مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

مرصد السياسات العامة

«تحفيز صناعة السيارات في مصر»

ممارسات دولية رائدة

السنة (٢) – العدد (٥) ديسمبر ٢٠٢٣

مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

عن مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء

شهد مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار التابع لمجلس الوزراء المصري - منذ نشأته عام ١٩٨٥- عدة تحوّلات؛ ليُواكب التغيرات التي مرّ بها المجتمع المصري. فقد اختص في مرحلته الأولى (١٩٨٥ - ١٩٩٩) بتطوير البنية المعلوماتية في مصر، ثم كان إنشاء وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات عام (١٩٩٩) نقطة تحوّل رئيسة في مسيرته؛ ليُؤدي دوره كمُؤسسة فكر (Think Tank) تدعم جهود مُتخذ القرار في شتى مجالات التنمية، ثم جاء قرار رئيس مجلس الوزراء، رقم ٢٠٨٥ لسنة ٢٠٢٣ بإعادة تنظيم مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار كهيئة عامة خدمية، تكون له الشخصية الاعتبارية، ويتبع رئيس مجلس الوزراء؛ تتويجًا لجهوده كمركز فكر حكومي متميز يدعم متخذ القرار على المستوى القومي.

هذا، ويتبنَّى المركز رؤية مفادها أن يكون المركز الأكثر تميزًا في مجال دعم اتخاذ القرار في قضايا التنمية الشاملة، وإقامة حوار مجتمعي بنّاء، وتعزيز قنوات التواصل مع المواطن المصري الذي يُعَدُّ غاية التنمية وهدفها الأسمى، الأمر الذي يؤهله للاضطلاع بدور أكبر في صنع السياسة العامة، وتعزيز كفاءة جهود التنمية وفعَّاليتها، وترسيخ مجتمع المعرفة.

وفي سبيل تحقيق ذلك؛ يحمل مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار على عاتقه مهمة أن يكون داعمًا لكل متخذي القرار. وحتى يتسنى له ذلك، فإنه يسعى باستمرار لأن يكون أحد أفضل مؤسسات الفكر (Think Tank) على المستوى المحلي والإقليمي والدولي. وقد واكب ذلك اعترافٌ إقليميٌّ ودوليٌّ بدوره الجوهري كمؤسسة فكر، وهو ما ظهر جليًّا في نتائج برنامج مراكز الفكر والمجتمعات المدنية (Think Tanks and Civil Societies Program, TTCSP) بجامعة «بنسلفانيا الأمريكية» التي تم الإعلان عنها في فبراير ٢٠٢١؛ حيث تم اختيار مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار ليكون:

- ضمن أفضل ٢٠ مركز فكر على مستوى العالم استجابةً لجائحة «كوفيد-١٩» لعام ٢٠٢٠.
- في المرتبة ٢١ من بين ٦٤ مركز فكر على مستوى العالم كصاحب أفضل فكرة أو نموذج جديد قام بتطويره خلال عام ٢٠٢٠، أخذًا بعين الاعتبار أنه لا يوجد أي مركز فكر مصري آخر تم تصنيفه وفقًا لهذا المعيار.
- في المرتبة ١٤ من إجمالي ١٠١ مركز فكر على مستوى إفريقيا والشرق الأوسط لعام ٢٠٢٠.

كما فاز المركز بعدة جوائز ضمن مسابقة مؤسسة «ستيفي أووردز» (STEVIE Awards) العالمية المُعلن عنها في أبريل٢٠٢٢، ومن بين تلك الجوائز: جائزة ذهبية، وأربع جوائز برونزية، بعد منافسة بين أكثر من ٧٠٠ فريق من ١٧ دولة في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.

وقد فاز المركز في يونيو ٢٠٢٢ بجائزة (SAG Award) الأمريكية الممنوحة لإصدارة المركز الرقمية «وصف مصر بالمعلومات» من بين نحو ١٠٠ ألف مؤسسة دولية حول العالم.

بالإضافة إلى حصول المركز على ثلاث جوائز من مؤسسة جلوبي للأعمال بالولايات المتحدة الأمريكية في سبتمبر ٢٠٢٣، والتي تُمنح لأفضل المنظمات على مستوى العالم تقديرًا لإنجازاتها في مختلف الأعمال والتكنولوجيا؛ حيث حصلت إصدارات المركز على الجائزة الذهبية، وأبرزها: سلسلة إصدارات «آفاق المناخ» و«آفاق صناعية» و«آفاق الطاقة» و«آفاق اقتصادية معاصرة» و«تقارير معلوماتية» و«فكرة في ورقة»، كما حصدت منصة «حوار» الجائزة الذهبية بعد تدشينها كأكبر قناة اتصال بين الحكومة والمواطنين، وتحقيقها مليونيَ مشاهدة لموادها المنشورة لاستطلاع الرأي العام في القضايا المختلفة، كما فاز الموقع الإلكتروني لمركز المعلومات بالجائزة البرونزية بعد إطلاق نسخته الجديدة بخيارات مبتكرة تتفاعل مع خيارات المستخدمين.

مرصد السياسات العامة هو سلسلة دورية ربع سنوية تصدر عن مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، وتأتي هذه السلسلة إيمانًا بدور المركز في المساهمة الفعالة في دعم متخذي القرار في صنع وتطوير السياسات العامة، وتعزيز كفاءة وفعالية جهود التنمية، وترسيخ مجتمع المعرفة، وتسهم هذه السلسلة في دعم متخذ القرار من خلال رصد تقييم السياسات المصرية من قبل المؤسسات الدولية، واقتراح أفضل الممارسات الدولية على مستوى تلك السياسات باختلافها في شتى المجالات، وذلك بما يسهم في تعزيز جهود الدولة المصرية في الريادة الإقليمية والعالمية.

رئيس المركز

السيد/ أسامة الجوهري

مساعد رئيس مجلس الوزراء

رئيس مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

الإشراف العام

د. أسعد الصادق

رئيس محور دعم القرار

فريق التحرير

لبنى محمد منير

مدير الإدارة العامة لمتابعة وتقييم السياسات

منال طلعت عمرو

مدير تنفيذي بالإدارة العامة لمتابعة وتقييم السياسات

فريق الإعداد

أ. مارينا عدلي **أ. هانيا عمرو**

أ. إيمان محمود

المراجعة الفنية واللغوية

أ. آية بهنس

أ. محمود حنفي

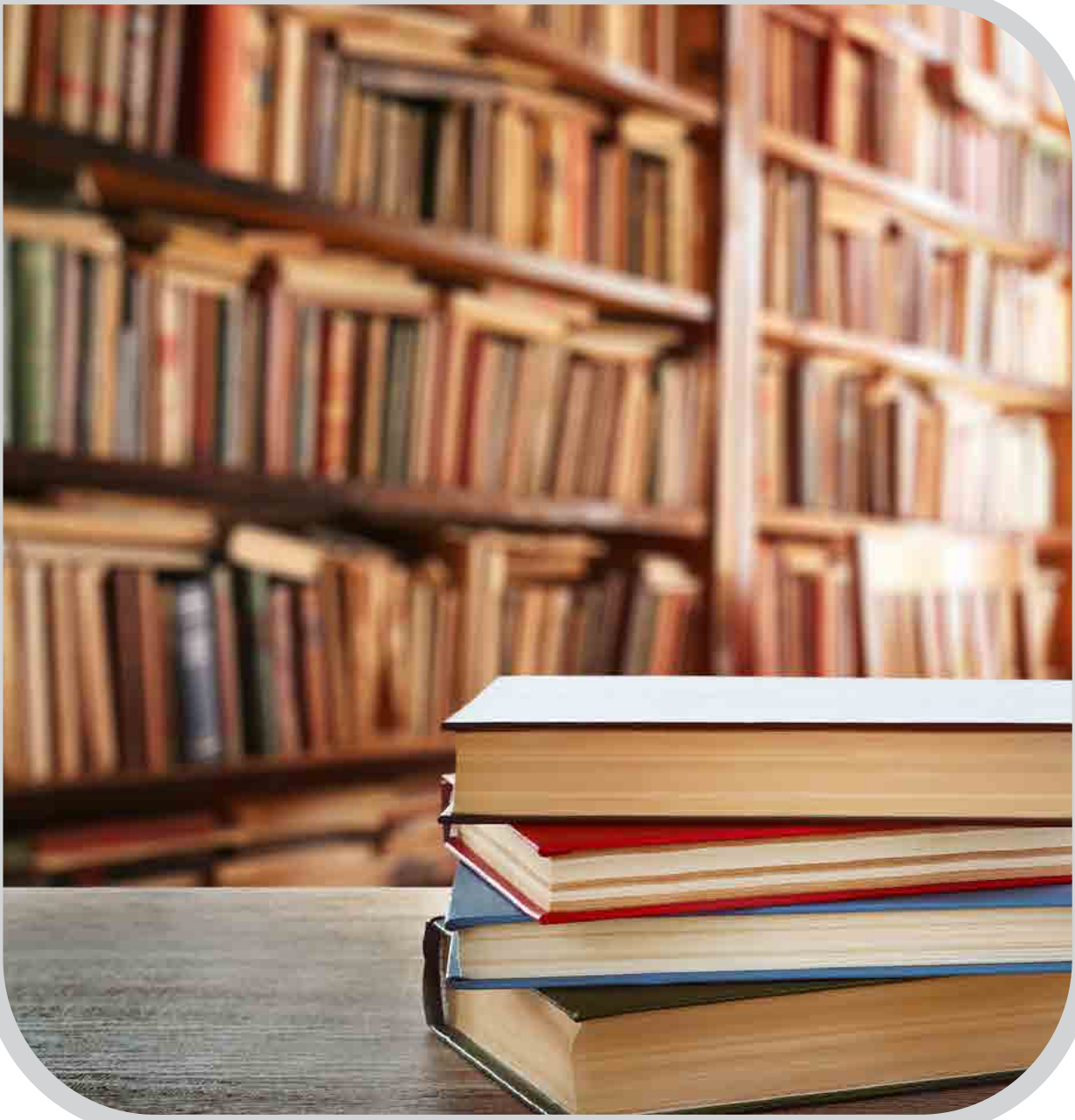
التصميم الجرافيكي

م. أيمن الشريف

أ. فادي يوسف

قائمة المحتويات:

المقدمة	١
القسم الأول: الإطار المؤسسي وتقييم المؤسسات الدولية	٣
أولًا: الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في مصر	٦
ثانيًا: الإطار التشريعي الحاكم لصناعة السيارات في مصر	٩
ثالثًا: مؤشرات الوضع الراهن لسوق صناعة السيارات المصرية	١٠
رابعًا: تقييم المؤسسات الدولية لصناعة السيارات في مصر	٢٢
القسم الثاني: سبل تعزيز صناعة السيارات من واقع التجارب الدولية	٢٩
أولًا: الهند	٣٢
ثانيًا: جنوب إفريقيا	٣٨
ثالثًا: المغرب	٤٧
رابعًا: تايلاند	٥٣
خامسًا: البرازيل	٥٨
سادسًا: ماليزيا	٦٣
القسم الثالث: الجهود المصرية لتوطين صناعة السيارات ومسارات التحرك المقترحة	٦٩
أولًا: جهود توطين صناعة السيارات في مصر	٧١
ثانيًا: مسارات التحرك المقترحة لتعزيز صناعة السيارات في مصر	٨١
ثالثًا: الخطة المقترحة لتعزيز صناعة السيارات في مصر	٨٥
قائمة المراجع	٩١



المقدمة

تعد صناعة السيارات ركيزة مهمة للاقتصاد العالمي؛ حيث تلعب دورًا محوريًا في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للدول، وتساعد على خلق فرص عمل، وتساهم في الناتج المحلي الإجمالي، وتدر إيرادات عالمية كبيرة. بالإضافة إلى ذلك تلعب صناعة السيارات دورًا في تحسين الأداء الخارجي للدول من خلال زيادة الصادرات. وخلال العقود الماضية، اقترن تطور اقتصاد بعض الدول بتطور صناعة السيارات. وفي السنوات الأخيرة، تزايدت الحصة العالمية لصناعة السيارات في هيكل الناتج المحلي الإجمالي العالمي. وفي ضوء التحول الذي يشهده العالم نحو الاقتصاد الأخضر، اتجهت العديد من الدول إلى تشجيع إنتاج السيارات الكهربائية، وتحفيز الطلب عليها.

وانطلاقًا من الأهمية الاقتصادية لصناعة السيارات، أولت الدولة المصرية اهتمامًا خاصًا لصناعة السيارات، وقد تمثل هذا الاهتمام في طرح الاستراتيجية الوطنية للسيارات، وتوفير حوافز لتعزيز التصنيع المحلي والتجميع، مع رفع قدرة المجمعين المحليين، واستهداف تصدير السيارات للأسواق الخارجية. وتتمتع مصر بعدد من المقومات التي تساعد على تطوير صناعة السيارات، وأبرزها: قيام العديد من الشركات العالمية الرائدة في مجال تصنيع المعدات الأصلية بالإنتاج محليًا في مصر، وانخفاض الأجور في مصر مقارنة بالمستوى العالمي، والتي تعتبر ميزة بالنسبة للأجانب المستثمرين، وخاصة الذين يرغبون في استخدام مصر

كقاعدة للتصنيع الموجه للتصدير، والموقع الجغرافي الذي يجعلها مركزًا مثاليًّا للتصدير بين الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وأوروبا. وبالرغم من الدعم السياسي لصناعة السيارات في مصر ووجود العديد من الممكنات التي تساعد على تطوير الصناعة، فإنها تواجه عددًا من التحديات التي تحول دون نمو وتطوير قطاع صناعة السيارات.

ومن هذا المنطلق، تتناول الإصدارة الحالية الإطار المؤسسي والتشريعي لصناعة السيارات في مصر، مع استعراض تقييم المؤسسات الدولية لصناعة السيارات في مصر، بالإضافة إلى دراسة أبرز التجارب الدولية الرائدة في مجال صناعة السيارات؛ لتوضيح أبرز الآليات والبرامج التي تبنتها تلك الدول لتعزيز صناعة السيارات، واستخلاص أبرز عوامل النجاح التي تمكن لمصر الاستفادة منها في تطوير هذه الصناعة، مع الإشارة إلى الجهود المصرية والاستراتيجيات التي تم إطلاقها لتحفيز صناعة السيارات والصناعات المغذية. وختامًا، فقد تم اقتراح خطة عمل لتوطين صناعة السيارات محليًا، وذلك في ضوء التجارب الدولية التي تمت دراستها، ومقترحات المؤسسات الدولية.

القسم الأول:

الإطار المؤسسي وتقييم المؤسسات الدولية

أولًا: الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في مصر

ثانيًا: الإطار التشريعي الحاكم لصناعة السيارات في مصر

ثالثًا: مؤشرات الوضع الراهن لسوق صناعة السيارات المصرية

رابعًا: تقييم المؤسسات الدولية لصناعة السيارات في مصر

الإطار المؤسسي وتقييم المؤسسات الدولية

وضعت الحكومة نصب عينها هدفًا استراتيجيًّا لتعميق صناعة السيارات في مصر، وكذا جميع الصناعات المغذية لها، وذلك في ضوء ما تتمتع به مصر من فرص واعدة في هذاالمجال، والتي قد تمكنها من أن تكون مركزًا إقليميًّا رئيسًا لصناعة وتصدير السيارات. لذلك، بذلت الحكومة جهودًا حثيثة خلال السنوات الماضية لتطوير كل من الإطار المؤسسي والإطار التشريعي الحاكم للقطاع بما يؤثر بالإيجاب في الشركات، وجميع الأطراف الفاعلة في القطاع.

وانطلاقًا من أهمية تلك الجهود في تطوير هيكل القطاع، يستعرض هذا القسم الأطر الحاكمة لصناعة السيارات في مصر، بجانب دراسة الوضع الراهن للقطاع في ضوء عدد من المؤشرات والاتفاقيات التجارية التي أثرت بشكل ملحوظ في التبادل التجاري للمركبات في مصر، وذلك فضلًا عن تقييم المؤسسات الدولية للإمكانات المصرية في مجال صناعة وتصدير السيارات.

أولًا: الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في مصر

ظهر اهتمام الحكومة بقطاع صناعة السيارات بوضوح خلال الفترة الأخيرة؛ حيث تم تطوير الإطار المؤسسي الحاكم للقطاع من خلال استحداث عدد من الكيانات المنوطة بتعزيز الصناعة؛ وذلك نظرًا لما تمثله تلك الكيانات من ذراع رئيسة لتنفيذ السياسات والاستراتيجيات الوطنية المنشودة؛ لذلك يتناول هذا القسم استعراضَ أبرز الجهات والمؤسسات الوطنية التي تشكل –مجتمعة– الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في مصر، وذلك كما يلي:

١- وحدة صناعة السيارات التابعة لوزارة التجارة والصناعة:

Ministry of Trade & Industry
وزارة التجـــارة والصنـــاعـــة

تتولى وضع إرشادات الاعتماد والتأهيل التفصيلية لمصنعي السيارات، وإدارة برنامج تنمية صناعة السيارات، ووضع الضوابط التنفيذية، وصياغة المبادئ التوجيهية، وتدريب الكوادر الفنية والمشاركين في البرنامج، واحتساب نسب القيمة المضافة المحلية لطرازات السيارات المنتجة في المصانع المشتركة في البرنامج، وتحديد حافز القيمة المضافة، وحافز حجم الإنتاج، وحافز الاستثمار وحافز الانبعاثات المستحق لمصنعي السيارات المستفيدين من البرنامج. ستقوم أيضًا بالتفتيش الميداني على المصانع المنضمة؛ للتحقق من استيفاء جميع المتطلبات اللازمة للاستفادة من الحوافز المقررة.

٢- المجلس الأعلى لصناعة السيارات:

يختص بوضع وإقرار السياسات العامة والخطط والاستراتيجيات اللازمة لتنمية صناعة السيارات في مصر ومتابعة تنفيذها، ووضع الإطار العام للإصلاح التشريعي والإداري لصناعة السيارات، واتخاذ كل ما يراه لازمًا لتهيئة مناخ أفضل لصناعة السيارات، ودراسة ووضع الحلول المناسبة للمعوقات التي تواجه صناعة السيارات، والعمل على عقد الاتفاقيات وتبادل الخبرات في مجال صناعة السيارات مع الدول الرائدة في هذا المجال بالتنسيق مع الجهات المعنية.

٣- صندوق تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة:

يتبع الصندوق الوزير المعني بالشؤون المالية؛ بحيث يهدف إلى تنمية الموارد اللازمة لتمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة، وله في سبيل تحقيق أهدافه أن يباشر جميع المهام والاختصاصات اللازمة لذلك، وله على الأخص ما يلي: تمويل تنمية وتطوير صناعة السيارات صديقة البيئة، وخصوصًا في مجالي: إنشاء مراكز تكنولوجية والأبحاث اللازمة لتطوير هذه الصناعة، والعمل على تشجيع وتطوير الابتكار لرفع القدرة التنافسية لصناعة السيارات صديقة البيئة، ووضع برامج ونظم الحوافز لتنمية صناعة السيارات صديقة البيئة، والحد من الآثار السلبية للانبعاثات الضارة.

٤- الهيئة العامة للتنمية الصناعية:

تعد هيئة عامة اقتصادية منوطة بتنفيذ السياسات الصناعية التي تضعها وزارة التجارة والصناعة والجهات التابعة لها، وتحفيز وتشجيع الاستثمارات في القطاع الصناعي، ووضع السياسات والآليات اللازمة للربط بين متطلبات تطوير القطاعات الصناعية، وأنشطة البحث العلمي والتكنولوجيا المرتبطة بها، بالإضافة إلى وضع وتنفيذ سياسات تنمية الأراضي للأغراض الصناعية وإتاحتها للمستثمرين، وتيسير حصولهم على التراخيص الصناعية.

٥- غرفة الصناعات الهندسية:

تم إنشاء غرفة الصناعات الهندسية خلال عام ١٩٥٨؛ إذ تهدف الغرفة إلى تحقيق التمثيل المستقل والفعال لأعضائها والدفاع عن مصالحهم المشتركة، ومعاونة الحكومة في وضع السياسة الصناعية وتطويرها. وتوجد بالغرفة شعبة الصناعات المغذية للسيارات.

٦- مركز تحديث الصناعة:

يتبع وزارة التجارة والصناعة، وتم إنشاؤه بموجب القرار الرئاسي رقم ٤٧٧ لسنة ٢٠٠٠، بتمويل مشترك بين كل من الاتحاد الأوروبي، والحكومة المصرية، وبعض شركات القطاع الخاص في مصر، وبدأ المركز نشاطه فعليًا سنة ٢٠٠٢، ويهدف المركز إلى دفع الصناعة المصرية نحو المنافسة العالمية من خلال حزم مختلفة من خدمات الدعم الفني، والبرامج التي أدت إلى زيادة الإنتاج، والصادرات، وتقليل تكلفة التصنيع، بالإضافة إلى تحسين التنافسية، وفتح العديد من الأسواق التصديرية الجديدة.

٧- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة:

تستهدف الهيئة تعزيز القطاعات المحتملة في مصر لجذب الاستثمار الأجنبي، بما يشمل قطاع السيارات، وتحفيز الاستثمار المحلي، وتطوير خدمات الاستثمار، بالإضافة إلى تعزيز التعاون مع هيئات الاستثمار في العالم، وخاصة على المستوى الإفريقي. كما تعمل الهيئة على بحث فرص تعزيز صناعة السيارات مع الشركات العالمية، بما يتضمن توقيع مذكرات التفاهم والتعاون المشترك.

ثانيًا: الإطار التشريعي الحاكم لصناعة السيارات في مصر

حرصت الحكومة المصرية على تهيئة البيئة التشريعية اللازمة لتحفيز القطاع الصناعي المصري منذ خمسينيات القرن الماضي، وبالأخص توطين صناعة السيارات، حيث تم إصدار عدد من القوانين التي عملت على تنظيم القطاع والمؤسسات العاملة به. ويمكن تحديد أبرز تلك التشريعات في الآتي:

١- قانون رقم ١٦٢ لسنة ٢٠٢٢:

بشأن إنشاء المجلس الأعلى لصناعة السيارات برئاسة السيد رئيس مجلس الوزراء، وصندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة ليتبع الوزير المعني بالشؤون المالية.

٢- قانون رقم ٢١ لسنة ١٩٥٨:

بشأن إصدار قانون تنظيم الصناعة، وتشجيعها بما يشمل صناعة السيارات في مصر من خلال وضع معايير موحدة تطبقها الصناعة في عملياتها الإنتاجية، وتحديد مواصفات المنتجات والخامات المستعملة في الصناعة، بجانب توفير المعلومات والبيانات الإحصائية، والبحوث والخرائط الفنية اللازمة لإنشاء صناعة معينة، أو التوسع فيها أو النهوض بها على وجه العموم.

٣- قرار وزارة التجارة والصناعة رقم ٥٧١ لسنة ٢٠١٩:

ينص القرار على إعادة العمل بأحكام القرار الوزاري رقم ١٣٦ لسنة ١٩٩٤ والخاص بتقييم نسبة مساهمة خط التجميع للسيارات، وكذا بأحكام قرار وزارة التجارة والصناعة رقم ٩٠٧ لسنة ٢٠٠٥ والخاص بتحديد نسب التصنيع المحلي في خط تجميع السيارات، وطرق احتسابها بحيث تصبح نسبة مساهمة خط التجميع المطبقة نحو ٢٨٪.

٤- قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢٩٨٦ لسنة ٢٠٢٢:

بشأن إنشاء اللجنة العليا لصناعة السيارات المنوطة بتنفيذ الاستراتيجية الوطنية لتطوير وتنمية صناعة السيارات في مصر، بحيث تختص اللجنة بإقرار السياسات العامة والخطط والاستراتيجيات اللازمة لتنمية صناعة السيارات، كما يدخل في اختصاصاتها وضع الإطار العام للإصلاح التشريعي والإداري، وتهيئة مناخ أفضل لصناعة السيارات، والتغلب على المعوقات، وتبادل الخبرات.

ثالثًا: مؤشرات الوضع الراهن لسوق صناعة السيارات المصرية

وفي ضوء ذلك يمكن استعراض أبرز المؤشرات المتعلقة بسوق صناعة السيارات في مصر من حيث حجم الإنتاج، والمبيعات، والقدرة على التصدير، واستيراد الأجزاء المكونة للسيارات وقطع الغيار، فضلًا عن إلقاء نظرة على العاملين بالقطاع . كذلك يتم تقييم فعالية أبرز الاتفاقيات التجارية التي انضمت إليها مصر بشأن تعزيز سوق السيارات.

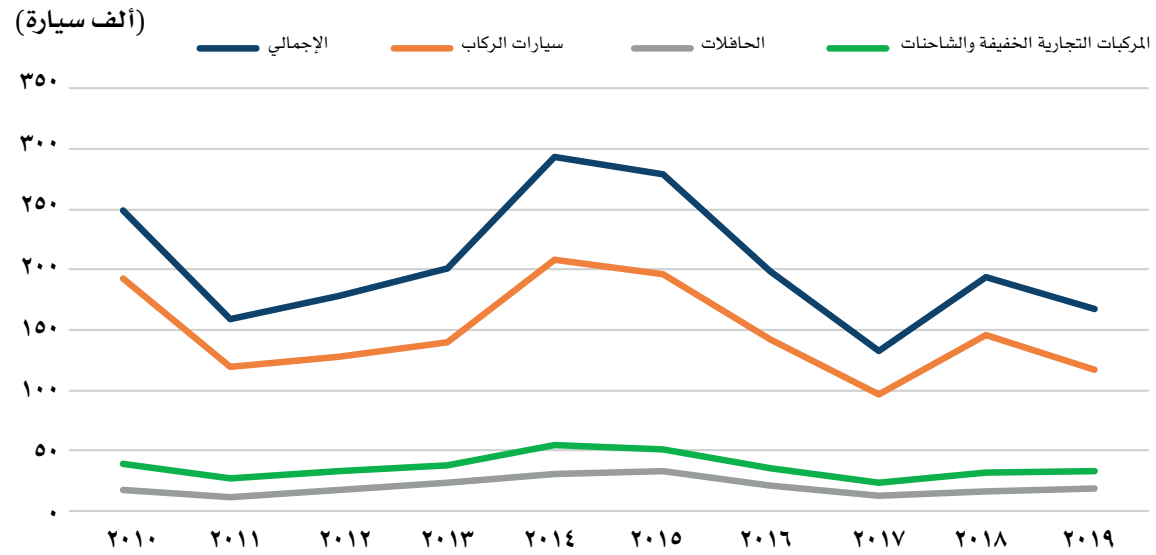
١- نظرة عامة عن قطاع صناعة السيارات في مصر:

شهد جانب العرض المحلي لصناعة السيارات في مصر تدهورًا بشكل عام خلال السنوات الماضية، حيث بلغ حجم الإنتاج ذروته خلال عام ٢٠١٤ بما يُقدر بنحو ٢٩٣ ألف سيارة، في حين وصل معدل الانخفاض خلال الفترة منذ عام ٢٠١٠ وحتى عام ٢٠١٩ ما يقرب من ٣٢,٩٪. كما شهدت السوق ثباتًا نسبيًا في هيكل الإنتاج القطاعي فيما يخص إنتاج الحافلات والمركبات التجارية الخفيفة والشاحنات، حيث ارتفع حجم إنتاج الحافلات خلال إجمالي الفترة بمعدل نمو بلغ نحو ١٠٪، بينما انخفض حجم إنتاج المركبات التجارية الخفيفة والشاحنات بنسبة ١٨٪، في حين انخفض حجم الإنتاج من سيارات الركاب ليصل إلى أدنى مستوى خلال عام ٢٠١٧ بعدد سيارات بلغ نحو ٩٦,٦ ألف سيارة، مقارنةً بنحو ١٩٢,٨ ألف سيارة خلال عام ٢٠١٠ بمعدل انخفاض يقترب من ٥٠٪.

كما تجدر الإشارة إلى تقلب حجم إنتاج سيارات الركاب خلال الفترة (٢٠١٧ – ٢٠١٩) حيث ارتفع حجم الإنتاج ليسجل نحو ١٤٦ ألفَ سيارة خلال عام ٢٠١٨، ومن ثم تدهور حجم الإنتاج ليصل إلى نحو ١١٦ ألف سيارة خلال عام ٢٠١٩.

شكل رقم (١)

إجمالي حجم إنتاج السيارات في مصر خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠١٩)

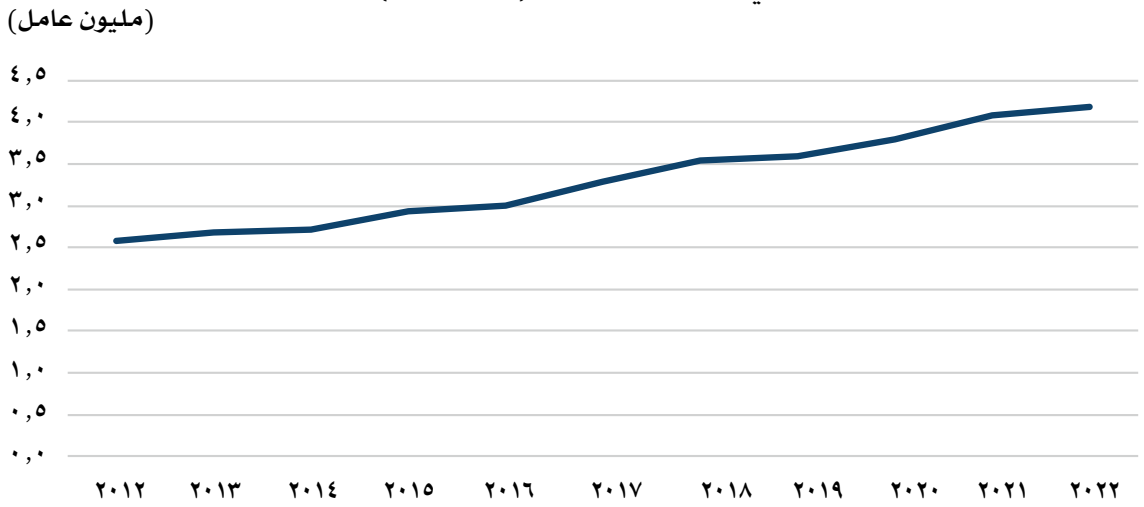


المصدر: بيانات مجلس معلومات سوق السيارات (Amic) نقلًا عن البنك الدولي.

أمَّا عن وضع العمالة في القطاع، فقد شهد اتجاهًا تصاعديًّا منذ عام ٢٠١٢ حيث بلغ عدد المشتغلين (١٥ سنة فأكثر) في قطاع الجملة والتجزئة، وإصلاح المركبات ذات المحركات في مصر نحو ٤,١٨ ملايين عامل خلال عام ٢٠٢٢ بمعدل نمو بلغ نحو ٦٢٪ خلال الفترة ٢٠١٢ حتى ٢٠٢٢. كما تجدر الإشارة إلى استحواذ العاملين في قطاع المركبات ذات المحركات على ما يقرب من ١٥٪ من إجمالي حجم المشتغلين (١٥ سنة فأكثر) في مصر خلال عام ٢٠٢٢.

شكل رقم (٢)

تقدير العاملين (١٥ سنة فأكثر) في قطاع الجملة والتجزئة وإصلاح المركبات ذات المحركات في مصر خلال الفترة (٢٠١٢-٢٠٢٢)



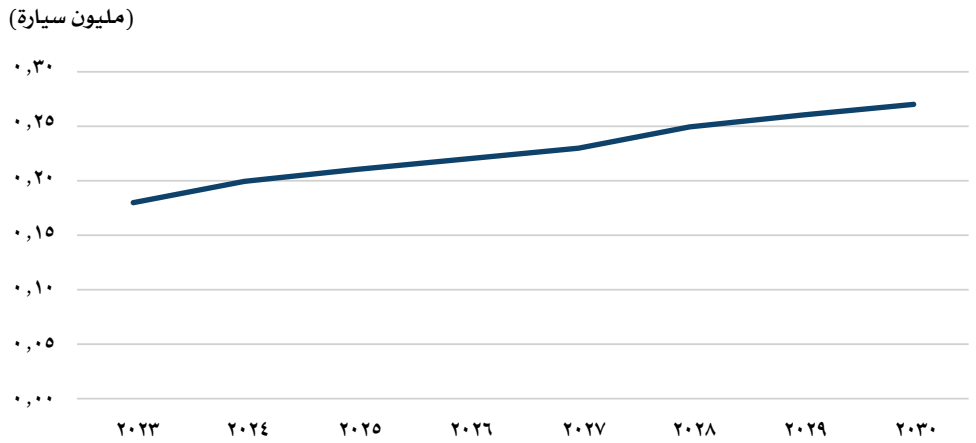
المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية المجمعة لبحث القوى العاملة، أعداد متفرقة.

وبالإشارة إلى جانب الطلب المحلي، يتضح أنه على الرغم من انخفاض حجم الإنتاج المحلي من السيارات، فإن عدد السيارات التي تم بيعها في مصر قد ارتفع ليصل إلى نحو ٢١٩,٧ ألف سيارة خلال عام ٢٠٢٠ ثم ٢٧٧,٨ ألف سيارة خلال عام ٢٠٢١ – وفقًا لقاعدة بيانات المنظمة الدولية لمصنعي السيارات (OICA) – الأمر الذي يوضح عجز الإنتاج المحلي عن سد العجز في الطلب؛ وبالتالي اللجوء إلى الاستيراد من الخارج، وذلك على الرغم من انكماش مبيعات السيارات في مصر لتصل إلى ما نحو ١٧٥,١ ألف سيارة خلال عام ٢٠٢٢.

ومن الجدير بالذكر توضيح توقعات مؤسسة "فيتش" بشأن عدد مبيعات السيارات في مصر خلال الفترة ٢٠٢٣ حتى ٢٠٣٠ حيث أشارت التوقعات إلى عدد من التحديات التي قد تواجه مبيعات السيارات خلال عام ٢٠٢٣، ومن أبرزها: ارتفاع معدلات التضخم؛ نتيجة انخفاض قيمة الجنيه المصري وما يصحبه من ضغوط وقيود على الاستيراد، الأمر الذي يحد من انتعاش سوق السيارات لعام ٢٠٢٣؛ وبالتالي انكماش المبيعات بنحو ٣,٨٪ خلال العام ذاته مقارنةً بعام ٢٠٢٢، على أن تعاود المبيعات في الارتفاع مرة أخرى منذ عام ٢٠٢٤ حتى تقترب من استعادة مستوياتها المحققة خلال عام ٢٠٢١ بحيث تصل المبيعات إلى ما يقرب من ٢٧٠ ألف سيارة خلال عام ٢٠٣٠.

شكل رقم (٣)

إجمالي عدد مبيعات السيارات المُتوقع في مصر خلال الفترة (٢٠٢٣-٢٠٣٠)

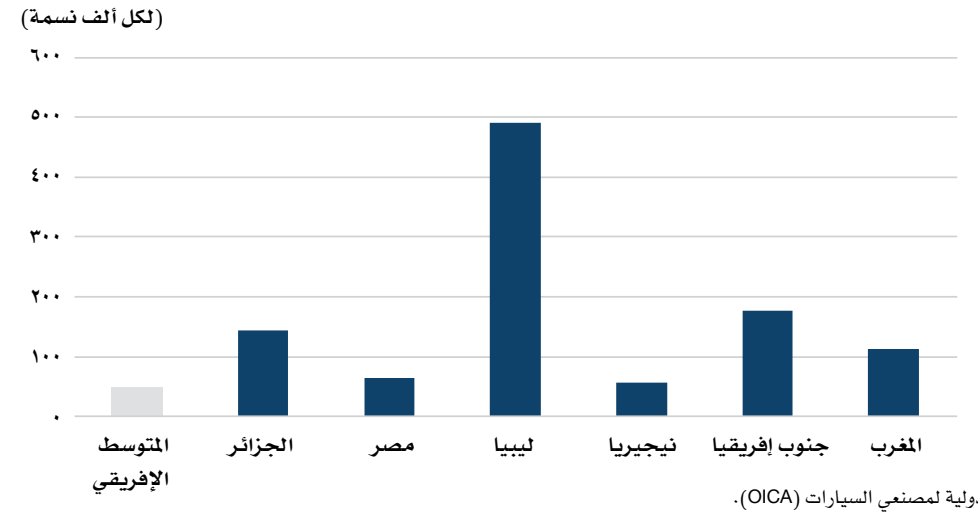


المصدر: توقعات مؤسسة فيتش سولوشنز.

انعكست محدودية الإنتاج ومبيعات السيارات في مصر على معدل استخدام السيارات لكل ألف نسمة (Motorization Rate) بالمقارنة مع أبرز الدول الإفريقية في مجال صناعة السيارات؛ حيث جاءت ليبيا على رأس القائمة لعام ٢٠٢٠ بعدد سيارات بلغ نحو ٤٩٠ سيارة لكل ألف نسمة، وتليها دولة جنوب إفريقيا ثم الجزائر. وقد بلغ معدل استخدام السيارات في مصر خلال عام ٢٠٢٠ نحو ٦٤ سيارة لكل ألف نسمة؛ لتتعدى بذلك المتوسط الإفريقي الذي بلغ نحو ٤٩ سيارة لكل ألف نسمة خلال العام ذاته.

شكل رقم (٤)

معدل استخدام السيارات لكل ألف نسمة في أبرز الدول الإفريقية خلال عام ٢٠٢٠



المصدر: المنظمة الدولية لمصنعي السيارات (OICA).

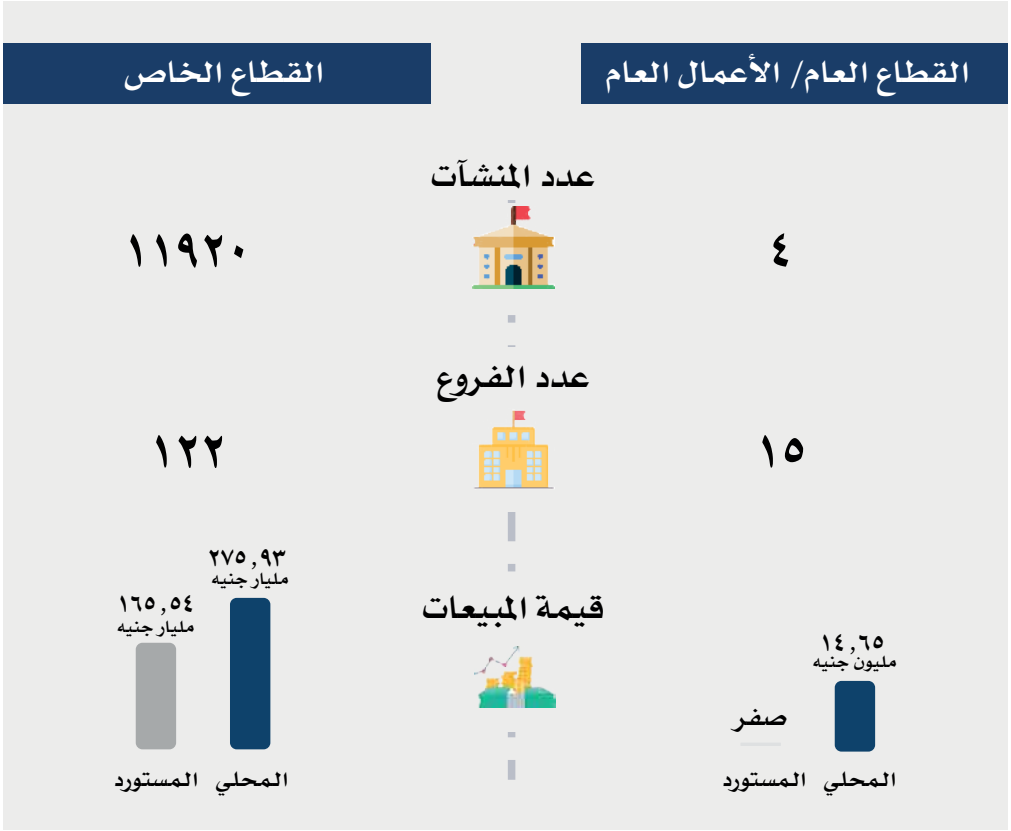
٢- هيكل القطاع والقدرة الإنتاجية في مصر:

يهيمن القطاع الخاص على قطاع تجارة الجملة والتجزئة والإصلاح للمركبات ذات المحركات في مصر حيث بلغ عدد المنشآت لعام ٢٠١٨ ما يقرب من ١١,٩ ألف منشأة بعدد فروع يصل إلى ١٢٢ فرعًا، شاملة الفرع الرئيس، بينما بلغ عدد منشآت القطاع العام/ الأعمال العام التي تعمل في المجال نحو ٤ منشآت فقط بعدد فروع يصل إلى ١٥ فرعًا. وقد انعكس عدد المنشآت العاملة في القطاع على قيمة المبيعات بشكل كبير حيث استحوذ القطاع الخاص على النسبة الأكبر من إجمالي مبيعات تجارة الجملة والتجزئة والإصلاح للمركبات ذات المحركات بما يقدر بنحو ٤٤١,٥ مليار جنيه، مقسمة ما بين المحلي والمستورد بحيث يتفوق الجانب المحلي على المستورد.

كما تجدر الإشارة إلى تركز مبيعات القطاع الخاص على تجارة الجملة والتجزئة للمركبات ذات المحركات في المقام الأول، والتي تستحوذ على ما يقرب من ٨٣,٨٪ من إجمالي مبيعات القطاع الخاص في المجال، وتليها تجارة قطع غيار وإكسسوارات المركبات ذات المحركات، والتي يتفوق فيها المنتج المستورد بقيمة مبيعات بلغت نحو ٣٩,٤١ مليار جنيه.

شكل رقم (٥)

مقارنة بين وضع تجارة الجملة والتجزئة والإصلاح للمركبات ذات المحركات* بين القطاع العام/ الأعمال العام والقطاع الخاص لعام ٢٠١٨.

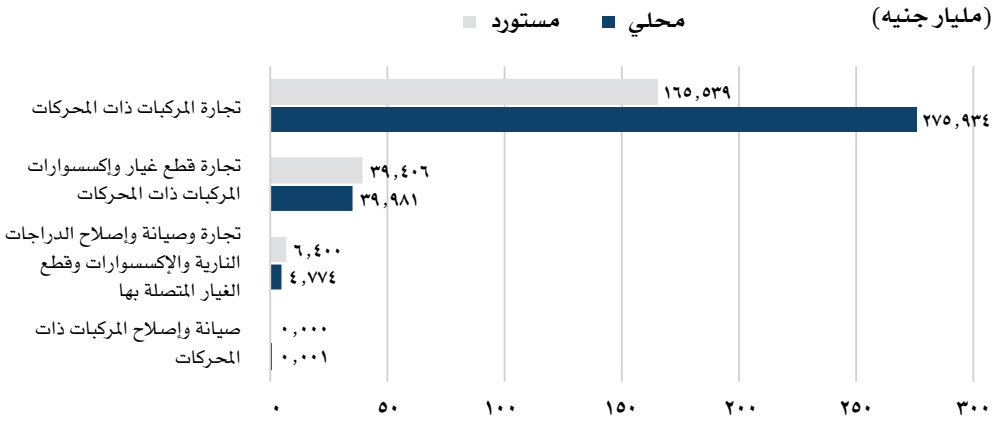


المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية المجمعة لتجارة الجملة والتجزئة القطاع العام/ الأعمال العام ٢٠١٨/ ٢٠١٩ والقطاع الخاص ٢٠١٨، إصدار يناير ٢٠٢٢.

*تشتمل تلك الفئة الجدولية على تجارة الجملة وتجارة التجزئة للمركبات ذات المحركات والدراجات النارية، والإكسسوارات، وقطع غيارها، وصيانتها.

شكل رقم (٦)

قيمة مبيعات القطاع الخاص من بعض قطاعات تجارة الجملة والتجزئة المدرجة تحت قطاع المركبات ذات المحركات خلال عام ٢٠١٨



المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، النشرة السنوية المجمعة لتجارة الجملة والتجزئة القطاع العام/ الأعمال العام ٢٠١٨/ ٢٠١٩ والقطاع الخاص ٢٠١٨، إصدار يناير ٢٠٢٢.

وبالإشارة إلى **القدرة الإنتاجية الحالية والتوقعات المستقبلية**، تمكن الاستعانة بمؤشر مخاطر ومزايا إنتاج السيارات (RRI) الصادر عن مؤسسة "فيتش سولوشنز" خلال الربع الثالث من عام ٢٠٢٣، والذي ينقسم إلى ركيزتي: المخاطر والمزايا، بما يتضمن ٤ مؤشرات فرعية، ألا وهي: مؤشر مزايا الدولة، ومؤشر مزايا الصناعة، ومؤشر مخاطر الدولة، ومؤشر مخاطر الصناعة.

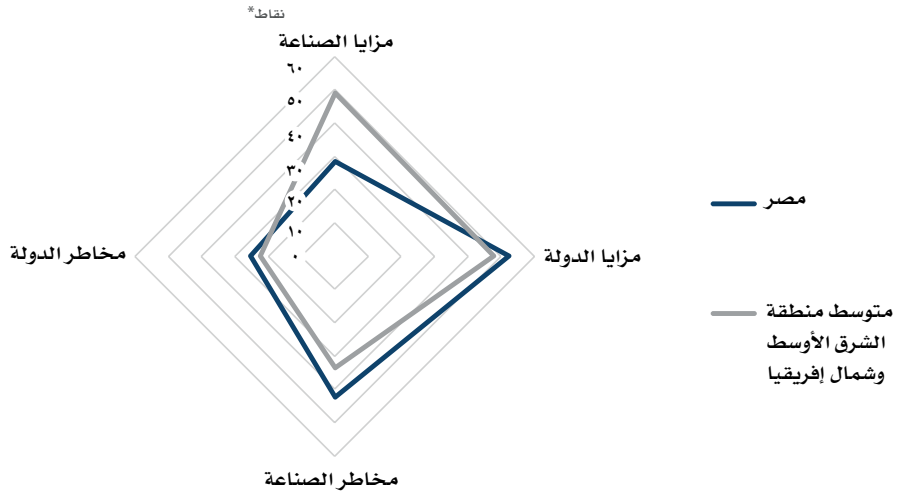
أشار المؤشر إلى استحواذ مصر على المركز الثالث (بعد كل من إيران والمغرب) باعتبارها من أكثر الدول الجاذبة لعمليات إنتاج السيارات في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، حيث حصدت مصر عدد نقاط بلغ نحو ٣٦,٣ نقطة من أصل ١٠٠ نقطة في المؤشر الإجمالي. كذلك، حصلت مصر على عدد نقاط في مؤشر المزايا (٣٧,٩ نقطة) يتعدى عدد نقاط مؤشر المخاطر (٣٣,٩ نقطة) وهو ما يشير إلى تحسن أداء مصر في جانب المزايا مقارنةً بأدائها للتغلب على المخاطر. إلا أن الافتقار إلى سياسة متماسكة لصناعة السيارات في مصر يحد من نمو القطاع.

وبالتركيز على القيم الفرعية للمؤشر، يتضح تفوق مصر على المتوسط الإقليمي لمنطقة الشرق المتوسط وشمال إفريقيا في ٣ مؤشرات فرعية تتضمن مزايا الدولة، ومخاطر الدولة، ومخاطر الصناعة، بينما تراجعت القيمة التي حصدتها مصر في مؤشر مزايا الصناعة لتسجل نحو ٢٨,٣ نقطة مقارنةً بمتوسط منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا الذي بلغ نحو ٤٩,١ نقطة؛ إذ يرجع السبب في ذلك إلى محدودية القيمة التي أحرزتها مصر في مؤشر حجم إنتاج المركبات في مصر بجانب ضعف معدلات النمو في الإنتاج.

وعلى الرغم من تفوق مصر في مؤشر مزايا الدولة؛ بسبب انخفاض تكاليف العمالة مما يشكل نقطة قوة لشركات صناعة السيارات التي تتطلع إلى إنشاء أو توسيع عمليات تجميع المركبات في مصر، فإنها لا تزال تعاني مشكلة انخفاض القوى العاملة الماهرة، وهو ما يفرض على شركات صناعة السيارات التي تدخل القطاع في مصر الاقتصار على عمليات تجميع المركبات ذات القيمة المنخفضة في الجوانب التقنية والتكنولوجية المتقدمة. كما أوضح مؤشر مخاطر الدولة لإنتاج السيارات وجود عدد من الصعوبات التي تواجه مصر من بينها المخاطر الاقتصادية قصيرة الأجل، والمخاطر السياسية قصيرة الأجل، والتي تجعلها بيئة تشغيل محفوفة بالمخاطر بالنسبة لشركات صناعة السيارات.

شكل رقم (٧)

قيم مصر في مؤشر مخاطر ومزايا إنتاج السيارات (RRI) بالمقارنة مع متوسط منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا خلال الربع الثالث من عام ٢٠٢٣



المصدر: تقرير السيارات الربع الثالث من عام ٢٠٢٣ – مؤسسة فيتش سولوشنز.

*ارتفاع عدد النقاط في جميع المؤشرات الفرعية يشير إلى جاذبية الدولة.

٣- حجم التبادل التجاري لصناعة المركبات:

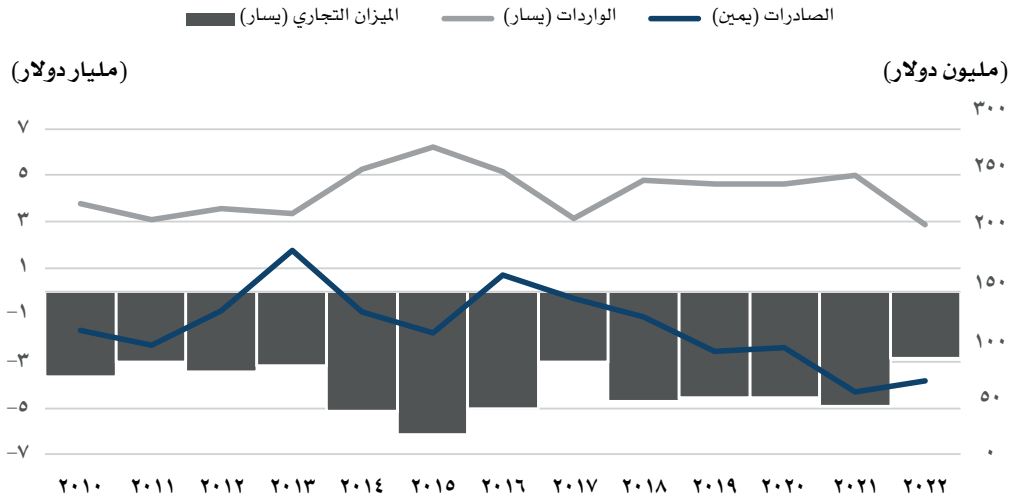
تعتمد صناعة المركبات في مصر بشكل كبير على الاستيراد بما يتضمن السيارات كاملة التصنيع أو المكونات التي تغذي عملية الإنتاج المحلي، حيث بلغ حجم الواردات ما يقرب من ٢,٩ مليار دولار خلال عام ٢٠٢٢، وذلك بجانب محدودية قيمة صادرات القطاع بشكل كبير حيث سجلت نحو ٦٣,٧ مليون دولار فقط؛ الأمر الذي يشكل ضغوطًا على عجز الميزان التجاري الذي وصل إلى ٢,٨ مليار دولار خلال العام ذاته. كما تجدر الإشارة إلى أهمية المملكة المتحدة كمستورد في القطاع؛ إذ تستحوذ على نحو ٣٦,٥٩٪ من صادرات مصر لعام ٢٠٢٢.

شهد التبادل التجاري لمصر في قطاع المركبات تذبذبًا كبيرًا منذ عام ٢٠١٠ متأثرًا بالأزمات المتتالية خلال تلك الفترة، وبخاصةً الفترات التي شهدت تخفيضًا لقيمة العملة حيث ساهم تخفيض قيمة الجنيه خلال الأشهر الأخيرة من عام ٢٠١٦ في التأثير في قدرة المستوردين لاستيراد المواد الخام، ولوازم الصناعة، وهو ما ظهر بشكل جلي خلال عام ٢٠١٧ حيث انخفض حجم واردات القطاع بمعدل يُقدر بنحو ٤٠,٣٨٪ ليصل إلى نحو ٣,١ مليارات دولار فقط. كذلك، شهدت الصناعة الأمر ذاته خلال عام ٢٠٢٢ حيث مر الجنيه المصري بمرحلتين من التخفيض انعكست آثارهما على واردات العام ذاته لتنخفض بمعدل قُدر بنحو ٤٢٪.

وقد كان لجائحة فيروس "كورونا" المستجد تأثير جسيم في قطاع صناعة السيارات العالمي، وذلك من خلال نقص سلاسل الإمداد لمكونات التصنيع وأشباه الموصلات الأمر الذي أثر بالضرورة في قطاع التصنيع المحلي في مصر؛ وبالتالي صادرات القطاع، والتي وصلت إلى أدنى مستوى لها منذ عشر سنوات حيث سجلت نحو ٥٣,٦ مليون دولار فقط في عام ٢٠٢١ بمعدل انخفاض يقترب من ٣٩,٧٨٪ مقارنةً بحجم الصادرات المسجل خلال عام ٢٠١٩، والذي بلغ قرابة ٨٩ مليون دولار.

شكل رقم (٨)

الميزان التجاري لقطاع المركبات* في مصر خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٢)



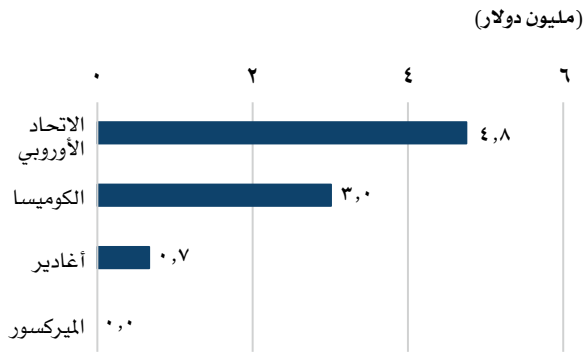
المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة العالمي (Trade Map).

* كود (٨٧) المركبات عدا عربات السكك الحديدية والترام وأجزائها ولوازمها.

وفيما يتعلق بدور الاتفاقيات الاقتصادية في تعزيز التبادل التجاري لمصر مع مختلف دول العالم في قطاع المركبات، فقد قامت مصر بتوقيع عدد من الاتفاقيات الدولية التي عملت على خلق فرص لزيادة الصادرات المصرية، حيث نجحت بعض الاتفاقيات في تشجيع وكلاء السيارات على التصنيع المحلي باستخدام مكونات محلية والتصدير إلى الدول الشركاء في الاتفاقيات التجارية، في حين أثر البعض الآخر من الاتفاقيات في صناعة السيارات في مصر بشكل سلبي. ومن خلال تتبع حجم التبادل التجاري بين مصر وعدد من الاتفاقيات التجارية البارزة، تتضح أهمية دول الاتحاد الأوروبي كشريك تجاري لمصر سواء على مستوى الصادرات أو الواردات المصرية من المركبات ولوازمها خلال عام ٢٠٢٢ حيث استحوذ على نحو ٤١,٥٪ من إجمالي واردات مصر من القطاع خلال العام ذاته، كما ظهرت أهمية دول تجمع الكوميسا كوجهة رئيسة لصادرات المركبات المصرية، لذلك يمكن إلقاء نظرة على تطور العلاقات التجارية مع تلك الاتفاقيات في عجالة كما يلي:

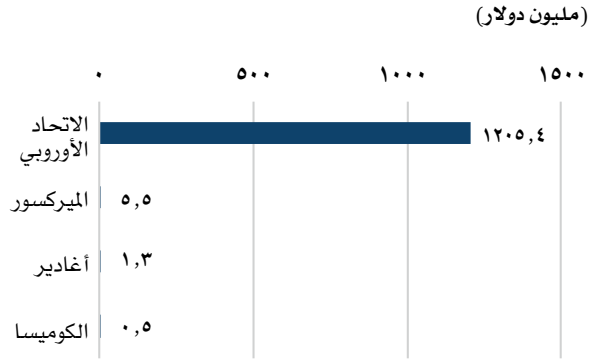
شكل رقم (٩)

حجم صادرات مصر من المركبات* ومكوناتها من أبرز الاتفاقيات التجارية خلال عام ٢٠٢٢



شكل رقم (١٠)

حجم واردات مصر من المركبات* ومكوناتها من أبرز الاتفاقيات التجارية خلال عام ٢٠٢٢



المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة العالمي (Trade Map).

* كود (٨٧) المركبات عدا عربات السكك الحديدية والترام وأجزائها ولوازمها.

- **اتفاقية الشراكة الموقعة بين مصر والاتحاد الأوروبي:**

يعد الاتحاد الأوروبي من أهم الشركاء التجاريين لمصر؛ لذلك تم توقيع اتفاقية المشاركة المصرية-الأوروبية خلال عام ٢٠٠١، والتي تضم ١٥ دولة أوروبية، حيث دخلت حيز التنفيذ في عام ٢٠٠٤ لتعزز من أوجه التعاون الثنائي بين الجانبين على الصعيد السياسي والاقتصادي والاجتماعي.

عملت الاتفاقية على تطبيق إعفاءات جمركية على السيارات ذات المنشأ الأوروبي بقيمة ١٠٪ سنويًا إلى أن تم رفع الجمارك نهائيًا عن السيارات التي يتم استيرادها خلال عام ٢٠١٩، وذلك مقابل السماح للصادرات المصرية بدخول السوق الأوروبية بدون جمارك منذ بدء سريان الاتفاقية.

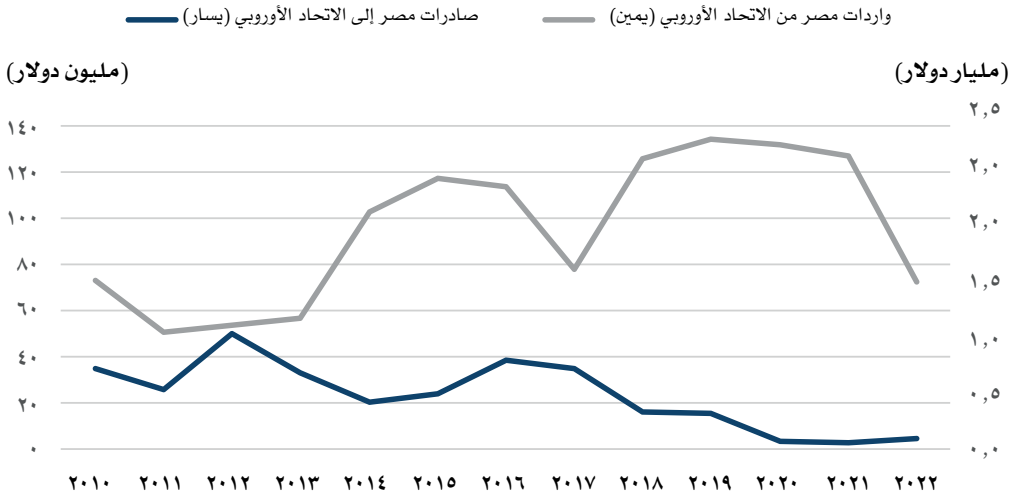
ومن الجدير بالذكر أن تلك الاتفاقية قد ساهمت في وضع ضغوط على أسعار السيارات المجمعة محليًا مقارنةً بالسيارات المستوردة من الدول المعفاة من الجمارك، مما يخلق مشاكل لمصنعي السيارات المحليين، وذلك في ظل ارتفاع معدل نمو واردات مصر من دول الاتحاد الأوروبي من السيارات ولوازمها خاصةً بعد رفع الرسوم الجمركية بشكل نهائي خلال عام ٢٠١٩ حيث بلغ معدل نمو الواردات المصرية خلال الفترة ٢٠١٠ حتى ٢٠٢١ ما يقرب من ٧٤,١٪. وقد شهدت واردات مصر من الاتحاد الأوروبي انخفاضًا كبيرًا خلال عام ٢٠٢٢ متأثرةً في ذلك بنقص العملات الأجنبية.

أما عن صادرات القطاع لدول الاتحاد الأوروبي فقد غلب عليها الانخفاض خلال إجمالي الفترة لتسجل ٤,٨ ملايين دولار فقط خلال عام ٢٠٢٢ مقارنةً بالقيمة التي وصلت إليها خلال عام ٢٠١٢ حيث كسرت حاجز ٤٩ مليون دولار.

شكل رقم (١١)

التبادل التجاري بين مصر ودول الاتحاد الأوروبي من السيارات ولوازمها*

خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٢)



المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة العالمي (Trade Map).

* كود (٨٧) المركبات عدا عربات السكك الحديدية والترام وأجزائها ولوازمها.

- **اتفاقية السوق المشتركة للشرق والجنوب الإفريقي (الكوميسا):**

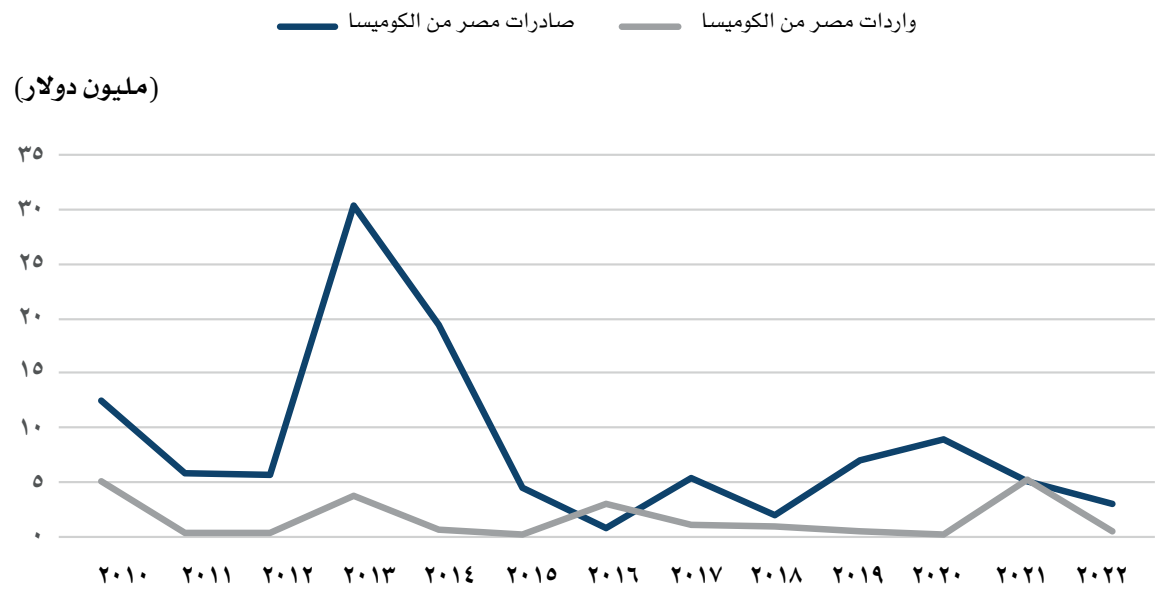
تم توقيع الاتفاقية في عام ١٩٩٨ من قبل مصر وكينيا والسودان وموريشيوس وزامبيا وجيبوتي ومالاوي ومدغشقر ورواندا وبوروندي.

ومن ثم انضم عدد أكبر من الدول ليصل عدد الدول الأعضاء في اتفاقية التجارة الحرة للكوميسا نحو ٢١ دولة تضم كلًا من: ليبيا، وتونس، وجزر القمر، وسيشيل، وأوغندا، وزيمبابوي، والصومال، والكونغو الديمقراطية، واسوا تيني، وإريتريا، وإثيوبيا.

ظهرت أهمية اتفاقية الكوميسا لمصر على مستوى صادرات المركبات ولوازمها حيث بلغ حجم صادرات مصر من القطاع إلى دول الكوميسا ما يقرب من ٣٠,٤ مليون دولار خلال عام ٢٠١٣، فإن حجم الصادرات أخذ في الانخفاض حتى بلغ قرابة ٣ ملايين دولار خلال عام ٢٠٢٢، وذلك على الرغم من وجود إمكانات تصدير غير مستغلة لبعض دول الاتفاقية بما يشمل أوغندا (١,٨ مليون دولار)، والسودان (١,٤ مليون دولار)، وكينيا (٩٣٠ ألف دولار)، وإثيوبيا (٨٧٦ ألف دولار).

شكل رقم (١٢)

التبادل التجاري بين مصر ودول اتفاقية الكوميسا من السيارات ولوازمها* خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٢)



المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة العالمي (Trade Map).

* كود (٨٧) المركبات عدا عربات السكك الحديدية والترام وأجزائها ولوازمها.

- **اتفاقية أغادير:**

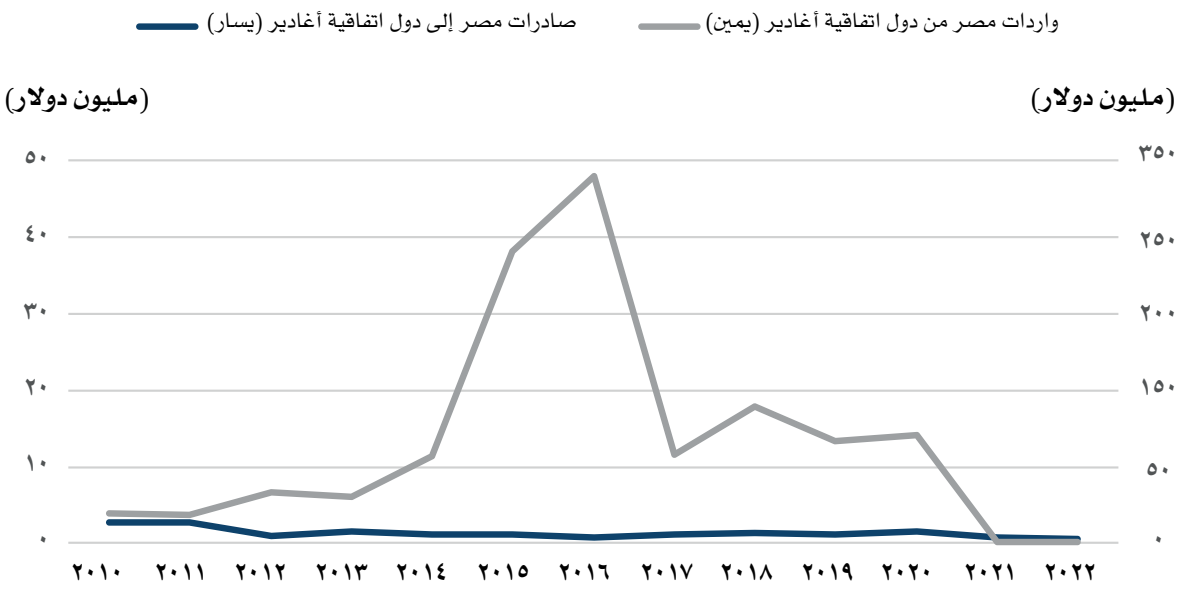
عقدت الاتفاقية بين مصر، والمغرب، وتونس، والأردن في ٢٥ فبراير ٢٠٠٤ لدعم القدرات التصديرية والاستيرادية، وفي أبريل ٢٠١٦ انضم كل من فلسطين ولبنان. تهدف الاتفاقية إلى تطوير النشاط الاقتصادي ودعم التشغيل، وزيادة الإنتاجية، وتحقيق تحرير كامل في السلع الصناعية من خلال التبادل الحر لتلك السلع بما يشمل سيارات الركوب والسيارات التجارية، شريطة ألا تقل نسبة المكون المحلي عن ٤٠٪. كما تلتزم الدول الأطراف بإزالة جميع القيود غير الجمركية، مثل: القيود الكمية والإدارية، والتي تفرض على الاستيراد.

كذلك فقد ركزت الاتفاقية على العديد من القضايا المهمة، مثل الأنظمة الجمركية، وقواعد المنشأ، والمشتريات الحكومية، والمعاملات المالية، والإجراءات الوقائية، والصناعات الجديدة، والمواصفات القياسية، وإنشاء آلية لتسوية المنازعات، بما يعزز إمكانية الوصول إلى منتجات الدول الأعضاء في الاتفاقية إلى الأسواق الأوروبية.

كما تكمن أهمية اتفاقية أغادير في انضمام دولة المغرب التي تعد من أهم الدول الرائدة في المنطقة في صناعة السيارات، وعلى الرغم من ذلك لم تستطع مصر الاستفادة من الاتفاقية في تعزيز حجم صادراتها من القطاع حيث بلغ نحو ٠,٧ مليون دولار فقط خلال عام ٢٠٢٢ مقارنةً بنحو ٢,٨ مليون دولار خلال عام ٢٠١٠.

شكل رقم (١٣)

التبادل التجاري بين مصر ودول اتفاقية أغادير من السيارات ولوازمها* خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٢)



المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة العالمي (Trade Map).

* كود (٨٧) المركبات عدا عربات السكك الحديدية والترام وأجزائها ولوازمها.

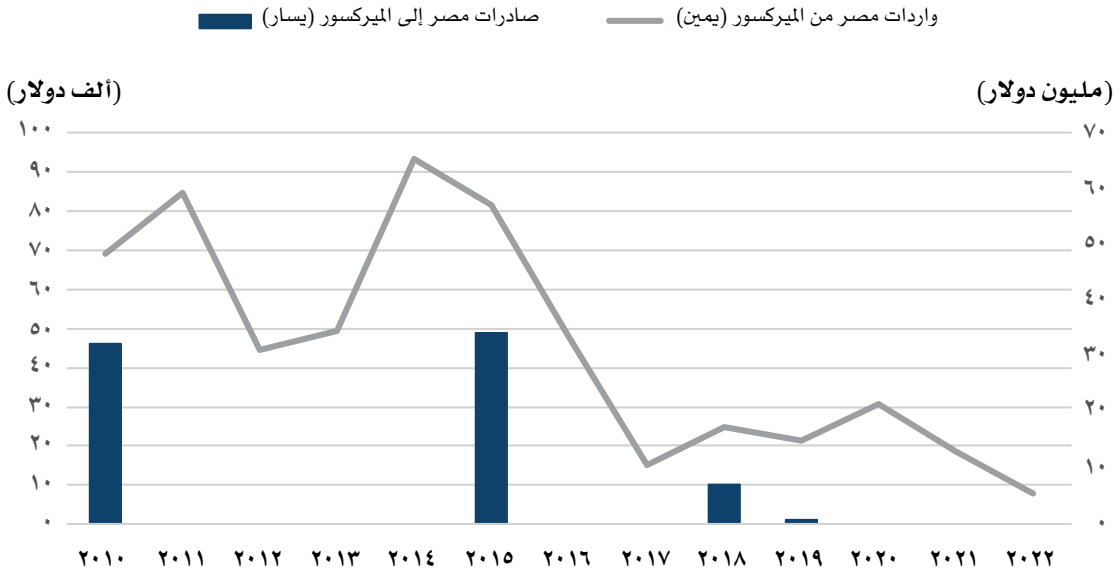
- **اتفاقية التجارة الحرة بين مصر والسوق المشتركة الجنوبية (ميركسور):**

قامت مصر بتوقيع اتفاقية تجارة حرة تفضيلية مع السوق المشتركة الجنوبية (ميركسور) في عام ٢٠١٠ والتي تضم دولة الأرجنتين، والبرازيل ، وباراجواي، وأوروجواي، حيث دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ خلال عام ٢٠١٧. تهدف الاتفاقية إلى خفض الرسوم الجمركية بأكثر من ٩٠٪ بين مصر ودول الميركسور، وإلغاء الرسوم الجمركية على السلع الزراعية، إلى جانب إيجاد حلول لقضايا قواعد المنشأ والضمانات التفضيلية، وتعزيز التعاون في مجالات الاستثمار والخدمات كما تتيح امتيازات تفضيلية للصادرات المصرية لدخول أسواق أمريكا اللاتينية.

وعلى الرغم من ذلك، انعكست أهمية الاتفاقية على صعيد الواردات المصرية من المركبات ولوازمها من دول اتفاقية الميركسور حيث بلغت نحو ٦٥,٤ مليون دولار خلال عام ٢٠١٤، فإنها شهدت اتجاهًا تنازليًا بشكل عام خلال الفترة من ٢٠١٠ حتى عام ٢٠٢٢ ليصل حجم الواردات إلى ما يقرب من ٥,٥ ملايين دولار . أما عن صادرات مصر من المركبات ولوازمها إلى دول الميركسور فقد اتصفت بالمحدودية والتذبذب كما أنها اقتصرت على دولتي الأرجنتين والبرازيل فحسب خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٢).

شكل رقم (١٤)

التبادل التجاري بين مصر ودول اتفاقية الميركسور من السيارات ولوازمها* خلال الفترة (٢٠١٠-٢٠٢٢)



المصدر: قاعدة بيانات مركز التجارة العالمي (Trade Map).

* كود (٨٧) المركبات عدا عربات السكك الحديدية والترام وأجزائها ولوازمها.

رابعًا: تقييم المؤسسات الدولية لصناعة السيارات في مصر

في ضوء اتجاه الحكومة المصرية لدعم قطاع صناعة السيارات خلال السنوات الأخيرة، أشار عدد من التقارير الدولية إلى وجود بعض التحديات والعقبات التي لا تزال تواجه القطاع، سواء على الصعيد المحلي أو العالمي، ومن أبرزها: الاتجاهات التضخمية العالمية، والحواجز الجمركية وغير الجمركية، واتفاقيات التجارة الحرة. وعلى الرغم من تلك التحديات، فإن بعض المؤسسات الدولية قد أشارت إلى أهمية سوق السيارات المصرية، وذلك على الرغم من المكانة المحدودة التي تحتلها مصر كمنتج للسيارات، كما أكدت وجود فرص كبيرة لقطاع صناعة السيارات في إطار حزمة الحوافز التي تقدمها الحكومة لصناعة السيارات؛ لذلك يستعرض هذا القسم تقييم المؤسسات الدولية لوضع صناعة السيارات في مصر.

١- البنك الدولي:

تضمن تقرير "خلق الأسواق في مصر" الصادر عن البنك الدولي خلال عام ٢٠٢٠، عددًا من **العقبات** التي تعوق سوق صناعة السيارات في مصر، والتي شملت النقاط التالية:

> Egypt's automotive exports are dominated by automobile component parts rather than cars. In FY2018, total exports accounted for 27 percent of engineering exports, however, the industry accounts for only about 2.4 percent of Egypt's total exports and remains far from the government's objective
>
> – WORLD BANK GROUP

- يعاني قطاع السيارات في مصر **تفتت الإنتاج المحلي** مما أدى إلى وفورات غير مستغلة في الحجم، وتدني معدلات التوطين. ويعني الافتقار إلى وفورات الحجم أن الشركات المصنعة غير قادرة على المنافسة على صعيد التكاليف سواء محليًا أو للتصدير. وقد أدى تدني معدل استغلال الطاقات أيضًا إلى تراجع معدلات التوطين (١٧-٢٥٪)، والتي لا تلبي المتطلبات البالغة ٤٥٪ المحسوبة، وفقًا لقواعد المنشأ المشتركة في اتفاقيات التجارة الحرة. كما أسهم ضعف قاعدة الموردين وتقادم منهجية احتساب نسبة التوطين في انخفاض هذه النسبة؛ وبالتالي تثبيط الصادرات.
- **قاعدة موردين السيارات مجزأة للغاية وغير فعالة**، مما يعوق تشكيل علاقات أقوى مع مصنعي المعدات الأصلية. ومنظومة الموردين المحليين تحتاج إلى التطوير، وطاقتها الاستيعابية وقدراتها محدودة في الوفاء بالمعايير الدولية، كما أن قدراتها في البحث والتطوير متدنية. ونظرًا لأن العديد من موديلات السيارات يتم تجميعها في مصر، فإن الموردين يلبون احتياجات الكثير من القطاعات الفرعية والمنتجين مما يؤدي إلى وفورات غير فعالة في الحجم. ويتعامل كل مصنع تجميع مع ما لا يقل عن ٣٠ موردًا محليًا يوفرون مكونات، مثل: الزجاج، والإطارات، والمفروشات.

- يواجه قطاع السيارات أيضًا **حواجز جمركية وغير جمركية** على الرغم من إلغاء رسوم الاستيراد على وحدات المركبات المجمعة بالكامل جاهزة الاستخدام بموجب اتفاقيات التجارة الحرة، فإن الأجزاء المستوردة للتجميع المحلي لا تزال تخضع لرسوم تتراوح في المتوسط من ٥٪ إلى ٧٪ كما يواجه المصدرون المصريون حواجز غير جمركية كما أن حجم الإنتاج المخصص للتصدير إلى الدول الأعضاء في السوق المشتركة لشرق وجنوب إفريقيا ليس كبيرًا إذ إنه في معظم دول هذه المنطقة (باستثناء السودان ومصر) يكون مقود القيادة في الجهة اليمنى. لذلك. تتطلب المركبات تعديلًا لا يتماشى مع حجم السوق.

- وعلى الرغم من انخفاض تكلفة العمالة والطاقة، فإن **القدرة التنافسية لمصر تتأثر سلبًا بانخفاض إنتاجية العمالة والافتقار إلى بنية تحتية** للنقل والخدمات اللوجستية، وتقل إنتاجية العمالة في مصر بنحو الثلث من نظيرتها في تركيا، وفي صناعة السيارات العالمية يمكن أن تشكل الزيادة في إنتاجية العمالة بالمصانع القائمة مصدرًا رئيسًا لنمو القيمة المضافة، ويرجع انخفاض إنتاجية العمالة في مصر إلى نقص المهارات التقنية والإدارية.

٢- مؤسسة "فيتش سولوشنز Fitch Solutions":

أشار تقرير "السيارات" الصادر عن مؤسسة فيتش خلال الربع الثاني من عام ٢٠٢٣ إلى عدد من **التحديات والمخاطر** التي تواجه صناعة السيارات في مصر، والتي تشمل:

- **محدودية عدد العمالة الماهرة** في مصر في مجال السيارات، مما يعني أن دخول الشركات المصنعة للسيارات إلى مصر سيقتصر على عمليات تجميع، وإنتاج المركبات ذات القيمة المضافة المنخفضة مع احتمالات قليلة لإدخال التكنولوجيا الفائقة في صناعة السيارات.

- خلقت **الاضطرابات السياسية حالة من عدم اليقين** بشأن السياسة الصناعية، وأثر نقص العملة الأجنبية على قدرة مجمعي السيارات على سداد تكلفة المعدات والمكونات المستوردة. بالإضافة إلى ذلك، فإن انخفاض سعر الجنيه ساهم في رفع أسعار مكونات السيارات المستوردة.

> "Egypt's overall attractiveness faces mounting challenges as the market's economic risk increases significantly over the short term. Egypt scores 42.1 out of a possible 100 in our Autos Sales RRI, with a globally underperforming 'short-term economic risk Index' score of 20.2 out of a possible 100"
>
> Fitch Solutions

- **مناطق التجارة الحرة جعلت التصنيع المحلي أقل جاذبية** لتلك العلامات التجارية من الدول المشاركة في الصفقات التجارية. بالإضافة إلى ذلك، وجود قواعد إنتاج أخرى في شمال إفريقيا، مثل الجزائر والمغرب أثر في صناعة السيارات في مصر.

- **تأثرت مبيعات السيارات سلبًا بارتفاع التضخم**؛ بسبب الانخفاض السريع في قيمة الجنيه المصري، وارتفاع أسعار المواد الغذائية نتيجة للحرب الروسية-الأوكرانية، والقيود المفروضة على الاستيراد؛ بهدف الحفاظ على احتياطيات العملات الأجنبية.

- **لا تزال هناك حواجز كبيرة تواجه استخدام المركبات الكهربائية** داخل مصر، مثل: انخفاض الدخل، والافتقار إلى البنية التحتية للشحن وعدم وجود حوافز تركز على تحفيز طلب المستهلكين، وعدم وجود عدد كاف من محطات الشحن العامة. بالإضافة إلى ذلك، أوضحت الحكومة أنها لن تقدم رسومًا مدعومة للمستهلكين، ولا أي حوافز ضريبية لمساعدة المستهلكين على شراء السيارات الكهربائية.

٣- شركة (N Gace Consulting):

تناول تقرير السيارات الصادر عن الشركة خلال عام ٢٠١٩ أهمية صناعة السيارات لتحقيق أهداف النمو الاقتصادي الطموحة في مصر حيث تساهم تلك الصناعة في توليد فرص عمل كبيرة، والتي تلعب دورًا مهمًا في الحد من البطالة، كذلك فهي صناعة ذات إمكانات كبيرة لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر، وتحفيز الصادرات المصرية؛ لذلك أشار التقرير إلى عدد من النقاط المهمة المتعلقة بسوق صناعة السيارات في مصر ومن بينها:

- **صغر حجم السوق المحلية في مصر**، مقارنة بالأسواق النامية الأخرى ذات الحجم المماثل، يجعل من الصعب على المنتجين المحليين التنافس مع كبار المصدرين الأوروبيين والآسيويين.

- على الرغم من أهمية اتفاقية التجارة الحرة الثلاثية، وغيرها من الاتفاقيات مع دول القارة الإفريقية، في تعزيز آفاق تصدير قطاع السيارات المصري إلى الأسواق المتنامية في إفريقيا، **فإن السوق المصرية لم تحقق أي استفادة من اتفاقيات التجارة الحرة فيما يتعلق بتصدير قطع غيار السيارات**. على سبيل المثال، لا يتم تصدير قطع غيار السيارات إلى دول مثل المغرب أو تركيا، على الرغم من تمتع كلتيهما بصناعة سيارات قوية، بجانب وجود اتفاقيات تجارة حرة مع مصر مع الدولتين.

- **آفاق سوق السيارات في مصر واعدة** حيث يتمحور مستقبل صناعة السيارات في مصر حول السيارات الكهربائية، وتشريع تطوير صناعة السيارات الذي يمكن أن يدفع مصر لتصبح مركزًا إقليميًا.

> The automotive market in Egypt is small in comparison with other developing markets of similar size. Yet, the prospects for the automotive market in Egypt is promising. The future of the automotive industry in Egypt holds electric cars, and an automotive directive that can push Egypt to become regional hub
>
> N GAGE CONSULTING
> PUBLIC STRATEGY AND GOVERNMENT RELATIONS SPECIALISTS

٤- هيئة التعاون الدولي اليابانية (الجايكا)

أوضح تقرير "**النهوض بصناعة السيارات في إفريقيا**" الصادر عن هيئة التعاون الدولي اليابانية (الجايكا) خلال عام ٢٠٢٢ إلى تمتع مصر بقدرات هائلة في مجال تجميع السيارات مقارنة بدول المنطقة، حيث يتمتع قطاع السيارات في مصر بتاريخ طويل من خلال الشركات المصنعة المحلية (مجموعة النصر للسيارات تأسست في عام ١٩٦٠، مجموعة سعودي في عام ١٩٧٥) ، وبعد ذلك دخول الشركات العالمية المصنعة للمعدات الأصلية، بما في ذلك جنرال موتورز (افتتح المصنع عام ١٩٨٥، وبدأ الإنتاج عام ١٩٩٣). وحاليًا تمتلك مصر قدرات كبيرة في نظام الـ CKD*وهو نظام "التجميع من أجزاء مفككة بالكامل" حيث يوجد تسعة مصانع تجميع – أربعة مصانع محلية، وأربعة مشاريع مشتركة بين شركات تصنيع المعدات الأصلية العالمية والشركات المحلية، ونيسان باعتبارها الشركة الوحيدة المملوكة بالكامل للأجانب. وعلى الرغم من ذلك لا تزال هناك **طاقات غير مستغلة** للقطاع بحيث:

- **انخفض مستوى التجميع المحلي** من ١١٩ ألف سيارة في ٢٠١٥ إلى ٧٥ ألف سيارة اعتبارًا من ٢٠١٩. ووقعت مصر اتفاقيات التجارة الحرة (FTAs) مع الاتحاد الأوروبي (في ٢٠٠٤) وتركيا (في ٢٠٠٥) – وهي الاقتصادات ذات قطاعات السيارات شديدة التنافسية. وأدى التنفيذ التدريجي لهذه الاتفاقيات إلى نمو سريع في واردات السيارات، خاصة على مدى السنوات الخمس الماضية؛ حيث ارتفعت حصة المركبات المستوردة من إجمالي حصة المبيعات الجديدة من ٤٠٪ في عام ٢٠١٥ إلى ٦٠٪ في عام ٢٠٢٠ على حساب المركبات المُجمّعة محليًا. خلال الفترة نفسها، ارتفعت حصة واردات الاتحاد الأوروبي من نحو ٣٥٪ إلى ٥١٪ أثناء ذلك زادت حصة تركيا من ٤٪ إلى ١١٪. كان هذا التحول مدفوعًا بانخفاض الأسعار؛ بسبب تخفيض التعريفة الجمركية، وفي الوقت نفسه يتعين على شركات التجميع المحلية دفع تعريفات كبيرة على بعض المكونات، مما أثر في **القدرة التنافسية النسبية للسوق المحلية**.
- في صناعة مكونات السيارات، مصر لديها نصيب أصغر من نظائرها في شمال إفريقيا، مثل: المغرب وتونس. ومع ذلك، بلغ إجمالي صادرات المكونات نحو ٠,٥ مليار دولار أمريكي في عام ٢٠١٩ (نحو ٥٪ من الإجمالي الصادرات).

Japan International Cooperation Agency

* هو نظام، (Completely Knocked Down) أو CKD"التجميع من أجزاء مفككة بالكامل" وهو الأكثر شيوعًا في قطاع إنتاج السيارات والمركبات عمومًا. ويعتمد على فكرة أن الشركة الأم تقوم بتفكيك المنتج وفصل أجزاءه الأساسية، وإرسالها إلى الدولة التي يتواجد بها مصنع التجميع. والميزة الرئيسية لنظام التجميع الصناعي (CKD) هو تجنب رسوم الاستيراد العالي

٥- مؤسسة ديليوت Deloitte:

أشار تقرير "**منتدى السيارات الإفريقي**" الصادر عن مؤسسة ديليوت خلال عام ٢٠٢٠ إلى **عناصر القوة** التي تميز وتدعم سوق صناعة السيارات المصرية ومن ضمنها:

- اعتمدت مصر على ثلاث ركائز لدعم الصناعة، وهي: **تحسين بيئة الأعمال، وتطوير البنية التحتية اللازمة لدعم الصناعة، وتطوير المهارات**. وتبنت مصر تعديلات هيكلية لضمان وجود بيئة عمل مواتية للمستثمرين، بمن في ذلك المستثمرون في قطاع السيارات. استجابت الحكومة لمخاوف المستثمرين، وبذلت جهودًا للقضاء على البيروقراطية والروتين الذي يعوق تطوير الصناعة. فضلًا عن ذلك، أنشأت مصر مناطق اقتصادية خاصة لجذب الاستثمار في صناعة السيارات. علاوة على ذلك، استثمرت الحكومة في تنمية المهارات.

- **موقع مصر استراتيجي** على البحر الأبيض المتوسط وقريب جغرافيًا من السوق الأوروبية. لذلك، فإن وجود قطاع بحري حديث يعتبر أمرًا أساسيًا لدعم صادرات السيارات المصرية.

- تقديم الحكومة المصرية **لحزمة من الحوافز لصناعة السيارات** ومع ذلك، هناك منافسة دولية وإقليمية شديدة لجذب الاستثمارات في صناعة السيارات. فضلًا عن ذلك، مصر مقيدة في تقديم الحوافز لصناعة السيارات؛ بسبب الاتفاقيات التجارية مع دول أخرى، مثل الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل. ومن ثم أي حوافز مقدمة لصناعة السيارات يجب أن تكون داخل حدود هذه الاتفاقيات.

Deloitte.

٦- منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD):

- أشار تقرير "**مسارات التنمية في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية: مراجعة سياسات الإنتاج في مصر**" إلى أهمية سوق السيارات المصرية، وذلك على الرغم من المكانة المحدودة التي تحتلها مصر كمنتج صغير للسيارات، وفقًا للمعايير العالمية، حيث يوجد لديها العديد من الشركات التي تعمل في مجال التجميع المحلي. وقد بدأت أول شركة تعمل في قطاع السيارات خلال الستينيات من القرن الماضي، شركة ناسكو (النصر لصناعة السيارات) المملوكة للدولة، والتي سرعان ما ركزت على تجميع السيارات الأجنبية للبيع في السوق المحلية. ومن ثم ظهر القطاع الخاص، وبدأ في الحصول على حصة في السوق، ولا سيما مجموعة المنصور، وجي بي أوتو بحيث تعتمد تلك الشركات بشكل أساسي على نظام "تجميع القطع المستوردة المفككة بالكامل" (CKD) للعلامات التجارية الأجنبية في السوق المحلية.

٧- شركات تصنيع السيارات العالمية:

- أشار رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب **لشركة نيسان موتور إيجيبت**، إلى أن مصر قادرة على قيادة صناعة السيارات على المستوى الإقليمي، حيث تؤكد شركة نيسان تطلعها لتعزيز وجودها في السوق المصرية نظرًا لأهميتها الكبيرة. حيث تتمتع مصر بالعديد من المزايا التي يمكن أن تساعد على النهوض بصناعة السيارات، وأهمها الكثافة السكانية العالية، واحتياطيات الغاز الطبيعي الكبيرة، ومعدل النمو الاقتصادي المرتفع، والموقع الاستراتيجي الذي يتمتع بإمكانات لوجستية ضخمة.

- كما أكَّد أن الفرصة الحقيقية في السوق المحلية المصرية تكمن في أهمية التوطين المحلي للصناعة والصناعات المغذية لها، بجانب التركيز على القيمة المضافة الحقيقية، بما يتماشى مع المعايير العالمية. حيث يتطلب ذلك تعاونًا قويًا من أصحاب المصلحة وشركات تصنيع السيارات، وموردي المكونات والحكومة.

- أمَّا عن **شركة "ستيلانتس"**، فقد أكد الرئيس التنفيذي لقطاع العمليات للشرق الأوسط وإفريقيا سعي الشركة إلى تنمية سلسلة مورديها للصناعات المغذية للسيارات، حيث يتوفر لدى القطاع مقومات نجاح تجعل مصر من كبرى الدول المصدرة لتلك المكونات.

- كما أشار إلى توقعات الشركة بنمو حجم السوق المصرية للسيارات ليتجاوز ٥ ملايين سيارة بحلول عام ٢٠٣٥، لافتًا إلى أن الاستراتيجية الوطنية لتنمية صناعة السيارات تؤهل مصر لأن تكون في مصاف الدول المُصدرة للسيارات لأسواق المنطقة والأسواق الإفريقية اعتمادًا بشكل أكبر على السيارات الكهربائية والسيارات صديقة البيئة.

- وفيما يتعلق **بشركة "تويوتا تسوشو" لصناعة السيارات**، أكد رئيس الشركة حرصها المستمر لتحقيق نهضة بصناعة السيارات بالسوق الإفريقية من خلال إقامة مصنعين داخل القارة، بطاقة إنتاجية ١٠٠ ألف سيارة سنويًا لكل منهما، مشيرًا إلى أن مصر تعد من أفضل الدول المؤهلة لإنشاء أحد المصنعين، وذلك لعدد من الأسباب، من أبرزها: إنشاء المصانع المُغذية لصناعة السيارات، بجانب كفاءة بيئة الاستثمار في مصر، وتوافر أيدي عاملة مؤهلة، بحيث تقوم شركة تويوتا تسوشو بالاعتماد على الخبرات المحلية بعد وقت محدود من التدريب والتأهيل على أيدي الخبراء اليابانيين، حيث تهدف الشركة إلى إعداد خبراء مصريين في صناعة السيارات.

القسم الثاني:

سبل تعزيز صناعة المركبات من واقع التجارب الدولية

أولًا: الهند

ثانيًا: جنوب إفريقيا

ثالثًا: المغرب

رابعًا: تايلاند

خامسًا: البرازيل

سادسًا: ماليزيا

سبل تعزيز صناعة السيارات من واقع التجارب الدولية

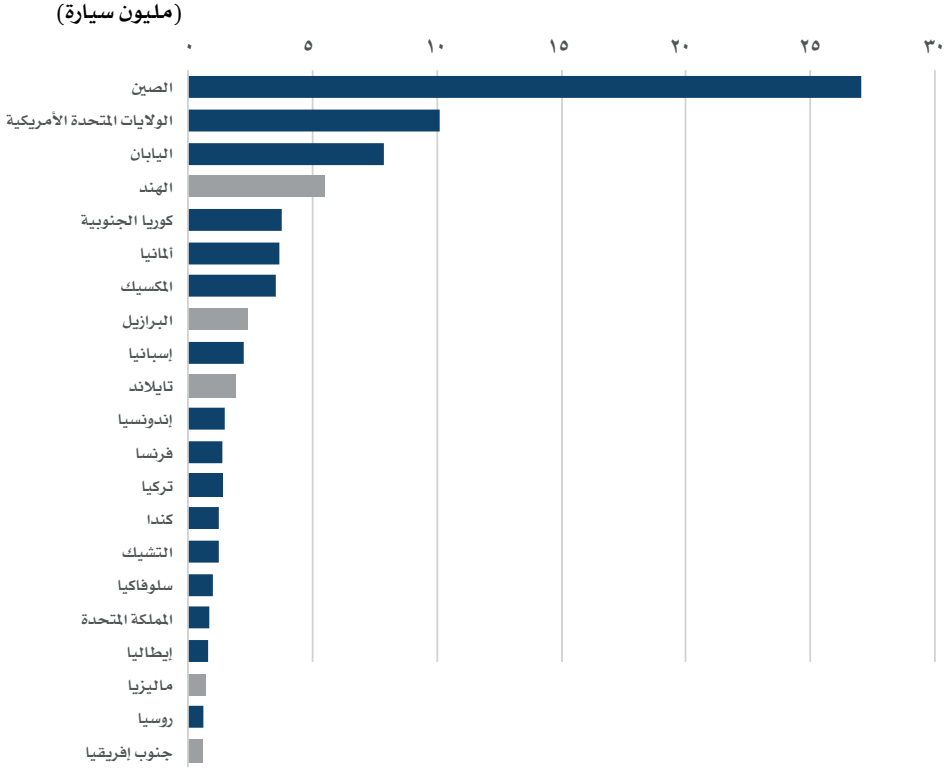
تعتبر صناعة السيارات ركيزة مهمة للاقتصاد العالمي؛ حيث تلعب دورًا محوريًا في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للدول، وتساعد على خلق فرص عمل، وتساهم في الناتج المحلي الإجمالي، وتدر إيرادات عالمية كبيرة في الوقت الحالي، تشهد صناعة السيارات رواجًا وازدهارًا ملحوظًا؛ حيث يقوم عدد متزايد من الدول في إنتاج السيارات. وتتكون صناعة السيارات من قطاعات مختلفة، بما في ذلك الإنتاج والمبيعات والتسويق، وتتطلب موارد كبيرة من سلاسل التوريد الأخرى، مثل: النفط والصلب والبلاستيك والمطاط. بالإضافة إلى ذلك، فإنها تلعب دورًا حيويًا في تطوير الطرق ومحطات الوقود وأنظمة النقل، مما يساهم في النمو. وشهدت صناعة السيارات على مستوى العالم تقدمًا ملحوظًا، وأصبحت التقنيات المتقدمة والمركبات الصديقة للبيئة تهيمن على تكنولوجيات الإنتاج.

وانطلاقًا من الأهمية الاقتصادية لصناعة السيارات، اتجهت العديد من الدول حول العالم إلى تبني عدد من الآليات بهدف تشجيع صناعة السيارات، ومنها: الحوافز الضريبية، وتنمية مهارات العاملين، والسماح بملكية الأجانب بنسبة ١٠٠٪، وإعفاءات جمركية، وحوافز لتشجيع الصادرات.

ويستعرض هذا القسم أبرز التجارب الرائدة، حيث تتناول كل تجربة الإطار المؤسسي والتشريعي لكل دولة، وآليات وبرامج دعم السيارات. وقد تم اختيار الدول الرائدة في صناعة السيارات وفقًا للمراتب المتقدمة التي تحتلها عالميًا من حيث حجم إنتاج السيارات، فضلًا عن استعراض تجربة جنوب إفريقيا، وتجربة المغرب باعتبارهما من التجارب الرائدة على مستوى القارة الإفريقية. ويهدف هذا القسم إلى استخلاص أبرز عوامل النجاح التي تمكن لمصر الاستفادة منها لتطوير صناعة السيارات.

شكل رقم (١٥)

أكبر ٢١ دولة من حيث إنتاج السيارات على مستوى العالم خلال عام ٢٠٢٢



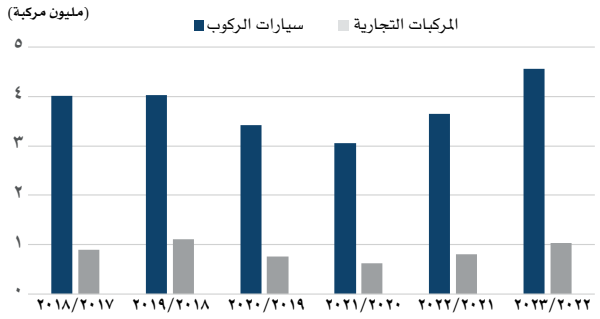
المصدر: المنظمة الدولية لمصنعي السيارات (OICA).

أولًا: الهند

يعد قطاع السيارات الهندي أحد القطاعات الصناعية الرئيسة، ويسهم بشكل كبير في النمو والتوظيف. بلغت قيمة قطاع السيارات الهندي ٢٢٢ مليار دولار أمريكي في السنة المالية ٢٠٢٢ ومن المتوقع أن ينمو القطاع بمعدل نمو إجمالي ٩٪ خلال السنة المالية ٢٠٢٣/٢٠٢٢ ليصل إلى ٣٠٠ مليار دولار أمريكي بحلول عام ٢٠٢٦. وتمثل صناعة السيارات ٧,١٪ من الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاد الهندي. يمكن تقسيم القطاع على نطاق واسع إلى صناعتين: صناعة السيارات، وصناعة مكونات السيارات. تتمتع الهند بسوق محلية قوية من حيث الطلب، وخلال السنوات الأخيرة نمت الصادرات بشكل كبير. وفيما يتعلق بتطور إنتاج سيارات الركوب فقد شهدت ارتفاعًا من ٤,٠ ملايين سيارة في ٢٠١٨/٢٠١٧ إلى ٤,٦ ملايين سيارة في ٢٠٢٣/٢٠٢٢، كما ارتفع عدد المركبات التجارية المنتجة من ٨٩٥ ألف مركبة في ٢٠١٨/٢٠١٧ إلى مليون مركبة في ٢٠٢٣/٢٠٢٢.

شكل رقم (١٦)

تطور إنتاج المركبات التجارية وسيارات الركوب في الهند خلال ٢٠١٨/٢٠١٧ إلى ٢٠٢٣/٢٠٢٢



المصدر: Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM).

١- الإطار التشريعي لصناعة السيارات في الهند:

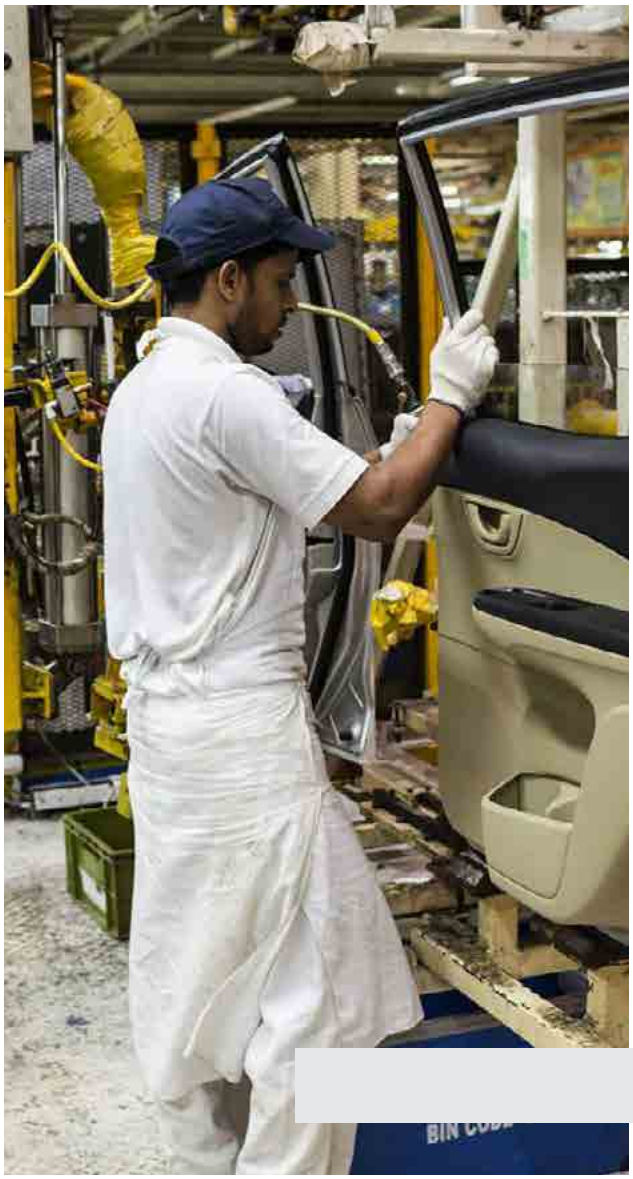
يتسم الإطار التشريعي لصناعة السيارات في الهند بالوضوح، ووجود قوانين تغطي جميع الجوانب التنظيمية لصناعة السيارات، وفيما يلي أبرز القوانين المنظمة لقطاع السيارات في الهند:

- **قانون المركبات ذات المحركات لعام ١٩٨٨:** يمنح القانون السلطة للحكومات المركزية وحكومات الولايات لوضع وتنفيذ القواعد التي تنظم تصنيع السيارات ومعداتها وصيانتها وتغطي تلك القواعد عددًا من الجوانب، مثل: كمية الانبعاثات ومواصفات أجزاء السيارات، مثل: الفرامل وتروس التوجيه، وأجهزة السلامة والضمان بعد البيع. ووفقًا للقانون تقوم الحكومة المركزية في المقام الأول بإدارة وتنظيم الصناعة من خلال وزارة النقل البري والطرق السريعة. وجعل قانون التأمين على السيارات إلزاميًا قبل قيادة السيارة في مكان عام، ويتم التأمين على السيارات من قبل شركة تأمين معتمدة، والتي تصدر شهادة لحامل البوليصة. وعادة ما تكون بوليصة التأمين صالحة لمدة عام واحد، ويلزم تجديدها قبل تاريخ الاستحقاق.

- **القواعد المركزية للسيارات ١٩٨٩:** يجب أن يتوافق تصنيع وصيانة السيارة مع المعايير المنصوص عليها في القواعد المركزية، وتلك التي تصدرها الحكومة المركزية من وقت لآخر. علاوة على ذلك، يتعين على الشركة المصنعة أو المستوردة التي تريد تصنيع أو استيراد سيارة جديدة الحصول على موافقة على النموذج الأولي لهذه السيارة من وكالات الاختبار. بالإضافة إلى ذلك، أثناء إنتاج السيارات، تتطلب القواعد المركزية للسيارات التأكد من مطابقة الإنتاج للمواصفات المنصوص عليها في هذه القواعد حيث يتم إجراء هذه الاختبارات بشكل دوري على السيارات المسحوبة من خط الإنتاج للتأكد من مطابقتها لشهادة الاعتماد. عند الانتهاء من تصنيع السيارة يتعين على الشركة المصنعة إصدار شهادة صلاحية للسير على الطريق.

- **قانون حماية البيئة لعام ١٩٨٦:** يعطي القانون الحكومة المركزية سلطة إخطار وتحديد معايير الجودة والسلامة والأداء، والمعايير المتعلقة بأي جزء أو مكون سيتم استخدامه في تصنيع السيارة. يُطلب من كل مصنع الحصول على موافقة على النموذج الأولي للجزء أو المكون أو التجميع من قبل أي وكالة مشار إليها في القاعدة ١٢٦ من قواعد القواعد المركزية للسيارات. وبالمثل، بعد الحصول على الموافقة، يجب على كل مصنع أيضًا التصديق على الامتثال للنموذج القانوني المنصوص عليه بموجب القواعد المركزية للسيارات. بالإضافة إلى ذلك، وضعت وزارة البيئة والغابات قواعد لضمان توافق معايير انبعاثات السيارات مع المعايير الدولية.

- **قانون المنافسة لعام ٢٠٠٢:** تقوم لجنة المنافسة الهندية (السلطة التي تنظم المنافسة في الهند) بموجب هذا القانون بتنظيم المنافسة في قطاع السيارات. ونظرًا لوجود مواصفات فنية مختلفة للسيارات المصنعة من قبل كل شركة مصنعة للمعدات الأصلية (OEM)، فبموجب هذا القانون لا يمكن استخدام قطع الغيار الخاصة بعلامة تجارية واحدة لإصلاح وصيانة السيارات المصنعة بواسطة شركة تصنيع أصلية أخرى. بالإضافة إلى ذلك، يوفر القانون حماية المنافسة في سوق ما بعد البيع من المنافسين الحاليين في السوق الأولية.



٢- الإطـــار المؤسســـي الحاكـــم لصناعـــة السـيارات فـي الهند:

يتسم الإطار المؤسسي في الهند بوجود عدد كبير من المؤسسات، إلا أن اختصاصات كل مؤسسة واضحة ولا يوجد تداخل في الأدوار، يمكن تقسيم الإطار المؤسسي لصناعة السيارات في الهند على نحو التالي:

● مؤسسات تنظيمية:

■ **وزارة النقـل البـري والطـرق السـريعة:** الجهـة التنظيميـة الرئيسـة التـي تحكـم صناعـة السـيارات فـي الهنـد. وتتولـى الـوزارة مسـؤولية تطويـر السياسـات واللوائـح المتعلقـة بالقطـاع، بمـا فـي ذلـك معاييـر السـلامة والانبعاثـات. وتهـدف الـوزارة إلـى زيـادة حركـة وكفـاءة نظـام النقـل البـري فـي الهنـد. للـوزارة جناحـان، وهمـا: جنـاح الطـرق، وجنـاح النقـل. ويتعامـل جناح النقل بالـوزارة مع الأمـور المتعلقـة بالنقل البـري، وهـو مسـؤول عـن ضمـان تطبيـق القواعـد المركزيـة للمركبـات، والترويـج لتعاونيـات النقـل فـي مجـال السـيارات، وتطويـر معاييـر السـلامة علـى الطـرق.

■ **وزارة الصناعـات الثقيلـة والمؤسسـات العامـة:** هـي وزارة اتحاديـة تابعـة لحكومـة الهنـد وتتألـف مـن إدارة الصناعـات الثقيلـة، وإدارة المؤسسـات العامـة. تركـز الـوزارة علـى تطويـر وتعزيـز نمـو السـلع الرأسـمالية والسـيارات ومعـدات الطاقـة والصناعـة الهندسـية فـي الهنـد، ووضـع إطـار للمبـادئ التوجيهيـة لمؤسسـات القطـاع العـام المركـزي (CPSE) تحـت إشـراف الـوزارة. فـي حيـن تهتـم إدارة الصناعـات الثقيلـة بتطويـر الصناعـات الهندسـية، مثـل: الآلات الكهربائيـة الثقيلـة والصناعيـة، وصناعـة السـيارات، وتديـر ٣٢ مركـزًا للتشـغيل. وتقـوم الـوزارة بتطويـر بنيـة تحتيـة حديثـة للبحـث والاختبـار مـن خـلال المشـروع الوطنـي لاختبـار السـيارات والبحـث والتطويـر (NATRIP)، وتقديـم الدعـم الـلازم لقطـاع السـيارات، والهندسـة الثقيلـة، والسـلع الرأسـمالية.

● مؤسسات وضع المعايير:

■ **مكتـب المعاييـر الهنديـة (BIS):** هـو الهيئـة المسـؤولة عـن وضـع المعاييـر الوطنيـة فـي الهنـد. يقـوم المكتـب بتطويـر المعاييـر لمختلـف القطاعـات، بمـا فـي ذلـك صناعـة السـيارات. ويعـد الامتثـال لمعاييـر مكتـب المعاييـر الهنديـة إلزاميًـا لمصنعـي السـيارات فـي الهنـد.

■ **مجلس هندسة النقل (TEDC):** هو إحدى الهيئات الرئيسة التي تشارك في وضع معايير موحدة في قطاع السيارات الهندي ويتبع مكتب المعايير الهندية (BIS). يختص المجلس بوضع معايير في مجال هندسة النقل، بما في ذلك النقل الجوي والمائي والبري، والسكك الحديدية، ومحركات الديزل.

● **مؤسسات منح شهادات الاعتماد:**

■ **جمعية أبحاث السيارات في الهند (ARAI):** تعد إحدى الهيئات الرائدة في مجال اعتماد مكونات السيارات في الهند، وفقًا لمعايير صناعة السيارات (AIS). وتأسست الهيئة عام ١٩٦٦، وهي تابعة لوزارة الصناعات الثقيلة. بجانب شهادات الاختبار التي تعتمدها الجمعية على مكونات السيارات، تشارك الجمعية أيضًا في تطوير معايير وإجراءات جديدة. ووفقًا لقواعد المركبات المركزية، تمتلك الجمعية سلطة اعتماد جميع الموافقات على المركبات ومكوناتها. كما أنها مختصة بإجراء الاختبارات على العجلات والإطارات والزجاج للحصول على شهادة BIS. بالإضافة إلى مهام إصدار الشهادات واختبار المنتجات، تمتلك الجمعية أيضًا مركزًا للأبحاث وحاصلة على العديد من الاعتمادات مثل ISO/IEC 17025.

■ **المركز الدولي لتكنولوجيا السيارات (iCAT):** هو إحدى الهيئات الهندية الرائدة التي يمكنها منح شهادة معايير صناعة السيارات AIS. وتشمل مهامها الرئيسة: إجراء جميع أنواع الاختبارات على مكونات السيارات، والتي تعد ضرورية أيضًا للحصول على شهادة مكتب المعايير الهندية BIS لمكونات السيارات. وبالإضافة إلى ذلك، حصل المركز أيضًا على ترخيص من المجلس المركزي لمكافحة التلوث (CPCB) لاختبار المولدات والموافقة عليه.

٣- آليات وبرامج دعم السيارات في الهند:

تقوم الحكومة الهندية بدعم قطاع السيارات في ضوء **خطة مهمة السيارات** (٢٠١٦-٢٠٢٦) (AMP 2026)، وهي رؤية مجمعة لحكومة الهند عن صناعة السيارات الهندية؛ حيث تضع الخطة مستهدفات لصناعات المركبات ومكونات السيارات والجرارات خلال عشر سنوات من حيث الحجم، والمساهمة في تنمية الهند، والبصمة العالمية، والقدرة التنافسية، والهيكل والقدرات المؤسسية. واعتمدت الهند في تشجيع صناعة السيارات على عدد من الجوانب، ومنها تشجيع الاستثمار، تطوير المهارات، العمل على تبني المعايير العالمية، وتشجيع البحث والتطوير، ودعم الصادرات. وفيما يلي أبرز آليات تشجيع صناعة السيارات في الهند:

■ **اعتماد المسار التلقائي في قطاع السيارات:** والذي يسمح بالاستثمار الأجنبي المباشر دون أي موافقة من الحكومة بنسبة تصل إلى ١٠٠٪. ومن ثم يسهل على المستثمرين إنشاء مصنع خاص بهم في الهند. وبلغت إجمالي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر التراكمي في صناعة السيارات ٣٤,٧٤ مليار دولار أمريكي خلال الفترة من أبريل ٢٠٠٠ إلى مارس ٢٠٢٣، وشكل الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع السيارات ٥٪ من إجمالي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر.

■ **المشروع الوطني لاختبار السيارات والبحث والتطوير (NATRIP):** يعد واحدًا من أكبر وأهم المبادرات في قطاع السيارات، ويمثل المشروع إنجازًا فريدًا للحكومة الهندية لإنشاء أحدث بنية تحتية للاختبار والتحقق والبحث والتطوير في الهند. وتم إنشاء المشروع بتكلفة إجمالية قدرها ٥٧٣ مليون دولار لتمكين الصناعة الهندية من تبني المعايير العالمية من خلال التوسع في إنشاء

مراكز الاختبار في الهند. ويهدف البرنامج إلى استغلال قطاع تكنولوجيا المعلومات والإلكترونيات في تطوير هندسة السيارات في الهند. وقامت وزارة الصناعات الثقيلة والمؤسسات العامة بتأسيس الإدارة الوطنية لنظام معلومات المرور، وهي هيئة مستقلة لتنفيذ المشروع الوطني لاختبار السيارات والبحث والتطوير. وفي إطار البرنامج، تم الانتهاء من ٧ مراكز اختبار.

■ **مخطط الحوافز المرتبطة بالإنتاج (PLI):** يهدف المخطط إلى تعزيز قدرات التصنيع في الهند لتطوير صناعة السيارات بميزانية قدرها ٢٥,٩٣٨ كرور روبية (٣,٢٥ مليارات دولار أمريكي). ويهدف البرنامج إلى تقديم حوافز مالية لتعزيز التصنيع، وجذب الاستثمارات في سلسلة القيمة. وتتمثل الأهداف الأساسية للبرنامج في توفير التمويل، وخلق وفورات الحجم، وبناء سلسلة توريد قوية في منتجات تكنولوجيا السيارات المتقدمة، وتوفير فرص العمل. في البداية، قدم المخطط حافزًا نقديًا بنسبة ٤٪ إلى ٦٪ على المبيعات التراكمية من السيارات لمدة خمس (٥) سنوات بعد سنة الأساس، ولكن تمت مراجعة وتعديل المخطط بعد ذلك بحيث يكون من المتوقع أن يحصل المصنعون على حافز نقدي يتراوح قدره بين ٢٪ و١٢٪ من إيرادات المبيعات التراكمية، وإيرادات الصادرات التراكمية.

■ **مخطط صادرات البضائع للهند (MEIS):** تم تقديم مخطط صادرات البضائع للهند كجزء من سياسة التجارة الخارجية خلال الفترة ٢٠١٥-٢٠٢٠، وهو عبارة عن مبادرة للترويج للصادرات من قبل الحكومة ممثلة في وزارة التجارة والصناعة. ويسعى المخطط إلى تشجيع تصدير السلع الهندية. وبموجب المخطط، يتم احتساب الحوافز المقدمة للمصدرين كنسبة مئوية من قيمة التسليم على ظهر السفينة (FOB) أو كنسبة من قيمة الصادرات. بالإضافة إلى حصول مصنعي السيارات بشكلٍ خاص على حافز قدره ٢٪ من قيمة صادرات المركبات بموجب ذلك المخطط.

■ **حوافز الولايات:** تقدم كل ولاية في الهند حوافز إضافية للمشاريع الصناعية، مثل: تخفيضات على تكلفة الأراضي، والإعفاء من رسوم الدمغة على بيع أو استئجار الأراضي، وحوافز على تكاليف الطاقة، ومعدل فائدة ميسر على القروض، والحوافز الضريبية، وحزم خاصة للمشروعات الكبرى. ومن أمثلة الحوافز في الولايات: قيام حكومة ولاية أندرا براديش بتوفير الأراضي بأسعار ميسرة، إلى جانب توفير إمدادات الطاقة على مدار ٢٤ ساعة، ودعم رأس المال بنسبة ٥٠٪ للبنية التحتية المشتركة في عناقيد صناعة السيارات، بحد أقصى ٣,٠٧ ملايين دولار أمريكي. ووضعت ولاية جهارخاند سياسة السيارات ومكونات السيارات لعام ٢٠١٦ بهدف تقديم مساعدة مالية بنسبة ٥٠٪ لاستثمارات رأس المال الثابت في البناء والبنية التحتية المشتركة بحد أقصى ٣,٠٧ ملايين دولار أمريكي. يتم توفير إعفاء من رسوم الكهرباء بنسبة ١٠٠٪ لمدة ١٠ سنوات من تاريخ بدء الإنتاج.

■ **تنمية مهارات العاملين في قطاع السيارات:** تولي الحكومة الهندية اهتمامًا خاصًا لتنمية مهارات العاملين في قطاع السيارات، وقد تم تأسيس مجلس تنمية مهارات العاملين في قطاع السيارات، وهو أول مجلس مهارات قطاعي مخصص لصناعة السيارات في الهند، وقد تأسس في مارس ٢٠١١ بموجب قانون تسجيل الجمعيات لعام ١٨٦٠. وقد تم تأسيسه بهدف رئيس هو تطوير قطاع السيارات الهندي، وتلبية متطلبات سلسلة القيمة بأكملها من القوى العاملة المدربة بشكل مناسب من حيث الكمية والنوعية. ويدعم المجلس كلًا من جمعية مصنعي السيارات الهندية (SIAM)، ورابطة مصنعي مكونات السيارات (ACMA) واتحاد رابطة تجار السيارات (FADA) وحكومة الهند ممثلة بوزارة الصناعة الثقيلة، والمؤسسة الوطنية لتنمية المهارات (NSDC).

■ **تشجيع البحث والتطوير من خلال الحوافز المالية:** يمنح خصمًا مرجحًا بنسبة ٢٠٠٪ من الإنفاق على البحث والتطوير بموجب قانون ضريبة الشركات.

■ **إنشاء مجلس على المستوى الوطني لتنسيق ومراقبة المعايير التنظيمية:** تم إنشاء المجلس الوطني للسيارات (NAB) لمعالجة القضايا المتعلقة بالمعايير وضمان تحقيق التنسيق بين الجهات.

■ **تحسين وتطوير البنية التحتية:** لعب تطوير شبكة الطرق دورًا رئيسًا في خلق الطلب على السيارات، كما ساهم إنشاء عدد قليل من الموانئ المتخصصة من قبل القطاع الخاص في تسهيل حركة البضائع، وستقوم الحكومة بالتوسع في إنشاء هذه الموانئ.

أبرز النقاط على طريق الإصلاحات

- تشجيع الصادرات من خلال مخطط صادرات البضائع للهند (MEIS)، والذي تُمنح الشركات بموجبه حافزًا نقديًا قيمته ٢٪ من قيمة صادرات المركبات.
- وضع رؤية مجمعة للقطاع تتضمن جميع مستهدفاته، وآليات دعمه، وهي خطة مهمة السيارات ٢٠١٦-٢٠٢٦ (AMP 2026).
- تشجيع الاستثمار الأجنبي في القطاع عن طريق اعتماد المسار التلقائي في قطاع السيارات، والذي يسمح بالاستثمار دون أي موافقة من الحكومة أو بنك الاحتياط الهندي بنسبة تصل إلى ١٠٠٪.
- تخصيص حوافز نقدية للشركات عن طريق منح حافز نقدي يتراوح قدره بين ٢٪ و١٢٪ من إيرادات المبيعات التراكمية، وإيرادات الصادرات التراكمية.
- تأسيس مجلس تنمية مهارات العاملين في قطاع السيارات هو أول مجلس مهارات قطاعي مخصص لصناعة السيارات في الهند.

ثانيًا: جنوب إفريقيا

تعد جنوب إفريقيا واحدة من أسواق السيارات الواعدة والأسرع نموًا في المنطقة الإفريقية. حيث يتم دعم صناعة السيارات في جنوب إفريقيا من خلال عوامل متعددة، مثل: توفر العمالة، وجهود البحث والتطوير، والدعم الحكومي من خلال وضع برامج وخطط تهدف إلى تعزيز صناعة السيارات والأجزاء المرتبطة بها. وتحتل دولة جنوب إفريقيا المركز الثاني والعشرين عالميًا في إنتاج السيارات، ويعد قطاع صناعة السيارات أكبر قطاع صناعي في اقتصاد البلاد، حيث ساهم تصنيع المركبات ومكوناتها في عام ٢٠٢٢ بنسبة ٢١,٧٪ من الإنتاج الصناعي للبلاد مقارنة بـ ١٧,٣٪ في ٢٠٢١، في حين شكلت مساهمة صناعة السيارات في الناتج المحلي الإجمالي نسبة ٤,٩٪ (منها ٢,٩٪ تصنيع، و٢٪ بيع بالتجزئة). وفي عام ٢٠٢٢ وصلت قيمة صادرات المركبات ومكونات السيارات إلى رقم قياسي قدره ٢٢٧,٣ مليار راند مسجلة ارتفاعًا بنسبة ٩,٥٪ مقارنة بعام ٢٠٢١، ومشكلة ١٢,٤٪ من إجمالي صادرات جنوب إفريقيا. ومن المتوقع أن تشهد مبيعات السيارات في جنوب إفريقيا طفرة قوية بحلول عام ٢٠٣٠.

١- الإطار التشريعي لصناعة السيارات في جنوب إفريقيا:

في إطار حرص حكومة جنوب إفريقيا على تهيئة البيئة التشريعية والقانونية للنهوض بصناعة السيارات وأجزائها؛ فقد تم إصدار عدة قوانين من شأنها العمل على تنظيم قطاع صناعة السيارات. ومن أبرز تلك التشريعات الآتي:

- **الجهة التنظيمية الوطنية للمواصفات الإلزامية (NRCS)**: هي كيان تابع لوزارة التجارة والصناعة والمنافسة (the dtic)، تم إنشاء الجهة لإدارة المواصفات الإلزامية واللوائح الفنية الأخرى؛ بهدف حماية صحة الإنسان وسلامته والبيئة، وضمان التجارة العادلة وفقًا للسياسات والمبادئ التوجيهية الحكومية. تم تعيين الجهة من قبل وزير النقل بموجب قانون المرور على الطرق الوطنية باعتبارها هيئة التفتيش على المصنعين والمستوردين والبنائين، بالإضافة إلى كونها مسؤولة عن تنفيذ وإنفاذ العديد من المتطلبات الفنية للمركبات العاملة على الطرق العامة. وتشتمل المواصفات الإلزامية على المتطلبات الآتية:
  - الموافقة على تصميمات المركبات المصنعة محليًا والمستوردة.
  - الموافقة على مكونات السيارة وإطاراتها.
  - الموافقة على مصنعي ومستوردي المركبات التجارية (MIB's).
  - التفتيش والتدقيق على الشركات المصنعة للمركبات ومكونات السيارات لضمان الامتثال المستمر للمعايير.
  - التقاط البيانات وأرقام الطرازات لنماذج المركبات الجديدة على النظام الوطني لمعلومات المرور.

■ الموافقة والترخيص لبناء واستيراد المركبات من قبل الأفراد والمنظمات غير المسجلة.

● **قانون صناعة السيارات في جنوب إفريقيا (the code):** تم اقتراح هذا القانون من قبل قطاع صناعة السيارات، وتمت التوصية به لوزير التجارة والصناعة من قبل اللجنة الوطنية للمستهلك. الغرض من القانون هو تنظيم العلاقات بين الأشخاص الذين يمارسون الأعمال التجارية في صناعة السيارات وتعاملاتهم مع المستهلكين، فضلًا عن توفير خطط بديلة لتسوية المنازعات بين المستهلكين وجميع المشاركين في الصناعة، وإنشاء أمين مظالم صناعي لتقديم خدمات بديلة لتسوية المنازعات.

٢- الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في جنوب إفريقيا:

يقوم قطاع صناعة السيارات في جنوب إفريقيا على العديد من الهيئات المنوطة بتنظيم صناعة السيارات والأجزاء المرتبطة بها، ومنها: مجلس أعمال السيارات (NAAMSA)، والرابطة الوطنية لمصنعي مكونات السيارات والحلفاء (NAACAM)، منظمة صناعة السيارات بالتجزئة (RMI) ومجلس تصدير صناعة السيارات (AIEC)، ذلك بالإضافة إلى وزارة التجارة والصناعة، والمنافسة التي تشترك مع جميع تلك الهيئات والمؤسسات لتنظيم قطاع صناعة السيارات في جنوب إفريقيا.

وفيما يلي عرض للدور الذي تلعبه تلك المؤسسات.

● **وزارة التجارة والصناعة والمنافسة (the dtic):**

تأسست وزارة التجارة والصناعة والمنافسة (dtic) في يونيو ٢٠١٩ من خلال دمج إدارات التنمية الاقتصادية (EDD) والتجارة والصناعة (dti) ، تتمثل مهمة الوزارة في تعزيز التحول الهيكلي نحو اقتصاد صناعي ديناميكي وتنافسي عالميًا، وتوفير بيئة يمكن التنبؤ بها، وتنافسية وعادلة ومسؤولة اجتماعيًا ومواتية للاستثمار والتجارة وتنمية المشاريع، وتوسيع المشاركة في الاقتصاد لتعزيز التنمية الاقتصادية . وتقوم الوزارة بدور محوري في قطاع صناعة السيارات من خلال التنسيق بين الجهات المختلفة المنوطة بتنظيم صناعة السيارات ومكوناتها باعتبارها الكيان الذي يمثل الحكومة.

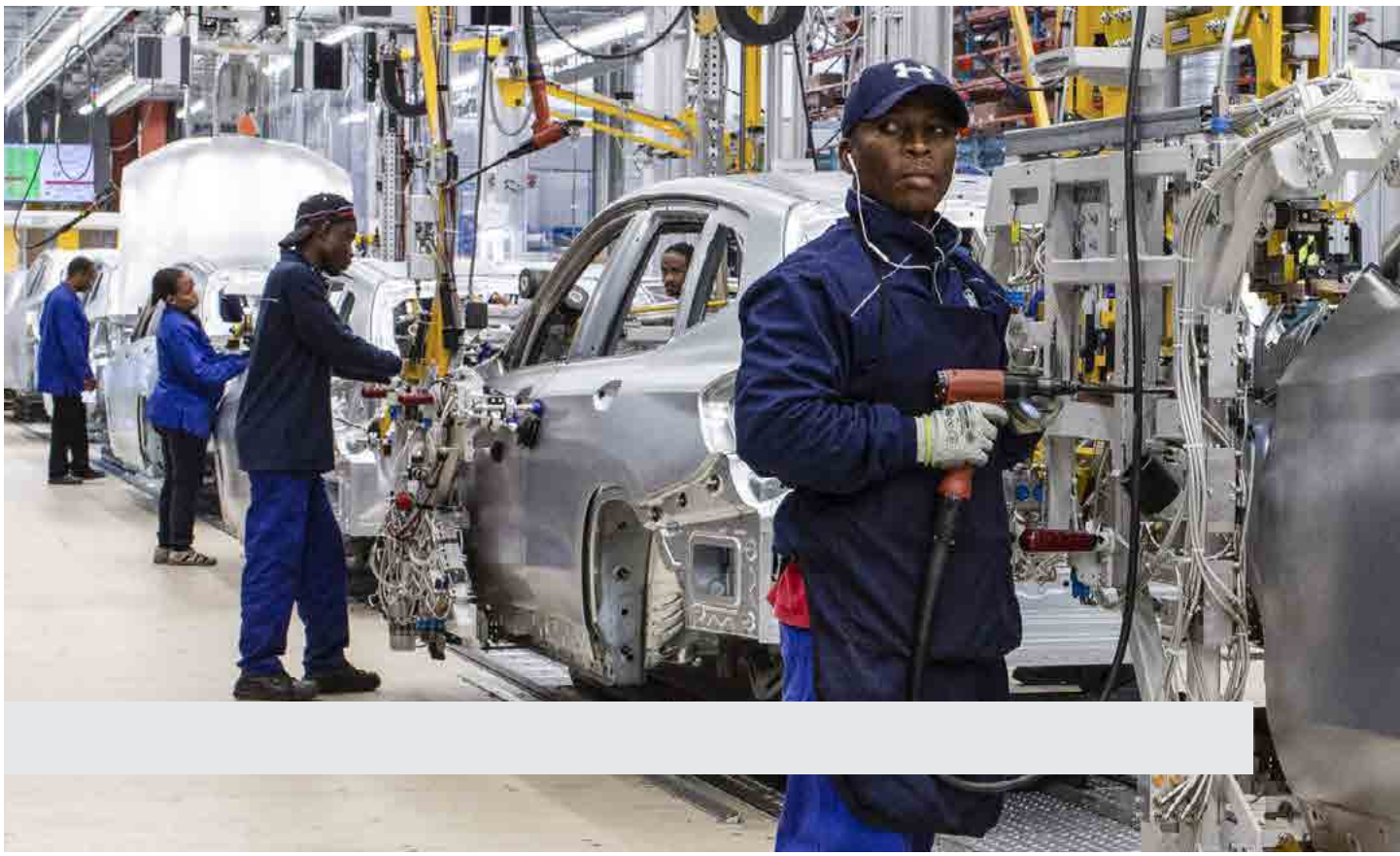
the dtic
Department:
Trade, Industry and Competition
REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

● مجلس أعمال السيارات (NAAMSA):

تأسس مجلس أعمال السيارات NAAMSA في عام ١٩٣٥ لتمثيل مصنعي المعدات الأصلية في جنوب إفريقيا، ومصنعي المعدات الأصلية للبيع بالتجزئة، ومصنعي المعدات الأصلية التجارية الثقيلة. يمثل مجلس أعمال السيارات الجهة المسؤولة عن المصالح الجماعية وغير التنافسية لصناعة السيارات الجديدة في جنوب إفريقيا؛ حيث إن جميع شركات السيارات الكبرى متعددة الجنسيات العاملة في جنوب إفريقيا هي أعضاء في المجلس. تتمثل مهمة المجلس في لعب دور تحويلي نحو صناعة أنظف وأكثر أمانًا واستدامة، تخلق الرخاء لشعب جنوب إفريقيا بهدفها المتمثل في الدعوة بشكل مسؤول إلى حلول التنقل العادلة.

● مجلس تصدير السيارات (AIEC):

تأسس مجلس تصدير صناعة السيارات (AIEC) في نهاية عام ١٩٩٩ ليكون بمثابة هيئة جامعة لأنشطة ترويج وتنمية صادرات صناعة السيارات، ويوفر المجلس وسائل مُدارة وفعالة من حيث التكلفة لمساعدة الشركات في قطاع السيارات التي تقوم بالتصدير حاليًا، أو قد تكون مهتمة بالتصدير في المستقبل، أو قد تصبح قادرة على التصدير في المستقبل. ويمثل المجلس مصالح سبعة من كبار مصنعي/مصدري السيارات، وهم BMW و Ford وIsuzu وMercedes-Benz وNissan وToyota وVolkswagen، بالإضافة إلى ١٣ مصنعًا/مصدرًا للشاحنات والحافلات، ونحو خمسمائة من موردي مكونات السيارات في جنوب إفريقيا.



● الرابطة الوطنية لمكونات السيارات والشركات المصنعة المرتبطة بها (NAACAM):

تأسست الرابطة عام ١٩٨٠، لتمثيل مصالح الشركات المصنعة لمكونات السيارات في البلاد، وهي معترف بها وطنيًّا ودوليًّا باعتبارها صوت صناعة مكونات السيارات في جنوب إفريقيا. وتقدم الجمعية خدمة الإشراف الإداري لمؤتمر مصنعي الإطارات في جنوب إفريقيا (SATMC)، الذي يمثل الشركات العالمية الأربع التي تصنع الإطارات في جنوب إفريقيا، وهي بريدجستون، وكونتيننتال، وجوديير، وسوميتومو رابر جنوب إفريقيا. تعمل الرابطة أيضًا على تسهيل مبادرة القدرة التنافسية لسلسلة توريد السيارات (ASCCI)، المكلفة بدعم تحسين القدرة التنافسية ومبادرات التوطين لموردي المكونات.

تقدم الرابطة العديد من الحلول المتخصصة، بما في ذلك التواصل والتسويق، وبناء الملفات الشخصية للأعضاء وقطاع مكونات السيارات، وتمثيل رفيع المستوى مع الحكومة وأصحاب المصلحة الآخرين في الصناعة، ومواكبة المعلومات حول الاتجاهات الرئيسة والقضايا الحالية التي تؤثر في القطاع، وزيادة تطوير الأعمال على الصعيدين: الوطني والإقليمي، وبناء العلاقات مع صانعي القرار الرئيسين في مجتمع مجمعي أجزاء المركبات، وتقوم الرابطة أيضًا بتقديم أفضل الممارسات التعليمية والمشورة بشأن السياسات المتعلقة بقطاع الصناعة.

● منظمة صناعة السيارات بالتجزئة (RMI):

تم تأسيس المنظمة في أوائل القرن الماضي وهي تمثل قطاع تجارة التجزئة في صناعة السيارات بعضوية ٨٣٧٨ مؤسسة في جميع قطاعات صناعة السيارات بالتجزئة والجملة، بدءًا من تجار السيارات، وتجار الدراجات النارية، وتجار قطع غيار السيارات، ومصلحي هياكل السيارات والمركبات الآلية، ومعيدي تصنيع المكونات، وتجار الإطارات، وورش العمل المستقلة، وتجار الوقود بالتجزئة، وغيرهم. حيث يعمل جميعهم معًا بشكل وثيق لتوفير خدمات الصيانة والإصلاح. كما أنهم يتعاونون لضمان تحقيق العديد من المتطلبات الأساسية منها خدمات الضمان، وسلامة السائق، وحماية البيئة، وتوافر قطع الغيار والمعلومات حول التحسينات التقنية. وتمتلك المنظمة ثماني جمعيات تقع تحت إدارتها، وتعد الرابطة الوطنية لتجار السيارات (NADA) إحدى الجمعيات التأسيسية التابعة للمنظمة، وهي تركز على تنسيق مصالح وكلاء امتياز المركبات الجديدة ومنافذ بيع السيارات المستعملة في البلاد، وتضم الرابطة ٨٥٪ من الوكلاء الحاصلين على حق الامتياز (Franchise) في جنوب إفريقيا.

- **الرابطة الإفريقية المستقلة لمصنعي السيارات (AAAM):**

تأسست الرابطة في نوفمبر ٢٠١٥، وهي تركز على توسيع وتعميق صناعة السيارات في جميع أنحاء إفريقيا من خلال العمل مع الحكومات لتشكيل السياسات، وتقديم الدعم الذي من شأنه جذب المستثمرين، وإطلاق العنان للإمكانات الاقتصادية للقارة. ومواءمة شبكة عالمية من أصحاب المصلحة الملتزمين بتطوير صناعة السيارات في إفريقيا. ذلك بالإضافة إلى أنها تعمل على ربط الدول الكبرى في إفريقيا لإقامة تعاون إفريقي في مجال صناعة السيارات.

- **مكتب أمين المظالم لصناعة السيارات في جنوب إفريقيا (MIOSA):**

تم إنشاؤه في الأصل كمنظمة تطوعية في عام ٢٠٠٠. وبعد ذلك، تم اعتماد مدونة قواعد سلوك صناعة السيارات في جنوب إفريقيا من قبل وزير التجارة والصناعة والمنافسة في أكتوبر ٢٠١٤. ومنذ ذلك الوقت يعمل مكتب MIOSA باعتباره المنتدى المعتمد الوحيد لتسوية المنازعات الذي ينظم التفاعل، ويقوم بتوفير حلول بديلة للمنازعات بين الأشخاص الذين يمارسون الأعمال التجارية في صناعات السيارات والصناعات ذات الصلة في جنوب إفريقيا، فضلًا عن المستهلكين.

MOTOR INDUSTRY OMBUDSMAN OF SOUTH AFRICA

- **مركز تطوير صناعة السيارات (AIDC):**

تم إنشاء المركز ليكون داعمًا لتعزيز القدرة التنافسية العالمية في صناعة السيارات داخل جنوب إفريقيا وتعزيز مكانة مقاطعة جاوتنج كوجهة مفضلة لصناعة السيارات، ويعد المركز تابعًا لوكالة جاوتنج للنمو والتنمية (GGDA)، وهي الوكالة المسؤولة عن تعزيز التجارة والاستثمار، وتنفيذ المشاريع في مقاطعة جاوتنج. قام المركز بتسريع النمو الاقتصادي في صناعة السيارات من خلال شراكات استراتيجية مع الحكومة والوكالات غير الحكومية وقادة الصناعة. ويعد المركز متخصصًا في تطوير المهارات والتدريب، وتطوير المشاريع وبرامج الحضانة، بالإضافة إلى إدارة برامج الحوافز، وإدارة المرافق .

Automotive Industry Development Centre

- **مركز تطوير صناعة السيارات في كيب الشرقية (AIDC-EC):**

تأسس المركز في عام ٢٠٠٣ ليكون تابعًا إلى مؤسسة تنمية كيب الشرقية (ECDC)، الّتي تتمثل مهمتها في تعزيز وتنسيق التنمية الاقتصادية الشاملة في كيب الشرقية من خلال حلول وشراكات التمويل والاستثمار المبتكرة . ويعتبر المركز الذراع التنفيذية لخطة التنمية لحكومة مقاطعة كيب الشرقية. يقوم المركز بتوفير تدريبات على المهارات الديناميكية لتحقيق النتائج المرجوة، بالإضافة إلى توفير الدعم الفني وتوفير برامج الوصول إلى الأسواق داخل المؤسسات المعنية لتحسين سلسلة التوريد المتعلقة بعملية تصنيع السيارات.

٣- آليات وبرامج دعم السيارات في جنوب إفريقيا:

استهدفت دولة جنوب إفريقيا في العقود الماضية تطوير صناعة السيارات والنهوض بها على المستوى المحلي والدولي وجعلها أكثر تنافسية على مستوى العالم، وفي هذا الإطار قامت حكومة جنوب إفريقيا بإطلاق العديد من البرامج والمبادرات بهدف تحسين وتطوير صناعة السيارات في البلاد، ويمكن عرض أهم تلك البرامج فيما يلي:

- **برنامج تطوير صناعة السيارات MIDP (١٩٩٥ - ٢٠١٢)**: نفذت حكومة جنوب إفريقيا برنامج تطوير صناعة السيارات (MIDP) اعتبارًا من ١ سبتمبر ١٩٩٥ في إطار دعم نمو الصناعة بهدف إعادة تشكيل الاتجاه المستقبلي لصناعة السيارات والصناعات المرتبطة بها في جنوب إفريقيا، وأيضًا بهدف ترسيخ التوجه الخارجي للصناعة؛ وبالتالي إعادة هيكلتها لتحقيق القدرة التنافسية العالمية، مع الحفاظ في الوقت نفسه على مستوى التوظيف، ومساهمات الإنتاج في اقتصاد جنوب إفريقيا. وفي هذا الصدد، حقق البرنامج أهدافه المعلنة إلى حد كبير، وتم اعتبار مساهمته في صناعة السيارات المحلية إيجابية. ويمكن تلخيص الإنجازات الرئيسة في إطار برنامج تطوير صناعة السيارات بين عامي ١٩٩٥ و٢٠١٢ على النحو التالي:
  - وصل إجمالي عدد المركبات المصدرة إلى نحو ٢,٤ مليون وحدة.
  - تم تحقيق معدل نمو سنوي مركب قدره ١٩,٥٪ من حيث القيمة الاسمية للراند الجنوب إفريقي للمركبات المبنية بالكامل (CBUs) وصادرات مكونات السيارات منذ عام ١٩٩٥ وحتى عام ٢٠١٢.
- **برنامج إنتاج وتطوير السيارات APDP (٢٠١٣ - ٢٠٢٠)**: حل برنامج إنتاج وتطوير السيارات (APDP) محل برنامج تطوير صناعة السيارات (MIDP) في يناير ٢٠١٣، بهدف تحفيز الإنتاج المحلي لمكونات السيارات مع الحفاظ على الحوافز لمصنعي المعدات الأصلية لتصنيع سيارات الركاب والمركبات التجارية الخفيفة في الدولة؛ بهدف زيادة الإنتاج في السوق المحلية إلى جانب التصدير. وبذلك نجد أن رؤية البرنامج تضمنت التركيز بشكل خاص على تطوير قطاع مكونات السيارات. حيث ركز البرنامج على ضرورة ضمان أن يكون للقطاع تأثير أكبر على الاقتصاد وعلى مستويات التوظيف الوطنية من خلال زيادة تصنيع المكونات المحلية في السوق المحلية. وبهذا يمكن أن ننتهي إلى أن برنامج تطوير صناعة السيارات ركز بشكل أساسي على زيادة القيمة المحلية المضافة لتعزيز إنتاج صناعة السيارات، وتعزيز القدرة التنافسية للصادرات.
  - **مبادرة تعزيز القدرة التنافسية لسلسلة توريد السيارات (ASCCI)**: جاءت هذه المبادرة لدعم وتعزيز رؤية برنامج إنتاج وتطوير السيارات APDP في زيادة إنتاج وتصنيع السيارات، وهي مبادرة وطنية تعاونية بين الموردين ومصنعي المعدات الأصلية والحكومة والعمال تم تأسيسها في ديسمبر ٢٠١٣ لتسهيل وتنسيق أنشطة تطوير سلسلة التوريد داخل صناعة السيارات؛ بهدف تمكين قدرات سلسلة التوريد المحلية، وتعزيز القدرة التنافسية لصناعة السيارات في جنوب إفريقيا، وبالتالي دعم نمو الصناعة، وخلق فرص عمل جديدة.

■ **مخطط الاستثمار في السيارات (AIS):** تم إطلاق هذا المخطط من قبل حكومة جنوب إفريقيا في إطار برنامج إنتاج وتطوير السيارات APDP، ليكون حافزًا لتنمية وتطوير قطاع السيارات من خلال الاستثمار في نماذج ومكونات جديدة أو بديلة من شأنها زيادة حجم الإنتاج، والحفاظ على فرص العمل، وتعزيز سلسلة القيمة في صناعة السيارات. ويقوم المخطط بتقديم حوافز مالية لمصنعي معدات السيارات والشركات المصنعة للعقود وغيرها من الشركات عبر سلسلة القيمة المتعلقة بقطاع السيارات. وتعكس هذه الحوافز تقدير الحكومة للدور الحيوي الذي يلعبه قطاع السيارات في اقتصاد جنوب إفريقيا. وتتمثل أهداف مخطط الاستثمار في السيارات في الآتي:

- تعزيز وتنويع قطاع السيارات من خلال الاستثمار في نماذج ومكونات جديدة و/أو بديلة.
- زيادة حجم إنتاج المصانع.
- الحفاظ على التوظيف وتعزيز سلسلة القيمة لقطاع صناعة السيارات.

في عام ٢٠٢١ **تم البدء في المرحلة الثانية من برنامج إنتاج وتطوير السيارات (APDP 2)** بهدف دعم رؤية المخطط الرئيس للسيارات في جنوب إفريقيا ٢٠٣٥ (SAAM) المتمثل في إنشاء "صناعة سيارات ذات قدرة تنافسية عالمية ومتحولة تساهم بنشاط في التنمية المستدامة للاقتصاد الإنتاجي في جنوب إفريقيا، مما يخلق الرخاء لأصحاب المصلحة في الصناعة وللمجتمع ككل". وستقوم هذه الرؤية بتوجيه صناعة السيارات في جنوب إفريقيا حتى عام ٢٠٣٥، مع استهداف جميع عناصر السياسة للمرحلة الثانية من برنامج إنتاج وتطوير السيارات (APDP 2) لتحقيقها.

- **الخطة الرئيسة لصناعة السيارات في جنوب إفريقيا ٢٠٣٥ (SAAM)**: نظرًا لأهمية صناعة السيارات في جنوب إفريقيا، كلفت وزارة التجارة والصناعة والمنافسة (DTIC) –وزارة التجارة والصناعة سابقًا– بتطوير مخطط رئيس للسيارات في جنوب إفريقيا في عام ٢٠١٦. وبعد عملية مشاركة مكثفة لأصحاب المصلحة، قامت وزارة التجارة والصناعة بتطوير الخطة الرئيسة لصناعة السيارات في جنوب إفريقيا ٢٠٣٥ (SAAM) لوضع رؤية وأهداف واضحة لصناعة السيارات حتى عام ٢٠٣٥. تتمثل رؤية الخطة في تحقيق صناعة سيارات تنافسية ومتحولة عالميًا تساهم بشكل فعال في التنمية المستدامة للاقتصاد الإنتاجي في جنوب إفريقيا، مما يخلق الرخاء لأصحاب المصلحة في الصناعة والمجتمع بأكمله. وتتمثل أهداف الخطة بشكل أساسي في الآتي:
  - تنمية الإنتاج المحلي للمركبات ليصل إلى ١٪ من الإنتاج العالمي.
  - زيادة المحتوى المحلي في المركبات المجمعة في جنوب إفريقيا إلى ٦٠٪ (من ٣٩٪ في عام ٢٠١٥).
  - مضاعفة إجمالي العمالة في سلسلة قيمة السيارات (من ١١٢,٠٠٠ إلى ٢٢٤,٠٠٠).
  - تحسين مستويات القدرة التنافسية لصناعة السيارات إلى مستوى المنافسين الدوليين الرائدين.
  - تحقيق تحول الصناعة عبر سلسلة القيمة.
  - تعميق القيمة المضافة عبر السلع والتقنيات المختارة.

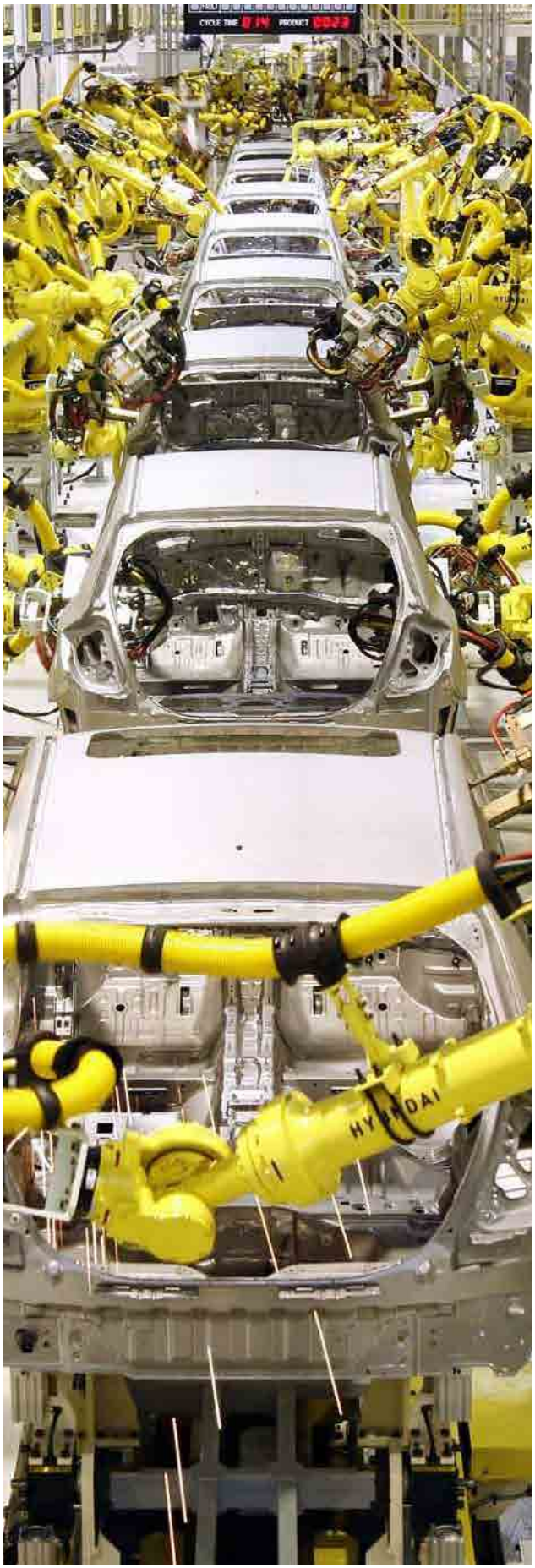
- **منتدى صناعة السيارات في كيب الشرقية (ECAIF)**: منتدى صناعة السيارات في كيب الشرقية (ECAIF) هو شراكة بين القطاعين: العام والخاص وبين وزارة التنمية الاقتصادية وشؤون البيئة والسياحة (DEDEAT)، وقطاع تصنيع السيارات في كيب الشرقية، والذي تم تأسيسه في عام ٢٠١٥ لتطوير صناعة السيارات في كيب الشرقية. وتهدف المجموعة إلى تعزيز نمو الصناعة، وتحسين القدرة التنافسية، ودعم تحول الصناعة. قامت المجموعة بعملية تطوير استراتيجية شاملة لمواءمة برامج الدعم التي تقدمها مع المخطط الرئيس للسيارات في جنوب إفريقيا حتى عام ٢٠٣٥، ولضمان أن الدعم الذي تقدمه يخدم احتياجات قطاع السيارات في كيب الشرقية. يولي المنتدى التركيز على العديد من الأنشطة بهدف تحقيق الآتي:
  - النمو من خلال التوطين والتصدير.
  - تحسين القدرة التنافسية.
  - تنمية المهارات والتدريب.
  - تنمية الموردين الأسود وبناء القدرات.
- **مخطط تسويق الصادرات والمساعدة على الاستثمار (EMIA)**: هو عبارة عن مخطط حوافز تديره وزارة التجارة والصناعة. والغرض منه هو تعويض المصدرين جزئيًا عن التكاليف المتكبدة فيما يتعلق بالأنشطة التي تهدف إلى تطوير أسواق التصدير لمنتجات وخدمات جنوب إفريقيا في الخارج. ويهدف المخطط أيضًا إلى جذب استثمارات أجنبية مباشرة جديدة إلى جنوب إفريقيا.

أبرز النقاط على طريق الإصلاحات

- تبني عدة برامج ومبادرات منذ تسعينات القرن الماضي عملت على دعم وتطوير صناعة السيارات في جنوب إفريقيا، كان أهمها برنامج تطوير صناعة السيارات (MIDP)، والّذي دخل حيز التنفيذ عام ١٩٩٥ واستمر حتى عام ٢٠١٢، وقد عمل البرنامج على تعزيز القدرة التنافسية لصناعة السيارات الماليزية، ذلك إلى جانب مساهمته بشكل فعال في تعزيز مساهمة صناعة السيارات في النمو الاقتصادي.
- تقديم حوافز مالية لمصنعي معدات السيارات في إطار مخطط الاستثمار في السيارات (AIS)، والّذي تم تدشينه ليكون حافزًا لتطوير قطاع صناعة السيارات من خلال الاستثمار في نماذج ومكونات جديدة؛ بهدف زيادة حجم الإنتاج.
- تأسيس مجلس تصدير السيارات (AIEC) في عام ١٩٩٩ والّذي يقوم بالترويج لصادرات صناعة السيارات والعمل على تنميتها، ذلك بالإضافة إلى مساعدة الشركات الّتي تقوم بالتصدير بالوسائل المختلفة.

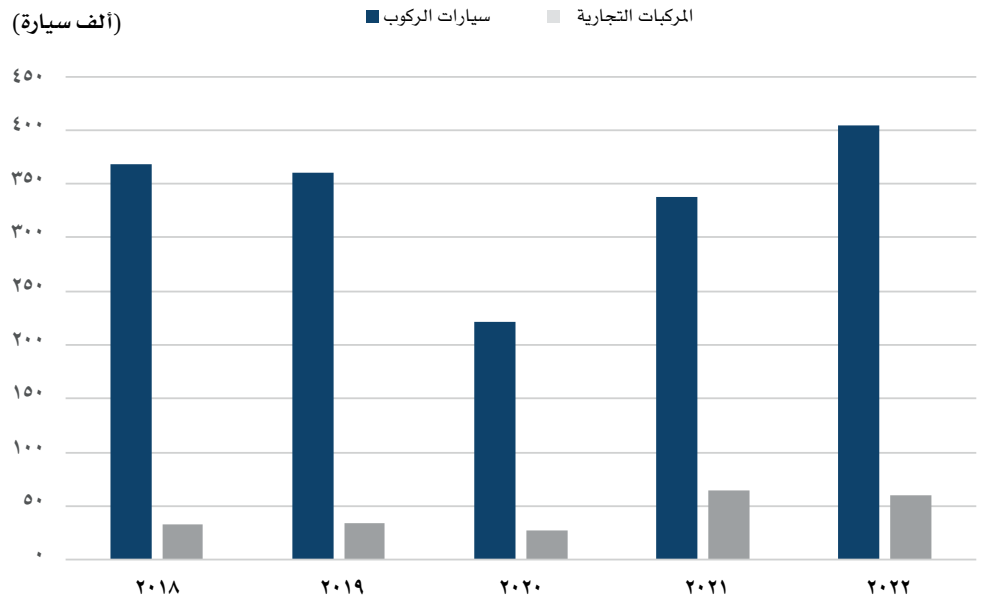
ثالثًا: المغرب

أصبح المغرب مركزًا رائدًا لتصنيع السيارات في إفريقيا على مدى السنوات القليلة الماضية، متجاوزًا جنوب إفريقيا كأكبر مصدر لسيارات الركاب في القارة. ويتمتع المغرب بموقع جيد جغرافيًّا واقتصاديًّا لتصدير السيارات إلى الأسواق الأوروبية، وخاصة فرنسا وإسبانيا وألمانيا وإيطاليا. وتبلغ القدرة الإنتاجية لقطاع السيارات في المغرب أكثر من ٧٠٠ ألف سيارة سنويًّا ويوظف القطاع نحو ٢٢٠ ألف شخص. وقد أنشأت العديد من الشركات العالمية لصناعة السيارات، مثل رينو وبيجو وفولكس فاجن، مصانع في المغرب وعملت على تنمية صادراتها. وبذلت الحكومة جهودًا واستثمارات هائلة؛ بهدف تطوير المغرب ليصبح مركزًا عالميًّا لتصنيع السيارات؛ حيث وقع المغرب نحو ٦٠ اتفاقية تجارة حرة مع أوروبا والولايات المتحدة وتركيا والإمارات العربية المتحدة، وهو ما يسهل التجارة والصادرات. بالإضافة إلى ذلك، توفر الحكومة المغربية العديد من المزايا الضريبية للشركات التي تنشئ وحدات تصنيع في البلاد. بالإضافة إلى ذلك، استثمرت الحكومة أيضًا باستمرار في البنية التحتية لضمان سلاسة العمليات المتعلقة بكل من التصنيع والنقل. علاوة على ذلك، تعمل الحكومة أيضًا على تسهيل تدريب الموظفين من خلال إنشاء معاهد التدريب لصناعة السيارات.



شكل رقم (١٧)

تطور إنتاج سيارات الركوب والسيارات التجارية في المغرب خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٢٢)



المصدر: المنظمة الدولية لمصنعي السيارات (OICA).

١- الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في المغرب:

يوجد في المغرب العديد من المؤسسات التي تدعم صناعة السيارات، ويأتي على رأسها ما يلي:

- **وزارة التجارة والصناعة:** هي الجهة الرئيسة المسؤولة عن تطوير ووضع السياسة الصناعية المغربية، ووضع استراتيجيات التنمية لقطاعات الصناعة والتجارة المختلفة، وإجراء الدراسات وإصدار الإحصاءات في مجال الصناعة والتجارة، ورصد وتقييم استراتيجيات الصناعة والتجارة والتقنيات الجديدة، وتشجيع الابتكار. وتضم وزارة الصناعة والتجارة، عددًا من الإدارات والمديريات، ومنها: إدارة صناعة السيارات.

- **الوكالة الوطنية للنهوض بالمشروعات الصغيرة والمتوسطة (Maroc PME):** بدأت عملها منذ عام ٢٠٠٤، عندما أطلقت أول برنامج لها بالتعاون مع المفوضية الأوروبية. وتهدف الوكالة إلى دعم وتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة المغربية، بما فيها المؤسسات التي تعمل في مجال صناعة السيارات.

- **الجمعية المغربية لصناعة السيارات والتجارة (AMICA):** هي مؤسسة غير هادفة للربح تأسست سنة ١٩٧٤، وتقوم بمهمة التواصل بين أعضائها والمصالح الوزارية المعنية بالقطاع، وكذا أي جهات تعمل في مجالات مرتبطة بتحسين القدرة التنافسية، والتدريب وترويج الصادرات ونقل التكنولوجيا. وقد دعمت الجمعية منذ إنشائها تطوير قطاع السيارات، وتشمل مهامها: التعاون الوثيق مع السلطات الحكومية من أجل تطوير قطاع السيارات بالمغرب، وتقديم الدعم للمستثمرين في قطاع السيارات، وتشجيع صادرات القطاع، واتخاذ إجراءات ضد القطاع غير الرسمي والتقليد والتهريب، وكل الأنشطة التي تضر بنمو قطاع السيارات، وتطوير برامج التدريب.

- **الوكالة المغربية لتنمية الاستثمارات والصادرات:** تلعب دورًا قياديًّا في تشجيع الاستثمار والتصدير وتساهم في خلق قيمة مضافة وفرص عمل، وتعزيز القدرة التنافسية للمنتجات المغربية، وتقدم الوكالة خدمات استشارية للمستثمرين، وتدعم تنفيذ مشروعات استثمارية في المغرب من خلال التواصل مع الشركاء والموردين والعملاء. وتقوم الوكالة بتمويل الصادرات، وتوفير بيانات عن الأسواق التي توجد بها فرص تصديرية واعدة.

٢- آليات وبرامج دعم السيارات في المغرب:

تهدف سياسة صناعة السيارات في المغرب إلى تعزيز الصادرات، وخلق فرص العمل، وتحسين التكامل المحلي والاستدامة. وينتهج المغرب سياسة تقوم على مفهوم النظم البيئية الصناعية المتكاملة التي تهدف إلى زيادة المكون المحلي والتصدير. وتستهدف السياسة المغربية تطوير ستة أنظمة بيئية صناعية لدعم مستقبل صناعة السيارات، وهي: النظام البيئي للكابلات، والنظام البيئي للمعادن والأختام، والنظام البيئي للبطارية، والنظام البيئي للتصميمات الداخلية للمركبة ومقاعدها، والنظام البيئي للمحركات، والنظام البيئي لجسم الشاحنة والمركبات الصناعية.

تتم إدارة كل نظام بيئي بالتعاون مع المقاولين والمصنعين العالميين والجمعية المغربية لصناعة وتجارة السيارات (AMICA). وفيما يلي أهم آليات وبرامج دعم صناعة السيارات:

- **اتفاقيات المحتوى المحلي:** تعد إحدى الآليات التي ساعدت على تطوير صناعة السيارات في المغرب، وكان أبرزها الاتفاقية التي وقعتها رينو-نيسان مع الحكومة المغربية، وبموجب هذا الاتفاق تعهدت رينو-نيسان بزيادة حجم مشترياتها من المغرب لتصل إلى ١,٥ مليار يورو ٢٠٢٣، ارتفاعًا من ٧٥٠ مليون يورو في ٢٠١٦.
- **حماية السوق المحلية:** تعد إحدى العقبات الرئيسة التي تواجه توسيع سوق السيارات الإفريقية الجديدة اعتماد القارة على واردات السيارات المستعملة؛ مما دفع المغرب إلى السماح فقط باستيراد المركبات التي يقل عمرها عن خمس سنوات، والتي تتوافق مع معايير الانبعاثات الأوروبية EURO4 (باستثناء المغاربة المتقاعدين العائدين إلى البلاد). ساعد هذا الحظر على حماية الصناعة المحلية. منذ إدخال القيد في عام ٢٠١٠، انخفض عدد السيارات المستعملة المستوردة من ٥٦ ألفًا إلى ١٣ ألفًا في ٢٠١٨.
- **تطوير البنية التحتية للموانئ:** توجد في جميع الموانئ في المغرب وسائل نقل متعددة الوسائط مرتبطة مباشرة بالشبكة الوطنية للطرق. وتوجد بميناء طنجة المتوسط ١ منطقة صناعية حرة، ولديها واحدة من أكبر محطات الحاويات في البحر الأبيض المتوسط.

- **التطوير المستمر لمرافق الهندسة والبحث والتطوير:** تم إنشاء عدد من مراكز البحث والتطوير في المغرب، وأهمها المركز الفني لإفريقيا، وهو مركز بحث وتطوير إقليمي لشركة Stellantis تم إنشاؤه بهدف دعم المنشآت الصناعية للمجموعة في المنطقة وتطوير أنشطة البحث والتطوير المرتبطة بخطة المنتج الإقليمية والتكامل المحلي. بالإضافة إلى ذلك، تم إنشاء المركز التقني لصناعة ومُعدات السيارات، وهو مركز اختبار لصناعات معدات المركبات مجهز بتقنيات عالية وتركيبات فنية للاختبارات الفيزيائية المتعلقة بأنشطة تطوير السيارات.

- **صندوق دعم الاستثمار (FPI):** يوفر صندوق دعم الاستثمار تغطية جزئية من قبل الحكومة لبعض النفقات المتعلقة باقتناء العقارات (ما يصل إلى ٢٠٪ من تكلفة الأرض)، والبنية التحتية الخارجية (ما يصل إلى ٥٪ من المبلغ الإجمالي لبرنامج الاستثمار). ولحصول المشروع على هذه المنحة يجب ألا تقل قيمته عن ٢٠٠ مليون درهم على مدى ثلاث سنوات، وأن يتم تنفيذه في أحد الأقاليم والولايات المذكورة في المرسوم رقم ٢-٩٨-٥٢٠ الصادر في ٥ ربيع الأول ١٤١٩ الموافق لـ٣٠ يونيو ١٩٩٨، وأن يساعد على خلق ٢٥٠ وظيفة على مدى ثلاث سنوات، وأن يساهم في حماية البيئة، ونقل التكنولوجيا.

- **صندوق الحسن الثاني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية:** يقدم صندوق الحسن الثاني منحًا في حدود ١٥٪ من إجمالي قيمة الاستثمار، على ألا تتجاوز قيمته ٣٠ مليون درهم. فيما يتعلق بصناعة السيارات، يوفر الصندوق منحة قدرها ١٥٪ من قيمة المعدات المستعملة المستوردة والمخصصة التي يتم شراؤها (بغض النظر عن أي مساهمة أخرى من الدولة مدفوعة لاقتناء السلع الرأسمالية). ويجب أن يكون المبلغ الإجمالي للاستثمار (دون حساب رسوم وضرائب الاستيراد) ١٠ ملايين درهم أو أكثر، ويجب أن يكون الاستثمار في السلع التجهيزية (باستثناء رسوم وضرائب الاستيراد) ٥ ملايين درهم أو أكثر.

- **حوافز ضريبية:** توفر إعفاء ضريبيًّا على القيمة المضافة عند استيراد السلع التجهيزية والمعدات والأدوات الضرورية للمشروعات الاستثمارية التي تتجاوز تكلفتها ٢٠٠ مليون درهم، وهذا خلال مدة ٣٦ شهرًا ابتداء من توقيع اتفاقية الاستثمار. ويشمل هذا الإعفاء أجزاء وقطع الغيار واللوازم المستوردة.

- **تنمية المهارات:** تعد سياسة تنمية مهارات الكوادر البشرية والرفع من جودتها أحد أهم الآليات الّتي تحدد مدى جاذبية المغرب كواجهة مفضلة للتصنيع، ولا سيما رفع إنتاجية الشركات وقدرتها التنافسية. وتهدف سياسة تنمية المهارات إلى تزويد النظم البيئية القائمة بأيدٍ عاملة ذات مهارة عالية. وتقوم الحكومة بتخطيط تفصيلي للاحتياجات التدريبية – مع تحديد كمي لمتطلبات الموارد البشرية حسب القطاع والمنطقة والسنة – وتحديد فرص التدريب المتاحة في المغرب. وفي قطاع السيارات، يتمثل الهدف في خلق مجموعة من العمال المهرة من خلال إنشاء ٤ معاهد للتكوين المهني في صناعة السيارات (IFMIA) – في الدار البيضاء والقنيطرة وطنجة – وتوفر تلك السياسة مساعدة مباشرة لتدريبات تنمية المهارات تصل إلى ٦٥ ألف درهم للشخص الواحد. وأسلوب إدارة هذه المعاهد هو الشراكة بين القطاعين العام والخاص (الإدارة المفوضة).

- **المناطق الحرة:** أسست المغرب مناطق التصدير الحرة مخصصة لأنشطة التصدير الصناعية والخدمات التابعة لها. ويتم إنشاء كل منطقة حرة بموجب مرسوم يحدد طبيعة وأنشطة الشركات التي يمكن أن تقام فيها. وتوجد مناطق التصدير الحرة التي بدأت أنشطتها في كل من طنجة (منطقة طنجة الحرة وطنجة أوتوموتيف سيتي)، والقنيطرة (المنطقة الحرة الأطلسية للقنيطرة)، والدار البيضاء (ميد بارك)، والرباط (تكنوبوليس)، ووجدة (تكنوبول وجدة). وتتمتع الشركات الواقعة في المناطق الحرة بالمزايا التالية:

- **حوافز ضريبية:**
  - إعفاء تام من الضريبة على الدخل خلال السنوات الخمس الأولى.
  - الإعفاء التام من الضريبة على الشركات خلال السنوات الخمس الأولى، ثم فرضها بنسبة ٨,٧٥٪ خلال السنوات العشرين التالية.
  - الإعفاء التام من الرسم المهني خلال ١٥ سنة.
  - الإعفاء من المساهمة في التضامن الوطني.
  - الإعفاء من الرسوم المفروضة على الأسهم والأرباح والإيرادات المشابهة بالنسبة لغير المقيمين، وتخفيضها إلى ٧,٥٪ بالنسبة للمقيمين.

- **امتيازات جمركية:**
  - الإعفاء التام من رسوم الاستيراد والاستفادة من إجراءات جمركية ميسرة.
  - الإعفاء غير المحدود من الضريبة على القيمة المضافة على المنتجات والخدمات المقدمة بمناطق التصدير الحرة، والواردة من المناطق الخاضعة للضريبة.

- **تسهيلات إدارية:**
  - الإعفاء من رسوم التسجيل على عقود التأسيس أو زيادة رأسمال الشركة، وشراء الأراضي.
  - إقامة شباك واحد لخدمة المستثمر.

أبرز النقاط على طريق الإصلاحات

- توفير عمالة ماهرة في مجال صناعة السيارات من خلال إنشاء ٤ معاهد للتكوين المهني في صناعة السيارات (IFMIA).
- الاهتمام بتطوير الموانئ من خلال توفير وسائل نقل متعددة الوسائط مرتبطة مباشرة بالشبكة الوطنية للطرق.
- الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة عند استيراد السلع التجهيزية والمعدات والأدوات الضرورية للمشروعات الاستثمارية التي تتجاوز تكلفتها ٢٠٠ مليون درهم.
- إنشاء صندوق تشجيع الاستثمار (FPI)، ويوفر الصندوق تغطية جزئية من قبل الحكومة لبعض النفقات المتعلقة باقتناء العقارات (ما يصل إلى ٢٠٪ من تكلفة الأرض).
- التطوير المستمر لمرافق الهندسة والبحث والتطوير من خلال إنشاء عدد من مراكز البحث والتطوير في المغرب.

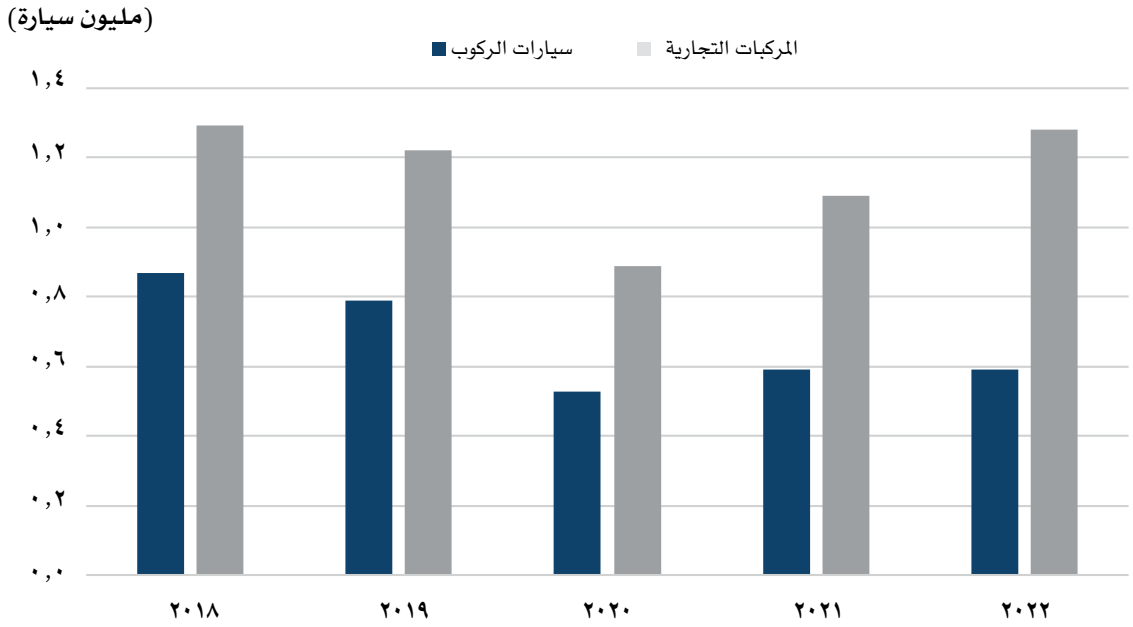
رابعًا: تايلاند

بدأت صناعة السيارات في تايلاند في أوائل الستينيات بدعم حكومي لإنشاء قاعدة إنتاج ومصانع تجميع موجهة للتصدير. وتعد صناعة السيارات في تايلاند مساهمًا حيويًا في الاقتصاد التايلاندي؛ حيث تلعب صناعة السيارات دورًا في زيادة الصادرات، وخلق فرص العمل، وتطوير الاقتصاد.

وفي هذا الإطار، جاءت تايلاند ضمن أعلى الدول عالميًا من حيث إنتاج السيارات، حيث احتلت المرتبة الـ ١١ في ٢٠٢٢ كأكبر دولة منتجة للسيارات، وبلغ إنتاج السيارات خلال هذا العام ١,٨٨ مليون سيارة. وفيما يتعلق بالأداء الخارجي لقطاع السيارات، تعد صناعة السيارات ثاني أكبر قطاع تصديري في البلاد بعد صناعة قطع غيار الكمبيوتر.

شكل رقم (١٨)

تطور إنتاج سيارات الركوب والمركبات التجارية في تايلاند خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٢٢)



المصدر: المنظمة الدولية لمصنعي السيارات (OICA).

١- الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في تايلاند:

يتسم الإطار المؤسسي لصناعة السيارات في تايلاند بوجود عدد من المؤسسات الداعمة، ومؤسسات مختصة بوضع المعايير، ومؤسسات أسسها القطاع الخاص، وفيما يلي أهم المؤسسات المعنية بتنظيم ودعم صناعة السيارات في تايلاند:

- **وزارة الصناعة:** هي الجهة الرئيسة المسؤولة عن إدارة، ووضع السياسات الصناعية وتشجيع ودعم الصناعة والاستثمار ورواد الأعمال.

- **معهد تايلاند للسيارات (TAI):** تأسس في ١٩٩٨ بموجب قرار مجلس الوزراء الصادر في ٧ يوليو ١٩٩٨، وقرار وزير الصناعة رقم ٢٥٤١/٣١٤، ليكون منظمة مستقلة. وتتألف لجنة إدارة المعهد من ممثلين عن القطاعين: الحكومي والخاص، بالإضافة إلى الأكاديميين. ويختص المعهد بالتنسيق مع القطاعات الخاصة والحكومية وتقديم الخدمات اللازمة لمصنعي السيارات.

- **جمعية صناعة السيارات التايلاندية (TAIA):** تأسست في ١٥ يوليو ١٩٨١، وهي جهة خاصة تعمل كمركز لصناعة السيارات في تايلاند، وتهدف إلى تعزيز صناعة السيارات ومكوناتها، وجعلها صناعة رائدة في آسيا، ودعم القدرة التنافسية لصناعة السيارات ومكوناتها لضمان النمو المستدام. وتعمل الجمعية كمنصة لنقل الاقتراحات من مصنعي السيارات ومكوناتها إلى الوكالات الحكومية ذات الصلة ومتابعة التقدم المحرز في القطاع.

- **جمعية المركبات الكهربائية في تايلاند (EVAT):** أسسها القطاع الخاص والأكاديمي في ٢٠١٥ في إطار اهتمام الحكومة التايلاندية بتكنولوجيا السيارات الكهربائية، وإطلاق سياسة للترويج للسيارات الكهربائية في بداية ٢٠١٥. وتهدف الجمعية إلى دعم تبادل المعرفة والتكنولوجيا المتعلقة بالمركبات الكهربائية، بالإضافة إلى التشاور بشأن التنظيم والتوحيد والأبحاث ذات الصلة.

- **وزارة النقل في تايلاند (MoT):** هي الوزارة المعنية بتطوير وتنظيم أنظمة النقل البرية والبحرية والجوية في البلاد. وتتبع الوزارة دائرة النقل البري (DLT)، وتتمثل مهامها الرئيسة في تحسين قوانين النقل ولوائح المركبات، وتحسين مرافق النقل العام، وتطوير شبكات النقل البري.

- **معهد المعايير الصناعية التايلاندية (TSI):** هو الجهة المسؤولة عن وضع المعايير الوطنية في تايلاند، وقد تم تأسيسه تحت إشراف وزارة الصناعة (MoI). وتشمل مهام المعهد تطوير المعايير، وإصدار شهادات المنتجات.

٢- آليات وبرامج دعم السيارات في تايلاند:

تبنت الحكومة التايلاندية العديد من السياسات الهادفة إلى جذب الاستثمار الأجنبي وتطوير الصناعة. وأنشأت الحكومة مناطق اقتصادية، ومناطق صناعية تقدم حوافز للمستثمرين، مثل الإعفاءات الضريبية، وتبسيط الإجراءات الجمركية، ونفذت الحكومة أيضًا سياسات لتعزيز المكون المحلي ونقل التكنولوجيا؛ مما أدى إلى نمو صناعة قطع السيارات المحلية. وفيما يلي عرض لأبرز آليات وحوافز تشجيع صناعة السيارات:

- **خطة ترويج الاستثمار التابعة لمجلس الاستثمار (BOIs)**: تعتبر السياسة الحكومية الداعمة أحد العوامل الرئيسة التي تعطي ميزة تنافسية لصناعة السيارات في تايلاند؛ حيث تقدم الحكومة التايلاندية دعمًا كبيرًا في شكل حوافز ضريبية وغير ضريبية لتشجيع الاستثمار الأجنبي في الصناعة. وفيما يلي بعض المزايا المتاحة للمستثمرين الأجانب، وذلك في إطار خطة ترويج الاستثمار التابعة لمجلس الاستثمار (BOIs):

  - الإعفاء من ضريبة دخل الشركات (CIT) لمدة تصل إلى ثماني سنوات.
  - الإعفاء من رسوم الاستيراد على الآلات.
  - الإعفاء من رسوم الاستيراد على المواد الخام المستخدمة في تصنيع منتجات التصدير.
  - السماح باستقدام العمال المهرة والخبراء للعمل في الأنشطة المشجعة للاستثمار.
  - تسهيل تصريحات تملك الأراضي.
  - السماح بإخراج أو تحويل الأموال بالعملة الأجنبية.

هناك مزايا إضافية متاحة للشركات التي تستثمر في مناطق صناعة السيارات الفائقة في تايلاند. وتشمل هذه المزايا: تخفيض ضريبة الشركات بنسبة ٥٠٪ عن المعدل الطبيعي لمدة خمس سنوات، إمكانية تمديد الإعفاء من ضريبة دخل الشركات لمدة تصل إلى ١٠-١٥ سنة، والإعفاء من ضريبة الدخل الشخصي للمتخصصين التايلانديين والأجانب، وإمكانية الحصول على تصريح إقامة دائمة.

- **اتفاقيات التجارة الحرة:** يستفيد مصنعو السيارات والمستثمرين في تايلاند بشكل كبير من اتفاقيات التجارة الحرة. وأبرمت تايلاند اتفاقيات تجارة حرة مع أستراليا والصين والهند ونيوزيلندا، والدول العشر الأعضاء في رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان). توفر اتفاقيات التجارة الحرة للمستثمرين فرصة لتوسيع سلسلة التوريد واكتساب مزايا تنافسية في استيراد المواد الخام، والمكونات ومدخلات الإنتاج الأخرى عن طريق خفض وإلغاء رسوم الاستيراد. علاوة على ذلك، تعمل بعض اتفاقيات التجارة الحرة على تنسيق القوانين الجمركية، ومعايير المنتجات مع الدول الأخرى؛ مما يؤدي إلى تسريع التدفقات التجارية.

- **حوافز لتشجيع صناعة السيارات الكهربائية:** أعلنت وزارة المالية وإدارة الضرائب عن حوافز ضريبية وجمركية للمركبات الكهربائية للأعوام ٢٠٢٢-٢٠٢٥. والهدف من هذه الحوافز هو تحفيز الطلب على المركبات الكهربائية، ومساواة سعر هذه المركبات مع سعر المركبات ذات محركات الاحتراق الداخلي. وتتكون الحوافز عمومًا من تخفيض الرسوم الجمركية، وتخفيض الضرائب غير المباشرة. وتعتمد الحوافز المتاحة على حجم البطارية وسعر التجزئة المقترح للمركبات. وفيما يلي أهم الحوافز:

  - تشمل حوافز الرسوم الجمركية تخفيض رسوم الاستيراد بنسبة تتراوح من ٤٠٪ إلى الإعفاء الكامل من رسوم الاستيراد.
  - تخفيض ضريبة الإنتاج بنسبة تتراوح من ٢٪ إلى ٨٪ لسيارات الركاب.

- **المعايير البيئية الصارمة ساعدت على زيادة القدرة التنافسية:** فرضت تايلاند معايير صارمة لانبعاثات السيارات للتأهل للحصول على الحوافز الضريبية للشركات في عام ٢٠٠٩، ووفقًا لهذه المعايير يجب ألا تتجاوز الانبعاثات ١٢٠ جرامًا من ثاني أكسيد الكربون لكل كيلومتر. وفي المقابل، يبلغ معيار الاتحاد الأوروبي ١٣٠ جرامًا من ثاني أكسيد الكربون لكل كيلومتر. كان لهذه المعايير تأثير كبير على زيادة الجودة البيئية للمركبات المنتجة في تايلاند.

- **حوافز لصناعة بطارية السيارات الكهربائية:** بجانب الحوافز التي تقدمها الحكومة لصناعة السيارات، يتم تقديم حوافز لمكونات السيارات الكهربائية وأهمها البطاريات. وتشمل هذه الحوافز: الإعفاء من ضريبة دخل الشركات لمدة ٥-٨ سنوات، وتخفيض بنسبة ٩٠٪ على رسوم الاستيراد على المواد الخام لمدة ٢ سنة.

- **العمالة الماهرة:** يعد وجود عدد كبير من العمالة الماهرة في قطاع صناعة السيارات أحد أهم عوامل النجاح، ويوجد ٢٩ جامعة ومعهدًا تقدم برامج هندسة السيارات والميكانيكا. بالإضافة إلى ذلك العديد من شركات تجميع السيارات في تايلاند، مثل: إيسوزو وتويوتا وهوندا، لديها برامج تدريب الموظفين الخاصة بها، والتي تساعد على تحسين قدرتهم.

- **مبادرة الممر الاقتصادي الشرقي (EEC):** تم إطلاق المبادرة لدعم ١٠ صناعات مستهدفة، بما في ذلك السيارات، وتهدف المبادرة إلى تعزيز التكنولوجيا الناشئة والابتكار والإبداع داخل كل قطاع من خلال السياسات الحكومية والاستثمار. تسعى المبادرة إلى توسيع سلسلة القيمة لصناعة السيارات مع التركيز بشكل خاص على تصميم التكامل السطحي. علاوة على ذلك، فإن أحد أهداف المبادرة هو توسيع وتعزيز عملية تصنيع الملحقات الإلكترونية وقطع غيار السيارات. وتشمل بعض المزايا المتاحة لمستثمري السيارات في إطار المبادرة: الإعفاء من ضريبة دخل الشركات لمدة تصل إلى ١٥ عامًا؛ وحوافز مالية للاستثمار في البحث والتطوير أو الابتكار أو تنمية الموارد البشرية؛ وتصريح لامتلاك الأراضي المستخدمة في المشروعات التي يروج لها مجلس الاستثمار؛ وتسهيل تأشيرات العمال الأجانب، وتصاريح العمل.

- **تغيير السياسات عقب الأزمة الآسيوية ١٩٩٧-١٩٩٩:** ساعدت التغييرات السياسية التي تبنتها الحكومة التايلاندية بعد فترة وجيزة من الأزمة على دعم نمو قطاع السيارات، حيث سمحت الحكومة للمرة الأولى بملكية الأجانب لكل من مجمعات صناعة السيارات والشركات المصنعة للمكونات في قطاع السيارات، وإلغاء القيود التي كانت تفرضها تايلاند على متطلبات المكون المحلي للسيارات المنتجة داخل تايلاند.

- **مراكز البحث والتطوير:** توفر الحكومة حوافز للبحث والتطوير في مجال السيارات؛ حيث يوجد إعفاء ضريبي لأنشطة البحث والتطوير مدته ٨ سنوات، وإعفاء من رسوم الاستيراد. وفي ضوء هذه الحوافز، اتجه معظم مجمعي السيارات في العالم لإنشاء مراكز للبحث والتطوير والتدريب في تايلاند، ومن أبرز هذه المراكز مركز تويوتا موتور آسيا، ويهدف المركز إلى تطوير صناعة السيارات والتكنولوجيا في ١١ دولة في آسيا، والمحيط الهادئ، وإفريقيا، وجنوب إفريقيا في ٤ مجالات بحثية تشمل تخطيط المنتجات، التصميم الهندسي، والتقييم، والتوطين.

أبرز النقاط على طريق الإصلاحات

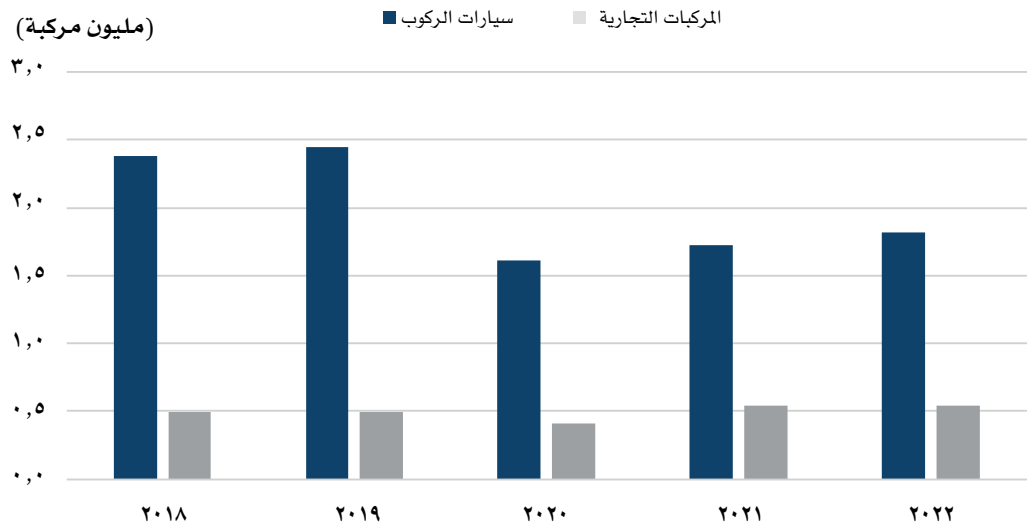
- سماح الحكومة بملكية الأجانب لكل من مجمعات صناعة السيارات والشركات المصنعة للمكونات في قطاع السيارات.
- توفر الحكومة حوافز للبحث والتطوير في مجال السيارات؛ حيث يوجد إعفاء ضريبي لأنشطة البحث والتطوير مدته ٨ سنوات، وإعفاء من رسوم الاستيراد.
- وجود رؤية مجمعة لتشجيع الاستثمار في قطاع السيارات، وهي خطة ترويج الاستثمار التابعة لمجلس الاستثمار (BOIs).
- أبرمت تايلاند عددًا من اتفاقيات التجارة الحرة التي توفر للمستثمرين فرصة لتوسيع سلسلة التوريد واكتساب مزايا تنافسية في استيراد المواد الخام والمكونات، ومدخلات الإنتاج الأخرى.
- إصدار حوافز ضريبية وجمركية للمركبات الكهربائية ؛ بهدف تحفيز الطلب على المركبات الكهربائية، ومساواة سعر هذه المركبات مع سعر المركبات ذات محركات الاحتراق الداخلي.

خامسًا: البرازيل

شهدت صناعة السيارات في البرازيل تطورًا ملحوظًا بدءًا من الألفينات، وتعتبر البرازيل من أكبر منتجي السيارات على مستوى العالم، حيث احتلت المرتبة الثامنة من حيث إنتاج السيارات في ٢٠٢٢. ويمثل قطاع السيارات في البرازيل نحو ٢٠٪ من ناتج الصناعة التحويلية في ٢٠١٩. من ناحية العمالة، يوظف قطاع السيارات نحو ١,٢ مليون عامل في ٢٠٢٠. ويرجع النمو السريع لهذه الصناعة بشكل أساسي إلى الاستثمارات الأجنبية التي قام بها بعض أكبر منتجي السيارات في العالم، حيث تقوم شركات صناعة السيارات العالمية، مثل بي إم دبليو، ومرسيدس بنز، وأودي، وفولكس فاجن، وفيات، وسيتروين، وميتسوبيشي، وكيا، ولاند روفر، وسوزوكي، ونيسان، وهوندا ببناء مصانع في البرازيل. ومن العوامل الرئيسة الأخرى لنمو الصناعة في البرازيل: زيادة ثقة المستهلكين والشركات، إلى جانب انخفاض تكاليف الاقتراض نسبيًا. بالرغم من أن إنتاج البرازيل من السيارات انخفض خلال الثلاث سنوات الماضية، فإنها ما زالت في مراكز الصدارة على المستوى العالمي.

شكل رقم (١٩)

تطور إنتاج سيارات الركوب والسيارات التجارية في البرازيل خلال الفترة (٢٠١٨-٢٠٢٢)



المصدر: المنظمة الدولية لمصنعي السيارات (OICA).

١- الإطار التشريعي لصناعة السيارات في البرازيل:

ينظم صناعة السيارات في البرازيل عدد من القوانين، أبرزها:

- **قانون رقم ٦,٧٢٩ لعام ١٩٧٩:** ينظم القانون التعامل المصرح به بين مصنعي السيارات والموزعين، وهو ثمرة المفاوضات بين جمعية وكلاء فولكس فاجن، والجمعية الفيدرالية لتوزيع السيارات "ABRAVE". يتكون القانون من ٣٣ مادة تنظم البيع المرخص، وتحظر التمييز بين وكلاء السيارات والمبيعات المباشرة من قبل الشركة المصنعة، والاتفاقيات الجماعية (للعلامات التجارية والفئات المعنية). وتم تعديل هذا القانون بالقانون رقم ٨١٣٢ لعام ١٩٩٠، حيث تم تعديل سبع مواد من القانون وإلغاء مادة واحدة، وهي المادة ١٤، التي كانت تنظم هوامش الربح. منذ ذلك الحين، نصت المادة ١٣ على أنه يمكن للوكلاء تحديد أسعار البيع الخاصة بهم بحرية، ولم يعودوا ملزمين بالسعر الذي تحدده الشركة المصنعة. علاوة على ذلك، يجوز للوكلاء الآن البيع مباشرة لعملاء التجزئة في المناطق المرخصة الأخرى دون موافقة الشركة المصنعة والوكلاء الآخرين. ومن ثم، فإن إصلاح القانون هدف إلى زيادة المنافسة في سوق السيارات الجديدة.

- **قانون رقم ٩٨٧ لعام ٢٠٢٠:** نص هذا القانون على توسيع الحوافز الضريبية لشركات صناعة السيارات ومصنعي قطع غيار السيارات في مناطق الشمال الشرقي والشمال والغرب الأوسط، وهي مناطق أقل تصنيعًا في البرازيل.

٢- الإطار المؤسسي الحاكم لصناعة السيارات في البرازيل:

يوجد عدد من الجهات التي تنظم قطاع السيارات في البرازيل، وأهمها ما يلي:

- **وزارة التنمية والصناعة والتجارة والخدمات (MDIC)**: تهدف الوزارة إلى تعزيز التنمية الاقتصادية في البلاد، والمساهمة في النمو الاقتصادي من خلال تشجيع التجارة الخارجية، وتعزيز السوق الداخلية.

- **الرابطة الوطنية لمصنعي المركبات (ANFAVEA)**: تأسست في ١٥ مايو ١٩٥٦، وهي الكيان الذي يجمع مصنعي السيارات والمركبات التجارية الخفيفة والشاحنات والحافلات والآلات الزراعية وآلات البناء. تهتم الرابطة بدراسة القضايا المتعلقة بالصناعة، وتقوم بإصدار الدراسات، وتجمع البيانات وتنشر تقارير عن أداء القطاع، وتنسق وتدافع عن المصالح الجماعية للشركات الأعضاء فيها. وتجوز لها المشاركة أو رعاية أو دعم المناقشات والمعارض والفعاليات المتعلقة بقطاع السيارات.

- **المعهد الوطني للقياس والجودة والتكنولوجيا (INMETRO)**: هو وكالة تنظيمية تقوم بتقييم مدى التزام مصانع مكونات السيارات في البرازيل، أو المصدرة إليها بالمعايير التي يضعها المعهد، ومنحها شهادة INMETRO. يعمل نظام الشهادات على وضع الحد الأدنى من معايير الجودة والسلامة لقائمة شاملة من المكونات، والتي تتطور باستمرار مع إصدار لوائح جديدة، وتحديث اللوائح الحالية.

- **الوكالة البرازيلية للتنمية الصناعية (ABDI)**: هي هيئة تابعة لوزارة الاقتصاد البرازيلية ومسؤولة عن وضع برامج الحوافز، وتبادل المعرفة مع القطاع الصناعي.

٣- آليات وبرامج دعم السيارات في البرازيل:

تتميز صناعة السيارات في البرازيل بالاستثمار المستمر في البحث وتطوير المنتجات الجديدة؛ مما يؤدي إلى خلق وظائف ورفع القيمة المضافة للمنتجات. ونظرًا لأهمية هذا القطاع بالنسبة للناتج المحلي الإجمالي وقدرته على خلق فرص العمل، جاء قطاع السيارات على رأس أولويات السياسة الوطنية في العقود الأخيرة، وتعرف سياسة السيارات في البرازيل باسم أنظمة السيارات، والتي تعتمد على الإعفاءات الضريبية، وبرامج تشجيع الابتكار التكنولوجي، وزيادة إنتاج المركبات. وفيما يلي أبرز آليات وبرامج الدعم:

- **برنامج روتا ٢٠٣٠:** يهدف إلى دعم التطور التكنولوجي، والقدرة التنافسية، والابتكار، وضمان سلامة المركبات، وحماية البيئة. ويقوم البرنامج بوضع متطلبات إلزامية لتسويق المركبات الجديدة المنتجة في الدولة أو استيراد مركبات جديدة، وتتعلق هذه المتطلبات بوضع العلامات على المركبات، وكفاءة الطاقة، والأداء الهيكلي، ويقدم البرنامج حوافز ضريبية للشركات التي تنفق على البحث والتطوير (R&D)، فضلًا عن الإعفاء من ضريبة الاستيراد على قطع غيار السيارات التي لا يوجد لها بديل محلي، مقابل إنفاق المستوردين ما قيمته ٢٪ من الجمارك على مشروعات البحث والتطوير والابتكار والبرامج ذات الأولوية لدعم التنمية الصناعية والتكنولوجية لقطاع السيارات.

- **برنامج تطوير السيارات (Inovar Auto):** يهدف هذا البرنامج إلى تعزيز البحث والتطوير، وتحسين نوعية السيارات المنتجة محليًا، وتشجيع الاستثمار والإنتاج المحلي. يوفر البرنامج حافزًا للمكون المحلي من خلال السماح للشركات المؤهلة بتجنب الزيادة المفروضة من ضريبة الإنتاج الصناعي والبالغ قدرها ٣٠٪، وبموجب البرنامج تحتاج الشركات إلى شراء قطع ومكونات محلية. تنقسم الشركات إلى ثلاث فئات محتملة: المستوردون، والشركات التي تقوم باستثمارات جديدة (مصانع جديدة)، والمنتجون الحاليون (شركات صناعة السيارات التي تقوم بالفعل بتصنيع المركبات في البرازيل).

- **حوافز ضريبية:** تقوم الحكومة بمنح الشركات خصمًا إضافيًا على ضريبة الدخل وإعفاءات على رسوم الاستيراد، فضلًا عن تخفيض ١٪ أو ٢٪ على ضريبة الإنتاج الصناعي على بعض المركبات.

- **نظام إعادة تكامل القيم الضريبية للشركات المصدرة (REINTEGRA):** يهدف هذا النظام إلى تشجيع التصدير؛ حيث يسمح النظام للشركات المصدرة المؤهلة باسترداد التكاليف الضريبية المتبقية التي تكبدتها أثناء عملية التصدير من خلال ائتمان ضريبي يتراوح بين ٠,١٪ إلى ٣٪ من إجمالي عائدات التصدير، وتنطبق الميزة الضريبية فقط على تصدير المنتجات المصنعة في البرازيل والتي تحتوي على ما بين ٤٠٪ إلى ٦٥٪ من المحتوى الوطني.

- **نظام قطع غيار السيارات غير المصنعة محليًا:** هو جزء من السياسة الصناعية، ويهدف النظام إلى دعم قطاع السيارات من خلال السماح باستيراد قطع غيار السيارات (المدخلات) التي لا يوجد لها إنتاج محلي مكافئ بسعر مخفض

أو معفى من الرسوم الجمركية. ويتعين على الشركات التي ترغب في الخضوع للمعاملة الجمركية التفضيلية أن تتقدم بطلب إلى إدارة عمليات التجارة الخارجية التابعة لوزارة التنمية والصناعة والتجارة الخارجية في البرازيل.

- **تشجيع الطلب المحلي:** توفر الحكومة إعفاءات ضريبية كبيرة على شراء السيارات بهدف دعم قطاع السيارات. ويتم تقديم الإعفاءات الضريبية على المركبات التي تصل قيمتها إلى ١٢٠ ألف ريال برازيلي (٢٣٩٠٠ دولار)، وتتراوح الإعفاءات الضريبية ما بين ١,٥٪ و١٠,٧٪ من قيمة السيارة، ويتم منحها وفقًا للمعايير التالية:
  - **قيمة السيارة:** كلما انخفضت القيمة، زاد الإعفاء الضريبي.
  - **كفاءتها في استخدام الطاقة:** تتمتع السيارات الأقل تلويثًا بإعفاء ضريبي أكبر.
  - **أصلها:** الإعفاءات الضريبية ستكون أكبر بالنسبة لتلك المركبات التي تم تصنيعها في البرازيل.
- **تشجيع الصادرات عن طريق الشراكات التجارية:** بذلت الحكومة البرازيلية جهودًا لتعزيز صادرات السيارات، وتسهيل اتفاقيات التجارة الجديدة مع دول أمريكا اللاتينية الأخرى. البرازيل عضوة في السوق المشتركة الجنوبية (ميركوسور)، والتي تمكن لأعضائها التجارة فيما بينهم بتعريفات تفضيلية بموجب إطار رابطة تكامل أمريكا اللاتينية (LAIA/ALADI) من خلال اتفاقية التكامل الاقتصادي (ACE-18). وتهدف الرابطة إلى إنشاء سوق موحدة تدريجيًا في أمريكا اللاتينية.
- **حوافز على مستوى المقاطعات:** بالإضافة إلى المبادرات الفيدرالية على مستوى الدولة، كانت هناك مبادرات حكومية وفيدرالية تستهدف مناطق معينة من البلاد. أطلقت ولاية ساو باولو برنامج IncentivAuto26، وهو برنامج يسمح بتمويل خاص للشركات، ويوفر خصمًا بنسبة ٢٥٪ على ضريبة المبيعات ICMS27 لأولئك الذين يستثمرون ما لا يقل عن مليار ريال برازيلي، ويخلقون ٤٠٠ فرصة عمل في ساو باولو.

أبرز النقاط على طريق الإصلاحات

- منح حوافز ضريبية للشركات التي تنفق على البحث والتطوير (R&D)، فضلًا عن الإعفاء من ضريبة الاستيراد على قطع غيار السيارات التي لا يوجد لها بديل وطني، مقابل إنفاق المستوردين ما قيمته ٢٪ من الجمارك على مشروعات البحث والتطوير والابتكار.
- نظام قطع غيار السيارات غير المصنعة محليًا والذي يسمح باستيراد قطع غيار السيارات (المدخلات) التي لا يوجد لها إنتاج محلي مكافئ بسعر مخفض أو معفى من الرسوم الجمركية.
- تقوم الحكومة بمنح الشركات خصمًا إضافيًا على ضريبة الدخل قيمته ٣٤٪، وإعفاءات على رسوم الاستيراد.
- نظام إعادة تكامل القيم الضريبية للشركات المصدرة (REINTEGRA)، يسمح النظام للشركات المصدرة المؤهلة باسترداد التكاليف الضريبية المتبقية التي تكبدتها في سلسلة التصدير من خلال ائتمان ضريبي يتراوح بين ١,٠٪ إلى ٣٪ من إجمالي عائدات التصدير.

سادسًا: ماليزيا

تعد صناعة السيارات جزءًا مهمًا واستراتيجيًا من قطاع التصنيع لدى دولة ماليزيا. وتشتمل تلك الصناعة على إنتاج السيارات، بما في ذلك سيارات الركاب والمركبات التجارية، والدراجات النارية، والدراجات البخارية، بالإضافة إلى قطع غيار السيارات ومكوناتها. ولقد عززت صناعة السيارات في ماليزيا من تطوير الصناعات الهندسية المساندة لها، كما ساهمت في تنمية المهارات ورفع القدرات التكنولوجية والهندسية. وقد عززت هذه العوامل من جاذبية ماليزيا كقاعدة لمصنعي السيارات العالميين، وأدى تطور صناعة السيارات في ماليزيا إلى جعل البلاد مركزًا لإنتاج كبار مصنعي مكونات السيارات. حيث يوجد داخل ماليزيا نحو ٨٠٠ شركة مصنعة لمكونات السيارات، تنتج مجموعة واسعة من المكونات، مثل: ألواح الهيكل، وأجزاء الفرامل، وأجزاء المحرك، وأجزاء ناقل الحركة، والأجزاء المطاطية. وفي هذا الإطار، فقد حققت دولة ماليزيا تقدمًا في مجال صناعة السيارات في السنوات الماضية في وقت قصير وقد بلغ إنتاج السيارات (سيارات الركاب والمركبات التجارية) في ماليزيا عام ٢٠٢٢ نحو سبعمائة ألف سيارة بزيادة بنحو ٤٦٪ على عام ٢٠٢١.

١- الإطار المؤسسي لصناعة السيارات في ماليزيا

يتسم الإطار المؤسسي لصناعة السيارات في دولة ماليزيا بتعدد الجهات المسؤولة عن تنسيق الصناعة في البلاد، وفيما يلي أهم المؤسسات الّتي تعمل على دعم وتطوير صناعة السيارات في ماليزيا:

- **وزارة الاستثمار والتجارة والصناعة (MITI)**: تعمل الوزارة على صياغة وتنفيذ السياسات الاستثمارية والتجارية والصناعية؛ بهدف تحقيق النمو الاقتصادي المستدام، وجعل ماليزيا الوجهة الاستثمارية المفضلة لدى الشركات المحلية والعالمية. وتقوم الوزارة بوظائف عدة منها: وضع وتنفيذ سياسات بشأن التنمية الصناعية، والتجارة الدولية والاستثمار، واجتذاب الاستثمارات الأجنبية والمحلية الجيدة، تعزيز وزيادة صادرات ماليزيا من السلع والخدمات ذات القيمة المضافة العالية، ذلك إلى جانب وتعزيز الإنتاجية والقدرة التنافسية الوطنية، ولا سيما في قطاعي الصناعة التحويلية والخدمات.

- **هيئة تنمية الاستثمار الماليزية (MIDA)**: تأسست هيئة تنمية الاستثمار الماليزية (MIDA) في عام ١٩٦٧، وتتمثل مهمة الهيئة في تنسيق وموائمة الجهود الحكومية، وتحسين الموارد، بهدف تمكين الهيئة من جذب الاستثمارات في القطاعات المختلفة، وتعزيز الآثار الإيجابية على مستوى الاقتصاد الماليزي ككل، ذلك إلى جانب المواءمة مع الأهداف الوطنية.

- وتعد هيئة تنمية الاستثمار الماليزية الوكالة الرائدة والمتقدمة للحكومة الماليزية، وتساعد على خلق مسارات جديدة للنمو والتطوير في قطاعي: التصنيع والخدمات في البلاد.

MALAYSIAN INVESTMENT DEVELOPMENT AUTHORITY

- **معهد ماليزيا للسيارات والروبوتات وإنترنت الأشياء (MARii)**: يعد هيئة تابعة لوزارة الاستثمار والتجارة والصناعة (MITI)، ويعمل كنقطة محورية ومركز تنسيق ومؤسسة فكرية لصناعة السيارات في البلاد، ويعمل أيضًا على تعزيز التكنولوجيا ورأس المال البشري، وسلسلة التوريد والتواصل مع السوق، وقدرات ما بعد البيع لجميع أصحاب المصلحة في مجال السيارات والأنظمة البيئية.

يعمل المعهد بشكل وثيق مع جميع أصحاب المصلحة لتحفيز اعتماد التكنولوجيا والابتكار، وبناء القدرات والمواهب للشركات الماليزية في قطاع السيارات والتنقل الشامل، وذلك من خلال عقد بحوث السياسات الاستراتيجية، وبرامج نشر التكنولوجيا التي تلبي مستويات مختلفة من الأعمال والطبقات الاجتماعية في العديد من القطاعات، مثل: التصميم المتقدم، والتصنيع الذكي، وعلوم البيانات، وأنظمة النقل الذكية والتنقل كخدمة.

MARii
INSTITUT AUTOMOTIF ROBOTIK DAN IoT MALAYSIA
MALAYSIA AUTOMOTIVE ROBOTICS AND IoT INSTITUTE

- **رابطة السيارات الماليزية (MAA)**: تم تأسيس الرابطة بهدف أن تكون كيانًا رائدًا في خدمة جميع أصحاب المصلحة في المسائل المتعلقة بصناعة السيارات الماليزية، وتتبنى الرابطة عدة أهداف تسعى إلى تحقيقها، كحماية مصالح صناعة السيارات في ماليزيا، والعمل على اتخاذ التدابير اللازمة تجاه التشريعات المقترحة الّتي تؤثر في صناعة السيارات، ذلك بجانب نشر التقارير والإحصاءات لأعضاء الرابطة حول المسائل الّتي تؤثر فيهم بشكلٍ خاص، وتؤثر في صناعة السيارات بشكل عام، كذا بالإضافة إلى تعزيز المصالح المشتركة للأعضاء.

MALAYSIAN AUTOMOTIVE ASSOCIATION

- **مصنعو قطع غيار السيارات الماليزية (MACPMA)**: تعد مظلة لمصنعي قطع غيار السيارات في ماليزيا، وهي عبارة عن رابطة للمصنعين العاملين في إنتاج قطع غيار السيارات. تم تأسيسها بموجب قانون الشركات الماليزي لعام ١٩٦٥، وهي توفر قناة اتصال رسمية بين مصنعي قطع غيار السيارات في ماليزيا والحكومة، ويتم التشاور مع الرابطة من قبل الحكومة بشأن السياسات الصناعية بشكل عام، وصناعة السيارات بشكل خاص. تعمل الرابطة على تعزيز وتطوير صناعة قطع غيار السيارات في البلاد؛ إلى جانب تشجيع ودعم السياسات الحكومية التي تضمن مصلحة مصنعي قطع الغيار وتقديم الخدمات للأعضاء في جميع المسائل المتعلقة بسير أعمالهم. أيضًا تستهدف الرابطة تعزيز الاتصال بين مصنعي السيارات، ومصنعي قطع الغيار وتعزيز التدابير الهادفة إلى تسهيل التجارة والتبادل التجاري بين الشركات العاملة في تصنيع قطع غيار السيارات.

٢- أبرز البرامج والمبادرات الّتي تم تبنيها في دولة ماليزيا

منذ مطلع القرن الحالي تبنت ماليزيا برامجَ وخططًا تهدف إلى النهوض بقطاع صناعة السيارات وجعله منافسًا في السوق العالمية. وفي هذا الصدد؛ أُطلقت الخطة الوطنية للسيارات (NAP) لأول مرة في عام ٢٠٠٦ في إطار المخطط الصناعي الثالث (IMP3) بهدف تسهيل التحول في صناعة السيارات المحلية باعتبارها واحدة من المكونات المهمة للاقتصاد الماليزي، وتحديد التوجهات والاستراتيجيات الرئيسة لإعداد لاعبي السيارات المحليين نحو صناعة سيارات أكثر تنافسية واستدامة، وذلك في إطار دمج صناعة السيارات الماليزية في شبكة الصناعة الإقليمية والعالمية ذات التنافسية المتزايدة . وفيما يلي أهم المراحل التي مرت بها الخطة الوطنية للسيارات في ماليزيا:

(NAP 2009): في عام ٢٠٠٩، استُحدثت النسخة الثانية من الخطة الوطنية للسيارات (NAP) بهدف التركيز على تعزيز قدرات صناعة السيارات المحلية، وجعل سوق السيارات أكثر تنافسية للشركات المحلية والعالمية وتهيئة بيئة أكثر ملاءمة للاستثمارات، وفي هذه المرحلة تمت استشارة مجموعة واسعة من أصحاب المصلحة لجمع الأفكار وأفضل الممارسات من القطاع الخاص والمجتمع المدني والوكالات الحكومية. بهدف تحسين القدرة التنافسية لسوق السيارات على المدى الطويل، والاستفادة من أحدث التطورات في صناعة السيارات الإقليمية والعالمية وتقديم سيارات أكثر أمانًا وصديقة للبيئة وأكثر تقدمًا من الناحية التكنولوجية. وكانت أهداف النسخة الثانية من الخطة الوطنية للسيارات هي:

- ضمان التطوير المنظم بالإضافة إلى القدرة التنافسية، والقدرة على المدى الطويل لصناعة السيارات المحلية.
- خلق بيئة مواتية لجذب استثمارات جديدة، وتوسيع الفرص القائمة.
- تعزيز القدرة التنافسية لمصنعي السيارات داخل ماليزيا من خلال عقد شراكات استراتيجية.
- تعزيز تطوير أحدث التقنيات وأكثرها تطورًا في صناعة السيارات المحلية.
- تطوير أنشطة التصنيع ذات القيمة المضافة العالية في المجالات المتخصصة.
- تحسين معايير السلامة للمستهلكين، وتعزيز الفرص الصديقة للبيئة.
- تعزيز تنفيذ أدوات السياسة الحالية لخطة العمل الوطنية.

(NAP 2014): تم تقديم نسخة ثالثة للخطة الوطنية للسيارات في عام ٢٠١٤، وقد ركزت تلك الخطة على المبادرات الخضراء، وتوسيع السوق، بالإضافة إلى تعزيز النظام البيئي للسيارات بأكمله من خلال تطوير التكنولوجيا ورأس المال البشري وسلسلة التوريد. وتمثل الهدف النهائي للخطة الوطنية للسيارات ٢٠١٤ في جعل ماليزيا مركزًا إقليميًّا للمركبات الموفرة للطاقة (EEV) بحلول عام ٢٠٢٠. وفيما يلي سرد لأهم الإنجازات التي حققتها النسخة الثالثة من الخطة الوطنية للسيارات (NAP 2014) منذ عام ٢٠١٤ وحتى عام ٢٠١٨:

- المساهمة بما يقرب من ٥٩٩ ألف وحدة من إجمالي حجم الصناعة (Total Industry Volume).
- مساهمة صناعة السيارات المحلية بمبلغ ٤٨,٦ مليار رينجيت ماليزي في الناتج المحلي الإجمالي لماليزيا.
- في الفترة من ٢٠١٤ وحتى ٢٠١٨، بلغ إجمالي الاستثمار في صناعة السيارات المحلية نحو ١٠ مليارات رينجيت ماليزي، منها ٣,٦ مليارات رينجيت ماليزي من الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI) والباقي ٦,٤ مليارات رينجيت ماليزي من الاستثمار المحلي المباشر.
- في عام ٢٠١٨، أصبح نحو ٤٠٥ بائعين في الدولة قادرين على التوريد لمصنعي المعدات الأصلية. وهذا أكثر مما كان عليه في عام ٢٠١٤، حيث كان يوجد ٢٧٧ بائعًا فقط.
- تم إنشاء ثلاثة مراكز متخصصة في التصميم والهندسة وهم: مركز التكنولوجيا الماليزي، مركز تصميم السيارات، المركز الوطني لاختبار الانبعاثات (NETC).

- **مركز التكنولوجيا الماليزي**، يعمل كمركز شامل لتنمية رأس المال البشري في النظم البيئية للسيارات والتنقل المتصل.
- **مركز تصميم السيارات**، وهو مخصص لتلبية احتياجات صناعة السيارات في مجالات هندسة التصميم والمحاكاة والنماذج الأولية، وهو يمكن مصنعي المعدات الأصلية (OEMs) والبائعين من الاستفادة من الأجهزة والبرامج المتاحة.

- **المركز الوطني لاختبار الانبعاثات (NETC)**، هو مختبر وطني مملوك لمعهد ماليزيا لروبوتات السيارات وإنترنت الأشياء، ويتميز بمرافق اختبار مخصصة لقياس ملوثات انبعاثات المركبات واستهلاك الوقود، وهو كيان اختبار الانبعاثات الأكثر تقدمًا في المنطقة الآسيوية.

- **(NAP 2020)** : تعد الخطة الوطنية للسيارات الّتي تم إطلاقها في عام ٢٠٢٠ (NAP 2020) بمثابة تعزيز للخطة السابقة لها التي أطلقت عام ٢٠١٤، وهي تهدف إلى جعل ماليزيا رائدة إقليميًّا في التصنيع والهندسة والتكنولوجيا، بالإضافة إلى ضمان التنمية المستدامة لصناعة السيارات المحلية، ذلك بالإضافة إلى استمرار صناعة السيارات المحلية في التوافق مع أحدث الاتجاهات التكنولوجية العالمية من خلال تطبيق تقنيات الثورة الصناعية الرابعة IR4.0 نحو الانتقال إلى مرحلة تطوير التنقل المتصل في ماليزيا. تمثلت أهداف الخطة الوطنية للسيارات (NAP 2020) في:

  - تطوير النظام البيئي لتقنيات مركبات الجيل القادم لجعل ماليزيا مركزًا إقليميًّا لإنتاج تلك المركبات.
  - توسيع مشاركة صناعة السيارات المحلية في قطاع التنقل كخدمة، والذي لا يركز فقط على تطوير التكنولوجيا، ولكن أيضًا تطوير النظام البيئي العام للنقل.
  - التأكد من أن صناعة السيارات المحلية مجهزة بشكل أفضل للثورة الصناعية الرابعة (IR4.0).
  - ضمان حصول النظام البيئي الشامل، بما في ذلك المستهلكون وصناعة السيارات المحلية والحكومة على أقصى استفادة من نتائج التنفيذ الشامل لمركبات الجيل القادم.
  - تقليل انبعاثات الكربون من المركبات عن طريق تحسين مستويات استهلاك الوقود في ماليزيا بحلول عام ٢٠٢٥ بما يتماشى مع خارطة طريق الاقتصاد في استهلاك الوقود لرابطة أمم جنوب شرق آسيا.

أبرز النقاط على طريق الإصلاحات

- اعتماد الحكومة الماليزية لخطة صناعة السيارات (NAP) وتطويرها كل عدة سنوات بما يتلاءم مع التوجهات التكنولوجية والعالمية في مجال صناعة السيارات.
- إنشاء مراكز متخصصة في تصميم السيارات، واختبار الانبعاثات الكربونية للمركبات، واستهلاكها للوقود، وتحسين أدائها في هذا الإطار.
- وجود عدة هيئات تعمل على حماية صناعة السيارات وتعزيز التكنولوجيا ورأس المال البشري وسلسلة التوريد، بالإضافة إلى خلق مسارات جديدة للنمو والتطوير في مجال صناعة السيارات الماليزية.

القسم الثالث:

الجهود المصرية لتوطين صناعة السيارات ومسارات التحرك المقترحة

أولًا: جهود توطين صناعة السيارات في مصر

ثانيًا: مسارات التحرك المقترحة لتعزيز صناعة السيارات في مصر

ثالثًا: الخطة المقترحة لتعزيز صناعة السيارات في مصر

الجهود المصرية لتوطين صناعة السيارات ومسارات التحرك المقترحة

تحتل صناعة السيارات أولوية قصوى على أجندة الحكومة، وهو ما انعكس على قيام الدولة بالتنسيق مع جميع الأطراف التي تمثل هذه الصناعة، بما يتضمن اتحاد الصناعات، والشركات المحلية والشركاء الأجانب؛ بهدف العمل على معالجة المشكلات التي تواجه القطاع. وفي ضوء ذلك، يتناول هذا القسم أبرز الجهود التي بذلتها الحكومة المصرية خلال الفترة الماضية بجانب المبادرات والاستراتيجيات الوطنية التي انتهجتها مصر لإرساء ضوابط الصناعة، وذلك بالإضافة إلى الإجراءات التنفيذية التي تم تطبيقها لدعم ومساندة شركات صناعة السيارات العالمية، كما تضمن القسم استعراض مسارات التحرك المقترحة التي يمكن اتباعها لتوطين صناعة السيارات محليًا، وذلك وفقًا لخبرات التجارب الدولية التي تم استعراضها سابقًا.

أولًا: جهود توطين صناعة السيارات في مصر

عملت مصر على تعزيز الطاقة الإنتاجية المحلية لصناعة السيارات، ورفع نسبة المكوّن المحلي في صناعة السيارات، بالإضافة إلى العمل على بدء إنتاج السيارات الكهربائية، وذلك في إطار الجهود الرامية إلى تحقيق رؤية مصر لعام ٢٠٣٠ وتعزيز أهداف التنمية المستدامة من خلال نشر الاعتماد على السيارات الكهربائية، وذلك في ظل إمكانات مصر التي تؤهلها لتصنيع السيارات الكهربائية وتصديرها لمختلف الأسواق، خاصة في شرق إفريقيا، بجانب الجهود المبذولة من جميع الوزارات والجهات المعنية التي تعمل بالتوازي؛ من أجل أن تصبح مصر أحد المراكز المهمة لتوطين هذه الصناعة، فضلًا عن الإصلاحات التشريعية والإجراءات الحكومية الداعمة لصناعة السيارات التي تم اتخاذها مؤخرًا، هذا بالإضافة إلى تعزيز سبل التعاون المختلفة مع الشركاء الأجانب وشركات صناعة السيارات العالمية، حيث يمكن تلخيص أبرز الجهود المصرية عبر النقاط التالية:

١- الاستراتيجية الوطنية لتوطين صناعة السيارات في مصر

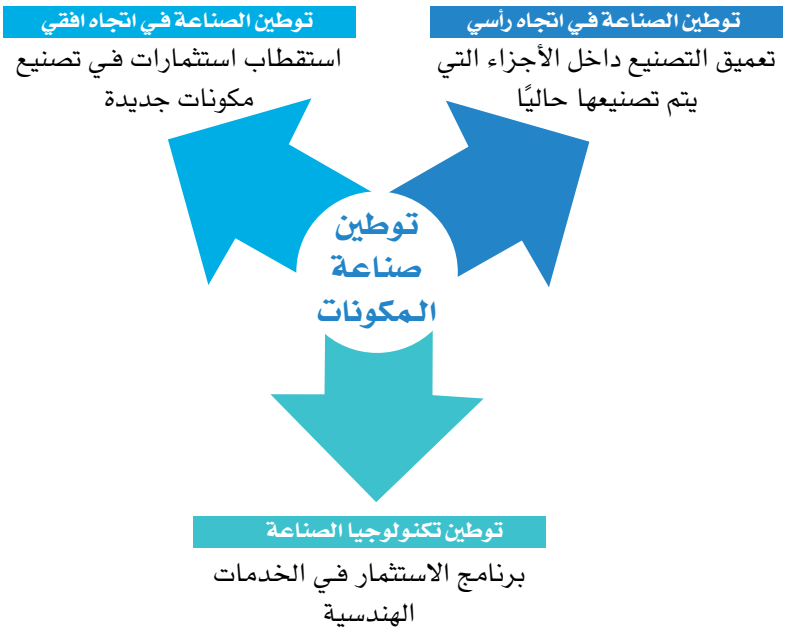
في إطار تحقيق الهدف الاستراتيجي للدولة المصرية لتعميق صناعة السيارات، وكذا الصناعات المغذية لها في مصر، بحيث يتم الاعتماد على الإنتاج المحلي ليكون أحد روافد نمو الناتج المحلي الإجمالي، وقطاع الصناعة في مصر، أعلن السيد الدكتور مصطفى مدبولي، رئيس مجلس الوزراء، إطلاق الاستراتيجية الوطنية لتوطين صناعة السيارات في مصر بتاريخ ١٤ يونيو ٢٠٢٢، حيث جاءت الاستراتيجية نتيجة التعاون المشترك بين جميع الأطراف التي تمثل هذه الصناعة، وكل الشركاء الأجانب، واتحاد الصناعات.

تتمثل أهمية الاستراتيجية في تلبية الطلب المصري المتزايد على السيارات، وخفض الضغط على موارد الدولة من العملات الأجنبية، حيث يتوقع أن يتجاوز حجم الطلب على السيارات في مصر خلال عشر سنوات حد ٨ مليارات دولار. كما تتمثل أهمية الاستراتيجية أيضًا في تعزيز القدرة على الاستجابة إلى حجم الطلب في السوق الإفريقية والذي يتوقع أن يبلغ نحو ٥ ملايين سيارة خلال السنوات العشر المقبلة، وهو ما يشير إلى وجود طلب حقيقي تمكن تغطيته من خلال التصدير إلى تلك الدول.

كما تمت مراعاة البعد اللوجيستي لمصر في تكوين الاستراتيجية، إذ تم تخصيص منطقة قناة السويس الاقتصادية لتكون مركز انطلاق الاستراتيجية، وذلك لضمان سهولة تدفق السيارات عبر الموانئ التي تم إنشاؤها بتلك المنطقة إلى الدول الإفريقية بيسر عبر قناة السويس ثم البحر الأحمر.

تضمنت الاستراتيجية عدة خطوات لتنمية صناعة السيارات، تم إنجاز بعضها بالفعل ومنها: إصدار تعريفة جمركية جديدة بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٢١٨ لسنة ٢٠٢٢، فضلًا عن إنشاء المجلس الأعلى لصناعة السيارات، والذي يهدف إلى تطوير وتنمية قطاع صناعة السيارات في مصر، بجانب إنشاء صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، والذي يهدف إلى تنمية الموارد اللازمة لتمويل صناعة السيارات صديقة البيئة بموجب قانون رقم ١٦٢ لسنة ٢٠٢٢.

كما اشتملت الاستراتيجية على تيسير الإفراج الجمركي عن مكونات السيارات، فضلًا عن وضع مشروع قانون سيتضمن حوافز لتشجيع توطين وتعميق صناعة السيارات في مصر، وبخاصة السيارات النظيفة، التي تعمل بالكهرباء في الأساس، بما يراعي توجهات الدولة لاستشراف المستقبل، والتركيز على أهمية البعد البيئي. وقد انعكس ذلك على صرف الحافز المقدم للمصانع في صورة "كوبون" رصيد جمركي تمكن تسويته لاستيراد مكونات السيارات المصنعة محليًا أو مركبات تامة الصنع، بحيث تحصل المصانع على أكبر قدر من الحافز عند تعميق التصنيع في الاتجاهين: الأفقي والرأسي معًا. كما تجدر الإشارة إلى إقرار حافز يصل إلى ٥٠ ألف جنيه للمستهلكين، في حالة شراء سيارة تعمل بالكهرباء، كما تم التنسيق مع وزارة الكهرباء لإقرار سعر عادل لعملية شحن السيارات بالكهرباء.



حددت الاستراتيجية أربع ركائز رئيسة للحصول على الحوافز التي تم إقرارها بحيث تتضمن تلك الركائز: القيمة المضافة، ونسبة المكون المحلي بما يزيد من تعميق الصناعة، وقيمة الحد الأدنى من الاستثمارات الجديدة للحصول على الحوافز، بالإضافة إلى حجم الإنتاج السنوي، وأخيرًا الانبعاثات والالتزام البيئي.

إلا أنه تجدر الإشارة إلى عدم توافر وثيقة الاستراتيجية وما تتضمنه من محاور رئيسة وأهداف فرعية، كما لم يتم الإفصاح عن المدى الزمني للاستراتيجية، وكذا مؤشرات قياس الأداء.

٢- البرنامج الوطني لتطوير صناعة السيارات في مصر:

يعد البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات Automotive Industry Development Progra (AIDP) بمثابة سياسة متكاملة لصناعة السيارات في مصر والصناعات المغذية لها بما يتوافق مع جميع الالتزامات الدولية، حيث تم وضع البرنامج في إطار استراتيجية السيارات الأوسع؛ بهدف الحفاظ على قدرات تجميع وتصنيع السيارات الحالية وتنميتها وتشجيعها، بالإضافة إلى جذب استثمارات جديدة بالقطاع.

تم إعداد البرنامج وفقًا لمنظومة تشاركية بين الجهات والأجهزة المعنية، بالتعاون مع مؤسسات القطاع الخاص التي تشكل محركًا لعملية التنمية بحيث تقوم الحكومة بتوفير بيئة مواتية لتعزيز ازدهار صناعة السيارات على المدى الطويل عبر ربطها مع النظام العالمي للإنتاج والتجارة. كما يعمل البرنامج على تنمية عمليات تصنيع سيارات الركاب والدفع الرباعي والشاحنات والحافلات الصغيرة، بالإضافة إلى إنشاء مراكز البحث، ومعامل الاختبار، ومراكز تطوير برمجيات السيارات، والتي تغذي الإنتاج والتجميع على المستوى المحلي.

يتضمن البرنامج مجموعة من الحوافز تتمثل في نظام تعريفة يُسهل إجراءات الإفراج الجمركي للشركات المشاركة، وبرامج لدعم الشركات التي تتخصص في توطين صناعة المعدات الأصلية بمصر، وتشجيع التحول نحو نظام التجميع الصناعي الكامل بما يشمل تجميع السيارات بالكامل محليًا من الأجزاء المستوردة.

أما عن الجهات المنوطة بتنفيذ البرنامج، فتشمل: وحدة صناعة السيارات التابعة لوزارة التجارة والصناعة، والتي تتولى مهمة إدارة البرنامج، ووضع الضوابط التنفيذية والمبادئ التوجيهية، وتدريب المشاركين في البرنامج بجانب مهمة التفتيش الميداني على المصانع المنضمة؛ للتحقق من استيفاء كل المتطلبات اللازمة للاستفادة من الحوافز التي يقررها البرنامج. كما يتولى صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، التابع لوزارة المالية، إعداد وميكنة الدورة الإجرائية لبرنامج تنمية صناعة السيارات، ومعادلة احتساب الحافز المستحق للمصانع المشاركة بالبرنامج، وفقًا لما تقرره وحدة السيارات التابعة لوزارة التجارة والصناعة.

كما تجدر الإشارة إلى مشاركة الرابطة الإفريقية لمصنعي السيارات AAAM في البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات في إطار مذكرة تفاهم التي تم توقيعها مع وحدة صناعة السيارات بوزارة التجارة والصناعة، بحيث تعمل الرابطة على تقديم الدعم الفني لتنفيذ البرنامج لتحقيق أهداف البرنامج، بالإضافة إلى العمل على تطوير وثائق المعلومات للمستثمرين، ورقمنتها من خلال نظام تشغيل آلي لعمليات البرنامج.

كما تعمل الرابطة الإفريقية لمصنعي السيارات على تقديم دعم لوحدة صناعة السيارات من خلال بناء وهيكلة فريق عمل الوحدة هذا إلى جانب قيادة فريق الوحدة في عمليات الرقابة بشكل دوري على مجمعي السيارات وموردي قطع الغيار، ووضع دليل إرشادي مفصل للاعتماد والتأهيل لمجمعي السيارات، وكذا لحوافز الإنتاج (PI)، وتنسيق تنفيذ الأنشطة المحددة مع الجهات الحكومية المختلفة المكلفة بتنظيم وإدارة البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات (التمويل الإلكتروني – الجمارك – وزارة التجارة والصناعة – وزارة المالية – شركة أي فينانس).

٣- الرخصة الذهبية:

تعد الرخصة الذهبية، وفقًا لنص المادة رقم ٢٠ من قانون الاستثمار الصادر بالقانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٧ والمادتين (٤٢و٤٣) من اللائحة التنفيذية، بمثابة موافقة واحدة نافذة بذاتها دون الحاجة إلى اتخاذ أي إجراء آخر بحيث يجوز منحها للشركات بقرار من مجلس الوزراء لإقامة مشروع تنموي وتشغيله وإدارته، بما في ذلك منح تراخيص البناء، وتخصيص العقارات اللازمة، كما يمكن أن تتضمن الحصول المشروع على أحد الحوافز الواردة بقانون الاستثمار، بما يشمل الحوافز العامة، والحوافز الخاصة، والحوافز الإضافية.

كذلك، يشترط منح الرخصة الذهبية للشركات التي تؤسس لإقامة مشروعات استراتيجية أو قومية تساهم في تحقيق التنمية المستدامة، وتقليل الواردات، وتوطين الصناعة، وتعميق المكون المحلي في منتجاته، بالإضافة إلى نقل وتوطين التكنولوجيا والتقنيات الحديثة والمتطورة إلى مصر، ودعم الابتكار والتطوير والبحث العلمي، هذا بجانب الشركات التي تؤسس لإقامة مشروعات قائمة على نظام الشراكة بين القطاع الخاص والدولة، أو القطاع العام أو قطاع الأعمال العام.

وفي إطار حرص مصر على تقديم جميع أوجه الدعم والحوافز للشركات العالمية والمحلية العاملة في صناعة السيارات، وذلك بما يسهم في توطين وتعميق الصناعة في مصر، وافق مجلس الوزراء على منح الرخصة الذهبية لمشروع شركة "إيجيبت سات أتو" لإنشاء وتشغيل مصنع لتصنيع سيارات الركوب والأتوبيسات الكهربائية، ومحطات شحن المركبات الكهربائية، والسكوتر الكهربائي، ومكونات السيارات الكهربائية، وقطع غيارها، وذلك على مساحة نحو ٥٠ ألف م٢ بالمنطقة الصناعية بمدينة العاشر من رمضان، بمحافظة الشرقية بتكلفة استثمارية تُقدر بنحو ٣٠٠ مليون جنيه، بما يساهم في تقليل الواردات، ونقل وتوطين التكنولوجيا الحديثة في مجال صناعة السيارات الكهربائية، وبالتالي الحد من التأثير البيئي وخفض الانبعاثات. يتوقع أن يبدأ الإنتاج الفعلي للمصنع من تصنيع السيارات الكهربائية بنهاية عام ٢٠٢٤ بما يوفر قرابة ٥٠٠ فرصة عمل.

٤- مبادرة إحلال المركبات:

تم إطلاق المبادرة الرئاسية لإحلال المركبات المتقادمة خلال عام ٢٠٢١ بهدف تعزيز وجود المركبات الصديقة للبيئة في نحو ١٥ محافظة في المرحلة الأولى للمبادرة؛ تمهيدًا لتوسيع قاعدة المستفيدين من المبادرة في باقي المحافظات، كما تعمل المبادرة على توطين صناعة السيارات، من خلال زيادة نسبة المكون المحلي؛ على نحو يسهم في تيسير امتلاك المواطنين لسيارات صديقة للبيئة.

عملت المبادرة على تحفيز جانبي العرض والطلب في سوق صناعة السيارات، فعلى مستوى جانب الطلب استهدفت المبادرة إحلال السيارات المتقادمة التي مر على تصنيعها عشرون عامًا فأكثر بأخرى جديدة تعمل بالغاز الطبيعي، بما يُسهم في تيسير امتلاك المواطنين لسيارات جديدة تعمل بالغاز الطبيعي موفرة اقتصاديًا، من خلال وضع تسهيلات ائتمانية، وبرنامج تمويل ميسر للمواطنين، من أجل تشجيعهم على المشاركة في المبادرة، فضلًا عن مراعاة الجانب البيئي للحد من تلوث البيئة والانبعاثات الكربونية الضارة الناتجة عن العوادم التي كانت تصدر عن السيارات القديمة المتهالكة.

أمَّا عن جانب العرض، عملت المبادرة على تنشيط سوق السيارات محلية الصنع من خلال تحفيز المستثمرين للتوسع في مشروعات الاقتصاد الأخضر على نحو يسهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي، وذلك عبر العمل على زيادة معدلات إنتاج السيارات الجديدة صديقة للبيئة، وإعادة تدوير مكونات السيارات القديمة بطرق آمنة، واستخدام وسائل تكنولوجية حديثة صديقة للبيئة. تتيح المبادرة مشاركة كل الشركات المصرية العاملة في مجال إنتاج السيارات، شريطة التزام سياراتهم المنتجة بالشروط الفنية التي تتضمنها المبادرة، ومن أهمها: ألا يقل المكون المحلي عن ٤٥٪.

٥- تعزيز البنية التحتية لصناعة المركبات:

أولت الحكومة المصرية اهتمامًا خاصًا للصناعات المغذية لصناعة السيارات والبنية التحتية المرتبطة بالصناعة، حيث تم إنشاء وتشغيل ما يقرب من ٣٠٠٠ محطة شحن بتكلفة استثمارية تقدر بنحو ٤٥٠ مليون جنيه في محافظات: القاهرة، والإسكندرية، والجيزة، ومدينة شرم الشيخ، والطرق السريعة، وذلك بالتعاون بين مؤسسات عامة وخاصة، بحيث يتم ذلك في إطار شركة يشترك فيها القطاع الخاص بنسبة ٢٥٪. كما تم التوسع في إقامة محطات الغاز الطبيعي اللازم لتموين السيارات، حيث تمت زيادة عددها من ٢٥٠ محطة إلى ١٠٠٠ محطة، خلال عام واحد.

٦- تصنيع الضفائر الكهربائية:

وفي إطار العمل على تعزيز الصناعات المغذية لصناعة المركبات عملت الحكومة على توفير كل الدعم اللازم لشركة سوميتومو إلكتريك إيجيبت؛ بهدف إقامة أكبر مصنع لإنتاج الضفائر الكهربائية للسيارات والمركبات بجميع أنواعها في مدينة العاشر من رمضان، وذلك باستثمارات ضخمة، على مساحة ١٥٠ ألف متر، إذ يتمكن المصنع من مضاعفة إنتاج الشركة في مصر، بحيث يلبي المصنع احتياجات السوق المحلية، ويصدر منتجاته لمختلف الأسواق الأوروبية والأمريكية وفقًا لتوقعات الشركة، حيث يعمل المصنع على توفير ضفائر كهربائية، وعقول إلكترونية لعدد مليون سيارة سنويًا بما يوفر ٣٥٠٠ فرصة عمل، وهو ما يؤكد قدرة مصر لاجتذاب كبرى الشركات العالمية للاستثمار في السوق المصرية.

كما يتميز المصنع الجديد بأنه يشكل منظومة متكاملة تساهم في توفير العمالة المؤهلة التي يتطلبها المصنع وتزويدها بالمهارات الفنية اللازمة بحيث يضم المصنع مركز تدريب متكامل يتكون من مدرسة فنية ومنهج محدد بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم، إلى جانب وجود مركز أبحاث، بحيث يبدأ التشغيل الفعلي للمصنع قبل نهاية عام ٢٠٢٣.

ومن الجدير بالذكر، أن شركة سوميتومو إلكتريك اليابانية تعد من أكبر الشركات العالمية المصنعة في مصر، حيث تمتلك ٨ مصانع في بورسعيد والسادس من أكتوبر والعاشر من رمضان، يعمل بها ما يقرب من ١٢ ألف موظف، كما تقوم بتصدير منتجات بنحو ٢٠٠ مليون يورو.

٧- إنتاج إطارات السيارات:

حرصت الحكومة على جعل السوق المصرية مركزًا لإنتاج السيارات وصناعتها المغذية لتلبية احتياجات السوق المحلية والتصدير للسوقين: الإقليمي والقاري، وذلك من خلال توفير حزم تحفيزية للشركات المحلية والعالمية لتعميق التصنيع المحلي، وهو ما انعكس على تحفيز إنشاء مصنع "رولينج بلس" لإنتاج إطارات السيارات الملاكي والنقل الخفيف والثقيل، على مساحة ٤٠٠ ألف متر مربع بمنطقة السخنة الصناعية بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس باستثمارات تُقدر بنحو مليار يورو؛ إذ تبلغ الطاقة الإنتاجية للمشروع بالكامل نحو ٧ ملايين إطار سنويًا.

يأتي مشروع رولينج بلس لتصنيع الإطارات في إطار الاستراتيجية العامة لتوطين صناعة السيارات والصناعات المكملة لها من صناعة البطاريات والإطارات وغيرها؛ وذلك لتوفير احتياجات السوق المحلية، وجذب المشروعات التي تدعم تقليل الفاتورة الاستيرادية. يتضمن المشروع ٣ مراحل إنتاجية بحيث تتضمن المرحلة الأولى تنفيذ الأعمال الإنشائية للمصنع، إلى جانب خطوط الإنتاج الخاصة بإطارات السيارات، بطاقة ٢,٥ مليون إطار سنويًا، بينما تشمل المرحلة الثانية إضافة إطارات النقل الخفيف، وإنتاج ٣,٥ ملايين إطار سنويًا توفر نسبة ٤٠٪ منها للسوق المحلية، في حين ترتفع الطاقة الإنتاجية في المرحلة الثالثة لتبلغ ٧ ملايين بعد إضافة صناعة إطارات النقل الثقيل.

٨- تحفيز إنتاج السيارات الكهربائية في مصر:

يأتي إنتاج سيارة كهربائية محلية الصنع في إطار استراتيجية الحكومة لتعميق التصنيع المحلي وتطوير الصناعة طبقًا للمواصفات الوطنية، ودعم تحويل البحوث التطبيقية إلى منتجات صناعية، بما ينعكس إيجابيًا على دعم الصناعة. وفي ضوء ذلك تم تدشين مشروع تصنيع سيارة كهربائية مصرية، بتمويل من أكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا، برعاية وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، وذلك في إطار استراتيجية الوزارة لتهيئة بيئة محفزة لإنتاج وتوطين التكنولوجيا، وخطط الوزارة للنهوض بصناعة السيارات الكهربائية، من خلال حزمة من المبادرات والمشروعات القومية، وهو ما أسفر عن تطوير نموذج لتصنيع سيارة كهربائية مصرية يحقق الربط بين البحث العلمي والصناعة.

كما يستهدف المشروع إنشاء مجمع لتصنيع السيارات الكهربائية على مساحة ٥٠ ألف متر، بجانب اتخاذ الترتيبات اللازمة لتعميق المكون المحلي بنسبة ١٠٠٪ بما يشمل التصميم الميكانيكي، والمحركات، والدوائر الإلكترونية، وذلك لتلبية احتياجات السوق المصرية من مختلف الطرازات. كما تضمنت الخطوات التنفيذية للمشروع العمل على بدء التصنيع خلال ٦ أشهر، وذلك للسيارة المخصصة للاستخدام داخل المدينة بمكون محلي ٦٠٪، مع العمل على رفع المكون المحلي إلى ٩٠٪ خلال ٢٤ شهرًا من بدء الإنتاج؛ بهدف تصميم جميع المكونات الإلكترونية والكهربية محليًا.

كما تجدر الإشارة إلى تعاون شركة متجر للهندسة والتجارة، الرائدة في مجال تسويق السيارات الكهربائية منخفضة السرعة منذ عام ٢٠٠٧، حيث توجد الشركة في السوق المصرية منذ ١٦ عامًا من خلال كونها الوكيل الوحيد للسيارات الإلكترونية بجانب أعمالها في صناعة سيارات الجولف الكهربائية، وذلك مع الشريك الصناعي الصيني شركة "LVTONG" لتصنيع أول سيارة

مصرية كهربائية، وذلك في إطار تنفيذ العقد الموقع بين شركة متجر وأكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا في أغسطس ٢٠٢٣، بحيث تعمل شركة متجر على تقديم التمويل اللازم لنقل التكنولوجيا من الشريك الصناعي الصيني لتصنيع أول سيارة مصرية كهربائية.

وعلى صعيد **الحوافز الجمركية**، صدر القرار الجمهوري رقم ٥٤٩ لسنة ٢٠٢٠، بتعديل بعض مواد وفئات التعريفة الجمركية الواردة بقرار رئيس الجمهورية رقم ٤١٩ لسنة ٢٠١٨،بحيث تضمن القرار تخفيضات جمركية على الواردات المصرية من معدات تجهيز محطات تموين المركبات العاملة بالكهرباء أو بالغاز الطبيعي، ومكونات تحويل المركبات للعمل بالكهرباء فقط أو بالغاز الطبيعي، بحيث تُحصل ضريبة جمركية بواقع ٢٪ من القيمة أو ضريبة الوارد المقررة، أيهما أقل على تلك الواردات التي سبق ذكرها.

٩- تعزيز سبل التعاون الدولي:

في ضوء اهتمام الحكومة المصرية بتعزيز التعاون الدولي في قطاع صناعة المركبات، تم عقد عدد من الاتفاقيات الإطارية مع كبرى شركات السيارات العالمية، بما يعمل على توطين صناعة السيارات في مصر، وتنفيذ أهداف البرنامج الوطني لتنمية صناعة السيارات AIDP.

من أبرز تلك الاتفاقيات، اشتراك الحكومة المصرية مع عدد من شركات السيارات المحلية والعالمية، والتي تضمنت شركة نيسان مصر وإفريقيا، وشركة "ستيلانتس إيجيبت"، ومجموعة المنصور للسيارات وذلك في إطار ٣ اتفاقيات ملزمة تم توقيعها خلال شهر فبراير ٢٠٢٣؛ لضخ استثمارات بقيمة ١٤٥ مليون دولار في قطاع السيارات.

كما تجدر الإشارة إلى مذكرة التفاهم التي تم توقيعها بين "الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة" وشركة "ستيلانتس-Stellantis" العالمية المتخصصة في تصنيع السيارات خلال أغسطس ٢٠٢٢ ؛ لتوسيع نطاق التعاون القائم بين الحكومة والشركة، ودراسة ضخ استثمارات إضافية، وزيادة الطاقة الإنتاجية في مصانع "الشركة العربية-الأمريكية للسيارات" والتي تمثل نموذجًا ناجحًا لتكامل الاستثمار الصناعي الوطني والأجنبي منذ أكثر من ٤٥ عامًا.

وقد جاءت أهمية ذلك التعاون في إطار مساهمة شركة "ستيلانتس" في الأسواق العالمية بمنتجات عالية الجودة، وشديدة التنافسية بجانب اعتمادها على شبكة توزيع ضخمة، وسلسلة توريد عالية الكفاءة، فضلًا عن مساهمتها في السوق المصرية منذ قرابة الخمسين عامًا من خلال علاماتها التجارية المختلفة المُتمثلة في "بيجو" و"ستروين" و"أوبل" و"دي إس" التي تتبع مجموعة بي إس إي PSA، وكذا العلامات التي تندرج تحت مجموعة إف سي إيه مثل "جيب" و"فيات" و"ألفا روميو" و"كرايسلر".

وعلى صعيد تعزيز سبل التعاون مع الجانب الياباني وجذب استثمارات يابانية جديدة، أعلنت الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة أن عام ٢٠٢٣ سيشهد تركيزًا حكوميًا على السوق اليابانية لدوره المتميز في تحقيق التنمية المستدامة، ونقل الخبرات والتكنولوجيا اليابانية إلى السوق المصرية.

وفي ضوء ذلك، تم تنظيم زيارة ترويجية إلى اليابان خلال شهر نوفمبر ٢٠٢٣، بحضور ممثلي مجلس الأعمال المصري-الياباني، ومركز التعاون الياباني للشرق الأوسط JCCME، حيث تضمنت الزيارة عقد منتدى استثماري مصري-ياباني بحضور ممثلين عن ١٠٠ شركة وهيئة اقتصادية يابانية، حيث تم خلال المنتدى استعراض مجالات الاستثمار والفرص الاستثمارية المتنوعة بمصر، والتجارب الناجحة للشركات اليابانية العاملة في مصر، ومنها: شركة سوميتومو مصر.

كما تم توقيع مذكرة تفاهم ثلاثية بشأن قيام إحدى الشركات العالمية بإجراء الدراسات اللازمة لإقامة المجمع الصناعي للسيارات المشترك في المنطقة الصناعية بشرق بورسعيد، وذلك في إطار اهتمام الدولة المصرية بتطبيق أحدث المعايير العالمية، ونقل أحدث التقنيات التكنولوجية لهذه الصناعة؛ بهدف تلبية الاحتياجات المحلية والإقليمية في هذا القطاع وتوطينه محليًا.

تتضمن الاتفاقية اشتراك تحالف مصري يتضمن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس والصندوق السيادي (القطاع الحكومي) وشركة شرق بورسعيد للتنمية (قطاع خاص)، يتعاون مع مجموعة PAC للاستشارات العالمية في وضع رؤية واضحة وخطة محددة بدراسات جدوى تفصيلية لتعزيز الشراكة بين الاستثمارات الحكومية والقطاع الخاص في توطين صناعة المركبات في مصر؛ ومن ثم وضع برنامج صناعي قادر على المنافسة دوليًا، بما يساهم في دفع مصر كمركز إقليمي للسيارات والاستفادة القصوى من تعزيز القيمة المضافة إلى هذه الصناعة، بالإضافة إلى توفير عدد من الوظائف المنتجة التي تتطلب مهارات عالية، من خلال دراسة إنشاء مجمع صناعة السيارات المشترك في شرق بورسعيد"EPAZ".

كما تتضمن المذكرة قيام شركة الاستشارات العالمية بإعداد دراسات لمسح بيئة سوق صناعة السيارات العالمية، وكذا القطاعات الصناعية المُغذية، وتحليل جوانب العرض والطلب لعقود التصنيع واتجاهات الإنتاج، واقتراح المخطط المبدئي للمجمع الصناعي، وذلك في ضوء المتغيرات العالمية التي شهدها العالم عقب جائحة فيروس كورونا التي أثرت بدورها في العديد من الصناعات وسلاسل الإمداد.

ثانيًا: مسارات التحرك المقترحة لتعزيز صناعة السيارات في مصر

على الرغم من الجهود الحكومية المضنية التي تم تبنيها خلال السنوات الماضية لوضع أسس وركائز قطاع صناعة السيارات في مصر وتحفيز البيئة الاستثمارية للقطاع، وتعزيز سبل التعاون الدولي مع الشركاء الأجانب، فإن طريق الإصلاحات لا يزال في حاجة إلى مزيد من الإجراءات والجهود اللازمة لتوطين تلك الصناعة الضخمة، وفي ضوء تمتع مصر بفرصة كبيرة للنمو كلاعب إقليمي مؤثر في مجال صناعة السيارات، يستهدف هذا القسم اقتراح عدد من مسارات التحرك التي يمكن اتباعها في هذا الصدد، مقسمة إلى عدد من المحاور، وذلك بالاستناد إلى التجارب الدولية الرائدة التي تمت مراجعتها بجانب توصيات المنظمات الدولية المعنية بذات الشأن. يمكن استعراض تلك المحاور كالتالي:

- **المحور التنظيمي والمؤسسي**
- **محور الحوافز المالية**
- **محور تحفيز صناعة السيارات الكهربائية**
- **محور التدريب ورفع كفاءة الكوادر البشرية**
- **محور توفير المواد الخام**
- **محور دعم الابتكار**

١- المحور التنظيمي والمؤسسي

يتمثل أحد العوامل الأساسية لنجاح صناعة السيارات في الدول التي تمت دراستها هو الاهتمام بالجانب التنظيمي للقطاع بجانب وجود استراتيجية حكومية واضحة يتم تشكيلها بالشراكة مع القطاع الخاص بما يعزز العلاقات الثنائية مع المصنعين في القطاع؛ لذلك يقوم هذا المحور على تعزيز وتقوية الأسس الإطارية والمؤسسية لتوطين صناعة السيارات في مصر من خلال:

- **الإعلان عن وثيقة الاستراتيجية الوطنية لتنمية صناعة السيارات**، وتحديد الإطار الزمني للاستراتيجية بحيث يتم وضع رؤية مجمعة للقطاع تتضمن جميع مستهدفاته، وتعتمد على خطط طويلة المدى، حيث أشارت التجارب الدولية إلى عدم كفاءة الأفق قصير المدى والميزانيات السنوية؛ نظرًا لطول الفترة التي يتم خلالها إنشاء وتعزيز القدرات العلمية والتكنولوجية والإنتاجية المحلية؛ لذا، تظهر أهمية الخطط والميزانيات متعددة الآجال لضمان تحقيق النتائج المرجوة.
- التركيز على أهمية **المتابعة المستمرة وتقييم التأثير الإجمالي للاستراتيجية** بما يساعد على تلافي الأخطاء، وحل المعوقات التي تظهر خلال عملية التنفيذ.
- تحديد **نسبة المكون المحلي** التي يُستهدف الوصول إليها على المدى الزمني المتوسط والطويل؛ بالإضافة إلى مرونة تعديل تلك النسبة، وفقًا لظروف السوق العالمية.
- التركيز على **سياسة الاستثمار الأولي في تصنيع المعدات الأصلية** على غرار تجربة المغرب وتايلاند لزيادة الإنتاج والتصدير على المستوى الإقليمي، بحيث يتم بناء قاعدة قوية من الموردين، والتي تمكن من جذب مصنعي المعدات الأصلية (OEMs) فيما بعد.

> تشير الشركات المصنعة للمعدات الأصلية (OEMs) إلى الشركات التي تقوم بتصنيع منتج يتم استخدامه كمكون في منتجات شركات أخرى تعرف باسم موزع القيمة المضافة (VAR). كما تعمل تلك الشركات على بيع منتجاتها بواسطة وكلاء وشركات أخرى لكن تحت مسمى الشركة المصنعة للمعدات الأصلية.

- مراعاة **معيار وفورات الحجم** من خلال ترشيد عدد مصنعي المعدات الأصلية في السوق حيث تتميز صناعة السيارات بأنها صناعة كثيفة لرأس المال، وتتطلب برامج طويلة الأجل لجعلها مستدامة، لذلك يؤدي وجود عدد كبير من الشركات إلى تجزئة حجم السوق؛ وبالتالي عدم القدرة على تغطية التكاليف الرأسمالية الكبيرة للتصنيع.

- تنمية الصادرات استنادًا إلى **شراكات طويلة الأمد** مع عدد محدود من مصنعي المعدات الأصلية (OEMs) تستند إلى التزامات طويلة الأجل بإنتاج محلي ضخم.

- تشجيع الموردين المحليين على الإنتاج **مرتفع الجودة** حيث للجهود المبذولة لتطوير الروابط الخلفية بين مصنعي المعدات الأصلية والإنتاج المحلي يمكن أن تأتي بنتائج عكسية في حالة غياب الموردين المحليين ذوي الجودة العالية.

- **وضع دليل عمل** يتضمن المعايير والمواصفات الإلزامية واللوائح الفنية الأخرى التي يتوجب على كل العاملين في قطاع صناعة السيارات الامتثال إليها، بما يتناسب مع المعايير العالمية للصناعة، بما يشمل تصميمات المركبات المصنعة، ومكونات السيارة وإطاراتها، وذلك على غرار تجربة دولة الهند.

- **تفعيل الصفة الرقابية لوحدة صناعة السيارات التابعة لوزارة التجارة والصناعة** بحيث تعمل الوحدة على مراقبة مدى التزام الشركات العاملة في القطاع بالمعايير والمواصفات التي يتضمنها دليل العمل الذي سيتم إعداده، والإشراف على عملية التصنيع لمعالجة القضايا المتعلقة بالمعايير، وضمان تحقيق التنسيق بين الجهات.

- **تفعيل قانون تفضيل المنتج المحلي** من قبل الجهات الحكومية، الأمر الذي يشجع الشركات العالمية للاستثمار في مجال السيارات والمكونات في مصر، مع تسهيل إجراءات التصدير.

٢- محور الحوافز المالية

تعد حزم الحوافز الذكية المقدمة لمصنعي المعدات الأصلية والموردين جزءًا لا يتجزأ من قاعدة السياسات المؤثرة في دعم الصناعة، لذلك يضع هذا المحور بعض المعايير التي يمكن مراعاتها في نظام الحوافز الحالي التي تتبعه الحكومة وذلك من خلال الآتي:

- الاعتماد على **الحوافز المرتبطة بالإنتاج (PLI)** بحيث يتم تقديم حوافز مالية لتعزيز التصنيع وجذب الاستثمارات في سلسلة القيمة، وذلك كنسبة من إيرادات المبيعات التراكمية أو إيرادات الصادرات التراكمية.

- **تحفيز جانب الطلب المصري** على شراء السيارات محلية الصنع من خلال تقديم دعم نقدي أو الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة، أو الإعفاء من رسوم الطرق التي يتم تحصيلها من السيارات محلية الصنع.

٣- محور تحفيز صناعة السيارات الكهربائية

في ظل التوجهات الحالية بمراعاة الجانب البيئي في كل أنشطة الاقتصاد المصري والتوجه نحو التنقل الكهربائي الصديق للبيئة، يستهدف هذا المحور استخلاص أبرز الإجراءات التي تساعد على تسريع توطين صناعة السيارات الكهربائية في مصر، وذلك كما يلي:

- استهداف **توطين المكون المحلي لصناعة السيارات الكهربائية** بنحو ٥٠-٦٠٪ من مكونات السيارة من خلال تصنيع البطاريات الكهربائية محليًا بالاستفادة من خبرات شركاء أجانب، وذلك كخطوة أولية تمهيدًا لتوطين صناعة السيارة الكهربائية محليًا بالكامل.

- **إعفاء كل المكونات والمواد الخام المستوردة** اللازمة لإنتاج السيارات الكهربائية من الجمارك وذلك أسوةً بالإعفاء الذي تتمتع به السيارات الكهربائية المستوردة من الخارج؛ بما يعزز من تنافسية الصناعة المحلية.

- **تطوير منصة إلكترونية** تتضمن كل البيانات المتعلقة بأماكن محطات الشحن الكهربائي وتكلفة الشحن، وذلك على مستوى كل المحافظات المصرية.

٤- محور التدريب ورفع كفاءة الكوادر البشرية

يعد تطوير المهارات الفردية للمواطنين من أهم الركائز التي يتوجب العمل عليها في التجربة المصرية، وذلك نظرًا لما تتميز به العمالة المصرية من تكلفة منخفضة، وفي ضوء ذلك يمكن رفع كفاءة العمالة المصرية من خلال النقاط التالية:

- **تطوير قدرات العاملين بهيئة التنمية الصناعية** لتقديم خدمات لمجتمع الأعمال بشكل مهني.

- **تأسيس مجلس لتنمية مهارات العاملين في قطاع السيارات** على غرار التجربة الهندية لتلبية متطلبات سلسلة القيمة بأكملها من القوى العاملة المدربة، من حيث الكمية والخبرة العملية.

- **إقامة مراكز تدريبية** لتوفير الكوادر البشرية المؤهلة للعمل بالقطاع بحيث يمكن تمويله من خلال الشركاء المانحين الأجانب.

- **إنشاء معاهد متخصصة لتنمية مهارات العاملين في قطاع السيارات** من خلال الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

- **تقديم منح وتدريبات للطلاب للعمل في مجال البحث والتطوير في الشركات** ذات الصلة بصناعة السيارات؛ وذلك لتحفيز الروابط بين القطاع الخاص والأوساط الأكاديمية؛ وبالتالي توفير فرص عمل للطلاب في مجال البحث والتطوير في تلك الشركات بجانب فرص التطوير المهني للباحثين.

٥- محور توفير المواد الخام

يشكل توافر المواد الخام أحد أهم المشكلات التي تواجه العاملين في قطاع صناعة المركبات بكل أنواعها حيث تعتمد الصناعة في مصر على المواد الخام المستوردة بشكل أساسي، مما يجعلها أكثر عرضة للتأثر بالأزمات العالمية؛ لذا تقترح مراعاة المقترحات التالية لضمان توافر المواد الخام والسلع الوسيطة:

- **إتاحة كل المعلومات** المتعلقة بالوقت الذي تستغرقه عملية الاستيراد والإجراءات والرسوم والمستندات اللازمة عبر الإنترنت بصورة محدثة، وفي التوقيت المناسب، وإلزام كل الجهات بالتوقيتات التي يتم تحديدها.
- **تسريع إصدار خطابات الاعتماد** وإجراءات الاستيراد، خاصة المتعلقة بالمدخلات الوسيطة.
- **تسهيل حصول المستوردين على رقم القيد الجمركي** وتقليل الوقت المستغرق للحصول عليه من خلال زيادة كفاءة النظام، وتحديد جميع التفاصيل المتعلقة بإجراءات الاستيراد، بما في ذلك عامل المخاطرة الخاص بالمنتج، والخطوات التالية في الإجراءات الجمركية بما يسهل على المستورد تقدير الوقت والتكلفة المرتبطة بإجراءات الاستيراد.
- **تطوير منصة نافذة** بحيث يتم ربطها بكل الجهات المسؤولة عن عملية الفحص الجمركي، ورقمنة جميع الإجراءات والخدمات المتعلقة بالتجارة المتاحة على المنصة بحيث يتمكن المستخدمون من التقدم بالطلبات إلكترونيًا باستخدام منصة موحدة سهلة الاستخدام.
- **زيادة كفاءة وشفافية إجراءات الإفراج الجمركي**، وتسريع إجراءات الفحص الجمركي والكشف الإشعاعي.

٦- محور دعم الابتكار

يمكن تحفيز عملية الابتكار والبحث والتطوير في مجال صناعة المركبات في مصر من خلال ما يلي:

- **تقديم حوافز للباحثين لتسجيل براءات الاختراع** الخاصة بهم في مصر أو استيراد براءات الاختراع الخاصة بهم من الخارج للتسجيل في مصر.
- **دعم أنشطة البحث والتطوير في مجال تكنولوجيا البطاريات** بما يشمل مدة الشحن وعمر البطارية (عدد مرات الشحن)، والكثافة الكهربائية في وحدة الوزن، وتوافر المواد الخام.
- **إنشاء صندوق تكنولوجي** لتقديم الدعم المالي للمشاريع المبتكرة التي تقترحها الشركات الفردية أو المؤسسات في قطاع البحث والتطوير.
- جذب استثمارات لإنشاء **مراكز في مجال البحث والتطوير** في مجال السيارات في مصر بما يساعد على استقطاب استثمارات مصنعي المعدات الأصلية والصناعات المغذية.

ثالثًا: الخطة المقترحة لتعزيز صناعة السيارات في مصر

جدول رقم (١):
مسارات التحرك المقترحة لتعزيز وتوطين صناعةالسيارات في مصر

م	الإجراء	المدى الزمني	جهات التنفيذ	مؤشرات قياس الأداء
أولًا: المحور التنظيمي والمؤسسي				
١	**الإعلان عن وثيقة الاستراتيجية الوطنية لتنمية صناعة السيارات**، وتحديد الإطار الزمني للاستراتيجية؛ بحيث يتم وضع رؤية مجمعة للقطاع تتضمن كل مستهدفاته وتعتمد على خطط طويلة المدى.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	- مجلس الوزراء - وزارة التجارة والصناعة	- نشر وثيقة الاستراتيجية.
٢	**وضع آلية لمتابعة وتقييم التأثير الإجمالي للاستراتيجية** بما يساعد على حل المعوقات التي تظهر خلال عملية التنفيذ.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	- مجلس الوزراء - وزارة التجارة والصناعة	- عدد تقارير تقييم الأداء التي يتم إعدادها.
٣	تحديد **نسبة المكون المحلي** التي يستهدف الوصول إليها على المدى الزمني المتوسط والطويل مع مراعاة مرونة تعديل تلك النسبة وفقًا لظروف السوق العالمية.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	- وزارة التجارة والصناعة	- الإعلان عن نسبة المكون المحلي المستهدف الوصول إليها خلال ٣ سنوات القادمة.
٤	توجيه **الاستثمارات نحو تصنيع المعدات الأصلية بشكل أولي** لزيادة الإنتاج والتصدير على المستوى الإقليمي.	طويل الأجل (١-٣ سنوات)	- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة - وزارة التجارة والصناعة	- زيادة حجم الإنتاج من المركبات

م	الإجراء	المدى الزمني	جهات التنفيذ	مؤشرات قياس الأداء
٥	تنمية الصادرات استنادًا إلى **شراكات طويلة الأمد** مع عدد محدود من مصنعي المعدات الأصلية (OEMs) تستند إلى التزامات طويلة الأجل بإنتاج محلي ضخم.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	– المجلس التصديري للصناعات الهندسية – الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة	– عدد الشراكات طويلة الأمد التي تم عقدها. – قيمة الصادرات المصرية في ضوء هذه الشراكات.
٦	**وضع دليل عمل** يتضمن المعايير والمواصفات الإلزامية واللوائح الفنية التي يتوجب على كل العاملين في قطاع صناعة السيارات الامتثال إليها بما يتناسب مع المعايير العالمية للصناعة.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	– المجلس الأعلى لصناعة السيارات – وزارة التجارة والصناعة (وحدة صناعة السيارات)	– إصدار الدليل – عدد المعايير المتضمنة في الدليل
٧	**تفعيل الصفة الرقابية لوحدة صناعة السيارات التابعة لوزارة التجارة والصناعة** بحيث تعمل على الإشراف على عملية التصنيع ومراقبة التزام الشركات بالمعايير والمواصفات التي سيتم وضعها.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	– مجلس الوزراء – وزارة التجارة والصناعة	– عدد الحملات الرقابية التي قامت بها وحدة صناعة السيارات – عدد المخالفات التي رصدتها الوحدة
٨	**تفعيل قانون تفضيل المنتج المحلي** من قبل الجهات الحكومية.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	– رئاسة مجلس الوزراء – اتحاد الصناعات المصرية (لجنة تفضيل المنتج المحلي)	– زيادة فاتورة مشتريات الجهات الحكومية من المنتجات المحلية

م	الإجراء	المدى الزمني	جهات التنفيذ	مؤشرات قياس الأداء
ثانيًا محور الحوافز المالية				
١	الاعتماد على **الحوافز المرتبطة بالإنتاج (PLI)** وذلك كنسبة من إيرادات المبيعات التراكمية أو إيرادات الصادرات التراكمية.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	- المجلس الأعلى لصناعة السيارات - رئاسة مجلس الوزراء	- قيمة الحوافز المرتبطة بالإنتاج - عدد الشركات الحاصلة على الحوافز المرتبطة بالإنتاج (PLI)
٢	**تحفيز جانب الطلب المصري** على شراء السيارات محلية الصنع من خلال تقديم دعم نقدي أو الإعفاء من ضريبة القيمة المضافة أو الإعفاء من رسوم الطرق التي يتم تحصيلها من السيارات محلية الصنع.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	- صندوق تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة - المجلس الأعلى السيارات - رئاسة مجلس الوزراء	- قيمة الدعم النقدي الموجه لتحفيز الطلب - قيمة ضريبة القيمة المضافة على السيارات محلية الصنع

م	الإجراء	المدى الزمني	جهات التنفيذ	مؤشرات قياس الأداء
ثالثًا محور تحفيز صناعة السيارات الكهربائية				
١	**عقد شراكات مع شركاء أجانب** لتوطين المكون المحلي لصناعة السيارات الكهربائية بنحو ٥٠-٦٠٪ من مكونات السيارة بالتركيز على تصنيع البطاريات الكهربائية.	طويل الأجل (١-٣ سنوات)	- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة. - صندوق تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة - الهيئة العامة للتنمية الصناعية	- عدد الشراكات التي تم عقدها - تطور نسبة المكون المحلي في السيارات الكهربائية
٢	**إعفاء كل مكونات والمواد الخام المستوردة** اللازمة لإنتاج السيارات الكهربائية من الجمارك بما يعزز من تنافسية الصناعة المحلية.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	- مصلحة الجمارك - رئاسة مجلس الوزراء	- قيمة الجمارك المفروضة على المواد الخام المستوردة اللازمة لإنتاج السيارات الكهربائية
٣	**تطوير منصة إلكترونية** تتضمن كل البيانات المتعلقة بأماكن محطات الشحن الكهربائي وتكلفة الشحن وذلك على مستوى كل المحافظات المصرية.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	- وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات - صندوق تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة	- إطلاق المنصة الإلكترونية - عدد محطات الشحن المتضمنة في المنصة

م	الإجراء	المدى الزمني	جهات التنفيذ	مؤشرات قياس الأداء
رابعًا محور التدريب ورفع كفاءة الكوادر البشرية				
١	**تطوير قدرات العاملين بهيئة التنمية الصناعية** لتقديم خدمات لمجتمع الأعمال بشكل مهني.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	– الهيئة العامة للتنمية الصناعية	– عدد ورش العمل التي يتم تنظيمها. – عدد الدورات التدريبية التي يتم الاشتراك بها. – عدد العاملين المشاركين في البرامج التدريبية.
٢	**تأسيس مجلس لتنمية مهارات العاملين في قطاع السيارات** لتلبية متطلبات سلسلة القيمة بأكملها من القوى العاملة المدربة، من حيث الكمية والخبرة العملية.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	– وزارة التجارة والصناعة – الهيئة العامة للتنمية الصناعية	– إصدار قرار بتأسيس مجلس لتنمية مهارات العاملين – عدد الدورات التدريبية التي يقدمها المجلس – عدد المتدربين في المجلس
٣	**إقامة مراكز تدريبية** لتوفير الكوادر البشرية المؤهلة للعمل بالقطاع بتمويل من الشركاء المانحين الأجانب.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	– المجلس الأعلى لصناعة السيارات – شعبة الصناعات المغذية للسيارات (غرفة الصناعات الهندسية)	– قيمة التمويل من الشركاء المانحين الأجانب – عدد المراكز التدريبية التي تم إنشاؤها
٤	**إنشاء معاهد متخصصة لتنمية مهارات القوى العاملة** المستقبلية في قطاع السيارات بالشراكة بين القطاع العام والخاص.	طويل الأجل (١-٣ سنوات)	– وزارة التعليم العالي والبحث العلمي – مؤسسات القطاع الخاص	– عدد المعاهد التي تم إنشاؤها – عدد الخريجين من المعهد
٥	**تقديم منح وتدريبات للطلاب** للعمل في مجال البحث والتطوير في شركات صناعة السيارات بما يضمن توفير فرص عمل للطلاب في مجال البحث والتطوير في تلك الشركات.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	– وزارة التعليم العالي والبحث العلمي – شركات القطاع الخاص – شعبة الصناعات المغذية للسيارات (غرفة الصناعات الهندسية)	– عدد المنح التي تم تقديمها للطلاب في مجال البحث والتطوير – عدد العاملين في مجال البحث والتطوير في الشركات

م	الإجراء	المدى الزمني	جهات التنفيذ	مؤشرات قياس الأداء
خامسًا محور توفير المواد الخام				
١	**إتاحة المعلومات** المتعلقة بالوقت الذي تستغرقه عملية الاستيراد والإجراءات والرسوم والمستندات اللازمة عبر الإنترنت بصورة محدثة وإلزام كل الجهات بالتوقيتات التي يتم تحديدها.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	- منصة نافذة	- عدد الجهات الحكومية التي تنشر المعلومات إلكترونيًا - الفرق بين المدة المنشورة إلكترونيًا والمدة التي تستغرقها الجهات بالفعل
٢	**تسريع إصدار خطابات الاعتماد** وإجراءات الاستيراد خاصة المتعلقة بالمدخلات الوسيطة.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	- مصلحة الجمارك - البنوك المصرية	- عدد خطابات الاعتماد المرتبطة بالمدخلات الوسيطة التي تم إصدارها
٣	**تسهيل حصول المستوردين على رقم القيد الجمركي** من خلال زيادة كفاءة النظام، وتحديد عامل المخاطرة الخاص بالمنتج، بما يسهل على المستورد تقدير الوقت والتكلفة المرتبطة بإجراءات الاستيراد.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	- مصلحة الجمارك - وزارة المالية - منصة نافذة	- الوقت المستغرق للحصول على رقم القيد الجمركي
٤	**تطوير منصة نافذة** بحيث يتم ربطها بكل الجهات المسؤولة عن عملية الفحص الجمركي.	قصير الأجل (١-٦ أشهر)	- منصة نافذة	- عدد الجهات المسؤولة عن الفحص الجمركي التي تم ربطها بمنصة نافذة
٥	**رقمنة جميع الإجراءات والخدمات المتعلقة بالتجارة** المتاحة على منصة نافذة بحيث يتمكن المستخدمون من التقدم بالطلبات إلكترونيًا باستخدام منصة موحدة سهلة الاستخدام.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	- منصة نافذة - وزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات	- عدد الإجراءات والخدمات المتعلقة بالتجارة التي تم رقمنتها على منصة نافذة
٦	**زيادة كفاءة وشفافية إجراءات الإفراج الجمركي**، وتسريع إجراءات الفحص والكشف الإشعاعي.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	- مصلحة الجمارك	- الوقت المستغرق للفحص والكشف الإشعاعي

م	الإجراء	المدى الزمني	جهات التنفيذ	مؤشرات قياس الأداء
سادسًا محور دعم الابتكار				
١	**تقديم حوافز للباحثين لتسجيل براءات الاختراع** الخاصة بهم في مصر أو استيراد براءات الاختراع الخاصة بهم من الخارج للتسجيل في مصر.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	– رئاسة مجلس الوزراء – مركز تحديث الصناعة	– عدد براءات الاختراع التي يتم تسجيلها
٢	**دعم أنشطة البحث والتطوير في مجال تكنولوجيا البطاريات** بما يشمل مدة الشحن، وعمر البطارية، وتوافر المواد الخام.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	– وزارة التعليم العالي والبحث العلمي –وزارة الكهرباء والطاقة المتجددة – صندوق تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة	– زيادة قيمة الدعم والحوافز الموجهة لمجال تكنولوجيا البطاريات
٣	**إنشاء صندوق تكنولوجي** لتقديم الدعم المالي للمشاريع المبتكرة التي تقترحها الشركات الفردية أو المؤسسات في قطاع البحث والتطوير.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	– مركز تحديث الصناعة – صندوق تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة	– إطلاق الصندوق التكنولوجي – عدد المشروعات التي يقوم الصندوق بتمويلها
٤	جذب استثمارات لإنشاء **مراكز في مجال البحث والتطوير** في مجال السيارات في مصر بما يساعد على استقطاب استثمارات مصنعي المعدات الأصلية والصناعات المغذية.	متوسط الأجل (٦- ١٢ شهرًا)	– صندوق تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة – الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة	– عدد مراكز البحث والتطوير التي يتم إنشاؤها

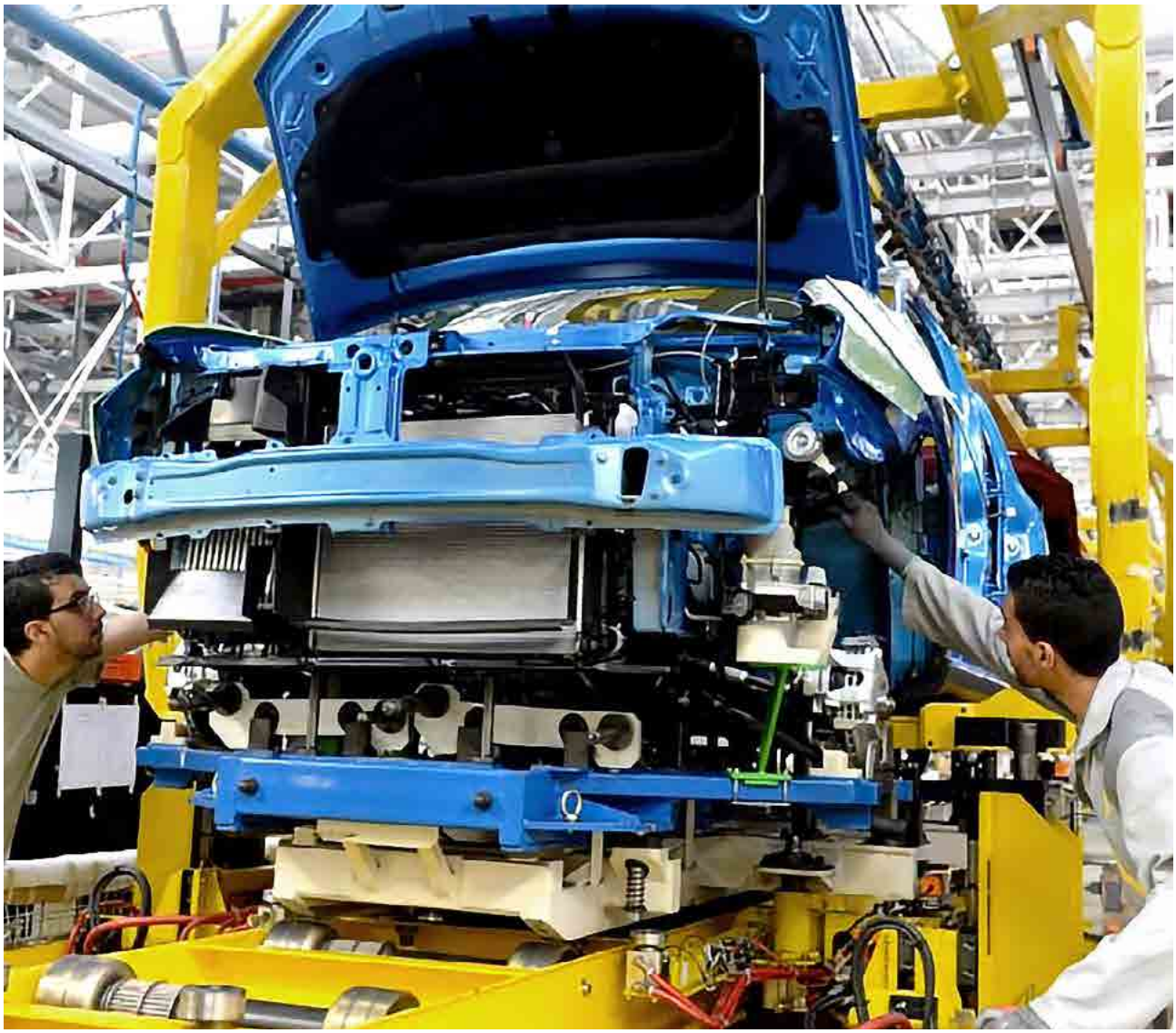
قائمة المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- إبراهيم, عزة الأهمية الاقتصادية لصناعة سيارات الركوب والسيارات التجارية بجمهورية مصر العربية. مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية. (يناير ٢٠٢٠) https://jpsa.journals.ekb.eg/
- بوابة معلومات مصر. "رئيس الوزراء يشهد التوقيع على ٣ اتفاقيات إطارية لتصنيع السيارات بين الحكومة وعدد من شركات السيارات المحلية والعالمية". فبراير https://eip.gov.
- بوابة معلومات مصر. رئيس الوزراء يطلق استراتيجية تنمية صناعة السيارات من المنطقة الاقتصادية بشرق بورسعيد"، يونيو٢٠٢٢ . https://www.eip.gov.eg/IDSC/News/
- بيومي أحمد. قراءة في الاستراتيجية المصرية لتطوير صناعة السيارات – المصري، يونيو ٢٠٢٢., https://marsad.ecss.com.eg
- الجريدة الرسمية. قانون رقم ١٦٢ لسنة ٢٠٢٢ الجريدة الرسمية (أكتوبر ٢٠٢٢) https://manshurat.org
- الجمارك المصرية. قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٤٩ لسنة ٢٠٢٠ بتعديل التعريفة الجمركية سبتمبر ٢٠٢٠. https://www.customs.gov.eg
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (CAPMAS). النشرة السنوية المجمعة لبحث القوى العاملة. أعداد متفرقة. تم الاسترداد في نوفمبر ٢٠٢٣ https://www.capmas.gov.eg
- الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء (CAPMAS). النشرة السنوية لتجارة الجملة والتجزئة القطاع العام/ الأعمال العام". يناير ٢٠٢٢. https://www.capmas.gov.eg.
- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة "الاتفاقيات التجارية". تم الاسترداد في نوفمبر ٢٠٢٣. https://www.investinegypt.gov.eg.
- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة التوقيع على٣ اتفاقيات إطارية لتصنيع السيارات بين الحكومة وعدد من شركات السيارات المحلية والعالمية . الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة فبراير ٢٠٢٣. https://www.investinegypt.gov.eg.
- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وشركة سوميتومو اليابانية تبحثان فرص تعزيز صناعة السيارات في مصر. الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة أبريل ٢٠٢٣. https://www.gafi.gov.eg/Arabic/MediaCenter/News/
- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة رئيس الوزراء يشهد مراسم توقيع مذكرة تفاهم لإقامة أكبر مصنع لـ سوميتومو اليابانية في العالم لإنتاج الضفائر الكهربائية للسيارات بمدينة العاشر من رمضان يونيو ٢٠٢٢. https://www.investinegypt.gov.eg/Arabic/NewsAndEvent
- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة "عن الهيئة". تم الاسترداد في أكتوبر ٢٠٢٣. https://www.gafi.gov.eg/Arabic/AboutUs/Pages/default.aspx.

- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة. قام السيد/ حسام هيبة، الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، بزيارة ترويجية إلى اليابان، بحضور ممثلي مجلس الأعمال المصري الياباني، ومركز التعاون الياباني للشرق الأوسط JCCME، وتنظيمها من خلال السفارة المصرية ومكتب التمثيل التجاري بطوكيو نوفمبر ٢٠٢٣. https://www.investinegypt.gov.eg/Arabic/NewsAndEvents/News/
- الهيئة العامة للاستعلامات. رئيس الوزراء يترأس الاجتماع الأول للجنة العليا لصناعة السيارات سبتمبر ٢٠٢٢. https://www.sis.gov.eg/Story/
- الهيئة العامة للاستعلامات. رئيس الوزراء يعقد اجتماعًا لاستعراض مشروع تصنيع سيارة كهربائية مصرية فبراير ٢٠٢٣. https://www.sis.gov.eg/Story/.
- الهيئة العامة للاستعلامات. رئيس الوزراء يناقش آخر التطورات الخاصة بصناعة السيارات في مصر يونيو ٢٠٢٣. https://sis.gov.eg/Story/
- الهيئة العامة للاستعلامات. وزير التعليم العالي يتابع الخطوات التنفيذية لتصنيع أول سيارة كهربائية مصرية سبتمبر ٢٠٢٣ . https://www.sis.gov.eg
- هيئة تنمية الصادرات. "الاتفاقيات الدولية" الموقع الرسمي لبوابة الصادرات المصرية. تم الاسترداد في نوفمبر ٢٠٢٣.. http://www.expoegypt.gov.eg/agreements
- رئاسة مجلس الوزراء. اجتماع مجلس الوزراء رقم (٢٥٧) برئاسة الدكتور مصطفى مدبولي سبتمبر ٢٠٢٣.. https://www.cabinet.gov.eg/Meeting/Details/11752
- رئاسة مجلس الوزراء. الرخصة الذهبية. تم الاسترداد في نوفمبر ٢٠٢٣. https://www.cabinet.gov.eg/GoldLicense.
- رئاسة مجلس الوزراء. بالإنابة عن رئيس مجلس الوزراء. وزير التجارة والصناعة يضع حجر الأساس للمرحلة الأولى لمصنع الضفائر الكهربائية للسيارات التابع لشركة سوميتومو إلكتريك إيجيبت يونيو ٢٠٢٣.. https://www.cabinet.gov.eg/News/Details/63598
- رئاسة مجلس الوزراء. تعاون مصري ياباني لتوطين صناعة السيارات في مصر مايو ٢٠٢٣. https://www.cabinet.gov.eg/News/Details/60202.
- رئاسة مجلس الوزراء. رئيس الوزراء يشهد توقيع عقد إنشاء مصنع إطارات باستثمارات مليار يورو بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس سبتمبر ٢٠٢٣ . https://www.cabinet.gov.eg/News/Details/68681.
- رئاسة مجلس الوزراء. رئيس الوزراء يشهد توقيع مذكرة تفاهم بين وحدة صناعة السيارات والرابطة الإفريقية لمصنعي السيارات يونيو ٢٠٢٣ . https://www.cabinet.gov.eg/News/Details/63634.

- رئاسة مجلس الوزراء. رئيس مجلس الوزراء يشهد توقيع مذكرة تفاهم بين هيئة الاستثمار وشركة ستيلانتس العالمية لصناعة السيارات أغسطس ٢٠٢٢. https://www.cabinet.gov.eg/News/Details/32615.
- رئاسة مجلس الوزراء. وزير المالية.. تنفيذًا للتوجيهات الرئاسية: زيادة المستفيدين من مبادرة إحلال المركبات بضم الأقصر وأسوان أبريل ٢٠٢٢ . https://www.cabinet.gov.eg/News/Details/25355.
- رئاسة مجلس الوزراء. وزير المالية: مبادرة إحلال المركبات دخلت ١٥ محافظة خلال عامين أبريل ٢٠٢٣.. https://www.cabinet.gov.eg/News/Details/56067
- وزارة التجارة والصناعة. نبذة عن الهيئة العامة للتنمية الصناعية. وزارة التجارة والصناعة. تم الاسترداد في أكتوبر ٢٠٢٣. http://www.mti.gov.eg/Arabic/aboutus/
- وزارة التجارة والصناعة. قرار تحديد نسب التصنيع المحلي لصناعة السيارات ب ٤٥ ٪ يستهدف رفع الأعباء الإضافية عن شركات التجميع ومنحهم الفرصة لضخ استثمارات جديدة لحين صدور منظومة الحوافز الاستثمارية يونيو ٢٠١٩ . http://www.mti.gov.eg/Arabic/MediaCenter/



قائمة المراجع:

ثانيًا: المراجع باللغة الإنجليزية:

- Africa Arbitration. “Egypt Signs 3 Binding Agreements to Pump $145 Million Investments in Automotive Sector – Africa Arbitration.” Accessed November 2023. https://africaarbitration.org/2023/02/27/egypt-signs-3-binding-agreements-to-pump-145-million-investments-in-automotive-sector/.
- AMACHRAA, Abdelmonim. “Driving the Dream: Morocco’s Rise in the Global Automotive Industry.” Policy Center for The New South, May 2023. https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2023-05/PP_09-23_AMACHRAA.pdf.
- ANFAVEA. “Anfavea - National Association of Automotive Vehicle Manufacturers.” Anfavea. Accessed October 2023. https://anfavea.com.br/site/?lang=en.
- Arya, Nikita. “A Review of Growing Automobile Industry in India.” International Journal of Research and Analytical Reviews (IJRAR) 6, no. 1 (2019). http://ijrar.com/upload_issue/ijrar_issue_20543064.pdf.
- ATIC. “Thailand Motor Vehicle Type Approval and Component TISI Certification.” Accessed November 2023. https://www.atic-ts.com/thailand-motor-vehicle-type-approval/.
- Automotive industry Export Council (AIEC). Accessed October 10, 2023. https://www.aiec.co.za/About.
- Behzad Saberi. “The Role of the Automobile Industry in the Economy of Developed Countries.” ResearchGate, July 9, 2018. https://www.researchgate.net/publication/326274056_The_role_of_the_automobile_industry_in_the_economy_of_developed_countries.
- CSR BOX. “Automotive Skills Development Council.” Csrbox.org, 2023. https://csrbox.org/India_organization_New-Delhi-Automotive-Skills-Development-Council_21851.
- Deloitte. “Africa Automotive Forum,” September 2020. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/za/Documents/AAAM_Africa_Automotive_Forum_2020_Summary.pdf.
- Deloitte. “Survey of Global Investment and Innovation Incentives / Brazil,” October 2020. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-survey-of-global-investment-and-innovation-incentives-brazil-2020.pdf.
- Department of trade, industry and competition (DTIC). “Automotive Investment Scheme.”, n.d. http://www.thedtic.gov.za/financial-and-non-financial-support/incentives/automotive-investment-scheme/.

- Department of Trade, Industry and Competition (the Dtic) - Overview. Accessed October 20, 2023. https://nationalgovernment.co.za/units/view/46/department-of-trade-industry-and-competition-the-dtic#:~:text=The%20mission%20of%20the%20dtic.
- East Cape Automotive Industry Forum (ECAIF). https://ecaif.co.za/about-ecaif/.
- EOS Intelligence. “Morocco’s Auto Industry Is in Full Gear.” EOS Intelligence - Powering Informed Decision-Making, April 27, 2022. https://www.eos-intelligence.com/perspectives/automotive/moroccos-auto-industry-is-in-full-gear/.
- Ferreira, André Luis, David Shiling Tsai, and Renato Boareto. “The Brazilian Automotive Industry Transition,” April 2021. https://energiaeambiente.org.br/wp-content/uploads/2021/06/eng_RosaLuxemburgFoundation_IEMA.pdf.
- Fitch Solutions. “Egypt Autos Report Q3 2023.” Fitch Solutions, 2023. https://store.fitchsolutions.com/autos/egypt-autos-report.
- Global Trade Alert. “Brazil: Changes to the List of Auto Parts Not Domestically Produced for the Import Duties Reduction Mechanism,” May 2023. https://www.globaltradealert.org/intervention/120241/tax-or-social-insurance-relief/brazil-changes-to-the-list-of-auto-parts-not-domestically-produced-for-the-import-duties-reduction-mechanism-may-2023.
- IBEF. “Automobile Exports of India | IBEF.” India Brand Equity Foundation, 2022. https://www.ibef.org/blogs/automobile-exports-of-india.
- ILO Consulting. “Subsidies within the Automobile Industry in India.” ilo consulting, 2020. https://www.iloconsulting.in/knowledge-center/subsidies-within-the-automobile-industry-in-india.
- International Finance Corporation (IFC). “Creating Markets in Egypt: Country Private Sector Diagnostic.” World Bank, 2020. https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/mgrt/cpsd-egypt.pdf.
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). “Production Statistics.” Accessed October 2023. https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/.
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). “Sales Statistics.” OICA, 2021. https://www.oica.net/category/sales-statistics/.
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). “Vehicles in Use.” OICA. Accessed October 15, 2023. https://www.oica.net/category/vehicles-in-use/.
- International Trade Centre (ITC). “Export Potential Map.” Accessed November 2023. https://exportpotential.intracen.org/en/markets/geo-map?whatMarker=s&what=68&fromMarker=i&exporter=818&toMarker=j.
- International Trade Centre (ITC). “Trade Map - Trade Statistics for International Business Development.” Trademap. Accessed November 2023. https://www.trademap.org/Index.aspx.

- Japan International Cooperation Agency (JICA). “Study for the Promotion of the African Automotive Industry,” February 2022. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12336822.pdf.
- Khare, Prabhat. “What the PLI Scheme Has in Store for the Auto and Auto Component Sectors.” Motorindia, n.d.
- KPMG. “Thailand: Excise Tax and Customs Incentives for Electric Vehicles - KPMG United States,” May 27, 2022. https://kpmg.com/us/en/home/insights/2022/05/tnf-thailand-excise-tax-and-customs-incentives-for-electric-vehicles.html.
- Lamprecht, Norman. “Automotive Export Manual.” Midrand: Automotive Industry Export Council (AIEC), 2023. https://naacam.org.za/wp-content/uploads/2023/05/Automotive-Export-Manual-2023.pdf.
- Lamprecht, Norman. “South Africa Export Manual.” Arcadia: Automotive Industry Export Council, 2014 - 2015.
- Make in India. “Automobile | Make in India.” www.makeinindia.com, n.d. https://www.makeinindia.com/sector/automobiles.
- Malaysian Automotive Association. “The Malaysian Automotive Association (Maa) Was Established in November 1960.” www.maa.org.my. Accessed October 2023. http://www.maa.org.my/about.html.
- Malaysian Automotive Component Parts Manufacturers (MACPMA). “About Us.” Accessed November 2023. https://macpma.org.my/our-history/.
- Malaysian Investment Development Authority (MIDA). “Our Principles.” Accessed October 2023. https://www.mida.gov.my/about-mida/our-principles/.
- Malaysian Investment Development Authority (MIDA). “Transport Technology - Automotive.” Accessed November 2023. https://www.mida.gov.my/industries/manufacturing/transport/transport-industry-automotive/.
- Ministry of heavy industries. “Final Draft Automotive Mission Plan ‘a Roadmap for Indian Automotive Industry - Automobiles, Tractors and Auto Components,’” 2016. https://heavyindustries.gov.in/writereaddata/Content/AMP%202016-26%20Final%20Approved%20Draft.pdf.
- Ministry of International Trade and Industry. “National Automotive Policy.” PUBLIC INFORMATION PORTAL (PMR), October 2009. https://pmr.penerangan.gov.my/wp-content/uploads/2020/01/National-Automotive-Policy.pdf.
- Ministry Of Investment, Trade And Industry. “Background National Automotive Policy.” Accessed November 2023. https://www.miti.gov.my/index.php/pages/view/nap2020.

- Ministry Of Investment, Trade And Industry. “Vision, Mission, Corporate Philosophy, Objectives and Functions.” Accessed November 2023. https://www.miti.gov.my/index.php/pages/view/2047?mid=705.
- Minstry Of International Trade and Industry. “NATIONAL AUTOMOTIVE POLICY 2020.” Malaysia, February 2020. https://assets.nst.com.my/uploads/2020/NAP%20Booklet%20rev20%20compressed.pdf.
- Moritz, RA Christian. “The Legal Framework of Authorised Car Dealerships in Brazil.” Sao Paulo, Brazil: Brazilian Desk of Felsberg Advogados , December 2016. https://anwalt-brasilien.com/EN/wp-content/uploads/2016/12/The-legal-framework-of-authorised-car-dealerships-in-Brazil-Dec_2016.pdf.
- Morocco Now. “Automotives.” Accessed November 2023. https://www.morocconow.com/automotives/.
- National Automobile Dealers Association (NADA), July 8, 2022. https://nada.co.za/#.
- National Regulator for compulsory Specifications. “Automotive.” www.nrcs.org.za. Accessed November 20, 2023. https://www.nrcs.org.za/business-units/automotive.
- NGage consulting. “Egypt Automotive Industry Report 2019,” 2019. https://www.egypt-business.com/whitepaper/details/1912-egypt-automotive-industry-report-2019/390079.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). “Chapter 6. SME Export Policies in Brazil.” In OECD Studies on SMEs and Entrepreneurship, 2020. https://www.oecd-ilibrary.org/sites/3b736839-en/index.html?itemId=/content/component/3b736839-en#endnotea6z11.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). “Production Transformation Policy Review of Egypt,” July 2021. https://www.oecd.org/countries/egypt/production-transformation-policy-review-of-egypt-302fec4b-en.htm.
- Provincial Government of South Africa “Automotive Industry Development Centre (AIDC).” Accessed October 20, 2023. https://provincialgovernment.co.za/units/view/203/gauteng/automotive-industry-development-centre-aidc.
- Rastogi, Vasundhara. “Thailand’s Automotive Industry: Opportunities and Incentives.” ASEAN Briefing, May 10, 2018. https://www.aseanbriefing.com/news/thailands-automotive-industry-opportunities-incentives/.
- South African government. “Minister Rob Davies: South African Automotive Masterplan and Extension of Automotive Production and Development Program | South African Government.” www.

gov.za, 2018. https://www.gov.za/speeches/minister-rob-davies-media-statement-south-african-automotive-masterplan-2035-and-extension.

- Tansakul, Nitipon. “Analysis of Thailand’s Industrial Competitiveness in ASEAN Economic Community Era: The Case of Automotive Industry,” September 2016. https://www.researchgate.net/publication/312402205_Analysis_of_Thailand's_industrial_competitiveness_in_ASEAN_Economic_Community_era_The_case_of_automotive_industry.
- Thailand Board of Investment. “Thailand’s Automotive Industry the Next-Generation.” Accessed October 2023. https://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure%202015-automotive-20150325_70298.pdf.
- Thailand Board of Investment. “Why Thailand: Investment Opportunities in Thailand’s Automotive Industry,” July 2021. https://www.boi.go.th/upload/content/EV%20WhyThailand.pdf.
- The Thai Automotive Industry Association (TAIA). “About TAIA • the Thai Automotive Industry Association,” June 25, 2020. https://taia.or.th/en/taia-information/history/.
- The Thailand Automotive Institute (TAI). “Organization Establishment | Thailand Automotive Institute.” Accessed November 2023. https://www.thaiauto.or.th/2020/about-us/organization-establishment.asp.
- TÜV SÜD. “INMETRO CERTIFICATION for VEHICLES and AUTO PARTS.” Accessed October 2023. https://www.tuvsud.com/en/industries/mobility-and-automotive/automotive-and-oem/homologation-and-global-market-access/inmetro-certification.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP). “Attracting Investment Thailand’s Tax Incentives for Eco Cars.” Low Carbon Green Growth Roadmap for Asia and the Pacific CASE STUDY. Accessed October 2023. https://www.unescap.org/sites/default/files/45.%20CS-Thailand-tax-incentives-for-eco-cars.pdf.
- United Nations Industrial Development Organization (UNIDO). “INDIAN AUTOMOTIVE SECTORIAL SYSTEM of INNOVATION (IASSI).” Vienna, Austria: UNIDO, 2023.
- Vidican-Auktor, Georgeta, and Tina Hahn. “The Effectiveness of Morocco’s Industrial Policy in Promoting a National Automotive Industry.” Deutsches Institut für Entwicklungspolitik , 2017. https://www.idos-research.de/uploads/media/DP_27.2017.pdf.
- Warr, Peter G., and Archanun Kohpaiboon. “Thailand’s Automotive Manufacturing Corridor.” ADB Economics Working Paper Series 519 (2017). https://doi.org/10.2139/ssrn.3187786.
- Western Cape Government. “Export Incentives Information.” Western Cape Government. https://www.westerncape.gov.za/service/export-incentives-information.

مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

مجلس الوزراء
مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار

الحـــي الحكومـي – العاصمـة الإدارية الجديـدة – مصـــر
رقم بريدي: ١١٥٨٢ ص.ب: ١٩١ مجلس الشعـب
تليفون: ٢٧٩٢٩٢٩٢(٢٠٢) فاكس: ٢٧٩٢٩٢٢٢(٢٠٢)
info@idsc.gov.eg www.idsc.gov.eg