



جمهورية مصر العربية

معهد التخطيط القومي

بحث تطبيقي في

توطين صناعة السيارات بتطبيق أبعاد التنمية المستدامة في مصر 2030.

(دراسة تطبيقية لإنتاج سيارة مصرية بمشاركة شركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي

والقطاع الخاص والقطاع غير الرسمي)

**Localization of the automotive Industry by applying the
dimensions of Sustainable Development in Egypt 2030.**

(An applied Study to producing Egyptian Car on the Integration between the units of
the Ministry of Military Production and the private Sector and the informal Sector).

إعداد

الباحث / محمد السيد المرسى أحمد المنيلوى

إشراف

الأستاذ الدكتور / أحمد عاشور

أستاذ مساعد بمركز السياسات الاقتصادية الكلية بمعهد التخطيط القومي

لاستكمال متطلبات

الحصول على درجة الماجستير المهني التخطيط للتنمية المستدامة

2020م-1441هـ

ملخص

أن الصناعة المصرية أثبتت خلال السنوات الأخيرة أنها قادرة على تجاوز تحدياتها، وقادرة على المنافسة الخارجية في الأسواق الدولية مثلما هي قادرة أيضاً على المنافسة مع السلع الأجنبية داخل السوق المحلي وأن ما ينقص المجتمع هو أن يتعرف بشكل حقيقي على قدرات وإمكانات الكفاءات والأيدي العاملة المصرية بشكل عام والتنمية المستدامة لقطاع الصناعة لأنه يعد بمثابة قاطرة التنمية الحقيقية في جمهورية مصر العربية.

ويسهم التوسع بإنتاج المستلزمات والإكسسوار توفير العملة الأجنبية اللازمة للاستيراد، فضلاً عن تحقيق قيمة مضافة كبيرة، ولقد كان وما زال تعميق التصنيع المحلي هدفاً أساسياً للهيئة القومية للإنتاج الحربي وهو ما تسعى إليه والعمل على تحقيق التكامل بين صناعات المكونات المحلية وتمدد يدها بتكاتف واهتمام إلى كافة المصنعين للتكامل وتتحقق ونعمق من صناعتنا المصرية ونزيد من نسب المكونات المحلية فيها، وذلك فضلاً عن بحث إمكانية تصنيع المكونات المستوردة.

إن الحاجة إلى التكامل بين شركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي ومشاركة القطاع الخاص والقطاع غير الرسمي، وأن كل ترس يدور في بلادنا الحبيبة يحمل خيراً للجميع لأن الصناعة الوطنية صناعة قوية بتكاملها وتعاون وتناغم وتكاتف أبنائها معاً من أجل تحقيق مصلحة الوطن في إقتصاد قوي قائم على إنتاج وفير وابتكارات جديدة، وتوفير المزيد من فرص العمل حقيقية أمام الشباب لتنمية الاقتصاد المصري.

Abstract

That the Egyptian industry has proven in recent years that it is able to overcome its challenges, and is able to compete abroad in international markets as it is also able to compete with foreign goods within the local market and that what society lacks is that it realizes the capabilities and capabilities of Egyptian talents and manpower in general And the sustainable development of the industrial sector because it is considered as a real development engine in the Arab Republic of Egypt.

The expansion of the production of supplies and accessories contributes to providing the foreign currency necessary for import, in addition to achieving a great benefit. The deepening of local manufacturing has been and remains a primary goal of the National Military Production Authority, which is what it seeks and seeks to achieve integration between the manufacturers of local components and extend its hand in solidarity and attention to all manufacturers to complement We unite and deepen our Egyptian industry and increase the proportions of local components therein, in addition to examining the possibility of manufacturing imported components.

The need for integration between the companies of the National War Production and the participation of the private sector and the informal sector, and that every gear going on in our beloved country carries good for all because the national industry is a strong industry with its integration, cooperation, harmony and solidarity of its sons together in order to achieve the nation's interest in a strong economy based on abundant production , New innovations, and provide more real job opportunities for young people to develop the Egyptian economy.

مقدمة

كثر الحديث في الآونة الأخيرة عن مصطلح (توطين صناعة السيارات) وكثرة الدعاوي على كل المستويات حتي وصلت إلى مطالبة القيادة السياسية أكثر من مرة بالسعي نحو تعميق التصنيع المحلي، وتسعي الجهات والمؤسسات في مصر وعلى رأسها وزارة الإنتاج الحربي إلى توضيح هذا المفهوم، ومن ناحية أخرى فرض مصطلح (التنمية المستدامة) نفسه على مستوى العالم، وقد تم عقد مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة عام 2015 وفي ضوء ذلك تم إطلاق الرؤية المصرية للتنمية المستدامة 2030/2020 في عام 2016 ويتم حالياً العمل على تطوير هذه الرؤية وتقديمها بما يتواءم مع الأهداف الوطنية للتنمية المستدامة.

وقد استطاع الاقتصاد المصري من خلال برنامج الإصلاح الاقتصادي الذي بدأ في عام 2016 أن يحقق مزيداً من الاستقرار النقدي من خلال التركيز على معالجة الاختلالات المالية والنقدية، واعتمدت الدراسة على الكتب والمراجع التي تناولت أحد شقي الموضوع كلاً على حدة، وفي حدود إطلاع الباحث وبعد الرجوع إلى مكتبات الجامعات المصرية لم تجمع دراسة سابقة هذين المتغيرين ومن هنا تأتي أهمية هذا الموضوع.

ومن توصيات الدراسة:

محاولة توطين صناعة السيارات من خلال التأكيد على تطوير الصناعات المغذية للسيارات بمحورين أساسيين أولهما المحور الداخلي ويختص بإعادة ترتيب الكيان الصناعي المصري من الداخل عن طريق إعادة تأهيل وتحديث الصناعة في قطاع الصناعات المغذية للسيارات وتنمية القدرات البحثية والعلمية للارتقاء بالإنتاجية لتعميق الإنتاج المحلي في الأجل القصير، ثم المحور الخارجي لاستهداف زيادات الصادرات المصرية في الأجل المتوسط والأجل الطويل في ظل التنظيم الفعال والعلاقات الإقليمية والدولية. (1)

وتم الارتكاز على بعض النقاط لتحقيق تلك المحاور منها:

- (١) إعادة تدريب وتأهيل العاملين من خلال تنشيط الحوافز المادية والمعنوية والالتحاق بالدورات التدريبية في مجالات التكنولوجيا، والتسويق الأخضر.
- (٢) تشجيع الاهتمام بقطاع الصناعات المغذية للسيارات.
- (٣) دعم خطوط الإنتاج بالتكنولوجيا الحديثة.
- (٤) الحصول على نصيب من تلك الصناعة في السوق العالمي.
- (٥) تخفيض التكاليف الاستثمارية على الصناعة كثيفة رأس المال.

مفتاح الكلمات:

إصلاح الهيئات الاقتصادية _ توطين صناعة السيارات _ الصناعات المغذية للسيارات _ تخفيض حجم واردات السيارات - السيارات المصرية.

(1) عمرو فتحة حنفي محمود(2016)، دور الدولة في دعم تطوير صناعة السيارات في ظل أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية حالة مصر.

المحتويات

الصفحة	الموضوع
5	مقدمة
5	أولاً: مشكلة البحث
5	ثانياً: أهداف البحث
6	ثالثاً: أهمية البحث
7	رابعاً: منهجية البحث
7	خامساً: خطة البحث
8	سادساً: الدراسات السابقة
	الفصل الأول: التنمية المستدامة
	مقدمة
10	أولاً: أهداف وأبعاد التنمية المستدامة.
12	ثانياً: التوجهات الاستراتيجية للدولة المصرية في ضوء تحديث الصناعات.
15	ثالثاً: استراتيجية وزارة التجارة والصناعة المصرية 2020.
	الفصل الثاني: التشابكات والعلاقات المالية بين الموازنة العامة للدولة وشركات القطاع العام.
	مقدمة
16	أولاً: تحليل الوضع الراهن للهيئات الاقتصادية في مصر.
18	ثانياً: نشأة الهيئة القومية للإنتاج الحربي وتقييم أداء باستخدام التحليل الرباعي SWOT.
21	ثالثاً: مشاركة الهيئة القومية للإنتاج الحربي مع القطاعي الخاص وغير الرسمي.
	الفصل الثالث: علاقة توطین صناعة السيارات بالتنمية المستدامة.
	مقدمة
21	أولاً: صناعة السيارات وتطورها وأهميتها والميزة التنافسية لها.
22	ثانياً: أهمية توطین صناعة السيارات والآثار الاقتصادية عليها في مصر.
25	ثالثاً: انعكاس توطین صناعة السيارات على التنمية المستدامة.
	الفصل الرابع: الدروس والتجارب الدولية المستفادة في تطور صناعة السيارات.
	مقدمة
26	أولاً: دروس وتجارب دولية مستفادة لتطور صناعة السيارات في الدول المتقدمة.
27	ثانياً: تجارب دولية في القطاع الصناعي ومنها: اليابان، الصين، كوريا الجنوبية.
28	ثالثاً: استشراف المستقبل في صناعة السيارات لخلق ميزة تنافسية في القارات الثلاثة.
	النتائج والتوصيات.
29	أولاً: النتائج.
30	ثانياً: التوصيات.
31	ملخص البحث: (باللغة العربية).

31	ملخص البحث: (باللغة الإنجليزية).
32	قائمة المراجع.
34	الملاحق.

فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
جدول (2-1)	نتائج تطبيق نموذج التحليل الرباعي SWOT.	20
جدول (3-1)	يوضح نسبة مساهمة الصناعة المصرية	23
جدول (3-2)	المكونات الرئيسية للسيارات بمساهمة الشركات المحلية.	34
جدول (4-1)	بيانات المنتجين للقطاع غير الرسمي ومحاولة دخولهم في دائرة السوق.	35

فهرس الاشكال

رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
شكل (1-1)	التحديات الرئيسية لمواجهة مستقبل التنمية في مصر.	12
شكل (1-2)	محاور برنامج الإصلاح الاقتصادي المصري ورؤية مصر 2030.	13
شكل (1-3)	استراتيجية التنمية الصناعية.	15
شكل (2-1)	هيكل القطاع العام في مصر وأقسامه.	17
شكل (2-2)	التغيرات المستهدفة في هيكل الإنتاج السلعي.	18
شكل (2-3)	هيكل الهيئة القومية للإنتاج الحربي.	19
شكل (2-4)	مشاركة (شركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي، والقطاعي الخاص وغير الرسمي)	21
شكل (3-1)	الموقع الجغرافي لشركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي بمصر.	23
شكل (3-2)	الموقع الجغرافي لشركات القطاع الخاص.	24
شكل (3-3)	إنفو جراف واردات سيارة الركوب الملاكي من يناير 2018 مقارنة يناير 2019.	25
شكل (1-4)	مبادرة الحزام والطريق.	28

القسم الأول: الإطار النظري

مقدمة:

يعد قطاع صناعة السيارات أحد القطاعات المؤثرة في البنيان الاقتصادي لمعظم دول العالم، لذا دائماً ما تطلع الحكومات على اختلاف أشكالها وأهدافها الاقتصادية إلى الاهتمام بذلك القطاع بشكل خاص، لذا يهتم البحث بتقييم وإعادة صياغة دور الدولة في تطوير صناعة السيارات في ظل المستجدات العالمية وتحديد الالتزام بتطبيق أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، وبعدها يتم الوقوف على الإمكانيات والمعوقات الحالية لتلك الصناعة في مصر، وتحديد مدى كفاءة السياسات الحكومية التي تنتهجها الدولة تجاه تطوير صناعة السيارات ومن ثم إيجاد التغييرات المطلوب إحداثها في تلك السياسات بالقدر الذي يمكن من تطوير صناعة السيارات في مصر. (2)

أولاً: مشكلة البحث

تُعد مشكلة إصلاح القطاع الصناعي بصفة عامة وبصورة خاصة الاهتمام بتوطين صناعة السيارات وبداية التركيز على الصناعات المغذية للسيارات والتي لها من تحديات اقتصادية واجتماعية وبيئية وأخيراً تكنولوجية، حيث تتشابه العوامل الاقتصادية والاجتماعية والديمقراطية والبيئية التي تدفع نحو زيادة الواردات من السلع والخدمات التي تؤثر على الناتج المحلي الإجمالي، وكيفية تأثير ذلك على أبعاد التنمية المستدامة، ولذلك استهدفت الدراسة التعرف على القيود والمحددات التي تعترض التوسع وتوطين صناعة السيارات ومبدئياً تطوير وتحديث تكنولوجيا الصناعات المغذية للسيارات، وطرق العلاج المقترحة للتغلب على تلك المعوقات، وبالإضافة إلى التعرف على الوضع الإنتاجي والاستهلاكي للسلع والخدمات التابعة (خدمات ما بعد البيع) للصناعات المغذية للسيارات في مصر وأهم الدول المنتجة لتلك السلع. وانطلاقاً من هذه المشكلة كانت لابد من الدعوة بالتركيز على توطين صناعة السيارات بهدف الاستخدام الرشيد والكفاء للموارد الإنتاجية المتاحة وخطوط الإنتاج الحالية وإضافة التعديلات التكنولوجية المتقدمة من أجل التنمية والنهوض بالقطاع الصناعي في ظل التطور الاقتصادي والذي سترك بصماته الواضحة في الاقتصاد القومي المصري. (3)

ثانياً: أهداف البحث

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على كيفية تنفيذ وتطوير صناعة المركبات عموماً وبصفة خاصة صناعة السيارات وبالعودة إلى فهم وتجارب دولية مناسبة لتنفيذ هذه الصناعة وتعميق التصنيع المحلي لدوره كقاطرة التنمية المصرية كما أن تنمية الصادرات المصرية تعتبر من أهم القضايا التي تشتمل عليها السياسات الاقتصادية وذلك بهدف زيادة موارد الدولة من العملات الأجنبية، ويهدف البحث بصفة رئيسية إلى اقتراح توطين صناعة السيارات من خلال تخفيض الواردات للصناعات المغذية للسيارات وتنمية الصادرات لتلك السلع في ضوء المستجدات الإقليمية والعالمية.

(2) عمرو فتحي حنفي محمود - مرجع سابق.

(3) محمد عبد الرحمن المهندس 2017 - تعميق التصنيع المحلي مشروع قومي، مجلة الهندسية من غرفة الصناعات الهندسية - العدد 31.

وكذلك الدفع بقطاع الصادرات المصرية باعتباره المحرك الرئيسي للتنمية المستدامة، وذلك من خلال زيادة المحتوى التكنولوجي والابتكاري للصادرات، كما تتناول الدراسة استراتيجية التنمية المستدامة (رؤية مصر 2030)، وهذه الاستراتيجية التي تم إطلاقها سنة 2016 ونتناول المحاور العشرة التي تناولتها الاستراتيجية.

ومن هذا المنطلق يتضح الدور المحوري الذي يلعبه القطاع الصناعي بصفه عامة وبصفه خاصة توطين صناعة السيارات من خلال استخدام تعميق التصنيع المحلي للصناعات المغذية للسيارات كبداية، وبالتالي اعتبار قطاع الصناعة هو الرافعة الرئيسية للتقدم والنهوض بالمستويات الإنتاجية المختلفة ورفع مستوى الناتج المحلي الإجمالي وتطوير القدرة الذاتية للاقتصاد المصري مع الأخذ في الاعتبار المتغيرات المحلية والدولية السائدة ودراسة وتحليل السيناريوهات المحتملة والمتغيرات المؤثرة في الأجل القصير والأجل الطويل، ومن خلال الإجابة على مجموعة التساؤلات التالية يتضح أهمية وضرورة البحث في تحقيق التنمية المستدامة وأبعادها الثلاثة.(4)

ثم ماهي أهداف وأبعاد التنمية المستدامة؟

ما هو المقصود بتوطين صناعة السيارات؟

ماهي المحاور الرئيسية في برنامج الإصلاح الاقتصادي "رؤية مصر 2030"؟

ماهي استراتيجية وزارة التجارة والصناعة المصرية؟

وماذا عن تطوير تلك الصناعة؟

وهل له انعكاس على التنمية المستدامة؟

ماهي استراتيجية الهيئة القومية للإنتاج الحربي في مشاركة القطاع الخاص والقطاع غير الرسمي؟

وهل هناك علاقة بين الاهتمام بتوطين صناعة السيارات أو (الصناعات المغذية للسيارات) بالتنمية المستدامة؟

كل هذه الأسئلة وغيرها تحاول هذه الدراسة الإجابة عنها.

استهدفت الدراسة:

تستهدف الدراسة كيفية زيادة تعميق التصنيع المحلي بقطاع السيارات المصري بتطبيق أبعاد التنمية المستدامة ومشاركة القطاع الخاص والقطاع غير الرسمي.

ثالثاً: أهمية البحث

تتبع أهمية هذه الدراسة من أنها تتناول موضوعين محل بلورة من المتخصصين والمهتمين، ومن هنا تحاول هذه الدراسة إلى التأصيل الموضوعي، وتسعي إلى توضيح هذا الاهتمام بتطوير تكنولوجيا صناعة السيارات، وأثره في إحداث تنمية مستدامة (اقتصادية، اجتماعية، بيئية)، ويعتبر قطاع الصناعة من القطاعات الإنتاجية الرئيسية وهو بمثابة قاطرة التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والتكنولوجية في مصر.

(4)حميدي كلثوم (2018)، سبل تحقيق التشغيل الكامل في ظل التنمية المستدامة، الجزائر - الملتقى الدولي.

ولذلك فقد اهتمت خطط الدولة منذ بدايتها في الستينيات بمبدأ التخطيط كأداة لتسيير الاقتصاد القومي وتنمية القطاعات المختلفة ومنها قطاع الصناعة، وقد كان لسياسات زيادة الصادرات وإحلال الواردات الصناعية دوراً فعالاً في دفع عجلة التنمية في مصر، وقد كثر الحديث في السنوات الأخيرة عن تطوير صناعة السيارات وتتلخص أهم المشاكل التي تواجه عملية تطوير صناعة السيارات في الآتي:

- ارتفاع أجور مهندسي السيارات.
- عدم وجود عمالة فنية متخصصة.
- عدم الاستغلال الأنسب لموارد المتاحة والإمكانات التصنيعية.

رابعاً: منهجية البحث

استخدم في البحث المنهج الوصفي التحليلي، والتحليل الرباعي SWOT Analysis لبيان أهم نقاط القوة والضعف وكذلك الفرص والتحديات التي تواجه الهيئة القومية للإنتاج الحربي، ومن ثم التوجهات المستقبلية لها بهدف الوصول لسياسات تنمية الصادرات في ضوء المستجدات الإقليمية والعالمية وبيانات التقارير الدولية في ضوء المستجدات المحلية والإقليمية والعالمية، وكذا تحليل المفاهيم المختلفة التي تناولتها الدراسة، وبالإضافة إلى الاستعانة بالمنهج الإحصائي لتدعيم المعلومات التي تم الحصول عليها من مختلف المصادر سواء كانت كتباً أو مجلات متخصصة أو دوريات أو مواقع إلكترونية بالإضافة إلى الاعتماد على أسلوب المنهج العلمي المقارن الذي يجمع بين الاستقراء في تشخيص الظاهرة، والاستنباط في استخلاص الدروس المستفادة من تجارب التنمية المستدامة إقليمياً وعالمياً.

خامساً: خطة البحث

تم تقسيم هذا البحث إلى أربعة فصول:

مقدمة البحث

الفصل الأول: أهداف وأبعاد التنمية المستدامة ومؤشراتها.

الفصل الثاني: التشابكات والعلاقات المالية بين الموازنة العامة للدولة وشركات القطاع العام.

الفصل الثالث: توطين صناعة السيارات وانعكاسها على أبعاد التنمية المستدامة.

الفصل الرابع: دروس وتجارب دولية مستفادة في صناعة السيارات.

النتائج والتوصيات.

ويمكن تقسيم حدود البحث إلى:

أ- الحدود الموضوعية:

توطين صناعة السيارات ابتداءً بالصناعات المغذية للسيارات في مصر، وذلك بالتكامل والتشارك مع الهيئة القومية للإنتاج الحربي والقطاع الخاص والقطاع غير الرسمي.

ب- الحدود الجغرافية (المكانية):

جمهورية مصر العربية "إفريقيا" بالإضافة إلى دول أخرى ومنها (اليابان، كوريا، الصين "آسيا"، ألمانيا، إيطاليا، فرنسا "أوروبا"، أمريكا "أمريكا الشمالية").

ج-الحدود الزمنية:

دراسة عن الفترة من عام 2015 إلى عام 2019 م، وعام 2020م كلما أمكن توافر البيانات.

سادساً: الدراسات السابقة

ويلاحظ من خلال مراجعة الأدبيات في السنوات الأخيرة أن العديد من المؤسسات الحكومية، وبصفه خاصة المؤسسات الحكومية العربية، تواجه كثيراً من التحديات في سبيل تحقيق الهدف الرئيسي من وجودها، ألا وهو تقديم الخدمات والمنتجات التي تلبي رغبات واحتياجات المواطن وعليه فإن العديد من المؤسسات الحكومية تحاول تبني نظم الإدارة التي يمكن أن تساعد على تحسين قدراتها وتعزيز كفاءتها وفعاليتها ومنها:

١. دراسة عدنان برباش 2008، حول قطاع أجزاء وقطع غيار وأنشطة تجميع السيارات في الدول الأعضاء في الاتفاقية العربية المتوسطية للتبادل الحر المسماة باتفاقية أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب) Ucotra Consulting.

الأهداف: وضع استراتيجية تطوير قطاع مكونات تجميع السيارات داخل منطقة أغادير، مرتبطة بخطة عمل قابلة للتنفيذ ويمكن العمل بها على المدى المتوسط والقصير.

نتائج والتوصيات: تحليل السوق داخل منطقة أغادير، وتحليل توجهات صناعة السيارات على المستوى العالمي، ودراسة مقارنة وتحليل تنافسي بالنتائج وتسمح الاستراتيجية إلى رؤية واضحة ومحفزة لتطوير قطاع صناعة السيارات ووضع محاور لتكون عماد الخطط التنفيذية المقترحة، وتنمية منطقة أغادير، جلب الاستثمارات الأجنبية (مصنعين ومجهزين)، استغلال الفرص المتاحة من خلال تراكم المنشأ.

٢. دراسة عمرو فتحة حنفي محمود (2016)، دور الدولة في دعم تطوير صناعة السيارات في ظل أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية حالة مصر _مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية _مجلة 53 عدد 2 الجزء الثالث - يوليو.

الأهداف: يعد قطاع صناعة السيارات أحد القطاعات المؤثرة في البنيان الاقتصادي لمعظم دول العالم، لذا دائماً ما تتطلع الحكومات على اختلاف أشكالها وأهدافها الاقتصادية إلى الاهتمام بذلك القطاع بشكل خاص، لذا يهتم البحث بتقييم وإعادة صياغة دور الدولة في تطوير صناعة السيارات في ظل المستجدات العالمية وتحديد الالتزام بتطبيق أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية.

النتائج والتوصيات: تحديد مدى كفاءة السياسات الحكومية التي تنتهجها الدولة تجاه تطوير صناعة السيارات ومن ثم إيجاد التغيرات المطلوب إحداثها في تلك السياسات بالقدر الذي يمكن من تطوير صناعة السيارات في مصر.

٣. دراسة عاشور أحمد (2016)، الهيئات العامة الاقتصادية مشكلاتها وأساليب معالجتها مع دراسة حالة الهيئة المصرية العامة للبتترول في جمهورية مصر العربية، سلسلة كراسات السياسات رقم 4، معهد التخطيط القومي.

الأهداف: يمكن التعرف إلى أهم المشكلات التي تعاني منها الهيئات الاقتصادية وسبل معالجتها من خلال التحليل المالي لهذه الهيئات وتحليل العلاقة بينها وبين الموازنة العامة للدولة مع التركيز على دراسة حالة الهيئة المصرية العامة للبتترول.

النتائج والتوصيات: قد خلصت الدراسة إلى ضرورة إعادة النظر في تصنيف بعض الهيئات العامة لاعتبارها هيئات اقتصادية من عدمه، وطبيعة العلاقة بين الموازنة العامة للدولة والهيئة المصرية العامة للبترول للتعرف على الدعم الحقيقي الناتج عن الفرق بين التكلفة الحقيقية لتوفير المنتجات البترولية وبين الأسعار الجبرية لهذه المنتجات.

١. دراسة مختار خطاب 2017، قطاع الأعمال العام (المشكلة والعلاج من منظور واقعي).

الأهداف: تناولت الورقة المراحل التي مر بها النظام الاقتصادي المصري منذ بداية الستينيات حتى عام 2017 وأداء الشركات العامة خلال تلك المراحل الثلاث التي مر بها الاقتصاد المصري ومنها:

- تعظيم العائد على الاستثمارات التي ستبقى مملوكة للدولة مقاساً بمعدل صافي الربح إلى حقوق الملكية أو بأي مقياس آخر.
- المحافظة على ملكية الدولة للكيانات اقتصادية ذات طبيعة خاصة (احتكارية أو مرتبطة بالأمن الاجتماعي أو القومي)، مع إمكانية طرح حصص تتراوح بين 10-25% من رأس المال وبعض الشركات في البورصة لتحقيق أهداف هامة أخرى الحصول على حصيلة مالية، تنشيط سوق المال، المشاركة المباشرة للقطاع الخاص في الإدارة وتحقيق الشفافية، تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر.
- مساهمة الاستثمارات الحكومية في حماية الفقراء ومحدودي الدخل عن طريق استخدام الدولة لمنتجات هذه الشركات في تحقيق توازن أسعار بعض السلع الاستراتيجية.

النتائج والتوصيات: ومنها الشركات التي نقترح بقاءها في ملكية الدولة بصفة دائمة لأسباب تتعلق بالطبيعة الاحتكارية أو شبه الاحتكارية لأنشطتها، ويمكن للدولة أن تطرح في بورصة الأوراق المالية حصصاً من بعض أو كل هذه الشركات بحد أقصى 25% من أسهم رأسمالها.

التشابه والاختلاف عن الدراسات السابقة:

تشابه الدراسة الدراسات السابقة في تناولها لموضوع تعميق التصنيع المحلي وأيضاً إعادة الاهتمام بالهيئات الاقتصادية، واستفادة الدراسة من الدراسات السابقة في تطوير فكرة الدراسة ومنهجيتها ومن ثم وضع إطار نظري وعملي متماسك لتحقيق الهدف من الدراسة، وتختلف الدراسة عن أغلب الدراسات السابقة في موضوع البحث وربط كل من زيادة التعميق المحلي لصناعة السيارات في مصر بتطبيق أبعاد التنمية المستدامة 2030.

إن مصر هي أكبر دولة في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا من حيث تعداد سكانها البالغ 100 مليون نسمة، كما أنها رابع أكبر اقتصاد في المنطقة، وهي تكف على برنامج جريء لتحقيق إصلاحات كبرى تحتاجه لمعالجة بعض المعوقات الهيكلية القائمة منذ وقت طويل أمام تحقيق النمو الشامل لجميع فئات المجتمع، ويهدف البرنامج السابق للإصلاحات من عام 2018 إلى 2020 لتعزيز استقرار الاقتصاد الكلي وتحقيق أمن الطاقة وتعزيز القدرة التنافسية وبيئة ممارسة أنشطة الأعمال، وهو ما يحقق مكاسب كبيرة.

وفي هذا الصدد تجدر الإشارة إلى الدور القائد والمؤثر للقطاع الصناعي في زيادة معدلات النمو الاقتصادي للعديد من الدول المتقدمة ومنها دول جنوب شرق آسيا، والتي استطاعت من خلال ترويج منتجاتها الصناعية أن تحقق معدلات نمو تفوق المعدلات المحققة في الدول المتقدمة، وتستند سياسات التنمية الاقتصادية المصرية التي نحن بصدها إلى برنامج الإصلاح متوسط الأجل المعتمد من الحكومة، وقد قامت الحكومة المصرية بوضع رؤية مصرية طويلة

الآجل، استراتيجية التنمية المستدامة (مصر 2030)، ووضعت برنامج إصلاحات مدته أربع سنوات "مصر تتطلق" لدعم رؤيتها الاستراتيجية على المدى المتوسط ووافق مجلس النواب على هذا البرنامج في يوليو 2018.

وأخيراً أرجوا أن يكون هذا البحث بدايةً لاستكمال النهوض بالقطاع الصناعي وللإجابة على الأسئلة المطروحة عن كيفية توطين صناعة السيارات في مصر في تطبيق أبعاد التنمية المستدامة وأتمنى أن يساهم في فتح آفاق جديدة لدعم العمل التنموي على طريق الارتقاء والنهوض بوطننا الغالي مصر.

القسم الثاني: الإطار التطبيقي (العملي).

الفصل الأول: التنمية المستدامة.

مقدمة

تتمثل أهداف التنمية الاقتصادية بزيادة الدخل القومي والارتقاء بمستوى معيشة الإنسان وتقليل الفجوة الداخلية، مع تعديل تركيبة هيكل الاقتصاد القومي لمصلحة قطاع الصناعة والتجارة، وتلك الأهداف هي في واقع الأمر بمنزلة علاج المشكلات الناتجة من الخصائص الأساسية التي تتمثل باقتصاديات الدول الفقيرة التي تعدّ دولاً منتجة للمواد الأولية وبعضها قابل للنفاذ.

والتنمية المستدامة فرصة جديدة لزيادة النمو الاقتصادي وكيفية توزيع منافعه على طبقات المجتمع كافة، وليس مجرد عملية توسع إقتصادي ورغبة من بعض المؤلفين في جعل مفهوم التنمية المستدامة أقرب إلى التحديد، وضعوا تعريفاً ضيقاً لها ينصب على الجوانب المادية للتنمية المستدامة، ويؤكد هؤلاء المؤلفين على ضرورة استخدام الموارد الطبيعية المتجددة بطريقة لا تؤدي إلى فناؤها أو تدهورها أو تؤدي إلى تناقص جودها "المتجددة" بالنسبة للأجيال المقبلة، وذلك مع المحافظة على رصيد ثابت بطريقة فعالة أو غير متناقصة من الموارد الطبيعية مثل التربة والمياه الجوفية والكتلة البيولوجية للأجيال القادمة.(5)

أولاً: التنمية المستدامة وأبعادها:

وتركز بعض التعريفات الاقتصادية للتنمية المستدامة على الإدارة المثلى للموارد الطبيعية، وذلك بالتركيز على "الحصول على الحد الأقصى من منافع التنمية الاقتصادية بشرط المحافظة على خدمات الموارد الطبيعية ونوعيتها، وكما توجد تعريفات اقتصادية أخرى (أن استخدام الموارد اليوم ينبغي ألا يقلل من الدخل الحقيقي في المستقبل)، وتقف وراء هذا المفهوم الفكرة القائلة (بأن القرارات الحالية ينبغي ألا تضر بإمكانيات المحافظة على مستويات المعيشة في المستقبل أو تحسينها) وهو ما يعني أن نظمنا الاقتصادية ينبغي أن تدار بحيث نعيش على أرباح مواردنا ونحتفظ بقاعدة الأصول المادية ونحسنها.

وهذه البلدان تواجه ضغوطاً سكانية وارتفاعاً في معدلات المواليد، وتمتلك موارد طبيعية لم يتم تطويرها نظراً إلى ضعف الاستثمارات وخصوصاً بالبنية التحتية، وإضافة إلى العجز في رأس المال نتيجة ضعف التراكم الرأسمالي بسبب نقص المدّخرات، وميل معدلات التبادل التجاري لغير صالحها، ما يجعل هذه الدول عرضة للتقلب الاقتصادي وتأثرها بالدورات الاقتصادية العالمية. كما أنها تعاني الخلل البنائي لأفراد المجتمع، من حيث انخفاض مستوى دخل الأفراد،

(5) تقرير التنمية العربية المشروعات الصغيرة والمتوسطة في الاقتصادات العربية: دور جديد لتعزيز التنمية المستدامة الاصدار الرابع 2019 .

وسوء توزيع العاملين في القطاعات الاقتصادية، وضعف الإنتاجية وانتشار الفساد الإداري، وعدم الشفافية، واختلال آليات السوق في غياب القوانين الكابحة للاحتكار.

كما أن التنمية الاقتصادية وإن كانت تراعي المعايير البيئية للموارد الطبيعية أو تعمل على التقليل من إنتاج النفايات، فإنها لا تكون كافية للحيلولة دون انهيار البيئة في الآجل الطويل، والقيود التي تكبل السلوك البشري تسري أيضاً على كرة أرضية محدودة لا يمكن أن ينمو سكانها بلا نهاية.

أبعاد التنمية المستدامة

والملاحظ من خلال التعريفات السابقة أن التنمية المستدامة تتضمن أبعاداً متعددة تتداخل فيما بينها من شأن التركيز على معالجتها إحراز تقدم ملموس في تحقيق التنمية المستهدفة، ويمكن الإشارة هنا إلى أبعاد حاسمة ومتفاعلة هي كل من الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية ويمكن التحدث عنها بشكل موجز فيما يلي:

أ- الأبعاد الاقتصادية.

ثمة جانب من جوانب الروابط الدولية فيما بين البلدان الغنية والفقيرة يحتاج إلى دراسة دقيقة، وذلك بالقدر الذي ينخفض به استهلاك الموارد الطبيعية في البلدان الصناعية، ويتباطأ نمو صادرات هذه المنتجات من البلدان النامية وتخفض أسعار السلع الأساسية بدرجة أكبر، وذلك قد يحرم البلدان النامية من إيرادات تحتاج إليها احتياجاً ماساً. ومما يساعد على تعويض هذه الخسائر، الانطلاق من نمط تنموي يقوم على الاعتماد على الذات لتنمية القدرات الذاتية وتأمين الاكتفاء الذاتي وبالتالي التوسع في التعاون الإقليمي، وفي التجارة فيما بين البلدان النامية، وتحقيق استثمارات ضخمة في رأس المال البشري، والتوسع في الأخذ بالتكنولوجيا الحديثة.

ب- الأبعاد الاجتماعية.

كما تتطوي التنمية المستدامة على استخدام الموارد البشرية استخداماً كاملاً، وذلك بتحسين التعليم والخدمات الصحية ومحاربة الجوع، ومن المهم بصورة خاصة أن تصل الخدمات الأساسية إلى الذين يعيشون في فقر مطلق أو في المناطق النائية؛ ومن هنا فإن التنمية المستدامة تعني إعادة توجيه الموارد أو إعادة تخصيصها لضمان الوفاء أولاً بالاحتياجات البشرية الأساسية مثل تعلم القراءة والكتابة، وتوفير الرعاية الصحية الأولية، والمياه النظيفة. والتنمية المستدامة تعني فيما وراء الاحتياجات الأساسية لتحسين الرفاه الاجتماعي، وحماية التنوع الثقافي، والاستثمار في رأس المال البشري-بتدريب المربين والعاملين في الرعاية الصحية والفنيين والعلماء وغيرهم من المتخصصين الذين تدعو إليهم الحاجة لاستمرار التنمية.

ج- الأبعاد البيئية.

من المهم الحفاظ على البيئة وعلى مدى العقدين الماضيين استمرت مصر في تحديث سياستها البيئية وإطارها التنظيمي مع دمج عوامل البيئية مع خطط التنمية الوطنية وضمان حماية صحة الإنسان واستدامة الموارد الطبيعية. وتركز استراتيجية التنمية المستدامة الأحدث عهداً «رؤية مصر 2030» على نحو متكافئ على أبعادها الثلاثة المحورية (الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والبيئية).

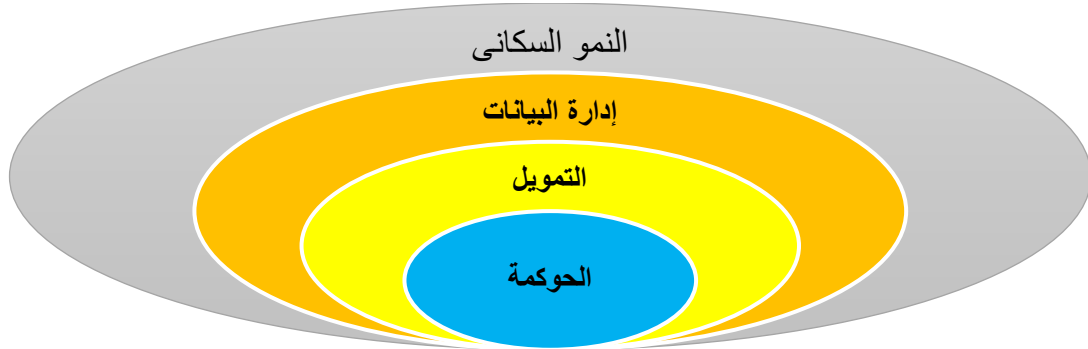
والذي يهدف إلى سد الفجوة بين البلدان الصناعية والنامية أن يزيد من الإنتاجية الاقتصادية، وأن يحول أيضاً دون مزيد من التدهور في نوعية البيئة وحتى تتجح هذه الجهود فهي تحتاج أيضاً إلى استثمارات كبيرة في التعليم والتنمية البشرية، ولاسيما في البلدان الأشد فقراً والتعاون التكنولوجي يوضح التفاعل بين الأبعاد الاقتصادية والبشرية والبيئية في سبيل تحقيق التنمية المستدامة. (6)

ثانياً: التوجهات الاستراتيجية للدولة المصرية في ضوء تحديث الصناعات. خطة التنمية المستدامة.

وتتطلب التنمية المستدامة تغييراً جوهرياً في السياسات والممارسات الحالية، ولكن هذا التغيير لن يأتي بسهولة، ولن يتأتى أبداً بدون قيادة قوية وجهود متصلة مستدامة.

التحديات الرئيسية الأربعة في تقرير المراجعة الطوعية لمصر أمام الأمم المتحدة عام 2018.

ولابد هنا من ذكر التحديات الرئيسية الأربعة، وهي تحديات جديّة تواجه مستقبل التنمية في مصر، ويضاف إليها التحدي الوجودي الأكبر، وهو الخروج من سجن مساحة 7% من الأرض المصرية، والتي عرضتها معالي وزيرة التخطيط والتنمية الاقتصادية في تقرير المراجعة الطوعية لمصر أمام الأمم المتحدة عام 2018، وهي: (7)



شكل رقم (1-1) يوضح التحديات الرئيسية لمواجهة مستقبل التنمية في مصر

كذلك لدينا تحديات انعكاسات تغير المناخ على جوانب الحياة المختلفة في مصر، والتي يجب أن تؤخذ مأخذ الجد من جانب المخطط ومتخذ القرار من منظور مستقبلي، بالإضافة إلى تحديات استباق انعكاسات التطورات العلمية والتكنولوجية علينا، وكيفية توظيف تلك التطورات تنموياً ومنها: (الذكاء الاصطناعي، وإنترنت الأشياء، والحوسبة السحابية، والرقمنة والبيانات الضخمة والأمن السبراني وغيرها)، والتركيز على الصعيد والمناطق الأقل حظاً من الخدمات بالدولة المصرية. (8)

وقد دعا السيد رئيس جمهورية مصر العربية بالفعل في أكثر من لقاء مؤخراً إلى تهيئة المناخ لدخول عصر ثورة العلم والتكنولوجيا بخطط مدروسة، وأنه على أكاديمية البحث العلمي إعداد دراسات استشرافية لقطاع الإنتاج الصناعي المصري.

(6) Agenda Africa 2063.

(7) البنك الدولي وثيقة معلومات البرنامج مرحلة التقييم المسبق تاريخ الإعداد التحديث: 13 نوفمبر 2018 | تقرير رقم: PIDA25874

(8) الجهاز التنبؤ العامة والاحصاء، التقرير السنوي.

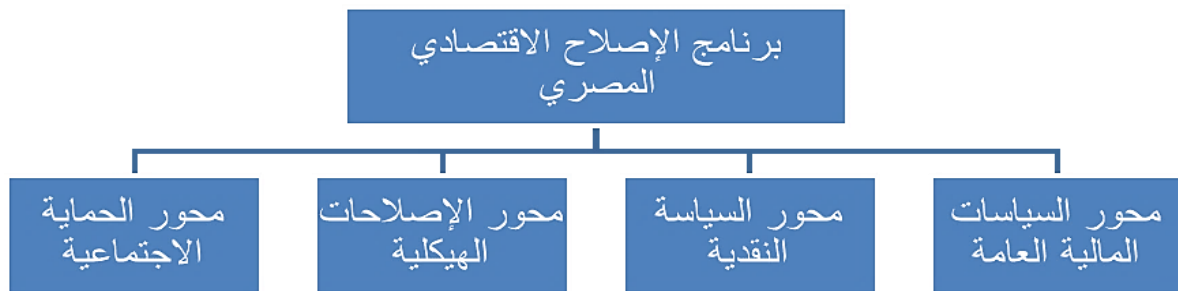
فمصر ليست بمعزل عن التطورات العلمية والتكنولوجية في العالم، وأن دخول عناصر الثورة الصناعية الرابعة إلى مصر مرتبط بتطور البنية التحتية التكنولوجية ومستويات مهارة قوة العمل، وحجم التطور في أساليب التشغيل والعمل والعمليات في قطاعات الإنتاج والخدمات، وكما المح إلى أن أهداف التنمية الاقتصادية تتمثل في زيادة الدخل القومي والارتقاء بمستوى معيشة الإنسان وتقليل الفجوة الداخلية في المجتمع والدولة، مع تعديل تركيبة هيكل الاقتصاد القومي لمصلحة قطاع الصناعة والتجارة.

ومن أبرز ما تنطوي عليه عملية التنمية الاقتصادية هو إحداث تغيير جذري في هيكلية المجتمع على المستويات الاقتصادية والاجتماعية كافة، من أجل القضاء على مسببات التخلف بالقدر الذي يعالج أسباب الفقر، ويضمن حق المحتاجين من الموارد المتاحة في المجتمع والدولة، وتوفير الضمانات الاجتماعية لهم وتقديم الرعاية الصحية وهذه المعالجة تتضمن رؤية حول مفهوم التنمية الاقتصادية وأهدافها والسياسات المطلوب تحقيقها، والواقع أنه يتم العمل على وضع برامج للتنمية الاقتصادية أو الإسراع بما تهتم به الدول الغنية والفقيرة على حد سواء.

المحاور الرئيسية في برنامج الإصلاح الاقتصادي "رؤية مصر 2030".

برنامج الإصلاح الاقتصادي المصري:

توصلت الحكومة إلى إيجاد بدائل متعددة لتوفير التمويل اللازم لبرنامج الإصلاح الاقتصادي (من منح وقروض وإصدار سندات دولية)، ومن أهمها التوصل لاتفاق مع صندوق النقد الدولي في نوفمبر 2016، بما يتيح للحكومة المصرية الحصول على ما يقرب من 422% من حصتها في الصندوق أي حوالي 12 مليار دولار على مدار ثلاث سنوات بواقع 4 مليار دولار سنوياً، ويقع نوع القرض الذي طلبته مصر تحت نطاق ما يسمى بـ "تسهيل الصندوق الممدد" Extended Fund Facility والذي يهدف إلى توفير احتياطي مالي للدول الأعضاء لمعالجة اختلالات ميزان المدفوعات والمشكلات الهيكلية طويلة الأمد، وبموجب هذا التسهيل تصرف الشرائح على أساس نصف سنوي بالتوازي مع استكمال الأهداف المتفق عليها.⁽⁹⁾



شكل رقم (2-1) يوضح محاور برنامج الإصلاح الاقتصادي المصري

وبالتوازي مع ذلك، فقد شرعت الحكومة المصرية في تنفيذ عدد من المشروعات التنموية العملاقة، وبالإضافة إلى تشجيع دور القطاع الخاص ودعم الشراكات بين القطاع الخاص والعام وجذب القطاع غير الرسمي من أجل توفير الأدوات التمويلية للشركات الصغيرة والمتوسطة والمتناهية الصغر باعتبارها المحرك الرئيسي لهيكل الاقتصاد، فضلاً

⁽⁹⁾ الموقع الرسمي لوزارة الخارجية <http://www..mfa.gov.eg>

عن تحقيق العدالة الاجتماعية لتقليل الفجوة الجغرافية في مؤشر التنمية البشرية ورفع نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، ورفع كفاءة منظومة الحماية الاجتماعية وتطوير شبكات الأمان الاجتماعي لتستوعب الفئات الفقيرة والضعيفة.⁽¹⁰⁾

وبذلك يتضح أن التنمية المستدامة بتكامل أبعاد التنمية الثلاثة من الجانب الاقتصادي، والاجتماعي، والبيئي تهدف إلى تحقيق جملة من الأهداف من ضمنها القضاء على ظاهرة البطالة وتوفير وخلق فرص عمل جديدة بزيادة النشاط الاقتصادي من خلال قطاع الصناعة الذي يثمر عن طاقات إنتاجية جديدة مع اتخاذ معايير السلامة البيئية والحفاظ على بيئة للأجيال القادمة.

استراتيجية التنمية المستدامة

وتعتمد استراتيجية التنمية المستدامة على خمس محاور وهي التنمية الاقتصادية، والبيئة والمعرفة والابتكار والعدالة الاجتماعية، وفيما يلي أبرز 10 أهداف ضمن رؤية مصر 2030:

1. تحقيق التغطية الصحية الشاملة لجميع المصريين مع ضمان جودة الخدمات المقدمة.
2. العمل على تطوير التكنولوجيا الزراعية، وذلك ضمن خطة التنمية الاقتصادية.
3. هدفنا التوسع الزراعي الأفقي والتوطين الزراعي.
4. الوصول للترتيب الدولي رقم 60 في مؤشر الفجوة بين الجنسين في عام 2030.
5. الوصول بمتوسط عدد الطلاب في الفصل في عام 2030 إلى 36 طالباً في كل فصل.
6. نشر برامج توعية في مختلف قنوات الاتصال لتوضيح أهمية وقيمة السائح.
7. تقديم حوافز مالية وضريبية أكثر تنوعاً للمنشآت لتشجيعها على القيام بعملية التدريب.
8. تحقيق مستويات عالية للأمان في قطاع النقل خاصة النقل على الطرق، ووضع اللوائح والإجراءات اللازمة لذلك، لتقليل الحوادث على الطرق بصفة خاصة.
9. الوصول بمعدلات القيد في رياض الأطفال إلى 80% في عام 2030.
10. تشجيع الاستثمار في الصناعة وتسهيل إجراءات إنشاء المصانع خاصة بتوفير الأراضي وإصدار التراخيص.

رؤية مصر 2030

تهدف رؤية مصر 2030 إلى أن تكون بمثابة خارطة طريق تعظيم الاستفادة من الإمكانيات المتاحة وترفع من ميزة التنافسية، وتعمل على إعادة إحياء دور مصر التاريخي في ريادة الإقليم وتوفير حياة كريمة للمواطنين، وهناك إجماع بين المعنيين بالدراسات المستقبلية في المنطقة العربية ومصر خلال العقود الأخيرة أنها لم تعد ترفاً بل أصبحت ضرورة تنموية تفرضها تحديات العصر الذي نعيش فيه من جهة، وتحديات الواقع التنموي في جميع الأقطار والمنظمات العربية رغم تباين خصوصياتها من جهة أخرى، وهو واقع يفرض تكريس وتبني الدراسات المستقبلية في الوطن العربي. وبصورة مبسطة ومباشرة يمكن تعريف الدراسات المستقبلية Future Studies على أنها طرق منهجية علمية تستهدف استكشاف المستقبل، وتركز على التفكير بعيد المدى في تحديد بدائل مستقبلات ممكنة ومحتملة ومرغوبة من خلال تبني التحليل العميق، وباستخدام الطرق النوعية أو الكمية بما يتناسب مع الهدف من الدراسة المستقبلية، كما يمكن

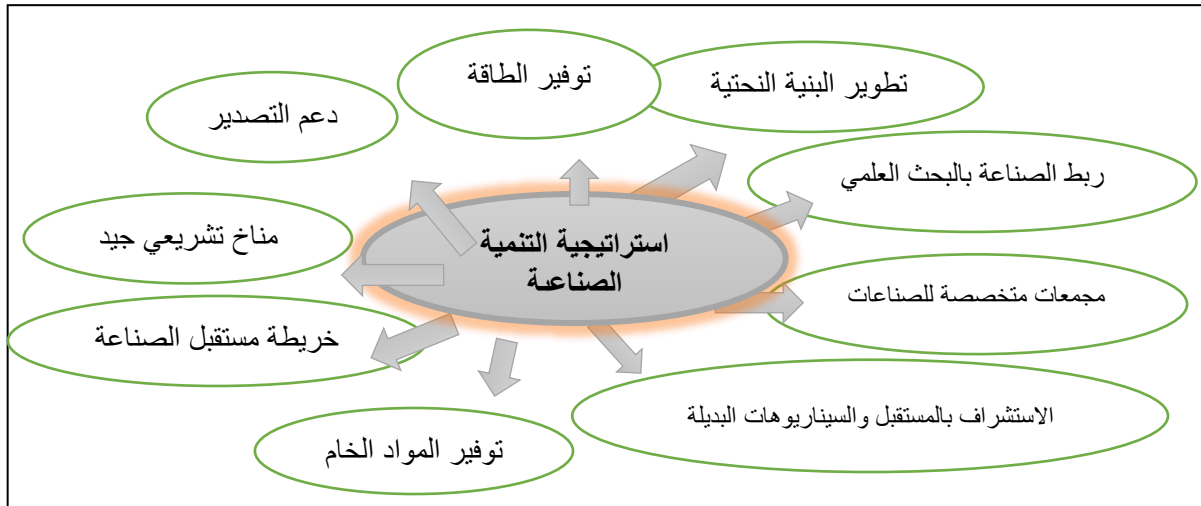
⁽¹⁰⁾الموقع الرسمي لوزارة التخطيط والتنمية والإقتصاد <http://www.mppmar.gov.eg>

الإشارة في هذا الشأن إلى أن «جمعية المستقبل العالمية» و«الاتحاد العالمي للدراسات المستقبلية» قد استقرا على استخدام تعبير «مستقبلات» في الحديث عن مجال اهتمام الدراسات المستقبلية، وباعتبارها مجالاً عابراً ومتعدد التخصصات، وهذه التعددية تشجع على التفكير في مستقبلات بديلة وليس مستقبلاً واحداً.⁽¹¹⁾

ثالثاً: استراتيجية وزارة التجارة والصناعة المصرية 2020.

أعدت وزارة التجارة والصناعة استراتيجية تنمية الصادرات المصرية، والتي تستهدف مجموعة أهداف رئيسية ومن أهمها تقليل فجوة الميزان التجاري من خلال زيادة الصادرات المصرية غير البترولية من 18.6 مليار دولار في عام 2015، إلى ما يزيد عن 30 مليار دولار في عام 2020، وقد جاءت هذه الأهداف في إطار استراتيجية تعزيز التنمية الصناعية والتجارة الخارجية لمصر، وقد أقرت وزارة التجارة والصناعة تعزيز التنمية الصناعية في خطة 2016_ 2020 إلى الأهداف الست التالية:

١. زيادة معدل النمو الصناعي إلى 8%.
 ٢. مشاركة كل من القطاع الخاص والمشروعات المتوسطة والصغيرة.
 ٣. زيادة معدل نمو الصادرات إلى 10% سنوياً.
 ٤. توفير ما يقرب من 3 مليون فرصة عمل لائق ومنتجة.
 ٥. زيادة نسبة مساهمة الناتج الصناعي من 18% إلى 21% في الناتج المحلي.
 ٦. تحسين وتطوير الأداء المؤسسي في مصر.
- ولذلك يتم إنشاء 25 مجمع صناعي متخصص في 14 محافظة، وتنمية الصناعات الصغيرة وزيادة مساهمتها في معدل نمو الناتج الصناعي بحوالي 5% وزيادة الاستثمارات وفرص العمل الجديدة والصادرات في حدود 10%، وخفض استهلاك هذه الصناعات للطاقة بحوالي 10%.⁽¹²⁾



شكل رقم (3-1) يوضح استراتيجية التنمية الصناعية

⁽¹¹⁾ Unbounding the Future: The Nanotechnology Revolution 2016 By: K.Eric Drexler, Chris Peterson.

⁽¹²⁾ الموقع الرسمي لوزارة التجارة والصناعة <http://www.momp.gov.eg>

الفصل الثاني: التشابكات والعلاقات المالية بين الموازنة العامة للدولة وشركات القطاع العام.

مقدمة

يعد الاقتصاد المصري واحداً من أكثر الاقتصادات الواعدة في منطقة الشرق الأوسط وإفريقيا، ويتميز اقتصاد مصر بالتنوع الشديد، فهو يركز على دعائم مختلفة تتمثل في الزراعة والصناعة والسياحة والخدمات بنسب متقاربة، حيث أستمِر كل من الاستهلاك العام والخاص والاستثمارات في دفع حركة النشاط الاقتصادي، وتتصدر قائمة القطاعات المحركة للنمو ومن أهمها قطاع التشييد والبناء، قطاع الزراعة، الصناعات التحويلية، قطاع الاتصالات، قطاع الأنشطة العقارية، فضلاً عن قطاع استخراج الغاز الطبيعي الذي يعد من أكثر القطاعات الواعدة نظراً للاستكشافات الهائلة لحقول الغاز في مياه البحر المتوسط، إلا أنه تراجع أداء عدد من القطاعات الرئيسية للاقتصاد المصري خلال السنوات الأخيرة مثل قطاع السياحة نتيجة تراجع معدلات النمو العالمية فضلاً عن التحديات الإقليمية التي تواجهها المنطقة.⁽¹³⁾

وتجدر الإشارة إلى أن القانون رقم 53 لسنة 1973 الخاص بالموازنة العامة للدولة قد ألزم في مادته الثلاثة بأن تشمل الموازنة جميع الاستخدامات والموارد لأوجه نشاط الدولة التي يقوم بها كل من الجهاز الإداري للدولة، ووحدات الإدارة المحلية، والهيئات العامة الاقتصادية والخدمية والمؤسسات العامة، وصناديق التمويل الخاصة وآية أجهزة أو وحدات عامة أخرى يصدر بها قرار من رئيس مجلس الوزراء.

وطبق هذا القانون إلى أن صدر القانون رقم 11 لسنة 1979 الذي نص في مادته الأولى على أن الموازنة العامة للدولة تتضمن جميع أوجه الاستخدامات والموارد لأوجه نشاط الدولة التي يقوم بها الجهاز الإداري ووحدات الحكم المحلي والهيئات العامة وصناديق التمويل ولا تشمل الموازنة العامة للدولة موازنات الهيئات العامة الاقتصادية وصناديق التمويل ذات الطابع الاقتصادي التي يصدر بتحديدتها قرار من رئيس مجلس الوزراء وتُعد بشأنها موازنات مستقلة تقدم من وزير المالية إلى مجلس الوزراء لإحالتها إلى مجلس النواب لاعتمادها، وعلى أن تقتصر العلاقة بين هذه الموازنات المستقلة والموازنة العامة للدولة على الفائض أو العجز الذي يؤول للدولة وما يتقرر لهذه الموازنات من إعانات أو مساهمات.⁽¹⁴⁾

أولاً: تحليل الوضع الراهن للهيئات الاقتصادية في مصر.

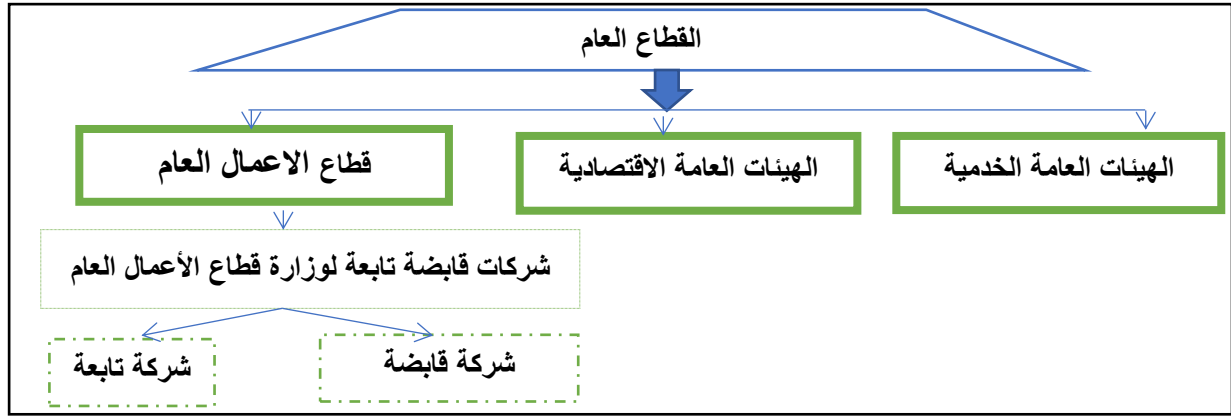
تتعدد الهيئات التابعة للحكومة المصرية ما بين هيئات خدمية بلغ عددها 160 هيئة، وهيئات اقتصادية تسعى للربح، وبلغ عددها 48 هيئة. وتمثل الهيئات الخدمية أحد أضلاع مثلث الموازنة الحكومية، وذلك بجانب الجهاز الحكومي والإدارة المحلية.

ويتضح مما سبق تنوع هيكل القطاع العام في مصر واختلاف مسمياته بين هيئات وشركات، لذا نركز في هذا البحث على الهيئة القومية للإنتاج الحربي كأحد قلاع الإنتاج في الشرق الأوسط من منتجات حربية وأيضاً منتجات مدنية.⁽¹⁵⁾

(13) عاشور أحمد (2016)، الهيئات العامة الاقتصادية مشكلاتها وإساليب معالجتها مع دراسة حالة الهيئة المصرية العامة للبترول في جمهورية مصر العربية، سلسلة كراسات السياسات رقم 4، معهد التخطيط القومي.

(14) القانون رقم 11 لسنة 1979 الخاص بالموازنة العامة للدولة.

(15) موقع جريدة المال - الهيئات الاقتصادية المصرية نزيف مستمر للخسائر - ممدوح الولي الأحد، 19 مايو 2019 08:21 م.



شكل رقم (1-2) يوضح هيكل القطاع العام في مصر

عجز مستمر بعلاقة الخزنة بالهيئات:

وتحقق الهيئات الخدمية عجز مستمراً في ختام العام المالي 2017/2016 بلغ العجز بين مصروفاتها وإيراداتها حوالي 72 مليار جنيه، والقيمة ذاتها للعجز في العام المالي التالي. وتوقعت موازنة العام المالي (2019/2018) بلوغ قيمة العجز فيها 69 مليار جنيه، كما توقعت موازنة العام المالي الحالي (2020/2019) بلوغ قيمة العجز 94 مليار جنيه.

أما الهيئات الاقتصادية والتي يعمل فيها 367 ألف شخص فتم فصلها عن الموازنة الحكومية منذ سبعينيات القرن الماضي، مع استمرار علاقتها بالموازنة من خلال إقراضها أو المساهمة في رؤوس أموالها، ومن ناحية أخرى حصول الموازنة على أي فائض تحققه، وعادة ما تقوم غالب الهيئات الاقتصادية الرابحة بتقديم فائض موازنتها الحكومية، وكذلك دفع ما يخصها من ضرائب على الدخل وما على بعضها من إتاوات مثل هيئة البترول وهيئة قناة السويس، وسداد ما يخصها من رسوم، وعلى الجانب الآخر تحصل الهيئات الاقتصادية من الخزنة العامة على إعانات وعلى مساهمات متجددة في رؤوس أموالها.

وخلال العام المالي 2018/2017 بلغ مجموع ما آل من الهيئات الاقتصادية إلى الخزنة العامة 133 مليار جنيه، بينما كان مجموع ما آل من الخزنة العامة إلى الهيئات الاقتصادية في نفس العام 264 مليار جنيه لتسفر العلاقة عن عجز بلغ 131 مليار جنيه، وهي الصورة المتكررة خلال السنوات الأخيرة، وخاصة مع كثرة عدد الهيئات الاقتصادية الخاسرة مما يجبر الخزنة العامة على ضخ الأموال إليها لكي تستمر في نشاطها الحيوي.

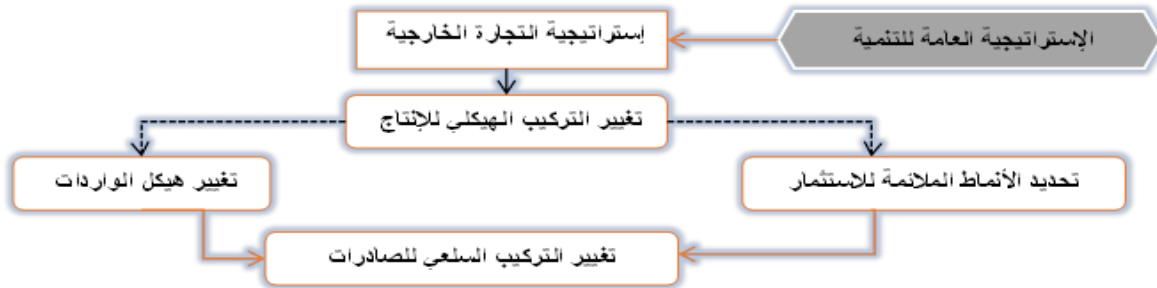
ولعل نتائج أداء الهيئات الاقتصادية في العام المالي 2018/2017 حيث حققت 29 هيئة أرباحاً مقابل خسارة في 16 هيئة، مع حدوث توازن مالي في أربع هيئات بفضل الإعانات الحكومية لها، وتتركز فائض تلك الهيئات الرابحة في عدد قليل من الهيئات، على رأسها هيئة قناة السويس وبنك ناصر الاجتماعي، والهيئة العامة للبترول، وجهاز تنظيم الاتصالات، وميناء الإسكندرية ودمياط، والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس وهيئة موانئ البحر الأحمر، بينما تقل قيمة أرباح باقي الهيئات. (16)

(16) الموقع الرسمي لوزارة المالية المصرية <http://www.mof.gov.eg>

توقع استمرار الخسائر ببعض الهيئات:

وفي ظل غياب توجه الحكومة لعلاج الخسائر المزمنة بالهيئات الاقتصادية، يتوقع استمرار الخسائر في عدد كبير من تلك الهيئات. فالهيئة الوطنية للإعلام يعمل فيها حوالي 40 ألف شخص يطالبون بالزيادات الدورية لأجورهم، وكذلك المكافآت الدورية، بينما تسببت الهيمنة الإعلامية على القنوات والفضائيات الرسمية في عزوف الجمهور عنها، مما قلل من حصيلتها الإعلانية مما يتوقع معه استمرار عدم استطاعة الإيرادات تغطية الأجور.

ويلاحظ هنا أنه بينما يكون التغير في هيكل الواردات سابقاً في التغير على هيكل الإنتاج فإن ذلك التغير في هيكل الإنتاج يكون سابقاً على التغير في هيكل الصادرات، وعموماً يمكننا أن نصور تلك التغيرات في الشكل المبسط التالي:



شكل رقم (2-2) يوضح التغيرات المستهدفة في هيكل الإنتاج السعوي

ويمكن للاقتصاد القومي الاستفادة من مزايا التخصص والإنتاج الكبير وخاصة في المنتجات التي يكون للدولة فيها ميزة نسبية في إنتاجها كما أن معدلات النمو المستهدفة في الدخل تتأثر بالقدرة على الاستيراد والأخيرة تتوقف على معدلات النمو المستهدفة للصادرات، وفي نفس الوقت يؤثر الناتج المحلي الإجمالي على الصادرات، وحيث أن مرونة الصادرات هي عبارة عن نسبة التغير في قيمة الصادرات إلى التغير في الناتج المحلي الإجمالي. وهنا نوجه الانتظار إلى فقط الصناعات المغذية للسيارات ومدى إنتاج سيارة مصرية الصنع وكبداية نسبة وتعميق الإنتاج المحلي من مستلزمات السيارات. (17)

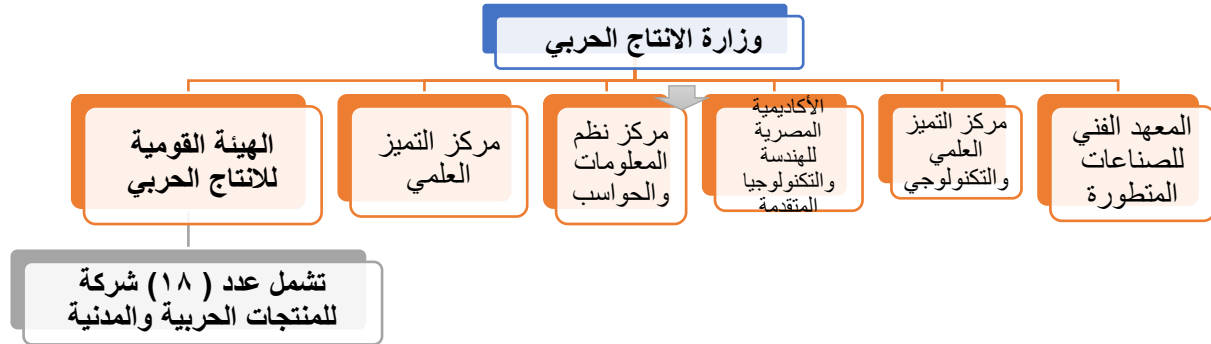
ثانياً: الهيئة القومية للإنتاج الحربي.

تعمل وزارة الإنتاج الحربي على تلبية متطلبات القوات المسلحة والمساهمة في تحقيق التنمية المستدامة والمشاركة في تنفيذ المشروعات الصناعية والتنموية والقومية اعتماداً على إمكانياتها التكنولوجية والتصنيعية والبشرية المتميزة في إطار منظومة تؤمن بالتحدي وتكافؤ الفرص.

نتعرف على شكل وكيان الهيئة القومية للإنتاج الحربي وقانون إنشائها بالدولة، وأهمية تعزيز التعاون بين القطاعين العام والخاص والقطاعات المالية لإنجاح منظومة تطوير وإدارة المناطق الصناعية في تنمية الاقتصاد العالمي وخلق فرص العمل وزيادة الدخل وتوفير الخدمات والبنية التحتية للصناعات الوطنية مشيراً إلى الدور الهام للمناطق الصناعية في تحقيق محاور التنمية الشاملة والتي تشمل العدالة الاجتماعية والنمو الاقتصادي والحماية البيئية إلى جانب المساهمة في تحقيق التنمية الصناعية وتحديث وتطبيق تكنولوجيات صناعية متطورة.

(17) تقرير حالة التنمية في مصر 2018 – معهد التخطيط القومي.

ولتطوير وتحديث الصناعات العسكرية، إلى جانب مناقشة التطوير الشامل للمعدات والقوى البشرية ومنظومة الجودة والتدريب والتسويق وخطة تطوير المصانع والشركات التابعة لها، وإنتاج معدات عسكرية ومدنية أكثر تطوراً، والمشاركة بصورة أكبر في خطط التنمية الشاملة للدولة والمشروعات القومية.



شكل رقم (3-2) يوضح هيكل وزارة الإنتاج الحربي

أهمية الاستمرار في جهود تطوير الشركات والمصانع التابعة لوزارة الإنتاج الحربي، وأهمية دورها في تنمية الاقتصاد الوطني والنهوض بالصناعة الوطنية وسد احتياجات السوق المحلية من المنتجات الصناعية وتصدير فائض الإنتاج، بجانب الدور الأساس لهذا القطاع في تطوير المنتجات العسكرية لتغطية احتياجات القوات المسلحة بضرورة تعزيز التعاون بين وزارة الإنتاج الحربي وكبرى الشركات العالمية المتخصصة، بما يؤدي إلى امتلاك التكنولوجيا الحديثة وتوطينها في مصر، ويفتح المجال أمام آفاق جديدة في الصناعة تستند إلى القدرة على الابتكار والتطوير بالإمكانات المحلية، فضلاً عن المساهمة في تحقيق انطلاقة صناعية وإنشاء مشروعات متطورة تكون بمثابة قاطرة للاقتصاد المصري .

وتهدف الجهود التي تقوم بها الوزارة (بالتعاون مع مختلف الوزارات والمحافظات والهيئات بالدولة في قطاعات مختلفة) إلى استغلال الموارد الوطنية بالصورة المثلى، ومساعدة مؤسسات الدولة لتحقيق أهداف التنمية وتقديم أفضل الخدمات للمواطنين وفق أحدث المعايير، في ظل آفاق التعاون بين الوزارة وعدد من الدول مثل العراق وروسيا وألمانيا والصين، وبما يساهم في تبادل الخبرات بين العاملين بشركات الإنتاج الحربي والشركات العالمية فضلاً عن التسويق لمنتجات شركات الإنتاج الحربي في الأسواق العالمية بما يساهم في ارتفاع العائدات من العملات الأجنبية وزيادة الصادرات.

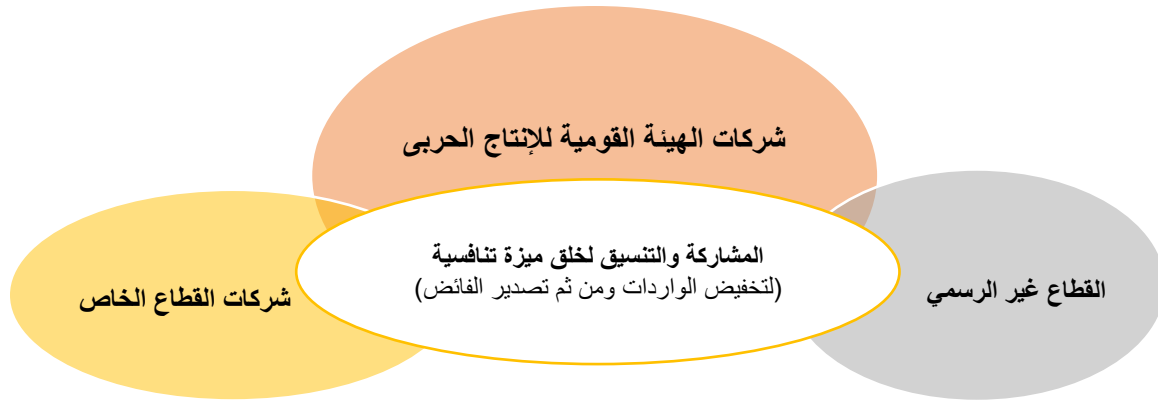
تقييم أداء الهيئة القومية للإنتاج الحربي بنموذج التحليل الرباعي SWOT.

أهتمت الدولة منذ أن أخذت بمبدأ التخطيط كأداة لتسيير الاقتصاد القومي منذ الستينيات بتنمية القطاعات المختلفة ومنها قطاع الصناعة، وبالنسبة لجميع الإجراءات الأخرى على صعيد السياسات فإن الخيط المشترك للتقييم هو أن هناك احتمالية لاتخاذ إجراءات ذات تأثيرات إيجابية غير مباشرة من خلال خلق فرص عمل في القطاع الخاص، ومن غير المتوقع أن يكون للإجراءات الأخرى على صعيد السياسات تأثير سلبي مباشر على الفقراء أو الفئات الأولى بالرعاية حيث إن هذه الإجراءات لا تؤثر بشكل مباشر على الأسعار التي تواجهها الأسر المعيشية.

جدول (1-2) يوضح نتائج تطبيق نموذج تحليل الرباعي SWOT

نقاط القوة Strengths	نقاط الضعف Weaknesses
○ تتمتع الهيئة بالعراقة التاريخية في مجال إنتاج المنتجات الحربية، والاشتراك في المعارض القومية، والدولية. ○ تحسن الأداء المالي وتقليل معدل الخسارة، واستقرار الوضع المالي وتوفير السيولة المطلوبة لتوفير الخامات، وتنوع مصادر الإيرادات وامتلاك استثمارات مالية لها القدرة على تحقيق عائد، النسبة الأكبر من احتياجات الشركة يتم تدبيرها من المشتريات المحلية. ○ التنوع في منتجات وخدمات الهيئة، وتنوع مصادر تكنولوجيا الإنتاج، والالتزام بالمواعيد المحددة في التوريدات. ○ تلبية احتياجات العملاء الحاليين من حيث معدل التوريد والجودة المطلوبة. ○ موقع متميز بالقرب من شبكات الطرق الجديدة وموانئ الشحن البحري والجوي.	■ ارتفاع معدل أعمار العمال: من المتوقع فقد عدد كبير من الخبرات العاملة لبلوغ السن القانوني للمعاش خلال الخمس سنوات القادمة (بنسبة 17% من إجمالي العاملين). ■ صعوبة استخدام تكنولوجيا عالية، بسبب عدم قدرة الإمكانيات التكنولوجية لبعض المنتجات على تحقيق أرباح نظراً لارتفاع تكلفة سعر التصنيع عن سعر البيع المتعاقد عليه مع القوات المسلحة. ■ عدم وجود منافذ للتوزيع في الصعيد ومناطق الدلتا. ■ تقادم معدات بعض المصانع الإنتاجية مما يصعب الحصول على قطع غيار للمعدات ورفع كفاءتها بل فقط استبدالها بالكامل، بسبب انخفاض معدل إنتاجها.
الفرص Opportunities	التحديات / التهديدات Thetas
○ قيام الدولة بمشاريع جديدة تستلزم أنواع متعددة ومختلفة من المنتجات المدنية مثل المعارض دولية جديدة مثل معرض ابيديكس 2018. ○ توافر بنية تحتية متطورة لنظم المعلومات جاري استكمالها، والتخطيط للحصول على تكنولوجيا جديده وتطوير خطوط الإنتاج ○ القدرة على استحداث تكنولوجيا حديثة وتدريب العمال عليها. ○ وجود أسطول نقل بكفاءة عالية، وبيئة صحية نظراً لكبر المساحات بين الأقسام الإنتاجية وزيادة المزروعات والأشجار.	● طول فترة إجراءات دورة الشراء الخاصة بتدبير الاحتياجات من الخامات وقطع الغيار بما يؤدي إلى انتهاء صلاحية عروض الاسعار المقدمة من الشركات الموردة او المغالاة فيه. ● عدم وصول المنتج المدني للمستهلك النهائي بصورة جيدة. ● التطور السريع في تكنولوجيا التصنيع طبقاً لاحتياجات السوق.

ثالثاً: مشاركة الهيئة القومية للإنتاج الحربي مع القطاعي الخاص وغير الرسمي.



شكل رقم (4-2) يوضح مشاركة الجهات الثلاثة (شركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي، والقطاعي الخاص وغير الرسمي)

تأتي أهمية الاستمرار في جهود تطوير الشركات والمصانع التابعة لوزارة الإنتاج الحربي نظراً لأهمية دورها في تنمية الاقتصاد الوطني، والنهوض بالصناعة الوطنية، وسد احتياجات السوق المحلية من المنتجات الصناعية، وتصدير فائض الإنتاج من خلال تعزيز التعاون بين وزارة الإنتاج الحربي وكبرى الشركات العالمية المتخصصة، وبما يؤدي إلى امتلاك التكنولوجيا الحديثة وتوطينها في مصر، ويمكن للشركات غير الرسمية أن تستفيد من توسيع نطاق توفير القروض والتسهيلات الائتمانية بمجرد إضفاء الطابع الرسمي عليها، ويفتح المجال أمام آفاق جديدة في الصناعة تستند إلى القدرة على الابتكار والتطوير بالإمكانات المحلية، فضلاً عن المساهمة في تحقيق انطلاقة صناعية وإنشاء مشروعات متطورة تكون بمثابة قاطرة للاقتصاد المصري، وزيادة ثقة دول العالم والمنظمات الدولية في الاقتصاد المصري.(18)

الفصل الثالث: كيفية تطور صناعة السيارات.

مقدمة

تعتبر صناعة السيارات من أكثر الصناعات توضيحاً لأثر السياسة الاقتصادية على الإنتاج والتسويق المحلي ولم يكن التوسع في هذه الصناعة متفقاً مع متطلبات السوق المحلي في كثير من الأحيان ولذا فقد صاحبه توسع في الواردات وفي نفس الوقت عجزت السيارات المنتجة محلياً عن الدخول إلى الأسواق الخارجية وكانت مصر قد أهتمت منذ أواخر الخمسينات بصناعة السيارات ووضعت استراتيجية لإقامة أول صناعة لوسائل النقل في مصر واعتمدت هذه الاستراتيجية على إحلال الاستيراد وتوفير الحماية لهذه الصناعة الناشئة في هذا الوقت من خلال تخفيض الجمارك للمكونات المستوردة وتقييد الاستيراد بفرض رسوم جمركية مرتفعة.

أولاً: الصناعة وخصائصها وأهميتها والميزة التنافسية لها.

يتم الاهتمام بتنمية المناطق الصناعية لزيادة التنافسية وتعزيز معدلات النمو الصناعي وتحسين ملامح خارطة مصر في ضوء الاقتصاد المستدام حيث توضع المناطق الصناعية على رأس الأولويات باعتبارها المحرك الأساسي لخلق تنمية صناعية شاملة ومستدامة.

(18) ياسمين محمود محمد الجزار، ٢٠١١ بدائل التمويل الحكومي لمشروعات البنية الأساسية (نماذج المشاركة بين القطاعين العام والخاص).

وفى هذا الصدد تجدر الإشارة إلى الدور القائد والمؤثر للقطاع الصناعي في زيادة معدلات النمو الاقتصادي بالعديد من الدول المتقدمة ومنها دول جنوب شرق آسيا، والتي استطاعت من خلال ترويج منتجاتها الصناعية أن تحقق معدلات نمو تفوق المعدلات المحققة في الدول المتقدمة. (19)

نشأة صناعة السيارات وتطورها.

مع بداية الإصلاح الاقتصادي منحت الدولة المصرية العديد من حوافز الاستثمار في إطار قوانين الاستثمار واتجهت استراتيجية الدولة إلى تشجيع أي مستثمر يرغب في إقامة مشروع لتجميع سيارات الركوب أو النقل، وقد أدى ذلك إلى احتدام المنافسة في السوق المحلي وتعدد أنواع الطرازات المتوفرة بما لا يقدر السوق المصري على استيعابه كما أدى أيضاً إلى صغر حجم الوحدات الإنتاجية مما حال دون الاستفادة من إقتصاديات الحجم وانعكس بدوره على ارتفاع التكلفة المحلية.

وكانت أهم أسباب تلك الزيادة الكبيرة إتباع سياسة الانفتاح الاقتصادي في مرحلة ما بعد حرب أكتوبر 1973 حيث ظهرت عشرات الشركات التي طرحت أكثر من مائة موديل سيارات جديدة ومن بينها كانت الشركات اليابانية التي كانت من أبرز المنتجين في تلك الفترة.

ثانياً: توطين صناعة السيارات.

يقصد بذلك هو زيادة نسبة المساهمة في الإنتاج الصناعي في السيارات بحجم أكبر، و يعد ألفريد فيبر (بالألمانية: Alfred Weber) إقتصادي ألماني ألف كتابه نظرية توطن الصناعات عام 1909، وترجم إلى اللغة الإنجليزية سنة 1929، وأصبح مرجعاً لدراسة التوطن بتزايد أهمية الصناعة في تكوين التجمعات البشرية الجديدة، ويهدف فيبر في هذا الكتاب إلى شرح توطن النشاط الصناعي على ضوء ثلاث متغيرات اقتصادية هي تكاليف النقل، وتكاليف العمل والوفرة الناجمة عن التركيز الصناعي، وأسس شرحه على إيجاد أدنى تكلفة لتوطن الإنتاج الصناعي.

يختلف التوطن الصناعي عن التوطن الصناعي في المعنى ويتفق معه في الأثر، فالتوطن الصناعي هو عملية تلقائية حرة لا تخضع إلى توجيه مركزي مباشر، وهذا يشير إلى المنشآت الصناعية التابعة للقطاع الخاص، أما التوطن الصناعي فهو يخضع لتوجيه مركزي مباشر ويتم وفق خطة وطنية صناعية شاملة، وهذا يشير من الناحية الإيديولوجية إلى النظام الاقتصادي المخطط والموجه.

وعليه فإن التوطن الصناعي هو عملية تلقائية، والتلقائية هنا لا تعني الفوضوية، إنما تعني عدم خضوعه إلى توجيه مركزي مباشر، ومع ذلك إلا أنه يخضع في الواقع وبصفة غير مباشرة إلى توجيهات الدولة التي تتماشى مع الأهداف العامة للتنمية في البلاد، والمنشأة الصناعية مهما كانت طبيعتها فهي لها نفس الهدف من حيث التفاعل مع البيئة الاجتماعية والإقتصادية والسياسية.

ويعد مارشال صاحب الفكرة الاصلية لمفهوم التوطن الصناعي، والتي من خلالها بين الاسباب الرئيسية التي تؤدي إلى التوطن أو التكتل الصناعي، المتمثلة في المناخ، الموارد الطبيعية، وتفضيل الأعضاء اصحاب القرار لأماكن

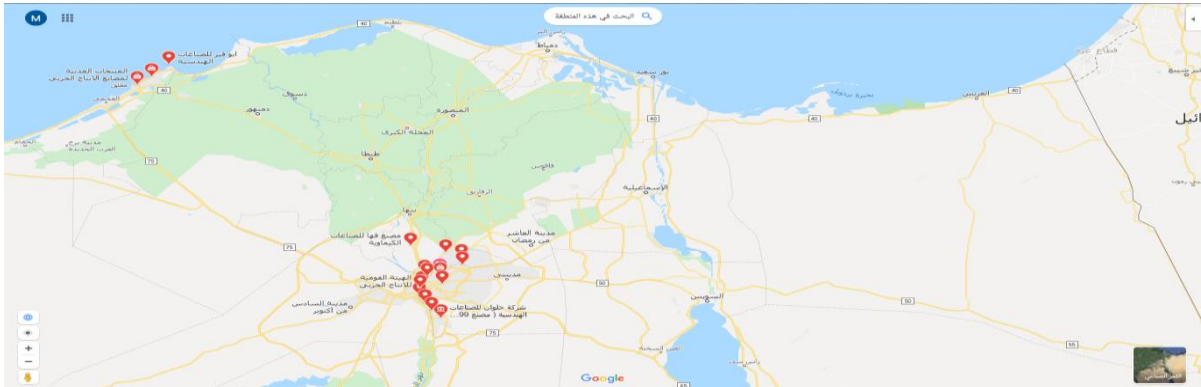
معينة لتصريف منتجاتهم ودور المصادفة في وقوع حوادث معينة تجعل التوطن ممكناً وعندما تقام صناعة معينة في موقع معين فأنها سترغب بالبقاء طويلاً، وهذا سيمثل فائدة كبيرة للأشخاص الذين يملكون مهارات وخبرات في المناطق القريبة أو المجاورة لهذه الصناعة، إذ أن هؤلاء الأشخاص سيكون من السهل عليهم معرفة وجهتهم وأماكن الطلب على مهاراتهم، وعلى هذا الأساس فأن المصانع والمؤسسات ستتجه نحو التركيز في ضواحي المدن الكبيرة وفي مناطق التصنيع المجاورة.

جدول (3-1) يوضح مساهمة الصناعة المصرية

17 %	مساهمة الصناعة بالنتائج المحلي العام 2019
25 %	المساهمة المستهدفة العام 2025
6.3 %	معدل نمو الصناعة للسنة المالية 2018 – 2019
10 %	معدل النمو المستهدف للسنة المالية 2021 – 2022
5 مليارات دولار	حجم الاستثمارات الصناعية العام 2019
17 مليار دولار	حجم الإنتاج الصناعي العام 2019

تقوم فكرة المناطق الصناعية (التوطن أو التكتل الصناعي) على وجود مجموعة مصانع في منطقة أو مدينة معينة تتوفر فيها مزايا موقعيه مثل طرق النقل والمواصلات والخدمات ودرجة كثافة سكانية معينة، والأساس في هذا التوطن أو التكتل هو التقارب المكاني أو الموقع للمنشآت وتربطها مع بعضها في علاقات اقتصادية مشتركة من خلال التشابك الصناعي، ونتيجة الوفورات الناجمة عن سهولة الحصول على المواد الأولية والسلع الوسيطة ومصادر الطاقة والاتصالات والنقل وغيرها. (20)

شركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي التي تنتج أجزاء من الصناعات المغذية للسيارات.



شكل رقم (3-1) يوضح الموقع الجغرافي لشركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي بمصر

وبالتعاون مع مختلف الوزارات والمحافظات والهيئات بالدولة في قطاعات مختلفة، مؤكداً أن الوزارة تهدف إلى استغلال الموارد الوطنية بالصورة المثلى، ومساعدة مؤسسات الدولة لتحقيق أهداف التنمية وتقديم أفضل الخدمات للمواطنين وفق أحدث المعايير، بما يساهم في تبادل الخبرات بين العاملين بشركات الإنتاج الحربي والشركات العالمية،

(20) محمد عبد الرحمن المهندس 2017 مرجع سابق.

فضلاً عن التسويق لمنتجات شركات الإنتاج الحربي في الأسواق العالمية وارتفاع العائدات من العملات الأجنبية وزيادة الصادرات. (21)

مساهمة شركات القطاع الخاص في الصناعات المغذية للسيارات في مصر.

تقوم بعض شركات القطاع الخاص بتصنيع عدد من مكونات السيارات التي تصنع محلياً داخل مصانع الصناعات المغذية في مصر 36 مكوناً رئيسياً كما يوضحه الجدول رقم (3-3) بالملاحق.



شكل رقم (2-3) يوضح الموقع الجغرافي لشركات القطاع الخاص (الصناعات المغذية للسيارات).

الأهمية الاقتصادية صناعة السيارات في مصر.

تتعامل مصانع تجميع وسائل النقل مع 1361 مصنعا للصناعات المغذية ويبلغ عدد العاملين حوالى 120 ألف عامل في هذا المجال (منهم 65 ألف عامل يعملون في الصناعات المغذية، و 20 ألف عامل في مصانع تجميع وسائل النقل)، وأوضحت نشرة التجارة الخارجية الصادرة عن الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء انخفاض قيمة واردات سيارات الركوب خلال الفترة من "يناير - أغسطس 2019" لتبلغ نحو 1.517 مليار دولار بتراجع قدره 3.3% عن قيمتها خلال أول 8 أشهر من 2018 البالغة نحو 1.568 مليار دولار، وكما كشفت النشرة عن أن قيمة فاتورة استيراد مصر من السيارات وأجزاءها وقطع الغيار خلال الـ 8 أشهر الأولى من 2019 بلغت نحو 3.644 مليار دولار، بينما سجلت في أغسطس نحو 398 مليون دولار.

الأثار الاقتصادية لتحرير التجارة الخارجية على صناعة السيارات في مصر.

بلغت قيمة واردات مصر من السيارات الأخرى نحو 713 مليون دولار خلال الـ 8 أشهر الأولى من 2019، وقيمة قطع غيار وأجزاء لوسائل النقل نحو 1.402 مليار دولار، وارتفعت قيمة فاتورة استيراد الاتوبيسات والميكروباص والميني باص وحدات كاملة لتبلغ 101.882 مليون دولار خلال الفترة من يناير - أغسطس 2019 "مقابل 72.41 مليون دولار خلال نفس الفترة من 2018 بنمو 40.7%", وكذلك واردات اطارات خارجية وانايبب داخلية لوسائل النقل بنسبة 2.6 % لتسجل 361.904 مليون دولار مقابل 352.791 مليون دولار خلال نفس الفترة من 2018. (22)

(21) الموقع الرسمي لوزارة الإنتاج الحربي <http://www.momp.gov.eg>

(22) الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء - التقرير السنوي للتجارة الخارجية.

ثالثاً: توطين صناعة السيارات وانعكاسها على أبعاد التنمية المستدامة.

تلعب الصناعة دوراً كبيراً في تحقيق التنمية المستدامة لان التصنيع يعد حجر الزاوية في التنمية وبصفة خاصة التنمية المستدامة حيث أن المعدلات الإنتاجية المرتفعة نسبياً في قطاع الصناعة تساهم في تعجيل نمو الدخل القومي، وبالتالي زيادة معدلات النمو الاقتصادي، كما أن نمو قطاع الصناعة يساعد على رفع النمو في القطاعات الأخرى مثل الزراعة وغيرها، ويعتبر قطاع الصناعة من أهم الوسائل الأساسية لزيادة فرص العمل والتخفيف من مشكلة البطالة، وتوفير العملات الأجنبية. (23)

وتمثل الصناعات المغذية للسيارات في مصر قاعدة عريضة اتسعت خلال السنوات الأخيرة بزيادة عدد مصانع تجميع وسائل النقل ودخول العديد من الشركات العالمية حيث يوجد في مصر ما يقرب من (21) مصنعاً يعمل في تجميع وسائل النقل بأنواعها ويبلغ قيمة منتجاتها السنوية 5.8 مليار جنيه، ويوضح الإنفو جراف شكل رقم (3-3) التالي إجمالي قيمة واردات سيارات الركوب الملاكي من المدة يناير 2018 والتي تفيد بانخفاض نسبة الواردات إلى 6.2% مقارنة بالفترة يناير 2019 حيث كانت 1352.6 مليون دولار وأصبحت 1269.3 مليون دولاراً مما يتأكد على أنه لا سبيل إلى نهضة الاقتصاد المصري من خلال تعميق التصنيع المحلي للصناعات المغذية للسيارات للاستفادة من هذه المبالغ المحلية لإنشاء المصانع المنتجة للمكونات المحلية.

وتدعم أهداف الاستراتيجية كافة المبادرات التي تستهدف زيادة انسياب وتدفق حركة التجارة بين مصر والدول الأفريقية والترويج للمنتجات المصرية، للتواجد بشكل قوي في تلك الأسواق، حيث أن السبيل لإنقاذ الصادرات المصرية من التراجع الحاد الذي شهدته العام الماضي، هو التوجه لإفريقيا وتعويض الفرص التي أضاعتها الاضطرابات في الدول المجاورة. (24)



شكل رقم (3-3) يوضح إنفو جراف واردات سيارة الركوب الملاكي من يناير 2018 مقارنة يناير 2019.

(23) الموقع الرسمي لوزارة التخطيط والتنمية والإقتصاد <http://www.mpmar.gov.eg>

(24) Agenda Africa 2063

زيادة الصادرات المصرية وتخفيض الواردات من الصناعات المغذية للسيارات

وإن العام الماضي شهد زيادة بحجم واردات المركبات المخصصة في الأعمال الإنشائية والبنية التحتية بنسب تتراوح بين 20 و 25% من جانب الشركات العقارية والتشييد والبناء والمقاولات، إضافة إلى ارتفاع واردات سيارات الركوب بنسب تتراوح بين 50 و 70% عبر كل المنافذ الجمركية خلال العام الماضي، ومن المتوقع أن تشهد واردات السيارات بمختلف أنواعها ارتفاعاً بنسب تتراوح بين 10 و 15% على خلفية نمو أداء بعض القطاعات، ومن أبرزها «التشييد والبناء والمقاولات»، الأمر الذي سيدفع الشركات العاملة في تلك المجال لتحديث ورفع كفاءة أسطول النقل الخاصة بها. (25)

وتشير الاستراتيجية إلى الفرص الحالية والتحديات التي يواجهها الاقتصاد المصري، وتهدف الاستراتيجية لتفعيل دور شركات ضمان المخاطر الصادرات المصرية، وتوفير المظلة التأمينية لمختلف الأسواق وخاصة السوق الأفريقي، والذي يأتي على رأس أولويات استراتيجية وزارة التجارة والصناعة التي تنفذها حالياً للعمل على فتح واختراق مزيد من الأسواق الجديدة ومساعدة مختلف القطاعات التصديرية للتوسع في التصدير إلى مختلف أسواق القارة التي يبلغ سكانها ما يزيد عن 800 مليون نسمة.

الفصل الرابع: دروس وتجارب دولية مستفادة في تطور صناعة السيارات (نماذج وتجارب دولية).

أولاً: تطور صناعة السيارات في الدول المتقدمة.

من الجدير بالذكر أن صناعة السيارات تتواجد في العديد من الدول، وبالرغم من دخول كوريا والصين في صناعة السيارات بقوة، إلا أن اليابان وأمريكا وألمانيا هم الأهم في هذا المجال، حيث أنه يوجد عشر دول متقدمة في صناعة السيارات وعلى رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا المركز الثاني يتنافس مع اليابان في هذه الصناعة الضخمة، كما أن هذه الصناعة هي سبباً رئيسياً في قوة الاقتصاد الياباني.

١. صناعة السيارات في اليابان سبباً في قوة إقتصادها.

بالنظر إلى تاريخ صناعة السيارات، نجد أنها أصبحت بعد الحرب العالمية الثانية من أكثر الصناعات نفوذاً، وبالنسبة لليابان فإنها ثاني أكبر دولة في هذا المجال من الصناعات، والسوق المحلي الياباني للسيارات هو ثاني أضخم سوق بعد الولايات المتحدة الأمريكية، منذ ستينيات القرن الماضي كانت اليابان تحتل المراكز الثلاثة الأولى على قائمة أكثر الدول تصنيعاً للسيارات، وفي الثمانينيات وفي التسعينيات تطورت تلك الصناعة في اليابان كثيراً وتقدمت على الولايات المتحدة الأمريكية في عدد السيارات المصنعة، واحتلت المركز الأول على العالم بحجم إنتاج بلغ 13 مليون سيارة سنوياً، وتعد شركة تويوتا أكبر مصنع للسيارات في العالم. (26)

(25) موقع جريدة المال أحمد عوض تاريخ الدخول الأربعاء، 13 مارس، 19، 9:07 م.

(26) The Toyota Way (2004):14 Management Principles from the World's Greatest Manufacturer By: Jeey.

٢. إنتاج وصناعة السيارات الكورية الجنوبية.

أدى الطلب القوي على السيارات الكورية الجنوبية في الأسواق الخارجية والداخلية إلى زيادة إنتاج السيارات في كوريا الجنوبية بنسبة 4.1% سنوياً خلال مايو الماضي، وذكرت وزارة التجارة والصناعة الكورية الجنوبية أن إجمالي إنتاج شركات صناعة السيارات الخمس في كوريا الجنوبية بلغ خلال الشهر الماضي 366152 سيارة. ويذكر أن الشركات الخمس في كوريا الجنوبية هي "هيونداي موتور" و"كيا موتورز كورب" و"جي.إم. كوريا" و"رينو سامسونج موتورز" و"سانج يونج موتور"، وزاد إنتاج "هيونداي موتور" أكبر منتج سيارات في كوريا الجنوبية بنسبة 12.8% سنوياً إلى 166503 سيارة، وبفضل طرح موديلات جديدة مثل السيارة "اليسيد" من فئة السيارات متعددة الأغراض ذات التجهيز الرياضي - SUV.

٣. ما يميز السيارات الصينية.

تتمتع جميع الشركات متعددة الجنسيات (فولكسفاغن، جنرال موتورز، هيونداي، تويوتا، دايملر، PSA) بحضور في الصين عبر المخاطر المشتركة للمجمعات الصينية الكبرى لأن القانون يحظر على المستثمرين الأجانب تملك ما يزيد عن 50% من رأسمال هذا القطاع وتتقاسم هذه المجمعات 70% من سوق ديناميكية جداً، ولكنها تنافسية جداً منذ أن أدى دخول الصين إلى منظمة التجارة العالمية إلى خفض الرسوم الجمركية وحالياً يدمج إنتاج السيارات نسبة عالية من المكونات المحلية، لأن الاستثمار الأجنبي قاد إلى نمو التجهيزات الصينية والأجنبية وتشكيل نظام صناعي كامل فظهر حديثاً سيارات صينية بالكامل "مستوحاة" من نماذج أجنبية (شيري، جيلي).

ثانياً: التجارب الدولية في القطاع الصناعي لصناعة السيارات.

قبل الحديث عن صناعة السيارات في اليابان بشكل خاص سوف نتحدث عنها بشكل عام حيث أن صناعة السيارات في اليابان واحدة من أكبر الصناعات في العالم كما أن السيارات الآن أصبحت من الاحتياجات الأساسية للإنسان، ومما جعل الشركات تتنافس على تقديم الأفضل، وهذا أدى إلى تطور صناعة السيارات بشكل ضخم إلى أن وصلنا لصنع السيارات الكهربائية، التي لا تحتاج إلى البنزين ويتم شحنها من خلال البطاريات الملحقة بالسيارات، ويوجد أحدث السيارات في الدول العربية التي تستخدم تكنولوجيا القيادة الذاتية (بدون قيادة) وهي تقوم بحفظ المسارات بالتكرار ثم تسير في نفس الطرق ذاتياً بعد عمل مجموعة من عمليات من الحواسيب والحساسات الذاتية، ومن الجدير بالذكر أنه عند التحدث عن أفضل المنتجين في الدول ومنها على سبيل المثال: اليابان، الصين، كوريا "آسيا"، ألمانيا، إيطاليا، فرنسا "أوروبا"، أمريكا "أمريكا الشمالية".

وبهذا يكون قد تم الحديث بصورة مختصرة عن صناعة السيارات في اليابان التي تمثل منافس شرس للولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا، وأيهما تفضل فلكل دولة مميزات في صناعاتها، وما يميز السيارات اليابانية، سرعة الوصول إلى سرعات عالية في زمن قصير وخاصة في السيارات الرياضية والمعدلة بتكلفة أقل من الصانع الأمريكي والصانع الألماني، وهذا ما يجعل البعض من مالكي السيارات الألمانية يفضلون التعديل باستبدال الموتور بموتور ياباني للوصول

لأفضل أداء بأفضل سعر، ومثال على ذلك يقوم الكثير من مالكي السيارة BMW e36 بتغيير موتور السيارة الى موتور ياباني موديل jz المستخدم في تويوتا سوبرا.

طريقة تعامل الشركات القائمة على صناعة السيارات في اليابان مع المشاكل التي واجهتها.

استدعت شركات صناعة السيارات الكبرى في اليابان، تويوتا ونيسان وميتسوبيشي، المزيد من السيارات التي سبق بيعها لاستبدال الوسائد الهوائية فيها، المصنعة في شركة تاكاتا، وقد بدأ الدعوة لإعادة هذه السيارات في الولايات المتحدة، ثم وسع الأمر ليشمل مجمل أنحاء العالم الأخرى.

وزادت صادرات كوريا الجنوبية من السيارات بنسبة 6.1% سنوياً إلى 226096 سيارة، بفضل الطلب القوي على السيارات "SUV" والسيارات الصديقة للبيئة، وأشارت وكالة بونهاب الكورية الجنوبية للأخبار إلى ارتفاع قيمة صادرات السيارات بنسبة 13.6% سنوياً إلى 3.95 مليار دولار، وفي المقابل زادت المبيعات المحلية للسيارات بنسبة 0.5% سنوياً إلى 132286 سيارة، بفضل التخفيضات الضريبية المؤقتة لمشتريات سيارات الركوب، كما زادت قيمة صادرات كوريا الجنوبية من قطع غيار السيارات في مايو 2019 بنسبة 7.5% سنوياً إلى 1.95 مليار دولار. (27)

وهذا ما يشهد على وجود إرادة سياسية لإنشاء صناعة سيارات قومية، ففوة السوق الصينية ضخمة_ ولاسيما أن القادة اختاروا بوضوح أن يجعلوا من السيارة أحد "الحلقات القائدة" للنمو_ رغم ما ظهر من تكلفة السيارات الحرارية والبيئية لكن طموح الصين هو أيضاً أن تصبح قاعدة عالمية للتصدير، فرغم تواضع صادراتها في عام 2005، فإنه تجاوز وارداتها.

وأيضاً توجد العديد من الخبرات الأخرى في الدول التالية ألمانيا، إيطاليا، فرنسا «أوروبا»، أمريكا "أمريكا الشمالية"، والتي يستفاد منها في تجارب التصنيع المختلفة وبصفة خاصة في صناعة السيارات.

ثالثاً: استشراف المستقبل في صناعة السيارات لخلق ميزة تنافسية في القارات الثلاثة.

ولابد من الأخذ في الاعتبار مسار طريق الحرير الذي سيربط ثلاث قارات ببعضهم وبالتالي سيؤثر ذلك في حجم التجارة والصناعة وسهولة دخول واردة بتكلفة اقل وتوفير نفقات التخليص الجمركي والشحن البحري لأنه سيتوفر طريق برى جديد كما هو موضح بالشكل التالي: (28)

مما يؤثر ذلك على التجارة الداخلية والخارجية المصرية في دخول بعض السلع التي تستهدف اسواق القارات الثلاثة.

(27) Lee-Jay Cho, Somi Seong, and Sang-Hyop Lee (2007).

(28) خشبة ماجد وآخرون (2018)، مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية الاقتصادية والسياسة على مصر، معهد التخطيط القومي.



شكل رقم (1-4) يوضح مسار مبادرة الحزام والطريق

بعض الآليات المقترحة لإصلاح قطاع صناعة السيارات في مصر.

أولاً: النتائج:

تتبنى الحكومة المصرية رؤية اقتصادية مفادها أن "الاقتصاد المصري إقتصاد سوق منضبط" يتميز باستقرار أوضاع الاقتصاد الكلي، وقادراً على تحقيق نمو احتوائي مستدام، ويتميز بالتنافسية والتنوع ويعتمد على المعرفة، ويكون لاعباً فاعلاً في الاقتصاد العالمي، قادر على التكيف مع المتغيرات العالمية، وتعظيم القيمة المضافة، وتوفير فرص عمل لائق ومنتج، ويصل بنصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي إلى مصاف الدول ذات الدخل المتوسط المرتفع بحلول عام 2030.

بضرورة تعزيز التعاون بين وزارة الإنتاج الحربي وكبرى الشركات العالمية المتخصصة، بما يؤدي إلى امتلاك التكنولوجيا الحديثة وتوطينها في مصر، ويفتح المجال أمام آفاق جديدة في الصناعة تستند إلى القدرة على الابتكار والتطوير بالإمكانات المحلية، فضلاً عن المساهمة في تحقيق انطلاقة صناعية وإنشاء مشروعات متطورة.

إن صناعة السيارات وبداية الصناعات المغذية للسيارات في مصر من الصناعات الهامة الواعدة حيث تشهد هذه الصناعة طلباً كبيراً في الآونة الأخيرة، وتخفيض الواردات من الصناعات المغذية للسيارات يعد هدفاً للمشروعات الصغيرة والمتوسطة والمتناهية الصغر أولاً، ثم الشركات كثيفة رأس المال لتحقيق الآتي:

- ١) تحقيق هدف التصدير مرتبط ارتباطاً كبيراً بتوافر مواصفات الجودة العالمية وخلق ميزة تنافسية.
- ٢) غياب وجود منظومة متكاملة لتفعيل جودة التصدير في قطاع صناعة السيارات في مصر.
- ٣) تشجيع التصنيع المحلي بمنح العديد من المميزات والحوافز يأتي على رأسها دعم مستلزمات الإنتاج، وفتح أسواق تصديرية بدلاً من الاعتماد على السوق المحلية الذي يحجم عملية التطور نظراً لتشبعه بشكل سريع من بعض الصناعات.
- ٤) خلق فرصاً يمكن الاستفادة منها، تتمثل في إمكانية النهوض بقطاع الصناعة، حيث يُعدُّ الوقت الحالي مثالياً لتوطين الصناعة في ضوء انخفاض الواردات لتأثر سلاسل التوريد العالمية، بموازاة وجود فرص كذلك لنفاذ الصادرات المصرية لبعض الأسواق التي لم تدخلها من قبل.
- ٥) إعادة الثقة في الاقتصاد المصري وحسم بقايا التردد في التوجه لإقتصاد تقوده آليات السوق مما يؤدي إلى جذب الاستثمارات الأجنبية والمحلية بقوة، ولا نبالغ إذا اعتبرنا أن تنفيذ هذه الحلول سيجعل هذا البرنامج هو أحد العوامل الهامة في مضاعفة الاستثمارات المحلية والأجنبية في المرحلة المقبلة.

ثانياً: التوصيات:

لا يزال القطاع الصناعي مليئاً بالفرص الاستثمارية المطلوبة لتحقيق استراتيجية الحكومة في تعميق التصنيع المحلي والحد من الاستيراد، وتكمن معظمها في الصناعات المغذية ومستلزمات الإنتاج والإكسسوار البسيطة وقطع الغيار، وهذه الفرص الاستثمارية تنتظر عدداً من الآليات، من بينها القضاء على البيروقراطية التي تمارسها بعض الجهات على المستثمرين، فضلاً عن ضرورة قيام الحكومة ممثلة في وزارة الصناعة بتوفير حصر حقيقي بالاحتياجات الفعلية من مستلزمات الإنتاج، وخلق حالة من التكامل الصناعي بين المصانع الكبيرة والصغيرة، لبدء ضخ رءوس أموال بالقطاعات المغذية، وأخيراً أهمية تفعيل قانون تفضيل المنتج المحلي لتحفيز الشركات على الاستثمار والإنتاج.

ولتنفيذ خطة تحسين قطاع صناعة السيارات من خلال تكاتف الجهود وتوضيح أثر الاهتمام بالصناعات المغذية للسيارات في الوقت الحالي واستخدام الهندسة العكسية في إنتاج السيارة المصرية والتوجه إلى التصدير مع الأخذ في الاعتبار المتغيرات الاقتصادية الرئيسية، وإمكانية استخدام هذه التوصيات:

- أهمية مراعاة تأثير السياسات التي يتم اتخاذها في مجال التجارة الخارجية على الجوانب الاقتصادية الأخرى وخاصة الاستثمار الأجنبي المباشر في القطاع الصناعي.
- إن عمليات الإنتاج تتم في الدول التي تتوفر فيها المهارات والمواد الضرورية بأسعار وجودة تنافسية، وأن المستثمرين يفضلون الدولة التي يمكن الاستيراد والتصدير فيها بسهولة وخلال فترة زمنية قصيرة.
- ضرورة العمل على رفع مستوى التنافسية من خلال تفعيل المواصفات القياسية الدولية لكل من نشاط تجميع السيارات كمنتج كامل والصناعات المغذية، وقطع الغيار.
- تحسين إقتصاديات التشغيل من خلال تحقيق التكامل بين مستويات الإمداد المختلفة، (مواد خام، أجزاء نصف مصنعة، مصنعة بالكامل)، واستغلال الطاقات الموجودة بالإنتاج الحربي.
- اتباع سياسات التجارة الخارجية التي تحقق أهداف التنمية المستدامة.
- رفع تنافسية الصادرات المصرية من خلال التركيز على السعر والجودة، وتخفيف جميع الأعباء المحملة على العمليات الإنتاجية وعلى الخدمات المرتبطة بالإنتاج والتصدير.
- الاستعانة بخبرات المتخصصين في إعداد ملفات ترويجية لمخاطبة الشركات العالمية الكبرى لجذب الاستثمارات إلى مصر.

- إعادة تأهيل الكوادر البشرية في الحكومة من أجل تمكينها من القيام بالدور المنوط بها لتنفيذ خطة 2030.
- ربط استراتيجية تصنيع السيارات باستراتيجية التصنيع العامة، Master Plane، وبرامج التطوير العمراني والبرامج الاجتماعية من (صناعات صغيرة ومتناهية الصغر) على أن تشارك كل من وزارات الاستثمار وقطاع الأعمال العام والإنتاج الحربي والتخطيط في وضع تصور الدولة لاستراتيجية تعميق تصنيع السيارات، ومكوناتها وآلية تنفيذها.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

١. عدنان برباش(2008)، حول قطاع أجزاء وقطع غيار وأنشطة تجميع السيارات في الدول الأعضاء في الاتفاقية العربية المتوسطية للتبادل الحر المسماة باتفاقية أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب) Ucotra Consulting.
٢. ياسمين محمود محمد الجزار(2011)، بدائل التمويل الحكومي لمشروعات البنية الأساسية (نماذج المشاركة بين القطاعين العام والخاص) رسالة ماجستير في الاقتصاد، جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية.
٣. ريهام إبراهيم مدحت سيد(2012)، الأبعاد الاقتصادية لشراكة القطاع العام والخاص في مصر، رسالة ماجستير في الاقتصاد، كلية التجارة قسم الاقتصاد، جامعة عين شمس.
٤. حجاج إبراهيم(2016)، التغيرات الاقتصادية في المجتمع المصري خلال فترة الانفتاح.
٥. عاشور أحمد(2016)، الهيئات العامة الاقتصادية مشكلاتها واساليب معالجتها مع دراسة حالة الهيئة المصرية العامة للبترول في جمهورية مصر العربية، سلسلة كراسات السياسات رقم 4، معهد التخطيط القومي.
٦. عمرو فتحة حنفي محمود(2016) يوليو، دور الدولة في دعم تطوير صناعة السيارات في ظل أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية حالة مصر، مجلة كلية التجارة للبحوث العلمية، مجلد 53 العدد الثاني، الجزء الثالث.
٧. محمد عبد الرحمن المهندس(2017) نوفمبر، تعميق التصنيع المحلي مشروع قومي، مجلة الهندسية من غرفة الصناعات الهندسية العدد 31.
٨. مختار خطاب(2017)، قطاع الأعمال العام (المشكلة والعلاج من منظور واقعي).
٩. عاشور أحمد وآخرون(2017)، آليات وسبل إصلاح قطاع الاعمال العام في جمهورية مصر العربية، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم 278، معهد التخطيط القومي.
١٠. خشبة ماجد وآخرون(2018)، مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية الاقتصادية والسياسة على مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم 289، معهد التخطيط القومي.
١١. حميدي كلثوم(2018)، سبل تحقيق التشغيل الكامل في ظل التنمية المستدامة، أستاذة دائمة بجامعة يحي فارس-المدينة الجزائر الملتقى الدولي.
١٢. تقرير الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (متنوعة 2016-2019).
١٣. تقرير للبنك المركزي المصري (متنوعة 2018-2019).
١٤. تقرير حالة التنمية في مصر 2018- معهد التخطيط القومي.
١٥. تقرير التنمية العربية المشروعات الصغيرة والمتوسطة في الاقتصادات العربية: دور جديد لتعزيز التنمية المستدامة 2019.

ثانياً: المراجع باللغة الإنجليزية:

1. **The Toyota Way(2004):** 4 Management Principles from the World's Greatest Manufacturer **By:** Jeffrey K. Liker
2. **Lee–Jay Cho, Somi Seong, and Sang–Hyop Lee (2007).** Institutional and Policy Reforms to Enhance Corporate Efficiency in Korea Seoul: Korea Development Institute. ISBN 978–89–8063–305–0.
3. **Unbounding the Future the Nanotechnology Revolution (2016)** By: K.Eric Drexler, Chris Peterson & Gayle Pergamit.
4. **United Nations Industrial Development for Sustainable Development Perspectives (2017),** Department of Economic and Social Affairs.
5. **Agenda Africa 2063.**

ثانياً: مواقع ذات صلة على الشبكة الدولية للمعلومات:

١. البنك الدولي وثيقة معلومات <http://www..worldbank.org/projects>
٢. وزارة المالية المصرية <http://www.mof.gov.eg>
٣. وزارة الخارجية <http://www.mfa.gov.eg>
٤. وزارة التخطيط والتنمية والإقتصادية <http://www.mpmar.gov.eg>
٥. وزارة الإنتاج الحربي www..momp.gov.eg
٦. وزارة التجارة والصناعة <http://www.mti.gov.eg>
٧. بوابة أخبار اليوم.
٨. جريدة المال.

الملاحق

جدول رقم (3-3) مكونات السيارات في مصر

مكونات السيارات	شركات الهيئة القومية للإنتاج الحربي	شركات القطاع الخاص
١. الاطارات الكاوتشوك	أبو زعبل للكيماويات 18	بريدجستون / بريلاي مجموعة ابو اليزيد
٢. البطاريات السائلة والجافة	شركة قها للصناعات الكيماوية 270	كلوريد/فارتا الالمانية/ افريدى الامريكية
٣. الريداتيرات	شركة المعادي للصناعات الهندسية	شركة إيجبتكس - محمود التلاوي
٤. الجنوط السيارات	حلوان للصناعات الهندسة 99	شركة فايق للتصنيع
٥. موانع الارتجاج (المساعدين)	شركة المعصرة للصناعات الهندسية	عقل للصناعات المغذية للسيارات
٦. تكييف السيارات	حلوان للصناعات الهندسة 360	ترين الفرنسية / يورك، فليكو الامريكية
٧. الشكمانات	حلوان للالات والمعدات 999	مصنع ابراهيم دهشان
٨. اليايات الورقية و الحلزونية	حلوان للصناعات الهندسة 99	شركة العبور لصناعة اليايات - مينراف
٩. الصفائر الكهربائية	إنتاج و إصلاح المدرعات 200	العالمية للصناعات التكميلية
١٠. فوم/ كراسي السيارات	حلوان لمحركات الديزل 909	موبيك للصناعات المتطورة
١١. سجاد ارضيات السيارات	حلوان للالات والمعدات 999	علياء لفرش السيارات
١٢. تيل الفرامل والدبرياج	حلوان للصناعات الهندسة 99	ماك لتصنيع تيل الفرامل (تراكس)
١٣. الاجزاء الفير جلاس	شبرا للصناعات الهندسية 27	شركة العامرية للمعادن
١٤. فلتر الوقود والزيوت والهواء	حلوان للأجهزة المعدنية 360	غريب - المجموعة الدولية (IGI)
١٥. الخراطيم والاجزاء الكاوتشوك	حلوان للأجهزة المعدنية 360	شركة الاسكندرية لمنتجات الكاوتشوك
١٦. أجزاء قياسية /خراطيم الفرامل	المعصرة للصناعات الهندسية 45	القاضي للخراطيم والمواسير
١٧. بعض فوانيس، المرايات	حلوان لمحركات الديزل 909	شركة مصانع الترياق/سيفتى جلاس
١٨. فواني رشاشات/صمامات	أبو زعبل للصناعات الهندسية 100	الشركة المتحدة للصناعات المغذية
١٩. جوانات	أبو زعبل للصناعات 300	تراست للتصنيع الهندسي
٢٠. راديو كاسيت، والآلات التنبيه	بنا للصناعات الالكترونية 144	جنرال تكنيكس انترناشيونال/الطيب
٢١. تنكات الوقود	حلوان للالات والمعدات 999	الهندسية للتصنيع
٢٢. صناديق السيارات	حلوان للالات والمعدات 999	تكنوستيل للصناعات المغذية للسيارات
٢٣. مطروقات السيارات	حلوان 63	المطروقات المصرية
٢٤. احزمة امان السيارات	هليوبوليس للصناعات الكيماوية 81	شركة النجمة للصناعات المغذية
٢٥. بروفيالات المونيوم	إنتاج و إصلاح المدرعات 200	اليو مصر
٢٦. انواع محاور والاكسات	حلوان لمحركات الديزل 909	توكل للصناعات المعدنية
٢٧. حلويات السيارات	أبو زعبل للصناعات 300	علياء لفرش السيارات
٢٨. طنابير وديسكات/ اتران	حلوان للالات 999/للمسبوكات 9	المصرية للاكسات/ راميس كي ، فركون
٢٩. الكابلات والاسلاك للدبرياج	أبو قير للصناعات الهندسية 10	تريدكو للصناعات الهندسية
٣٠. الاكصدام (أمامي وخلفي)	حلوان للالات والمعدات 999	ديفو ايجيبب للصناعات المغذية للسيارات

٣١. بساتم/شبابر/ سباتك محركات/صناديق السرعات	حلوان للمسيوكات9	المصرية للصناعات المغذية للسيارات /شركة الاسكندرية لمنتجات الكاوتشوك
٣٢. مساعددين/جنوط/إطفاء	حلوان للصناعات الهندسية99	شركة الاسكندرية لمنتجات الكاوتشوك

جدول (1-4) استمارة الكترونية باستخدام تطبيق (Google Form) للقطاع الرسمي والقطاع غير الرسمي.

..... أسم الشركة:.....

..... رئيس مجلس الإدارة:.....

..... رقم المحمول:.....

..... المدير المسئول:.....

..... رقم المحمول:.....

..... سنة التأسيس:.....

..... رأس المال المستثمر:.....

..... عدد العمال:.....

..... العنوان:.....

..... منطقة:.....

..... مدينة:.....

..... محافظة:.....

..... تليفون:.....

..... رقم المحمول:.....

..... فاكس:.....

..... موقع الكتروني:.....

..... بريد إلكتروني:.....

..... نشاط الشركة:.....

..... المنتجات الرئيسية:.....

..... نوع المنتج:.....

..... وحدة القياس:.....

..... الكمية الشهرية:.....

..... المنتجات الفرعية:.....

..... نوع المنتج:.....

..... وحدة القياس:.....

..... الكمية الشهرية:.....

من إعداد الباحث: لتيسير تسجيل بيانات المنتجين للقطاع غير الرسمي ومحاولة دخولهم في دائرة السوق.

والحمد لله الذي تتم بنعمته الصالحات،،