيارات ولو نظرنا الي القرارات الصادرة في هذا الشأن نجدها كالتالى :-

١. طبقا القرار الجمهوري ٣٠٤ لعام ١٩٨٩ يتم حساب نسبة التصنيع المحلي على أنها نسبة مساهمة خط التجميع التي يتم تحديدها بقرار من وزير الصناعة لكل صناعة تجميعية علي حدة مضافا اليها نسبة الاجزاء المصنعة محليا إلي مجموع الاجزاء الكاملة للمنتج حسبما تحدده الهيئة العامة للتصنيع في ضوء الترخيص الصادر بإقامة المشروع.

٢. القرار الجمهوري رقم ٢٢٨ لعام ١٩٩٧ فقد تعدل اسلوب حساب نسب التخفيض علي الاجزاء الاجنبية المستوردة لتجميع السيارات بفئة ضريبة الوارد المقررة علي المنتج النهائي كامل الصنع لسيارات الركوب والسيارات التجارية مع استمرار حساب نسبة مساهمة خط التجميع.

## ثالثا : بيان المصانع :-

م	الشركة	تاريخ الإنشاء	عدد العمال
١.	النصر لصناعة السيارات (ناسكو)	١٩٦٠	٧٥٠٠
٢.	العربية الأمريكية للسيارات	١٩٧٧	٦٥٠
٣.	جنرال موتورز مصر	١٩٨٣	١٠٠٠
٤.	سوزوكي ايجبت	١٩٨٨	٣٠٠
٥.	جورिका مصر اقسطور	١٩٨٤	١٢٠٠
٦.	بريما للصناعات الهندسية	١٩٩٥	١٣٠٠
٧.	المصرية لتصنيع وسائل النقل (غبور مصر		١٣٠٠
٨.	بيجو مصر	١٩٩٢	
٩.	المصرية لصناعة السيارات	١٩٩٠	١٢٠٠
١٠.	العالمية لصناعة السيارات		٥٠٠
١١.	صناعة وسائل النقل (أم سي في	١٩٩٤	١٠٠٠
١٢.	المصرية الالمانية للسيارات (أجا)	١٩٩٦	٥٠٠
١٣.	الفتوح لتجميع السيارات (اكفا)	١٩٩٧	١٥٠
١٤.	دايو موتورز ايجبت	١٩٩٧	٣٠٠
١٥.	نيسان مصر	١٩٩٧	٦٠٠
١٦.	الوطنية لصناعة السيارات ووسائل النقل (كيا)	١٩٩٧	
١٧.	فيات وانشنت	١٩٩٩	
١٨.	مصر لبناء أجسام السيارات 'حسان'		

(جميع هذه التقديرات لاعداد العاملين نسبية قد تقل او تزيد)

## رابعاً : بيان الاستثمار والانتاج :-

١. وقد بلغت قيمة الاستثمارات الحالية في صناعة السيارات والصناعات المغذية لها حوالي ٦ مليارات جنيه مصري.
٢. وبلغ اجمالي الانتاج السنوي لصناعة السيارات المحلية بدون قطع غيار السيارات المنتجة في السوق بحوالي ٥,٥ مليار جنيه زيادة عن عام ١٩٩٨ مقارنة بحوالي ٤,٥ مليار جنيه عن عام ١٩٩٧.

## خامساً : التحديات :-

وعن التحديات التي تواجه صناعة السيارات في مصر فان المشكلة الاساسية التي تواجه صناعة السيارات المحلية هي انخفاض حجم الطلب في السوق المحلي حيث تتراوح احتياجات السوق المحلي بين ٥٠ : ٨٠ ألف سيارة سنويا لسيارات الركوب من جميع الطرازات مع تفتت السوق المحلي بين السيارات المستوردة والسيارات المحلية نتيجة تعدد الطرازات . وبين ٣٠ : ٤٥ ألف سيارة تجارية بأنواعها بالاضافة الي انعدام سوق الصادرات للسيارات المحلية خصوصا لسيارات الركوب نتيجة صعوبة التصدير لارتفاع تكلفة الانتاج بالمقارنة بتكلفة النظر في بلد انتاجه بنسبة حوالي ٣٠ % في المتوسط نتيجة عدم الوصول للحد الادني من الانتاج الاقتصادي.

## سادساً : التكامل :-

أدي تعدد الشركات والماركات والموديلات المنتجة محليا علي الرغم من انخفاض الطلب المحلي الي تشتت صناعة السيارات والصناعات المغذية لها خاصة في سيارات الركوب المتباينة من السيارات المنتجة (ياباني امريكي ايطالي فرنسي الماني). بالاضافة الي المنافسة الشديدة من السيارات المستوردة نتيجة ارتفاع جودتها واحتمال انخفاض سعرها خاصة في ظل اتفاقية الجات وسياسات المشاركة الاجنبية بأنواعها المختلفة التي سوف تساعد علي استمرار سيطرة السيارات المستوردة علي جزء كبير من السوق المحلي وايضا فان الاستثناءات في النظام الجمركي الحالي لصناعة السيارات لاتشجع علي زيادة نسبة التصنيع المحلي وانتاج سيارة اقتصادية "التبنيذ" بالاضافة الي بعض الخلل في الرسوم الجمركية علي السيارات المستوردة فئة السيارة الصغيرة مما لايشجع علي انتاجها رغم احتياج السوق لها.. وكل هذا يضع الصناعة في اطار التجميع والتسويق فقط بدون ان تصبح صناعة تصنيعية.. وكل هذا ايضا يتطلب تحقيق التكامل بين امكانيات مصانع السيارات المحلية وتنظيمها بدلا من التنافس فيما بينها والعمل من خلال استراتيجية محددة للدخول الي مرحلة التصنيع من أجل ايجاد صناعة سيارات حقيقية.

## سابعاً : مؤشرات سوق السيارات :-

تدل مؤشرات سوق السيارات في مصر انخفاض عدد سيارات الركوب لكل الف مواطن في مصر بالمقارنة بالمتوسط العالمي حيث بلغ في مصر ٢٨ سيارة خلال عام ١٩٩٩ مقابل ٨٧ سيارة متوسط العالم ثلاثة اضعاف وبالنسبة للسيارات التجارية بلغ ٩ سيارات في مصر مقابل ٣٦ سيارة متوسط العالم "أربعة أضعاف ، ويتأثر حجم الطلب علي السيارات في السوق المحلي بأنواعها المختلفة سواء سيارات الركوب او السيارات التجارية بعدة عوامل أساسية هي (تطور الاقتصاد القومي تطور عدد السكان القوانين والقرارات المرتبطة قوانين الاسيراد الجمارك" المشروعات القومية الكبرى العمر الفني للسيارات في المجتمع "الاحلال والتجديد" طبقا لاحتياجات النقل العام المشتري.

## ثامناً : سيارات الركوب :-

طبقا لبيانات الجهاز المركزي للاحصاء عن عام ١٩٩٦ فيقول ان اجمالي عدد الاسر في مصر بلغ ١٢,٧ مليون اسرة منها ٥٤٦٣٧٤ أسرة تمتلك سيارة ركوب واحدة و ٢٨٦٠٨ أسر تمتلك سيارتين وتبلغ نسبة الاسر التي تمتلك سيارات الركوب في مصر ٤,٥٣ % علي مستوي مصر وهي نسبة منخفضة جدا وتختلف هذه النسبة من محافظة الي اخري فمثلا تبلغ نسبة الاسر التي تمتلك سيارات ركوب في محافظة القاهرة ١٢,٥٦ % وفي محافظة بورسعيد ١٠,٦٥ % وفي محافظة الجيزة ٨ % وفي محافظة جنوب سيناء ١٤ % وفي محافظة الاسكندرية ٧,٤٩ % وتتراوح هذه النسبة في محافظات الصعيد بصفة عامة بين ١,٥ الي ٢ % وفي المحافظات الساحلية بين ٥:٧ %

## تاسعاً : تطوير سوق السيارات :-

مقترحات تطوير سوق السيارات في مصر فإنها تتلخص في ٤ نقاط هي:-

١. تحديد حصة سنوية للسيارات المستوردة بمختلف أنواعها مع ارتباطها بسعة السوق "الطاقة الانتاجية للصناعة" ما تم انتاجه محليا في السنة السابقة نظام الحصص وذلك من خلال المادة ١٩ من اتفاقية الجات، والجدير بالذكر ان أغلب دول العالم تطبق نظام الحصص مثل الارجنتين - الهند جنوب افريقيا امريكا.
٢. اضافة السيارات المنتجة محليا الي قانون التاجير التحويلي.
٣. إدراج السيارات المصنعة محليا ومكوناتها المحلية ضمن مختلف اتفاقيات التجارة الحرة الاقليمية والثنائية.
٤. النظر في أساليب جديدة لتنشط سوق السيارات مثل:  
اشتراك البنوك في تمويل تسويق السيارات ، ببيع السيارات بالتقسيط بفوائد مخفضة ، زيادة الضرائب علي السيارات التي مضي عليها اكثر من ٢٠ عاما مع التنسيق بين رابطة مصنعي السيارات ووزارة البيئة والجهات المعنية الاخرى لايجاد نظام لاستبدال السيارات القديمة من اجل المحافظة علي البيئة وترشيد استهلاك الوقود.

## عاشرا : متطلبات تعظيم المكون المحلى :-

١. إنشاء مركز معلومات لإنشاء قواعد البيانات المتكاملة لتوفير المعلومات والإحصائيات المختلفة عن صناعة السيارات فى مصر .
٢. إعداد دراسة متكاملة عن السوق الدولى والسوق المحلى لتحديد المعوقات والمشكلات الصناعية التى تعترض رفع نسبة المكون المحلى فى صناعة السيارات .
٣. إعداد دراسة لتحديد الأسلوب المناسب لرفع نسب المكون المحلى بناء على الأساليب العالمية فى ذلك مع وضع برامج محددة لتعميق التصنيع المحلى وجعل نسبة ٦٠ % هي الحد الأدنى للحصول على إمكانية التبئيد الجمركى مع إعطاء مهلة لتنفيذ ذلك.
٤. إعداد دراسة عن إمكانية إنشاء المدن الصناعية لتحقيق التكامل بين الشركات العاملة فى مجال صناعة السيارات والصناعات المكملة لها.
٥. إنشاء مركز تكنولوجى لصناعة السيارات والأجزاء المكملة لها بهدف إجراء اختبارات الجودة ومراقبة الجودة الصناعية للمنتجات النهائية بالإضافة إلى المهام الأخرى مثل ( تقديم المشورة الفنية على خطوط الإنتاج ، التدريب ، إبرام عقود نقل وتطوير التكنولوجيا ... الخ ) .
٦. زيادة التعاون بين الصناعات المغذية والوكلاء التجاريين ومراكز البحوث والتطوير والجامعات من خلال زيادة نطاق نشاط رابطة مصنعى السيارات المصرية.
٧. تعديل قرارات تشجيع زيادة المكون المحلى وتحفيز المنتجين المحليين على التصدير ووضع أهداف تصديرية خاصة للدول العربية والأفريقية تساعد على توسيع سوق السيارات المصرية سواء فى صناعة السيارات أو الصناعات المغذية لها.
٨. أهمية أن يتم إنتاج جسم سيارات الركوب كاملا وبتصميم خاص بمصر على إنشاء خطوط المكابس وإمكانية التعديل والتطوير للاستطبات والجسم من خلال مشروع متكامل يشارك فيه الجميع. ودعم من الدولة فى الإعفاءات الجمركية.
٩. التركيز على نوعيات وطرازات محددة من السيارات سواء الركوب أو التجارية المناسبة للبيئة المصرية وتثبيت إنتاجها لخلق إنتاج اقتصادي.