

# الصناعة

والمسقبل

مجلة الجمعية المصرية للمصناعات الهندسية والمعدنية  
INDUSTRY & THE FUTURE  
THE JOURNAL OF EGYPTIAN SOCIETY FOR ENGINEERING  
& METALLURGICAL INDUSTRIES

العدد السابع - فبراير ١٩٩٦

حديث مع  
وزير الخارجية



مستقبل صناعة  
السيارات في مصر

العبور إلى القرن الـ ٢١

الصناعة المصرية  
في طريق العالمية







الغلاف من مجلة وفوكس الألمانية

- ٤١ حديث مع وزير الخارجية
- ٤٨ المعارض الدولية
- ٥٠ الورشة الحرفية
- ٥٢ الصناعة المصرية في طريق العالمة
- ٥٦ كيفية حساب الضرائب والرسوم
- الجمركية على السيارات
- ٥٨ إرشادات السلامة عند قيادة السيارات
- ٦٢ بلية.. الحلم المستحيل
- ٦٣ كاريكاتير
- ٦٤ لقاء اليوم

- ٢ كلمة العدد
- ٥ المؤتمر القومي الأول
- ٨ مركز تنمية التصميمات الصناعية
- ٩ صناعة السيارات في مصر
- ١٧ نظرة داخل القرن إلى ٢١
- ١٨ حديث مع وزيرة البحث العلمي
- ٢٢ حدود صناعة السيارات
- ٢٤ كيف نحسن سيارتك من السرعة
- ٢٥ اختبار الجمعية
- ٢٧ مستقبل صناعة السيارات في مصر
- ٣١ شروط اشتراط سيارات الركوب
- ٣٥ جولة سريعة مع السيارات
- ٣٦ جولات خاطفة
- ٤٠ نافذة

الجمعية المصرية للصناعات الهندسية والمعدنية : لعمادى عمادات عثمان احمد عثمان عمارة ٧ شقة ٤٤ ت/فلاص : ٧٤٠-٧٤١

# الصناعة

تصدر عن  
الجمعية المصرية للصناعات

الهندسية والمعدنية

رئيس المؤتمر

مهندس / فؤاد أبو زغله

نائبه

مهندس / عبد الوهاب الحياك

كيميائي / محمد عادل الدنف

د. م / سليمان رضا على

مهندس / سعيد النجار

د. د / أحمد عادل عبد العظيم

د / عبد الباسط السباعي

رئيس المؤتمر

د. م / نادر رياض

مستشار المؤتمر

حسن باطمه

سكرتارية التحرير / منار صبرى

محررة التحرير

د / عبد الباسط السباعي

د / عادل نوفل

د / عادل كمال

طاهر عرفه

المستشار

م. محمد العتر

مطابع الأهرام التجارية، للورب





## كلمة العدد

لقد جاء خطاب السيد رئيس الجمهورية في مجلس الشعب والشورى بتاريخ ١ / ١٢ / ١٩٩٥ بتكليفات هامة و شاملة وتشكل تحديات كبيرة تحتاج إلى جهود ضخمة يصعب تحقيقها إلا إذا تضافرت جهود الحكومة والأجهزة التنفيذية والشعبية وكافة الهيئات والمؤسسات الرسمية والأهلية وجميع المواطنين والتي تشمل ما يلي :

أولاً : إن علينا أن نترك أننا على أبواب عصر جديد لا مكان فيه إلا من يقدر على مسابقة ركب التقدم ، عصر اخص خصائصه الإلتقان والجودة والإبتكار والإبداع وإقتران المعرفة بالإنتاج والقدرة على المنافسة في الاسواق الخارجية.

ثانياً : تهدف إستراتيجية التنمية خلال السنوات القادمة إلى إحداث نقلة كبيرة في المجتمع والاقتصاد المصري مع التركيز على تحسين أوضاع المواطن المصري بتوفير الإمكانيات العالية لتعليمه وتدريبه ورعايته صحياً واجتماعياً وثقافياً بما يؤدي إلى قدرته على العطاء والإبتكار والإبداع وأهم وسائل ذلك ما يلي :

١- الارتقاء بمعدل النمو لميزيد عن ثلاثة أمثال النمو السكاني في الخطة الخمسية القادمة بما يرفع نصيب الفرد من الدخل إلى ١٥٠٪ سنوياً عما هو عليه الآن .

٢- فرص عمل جديدة بمعدل ٥٠٠ ألف سنوياً تزداد سنوياً بنحو ١٠٠ ألف بحيث يتم إستيعاب القدر الأكبر في المجالات الصناعية باعتبار أن الصناعة تمثل ركيزة التنمية الأساسية .

٣- تنمية الصناعة بمعدل نمو حقيقي يزيد عن ١٠٪ سنوياً خلال الخطة الخمسية الرابعة لميزيد الناتج الصناعي عن ضعف ما هو عليه الآن ولتصل الصناعات الصناعية إلى ثلاث أمثال ما عليه الآن .



# نمو عصر جديد





# الصناعة

## والمسقبل



مجلس إدارتها كل من الحكومات والمنظمات التجارية والصناعية . وهذه المؤسسات ليست بالتنظيمات الحكومية أو بتنظيمات القطاع الخاص وإنما هي أجهزة مستقلة قامت على أساس سائدة من الحكومة ومشاركة فعالة من المجتمع وفي مقدمته مفكره وعلماؤه وشخصياته العامة ورجال الأعمال كما وفرت الدولة لذلك المؤسسات تمويلاً ضخماً ومنتظماً يمكنها من الاضطلاع بمسؤولياتها واستقطاب أفضل الخبرات للعمل بها بمرتبات مجزية ويعقود شخصيه وتمارس هذه الأليات عملها بعقليه واسلوب القطاع الخاص مستعده بذلك عن أي شبهة لبير وقراطية وهو موضع شكوى للمستثمرين الأجانب .

دور الحكومة

١- تقوم الحكومة بدور هام ومؤثر في عملية الانطلاق في التنمية في خلال استصدار القوانين والقدرات المتصلة بالسياسات الصناعية والتجارية والاقتصادية والتي توصي بها إدارة المؤسسات المستقلة ومراجعتها .

٢- توفير وتحديد البيئة الأساسية والخدمات التي تزيد عن قدرة الصناعة على أن تصبح أكثر منافسة ومساندة برامج التنمية للتواصله للانتاجية وتحسين جودة الانتاج وتشجيع الابتكار والاختراع وتسهيل نقل التكنولوجيا وبناء تكنولوجيا وطنية متطورة وملائمة لظروفنا المحلية .

٣- التفاوض مع الحكومات الأجنبية في مجال التجارة والسعي لحماية حقوق الدولة وتنفيذ التزاماتها في الاتفاقيات الدولية وتطبيق السياسات التجارية واللوائح الخاصة بتراخيص الاستيراد وشهادات المنشأ وتعميم المعلومات ذات الصلة بالتجارة الخارجية على مجتمع الأعمال وتنظيماته .

انتهاء المهلة التي حددتها اتفاقية الجات بإزالة القيود على الواردات والتخفيض التدريجي والطردي للرسوم الجمركية وتنسيقها مع باقي الوسائل التي يجب اتباعها لتحقيق ذلك - وهل يمكن للاطر المؤسسة القائمة باوضاعها الحالية ان تؤدي المهام المطلوبة لمواجهة التحديت وبيده الانطلاق . اما انها تحتاج إلى تعديل يتضمن حشاً أفضل للطاقت واستخداماً أمثل للموارد والقدرات ويجدر بنا أن نستفيد من التجارب الناجحة للصور الآسيوية وأن نقدر أو نقتبس منها ما يناسب ظروفنا خاصة أن التعثر الذي تعكسه الحقائق المتقدمة يدل على أن الآليات والأجهزة القائمة غير قادرة على تحقيق تقدم - وتفيد تجارب النور الآسيوية وغيرها من دول الشرق الأقصى استطاعت تحقيق الطفرة الاقتصادية الهائلة التي حدثت في فترة زمنية وجيزة نتيجة مجموعة من العوامل أهمها ما يلي :

١- الاهتمام بالعنصر البشري وتنمية مهاراته وقدراته ومن الأمثلة ما قامت به سنغافورة من تدريب ٤٠٠ ألف مواطن سنوياً بما يعادل ربع القوى العاملة .

٢- تشجيع قيام المشروعات الصغيرة والمتوسطة ورعايتها عن طريق توفير مراكز التدريب على التكنولوجيا المتقدمة والربط بينها وبين مراكز البحث العلمي .

٣- السعي للتواصل لرفع مستوى جودة المنتجات والخدمات .

٤- التركيز على الصناعات للقامة من أجل التصدير .

٥- فتح الباب على مصراعيه لزيادة الاستثمارات سواء من حيث التشريعات أو الإجراءات أو الأنظمة المالية والضريبية والقضائية .

٦- إنشاء مؤسسات عالية التنظيم تجمع في

للناهج العلمية وتحسين اوضاع العاملين على التعليم .

٥- تحديث الجامعات بما يواكب تطور العلوم الحديثة مع التركيز على البحث العلمي وربطه باحتياجات التنمية والمجتمع .

٦- تحسين مستوى الخدمات الصحية واستكمال مظلة التأمين الصحي لجميع الطلاب والعاملين بالدولة

ثالثاً : سوف يكون دور الحكومة الرئيسي هو توفير الظروف المبدئية لإنجاز هذه الاهداف وتوفير الموارد التي يتحتم توفيرها واحسب أن الوزراء كل فيما يخصه سوف يكونون مسؤولين معكم عن صياغة البرامج والسياسات المطلوبة لهذا الانجاز الحقيقي والمشاركة في إدخال التعديلات المطلوبة على بعض التشريعات .

إن معيار الانجاز والحكم على كفاءة الأداء مؤسسات الدولة في المرحلة القادمة سوف يكون مرجعه ، واساس قياسه هو عدد المشروعات الجديدة التي تمت إقامتها ، وحجم العماله الذي إستوعبته هذه المشروعات وتطور الصادرات إلى الاسواق العالمية .

إن الاخطار القادمة في غضون سنوات معدودة نتيجة اتفاقيات الجات وتحرير التجارة العالمية والمشاركة الأوروبية والأمريكية سوف تهدد صناعتنا بصفه خاصه والتصادمنا بصفه عامه مالم نُسارع برفع الانتاجية وزيادة القدرة التنافسية للانتاج المصري حيث تتعاظم المنافسة امام صادراتنا في الاسواق الخارجية بعد الغاء القيود امام دول يتميز انتاجها جودة وسعراً ، كما ستكون سوقنا مفتوحة لمنتجات أجنبية أجود وأرخص لا تستطيع مصانعنا منافستها مما قد يؤدي إلى التوقف بل اننا سنضطره لمواجهة هذا الوضع الاخير خلال السنوات القليلة القادمة قبل



نهضة في دول النور الآسيوية حديثاً، وقبلها ما تحقق فيما يسمى بالمعجزة اليابانية التي تلكت موارد طبيعية محدودة للغاية .  
 ودائماً كان السؤال سهلاً، والإجاب عنه صعبة، بل وتزداد صعوبة في ضوء تحقق إنجازات مادية كثيرة دون أن ينتج عنها العائد الحقيقي المفترض من الاستثمارات الضخمة التي أنفقت عليها .



بقلم:  
 محمود التهامي

الطموح المصري للتقدم إلى مضمات القرن المقبل بعد أربع سنوات فقط ، لا حدود له ، والمحاولات مستمرة للنهوض بالوسائل والأسباب التي تؤدي إلى تحقيق ذلك الهدف ، فنصر لديها الإمكانيات التي تؤهلها لأن تكون دولة متقدمة بالفعل شأنها في ذلك شأن الدول الصناعية الكبرى . ولا يمكن التقليل من شأن هذه الإمكانيات المادية في ضوء ما تحقق من

# العصر إلى القرن القادم

تصمم الأرصعة في الشوارع بحيث يعجز للعالمون وكبار السن عن الظفر فوقها، وكان الرصيف منحة من السماء من يستطيع اقتناصها . وفي نفس الوقت يتعامل الناس مع المساحات العامة المشتركة فيما بينهم باحترام شديد .

إن الأموال المستثمرة في أي مجال من مجالات الاقتصاد القومي لبناء البنية الأساسية أو غيرها لا يمكن أن تعطي عائداً دون تدريب الشعب على آليات التصرف الصحيحة المتقدمة. والشعور باننا في مجتمع متقدم لا يرتبط بحجم الأموال المستثمرة بقدر ما يرتبط بنمط الحياة والإحساس بفائدة الإنفاق الضخم على الإنتاج والاستهلاك .

ولكي نحقق طموحنا يجب أن نبحث عن برامج ملائمة لإنشاء بنية أساسية لديها قابلية للتقدم بين شرائح المجتمع المصري، وإن يتقدم مجتمع دون أن تشمل إمكانيات الحياة الكريمة الطبقة المتوسطة فيه التي هي عصب الاستهلاك الكبير والدافع إلى الإنتاج الكبير، ولذلك فلا مناص من ربط برامج تنمية الصناعة وهي الوجه المعيز للدول للتقدم ببرامج تنمية المجتمع، واعتبار الإنفاق على الجانب الاجتماعي جزءاً أصيلاً من الاستثمار في الصناعة .

في هذا الطريق يمكن أن نحقق بالقرن القادم بعد محطة أو محطتين وليس أقل من ذلك .

يؤدي عملاً بتفاصيل معينة يُسمح له بحرية الحركة وفق برنامجه كلما كانت الوظيفة ذات صفة إشرافية . والنقطة الثالثة من ملاحظاتي في هذا الشأن أن التعامل مع التكنولوجيا الحديثة يحتاج إلى تدريب وتأهيل للمجتمع كي يمكنه التعامل معه .. وهو تدريب يبدأ بزرعه في الأبطال منذ الصغر .. وقد لاحظت أن مدارس الأطفال في الدول المتقدمة تقوم برحلات لتلاميذها كي يتربصهم على نمط الحياة وكيفية التعامل مثلا مع آلات بيع المواد الغذائية وآلات بيع تذاكر القطارات، وكيفية التعامل مع للترو، والتليفونات العامة في الشوارع وغير ذلك من آليات الحياة، فينشأ الشعب قادراً على استيعاب التكنولوجيا والتعامل معها على أنها لخدمته ومن أجل راحتها . والنقطة الرابعة وليست الأخيرة أن كل شيء في الدول المتقدمة سخر في النهاية لخدمة الإنسان . فهو مجتمع منتج من الدرجة الأولى - يتمتع بالفضل ما ينتجه من سواد استهلاكية وتكنولوجيا حديثة، ومعيار الاهتمام بالإنسان كلما تقدمت الدول هو عدم استخدامه كمصدر للطاقة فلا يجبر العربات ولا يكلف بحمل الأحمال الشاقة ولا يُطلب منه أن يصعد إلى الأدوار العليا دون مساعد كهربائية، بل وتوفر له السلام للتحركة في كل مكان، ولا

ولكن السبب صناع تجعل صاحبها لا يجيد أي منها إجابة تامة تضعه في موضع القدرة التنافسية مع الآخرين فيحظى بالمركز الأول أو مركز متقدم على الأقل .

وقد لاحظت أيضاً أن درجة الإنفاق في أداء الأعمال في مجموعة ما يسمى بالدول المتقدمة ترتبط بما يسمى «النظام العام» ، أو «السيستم» ، وتؤدي الأعمال عادة بشكل نمطي بخطوات محددة نوعاً ما، حاجة إلى تدخل الشخص الذي يؤدي العمل باختصاص بعضها أو إضافة أشياء جديدة بسيطة على برنامجه الأصلي بحجة للملاءمة مع الظروف .

فإذا كان على الحارس مثلاً أن يدور دورة كل ٥٠ دقيقة حول المبنى المكلف بحراسته ، فلا يجوز أن يختصر هذه المدة أو يزيدا بحجة أن هناك عجلة أو أن المناخ لا يسمح لأحد بالاقتراب أو أية علة أخرى قد تترادى له، كما أن عامل النظافة مثلاً عليه أن ينظف برنامجاً يومياً وأسبوعياً يتعلق بتفاصيل كثيرة، وقد لاحظت خلال فترات الانتظار في البنوك أو المستشفيات أو بعض الأماكن العامة أن عمال النظافة يقومون بنفس العمل وبشكل روتيني ويتقن تام في كل مرة رغم أنه قد لا يوجد لغير لذلك من وجهة نظرنا .

وكذلك العامل الفني أو المهندس أو المدير أو المحاسب على كل منهم أن

ودون الدخول في مستلزمات نظرية - اعتقد أن خللاً جوهرياً تقع فيه يؤدي إلى عدم تحقق النتائج وعدم جنى الثمار الملائمة للجهد المبذول، ويتعلق ذلك في الأساس بالعنصر البشري الذي يعتبره البعض - بحق - رصيداً ضخماً وثروة حقيقية .

ولست بالطبع أنوي أن أطرح بعض الصحيح التي تساق في هذا الموضوع، كان نقول مثلاً إن العامل المصري غير قادر على الإنفاق، وإن العمل في مصر أي نوع من العمل تتجزئه بمقدار ٥٠٪ فقط، وهي النسبة اللازمة للنجاح دون الحصول على مقعد في الجامعة لدى طالب الثانوية العامة على سبيل المثال، ويقول البعض إننا نهتم بكل شيء بقدر يسير بحيث لا ينتج عنه ضياع الأشياء من كلفة، ولكن لا يمكن خوض بحساب أية مناقشة بها .

والسؤال الآن : هل حقيقي نحن شعب غير قادر على الإنفاق؟

وقيل إن أجيب أطرح ملاحظات جمعتها من خلال جولاتي ورحلاتي المتعددة، واحتمالي بشعوب كثيرة، فقد لاحظت أن مجموعة ما نسميه بدول العالم الثالث تجمعت بينها هذه الصفة - صفة عدم الإنفاق في أي شيء .

وكما يقول المثل العامي المصري «سبع صنابع والبيخت ضابع والحقيقة أن الحظ ليس هو العار



# المؤتمر القومي الأول

## لتعميق التصنيع المحلي للسيارات

يناقش هذا  
المؤتمر موقف  
صناعة  
السيارات  
ومستقبلها  
ويطالب  
بتدعيم هذه  
الصناعة  
لحمايتها من  
تحديات  
تحرير  
التجارة .



صناعة السيارات في أي دولة هي صناعة الصناعات وفي مصر نجد أن هذه الصناعة بكل مكوناتها يعمل بها ٨٠ ألف عامل يبلغ متوسط أجورهم السنوية ٤٠٠ مليون جنيه تقريبا، وتقدر الطاقة الإنتاجية لمصانع السيارات وصناعاتها المغذية بحوالي ٦ مليار جنيه . وتبلغ قيمة استثمارات مصانع السيارات بمفردها حوالي ٨٥٠ مليون جنيه . وبالرغم من أن هذه الصناعة بدأت في مصر منذ فترة ليست قصيرة لكن لم يخطط لها التخطيط العلمي الكافي بما يحقق تطويرها المنشود .









الصناعة .

وكان د. كمال الجزوري قد افتتح المؤتمر بكلمة ألقاها نيابة عنه ظافر البشري وزير الدولة للتخطيط أكد فيها أن الاقتصاد المصري يهدف في الفترة القادمة إلى الارتفاع بمعدل النمو العام إلى ما يقارب ٤ أمتار النمو السكاني . وإن هذا الهدف يقتضي الاستناد على انطلاقه صناعية تحقق معدلا يزيد على ٩٪ ويصل إلى أكثر من ١٢٪ في المتوسط سنويا بالاهتمام بالأنشطة التي تتمتع بقيمة مضافة عالية مع التركيز على تعميق الإنتاج المحلي وأكد أن ما تم إنجازه من تطوير للبنية الأساسية وتحديث القواعد الإنتاجية مهد السبيل لإنطلاقة الإنتاج . وأنه يجب أن تقوم في الفترة القادمة بزيادة حجم التصدير الصناعي لينتجاوز للمستلزمات الصناعية المستوردة شريفا حتى تصل إلى الضعافه . وإن الانطلاقة الإنتاجية ستساعد على الوصول بالصناعات الصناعية إلى ٣٠٪ تقريبا من ناتج القطاع في بدايات القرن القادم . وربط الزيادة في الاستيراد بالتوسع في التصدير .

وأكد د. إبراهيم فوزي رئيس الجهاز التقني للهيئة العامة للاستثمار ضرورة أن تلعب الصناعة دورا في الاقتصاد المصري أكثر مما تقوم به حاليا حيث لا تتعدى نسبة الناتج المحلي الإجمالي بينما لا تقل في الدول الأخرى للتقدم عن ٣٠٪ . وأكد أن مستقبل صناعة السيارات والصناعات المغذية لها يتوقف على توجيهها للخارج مشيراً إلى أن العبء الرئيسية التي تلقى أمام التطور الصناعي في مصر هي عدم الإلمام أو دراسة الأسواق الخارجية في دول العالم . كما أن المنتجين الذين اهتموا بالسوق الداخلية فقط رغم تحفيقهم لها من ربح وفتى في الداخل أكثر من التصدير قد أخطأ البعض منهم ونواري الآخرون بالمقارنة بالمنتجين الذين اهتموا بالتصدير للأسواق العالمية . وأوضح أهمية صناعة السيارات حيث أنها منتج عالي القيمة وينتج



## تخفيض الفائدة والنظر في فترات السماح للقروض الخاصة بصناعة السيارات والصناعات المغذية من البنوك أسوة بما هو متبع في مجال الإسكان التعاوني والمجالات الأخرى المشابهة



الفرصة لكثير من الصناعات المغذية . كما أنه منتج يتجدد الطلب عليه باستمرار ولذلك لا يمكن أن نلغ على الحيد من تلك الصناعة لأن عدم إنتاجها يعني مزيد من الأموال الموجهة لاستيراد السيارات وأشار إلى أن أكثر من شركة عالمية في صناعة السيارات قررت للجنى للعمل في مصر خلال العام القادم . واختيار مصر من بين دول العالم يدل على رؤيتها لمستقبل جيد خاص في هذه الصناعة .

وأكد أنه لا يوافق على تخفيض الجمارك على المكونات المغذية للسيارات لأن ذلك يجعل الاستيراد أكثر إغراء من التصنيع المحلي بل إنه يمكن بعد الدراسة الحالية التي تقوم بها وزارة الصناعة رفع الجمارك وتقديم ميزة للمصنع المحلي . وأشار إلى أن وزارة الصناعة تقوم بالتعاون مع

الجهات الأخرى بتقديم دعم للصناعة المصرية حيث خصصت ١٠ مليون جنيه لتطوير المنتجات الجديدة بحد أقصى ١٠٠ ألف جنيه لكل منتج لتشجيع الدراسات الجديدة المرتبطة بالإنتاج وحركة الأسواق . كما أنه على الرغم من أن اتفاقية المشاركة لا تزال في التفاوض إلا أن الاتحاد الأوروبي قر توجيه جزء كبير من المعونة الأوروبية لتطوير الصناعة . وستقوم الوزارة بتقديم هذا الدعم للمصانع مبتدئة بتلك التي لديها الرغبة والقدرة على التطوير مشيراً إلى أن هناك مصانع ليس لها دفاتر منتظمة وتسير في ذهن فرد واحد تأخذ لولا بنظام تفشيح الجودة وهو مالا يجعلها مؤهلة للاستفادة من هذا الدعم . بالإضافة إلى الدعم من خلال القروض الميسرة للصناعة التي يتحملها بنك الاستثمار القومي

في تقديم قروض تصل فائدتها إلى ٦٪ في الصعيد و ٨٪ في المناطق الأخرى . وأشار د. إبراهيم فوزي بعدد محدود من الشركات المصرية في الصناعات المغذية والتي تقوم بالتصدير إلى الخارج وبشركة النصر للسيارات التي حققت أرباحا هذا العام رغم تحملها أعباء لم تتحملها شركة أخرى في مصر سواء من القطاع الخاص أو قطاع الأعمال العام .

### حماية مستتيرة

وأكد محمد فريد خميس رئيس اتحاد الصناعات المصرية على أنه لم تقم نهضة صناعية في دولة ما في العالم دون حماية مستتيرة . وإن الشركات العالمية لن تأتي إلى مصر في حالة عدم وجود حماية محلية حيث أنها تبحث في توجيهها إلى الاستثمار نحو الدول التي يوجد بها حماية كبيرة .

وأشار إلى أن مستقبل صناعة السيارات في مصر يتوقف على توجيهها للخارج حتى تستطيع الوصول إلى الحجم الأمثل للإنتاج . وأكد رئيس مركز تنمية التصميمات الصناعية على أنه إيماناً من المركز بأهمية الصناعة في مصر وتعميقاً للتصنيع المحلي لصناعة السيارات لما لها من تأثير قوي على الاقتصاد القومي قام المركز بالتعاون مع بنك الاستثمار القومي بتنظيم هذا المؤتمر القومي والمعرض للحق به الذي يهدف إلى كيفية النهوض بصناعة السيارات المصرية في ظل تحديات الجات .

وأوضح في كلمته التي ألقاها في بداية المؤتمر أن قانون الاستثمار اشترط أن يبدأ مشروع تجميع سيارات الركوب في مصر بعقد تصنيع محلي ٣٠٪ يزيد إلى ٦٠٪ سنويا حتى يصل إلى ٦٠٪ .

ومنذ بداية أول مشروع لتجميع السيارات في مصر بواسطة شركة جنرال موتورز عام ١٩٨٤ لم تزد هذه النسبة إلا بمعدلات طفيفة لأسباب تمنى أن يتمكن هذا المؤتمر القومي من التغلب عليها بالتعاون كل الأطراف المشاركة وتحت رعاية المسئولين عن الصناعة في مصر .





إيماناً منا بأهمية الصناعة في مصر وتعميقاً للتصنيع المحلي لصناعة السيارات لما لهذه الصناعة من تأثير قوي على الاقتصاد المصري فقد قمنا مركز تنمية التصميمات الصناعية وبالتعاون مع بنك الاستثمار القومي بتنظيم هذا المؤتمر القومي ومعرضه النوعي هدفه الرئيسي كيفية النهوض بصناعة السيارات في مصر في ظل تحديات الجات .

ولقد اشترط قانون الاستثمار أن يبدأ مشروع تجميع سيارات الركوب في مصر بعمق تصنيع محلي ٣٠٪ يزيد سنوياً ١٠٪ حتى تصل إلى عمق ٦٠٪ ومنذ بداية أول مشروع لتجميع السيارات في مصر بواسطة شركة جنرال موتورز عام ١٩٨٤ لم تزد هذه النسبة إلا بعددلات طفيفة لأسباب تدعى أن يتمكن هذا المؤتمر القومي من التغلب عليها بالتعاون كل الأطراف المشاركة وتحت رعاية المسؤولين عن الصناعة في مصر .

وحيث أنه من دراسة سابقة لبنك



د . م . م . فوزي محمد

## مركز تنمية التصميمات الصناعية

الاستثمار القومي تنصح ان الامكانيات المحلية المتاحة يمكن ان تصل بعمق تصنيع حتى ٧٠٪ وهذا مادعانا وبالبحساح الى ان نتقدم هذا المؤتمر بهدف اساسي هو استغلال الامكانيات التصنيعية المتاحة لتعميق التصنيع المحلي وتقليل الواردات وذلك :

(١) بحصر هذه الامكانيات وتوصيفها .

(٢) تعميق التعاون والتكامل بين الشركات .

(٣) توسيع قاعدة الموردن المحليين

(٤) انشاء اتحاد للموردن المحليين للصناعات الغذائية يكون مهمته دراسة للمشاكل وتحديد لطالب والوقوف على الفترات الانتاجية لهؤلاء الموردن وكذلك العمل على تسويق منتجاتهم محلياً ودولياً .

(٥) انشاء غرفة لصناعة السيارات والصناعات الغذائية تكون اهدافها :

□ تذليل الصعاب والمشاكل الفنية والتجارية والآبارية التي تقبل منتجي قطع الغيار الغذائية .

□ التسويق المحلي والعالمي لهذه المنتجات .

□ تنمية التعاون والتكامل بين شركات صناعة السيارات ومنتجي الصناعات الغذائية .

□ متابعة التطور العالمي واتصال التكنولوجيات الحديثة في صناعة السيارات .

□ تعميق الثقة بين الشركات المصنعة واصحاب مصانع تصنيع قطع الغيار الغذائية .

هذا ولم يكن دور الدولة والمسؤولون عن الصناعة في مصر بالأهمية يمكن أكثر منه في هذه الفترة التي نمر بها صناعة السيارات في مصر في ظل التحديات العالمية ومن استطلاع لراى رؤساء الشركات المصنعة ومنتجي قطع الغيار الغذائية انحصرت مطالبهم من السادة المسؤولين في الآتى :

١ - تعديل قانون الجمارك (المادة ٦ - الفقرة ب) والخاصة بخفض الجمارك على المكونات لتتضمن خفضاً موزانياً للجمارك مع زيادة لمكون المحلي بأى نسبة وليس كل ١٠٪ .

٢ - اضافة مكونات السيارات الى الاتفاقيات الجمركية الثنائية مع الدول الشقيقة والصديقة .

٣ - استرداد ما يتم سداده على مستلزمات الإنتاج المستوردة من جمارك وضرائب مبيعات عند إعادة تصدير المكونات أو السيارات المجمعة .

٤ - سداد ضريبة المبيعات عند

التوريد وليس عند شراء المكونات .

٥ - وضع نظام يقضي بسداد جزء من قبضة السيارات والمركبات المستوردة بمكونات مصنعة محلياً .

٦ - انشاء مراكز تدريب متخصصة لرفع الكفاءة الفنية والتهاربية للعمالين في مجال صناعة السيارات وتوفير

فرص التدريب في الخارج .

٧ - انشاء مركز معلومات يحتوى على قاعدة بيانات لصناعة السيارات والصناعات الغذائية والأسواق المحلية والعالمية .

٨ - حصر المعامل المتخصصة وتدعيمها بأجهزة الاختبار الحديثة اللازمة لسكيد جودة للتنتجات وتطويرها .

وأي اقترح أن يكون مركز تنمية التصميمات الصناعية هو النواة لهذه المراكز المتخصصة بما لديه من امكانيات فنية وتصميمية عالية حيث يقوم للمركز .

١ - بتقديم الإرشاد الفني والآباري للشركات والمصانع .

٢ - تقديم الاستشارات للشركات في مجالات النقل الآباري والصناعية (نظم الجودة الشاملة - نظم الصيانة - نظم المعلومات - الدراسات التسويقية) .

٣ - تصميم وتطوير للتنتجات مثل الأتوبيسات والمقطورات .

٤ - التطبيقات الصناعية والهندسية للحاسب الآلية .

٥ - خدمة للمعلومات الصناعية سواء من المصادر المتاحة بالتركز أو عن طريق بنوك المعلومات الدولية .

٦ - تصميم الأجهزة والمعدات الهندسية المختلفة .

٧ - تصميم الأسطوانات وقوالب حقن البلاستيك وقوالب السبك .

٨ - انتاج العبيبات الأولية من المعدات المصنعة بالتركز .

٩ - تقديم الخدمات المكتملة مثل التلاء الكهربائي للمعادن والتعالجه الحرارية للصلب وأعمال اللحام الحديثة .

١٠ - تصميم وتطوير النظم الإلكترونية لتكاملة والتعدادات الإلكترونية للتطبيقات المختلفة مثل :

□ نظم التحكم في العمليات الصناعية .

□ نظم التحكم في الماكينات .

□ نظم المراقبة الأتوماتيكية لخطوط الإنتاج .

١١ - تقديم الاستشارات للشركات والمصانع في مجال الألكترونيات .

١٢ - تدريب المهندسين والفنيين في مجالات الألكترونيات وعمليات التصميم وتكنولوجيا التصنيع .



مهندس  
سعيد النجار  
رئيس مجلس الإدارة  
والعضو المنتدب



## صناعة السيارات في مصر

# ومستقبلها في ظل الإصلاح الاقتصادي

بدأت صناعة السيارات في مصر سنة ١٩٥٠ عندما أنشأت شركة فورد أول مصنع لتجميع سيارات الركوب واللوارى والجرارات الزراعية في المنطقة الحرة بالإسكندرية بطاقة يومية ١٢ سيارة وكان يعمل به حوالي ٣٤٠ عامل .. وفي عام ١٩٦٠ تم انشاء شركة النصر لصناعة السيارات لتنفيذ العقود التي وقعتها هيئة مشروع السنوات الخمس مع شركة كلوكنر همبولدت دويتس لانتاج حوالي ٣٥٠٠ وحدة سنويا من اللوارى والأتوبيسات ومحركاتها الديزل بنسبة تصنيع محلي تصل الى ٩٠٪ منها ٤٥٪ في السوق المحلية







## مستقبل صناعة السيارات في مصر

النص على ضرورة قيام السوق  
الأوروبيه باستيراد مكونات  
سيارات في حدود نسبة ٥٠٪  
الى ٦٠٪ من قيمة السيارات  
الكاملة التي يتم تصديرها الى  
مصر ..



شبه احتكاري منذ نشأتها (حيث  
تولقت شركة فورد عن العمل  
لعدم حصولها على تصاريح  
باستيراد المكونات) حتى نهاية  
الثمانينات وبذلك أصبحت هي  
المنتج الوحيد في ظل حظر  
شكلى للاستيراد حيث تم  
استثناء مجموعات كبيرة من  
هذا الحظر وهي على سبيل المثال

الجرارات الزراعية (بالتعاون  
مع شركة IMR  
البيوغلوسلاقية) والمقطورات  
حمولة ٨ طن (بالتعاون مع  
شركة بلومهارت الألمانية) ..

وبذلك أصبحت شركة النصر  
للسيارات مسؤولة عن تصنيع  
جميع معدات النقل في مصر  
وتعتبر من الشركات القلائل  
عائنا التي تقوم بإنتاج التوازي  
والبنوبيسات وسيارات الركوب  
والجرارات الزراعية في موقع  
واحد ..

وتشغل الشركة حاليا مساحة  
حوالي ١.٧ مليون متر مربع  
منها حوالي ٢٥٠٠٠٠ متر مربع  
مغطاه كما يبتغ عدد العاملين  
حاليا حوالي ٩٧٥٠ عامل ..  
وقد نظمت الشركة في وضع

وفي سنة ١٩٦٦ اضيف الى  
شركة النصر للسيارات اسناد  
تنفيذ عقد آخر مع شركة فيات  
الايطالية لتصنيع ١٠٠٠٠  
سيارة ركوب طراز فيات ١١٠٠  
مع تصنيع ٢٠٠٠ الى ٣٠٠٠  
سيارة من طراز ٢٣٠٠ وسيارات  
الجيپ "كمبانولا" ..  
كما تم في نفس العام اسناد  
تنفيذ مشروعى تصنيع

خفض الرسوم الجمركية  
تدرجيا الى ان يتم الغائها  
نهائيا خلال ١٢ سنة من  
تاريخ التوقيع الامر الذي  
سيؤدى حتما الى توقف  
جميع المصانع الحالية

- العاملين في الخارج ..
- الشركات الاجنبية ..
- القوات المسلحة ..
- شركات السياحة والتعمير ..
- الكثير من المصالح الحكومية
- ما يستورد عن طريق  
القروض ..
- وقد نجحت الشركة نجاحا



كسييرا في تصنيع اللواري والأتوبيسات ومحركات الديزل حيث وصلت نسبة التصنيع فيها الى ما يزيد عن ٩٠٪ حيث يتم تصنيع المجموعات الرئيسية التالية :-

- ١ - محرك الديزل بالكامل ..
- ٢ - المحاور الامامية والخلفية
- ٣ - اعمدة الكردان ..
- ٤ - صندوق السرعات ..
- ٥ - الشاسيه ..
- ٦ - كابينة السائق ..
- ٧ - جسم الاتوبيس ..
- ٨ - الكراسي (للسائق والركاب) ..

وقد تعثر مشروع تصنيع الجرار الزراعي نتيجة لتحول يوغوسلافيا الى العمل بالعملة الحرة مما دعى الى الغاء مشروع بقرار من وزير الصناعة في اوائل السبعينات وتحولت الشركة الى تجميع الجرارات الرومانية، ولكن الشركة عادت في نهاية الثمانينات الى تعميق التصنيع في الجرار اليوغوسلافى حيث وصلت نسبة التصنيع الى ٤٦٪ وكان من المخطط زيادتها الى ٧٥٪ ولكن عدوان الصرب على البوسنة والهرسك وقرار مجلس الامن بمقاطعة جمهورية الصرب ادى الى توقف المشروع مؤقتا ..

اما بالنسبة لسيارات الركوب فقد اقتصر العمل على التجميع مع تصنيع بعض المكونات في السوق المحلية وذلك لعدة اسباب أهمها :-

- ١ - عدم توفير الاستثمارات اللازمة للتصنيع لنذرة النقد الاجنبى بسبب الحرب الاقتصادية التي تعرضت لها البلاد منذ سنة ١٩٦٤ ..
- ٢ - انخفاض حجم لطلب مع ضرورة التغيير المستمر في الطرازات نظرا لقيام المورد الاجنبى (فيات) بتغيير الطرازات

كل عدد قليل من السنوات الامر الذى يجعل الاستثمار فى تصنيع سيارات الركوب غير مجدى اذا كان حجم الانتاج يقل عن ١٠٠ الف سيارة سنويا ..

ويتطابق سياسة الاصلاح الاقتصادى ومبادئ حرية السوق. فقد تم الغاء الحظر على الاستيراد تدريجيا مع السماح لمن يرغب فى انشاء صناعة لتجميع السيارات الامر الذى ادى الى انشاء العديد من شركات تجميع سيارات الركوب بجانب مصنعين كبيرين لانتاج اللواري والأتوبيسات والعديد من المصانع الصغيرة لتصنيع اجسام الاتوبيسات وتجميع الجرارات الزراعية ..

وقد ادت المنافسة بين هذه المصانع المتعدده بالاضافة الى فتح باب الاستيراد على مصراعية مع حجم السوق الصغير جدا الى ضالة حجم الانتاج فى هذه المصانع المختلفة بما لا يسمح للصناعات المغذية بالتوسع فى انتاج مكونات السيارات مع انخفاض جودة ما ينتج فعلا وارتفاع اسعاره مقارنة بالاسعار العالمية ..

وعلى سبيل المثال فقد بلغ انتاج شركة النصر للسيارات من سيارات الركوب خلال العام المالى ٨٢/٨٣ حوالى ٢٣٥٠٠ سيارة انخفضت تدريجيا حتى اصبح حوالى ٣٧٥٩ سيارة سنة ٩٢/٩٣ ثم امكن زيادتها تدريجيا حتى اصبح ٨٢١١ سيارة سنة ٩٤/٩٥ والمستهدف زيادتها الى ١٢٠٠٠ سيارة خلال العام المالى ٩٦/٩٥ وجميع هذه الارقام منخفضة للغاية اذا قورنت بالانتاج فى اى شركة عالمية والذى يتراوح ٥ مليون سيارة سنويا الى ٢٥٠ الف سيارة سنويا فى اصغر الشركات ..

ويلاحظ ان حجم السوق

الصغير جدا (حوالى ٥٠٠٠٠ سيارة سنويا) يستوعب حوالى ثلاثين الف سيارة مستورده بينما لم تستطع الشركات المحلية مجتمعه ان تحصل على ما يزيد عن ٤٠٪ من السوق (٢٠٠٠٠ سيارة) برغم توافر طاقات بها تزيد عن اجمالى حجم السوق ..

وتسود شركات انتاج السيارات حاليا حالة من القلق على مستقبل هذه الصناعة فى مصر فى ظل التوقعات التالية :-

١ - تطبيق اتفاقيات الجات الاخيرة والتي تنص على خفض الرسوم الجمركية تدريجيا على السيارات الكاملة بما لا يزيد عن الحد الاقصى المسموح به فى الاتفاقية (٥٠٪) مع وضع قيود على أى محاولة لحماية الصناعة المحلية وتميزها عن المستورد ..

٢ - توقيع اتفاقية المشاركة (الشراكة) مع السوق الاوربيه والتي تنص على خفض الرسوم الجمركية تدريجيا الى ان يتم الغائها نهائيا خلال ١٢ سنه من تاريخ التوقيع الامر الذى سيؤدى حتما الى توقف جميع المصانع الحالية والتي تعتمد على استيراد معظم المكونات من اوروبا وغيرها (اليابان - كوريا) الامر الذى سيجعل تكلفة الانتاج بالقطع اكثر من تكلفة استيراد السيارة كاملة من الخارج ..

لذلك وحسبى يمكن انقاذ هذه الصناعة الهامة التى كانت سببا فى زيادة مستوى الدخل وتشغيل أعداد ضخمة من العمالة فى الدول التى نجحت فى قيامها وحمايتها حتى اصبحت قادرة على المنافسة العالمية (كوريا - تركيا - ماليزيا - البرازيل) فانه فى رأينا لابد من اتخاذ الخطوات التالية :-

١ - بالنسبة لاتفاقية الجات

- ان تلتزم الحكومة بشراء احتياجاتها من السيارات ووسائل النقل من الانتاج المحلى ..

(علما بان ذلك مسموح به طبقا للاتفاقية) ..

- ان يتم فرض حصص استيرادية من السيارات ووسائل النقل لا تتعدى ٢٠٪ من حجم السوق ..

ملحوظة : قامت السوق الاوربيه المشتركة بالعام اليابان على توقيع اتفاقية تتعهد فيها بعدم تصدير سيارات للسوق الاوربيه بما لا يزيد عن ٨,٥٪ من احتياجات هذا السوق مع السماح بتصدير سيارات اوربيه لليابان بما لا يزيد عن ١١٪ من السوق اليابانى ..

٢ - بالنسبة لاتفاقية الشراكة مع السوق الاوربيه

النص على ضرورة قيام السوق الاوربيه باستيراد مكونات سيارات فى حدود نسبة ٥٠٪ الى ٦٠٪ من قيمة السيارات الكاملة التى يتم تصديرها الى مصر ..

وسيؤدى هذا الشرط الى قيام الشركات الاوربيه بالاستثمار فى صناعة المكونات فى مصر (الصناعات المغذية) لاستغلال العمالة الرخيصة وتوفير احتياجات مصانع تجميع السيارات المصرية مع تصدير الفائض الى مصانع تجميع السيارات فى اوروبا وباقى دول العالم ..

وسيكون هذا الانتقال الوحيد لصناعة السيارات فى مصر وهذه رسالة لاتحاد الصناعات المصرية لمناقشة هذه القضية الهامة فى سبيل حماية هذه الصناعة التى يعمل بها حاليا ٥٥٠٠٠ عامل ..



تساهم بقدر كبير في حل مشكلة البطالة بالإضافة إلى تكوين جيل من الفنيين الكفاء في شتى فروع الصناعة - وبالتالي فسالطوب تشجيع وتنمية هذه الصناعات كما سبق واشرتحت في اجابة السؤال الأول.

٣ - الصناعات المغذية والصناعات الصغيرة هي أساس صناعة السيارات في العالم ماهو الحجم للتوقع لها في مصر؟ يصل لجمالي حجم انتاج هذه الصناعات حاليا ٨٠٠ مليون جنيه سنويا تقريبا - ولكن اذا اخذ بالاقتراحات الواردة باجابة السؤال الاول فان هذا الحجم سيتضاعف لاكثر من مرة خلال العامين القادمين.

٤ - مالعقبات والعوائق التي تواجه صناعة السيارات في مصر؟

في الواقع يواجه تصنيع السيارة للتوسطة الصغيرة مشكلة انخفاض الفارق الجمركي بين جمرك السيارة الكاملة - والمكونات رغم انها تمثل اكبر شريحة مطلوبة في السوق (٦٠٪) من حجم سوق سيارات الركوب) - وقد يكون في الاقتراح الاول باجابة السؤال الاول حل لهذه المشكلة - كما يولجه الانتاج المحلي منافسة غير عادلة من بعض الانواع المستوردة والتي لايتسوفي مواصفات البيئنة في ايسط تطبيقاتها (نسب اكسيد الكربون والهيدروكربونات بالعدم) والذي يجب ان تطبق كمواصفة هامة سواء للانتاج المحلي أو للمستورد حفاظا على البيئنة وصحة المواطنين.

٥ - ماهي اهم مميزات السيارة التي تقومون بانتاجها ونسبة لتكون للمصري إلى الاجنبي بها؟ يعدل السؤال إلى : ماهي نسبة لتكون للمصري إلى الاجنبي بالسيارات التي تنتجونها؟ الاجابة: تطورت نسبة التصنيع المحلي خلال العامين الماضيين تطورا ايجابيا يعكس ماقامت به الشركة من جهود ومعاونة للمصنعين المحليين وبالتعاون مع الجانب الياباني حيث وصلت هذه النسبة حاليا إلى ٦٠٪ للسيارات التجارية. و٤٨٪ لسيارات الركوب.



## مصنع سوزوكي ايجيبت



محمد صلاح الحضري  
العضو المنتدب بشركة  
سوزوكي ايجيبت

١ - مامدى تاثير اتفاقيه الجات والشراكة الأوروبية على صناعة السيارات في مصر؟

١.٦ × تائسر سلبي بالقطع اذا لم يتم من الآن اتباع بعض السياسات التي تهدف إلى زيادة نسبة التصنيع المحلي وتطوير هذه الصناعة والاتجاه بها للتصدير بدءا بالمكونات وذلك لتطبيقها خلال الفترة الانتقالية قبل التطبيق الكامل لهذه الاتفاقيات مثل:

٢ - تخفيف الاعباء عن كاهل المصنعين ومساواتهم بزملائهم الأوروبيين (التمغات - الضرائب بانواعها... الخ) حتى يمكنهم المنافسة.

٣ - تقديم الصناعات المغذية للمصرية للسوق العالمي بفرض نسبة منها للتصدير (من ٣٠ - ٤٠٪) مقابل استيراد السيارات الكاملة.

٤ - الزام الجهات الحكومية والهيئات العامة بشراء احتياجاتها من مختلف وسائل النقل والانتقال من الانتاج المحلي خاصة وانه يغطي حاليا مختلف السعات والحمولات.

٥ - تلعب صناعة السيارات دورا هاما باعتبارها صناعة تنشط للعديد من المجالات الصناعية الأخرى تتسامل مالنسبة التي تمثلها فرص العمل المنوحة من هذه الصناعة وتساهم بها في حل مشكلة البطالة على الصعيد المحلي.

١ - مامدى تاثير اتفاقيه الجات والشراكة الأوروبية على صناعة السيارات في مصر؟

١.٦ × تائسر سلبي بالقطع اذا لم يتم من الآن اتباع بعض السياسات التي تهدف إلى زيادة نسبة التصنيع المحلي وتطوير هذه الصناعة والاتجاه بها للتصدير بدءا بالمكونات وذلك لتطبيقها خلال الفترة الانتقالية قبل التطبيق الكامل لهذه الاتفاقيات مثل:

٢ - تخفيف الاعباء عن كاهل المصنعين ومساواتهم بزملائهم الأوروبيين (التمغات - الضرائب بانواعها... الخ) حتى يمكنهم المنافسة.

٣ - تقديم الصناعات المغذية للمصرية للسوق العالمي بفرض نسبة منها للتصدير (من ٣٠ - ٤٠٪) مقابل استيراد السيارات الكاملة.

٤ - الزام الجهات الحكومية والهيئات العامة بشراء احتياجاتها من مختلف وسائل النقل والانتقال من الانتاج المحلي خاصة وانه يغطي حاليا مختلف السعات والحمولات.



مستقبل صناعة السيارات في مصر



# مصنع

# جنرال موتورز

لو حاولت الحديث عن صناعة السيارات لن أعقد مقارنة أو أسرد تاريخ قانا أرى أن القرن الحادي والعشرين هو الانطلاقة الحقيقية لصناعة السيارات من جميع النواحي فمؤشر الطاقة الإنتاجية في إزدياد وبالرغم من أن ذلك يرفع تكلفة السيارة فيزيد السعر على العميل ولكن كل ذلك يرضاه العميل ويرضاه صناع السيارات لأن الهدف في النهاية هو الارتقاء بصناعة السيارات والوصول لأفضل المستويات باستخدام أحدث الطرق ولكن المشكلة التي تواجهها هي زيادة الطاقة الإنتاجية عن الطاقة الاستهلاكية فهناك ٢٥٠ مصنعاً للسيارات ونحن لا نحتاج أكثر من ٢٥ مصنعاً لأن كل مصنع ينتج ما بين ٦٥ إلى ٧٥ سيارة .

ومع التغيرات التي طرأت على العالم اليوم والتحول الاقتصادي كاتفاقية الجات والحديث عن الشراكة الأوروبية ... نجد أنفسنا نتحدث عن منافسة شديدة وهبوط للحواجز الجمركية وسوق كبير يستقبل كل إنتاج يحصل للمواصفات ذات الجودة الكلية الشاملة . وبالطبع كلما ارتفعت مبيعاتنا أي ارتفاع الطاقة الاستهلاكية فيزيد الضغط على الطاقة الإنتاجية مما يتطلب عمالة أكثر ...

وهذا ما نود الوصول إليه ارتفاع للمبيعات واتاحة فرص عمل للقطاع على مشكلة البطالة لدينا .. ووسط كل هذا نطلب محاولة تطوير

صناعة السيارات بزيادة المكونات المحلية داخل المنتج وهذا ما حدث لدينا عند مقارنة هذا العام بالعام الماضي، فتكلفة المكونات المحلية لدينا كانت ٤٥ مليون جنيه العام الماضي وصلت هذا العام إلى ١٤٥ مليون جنيه، والسوق الجديد سيتطلب منا زيادة المكونات المحلية لخفض التكلفة .

ولكن أعود لأؤكد نقطة هامة ألا وهي :-  
صناعة السيارات في مصر تعد من الصناعات الوليدة .

أما في أوروبا فالصناعة التي نحن بصدد الحديث عنها فهي متطورة بشكل كبير مما يضعنا مع الشراكة في موقع غامض لأن المنافسة بين الصناعة الأوروبية من جهة وبين الصناعة المصرية من جهة أخرى ليست على مستوى واحد . الأكثر من ذلك أن نعم إن المنافسة تتطلب تكنولوجيا عالية المستوى وهذا هو ما بوقفنا في الصفوف الخلفية لأن التكنولوجيا مكلفة جداً فعلى سبيل المثال تطوير الأوبل فيكترا الجديدة من موديل ٩٥ إلى موديل ٩٦ تكلف ٢,٥ مليار دولار . هل يمكن لنا عمل مثل هذا التطوير .

انظر الآن على السوق المصري لانتك من تحديد قوته الشرائية أجده بالرغم من أن الناس تقول أن المرسيديس في مصر أكثر منه في ألمانيا للصناعة له ولكن الحقيقة تقول أن الناس تقول أن المرسيديس والأوميجا لا يمثل أكثر من ٢٪ من ماركات السيارات الموجودة في شارعنا المصري . يأتي بعد ذلك الأوبل فيكترا أو السيارات التي تمثل CC1600:2000 ونسبة وجودها في الشارع المصري حوالي ١٧٪ وتزداد قاعدة الهرم لدينا لتمثل أكثر من ٧٠٪ للسيارات ذات التكلفة البسيطة.

أخيراً ادعو شركائنا في العمل الذين أضاروا هذه الصناعة ... ادعوا لمحاولة زيادة المكونات المحلية، وادعوا المسؤولين لدينا لخفض ضريبة المبيعات التي ترفع من تكلفة السيارة فنحن نأخذها من العميل لدفعها للمسؤولين مما يزيد العبء على مواطننا البسيط .

كما أود أن نفتح المجال لخدمة ما بعد البيع من صيانة وتوفير قطع الغيار....

دون شك كل ذلك سيصل بنا إلى ما نبتغيه من نجاح أكيد .



ادعو شركائنا في العمل  
الذين اختراروا هذه  
الصناعة ... ادعواهم  
لمحاولة زيادة المكونات  
المحلية



زياد ناشف  
رئيس مجلس إدارة  
جنرال موتورز



بدأت مصر في مارس 1961 تجميع السيارات وتلك مدخول شركة سيارات الإيطالية عن طريق أكبر الشركات الصناعية في مصر وهي شركة النصر للسيارات وبدأ الإنتاج الفعلي في عام 1962.

ومع بداية سياسات الإصلاح الاقتصادي في مصر وانهاج الحكومة المصرية سياسات التحرر الاقتصادي ومع استقرار الوضع السياسي والاقتصادي في مصر مما شجع شركات السيارات العالمية وشركاتهم في مصر في الدخول في هذا المجال... شرط الالتزام بنسبة تصنيع محلي 70% والزم أيضا شركة النصر للوصول الي هذه النسبة.... وكانت هنا بداية تصنيع وتجميع السيارات في مصر...

بمعنى أن جميع الشركات على قدر متساوي بدون تمييز لشركة على أخرى.

قاصح الوضع الآن -  
1- شركة جيب  
بالسيارة شيروكي بالتعاون مع الهيئة العربية للتصنيع  
2- شركة GM بالسيارة اوبل فيكترا بالتعاون مع مجموعة من الشركة

3- شركة سوزوكي بالسيارة سوزوكي سوبلت بالتعاون مع شركة عبد القوم سعودي  
4- شركة بيجو بمصر بالسيارة GL-405 بالتعاون مع شركة وجيه أباطة

5- شركة سفروين بالسيارة AX بالتعاون مع شركة جاك  
6- شركة هوندا بالسيارة AX بالتعاون مع شركة محور

بالإضافة الي الشركة الأساسية وهي شركة النصر بالتعاون مع طوفاس التركية بالسيارة بوجان وشاهين بالإضافة الي مشاريع أخرى تحت الدراسة والتنفيذ.

BMW - مرسيدس - فيات  
وفي رأيي أننا لابد أن نتعرض للنقاط الآتية -

- 1- سوق السيارات في مصر
- 2- المنافسة والترها على الصناعة وعلى مصر
- 3- رؤية خاصة للمصنعين لتحسين
- 1- دور الحكومة
- 5- دور القطاع الخاص
- 1- سوق السيارات في مصر
- الوضع الحالي -

1- السيارات الموجودة داخل الحدود المصرية والرخصة تبلغ حتى نهاية عام 1993 (1,269,634) مدينة القاهرة 38% والإسكندرية 34.6%



شاكور وجيه أباطة



# شركة بيجو مصر

والجزيرة 13.6%

2- ومن الجدول الآتي يتضح لنا تطور سوق السيارات من عام 93 وحتى الآن سواء مصنع في مصر أو مستورد أو مستعمل مستورد.

أولا : سيارات مصنعة في مصر  
ثانيا : سيارات مستوردة جديدة  
ثالثا : سيارات مستوردة مستعملة

اجمالي للسوق		
93	94	95
10,750	16,674	23,998
18,070	24,924	8,862
7,898	16,052	3,614
33,378	58,672	36,888

ويتضح من الجدول أن السيارات المصنعة في مصر تأخذ في الزيادة وفي الطريق الصحيح.

2- المنافسة والترها على الصناعة وعلى مصر

وكان لدخول الشركات العالمية في مصر في مجال لتجميع الترابيرية على الصناعة وعلى مصر.

أولا : على الصناعة  
أن الشركات العالمية بدخولها شركاء في السوق المصري فأنها تصر على أن يكون المنتج الذي يحمل أسماء على نفس مستوى المنتج في الشركة الأم

فإن الاهتمام بالجودة هو الشاغل الأساسي الذي نريد تحقيقه... وأنا واثق أننا وجميع المصنعين في مصر قد حققنا هذا.

وأيضا الأهم من هذا دخول شركاء آخرين في مجال الصناعات الغذائية بمساعدة الشركات الأم... واستطاعوا معارفهم المعانة... واعتقد أنها مازالت مستمرة... تحريم المصنعين المحليين للصناعات الغذائية على أحدث الأصول الصناعية الحديثة بمقابل الجودة التي

## مستقبل صناعة السيارات في مصر

الشركات الموجودة - خصوصا في الفترة المقبلة  
مثال : زجاج 3 ملي و 1 ملي كرسي  
الومنيوم رديانير  
الومنيوم الفابورينور  
ولاستمرار هذا المسيرة فلا بد أن يكون للشكومة المصرية دورا وللقطاع الخاص دورا  
1- دور الحكومة المصرية  
وهذا هو ما نستطيع أن نجيزه في الآتي -

أولا : خلق المناخ الصناعي والتصديري والضريبي المناسب  
ثانيا : استقرار السياسات الاقتصادية  
أولا : المناخ الضريبي

1- هل يعقل أن يتم فرض ضريبة مبيعات على المعدات الصناعية التي سوف تساعد على خلق فرص عمل جديدة وتكنولوجيا حديثة ؟

2- هل يعقل أن تحصل ضريبة مبيعات على المكونات المستوردة ويتم سدادها من أول يوم لاستيراد هذه المكونات مما يشكل عبئا وتعبلا..  
للمستمرات طويلة نصل في بعض الشركات الي ستة شهور وهي مراحل التصنيع.

3- الإعفاء الناتجة عن التصاريح التي تتم في الدائرة الجمركية -و ذلك لاحتكار إحدى الشركات المصرية هذا العمل مما يزيد من الإعفاء مغارما بأي دولة أخرى نصل الي 10% و 12%.

ثانيا : المناخ التصديري  
لابد أن تضع الحكومة استشر الأجيال لهذا... وما هي الحوافز التي تعطى للمصنعين المنتجين في حسابات التصدير... أو عندما تستورد الشركة الأم للمنتجات المحلية بمساعدة الشركات للصناعة في مصر... وهذا مفتوح للحوار والتفاهل.

5- دور القطاع الخاص  
مصر لمكانتها التاريخية والجغرافية هي القائدة في المنطقة التي تعيش فيها وأن مصر هي الباب الطبيعي الي دول المنطقة والدول الأفريقية.

فلا بد أن يلعب القطاع الخاص دورا بمساعدة الشركات الأم من حيث تصدير السيارات والمكونات لأن من يتطلع فقط الي السوق المحلي فلن يستطيع الاستمرار في الفترة المقبلة.

أرجو ألا أكون قد أظقت عليكم فإنا أخذت الحكومة دورها الريادي والهام وأخذ القطاع الخاص دوره بمجدية واصرار على تحقيق الأهداف.  
فأنا واثق أن هذه الصناعة لها مستقبل باهر في مملكتنا.

أن نتناول عنها الشركات المصنعة للسيارات- ونتتظر من هذا القطاع المزيد من التنمية.

ثانيا : على مصر  
1- تشغيل العمالة سواء للشركات المصنعة للسيارات أو الشركات المصنعة لاجزاء المكونات.  
2- نقل التكنولوجيا الحديثة الي بلدنا.

3- توفير العملات الأجنبية.  
4- التصدير وهو الهدف الذي نعمل جميعا لتحقيقه الآن.

كيفية تحقيقه  
عندما نتحدثنا عن هذا الأمر على الصناعة كانت الجودة هي الأساس وأن السيارات المصنعة في الشركات المصرية تطابق السيارات المصنعة في الشركات الأم وأن المكونات الداخلة في السيارة بعد نقل التكنولوجيا الحديثة ومطابقتها في الجودة العالمية... لأن لابد من تصدير السيارات لسيلاد الجاورة وتصدير المكونات للشركات الأم.

3- رؤية المستقبل للمصنعين المحليين  
يمكن ويقلل التنافس بين الشركات المصنعة للسيارات ولكن من وجهة نظري لا يمكن أيضا قبول المنافسة بين المصنعين المحليين...  
الشركات المصنعة يمكنها المنافسة ويضعوية... ولكن الشركات الغذائية لا يمكنها المنافسة...  
وذلك للأسباب الآتية -

- 1- ضعف التمويل
- 2- تكلفة نقل التكنولوجيا
- 3- الإدارة الحديثة
- 4- القوة التصديرية

ورسالتى الموجهه الآن الي المصنعين المحليين هي  
هل يمكن التركيز والشاركة في





مستقبل صناعة السيارات في مصر

## حديث مع المهندس حسين جاد رئيس الشركة العربية الأمريكية للسيارات

من أهم الشركات العملاقة لإنتاج السيارات في مصر الشركة العربية الأمريكية ورغم أنها لم تبدأ إلا في نهاية السبعينات كثاني شركة بعد شركة النصر للسيارات إلا أنها حققت نجاحا كبيرا وصبتنا زائعا في منتجاتها لأن القائمين عليها يتميزون بالفكر الشاق ويؤمنون بأهمية التخطيط سواء قبل الإنتاج أو بعده.

ولأن التفكير في الجديد دائما والابتكار هو الشاغل الأول للمهندس حسين جاد رئيس الشركة حيث يقوم بالعرف للطاقم لفريق العمل الذي يقوده فتطور عجلات الإنتاج فيخرج مميذا كان لنا هذا اللقاء معه .. نخوض في أعماله عن صناعة السيارات ..

عمومه عنها وطفوحاته لها .

ما هو تأثير اتفاقية الجات والشراكة الأوروبية على صناعة السيارات ؟  
المستفيد الأول في أي اتفاقية أو شراكة هي الدول الصناعية القادرة على التصدير . ولأن حجم الصادرات المصرية متواضع وكذلك قيمتها فهنا ينبا بمشاووقنا من مثل هذه الاتفاقيات سواء تحرير التجارة أو الشراكة الأوروبية أو الأمريكية ... فإلّا يبحث من خلال هذه الاتفاقيات عن أخذ ميزة نسبية وفتح أسواق جديدة، والسباق الآن ينور في محصر حول جودة المنتجات وتنوعها، لكن المصنّع الحقيقي للسباق ليس في المنتج بل في الحصول على التكنولوجيا المتقدمة . وقد حصلت دولة جارة لنا وهي

إسرائيل على تكنولوجيا حديثة لإنتاج السليكون، والأجزاء الدقيقة من العقول الإلكترونية بلغ قيمة ما تصدّره منها حوالي ٥.٥ مليار دولار .

ويتساءل هنا المهندس حسين جاد : لماذا لا نتجه من الآن للحصول على تكنولوجيا محطات تحلية المياه، وسيحتاج إليها الجميع في القريب ؟ .. والشراكة إلى توفير تلك التكنولوجيا بتكلفة نستطيع القيام بها فاعلا بها .

ثم إن قدر الدول النامية أن تقوم بتغطية ميزاتها عن طريق حصيلتها من الجمارك لانخفاض الإنتاجية فإن كانت هذه الاتفاقيات ستقلل هذا الدخل فإين البديل ؟، وإنا كنا سلقوم باستيراد سيارات ثانا لا يقومون بفتح الأسواق لديهم أمام مكوناتها والتي تقوم بتصنيعها بأعلى درجات الجودة والسعر حيث تصل نسبة هذه المكونات إلى ٤٠٪ وعلى سبيل المثال الجنوط .

ويضيف المهندس حسين جاد: إن صناعة السيارات من الصناعات الوليدة في مصر ويجب أن تعطى الحماية الكافية خلال العشر سنوات القادمة وتوفير كل السبل أمامها كي تستطيع بعض الشركات الوصول إلى نسبة تصنيع تتراوح بين ٦٠٪ - ٧٠٪ والتي لا تتأتى إلا بزيادة حجم الإنتاج . أنتي أذكر جيدا كلمة الرئيس حسني مبارك في بداية ولايته الثالثة والتي قال فيها أن الصناعة هي تنمية إجتماعية وهي المخرج الوحيد ... فالزراعة محدودة التنمية بالموارد

للأية، والسياحة لها عوامل كثيرة تتحكم في تحديدها .

وفي سؤال عن أهمية صناعة السيارات لتثقيط العديد من المجالات الصناعية والمساهمة في حل مشكلة البطالة أوضح للمهندس حسين جاد أن صناعة السيارات يدخل في مجالها العديد من الصناعات الهندسية والصناعات والكهربائية وغيرها مما يستوعب أعدادا كبيرة من الأيدي العاملة، والتكسر هنا كلمة للدكتور إبراهيم فوزي وزير الصناعة السابق تخلص أهمية هذه الصناعة :

«إن كل سيارة تنتج في مصر تضيف موارد الدولة ٢٠ ألف جنيهها موارد سياريه وتعين عامل لمدة ٢٨ شهرا» من هنا تأتي أهمية استمرار هذه الصناعة وتطويرها لأن هذا يحدث ونسبة التصنيع المحلي ٤٠٪ فما بالك لو زادت هذه النسبة .

إن صناعة السيارات في العالم تقوم على الصناعات الغذائية لها والصناعات الصغيرة أساس لذلك - ثانا لم ترتبط صناعة السيارات بالصناعات الصغيرة ؟

مع احترامى للجميع .. إن الصناعات الصغيرة التي يقوم الصنوق الاجتماعي بشمولها يجب ألا ترتبط بالمحافظات بل يجب ربطها بالصناعة فهناك خطة للاستثمار، وخطة لصناعة السيارات معروفة للجميع.

ومن هنا يجب أن يحدث اتصال بالقائمين على هذه الصناعة لعرفة الاحتياجات المطلوبة، ومن هنا يأتي الارتباط والمتابعة والإشراف للحصول على المنتج في الصورة التي نحتاجها وبمواصفات الجودة اللازمة .

ويضمن المصنّع تسويق منتجه ويرتبط بصناعة قائمة، ويضمن الصنوق الحصول على القرض الذي قام بتويته .

ثم لانا ينظر دائما إلى أن رجل الأعمال حريص على حل مشكلة البطالة والسعي وراءها - هو يأخذ أحتياجه من العمالة الفنية ويوفر ما لا يحتاجه منها، من هنا يأتي أهمية دور وزارة الصناعة في القيام بالآتي :

- تنمية الصناعات الجديدة وتطوير الصناعات القائمة .  
- الاهتمام بمواصفات الجودة والعمل على تنفيذها .  
- التدريب وتنمية الموارد البشرية الفنية والتي هي عماد الصناعة .  
لكن ما هي أهم مشاكل صناعة السيارات كما يراها للمهندس حسين جاد ؟

- حالات الإغراق التي تتعرض لها أسواق السيارات في مصر وفتح باب

الاستيراد لكل هذه النوعيات التي تراها من السيارات ولا يوجد مثلها إلا في مصر .

- وجود عدد كبير من المصنّعين القائمة على صناعة السيارات لا يوجد إلا في مصر - فأكبر دول العالم للسيارات لا يوجد بها أكثر من ٣ مصنّعين - عدم اكتمال البنية الأساسية لصناعة السيارات .. فعلى سبيل المثال لبن معامل الاختبارات ولتقاييسات لمنتجاتنا - فما زالنا نقوم بعمل لتقاييسات للمنتج المحلي في الخارج .  
- التنافس الشديد بين صنّاع السيارات لا يجعل أي منهم يصل إلى الحجم الحدي القادر على إنتاجه في ظل فتح باب الاستيراد أيضا .

وبعد هذه الجولة الشاملة في عقل وفكر المهندس حسين جاد عن صناعة السيارات وطفوحاته في تهيئة المناخ المناسب لها وللصناعة المصرية تعود إلى هذا البستان الذي تخرج منه والورود كسّاح لتفجّاح رغم كل هذا وطلبنا منه أن يحدثنا عن المصنّع الذي يرايه وعن منتجائه وأهم ما يميزه .

فاجاب وقالنا : نحن ثاني شركة لإنتاج السيارات في مصر بعد شركة النصر لصناعة السيارات فقد بدأنا عام ١٩٧٩، وكان علينا أن نقدم منتج متميز وهام - فعلى هذا التوقيت فعنا بدراسة شاملة لاحتياج هذا المجتمع وكنا مقبلين على إنشاء سبتمعات جديدة، ومدن صناعية، وتضاريف الجهود لنهضة زراعية باستصلاح الأراضي الجديدة والاتجاه للتوسع في البحث عن البترول وعودة سيناء، والخطة الاستراتيجية لإعمارها ونهضتها .

ورغم هذا الشق المدني الهام كان هناك شق هام ألا وهو الشق العسكري فقد كان الجيش بعيد تحديث أسلحته، ويحتاج إلى مركبات تتحمل الجهد الشاق واللمسة الحديثة .

وبعد هذا التخطيط والدراسة فعنا بإنتاج السيارة ذات الدفع الرباعي ٤x٤ (شيسروكي) والتي أصبحت يعمير لها التي أنتجت من أجلها للخدمة الشاملة لخدمة أهداف التنمية بالإضافة لكونها سيارة ركوب ومدّ إنتاجها منذ ١٢ عاما وهي مستمرة وبلا منافسة مما دفعنا إلى أن يكون التفكير في تطويرها أن تكون السيارة القادمة تستوعب أعدادا أكبر تتراوح بين ٩ - ١٢ ركاب .

وعلى وعد بقاءه آخر على صفحات مجلّتنا الصناعة والمستقبل تركنا للمهندس حسين جاد بعد أن تقدمنا بالشكر الكثير له .





مستقبل صناعة السيارات في مصر

يقبل عالمنا اليوم على تغييرات جذرية سيكون لها أكبر الأثر على الأنشطة الاقتصادية والانتاجية والقدرة على المنافسة، ويجب علينا ان ننظر لتلك التغييرات نظرة موضوعية متعمقة حتى نستطيع فهم الاوضاع الاقتصادية العالمية التي يعاد ترتيبها حاليا، لكي نجهز انفسنا للبقاء في ساحة المنافسة في ظل النظام الجديد، كما يجب علينا ان نعي ان التحدي الذي نواجهه في المرحل المقبلة لا يقل خطورة عن المعركة العسكرية التي حسمت بتوقيع اتفاقية السلام مع اسرائيل، حيث هناك صراع يدور حاليا بالشرق الاوسط بين دول المنطقة للحصول على زعامة المنطقة اقتصاديا، وسيتم حتما تخلف وتبعية اقتصادية للدول التي لن تلحق بالركب في ظل النظام الاقتصادي العالمي الجديد .  
ومن اهم معالم النظام الجديد .



## مصنع سيارات هونداي



يقدم د. روف غيور

رئيس مجلس ادارة شركة بريما

للصناعات الهندسية

(مصنع سيارات هونداي)

التكتلات الاقتصادية مثل للجموعة الأوروبية المشتركة وغيرها، والاتفاقيات الجديدة لتنظمة للتجارة العالمية مثل اتفاقيات الجات والمشاركة الأوروبية، ولهذه الاتفاقيات مزايا مهما -

١ - فتح الاسواق الأوروبية للمنتجات المصرية - وهي اسواق ضخمة وغنية (٣٥٠ مليون مستهلك) .

٢ - خلق الحافز المناسب للمنتج المصري لتحسين الجودة وخفض التكلفة للتمكن من المنافسة في ظل هذا السوق المفتوح .

٣ - الحصول على مساعدات مالية ضخمة وكذلك برامج تدريبية للارتقاء بمستوى الصناعة المصرية .

٤ - تشجيع المستثمرين الأوروبيين على الاستثمار بمصر في الصناعات التي يتوافر لنا ميزة نسبية بها، مثل الصناعات التي تزيد بها تكلفة العمالة او التي يتوفر لدينا المواد الخام اللازمة لها .

٥ - تشجيع المستثمرين من التكتلات الاقتصادية الغير اوروبية على الاستثمار في مصر لانتاج سلعهم بها بغرض الحصول على المزايا الممنوحة للسلع المصرية للتشجيع بمقتضى اتفاقية لتجارة الاوروبية وغزو الاسواق الأوروبية من خلال النافذة المصرية .

٦ - اشراك مصر كعضو في المجتمع الدولي المتقدم بتوقيعها على تلك الاتفاقيات ضرورة لاشك فيها، وستعود بالقطع على الاقتصاد المصري بالنفع الكثير .

وينضح مما سبق مزايا انضمام مصر لهذه التكتلات وتوقيعها على اتفاقية الجات، ولكن على الجانب الاخر، فان خطورة هذه الاتفاقيات تكمن في التزام مصر بالغاء الحماية الممنوحة للصناعات المحلية بعد فترة قد لا تكون كافية للارتقاء ببعض الصناعات للوصول بها الى مستوى المنافسة العالمية من حيث حجم الانتاج وجودته وتعميق المكون المحلي بالسلعة، مما سيتربط عليه خروج مصر من هذه الصناعات والملاق للصناعات القائمة وتوريد العمالة .

ومن امثلة هذه الصناعات المهددة، صناعة السيارات التي بدأت تنشط في مصر في اواخر التسعينيات، ويتراوح عمر للصانع الجديدة التي نشأت خلال تلك الفترة من سنتين

فإقل، بخلاف شركتي النصر لصناعة السيارات وجنرال موتورز مصر. وتمنح اتفاقية المشاركة الأوروبية لهذه الصانع مهلة ١٢ سنة للوصول الي نسبة مكون محلي لا يقل عن ٦٠٪ لتحصل السيارة المنتجة محليا على شهادة منشأة مصرية، ومن وجهة نظري فان تلك الفترة غير كافية، مما يهدد استمرار هذه الصناعة الوطنية التي تؤدي دور القاطرة التي تجر جميع الصناعات المغذية للسيارات والتي يعمل بها مئات الآلاف من العمال .

ولذلك لزم على الدولة تهيئة المناخ المناسب للمستثمرين في هذه الصناعة حتى يقوموا بدورهم للوصول الي صناعة سيارات منافسة على المستوى العالمي خلال تلك المرحلة الوجيهة -

١ - تشجيع الطب على اقتناء سيارة جديدة، وذلك بفتح الائتمان الاستهلاكي على اربع وخمس سنوات من خلال بنوك القطاع العام، مما سيؤدي الي زيادة حجم السوق المصرية، وبالتالي تصبح الاستثمارات الضخمة اللازمة لتطوير هذه الصناعة والنهوض بها ذات جدوى اقتصادية .

٢ - اعفاء سيارات مصانع السيارات من ضرائب الأرباح الصناعية .

٣ - السعي لتوقيع بروتوكولات مع دول المنطقة العربية والربيعا تمنح مزايا جمركية للسيارة المصرية المصدرة لتلك الدول .

٤ - اعفاء لناكيتات والمعدات الخاصة بهذه المصانع من ضريبة المبيعات .

٥ - اعادة النظر في سياسة تسعير اراضي المجتمعات العمرانية الجديدة لتشجيع الاستثمار في تلك الصناعة التي تتطلب مساحات شاسعة من الاراضي .

٦ - الحفاظ على الحماية الكاملة للصناعة الوطنية حتى يتوافر لها القدرة التنافسية على المنافسة ولتشجيع القائمين عليها على اكمال مشوار الاستثمار الذي بدأه .  
واخيرا، فانني على ثقة كاملة ان مصر ستنجح في البقاء بصناعة سيارات ذات قدرة على المنافسة في السوق المفتوحة العالمية اذ تضافرت الجهود من أجهزة الدولة ورجال البنوك ورجال الاعمال الاعلاميين والعمال وجمهور المستهلكين لانجاح ذلك الهدف الوطني الكبير .





٢٠١٣ - ظهور امصال للتطعيم ضد السرطان  
 ٢٠١٤ - سترتفع سرعة القطارات لتصل الي ١٠٠٠ كم/ ساعه باستعمال تكنولوجيا جديدة لسير القطارات على وسائد من المجالات المغناطيسية .  
 - سيتمكن التحكم في غاز ثاني اكسيد الكربون المتزايد بالغلاف الجوي وتخفيضها للمعدلات الآمنه كيميائيا .  
 ٢٠١٦ - سيتمكن تخزين فائض الطاقة الكهريائيه للمتاح والغير مستعمل لحين الحاجة اليه فيما بعد .  
 ٢٠١٧ - سيتمكن تنشيط القدرات الابداعيه لدى البشر بالعقاقير الطبيه التي تزيد من الامكانيات الذهنيه في مجال الابتكار والتجديد .  
 ٢٠١٨ - سيصبح من المتاح اطلاق مركبات فضاء تعمل بالطاقة المغناطيسيه العكسيه بغرض ابعاد النيازك والشهب بعيداً عن جو الارض .  
 ٢٠١٩ - سيتمكن الاعتماد على الطاقة الشمسيه لاجمعه من الصحارى ونقلها عن طريق موصلات متفوقه الي الدول الصناعيه .  
 ٢٠٢٠ - سيتمكن استغلال الطاقة الشمسيه ونقلها من الفضاء الخارجى عن طريق محطات عملاقه تسبح حول الارض ونقل الطاقه عن طريق موجبات كهرومغناطيسيه توجه لمحطات ارضيه تستقبلها .

مع اقترابنا من اعقاب القرن الواحد والعشرين امعن العلماء في المراكز البحثيه على مستوى العالم شرقه وغربه في التصريح بنتائجهم العلميه في ضوء البحوث والاكتراعات التي تحت ابداهم او تلك التي اقتربت من احراز نجاحات تشر بقرب دخولها حيز التطبيق العملى في خدمه البشر والانسانيه .  
 وهناك فارق كبير بين ما في ايدي العلماء والباحثين من مشروعات بحثيه يدورون في فلكها ليل نهار لسنوات طويله دون مثل تحصيلهم في ذلك احلام العلماء على جناحيها والتي قد تصل بهم في كثير من الحالات الي نجاحات مؤكده الا انها غير قابله للتحقيق على المستوى العملى . وبين النجاحات والاكتراعات العلميه الساقبه للتنفيذ والتي من شانها ان تفتح للانسانيه افاقا جديده مستقبل افضل .  
 ومن حصيلة ما صرح به العلماء بالمراكز البحثيه العلميه مؤخراً كان لنا هذا التجميع لبعض تلك الرؤى او قر الطموحات العلميه التي رأى اصحابها انها تقع في نطاق الممكن ولا تتعداه لنطاق الاحتمل ولعلنا بذلك نكون قد اتجهنا بانتظارنا الي القرن الواحد والعشرين وما يمكن ان ياتيها به المستقبل في العشرين عام الاولى منه . وان غداً لنا نأمله قريب .  
 ٢٠٠٢ - التوسع في استعمال التليفون لثرى ادماج اجهزه التليفون والفاكس والتكمبيوتر والتلفيدو في جهاز واحد صغير يحمل في الجيب .  
 - مد خدمات شبكات الكمبيوتر بما يوفر خدمات موسعه للمستقبل العادى لاستدعاء ونسخ كافة الكتب والمطبوعات المنشوره على نطاق العالم .  
 ٢٠٠٣ - التوسع في استعمال الكائنات الدقيقه لظهور التربه الزراعيه من السموم والملوثات .  
 - ظهور النتائج الاولى لنجاح علاج السرطانات .  
 - التوسع واستعمال الطاقة الشمسيه بالمنازل وداخل تعميماتها في هندسه التشييد والبناء .  
 ٢٠٠٤ - ظهور اجيال من الآلات والروبوت يمكنها التعرف على الاشياء وتمييز البشر .  
 ٢٠٠٥ - التوسع في استعمال المناقير الوريديه والتي سيتم بنجاح عن طريقها ازالة الجلطات من الاورده والشرايين .  
 ٢٠٠٦ - سيتمكن تزويد السيارات بوسائل سلاحيه تتدخل تلقائيا لنقضى الاصطدام بالسيارات الاخرى .  
 ٢٠٠٧ - سيتمكن استخدام الكمبيوتر في الترجمة الفوريه من والى كافة اللغات الحيه .  
 ٢٠٠٨ - سيكتشف العلم الاسباب التي تؤثر سلبا وايجابيا على مرض السرطان وطرق علاج انواعه المختلفه .  
 ٢٠٠٩ - سيتوسع استعمال الاعضاء والعضلات الصناعيه لجسم الانسان والتي سيتمكن تحريكها من خلال الجهاز العصبي للانسان .  
 ٢٠١٠ - سيتمكن العميان من الابصار باستعمال اجهزه تستجيب وتؤثر في الجهاز العصبي بدرجه مقبوله .  
 - التوسع في استعمال السيارات التي تعمل بالطاقة الشمسيه وذلك عن طريق بطاريات سريعه الشحن .  
 ٢٠١٢ - ظهور اجيال جديده من الموصلات المتفوقه لنقل الطاقة مسافات كبيره دون فائد .

## نظرة داخل القرن الواحد والعشرين

د.م. نادر رياض







بريشة : نادى

في ظل المتغيرات الاقتصادية العالمية والتنافس الذي فرضته الاتفاقيات الدولية سواء الجات أو ما ستفرضه الشراكة الأوروبية أصبح لزاما علينا تطوير إنتاجنا بما يسمح بإمكانية منافسة السلع المستوردة داخل مصر، وخارجها باختراق الأسواق العالمية، وتحقيق زيادة في معدل صادراتنا تتراوح بين ٣-٤ أضعافها حاليا . ولأن للبحث العلمي دور هام في زيادة الإنتاج وجودته وخفض تكلفته من خلال ربط الأبحاث العلمية بما تتطلبه الصناعة كان لنا هذا الحوار مع د. فينيس كامل جودة وزيرة البحث العلمي

# المسبوق الشانسي

حديث مع

الدكتورة فينيس كامل

وزيرة البحث العلمي



## أشجع دائما التصنيع المتجه نحو التنافس الجانب الأوروبي يتعاطف مع الرؤية المصرية حول اتفاقية الجات والشراكة الأوروبية الإهدار في إنتاجنا بسبب ارتفاع أسعارنا عن الخارج

لجانبين والتدريب والدعم المالي لتحديث البنية الأساسية التكنولوجية لمصر .

ورحب الجانب الأوروبي بالتعاون مع مصر في هذا المجال . واتفاقه معها في اهتمامها به . وأضاف أنه مستعد ليبحث طلبات مصر من الدعم المالي إلا أن ذلك يستدعي إدراج ذلك ضمن مطالب مصر من التعاون المالي في المرحلة المقبلة اعتبارا من عام ١٩٩٦ حيث أنه لم يرد في التصور الذي يجري بلورته حاليا .

كما تم مراجعة مشروع بروتوكول قواعد المنشأ والتعاون الجمركي المقترح من الجانب الأوروبي الذي أوضح أنه بني على قواعد المنشأ الموحدة التي تم وضعها بالتشاور بين الاتحاد الأوروبي ودول شرق ووسط أوروبا .

وأضاف أنهم لا يسعون لفرض تلك القواعد على مصر، وإنما يأتي اقتراحها في إطار ما يرجونه من تعميمها في المنطقة الأوروبية لتوسيطه بهدف تيسير التجارة .

□ في الفترة الأخيرة اتجهت الشركات المصرية للحصول على شهادة الأيزو أو الجودة الكلية الشاملة - تحت أي بند يمكن لسيادتك وضع مصر على طريق العالمية، وهل أصبح الحصول على هذه الشهادة رمزا واضحا لسيرة مصر للمواصفات العالمية وهو ما يعنى المنافسة؟ وما مدى انعكاس ذلك على البحث العلمي والصناعة؟

أنا أشجع دائما التصنيع المتجه نحو المستوى التنافسي. فلا يمكن لنا دخول القرن الحادي والعشرين دون التنافس عالميا أو لا نستطيع منتجنا التنافس مع الآخرين .

والأمل في زيادة الصادرات من

الأوروبي في هذا المجال.

وتناول الجانب المصري خلال المناقشات الجهود التي تبذلها مصر في وضع استراتيجيات للبحث العلمي والتكنولوجيا والتي تقوم على توجيه البحث العلمي لخدمة قطاع الصناعة عن طريق تشجيع عمليات البحوث والتطوير التكنولوجية، وربط مؤسسات البحث العلمي بالمؤسسات الصناعية باعتبارها المستهلك، وعنصر الطلب على هذه الخدمة بهدف التعجيل بالتنمية الاقتصادية وضمان دواها من خلال وضع آليات مستقرة تقوم على الاعتماد على الذات .

وتم أيضا تحديد أشكال المساعدة التي يمكن أن يقدمها الجانب الأوروبي في هذا المجال، والتي تضمنت إقامة صلات طويلة الأجل بين المؤسسات البحثية

في مشروع الاتفاق حيث أن نصوصها تغطي مطالب مصر الحالية، والاهتمام ينصب على تطبيق ما ورد بها من مبادئ وأهداف للتعاون .

كما قدم الجانب المصري ورقة مبدئية غير رسمية تطرح التصور المصري لتحديث البنية الأساسية للبحث العلمي ومطالبنا في هذا المجال .

وأوضح أن ما تطلبه مصر ليس مجرد تعاون تقليدي في مجال العلوم والتكنولوجيا، وإنما يتطلب إحداث طفرة في التعاون في هذا المجال يتحقق من خلالها رفع قدرات مصر، تأكيد مفهوم المشاركة التي بني عليها الاتفاق والتي تتضمن العمل على التقريب بين مستويات الشريكين بشكل يجعلهما أقرب إلى الندية، وهو ما يضع مسؤولية كبيرة على الجانب

ما الدور الذي يقوم به البحث العلمي المصري في ظل اتفاقيتي الشراكة الأوروبية والجات؟

هناك مناقشات دارت حول موضوع حماية الملكية الفكرية أوضحت تفهم الجانب الأوروبي لموقف مصر الذي يهدف لتجنب الدخول في التزامات في هذا المجال تتعدى التزاماتها في الجات .

وقد أوضح الجانب الأوروبي استعداد مصر لتبني اتفاقيات ممتدة نسبيا بالمقارنة بغيرها من دول البحر المتوسط ؟

أكد على أنه سيكون على مصر للفاصلة بين التمسك بعدم الدخول في التزامات إضافية تتعدى الجات، وبين تطبيق معايير أكثر ارتفاعا في مجال حماية الملكية الفكرية كأحد وسائل تشجيع المستثمر الصناعي الأجنبي الذي يسعى للاطمئنان على حماية ما يجلبه من تكنولوجيا وابتكارات .

وكان الجانب المصري قد قدم أوراقا تتضمن عرضا لتصوره للتعاون في مجالات البحث العلمي والتكنولوجيا والثقافة ومكافحة الإرهاب، وعبر الجانب الأوروبي عن ترحيبه واهتمامه بما طرحته مصر من أوراق وصياغات في هذه المجالات، خاصة فيما يتعلق بالبحث العلمي باعتباره يمثل أساسا هاما لتطوير الصناعة .

أكد الجانب الأوروبي على اقتناعه وتعاطفه مع مطالب مصر المتعلقة بتنظيم أوضاع العمالة الشرعية وغير الشرعية، ووعده بعرض لموقفه على الدول الأعضاء للحصول على موافقتهم. وإن كان قد أوضح أن عددا من الدول الأعضاء قد يكون لديه حساسية خاصة إزاء ذلك .

ومن جهة أخرى وافق الجانب المصري بصفة مبدئية على ما ورد بالمادة الخاصة بالبحث العلمي



ما تطلبه مصر ليس مجرد  
تعاون تقليدي في مجال  
العلوم والتكنولوجيا، وإنما  
يتطلب إحداث طفرة في  
التعاون في هذا المجال



## وهكذا أوجد البحث العلمي طريقة جديدة لتوفير علماء باحثين يتم تعيينهم ومكافأتهم عن طريق الخبرة والعمل وليس من خلال الشهادات



ثلاثة إلى أربعة أضعاف العدد الحالي حتى يتحقق لنا دخل قومي وبالطبع التصدير يحتاج جودة والجودة تحتاج إلى المعايير الأوروبية أو المعترف بها عالمياً .

ونحمد الله أن شركائنا بدأت تتجه نحو الحصول على الأيزو أو الجودة الكلية الشاملة، وقد قامت وزارة البحث العلمي . بمجهود جيد من خلال معهد المعايير فهو يعد من المعاهد التي يأخذ تطويرها أولوية لأن له دوراً كبيراً في إتاحة الجودة بدرجاتها المختلفة، وقد بدأ يعمل لخدمة القطاعين العام والخاص، وسيحصل على شهادة الجودة، خلال الشهور الستة القادمة من أجل أداء مرتفع، ولأننا نحتاج مواصفات للتصدير والصادرات .

ويكفي أن الرئيس مبارك هو رئيس لجنة الصادرات، وهو يولي رعاية كبيرة لهذه اللجنة، ولابد لنا من الانشغال حوله، وإتمام ما يقدمه لنا فمعهد المعايير، سيغطي دوراً أكبر في المرحلة القادمة خاصة بعد اتفاقية الجات .

وفتح باب الدولة على مصراعيه لدخول الإنتاج الأفضل والأرخص حتى أننا كمصريين سنشتري الأفضل والأرخص لأن الدخل لدينا محدود وكما تبقى البضائع للتصدير في الأسواق لابد لنا من التنافس .

ومعهد المعايير يحتاج في الوقت الحاضر للتطوير والتحديث حتى يتمكن من تلبية الطلبات التي ستلقى على عاتقه في الفترة القادمة ولقد تقدمت بذلك للجنة الوزارية العليا، وذهب بالفعل عدد من الوزراء لمساهمة المعهد على الطبيعة، وتمت الموافقة على اعتماد ثلاثين مليون دولار لتطوير معهد المعايير خلال 3 سنوات مع تدريب الكوادر البشرية التي سوف تمنحنا العطاء للتميز بجانب استخدام الآلات الحديثة.

وقد شكلت لجنة قومية لخدمة الإنتاج والإنتاجية لمساعدة الإنتاج فوجب تحديد ما يحتاجه الإنتاج من البحث العلمي، وهذا ما ستقوم به اللجنة للمشكلة من القطاعين العام والخاص، والبحث العلمي، يتم عقد اجتماع بشكل دوري لتتفرق في بعض المشروعات .

والأمثلة على ذلك موجودة بالخارج .. ، فالعالم الآن ربط الجودة بالبيئة بل ويبحث ظروف العامل أثناء إنتاجه ونحن نحاول دراسة مثل هذه الأمثلة للاستفادة منها .

إن الإنتاج لدينا يحدث له إهدار وهذا يتسبب في ارتفاع أسعار منتجاتنا عن الخارج، لذا نحاول البحث العلمي لتوفير البيئة الصالحة للمنتج مع الجودة العالية من خلال تطوير التكنولوجيا لدينا وعلى سبيل المثال : مصنع زيوت عند الإنتاج يتم تصريف الزيت الناتج منه في المواسير ، وقد يحدث انسداد فتنفجر المواسير، ونحن نمنا للإهدار، وحفاظاً على البيئة تمكنا من إصلاح هذا الأمر، ولكن أدعو رجال الصناعة لمشاركتنا في هذه الأعمال لأن البحث العلمي تنقصه لغة محددة يعرفها رجال الصناعة لأن التصنيع من بداية مرحلته وحتى آخر الخطوات يمر بمرحلة التخصص من المواد التي تسبب تآكل أو تعد فضلات فلابد لنا من معالجة هذه المرحلة قبل حدوثها .

إنها قضية مصيرية كبيرة ولها أسئلة أكبر ولابد من التفاعل بين رجال الصناعة والبحث العلمي والتطوير بتحسين الإيجابيات .. فالموارد المتاحة محدودة وكما نترجم البحث العلمي لابد من التفاعل لنتمكن من تحسين الجودة والبيئة والقضاء على الأمراض لتتوطئ لدينا .

إن البحث العلمي منتشر شعب ومرتبطة بكافة المجالات فحينئذ نقول البحث العلمي فنحن نتحدث عن كيفية مساعدة وزارة الصحة للقضاء على البلهارسيا والانتهاج الكبدى ومكافحة العمى .

البحث العلمي معنى بكل شئ .. كيميائى وصحة وبيئة ، زراعة، صناعة وهذا يفسر كثرة عدد المراكز لدينا بشعبه كالمركز القومي للبحوث والذي يحتوى على 13 شعبة، وعدة تخصصات، كذلك المعاهد المتخصصة جدا مثل معاهد البستورول، الطغزات، البلهارسيا، أمراض العيون، وأبحاث علوم البحار والنصائد، وكل تلك لخدمة الدولة تبعاً لنظام محدد قائم على المواقف من

الإيجابيات والسلبيات - السلبيات تقضى عليها، والإيجابيات تطورها ونحسنها في خطة خمسية مسارية لخطة الدولة .

ليس الهدف من البحث العلمي تراكم الأبحاث لكن الفائدة المرجوة منه أن يكون سلعة تستهدف عميل معين .

وعلى الوزارة توفير البحث لخدمة الدولة حتى ولو بإيجاد شركة، تشتري حق استغلاله أى يقوم البحث العلمي بمساندة كل قطاعات الدولة بطريقة منظمة وواعية . فمن الآن لابد من القيام بإعداد وتدريب الكوادر وإرسال البعثات والاستفادة من الاتفاقيات العلمية التي تتم بيننا وبين العالم الخارجى وتلك هي الشراكة التي نريدها أى تبادل الخبرات والتخصصات .

ودعت د. قسطنيس كاسل في حديثها لضرورة خلق طلب على البحث العلمي من خلال الجهات الصناعية المعنية .

□ فى إطار جهودكم المبذولة لرفع إمكانيات مراكز البحث العلمي تم الحصول على منحة من البنك الدولي إلى اى مدى ترون سيادتكم كيفية تطوير ورفع كفاءة مراكز البحث العلمي، وهل هناك حد معين تلقى عنده مصر فى ملاحقة التطور التكنولوجى العالمى، وما أثر ذلك على صناعتنا التصرية ؟

قضيتنا الكبرى هي التنمية التكنولوجية والتي يندرج تحتها الآن كل شئ، لقد قمنا بحصر 16 قضية خلال اللجنة الوزارية العليا مثل التخصصية والبطالة والصحة والسكان والصرف .. الخ

كل هذه القضايا تدرج تحت التنمية التكنولوجية وهنا يظهر البحث العلمي مرة أخرى ليحدد لكل قطاع نوع التكنولوجيا التي يحتاجها والكمية، هذا بالضبط ما نحتاجه، وهو جهاز يطلق عليه جهاز التنمية التكنولوجية تحت طلب أى قطاع يستوفى بياناته من كل أنحاء العالم بل ويستعين بما يحتاجه من أفراد أصحاب المهارات المتعددة فى مجالاته التكنولوجية بما يمكن الجهاز من تطوير نفسه والتفرقة على التغيير تبعاً لتغير



وتطوير العصر .

لغة هذا العصر التغيير السريع، وكى نساير ذلك لابد من الحاق بهذا الركب والتسطح بالتكنولوجيا المتقدمة فكل دول النور ونقلت العلوم التكنولوجية بما يساير تقدم العالم لتتقن ونحن نحتاج لذلك الكف .

بالطبع لدى وزارة البحث العلمى العديد من اختراعات الشباب فى مجال صناعة السيارات ولكن ليست لدينا تكنولوجيا الموتور فالاختراعات والابتكارات المقدمة تتصل بأجزاء صغيرة فى السيارة ولكن لم تصل بعد لاختراع شئ يتصل بالموتور فالاختراعات والابتكارات المقدمة تتصل بأجزاء صغيرة فى السيارة ولكن لم تصل بعد لاختراع شئ يتصل بالموتور، وهنا أدمو رجال الصناعة ليبحثوا معنا الاختراعات الجديدة ويتبعونها بالدعم والخبرة حتى نستبدل الاستيراد بالتصنيع، ولو نظرنا لدول العالم لوجدنا الشركات الكبرى لها هى التى تقوم بتمويل الاختراعات ودعمها حتى يتجح الابتكار، بل أحيانا يطلب أصحاب المصانع من الجهات المعنية بالاختراعات اختراعا معيناً أو فكرة، ويقومون بالتمويل حتى تتقف الفكرة على أرض الواقع .

ما دور البحث العلمى وسط كل ذلك؟

لا بد من التحرك من الجهتين .. نحن نبحث عن احتياجات السوق، وهذا ما يظهر لنا من خلال اللقاءات الصناعية الى تعقد، وبالتحديث مع اتحاد الصناعات، وهنا أود الإشارة إلى محاولة إحدى الشركات القيام بتجربة تمويل مشروع والبحث العلمى يقوم بالتصميم ومتابعة التنفيذ والتصنيع بالتكنولوجيا المحلية للوصول بالتكلفة إلى ثلث المستورد .

وبالفعل وجدنا ما يناسبنا وتم افتتاح مصنع سعاد، وعن طريق البحث العلمى تم الاستفادة الفعلية من شئ ملوث (القمامة) وتحويله لشئ مفيد وكذلك تم تشغيل ثمانون شخصا، وهكذا نكون قد ساعدنا فى حل عدد من مشكلاتنا كالبطالة والحفاظ على

البيئة وإضافة منتج ومن هذا للمشروع نحاول الوصول لعمل محرفة خاصة بالمستشفيات للتخلص من القمامة بها والتي تعتبر أكثر خطورة وضررا من القمامة العادية .

هل هناك حوار قائم بين المصريين والعاملين بالخارج والمغتربين والمهاجرين والذين وصلوا ببحوثهم إلى أعلى الدرجات وبين وزارة البحث العلمى؟

لقد حملت هذا الموضوع وتبينته من البداية حتى نشر فى الجرائد Tokten is active again فقدم بإرسال خطابات موجهة منى شخصيا .

إلى علمائنا بالخارج وشرحت لهم فكرة مدينة مبارك للأبحاث العلمية والتي تعد متميزة لكونها للتطبيقات التكنولوجية كما شرحت سعى الدولة للعبور إلى عام ٢٠٠٠ . ولقد طلبت من علمائنا المغتربين للمساعدة والمعونة بالفكر والرأى فى هذه المدينة، وبالفعل تم اختيار أربعة

علماء شاهدوا للعهد على الطبيعة، وتم عمل برامج واقعية حيث تم تعيين علمائنا المغتربين أساتذة غير متفرغين بحيث يتواجدوا لدينا فى اجازتهم بالتناوب كل سنة واحد، وأثناء ذلك يقوم البحث العلمى بالتنسيق وإيجاد أبحاث ...

وهكذا أوجد البحث العلمى طريقة جديدة لتوفير علماء باحثين يتم تعيينهم ومكافاتهم عن طريق الخبرة والعمل وليس من خلال الشهادات فأسلوب الشهادات والأقدمية هو الذى يجعلنا نقف فى الخلف، ولكن التطور العلمى والخبرة هما أساس النجاح والازدهار .

ولقد أوجد البحث العلمى تعاوناً مع الحكومة الأمريكية وأيضاً مع معهد كونسس بألمانيا فذهب أحد علمائنا للاستفادة من خبراتهم .

والى أمريكا ذهب د. أحمد عبد العال فى ولاية جورجيا وأيضاً إلى جامعة تيسى ذهب د. ملك قطب، وهؤلاء العلماء يمكن لهم

الاستفادة من الاحتكاك العلمى العالمى.. فالخروج للعالم الخارجى ليس سباحة عظيمة بقدر ما هو برنامج قومى يتمثل فيه العديد من المشروعات والخطط . ويبقى الهدف الأساسى وهو الربط بين معاهدنا وتقليدها فى الخارج .

والشراكة والاتفاقيات الدولية ستساعدنا على ذلك لطفى اجتماع برشلونة والتي مطلقاً فيها د. محمد مختار الخلوji، تمت الموافقة على تخصيص ١٠ - ١٠٪ من إجمالى المنح المقررة من الاتحاد الأوروبى خلال السنوات الخمس القادمة والتي تتجاوز سنة آلاف مليار دولار فى إطار برامج التنمية الاقتصادية لأنشطة العلم والتكنولوجيا خاصة تلك المرتبطة بعمليات النقل والتحديث والتطوير والإبداع التكنولوجى .

انبتت المرأة المصرية نجاحها فى كافة المجالات العلمية والاجتماعية والسياسية والاقتصادية وتولى سيادتكم منصب وزيرة البحث العلمى خير دليل على ذلك، ولقد شرفت مصر فى كافة المحافل الدولية وبالتالي لثراء المصرية - هل يتسبح مجتمعنا للمرأة هذا التقدم أم أنها رغبة فى الوصول إلى النجاح من جانبها .

تقدم لثراء ونجاحها لدينا يعد حالات فردية، ولا يمكن أن أظلم السيدات لأن السبب يرجع إلى قلة الوعي وارتفاع نسبة الأمية وكثرة أعمال المرأة فهى تربي الأطفال وتشارك زوجها العمل فى الحقل ولدينا ثلاثة مستويات : المستوى الأول هو ما تحدثت عنه فى الريف، والمستوى الثانى تمثله الطبقة الكادحة، ومشاكل السيدات يبدان الطريق بشكل صحيح .. التعليم ثم العمل وينتهى الأمر بالمنزل ولكن الوعي والثقافة ياتيان من الاحتكاك بالعالم الخارجى والتنظيم وللأسف نسبة التجابحات القردية فى انخفاض مستمر .

وينتهى بذلك حديثنا الودى مع وعد من د. فديس بإعداد المجلة بمزيد من الأبحاث القيمة.



- ٣٠ مليون دولار دعم  
لمعهد المعايرة  
- نحتاج إلى جهاز  
للتنمية التكنولوجية





استاذنا جمال علي الناصر في احدى زياراته الى القوات المسلحة المصرية



# الوقت

## صناعة السيارات في مصر



المهندس الشاب نزيه امين ان يعرضها على جمال عبد الناصر بعد 1952 فوافق عليها وتحمس لتنفيذها، ولكن تغيرت وجهته التي اهتمت اخرى !!

وفي عام 1958

فرضت الفكرة نفسها مره اخرى على ساحه العمل في ذلك العام بإنشاء اول وزاره للصناعه في مصر . وتشكلت لجنه من كبار العسكريين والمدنيين لدراسه الموضوع مع المانيا الشرقيه التي ربطتها بمصر علاقات قويه في ذلك الوقت .

كان الفكر السياسي في تلك المرحله مردداً لمعاني الاستقلال

وتلقها الى تلك فاروق الذي تحمس لها .

وبدأت النجان في العمل وتمت اتصالات بالشركات العالميه في ذلك الوقت في انجلترا وفرنسا وامريكا ثم المانيا التي حضر منها وفد كبير من شركة مرسيدس للتعرف على اوضاع الصناعه في مصر .

... وككل فكره جديده ... حدث لها ما حدث .

ثم توالت الاحداث التي لعبت الكثير من الحسابات ودفعت الى الساعه بالفكر وموضوعات وتاجلت موضوعات .. وحانت الفرصة للضابط

القوات المسلحه وتنوع قطع الغيار وتعدد وتنوع مصادرها . وعاد المقاتلون يكلم هائل من الافكار .. ومن بين كل هؤلاء فكره لضابط شاب تدعو الي توحيد مصادر امداد القوات المسلحه بالمركبات وعلى اساس ان يكون هناك مركبه واحده تختلف قدرتها الي عده انواع ولكنها تتوحد في الاجزاء المشتركه .

واستحوذت الفكره على قلبه وعقله وناقشها مع زملاء له من ذلك الجيل ثم تقدم بالاقتراح عملي لتنفيذها ووصل الاقتراح الي وزير الحريه في ذلك الوقت مصطفى باشا نصرت واعجب بها

قد لا يعود التفكير في صناعة السيارات في مصر الي الستينات عندما بدء في انشاء شركة النصر لصناعه السيارات في منطقته وادي حوف جنوب مدينه القاهره ولا الي تلك الفتره التي بدأت فيها شركة فورد العالميه تجميع التاوانس والانجيليسا في حي سموحه بالاسكندريه .. ولكن يعود الي ما قبل ذلك الي كل احداث فتره الاربعينات ونزوه تلك الاحداث التي تمثلت في حرب فلسطين .

في تلك الفتره تآثر فكر المهندسين العسكريين مشاكل تعدد الماركات المستخدمه في



بنسبته ١٠٪ من إجمالي  
الاستثمارات المطلوبة للمشروع  
والبالغة ٦٠ مليون مارك .

مايو ١٩٦٠

وفي ٢٣ منه وقع الرئيس  
جمال عبد الناصر قراراً جمهورياً  
برقم ٩١٣ بتأسيس أول شركة  
مصرية لصناعة السيارات ..  
على أن تكون شركة مساهمة  
مصرية !!

وشكل أول مجلس إداره لها  
برئاسة الدكتور مهندس عبد  
الرحمن السامى واختير استاذ  
التصميم الميكانيكي د.م عبد  
الفتاح نجيب كأول عضو منتدب  
لهذه الشركة بعد أن نجح في  
انتشال شركة مصانع الفحاس  
المصرية ونقلها من دوامات  
الخصائر الى شاطئ النجاح  
والأرباح .

#### باكورة الإنتاج

الخطى اسرع من الاحلام  
اللواري لابد أن تظهر في طابور  
العرض العسكري في يوليو -  
من نفس العام - واتخذت الشركة  
الجديدة لنفسها موقفاً مؤكداً  
بأحد الورش بمصنع ٣٦ الحربى  
بحلوان ثم صدرت تعليمات علياً  
تطلب اليها اخلاء ذلك الموقع  
بسرعة لضرورات عسكرية ...

وبدء البحث واستقر الرأى على  
وادي خوف ولح تتهياً الفرصه  
لاستقرار اول خط لإنتاج اللواري  
فنقل بسرعة الى جبل لا زرع فيه  
ولا ماء .. وظهرت اللواري  
المصرية في العرض العسكري  
رغم تلك الظروف .



المهندس / طارق اعين



احتياجات السوق  
المصرى فقط!

مارس ١٩٦٠

كان شهر مارس في  
ذلك العام موعداً للقاء  
بين الشباب وطموحات  
الغد وكان هدف التنمية  
الشاملة مشجعاً وكانت  
صناعة السيارات احدى

وسائله القويه .

وفي مكتب د.م عزيز صدقى  
عقد اجتماع ضم الجانب المصرى  
مع ممثلى شركة رويترز الالمانيه  
الغريميه ونوقشت خطة العمل  
وتم الاتفاق على اختصار  
برنامج التنفيذ الى ثلاث سنوات  
والاعرب من ذلك ان الجانب  
الالماني قد وافق على المشاركة



هدفا قوميا في حد ذاته .

كان الحلم كبيراً وكانت  
الدراسات تبشر بالوصول الى  
انتاج ما قيمته ٤٧٪ من قيمه  
هذين المنتجين داخل مصانع  
الشركة وما قيمته ٤٦٪ ايضا من  
السوق المحلى .

ولم تمتد الابصار عبر اسواق  
مصر الى اى بلد مجاور لها .

الوطنى ولم يكن هناك غير  
الصناعة محققه لذلك الطموح .  
وطلحت دعوه عالميه لاقامة  
صناعة اللواري في مصر وقدمت  
عروض من الدول التى وجدتها  
فرصه للعمل في مصر .. ثم  
اضيفت الاتوبيسات كمنتج يحقق  
اضافه لإنتاج اللواري

والاتوبيسات معاً .  
ويطاقة ٣٠٠٠ لورى . ٥٠٠  
اتوبيس .

وشجع على ذلك وجود عدد  
كبير من الاجزاء المشتركة فيما  
بينها بالاضافه الى طبيعته  
صناعة الاتوبيسات التى تحتاج  
الى عماله كثيفه وهو ما كان







## من أجل سلامتك

«تحذير» لاتقود السيارة عقب تناول العقاقير المسكنة والمهدئة  
انتشر تناول المواطنين للعقاقير المسكنة والمهدئة بل والاقراص المنومة ولكل الآثار الجانبية لهذه الأدوية فلقد جاء هذا التحذير.  
فلقد أثبتت الفحوص المعملية أن الأدوية المسكنة والأدوية المهدئة تؤثر كلها على الجهاز العصبي المركزي للإنسان وبذلك ينعكس هذا التأثير على استجابة العصب المركزي للإنسان وبذلك ينعكس هذا التأثير على استجابة هذا الجهاز لمختلف المؤثرات الخارجية أو بالتالي على قدرة قائد السيارة على السيطرة الكاملة لحركاته عند قيادة السيارة.  
كذلك يجب أن يمنع عن قيادة السيارة المريض بالاكئاب النفسي أو الفصام لحين اكتمال شفائه.  
كذلك هناك مفهوم أن المخدر للوضعي لايتعدى الرد عن موضع الاستعمال ولكن الواقع أن هذا الأثر يمتد إلى الجهاز العصبي المركزي.

# كيف تحمي سيارتك من السرقة

إذا كنت تملك سيارة فدينبغي عليك أن تفكر جيدا في كيفية المحافظة عليها - فبالحرص والحيلة تستطيع أن تحافظ على سيارتك من الضياع. ولصوص السيارات فئات:

- منهم من يسرق السيارة ويغير معالمها ثم يبيعها بعد ذلك.  
- ومنهم من يقوم بفك أجزائها ويبيعها.  
- وفئة أخرى تكتفي بالاستيلاء على بعض أجزاء السيارة أو ما يوجد بداخلها.  
- وبعضهم يعتمد إلى سرقة السيارة لاستعمالها في ارتكاب جريمة ما والهروب وبذلك يبعد شبهة الاتهام عنه.  
وحتى تتفادى حدوث شيء من ذلك لسيارتك تقدم لك بعض النصائح والارشادات الآتية:

- 1 - لا تترك السيارة ليلا امام المنزل بل ضعها في أحد الجراجات العامة والخاصة.
  - 2 - لا تترك السيارة في الأماكن الخلوية أو الطرق المهجورة فإنا اضطررت الظروف قاتركها في شارع مضاع مليء بالحركة.
  - 3 - سلم السيارة إلى حارس السيارات الموجود في الأماكن المخصصة للانتظار وتحقق من الرخصة التي يحملها.
  - 4 - تأكد دائما من إغلاق جميع أبواب السيارة بإحكام وكذا زجاجها واحرص دائما على الا تترك بها مفتاح التشغيل «الكونتاكت».
  - 5 - لا تترك بداخل السيارة أشياء ثمينة.. وإنا اضطررت إلى ذلك فضعها في مكان غير ظاهر بداخل السيارة.
  - 6 - احتفظ دائما برقام الأجزاء الهامة في سيارتك أو صافها كجهاز الراديو والبطارية والاطارات فبذلك يسهل لرجال الشرطة البحث عنها عند سرقتها.
  - 7 - لاتنسى إحكام غلق الحقيبة الخلفية وغطاء الموتور.
  - 8 - باهر فورا إلى إخطار أقرب قسم للشرطة إذا سرقت سيارتك فإن تأخرت في الإبلاغ يعطى فرصة أكبر لهروب الجاني.
- وعند السفر لاتنسى:
- أن تحكم ربط الحقائب أو الأشياء التي تضعها فوق سقف السيارة حتى لا تسقط منك في الطريق دون أن تشعر.
  - أن تتأكد من شخصية أي غريب تضطره الظروف لاصطحابه معك أثناء السفر بمفرده.





نظرا لزيادة نشاط الجمعية ولضيق المقر الحالي بالمعادى فقد تقرر شراء مقر جديد للجمعية بمنطقة المهندسين أو الجيزة يحتوى على صالة كبيرة للندوات والمحاضرات وبرامج التدريب - غرفه لمركز المعلومات المكتبية والاجهزه الخاصه وغرفه للارشيف وغرفه خاصه بالمجله ثم غرفه للسكربتاريه .

تقوم الجمعية بالتعاون مع جمعية رابطة خريجي هيئة المنح الفنية اليابانيه بترشيح المديرين من اعضاء الجمعيه سواء من شركات قطاع الاعمال أو الخاص أو من المديرين من الشركات الأخرى غير الاعضاء للبرامج التي تعدها هيئة المنح اليابانيه (AOTS) عن عام ١٩٩٦

- 1 - Program for Egyptian Entrepreneurs (Page 3) . مارس ١٥
- 2 - Program for Egyptian Entrepreneurs (Page 1) . إبريل ١٦
- 3 - Executive Program on Corp. Management for Africa (AFCM) من ١٣ الى ٢٤ مايو .
- 4 - The Export Marketing Program for Egypt (EGEM) . يونيو الى ٢ يوليو .
- 5 - The AOTS Alumni Scholar ship 1996
  - Management Training Programs
  - Technical Training Programs
- 6 - Program for Egyptian Entrepreneurs (Page 2) . من ١٨ سبتمبر الى اول اكتوبر .

صدر قرار وزارى بتعيين الدكتور بهاء زغلول سكرتير عام جمعية رابطة هيئة المنح الفنية اليابانية مستشارا ثقافيا بسفارة مصر باليابان وقد حل محله الدكتور عادل نوفل .  
زار مصر رئيس هيئة منظمة المنح اليابانيه (AOTS) وقابل كل من السيد وزير قطاع الاعمال وزير التعاون الدولى ووزير الصناعة والثروه المعدنيه كما اقامت الجمعيه حفلة استقبال لسيادته حضرها عدد كبير من اعضاء جمعيه رابطة المنح الفنية اليابانيه .

وعقب هذه الزياره تقرر زيادة عدد المنح لمصر من اثنين الى خمسة .

قامت شركة هيتاشى اليابانيه بالاشتراك مع الجمعيه وجمعية رابطة هيئة خريجي المنح اليابانيه بتنظيم ندوه في الفترة من ٦ نوفمبر حتى ٩ نوفمبر ١٩٩٥ .  
- Preventire Maintenace, Life Extension and advanced technology for steam, Gas & Hydro - Power plant Enviromental control system and substation Equipment .

اقامت الجمعيه حفله افطار يوم ٢٥ يناير ١٩٩٦ تكريما للسيد المهندس سليمان رضا سكرتير عام الجمعيه بمناسبة تعيينه وزيراً للصناعة والثروه المعدنيه وتتمنى الجمعيه لسيادته التوفيق والشجاح فى مهمته الجديد .

اقامت الجمعيه بالاشتراك مع جمعية رابطة هيئة خريجي المنح الفنية اليابانيه حفل افطارها السنوى يوم ١١ فبراير ١٩٩٦ وقد ضم الحفل عدد كبير من اعضاء الجمعيتين وذلك دعما للتربيط والتألف بين اعضاء الجمعيتين .





بقلم دكتور  
مهندس  
عادل جزارين



# مستقبل صناعة السيارات في مصر

حينما وضعت استراتيجية لاقامة صناعة معدات النقل

على الطرق في مصر في اواخر الخمسينيات كانت الاسس التي بنيت عليها هذه الاستراتيجية كالآتي :

١ - نظرا لصغر حجم السوق المحلي واحتياجاته من مختلف انواع معدات النقل على الطرق وخصوصا بالقياس بالحجم الادنى الاقتصادي

لاقامة صناعة متطورة فقد بنيت الاستراتيجية على اساس اقامة مصنع واحد فقط

لكل نوع من انواع هذه المعدات لتغطية احتياجات السوق المحلي ومع فائض صغير للتصدير للاسواق الخارجية أخذا في الاعتبار ان المبدأ الذي

كانت تقام على أساسه المشروعات الصناعية في مصر هو «البديل للاستيراد» Import Substitute

ولم يكن هناك تفكير جدى في التصدير في ذلك الحين، وذلك خلافا لما اتبعته بعض البلاد الاخرى في الشرق الأقصى ككوريا وماليزيا.





وعلى ذلك فقد تم التعاقد على إقامة مصنع لصناعة التوارى والأتوبيسات المتوسطة والثقيلة ومصنع للجرارات الزراعية وثالث لسيارات الركوب وعلى أن تلحق صناعة المقطورات بمصنع التوارى والأتوبيسات .

وقد كان حجم الإنتاج لكل من هذه المشروعات في ذلك الوقت كالآتي :

٣٥٠٠ لورى

٦٠٠ أتوبيس

٣٠٠٠ جرار زراعى

٢٠٠٠ مقطورة

١٢٠٠٠ سيارة ركوب

وقد تقرر بعد ذلك، عملاً على ضغط الاستثمارات والمصرفيات الإدارية ضم جميع هذه المشروعات فى شركة واحدة هى «شركة النصر لصناعة السيارات» .

٢ - روعى فى هذه الاستراتيجية ان يكون المصنع هو المورد الاساسى للقوات المسلحة من التوارى الحربية والمدنية - وكذلك تغطية

احتياجات الحكومة وهيئات النقل العام وكذلك وزارة الزراعة بالنسبة للجرارات ولذلك فقد قامت القوات المسلحة بالدور الاول فى اختيار نوع التوارى الذى تم التعاقد عليه وشاركت فى كل خطوات انشاء المشروع واقترت استخدام محرك ديزل تبريد هواء غزاياء فى السير فى الصحارى .

٣ - واجهت شركة النصر خلال مراحل التنفيذ مشاكل عديدة لعل اهمها هو الحصول على الاستثمارات اللازمة لتنفيذ هذه المشروعات المسندة اليها وبذلك قررت الشركة اعطاء الاولوية الاولى فى التنفيذ لمشروع التوارى والأتوبيس ثم مشروع الجرارات اما بالنسبة لسيارات الركوب فقد رأت الشركة الاكتفاء بعملية التجميع والحصول من السوق المحلى على اكبر نسبة من المكونات وكذلك استعمال المحرك البنزينى الـ ١٥٠٠ الذى تم تصنيعه بالشركة فى اكبر عدد من انواع السيارات التى تنتجها .

وقد نجحت الشركة طبقاً لذلك فى الوصول بنسبة التصنيع للتوارى الى حوالى ٦٥٪ من قيمة التورى الكامل والأتوبيس الى حوالى الـ ٧٠٪ كما نجحت فى تطوير الصناعات المغذية المصرية وساهمت فى انشاء العديد منها مما ساهم فى رفع نسبة التصنيع المحلى .

٤ - استمرت الشركة بهذا الوضع الى بدء اعلان سياسة الانفتاح الاقتصادى فى سنة ١٩٧٤ ثم حاولت بعد ذلك التحول الى ٣ شركات مشتركة تخصص كل منها فى منتج معين وهى التوارى والأتوبيسات - الجرارات الزراعية - سيارات الركوب عملاً على زيادة الإنتاج كما ونوعاً الا ان مجهودات الشركة التى استغرقت ما يزيد عن سنتين توقفت لتغيير سياسة الدولة فى هذا الشأن .

ثانياً : عقب اعلان سياسة الانفتاح وبدء عمليات الاصلاح الاقتصادى والغاء القيود على الاستثمار تحولت استراتيجية

الدولة الى تشجيع اى مستثمر يرغب فى إقامة مصنع لتجميع سيارات الركوب او النقل فى مصر .

فبالنسبة لسيارات الركوب اشترطت وزارة الصناعة الوصول بنسبة التصنيع المحلى الى ٤٠٪ او اكثر من قيمة السيارة الكاملة للحصول على تخفيضات جمركية كبيرة - فبدلاً من رسوم السيارات الكاملة التى تتراوح بين ٧٠٪ على السيارات حتى ١٠٣ لىتر و ١٦٠٪ على السيارات التى تزيد عن ٢ لىتر، تحسب الجمارك على البنود المستوردة من الاجزاء الخاصة بالتجميع كل جزء طبقاً للبند الخاص به - وبذلك تصيح متوسط الرسوم ٣٠٪ فقط على الاجزاء المستوردة .

وقد كان ذلك دافعا اساسيا لقيام الشركات التى اشار اليها التقرير لتجميع سيارات الركوب وعددها حالياً ٦ شركات للاستفادة من هذا التخفيض - ونود هنا ان نشير ان نسبة





## ان صناعة السيارات هي من الصناعات التي تخلق رواجاً صناعياً كبيراً وتخلق فرص عمل لآلاف من العمال سواء مباشرة

الـ ٤٠٪ تتضمن حساب ١٠ - ١٢٪ كنسبة للتجميع والبالغى مكونات مشتراه محليا كالأطارات والبطاريات وغيرها .. وقد اعتمدت هذه الاستراتيجية على ان هذه السياسة ستكون دافعا لتنشيط وزيادة الصناعات الغذائية المصرية وقيام مشروعات جديدة لها ولكن من جهة اخرى لانه يعيب هذه الاستراتيجية الاتى :

١ - القضاء تماما على امكان قيام مصنع كبير لسيارات الركوب مع احدى الشركات العالمية يخصص انتاجه للسوق المحلي وتصدير الفائض (كما هو الحال فى ماليزيا أو الهند) ويتيح حجم الانتاج فيه تصنيع المكونات الرئيسية للسيارات



٣ - سوف تزداد مشاكل الصيانة وتعدد انواع قطع الغيار المطلوبة لكل هذه الانواع من السيارات .

٤ - نظرا لضعف حجم السوق وصعوبة التصدير سوف ينتج عن قيام كل هذه المصانع خلق طاقات غير مستغلة - فبينما اصبح طاقات التجميع المشاحه حاليا فى مصر ١٣٧ سيارة فى وريدين لا يزيد الانتاج المحلى حاليا عن ٣٢ سيارة اى حوالى الـ ٢٣٪ من الطاقة المتاحة .

وبالنسبة للواري والاتوبيسات فان الامر لا يختلف عن الوضع بالنسبة لسيارات الركوب وقد اعلن اخيرا عن قيام مشروعين جديدين للواري والاتوبيسات سوف تكون منافسا قويا للشركة الوطنية القائمة وتؤدى الى نفس الاوضاع المشار اليها اعلاه .

ويمكن ان يستثنى من ذلك صناعة الاتوبيسات، اذ ان صناعة هياكل الاتوبيسات هي صناعة كلفة العمالة وتحقق مصر فيها ميزة بنسبة كبيرة تمكنها من التصدير الى البلاد المجاورة .

وكذلك الامر بالنسبة لايد ان اللواري الخاصة كالتانكات ولواري جمع القمامة وغيرها ..

وعلى ضوء ما تقدم فاني ارى مستقبل صناعة السيارات كالآتى :

١ - بالنسبة لشركات التجميع الجديدة والتي بلغ اجمالى طاقة انتاجها ١٣٧ سيارة فانها سوف تستمر فى عدم استغلال طاقاتها بالكامل اذ ان اجمالى احتياجات السوق حاليا من سيارات الركوب هو حوالى ٦٢ الف سيارة سنويا من المتوقع ان تصل الى حوالى الـ ٨٥ الف سيارة سنة ٢٠٠٠ - مع صعوبة تصدير انتاجها للخارج .

ويخشى ان تعاني هذه المصانع من تنفيذ اتفاقية الجات والمشاركة الأوروبية حيث سيتم تخفيض الرسوم الجمركية تدريجيا وتخفض بالتالى

الحماية التي تتمتع بها حاليا وتزداد المنافسة العالمية الا ان عملت هذه المصانع على تطوير الانتاج لها واتخذت الدولة بعض الاجراءات الاخرى لحمايتها مثل فرض حصص للاستيراد .

ب - بالنسبة للصناعات الغذائية المصرية فعليها ايضا ان تقوم بتطوير مصانعها وتعمل على تصدير بعض منتجاتها حتى يتوافر لها الحجم الاقتصادي الذى يمكنها من مواجهة المنافسة العالمية مع الاهتمام بالجودة ومطابقتها للمواصفات العالمية .

ويجب تشجيع الشركات التي تقوم بالتجميع حاليا على المشاركة فى اقامة مصانع للمكونات لسد احتياجات السوق المصرى وللتصدير الى مصانعها بالخارج وعلى اسس اقتصادية سليمة وذلك فى المجالات التي لها ميزة نسبية فى مصر مثل تلك التي تتوافر صناعاتها فى مصر او المشروعات كثيفة العمالة .

٣ - بالنسبة للشركة الوطنية (شركة النصر للسيارات) فبجانب امكانيات التجميع وتصنيع الاتوبيسات لديها فارى ان تتحول الشركة الى استغلال امكانيات التصنيع التي لديها لانتاج وتوريد بعض مكونات السيارات الى مصانع التجميع وعلى ان تعمل على الدخول فى مشروعات مشاركة مع شركات عالمية لتطوير عمليات الانتاج لديها وانتاج هذه المكونات وفى مقدمتها : الاكسات - الفروس - المكبوسات - اعمدة الكردان ..

وغيرها . ان صناعة السيارات هي من الصناعات التي تخلق رواجاً صناعياً كبيراً وتخلق فرص عمل لآلاف من العمال سواء مباشرة او غير مباشرة ولذلك فان ايجاد الاستقرار والعمل على تطوير هذه الصناعة هو امر هام يجب ان تتكاتف فيه الحكومة مع المعنيين فيه حتى يمكن لهذه الصناعة ان تستمر وتزدهر .

كالمحرك او اجهزة نقل الحركة داخل المصنع .

وبالتالى ستستمر الشركات الجديدة فى تنفيذ عمليات التجميع فقط داخل مصانعها والاعتماد على الصناعات الغذائية المصرية فى الوصول الى نسبة التصنيع المطلوبة .

٢ - ستواجه الصناعات الغذائية - باستثناء تلك التي تقوم بانتاج اجزاء قياسية منها كالأطارات والبطاريات - مشكلة تعدد الانواع ومواصفات المكونات المطلوب تصنيعها وبالتالي ازدياد تكلفة انتاجها لانخفاض حجم الانتاج لكل منها.





# إيزو 14001 إدارة البيئة

التساؤل المطروح حالياً في كافة الأوساط الصناعية عن مجموعة مواصفات الإدارة البيئية المعروفة باسم إيزو 14001 .

تهدف هذه المواصفات التي تلبية الاحتياجات البيئية في أماكن العمل وخارجها وتركز بعض هذه المواصفات على المؤسسة ونظامها وتعتمد أساساً على أنظمة الإدارة البيئية بينما سيعنى البعض الآخر بالمنتجات . وقد انتهت اللجنة الفنية ISO/TC 20 من ست مواصفات من النوع الأول لازالت في مرحلة استطلاع الرأي وينتظر نشرها في منتصف عام 1996 .

وتعتمد مواصفات الإدارة البيئية على وجود إجراءات لاتخاذ القرار في كل مؤسسة وإذا كان هناك نظام يسمح بإدخال الاعتبارات البيئية في هذه الإجراءات المقفلة لاتخاذ القرار فإن ذلك يؤدي إلى تحسين الأداء البيئي .

وتعتمد هذه المجموعة من المواصفات على دعامتين هامتين -

الأولى : الاعتماد على التزام قمة الإدارة العليا بصاحب القرار في المؤسسة .

والثانية : تطبيقها على كافة أنشطة المؤسسة .

وإذا تم الالتزام بهذين الشرطين يمكن القول بأن هذه المواصفات أدوات فعالة في التحسين البيئي .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن مجموعة المواصفات إيزو 14001 لن تحدد مجموعة من السياسات البيئية أو أهداف معينة حيث أن هذه تحدد بمعرفة المؤسسة داخلياً أو عن طريق التشريعات والقوانين خارج المؤسسة وسيكون الدور الأساسي لمجموعة المواصفات هذه هي إرشاد المؤسسة إلى الخطوات الرئيسية لتطبيق مواصفات الإدارة البيئية والتي تتمثل في :

1- خلق التزام داخلي في المؤسسة والتعبير عنه من خلال سياسة بيئية

2- إعداد خطة لتوضيح الأهداف التي حددتها هذه السياسة .

3- تطبيق هذه الخطة .

4- قياس وتقييم التقدم في التطبيق .

5- مراجعة وتحسين نظام الإدارة

البيئي .

والمواصفات التي أعدت في هذا المجال والتي لا تزال في دور الاعتماد هي -

1- ISO 14001 .

نظم الإدارة البيئية .

المواصفات مع إرشادات كيفية الاستخدام .

2- ISO 14004 .

نظم الإدارة البيئية .

الإرشادات العامة لاسس أو استخدامات أساليب دعم الإدارة البيئية .

ورغم أن كلتا المواصفتين تدوران حول نظم الإدارة البيئية إلا أنهما تختلفان في الأهداف .

وتؤكد مواصفات الإدارة البيئية على أن هناك خصائص وسمات لكل مؤسسة بالنسبة لواقعها البيئي وفي خيط القواعد الضاغطة وحقوق المساهمين وكذلك في مستوى أدائها البيئية الحالية .

إلا أن هناك عناصر مشتركة لأي نظام إدارة بيئي . فشحت ظروف خاصة قد ترغب هيئات خارجية أو المؤسسة نفسها في التأكد من أن هذه النظم معمول بها ومطبقة وهذا ما تقرره المواصفة إيزو 14001 فهي تقوم بتحديد هذه النظم والعناصر والتي يجب التأكد منها في حالة طلب طرف ثالث التأكد منها وخاصة في حالات طلب المطابقة والتسجيل .

أما المواصفات إيزو 14004 فنظم الإدارة البيئية فإنها تشمل العناصر الرئيسية المنصوص عليها في المواصفة 14001 إلا أنها تدخل في تفاصيل هذه العناصر وقد صممت هذه المواصفة بحيث يسهل استعمالها وهي تهيئ دليل يوفر معلومات خلفيه نالعه وطرق تطبيق بنظام مشروح كما تحتوي على أمثلة التطبيق أو تحسين مواصفات الإدارة البيئية تسير بسهولة ويسر .

ومن أجل استكمال مقومات هذه المواصفات أعدت المواصفات الخاصة بنظم المراجعة البيئية وما يتصل بها من أعمال . وتستخدم هذه المواصفات داخلياً أو عن طريق طرف ثالث للتحقق من أن المنظمة البيئية أو عناصرها مطبقة ومعمول بها طبقاً للخطة الموضوعه .

وهاتان المواصفتان هما إيزو

ISO 14010 14011

إرشادات للمراجعات البيئية -

التيسير العامة وهي تتطابق مع الاحتياجات الأساسية للمراجعة البيئية أما المواصفة الثانية فهي إيزو

ISO 14012 14012

إرشادات للمراجعات البيئية - الخصائص الإضافية لمراجعي نظم الجودة البيئية .

وهي تؤكد على أن المراجعين للمواصفات مؤهلين بما يكفل لهم اتعاق للمهام المطلوبة بهم .

وتعني كلتا المواصفتين على كافة أنواع المراجعات البيئية كما أنها تساعد على زيادة الثقة في المعلومات التي تم جمعها .

أما المواصفة إيزو 14011 ISO 14011

إرشادات للمراجعات البيئية - طرق المراجعة .

"الجزء الأول" مراجعة منظومة

الإدارة البيئية وتحدد هذه المواصفة الطرق المستخدمة في مراجعة

مواصفات الإدارة البيئية وتستخدم مع المواصفة إيزو 14001 .

وتشكل هذه المواصفات الثلاث معاً

الهيكل اللازم للمراجعة البيئية

العادلة والمؤكدة وبذلك تتمكن

المؤسسة من الحصول على شهادة

المطابقة إيزو 14000 ISO 14000 .

أما باقي مواصفات سلسلة

المواصفات إيزو 14000 ISO 14000

فمعنى بتقييم الأداء البيئي

وبذلك تساعد المؤسسات على جمع

معلومات بيئية في مجالات محددة

للاستخدام الداخلي .

كما ستشمل هذه السلسلة على

مواصفات خاصة بالخصائص

البيئية وآثار المنتجات .

كما ستشمل على مواصفات كيفية

التعرف على الدورة العمريّة البيئية

والإرشادات البيئية للعمليات

والاعتبارات البيئية لمواصفات المنتجات .

وبالإضافة إلى سلسلة المواصفات إيزو 14000 فهناك ISO guide 64

الترشد إلى استخدام المؤشرات البيئية في مواصفات المنتجات ويهدف هذا الترشد إلى توجيه معدي المواصفات عند إعداد المواصفات إلى ضرورة الأخذ في الاعتبار للآثار البيئية .

دكتور مهندس

عبد الباسط

السباعي



# طرائف



## الاسكندر والرجل الحكيم

مر الاسكندر بمدينة قد ملكها غيره من الملوك فقال : انظروا هل بقي بها أحد من نسل ملوكها فسألوا : رجل يسكن المسابر فاحضره وسأله عن إقامته فقال : أردت أن أسير عظام الملوك من عظام عميدهم فوجدتها سواء فقال : هل تتبعني فأجبتني فقلت إن كان لك همة ؟ فقال همتي عظيمة أن أحقق مطالبتي فقال ما هي ؟ فقال : حياة لا موت معها، وشباب لا هرم بعده وغمي لا فخر معه، وسرور لا مكروه فيه فقال : ليس عندي هذا - فسأل دعني التمسه ممن هو عنده .. فقال : ما رأيت مثله حكيماً .

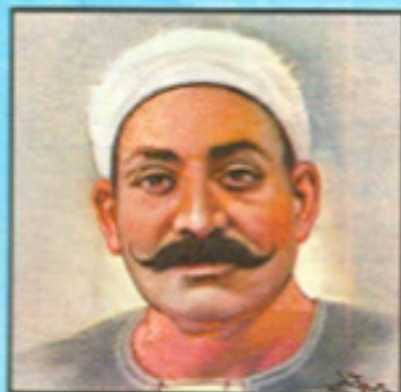
## معروض للبيع

توجهت مسز جين تترك إلى حائوت لبيع الأثاث الحديث لشراء سرير جديد لابنها روبرت - ١٧ سنة - وبعد عودتها إلى المنزل جاءت عربة تحمل السرير الجديد وأخبرها الحمال قائلاً : إن صاحب المحل على استعداد لنقل السرير القديم لإهدائه إلى أسرة فقيرة في حاجة إليه. أبدت مسز تترك ترحيباً بالعرض، وسارع الحمال بنقل السرير القديم، وبعد ساعات قليلة أقبل عليها ابنها ليقول لها : هل تصدقين يا أمي .. إن سريرنا القديم معروض للبيع في المحل بعشرين جنيهًا !!



## مثل وحكاية

ما هو المقصود بدموع التماسيح ؟ وهل التماسيح تبكي؟ ذكرت الروايات والأساطير القديمة أن التماسيح تبكي وتذرف الدموع قبل انقضاضها على صيدها وعند التهامها هذا الصيد ... فانتشر هذا الاعتقاد الأسطوري في الأوساط الأدبية ... وبالتالي ورد ذكر عبارة دموع التماسيح في مختلف كتب الشعر والأدب وقد استخدم الأدياء هذه العبارة للتعبير عن الدموع الزائفة والبكاء المضلل والذي يأتي به المرء في الظاهر بينما هو يضر شيئاً آخر ... أما من الناحية العلمية والواقعية فإن التماسيح لا تبكي ولا تعرف الدموع .



## سعادة الحياة

يقول مصطفى لطفى المنطوطي إذا كان صحيحاً ما يتحدث به الناس من سعادة الحياة وطيبها وغيظتها وتعيمها، تسعادتى فيها أن أعر في طريقى، في يوم من أيام حبيباتى، بصديق يصدقنى الود واصدقه، فيقنعه منى ودى واخلاصى دون أن يتجاوز ذلك إلى ما وراءه من مآرب وأغراض وأن يكون شريف النفس فلا يطعم فى غير مطعم، شريف القلب فلا يحمل حقداً ولا يحفظ وتراً ولا يحدث نفسه فى خلوته بغير ما يحدث به الناس فى محضره، شريف اللسان فلا يكذب ولا ينم ولا يرم بعرض ولا ينطق بهجر، شريف الحب فلا يحب غير الغضيلة ولا يبغض غير الرزيلة، هذه هى السعادة التى أتمناها، ولكنى لا أراها ..

## سقراط والطعام

دعا سقراط جماعة لسطعام، فلما رأى أحد أخصائه بساطه الطعام وللة الألوان قال له : كان الأجدر أن تزيد اهتمامك بضيوفك . فقال سقراط : إن كان ضيوفى عقاء فعلى المائدة ما يكفيهم وإن لم يكونوا عقاء فعلى المائدة أكثر مما يستحقون .





# شروط استيراد سيارات الركوب وكيفية الإفراج عنها



السيارة وسنة تسجيلها عن سنة واحدة بخلاف سنة التوديل فإنا نتحقق هذا الشرط يمكن إدخال السيارة إلى مصر في أي عام تتناه.

وتفسير ذلك أنه إن لم تكن مصرى فالخارج سيارة توديل ١٩٩٢ وكان قد اشترىها خلال عام ١٩٩٣ ولديه ماثبتت هذا التملك بموجب مستندات الملكية التي سيأتي بيانها بعد قليل فإنه يستطيع أن يدخلها إلى البلاد بعد ذلك في أي عام يشاء طالما ظلت السيارة باسمه طوال فترة تواجده بالخارج وحتى

التوديل مهما كانت سنة توديلها كما أن السيارات التي يستوردونها العوقون الذنسون والعسكريون لا تخضع أيضا لشرط سنة التوديل.

أما السيارات التي يمتلكها المصريون المقيمون بالخارج لمدة تسعة أشهر على الأقل فيسمح باستيرادها للاستخدام الشخصي أو الخاص بشرط ألا يتجاوز عمرها سنة بخلاف سنة التوديل وحتى تاريخ التملك أي أن العمرة بتاريخ ملكية السيارة بالخارج لا يجب ألا تزيد المئة بين سنة توديل

وهو إلا يمضي على سنة التوديل حتى تاريخ شحنها إلى أحد موانئ جمهورية مصر العربية أكثر من سنة بخلاف سنة التوديل.

تفسير ذلك أن السيارة توديل ١٩٩١ هو الحد الأدنى لتوديل الذي يصرح باستيرادها دون مخالفة خلال عام ١٩٩٥ وحسبني خلال ١٩٩٥/١١/٣١ كحد أقصى لتاريخ شحن هذا التوديل إلى البلاد.

ومما هو جدير بالذكر أن السيارات الجديدة تماما غير المستعملة لا تخضع لشرط سنة

القواعد التي يتم بمقتضاها الإفراج جمركيًا عن سيارات الركوب مع الإشارة إلى للمستندات الواجب تقديمها للإفراج عن السيارات ثم تبين الإحكام المقررة عند مخالفة هذه الشروط ولغرض توضيح الخطوات الواجب اتباعها للإفراج عن السيارات.

أولاً - شروط استيراد سيارات الركوب للاستخدام الشخصي أو الخاص:

١ - شروط تتعلق بالسيارة نفسها:  
أ - شرط سنة التوديل:







تاريخ وصول السيارة وذلك لأنه في تاريخ تملكه للسيارة كان يمكنه أن يدخلها إلى مصر في ظل القرارات المساندة وهي سنة خلاف سنة التحويل كشرط لعمر السيارة.

كما أنه يوجد استثناء آخر للدراسين و العاطلين بالخارج لمدة ستة على الأقل وتملكوا سياراتهم بالخارج قبل ٢٩/٧/١٩٩٣ فيشترط الا يتجاوز عمر السيارة سنتين بخلاف سنة التحويل حتى تاريخ التملك بمعنى أنه من تملك سيارة بالخارج موديل ١٩٨٥ مثلا وتوفرت فيه الشروط السابقة وكان تملكه لها عام ١٩٨٧ فإنه يحق له إدخالها إلى البلاد في أي عام يشاء.

فأما كلف - عزيزي القارئ - من اللغات المستفناة من شرط التحويل والسابق الإشارة إليها فإن عليك أن تبادل بتوثيق مستند ملكيتك للسيارة من الخارج منذ الآن حتى يمكن إدخال سيارتك إلى البلاد في أي تاريخ تشاء.

ومستندات الملكية المعتمدة من الجمارك في هذا الشأن هي أحد المستندات الآتية:  
- عقد شراء السيارة مؤلفا ومصدقا عليه من قنصليتنا بالخارج.

- رخصة تسيير السيارة بالخارج التي توضح تاريخ تملك السيارة أو صورة الرخصة بعد توثيقها من القنصلية المصرية بالخارج.

- شهادة من المرور بالخارج تثبت انتقال ملكية السيارة إليك في تاريخ تملكك لها.

- تاريخ تصدير السيارة من الدولة المصدرة منها السيارة في تاريخ التملك الذي تريد التباهة.

- مايشتمت رد المستحق من ضريبة الاستهلاك في البلاد التي تأخذ بهذا النظام بشرط أن يكون الاستيراد قد تم في تاريخ معاصر لتاريخ التملك الذي تريد التباهة.

ويمكن تخصيص حسانات الاستيراد المختلفة المسموح بها والتي سبقت الإشارة إليها كما

يلي:  
١ - سيارات موديلات عام ١٩٩٤ أو ١٩٩٥ - مسموح باستيرادها خلال عام ١٩٩٥ سواء كان المستورد مقيما بالخارج أو غير مقيم (أي مقيما داخل البلاد ولم يسبق له السفر).

٢ - سيارات موديلات عام ١٩٩٣ أو ١٩٩٤ وتم تملكها بالخارج في الفترة من ٢٩/٧/١٩٩٣ وحتى ٣١/١٢/١٩٩٤ مسموح باستيرادها في أي وقت بشرط أن يكون لملك مصريا ومقيما بالخارج لمدة ٩ شهور على الأقل.

٣ - سيارات تم تملكها بالخارج قبل ٢٩/٧/١٩٩٣ مسموح باستيرادها في أي وقت بشرط أن يكون الفرق بين سنة موديل السيارة والسنة التي تم التملك خلالها لا يزيد عن سنتين وأن

يكون مالك السيارة من المصريين العاملين أو الدارسين بالخارج لمدة ستة على الأقل أو من الأجانب الذين لديهم إقامة بمصر لانقل عن ستة شهور.

٤ - سيارات جديدة تماما: مسموح باستيرادها في أي وقت مهما كانت سنة موديلها بشرط أن تصل إلى البلاد وهي في حالتها الجديدة وبدون أي استعمال.

٥ - سيارات مسموح باستيرادها للمعوقين المدنيين أو العسكريين أيا كانت سنة موديلها.

ب - يشترط أن تكون السيارة ذات عجلة قيادة يسرى ولذا لم تكن كذلك يلزم مالكها بتعديل وضعها قبل ترخيصها من المرور.

ج - لا تزيد سعة مقاعها عن ٩ راكب بما فيها قائدها.

٢ - شروط تتعلق بمستورد السيارة:  
لا توجد شروط استيرادية خاصة تتعلق باستيراد السيارات سوى شرط العمر السابق الإشارة إليه أما اللذين تحقق تملكهم للسيارة بالخارج في ظل القرار الحالي فإنه يتعين أن تكون القامتهم بالخارج لمدة تسعة شهور على الأقل سواء كان لملك شخصا أو شركة أو أي جهة عمالة بالخارج وذلك لامكان استيراد السيارة المستفناة من شرط العمر لاستخدامهم الخاص



# بافاريا مصر

اللقاء بين .... جودة الامس  
وجودة اليوم



**BAVARIA** EGYPT

بافاريا مصر

17 عماد الدين - القاهرة - ص ب : 2016 / 2016 - ت : 5910050 / 5918043 - فاكس : 5913762 - تليفون : 92377

17, Emad El Din Str Cairo - P.O Box:2016, Cairo - EGYPT - Tel : (02) 5910050 / 5918043 - Fax: (02) 5913762 - Tlx : 92377



# الحتمية البيئية والإقتصادية

## لضبط محركات السيارات



د/ نشأت أحمد حلمي  
أستاذ بمعهد الشين  
للدراسات المعدنية  
مشروع ترشيد الطاقة  
وحماية البيئة

إذا كنا نحارب التدخين لأضراره الصحية على الإنسان والبيئة، ولأضراره المادية على المدخنين فإنه أحرى بنا أن نقف بالمرصاد لدخان السيارات الذي يدمر صحة الإنسان وبيئته وطاقته المادية.

بحوالي ٤٢٪ والهيدروكربون بحوالي ٣٣٪ مع زيادة المسافة المقطوعة لكل لتر بحوالي ١٥٪.

كما أوضحت الدراسة أن أعلى نتائج تحققت من ضبط السيارات كان لموديلات ١٩٨٠ حتى ١٩٩٠ يليها موديلات ١٩٧٠ حتى ١٩٨٠.

كما أفادت الدراسة أن ضبط محرك السيارة، والذي يقع إجراءه مرتين في العام بتكلفة إجمالية ٥٠ جنيها يحقق وفراً لصاحب السيارة مقداره ٣٤٣ جنيها سنوياً.

ومن أهم النتائج التي أظهرها تنفيذ هذا المشروع أن ضبط محركات عدد ٧٠٠ سيارة في خلال ١٠٠ يوم قد حقق وفراً في استهلاك البنزين مقداره ٣٣٠٤٠ لتراً قيمتها ٣٣٠٤٠ جنيهاً ومانعاً إنبعاث حوالي نصف مليون متر مكعب من الغازات السامة التي تلوث سماء مصر وتؤذي أهلها.

ومن أهم النتائج التي تحققت عند استقراء آراء المترددين والمشاركين في المشروع هو القناعة التامة التي تكونت لديهم بأهمية ضبط محركات سياراتهم مستقبلاً بالرغم من أن ذلك سوف لا يكون بالمجان.



عام سيارته وتخليها ثم يملأ خزان سيارته بالبنزين ليعود للمحطة في الزيارة الثانية بعد أن يكون قد قطع مسافة في حدود ١٠٠ كيلو متر وفي الزيارة الثانية يتم حساب معدل استهلاك الوقود قبل الضبط ثم يتم ضبط المحرك الإلكتروني بعد تحديد وإصلاح الأعطال إذا وجدت ليعود المشارك في الزيارة الثالثة لقياس معدل استهلاكه للوقود بعد الضبط.

ومنذ بداية تنفيذ المشروع في أول نوفمبر وحتى الآن تم ضبط ٧٠٠ سيارة. وقد أظهرت الدراسة الإحصائية لنتائج التحاليل قبل وبعد الضبط لهذا العدد من السيارات أنه تم تخفيض نسبة إنبعاث أول أكسيد الكربون

العقلي . وفي محاولة رائدة قام مشروع ترشيد الطاقة وحماية البيئة بمعهد الشين للدراسات المعدنية، وبتمويل من هيئة المعونة الأمريكية بتنفيذ مشروع ضبط محركات السيارات إلكترونياً من خلال ٤ محطات بنزين بالمجان، تعطى لكل صاحب سيارة يساهم بانتظام في المشروع عشرة لترات بنزين هدية وتحمل التكلفة ضمن مشروعات المعونة الأمريكية لحماية البيئة. ومراحل ضبط السيارات في إطار هذا المشروع توجب على صاحب السيارة التردد على المحطة ثلاثة مرات، المرة الأولى لا تستغرق أكثر من دقائق معدودة وذلك لأخذ عينة من

فهناك في مصر الآن أكثر من مليوني سيارة تحرق ملايين اللترات من البنزين لتطلق علينا عوادمها المدمرة التي تقدر أيضاً بملايين الأمتار المكعبة من أضرار وأخطر الغازات التي تهدد مستقبل الإنسان المصري وبيئته.

وإستناداً إلى الدراسات العلمية لآلات الإحتراق الداخلي فإن عوادم السيارات تحتوى على أربعة مركبات غالبة في الخطورة: أول أكسيد الكربون، وأكاسيد النتروجين، والهيدروكربونات، ومركبات الرصاص.

أول أكسيد الكربون غاز سام يسبب الصداع والغثيان وصعوبة التنفس إذا وصلت نسبته إلى ٠,١٪، ويؤدى إلى الوفاة إذا وصلت نسبته إلى ٠,٣٪، أما أكاسيد النتروجين فتسبب تهيجاً شديداً للجهاز التنفسي، وتلف الرئتين ويؤدى إلى الوفاة إذا وصل تركيزه إلى ٥٠ جزء في المليون. أما الهيدروكربونات فهي تؤثر على حساسية العين والأنف والحلق وبعض أنواعها له تأثيرات سرطانية. مركبات الرصاص لها تأثيراتها السيئة على نمو الأطفال ونضجهم



كما سبق أن أشرنا.

أما في حالة الاستثناء الثاني الخاص بمن تملك سيارته بالخارج لسجل ٢٩/٧/١٩٩٣ فيجب توافر شرط الدراسة أو العلم بالخارج مدة سنة على الأقل حتى يمكنه استيراد السيارة المستثناة من شرط العمر.

ويجوز التصرف في السيارة مباشرة بعد الإفراج عنها حيث تم إلغاء شرط حظر التصرف.

ومما هو جدير بالذكر أن الجمارك تفرج مباشرة عما يؤول إلى المصريين كميرات شرعى من مورثين بالخارج سواء كان المورث مصرياً أو اجنبياً بشرط تقديم وثيقة رسمية مصدقا عليها من الجهة المختصة بوزارة لخارجية تفيد ملكية المورث للسيارة محل الارث وفي حالة تعدد الورثة لايفرج عن السيارة الا للورث أو الورثة أو للوكيل عنهم بتوكيل رسمى عام.

ويصرح للدبلوماسيين الاجانب لعاملين بمصر واعضاء المكلفات الدولية والاقليمية بالتصرف في سياراتهم بالبيع عند انتهاء الخدمة بشرط موافقة وزارة الخارجية المصرية على أساس المعاملة بالمثل وكما سيأتى بيانه فيما بعد بالتفصيل.

٥- للمستندات الواجب توافرها للإفراج عن السيارة جمركيًا تختلف طبيعة المستندات الواجب توافرها باختلاف صفة المستورد من ناحية وباختلاف الغرض التي استوردت السيارة من أجله من ناحية أخرى وذلك نظراً لأن القواعد الجمركية الخاصة بالإفراج تختلف تبعاً لظروف هذه الحالات.

أولاً - مستندات الإفراج الخاصة بالسيارة المستوردة بقصد الاستخدام الشخصى أو الخاص:

١ - اذن التسليم الذى تتسلمه من التوكيل الملاحي.

٢ - أى مستند يثبت ملكية



السيارة.

ويلاحظ أن السيارات المستثناة من شرط الموديل تبعاً للاستثناء السابق الإشارة اليه يجب ان يلتزم مالكها بتقديم أحد مستندات السابق ذكرها لا يمكن الإفراج عنها بدون مخالفة استيرادية.

٣ - شهادة اجراءات «بيان جمركى عن سيارة يرسم الوارد» يشترى من خزينة الجمرك.

٤ - أى مستند معتمد يفيد التواجد بالخارج مدة تسعة شهور على الأقل بالنسبة للسيارات المستثناة من شرط العمر.

وبالنسبة للاجانب المستثنى سياراتهم من شرط العمر ينبغي تقديم مايفيد اقامته بالبلاد لمدة ستة شهور على الأقل.

وبالنسبة للمبعوثين المصريين بالخارج يجب تقديم مايفيد أن مدة بعثته بالخارج ستة على الأقل.

ثانياً - مستندات الإفراج عن السيارات المستوردة للشركات والمنشآت والمشروعات السياحية: يسمح باستيراد احتياجات الفنادق والمنشآت السياحية بالنسبة للسيارات وذلك في حدود احتياجاتها الكمية ويتعين أن تحدد تلك الكميات السنوية بقرار من السيد وزير السياحة وعلى أن تقوم وزارة السياحة وتحت مسؤوليتها بمتابعة ومراقبة التنفيذ وتكون لاستخدام تلك الفنادق والمنشآت دون الاتجار

التخطيط بالنسبة للسيارة التى لا تزيد عدد سلفداتها عن أربعة وموافقة رئيس مجلس الوزراء لما زاد عن ذلك وبعد الحصول مسبقاً على موافقة وزير التخطيط.

خامساً - مستندات الإفراج عن السيارات المستوردة يرسم المشروعات المقامة بنظام المناطق الحرة:

أ - تقديم المستندات ١، ٢، ٣ السابق الإشارة اليها.

ب - تقديم موافقة رئيس الجهاز التنفيذى للهيئة العامة للاستثمار.

ج - تقديم مستند سداد المصاريف الادارية.

سادساً - مستندات الإفراج عن السيارات الواردة للجمعيات الخيرية والدينية كمعونات واردة من الخارج.

أ - تقديم المستندات ١، ٢، ٣ السابق الإشارة اليها.

ب - الحصول على موافقة اللجنة العامة للمساعدات الخيرية بالشئون الاجتماعية بالنسبة للسيارات الواردة للانقراض الخيرية.

ج - الحصول على موافقة اللجنة العامة للمساعدات الخيرية بالنسبة للسيارات التى ترد للجمعيات الخيرية والدينية وغيرها من الجهات غير المسجلة بالشئون الاجتماعية.

وتنص الموافقة على أن الوارد مما يستخدم في نشاط هذه الجهات.

سابعاً - مستندات الإفراج عن السيارات الواردة للوزارات والهيئات العامة والمصالح الحكومية أو وحدات الإدارة المحلية ومافى حكمتها والاتحادات والنقابات العمالية والأندية الرياضية واللجنة الأولمبية كهدايا من الخارج:

أ - تقديم المستندات ١، ٣.

ب - تقديم خطاب موقع عليه من رئيس الجهة التابعة له الجهة المستوردة مرفقاً به المستندات الدالة على أن الوارد هبة أو هدية

وعلى أن يتم الاستيراد بعد اعتماد وزارة السياحة.

كما يسمح لشركة المستلزمات السياحية باستيراد السيارات بمعرفةتها مباشرة دون الحصول على موافقات استيرادية من وزارة السياحة في ظل الشروط الاستيرادية السارية.

ثالثاً - مستندات الإفراج عن السيارات المستوردة يرسم المشروعات المقامة بنظام الاستثمار الداخلى:

أ - تقديم المستندات الموضحة بالفقرات ١، ٢، ٣ عند الحديث عن المستندات الخاصة بالسيارة المستوردة بغرض الاستخدام الشخصى.

ب - تقديم موافقة رئيس الجهاز التنفيذى للهيئة العامة للاستثمار.

ج - تقديم مستند سداد المصاريف الادارية.

رابعاً - مستندات الإفراج عن السيارات المستوردة يرسم المصالح الحكومية والوزارات والهيئات العامة وهيئات القطاع العام ووحدات الإدارة المحلية:

أ - تقديم المستندات الموضحة بالفقرات ١، ٢، ٣ السابق الإشارة اليها.

ب - تقديم موافقة لجنة المشتريات الخارجية.

ج - تقديم مايشيت تخصيص استثمارات بالسفد الاجنبى لها ويتم الاستيراد في حدود الحصص لنقدية المحددة لها.

ويراعى عدم الإفراج الا بعد الحصول على موافقة وزير



ويستخدم في نشاط هذه الجهات.

كما يفرج عن السيارات التي لم يتم الإفراج النهائي عنها إذا تم التنازل عنها بدون عوض إلى أي من الجهات المشار إليها.

وعموما يراعى عدم الإفراج إلا بشروط الفقرة الأخيرة السابق ذكرها في «رابعاً».

ثانياً - مستندات الإفراج عن السيارات السابق الإفراج عنها مؤقّتا عن طريق مكتب شئون اللاجئين السياسيين:

١- تقديم المستندات ٣٠٢.

ب - تقديم موافقة مكتب شئون اللاجئين السياسيين على الإفراج.

ثالثاً - مستندات الإفراج عن سيارات أعضاء البعثات الدبلوماسية والهيئات الدولية:

يجوز للدبلوماسي الأجنبي بيع سيارته بمصر والسابق الإفراج عنها معفاة طبقاً لنظام

المسوحات بشرط أن يكون قد مضى على ملكه للسيارة بمصر ستة على الأقل ويجوز قبل ذلك

في حدود مبدأ المعاملة بالمثل وينبغي تقديم المستندات التالية:

أ - شهادة الإجراءات

الجمركية.

ب - موافقة وزارة الخارجية المصرية على البيع موضحاً بها ما يبرر طلب بيع السيارة.

ج - تقديم موافقة الإدارة العامة للاعفاءات الجمركية.

ويلاحظ أن التصرف بالبيع يتم للسيارة واحدة فقط ولا يجوز له الخروج بسيارة إلا

إذا كانت مستوردة لحسابه أو دفع قيمتها محلياً بالعملة الحرة كما يجب ألا يتم التصرف في

السيارة قبل الحصول على موافقة وزارة الخارجية والجمارك و سداد ما عليه من ضرائب ورسوم جمركية.

ويتم سداد الضرائب والرسوم وغيرها من الضرائب والرسوم بالعملة الوطنية سواء كان

مستورد السيارة مصرياً أو أجنبياً.

د - الأحكام الخاصة بمخالفة شروط استيراد سيارات الركوب

١ - مخالفة الشروط

الاستيرادية: في حالة استيراد مخالفة لشروط العمر والذي سبق

ايضاحه تفرج عنها الجمارك مقابل سداد التعويض بنسبة

١٠٠٪ من قيمة السيارة بالإضافة إلى الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة

وذلك بشرط موافقة رئيس قطاع التجارة الخارجية بوزارة

الاقتصاد. ويمكن حساب مبلغ التعويض

«١٠٠٪ من قيمة السيارة للمخالفة» وذلك بقسمة مبلغ

الجمرك المستحق على «رقم محدد» نوضحه فيما يلي وذلك حسب سعة محرك السيارة:

أ - حتى ١٠٠٠ سم<sup>٣</sup> لسعة المحرك ٠,٧١

ب - أكثر من ١٠٠٠ سم<sup>٣</sup> وحتى ١٣٠٠ سم<sup>٣</sup> ٠,٩٣

ج - أكثر من ١٣٠٠ سم<sup>٣</sup> وحتى ١٦٠٠ سم<sup>٣</sup> ١,٢٦

د - أكثر من ١٦٠٠ سم<sup>٣</sup> حتى ٢٠٠٠ سم<sup>٣</sup> ٢,٠٣

هـ - أكثر من ٢٠٠٠ سم<sup>٣</sup> لسعة المحرك ٢,٣١

ونائج القسمة يعبر عن قيمة التعويض المستحق على السيارة

المخالفة. وقد لا تقبل وزارة الاقتصاد والتجارة الخارجية التصالح

بالموافقة على الإفراج في ضوء ما تقدم وعندئذ لا يجوز التصالح إلا بغرض إعادة التصدير فقط بعد سداد التعويض بواقع ٢٥٪ من قيمة السيارة للمخالفة.

وتقديم طلب يفيد رغبته في التصالح ويقع التعويض المقرر.

وعموماً فإنه لا يجوز لمصلحة الجمارك التصرف في السلع

المخالفة استيرادياً إلا بعد صدور قرار بذلك من وزير الاقتصاد والتجارة الخارجية أو من

يفوضه. وإذا اقتضت الظروف طبقاً للقواعد الجمركية بيع السيارات

المخالفة فإنه يتعين تجنب حصة البيع لحين التصرف النهائي في المخالفة.

٢ - مخالفة الشروط المتعلقة بمواصفات السيارة.

كان تكون السيارة ذات عجلة قيادة يمين يمشلا وعليه يلتزم صاحب السيارة بالعمل على

تغيير مواصفاتها بما يتفق مع القواعد التي يشترطها قانون المرور بمصر حتى يستطيع أن

يحصل على رخصة تسييرها بالبلاد من المرور. وعموماً يمكن لمستورد

السيارة للمخالفة بأي نوع من المخالفات أن يقوم بإعادة تصدير

سيارته مقابل سداد تعويض يعادل ربع القيمة المقررة جمركياً لحساب وزارة التجارة.

الخطوات التي يجب اتباعها للإفراج عن السيارات

يلاحظ أنه قد سبق لنا الحديث عن كيفية الإفراج عن السيارات الواردة لغرض الاتجار ولكننا في هذا المقام

سنحدث عن كيفية الإفراج عن السيارات الواردة بغرض الاستخدام الشخصي.

١ - تسلم أن التسليم الخاص بالسيارة من التوكيل الملاهي المختص إذا كانت السيارة مشحونة.

٢ - توجه إلى مجمع السيارات وأبدأ بشراء شهادة الإجراءات «البيان الجمركي» وقم بكتابة البيانات المطلوب منك توضيحها

على الشهادة في الجزء العلوي من الصفحة الأولى ثم ارفق

بشهادة الإجراءات إذن التسليم.

٣ - سلم الشهادة ومرفقاتها إلى المكتب المختص بشاشيرة

التخزين لكي يقوم بالتأشير برقم التخزين وتأريخه على

الشهادة.

٤ - ترفق المستندات الواجب تقديمها للإفراج عن سيارتك

بشهادة الإجراءات «انظر مستندات الإفراج الواجب

تقديمها والسابق الإشارة إليها في هذا الموضوع».

وتقدم الشهادة بمستنداتها إلى المكتب المختص بالمرجعة

الابتدائية لكي يقوم بتسجيل الشهادة وتووين الرقم الخاص

بها ومطابقتها على المنافستو ثم مراجعة الأوراق والمستندات.

٥ - يقوم قسم التعريفية بالمعاينة والتأمين وتقدير القيمة وتحديد البند الجمركي والفئة

الجمركية.

٦ - يقوم قسم الإجراءات بعملية تضريب الرسوم لتحديد

الضرائب والرسوم الجمركية الفعلية ثم يقوم مدير التعريفية

باعتماد القيمة والتضريب والتأشير بالسداد.

٧ - ادفع الضرائب والرسوم الجمركية في خزينة الجمرك

لتحصل على إيصال السداد وإذن الإفراج.

٨ - توجه إلى المخازن لاستلام

سيارتك.

ومما هو جدير بالذكر أن صاحب السيارة لن يحصل على الإفراج النهائي على سيارته إلا بعد استيفاء جميع المستندات التي قدم عنها تعهدات بأحضرها وبعددائها يمكن حصوله على الإفراج النهائي «انظر المرور» حيث يتولى الجمرك إرساله إلى إدارة المرور المختصة التي تختص بتعليق لوحات المرور طبقاً للقواعد المنظمة في هذا الشأن.





## من هنا وهناك

لهذه المشكلة .

### محرك الديزل :

لا شك في أن للمحرك هو العنصر الأهم في عملية التوفير. وقد كان المحرك المستعمل حتى سنة ١٩٧٥ الذي يستهلك الوقود بكثرة. ثم دخل عالم المحركات في السيارات السياحية عنصرا آخر لم يكن مجهولا. ولكنه لم يكن مستعملا إلا في العربات الضخمة (التاحات على أنواعها) وهو محرك الديزل الذي استعمل مؤخرا وبشكل متزايد للسيارات الصغيرة وتفسير هذا النجاح بسيط للغاية. ذلك أن الديزل يعمل بواسطة (الغاز - اويل) أو زيت الغاز وهو زيت يستخرج من البترول الخام بين ٢٥٠ و ٣٥٠ درجة مئوية وهو وقود أقل تكلفة من البنزين. غير أن محرك الديزل لم يدخل مكان للمحرك الانفجاري إذ أنه يحدث ضجيجا، ورائحة الغاز المستخرج منه كريهة. كما أنه أقل قوة من محرك على البنزين له الطاقة نفسها .

لألمانيا وصانعيها هو كارل بنز وهذه السيارة بمحرك احتراقه داخلي المحرك : نموذج احادي الاسطواناته باربعه لزمته (انفجاري) ويدور ثلاثمائة دورة في الدقيقة . سرعته القصوى ستة عشر كم /ع وعن علامات هذه السيارة: ثلاثة اطارات. واحد أمامي واثنان خلفيان .

### سيارة المستقبل:

يعتبر البعض أن السيارة الكهربائية هي سيارة المستقبل وخاصة في المدينة فهنا النوع من وسائل النقل يتمتع بمزايا عديدة منها أنه لا رائحة له، ولا ي طرح غازا يفسد الهواء ويكون سببا في التلوث. ثم أنه صامت. صغير الحجم وسهل القيادة. إلا أن لهذه السيارة عيبا كبيرا لم يتوصل الفتيون بعد إلى التغاها فيما أنه يجب أن يغذى ببطاريات يعمل بموجبها. فهو يعمل لمسافة بضع مئات من الكيلومترات. تعبأ بعدها البطاريات ثانية ولا تولدت السيارة. وهذا ما يحتمل العالمين في المختبرات اليوم إلى الدراسة والبحث من أجل إيجاد مخرج

مفود السيارة (أي التوجيه المراقب)

### سلك الفرامل للزبوج :

يمتاز هذا للتجهاز بجهازين من الفرامل سفارين ومستقلين وفي حال تعطل أحدهما يعمل الثاني ويؤمن الفرملة على اطارين على الأقل . انه عمل امان مهم وفعال .

### الفرامل ذات الاسطوانات :

ان هذه الفرملة في طريقها لأخذ مكان الفرملة ذات السطيلة. فإنها تسخن أقل من الأولى في حاله الاستعمال الطويل لها. وذلك لأنها امن منها. وعندما لفرمل السيارة. فإن الكك يضغط على الاسطوانات لتعدنية الترتيبه بالاطار. اما داخل فكي الفرامل فإنه مجهز بلوحات تتأثر تائرا قويا بالاحتكاك .

### اطار للطا ط ذو الهيكل الشعاعي

ان القسم الداخلي من هيكل هذا النوع من الاطارات يتسلف من نسج النايلون أو من خيوط أخرى اصطناعية، وهي ملفوفة كما تلف الضمامات على الجرح. وهذا ما يعطي اطار للطا ط كثافة كبيرة ومناعة كافية والتصالقا أفضل بالأرض .

### أول سيارة في العالم :

ظهرت سنة ١٨٨٦ بـ ساتهايم

السيارة ابتكار حديث . وقد نقلت مدة طويلة من الكماليات التي لا تتوفر إلا عند الأثرياء. فمئذ ثلاثين سنة كانت ملك اقليته من الناس. ولم تكن آنذاك وسيلة نقل ضرورية بقدر ما كانت مظهرا اجتماعيا مميذا .

ويتنظر الإنسان أن تقدم له السيارة خدمة لا تقدر في نظره وترقيته وبما أنه يستعملها كل يوم. وتكلفه مئذ باهظا وصيانة مستمرة فإنه يسعى إلى اقتناء سيارة قليلة النفقات. فتنسبك القليل من الوقود. وتكون متينة. فسيحة من الداخل . سهلة القيادة ومن أجل التخفيف عن كاهل المستهلك عمد اصحاب المصانع إلى استخدام اللواد البلاستيكية بدل المعدن. فزمن سيارات «الكاديلاك» الضخمة والمزخرفة بمعدن الثروم قد ولى. وجاء اليوم زمن قيادة السيارات العملية التي تنسبك أقل نسبة من الوقود ولا تتطلب الدقة في الصيانة .

### [١] اصطلاحات فنية :

#### الدفع الأمامي :

يكون الاطاران الاماميين المتصلان بالمحرك هما اطارا الحركة. ويعكس الدفع الخلفي فان السيارة تجر من الامام ولا تدفع من الخلف. كل هذا يمثل جهاز النقل وهو مسئول عن جعل السيارة منضبطة انضباطا كليا .

#### الآليات للأتيرة :

بفضل هذه الآليات. فإن المقود يدور بسهولة والفرامل تكتي تلبية مرضية. فهي تحول الضغط البسيط على الفرامل أو على المقود إلى قوة متينة ولكنها معتدلة على فرامل (السرقرور فرام) أو على





# بيلات فاطفة



خلال صيف عام سنة ١٨٩٤ نُشر في الجريدة الباريسية اليومية لوبتيه جورنال (LE PETIT JOURNAL) الاعلان التالي . «جائزة ٥٠٠٠ فرنك للعربة التي لا جياذ لها. والتي تتوصل، من دون خطر على الحياة وعلى امان الأشخاص، إلى اجتياز المسافة بين باريس وروان (ROUEN بنفقة معتدلة، ومن دون أن يكون هناك مشاكل في القيادة وفي ٢٢ يوليو (تموز) قامت نحو عشرون «عربة بلا جياذ» باجتياز الـ ٢٦ كم التي تفصل بين باريس وروان، وكانت أسرعها سيارة كونت ديون (LE COMTE DE DION) البخارية التي اجتازت المسافة بسرعة ١٨ كم في الساعة . وهذا السباق يسجل البدايات البطولية لرياضة سباق السيارات.





## الفورمول واحد :

كان تطور سباق السيارات متلازماً مع تطور السيارة وقد مثلت السباقات دوراً لا يستهان به في انجاز السيارات الجديدة التي كانت تجرّب على الحلبيات قبل ان تصنع بالجملة وتباع بأعداد كبيرة. ورياضة سباق السيارات متنوعة جداً في ايماننا هذه. إذ يكاد يكون عدده أنواع السباقات مساوياً لعدد أنواع السيارات وعلى قمة هذه الرياضة يتربع «الفورمول واحد» وهذا السباق مخصص للسيارات السريعة BOLIDES ذات المقعد الواحد. وهي مصنوعة خصيصاً لهذا الغرض، وشرطها أن لا يتجاوز حجمها الاسطواني ٣٠٠٠ سم<sup>3</sup>، وأن لا يتعدى وزنها عن ٥٨٥ كجم، فإن شكل وبنية السيارات السريعة المعدة لفورمول واحد محدد بدقة في

القوانين التي تعيّن وزن ومقاسات السيارة، وهذه السيارة يمكن أن تتجاوز سرعة ٣٠٠ كم/ساعة في خط مستقيم، أما معدل سرعتها في السباق فهو بين ٢١٠-٢٢٠ كم/ساعة .

## سباق الجوائز الكبرى : سباق فرنسا الكبير :

من القدم السباقات الكبرى انشئ عام ١٩٠٦ ، والسائقون الذين احرزوا نصر هذا السباق اكثر من مرة هم لوي شرون (بين عامي ١٩٣١ ، ١٩٤٧) وخوان مانويل فاندجيو (بين عامي ١٩٥٠ ، ١٩٥٧) فزازوا لأربع مرات متتالية اما جاك برايهام وجاكي ستيوارت ففازا لثلاث مرات متتالية .

## سباق اسبانيا الكبير ١٩١٣ كان الفوز فيه بين عامي ١٩٦٩

١٩٧١ من نصيب جاكي ستيوارت .

**سباق ايطاليا الكبير ١٩٢١**  
واكبر محرزيه هم ناتسيو نوفولاري والبرتو أسكاري وفاندجيو، وسترينج موس وروتي بترسون وكلهم فازوا ثلاث مرات .

**سباق بلجيكا الكبير ١٩٢٥**  
احرزه جيم كلارك على حلبة السباق من ١٩٦٢ الى ١٩٦٥ .

**سباق المانيا الكبير ١٩٢٦**  
فاز به روزولف كاراكتسيولا ست مرات بين عامي ١٩٢٦ و ١٩٣٩ على حلبة نوربر جرنج .

**سباق بريطانيا الكبير سنة ١٩٢٦**

فاز جيم كلارك خمس مرات في هذا السباق الذي يجرى على

حلبة براندزهاتش .

**سباق موناكو الكبير سنة ١٩٢٩**

فاز به جراهام هيل ثلاث مرات

اما السباقات الكبرى الياقية فتجرى في افريقيا الجنوبية وهولندا والارجنتين وكندا والنمسا والبرازيل والولايات المتحدة الأمريكية .

## السباقات الأخرى :

في بدايات رياضة سباق السيارات، كانت السباقات مفتوحة لكل أنواع السيارات ولكن سرعان ما حددت خصائص السيارات (وزنها، حجمها الاسطواني واستهلاكها) المقبولة في هذا السباق أو ذلك، وفي الوقت الحاضر توجد ثمانى فئات من السيارات موزعة حسب مميزات الحجم الاسطواني -







استطورة رياضة سباق السيارات، بعض هذه السباقات لم يعد يمارس، كما هو الحال بالنسبة لكأس «جوردون بينيت» (١٩٠٠ - ١٩٠٥) أو سباق الألف ميل الذي استمر حتى عام ١٩٥٨ في إيطاليا على الطريق بين بريشيا وروما .

والمساعد وهو كذلك سائق سبق له ان درس الطريق ومهمته ان يعطى لشريكه كل التعليمات اللازمة للقيادة .  
السباقات الكبرى إلى جانب سباقات الجوائز الكبرى لغورمول واحد، هناك سباقات اخرى تنتمي إلى

للمواصلات العادية، في هذه الحالة يتحتم على المتنافسين ان يحترموا نظام السير وتراوح المسافة بين مئات الكيلومترات وآلاف الكيلو مترات (١٠٠٠٠ كم لسباق باريس - دكار، ٥٠٠٠ كم لرالي مونت كارلو) ويتألف طقم القيادة من السائق

المحرك واهم هذه الفئات هي سيارات السباق ذات المقعد الواحد (فورمول واحد، فورمول اثنان، فورمول ثلاثة) المخصصة لسباق الحلبات .  
سباقات التناوب أو الرالي :  
تجرى على طرق خاصة مغلقة أو على طرق مفتوحة





٨ أو ١٢ اسطوانة مرتبة بشكل V التقليدي، وتراوح قوة دفعها بين ٥١٠ ، ٥٥٠ حصاناً ويمكن أن ترتفع سرعة المحرك إلى ١٢٠٠٠ دورة في الدقيقة، والضاغط العنقي الذي تزود به السيارات منذ عدة سنوات يتيح زيادة مردود المحرك .

#### العناصر الأخرى :

السيارات ذات المقعد الواحد، مزود بزّر موضوع على عجلة القيادة يتيح اطفاء المحرك اذا اقتضى الأمر. وهناك خمس ساعات وأحياناً ست ساعات ومحوّل للسير إلى الوراء محصور بجهاز أمان وواصل EMBRAYAGE يصعب على السائق تشغيله نظراً إلى قوة المحرك، والهيكل الأساسي مصنوع من خليط المعادن الخفيفة الشبيهة بالمعادن المستخدمة في صناعة الطائرات .

#### السائق :

يجلس السائق شبه ممد داخل المركبة، وتربطه إلى مقعده عدة أحزمة أمان وهو مجهز بلباس من قماش ضد الاحتراق (وهو في الواقع يصمد على الأقل دقيقتين أمام اللهب) وخوذة وقسازات لحماية يديه من الاحتكاك، وحذاء خفيف وحساس، وخوذته موصولة بقلوادة لوكسجين تؤمن له التنفس لثلاث دقائق في حالة وقوع الحريق .

#### المرابط :

وتستعمل كلمة المرابط أو الاضطرابات (ECURIES) بمعنى الشركات التي يشكلها بناء السيارات بهدف الاشتراك في «الجوائز الكبرى» فإننا كلمة المرابط تشتمل في الوقت ذاته سيارات السباق والتسقيين والفيكانيكين والسائقين، ولندراء الرياضيين ..... بعض هذه المرابط مثل تيريل أو ليجيه لاتبنى إلا الهيكل الأساسي للسيارة الذي سيتركب عليه المحرك الذي تنتجه شركة أخرى، وبعضها الآخر يبني السيارة بكاملها وهذا هو الحال بالنسبة للفراري والرينو .

سنوات ثم أصبح صانعا للسيارات الرياضية بالتعاون مع مصانع الفا - روميو . وفي عام ١٩٣٩ في مودينا أسس شركته الخاصة التي أنتجت السيارات السريعة الشهيرة (البوليد الحمر) التي أحرزت تسع بطولات عالمية في الفورمول واحد .

#### سيارة الفورمول واحد :

تقدم لك عزيزي القارئ كيف تصمم بالتفصيل سيارة الفورمول واحد .

#### العجلات والأطارات :

تكون العجلات اعرض منها في السيارات العادية وقطرها في الجهة الخلفية اكبر منه في الأمام، والأطارات كذلك عريضة جداً لكي يُحسن التصاقها بالأرض. وهناك نوعان من الأتارات المناسبة للحلبات الجافة، والمضلعة للحلبات الرطبة . ويحضر هذان النوعان من الأتارات لاستخدامهما في حال تغير الطقس إبان السباق . للمحرك :

في مؤخرة السيارة وينقل الحركة إلى العجلات الخلفية الدافعة ويمكن أن يكون من ٦ أو

وسياج حديدي ... الخ) لأجل حماية المشاهدين من السيارات التي تخرج من الحلبة، وإلى جانب نقطة الانطلاق خصصت مراكز للميكانيكيين وللطاقم التقني .

#### الكارتنج :

سنة ١٩٥٢ ، في قاعده عسكرية أمريكية تسلّى الميكانيكيون بأن جمعوا ما اتفق لهم من قطع (محرك مجزّ للاعشاب، عجلات هبوط الطائرة) وصنعوا منها سيارات صغيرة دون صندوق أو علبة سرعة، تستطيع ان تسير بسرعة ٨٠كم/ساعة وقد كان كبح السباقات التي نظمها على حلبات مصغرة كبيراً إلى درجة ان الكارتنج انتشرت وقيمت لها بطولات عالمية ابتداء من عام ١٩٦٤ .

اشهر سائق في سباق السيارات :

#### انزو فراري

ولد انزو فراري سنة ١٨٩٨ في مودينا واشتهر كسائق سيارات سباق (بدأ حياته الرياضية سنة ١٩٢٠ كسائق للالفا - روميو واحرز نحو ثلاثين فوزاً في عشر

وهناك سباقات لا تزال تجتذب جماهير عريضة :

سباق الأربع والعشرين ساعة في مانس الذي ابتداء عام ١٩٢٣ وهو سباق النفس الطويل للسيارات السياحية الكبيرة .

ومنذ عام ١٩٦٢ للسيارات الاختبارية) وفي هذا السباق يتناوب سائقان على القيادة خلال المساعات الأربع والعشرين، وهو يعطى تصنيفين للفائزين

١ - تصنيف للمسافة أي عدد الأشواط المجتازة في خلال أربع وعشرين ساعة .

٢ - تصنيف الجودة ويحسب على أساس مردود السيارة أي متوسط السرعة والوزن والاستهلاك .

#### حلبة سباق السيارات :

هي عبارة عن المنشآت الثابتة المصممة والمبنية لسباق السيارات وهي تتألف بشكل أساسي من حلبة تضم منعطفات صعبة (منعطفات ومنعطفات مضادة متقاربة) وخطوطا مستقيمة وأحياناً صاعدة ومنحدرة وعلى أطراف الحلبة توضع أجهزة أمان (أسلاك



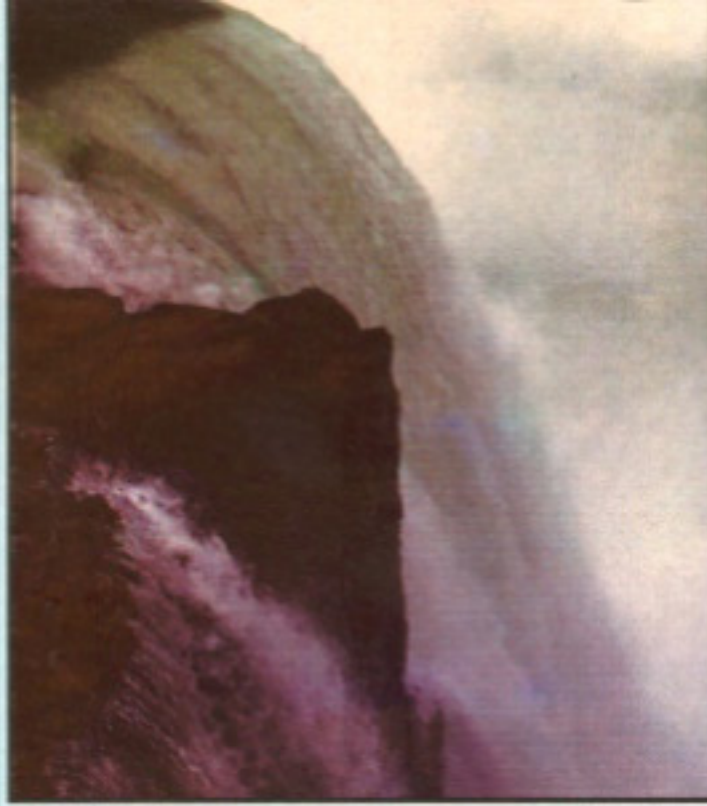
ليبيا لوجود طريق برى بيننا وبينها، بالإضافة لأن بعض الركاب يحضرون أعدادا كبيرة من الحقائق قد يكون من الصعب اكتشاف ما بداخلها جميعا بوضع هذه الأجهزة التي يتم إخفاؤها بطريقة ما .

ومن أشهر هذه القضايا التي تم ضبطها مؤخرا ضبط أكبر تاجر يقوم بتوزيع السلع للمهربة من ليبيا لتجار اللوسكي والعبدة وحمام الثلاث وسوق غرزة من خلال مخزن في بولاق الدكرور رغم أن مكان نشاطه العتبه وضبط ٣ غرف داخل أحد فنادق اللوسكي تحتوى على كميات كبيرة من السلع والأجهزة الكهربائية مجهولة المصدر .

ورغم أن عدد قضايا التهريب تناقص من ١٩٢٢ قضية عام ١٩٩٣ إلى ١٦٢٤ قضية عام ١٩٩٤ بعد تطبيق القرار ١١٣ الصادر عام ١٩٩٤ الخاص بالسلع مجهولة المصدر والمقصود منه حماية المستهلك من السلع المجهولة المصدر وكذلك التاجر الشريف الذي يدفع التزاماته الضرائبية والتأمينات وكل ما يخص الدولة ويجد بضاعته راكدة لأن البضائع المهربة لا تتحمل أية أعباء .

إلا أنه مطلوب إحكام الرقابة على المنافذ الجمركية واكتشاف الطرق التي يتم تهريب السلع منها، وتوفير أجهزة الاتصالات الحديثة التي تساعد على سرعة ضبط المهربين وكذلك توفير وسائل نقل مناسبة والمعامل المركزية التي يجب نشرها في جميع أنحاء الجمهورية للمساعدة في تشخيص نوع الجريمة هل هي جريمة تهريب فقط أم تهريب سلعة فاسدة تضر بالمستهلك فكل منها له عقوبه .

وأطلب من د. أحمد جويلي الوزير الشجاع سرعة إنجاز قانون الغش التجاري وزيادة إحكام الرقابة على المنافذ والانتهاء من إعداد قانون حماية المستهلك وإصدار دليل إرشادي لحماية المستهلك يتم من خلاله تعريفه بكيفية اكتشاف عن غش السلع .



## نافذة

بقلم: عزة نصر

إن على الصناعة المصرية أن تعي ذلك جيدا إلا أنه إذا تأملنا الظاهرة بإبعادها للمختلفة سنجد أن هناك قرارات سريعة لا بد من اتخاذها رغم وجود القرار ١١٣ .

فأسباب عمليّات تهريب السلع للدائل يرجع لارتفاع أسعار السلع المستوردة بطريقة رسمية عن مثيلتها لو جاءت بطريقة غير رسمية لتحميل الأولى برسوم وضرائب جمركية، والإعتقاد الخاطيء الذي مازال سائدا بين المستهلكين وهو أن السلع المستوردة أكثر جودة من مثيلتها المصنعة محليا، وعدم توافر قطع الغيار أو مراكز الخدمة الملائمة لبعض الأجهزة المهربة .

هذه السلع المهربة تدخل من لوانى أو المطارات أى من منافذ عسادية أو من خلال الطرق المعروفة لدى المهربين داخل الصحراء وهو ما ينطبق على

الصناعية ذات الجودة العالية والتي تحقق فترات سنوية فى الإنتاج لتهريب أجهزة مثيلة لها فى الشكل والحجم من منافذ مختلفة، وأحيانا تحمل اسما شبيها لهذه السلع إلا أن أسعارها تنخفض كثيرا عن أسعار مثيلتها المصنعة داخليا مما يهدد هذه الصناعات ويحولها لسلع راكدة لا يتم تصريفها بالعدلات المطلوبة وبالتالي يقل سرعة دوران رأس المال المستثمر بها وتعرض لخسائر قد تؤدي فى بعض الأحيان لإغلاق مصانعها .

وقد يرى البعض أن وجود السلع المستوردة شئ طبيعى فى ظل تحرير التجارة العالمية والعمل باقتصاد السوق بعد توقيع اتفاقية الجات وهو ما يضع الصناعة المصرية فى تحدى كبير لخفض تكلفة الإنتاج مع الاحتفاظ بالجودة العالية .

من أهم محاور التنمية الشاملة التنمية الصناعية .. فهى وحدها الفسارة على تحقيق الهدف الطموح للتنمية .. من مضاعفة للدخل القومي، وخلق وتعظيم الفرص المطلوبة، ويؤكد على ذلك تجارب الدول التى سبقتنا فى تحقيق نهضة صناعية شاملة، فالنجاحات التى وصلت لها دول النور الآسيوية تؤكد على أهمية الصناعة فى خلق نهضة اقتصادية شاملة .

وقد انتهجت الدولة سلسلة من الإصلاحات الإجرائية والسياسات الناجحة التى كان لها اثرا كبيرا فى النهوض بالمناخ العام الذى يشجع الرغبة الاستثمار الصناعى على قيام المشروعات الصناعية فى المرحلة الأولى للإصلاح الاقتصادى التى بدأت عام ١٩٩٠ لتحرير الاقتصاد المصرى بعد ٣٠ عاما من السياسات التى قامت على ملكية الدولة لوسائل الإنتاج والمركزية الفرزت عددا كبيرا من النجاحات مثل تقليل معدل التضخم وتحرير التجارة الخارجية والتخلص من سياسة تسعير المنتجات والقيود السعرية وإزالة العديد من اللوائح الإدارية المقيدة لنمو الاقتصادى والبدء فى إعادة تنظيم الشركات العامة

ونحن الآن وقد بدأنا مرحلة الانطلاق الإنتاجى وهو ما يعنى زيادة معدلات الإنتاج ذو الجودة المرتفعة ولتوافقات العالمية التى نستطيع بها زيادة قدرتنا التنافسية فى الأسواق العالمية لا بد أن نزيد فرص الاستثمار الصناعى وهو ما يحدث الآن من خلال الدفوعات التشغيلية التى تعطىها الدولة لزيادة النشاط الصناعى وتحفيز المستثمرين على زيادة إنتاجهم من مميزات وحوافز وبدأ أخذ قرارات فورية فى اللجان العشرين التى تم تشكيلها برئاسة د. كمال الجنزورى رئيس الوزراء .

ورغم ذلك فهناك تحديات كبيرة تواجه الصناعة المصرية سأتحدث هنا عن أحدها وهو ما اعتبره أخطر ما هو تهريب السلع المستوردة لدائل البلاد حيث تتعرض كثير من السلع



# أضواء على الفارة

السيد عمرو موسى  
وزير الخارجية يتحدث إلى  
رجال الصناعة



والأكاديمية، وليس له مناظر فيما  
يجرى مناقشته في أطر الحوار  
متعددة الأطراف في الشرق  
الأوسط .

أن التطروح بحضه حالياً هو  
تعاون إقليمي، وهو مفهوم يختلف  
من مفهوم السوق الشرق أوسطية،  
سواء من حيث ما ينطوي عليه من  
التزامات، أو من حيث أطراف هذا  
التعاون. فالتعاون الإقليمي هو في  
الأساس اتجاه يحل محل حالة  
التناقض والمواجهة والمقاطعة التي  
كانت قائمة بين دول المنطقة،  
والتي كانت جزءاً من مواجهة  
سياسية وعسكرية أوسع. ومن ثم  
فإن التعاون الإقليمي، بهذا المفهوم،  
هو أحد عناصر السلام الذي  
نبتغيه والذي لن يكتمل إلا  
بتسوية قضايا: الأرض بانسحاب  
إسرائيل من الأراضي المحتلة،  
والأمن خاصة بإزالة أسلحة الدمار  
الشامل من المنطقة، كل ذلك بهدف  
خلق مناخ "طبيعي" وإيجابي  
لتفاعل هذه الدول المتجاورة، أكثر  
منه لخلق علاقات "خاصة"  
وبصرف النظر عنمن يدفع أو  
يقترح دعم التعاون الإقليمي فلا  
شك أن هذا التعاون إذا ما أقيم على  
أسس سليمة مفيدة للجميع لذلك

الوطني في التطور الإقتصادي  
داخلياً وخارجياً من ناحية أخرى .  
ومن الهام أيضاً أن ربط رجال  
الأعمال بالقطاع الخاص بالعالم  
الضرجي والذي يمثل محسوراً  
تقليدياً متزايد النشاط في عمل  
وزارة الخارجية، يسعى لتحقيق  
أهداف بعيدة المدى تتصل بعملية  
دمج الإقتصاد المصري وأطرافه  
الفاعلة بالإقتصاد العالمي، وفتح  
اتفاق أرحب لفرص جذب الإستثمار  
وفتح الأسواق ورفع قدرات مصر  
التنافسية عالمياً، وهو هدف  
يتصف بالدوام والإستمرارية .

سيادة الوزير : مع مرحلة  
التطبيع الحالية (سجازا) بين  
إسرائيل والدول العربية  
والتفاوضات المتعددة الأطراف  
والتي تمت منذ سنة ١٩٩٤ وحتى  
اليوم .. اتجهت للرحلة الآن لإقامة  
بنك اقليمي لتمويل مشروعات  
التنمية مما يصل بنا في المستقبل  
لسوق شرق أوسطية .. ما أبعاد  
الإستفادة المحتملة والعائدة على  
مصر ؟

من الضروري، بداية، إيضاح أنه  
ليس ثمة ما يدعى بـ "السوق  
الشرق أوسطية" فهو تعبير ليس  
له أثر إلا في الأدبيات الإعلامية

تؤدي وزارة الخارجية دوراً  
جديداً للتنسيق والتعاون بين  
رجال الأعمال والعالم الخارجي  
كما حدث في مؤتمر كازابلانكا  
ومؤتمر عمان !! هل يمثل ذلك  
سياسة جديدة . أم أن هناك هدفاً  
على المدى البعيد من وراء ذلك ؟

تلعب وزارة الخارجية بحكم  
مسئولياتها، دور قناة الإتصال بين  
كل الأجهزة والمؤسسات المصرية  
والعالم الخارجي، وينطبق ذلك  
على المؤسسات الحكومية وغير  
الحكومية، كما أنه يشمل  
بالضرورة الجوانب السياسية  
والاقتصادية والاجتماعية  
والثقافية. وبالتالي فليس جديداً  
على وزارة الخارجية أن تقوم  
بدورها في ربط مؤسسات القطاع  
الخاص ورجال الأعمال بالعالم  
الخارجي إلا أن هذا الدور أصبح  
يكتسب أهمية متصاعدة في الأونة  
الأخيرة بسبب تزايد أهمية  
العلاقات الاقتصادية في السياسة  
الخارجية المصرية إنعكاساً لما  
تحظى به قضايا التنمية من  
أولوية كبيرة بالنسبة لمصر من  
ناحية، وازدياد دور القطاع  
الخاص في مصر، والإهتمام  
للمزيد الذي توليه الحكومة لدوره

يُعد مجال الصناعة  
اليوم حلقة الوصل بين  
العديد من المجالات ولا  
يخفى على أحد مرحلة  
التنمية الشاملة التي  
يعيشها العالم اليوم بكافة  
دوله وفي محاولة  
للتعرف على مزيد من  
المعلومات حول صناعة  
الغد وسياسة اليوم كان  
لنا هذا الحديث مع السيد  
عمرو موسى وزير  
الخارجية .

تحقيق:  
منار صبري



## مستعدون لتلقي ما يبيده رجال الأعمال وعملي الصناعة من اقتراحات وطلبات لتحقيق مصالحهم ومصالح مصر



تعمل جاهدين على توفير هذا الأساس السليم وعلى ضمان اقامة التعاون وفقاً لمبادئ يتفق عليها الجميع ونعمل في هذا الإتجاه بإيجابية وإنما بواقعية ووضوح في نفس الوقت .

أود الإشارة هنا إلى ان إقامة نوع من التعاون الإقليمي يؤدي إلى خلق ترابيط في المصالح بين إسرائيل والدول العربية، الأمر الذي من شأنه رفع المتكلمة الاقتصادية لعودة أية أفكار توسعية لدى قطاعات معينة، بالفكر الذي يجعل للجمهور أي صوت توسعي يواجه بظهور أصوات أعلى ترغب في الحفاظ على السلام حرصاً على ثماره الاقتصادية .

ومن الضروري إيضاح أن إطار التعاون الإقليمي لا يقتصر على التعاون مع إسرائيل، أو دول الصراع العربي الإسرائيلي فقط، وإن كان يشتمل بالطبع، حيث أنه يتسع ليشمل دوائر متعددة تضم مختلف الدول العربية وبعض الدول المجاورة، وكذلك التعاون في البحر المتوسط والتعاون مع الإتحاد الأوروبي، وهي كلها دوائر مترابطة ومتداخلة، لا تحظى أي دائرة فيها بوضع خاص، اللهم باستثناء الدائرة العربية، التي تمثل بالنسبة لمصر دائرة التحرك الأولى سياسياً واقتصادياً وأمنياً . تتساءل معالي الوزير عن تأثير التعاون الإقليمي على الصناعة في مصر؟ وما هي القدر للمناطق بالشرق الأوسط على نشر مجالات عديدة من التعاون؟

لا بد أن يكون للتعاون الإقليمي، بالفهم السابق إيضاحه، آثار إيجابية على الصناعة المصرية تبرر الدخول فيه. والضمان الأول لذلك هو أن مصر - حكومة ومؤسسات اقتصادية غير حكومية - عندما تتفاوض على أطر وتفاصيل ومجالات التعاون

إخترته مصر كسبيل للتحويل إلى طرف نشط على الساحة الاقتصادية العالمية. ومن ثم فلا ينبغي أن نخلط بين ما تأتي به المنافسة من تحديات اقتصادية، وبين الأبعاد السياسية للتعاون الإقليمي، حيث أن إختيار دمج الاقتصاد المصري بالإقتصاد العالمي هو إختيار محسوم بغض النظر عما تدخل فيه مصر من أطر للتعاون الاقتصادي .

لا شك أن التحولات الجذرية التي شهد ما النظام الدولي خلال السنوات الماضية، سوف تترك بصماتها على كافة أطراف هذا النظام العالمي الجديد على نحو تتبلور معه منظومه علاقات دوليه جديده ولما كانت منظمة الأمم المتحدة أحد أبرز الأطراف الفاعلة في النظام الدولي تتساءل عن تأثيرات النظام العالمي الجديد على أداء هذه المنظمة وفعاليتها مستقبلًا وإلى أي مدى سوف تختلف أنوارها المستقبلية عن ذلك الدور الذي كانت تقوم به قديماً (مع نظام القطبية الثنائية)؟

أن الأمم المتحدة، كالعديد من المؤسسات متعددة الأطراف التي نشأت عقب الحرب العالمية الثانية، تواجه تحدياً كبيراً يتعلق بقدرتها على التواء مع التحولات التي طرأت على خريطة العلاقات الدولية، والتي غيرت السياق العام الذي نشأت فيه هذه المؤسسات. ولعل التحدي الذي تواجهه الأمم المتحدة أكثر أهمية

الإقليمي سواء الآن، أو مستقبلاً في مراحل التنفيذ، فإنها تتفاوض من موقف واضح ومصالحها، ومن غير المتصور أن توافق مصر على أية ترتيبات عامة، أو أي برامج ومشروعات تفصيلية لا تحقق مصلحة مصر. إلا أن هناك عدة عناصر في هذا الصدد لا بد من إيضاحها :

○ إن استفادة أطراف أخرى من التعاون الإقليمي لا ينبغي النظر إليها على أنها ستكون بالضرورة على حساب مصالح مصر، فمعادلة التعاون ليست بالضرورة معادلة صفرية تكون فيها استفادة طرف ضارة بالطرف الأخر، وإنما هي معادلة يكسب فيها الجميع، ولكن هدفنا هو أن نكون الاستفادة في النهاية متوازنة لكل الأطراف .

○ أن تحقيق مكاسب من التعاون الإقليمي لن يتأتى فقط من نجاح المفاوضات في الحصول على أفضل شروط في مرحلة وضع الترتيبات العامة، ولكن أيضاً من خلال العمل الجاد في مراحل التطبيق لتحقيق أكبر قدر من الاستفادة مما يتم التوصل إليه من ترتيبات، التي مهما تحققت من نجاح في صياغتها فهو معرض للضياع ما لم يتبعه عمل جاد، على كل المستويات للإستفادة منها.

○ إن التعاون الإقليمي، بكل مستوياته، يتضمن دخول الإقتصاد للمصري في منافسة على ساحة اقتصادية أوسع من السوق الوطني، وهو ما يمثل تحدياً

نظراً للموقع الكبير الذي تحتته هذه المنظمة باعتبارها المؤسسة العالمية الأم. ولعله من السابق لأوانه وضع تصور محدد لدور الأمم المتحدة للمستقبل على المسرح الدولي، إذ أن دور الأمم المتحدة، كغيرها من المنظمات الدولية، هو محصلة إرادة مختلف أعضائها ونصورهم لهذا الدور وهو تصور ما زال في طور التبلور. ولكنني اعتقد أن نجاح الأمم المتحدة في النهوض بالمسؤوليات الجديدة التي تواجهها تتوقف على نجاحها، من خلال إرادة أطرافها، في معالجة عدة قضايا رئيسية هي:

○ زيادة ديموقراطية إتخاذ القرار بها من خلال التفاوض مع المتغيرات الدولية، وبوجه خاص إعطاء دور أكبر للدول النامية التي أصبحت تمثل أغلب أعضاء الأمم المتحدة، والتي لم يكن لها مكان خاص في هيكل الأمم المتحدة، خاصة مجلس الأمن، عند إنشائها. ومن ثم فإن مصر تدعو إلى إعادة هيكله مجلس الأمن، بما في ذلك زيادة عدد أعضائه الدائمين .

○ إزالة شبهة إزدواجية المعايير في تطبيق مبادئ وقرارات الأمم المتحدة، والتي تظهر من تباين درجة الحسم التي يتم بها مواجهة الدول الخارجة عن الشرعية الدولية . ويذكر في هذا الصدد السرعة والكفاءة التي تم بها تطبيق القرارات التي صدرت إزاء العراق وليبيا مثلاً، بالمقارنة بالبرونة الزائدة التي إتسعت في زمنى الشرق الأوسط والبنوسة والهرسك .

○ صياغة آليات مناسبة للتعامل مع التحديات الجديدة التي تواجه المجتمع الدولي مثل الإرهاب والحروب الأهلية، حيث أن الأمم المتحدة ملزمت فاصرة عن مواجهتها بأدواتها التقليدية .

○ تنشيط الدور التنموي لأجهزة



انتخاب مصر  
بمجلس الأمن  
يمثل اقرا  
دوليا بسلامة  
توجهات  
السياسة  
المصرية



يعتبر أفضل وسيلة لمواجهة ما قد يواجهه من تحديات من هذه المنطقة خاصة الزيادة السكانية ومشكلاتها وما ينتج عنها من هجرة وتطرف وإرهاب. هذا فضلاً عن أن نمو دول المتوسط اقتصادياً سيجعلها في المدى الطويل سوقاً أكثر إنتعاشاً وهو ما يفتح للإتحاد الأوروبي فرصاً للتوسع الاقتصادي .

○ إن التفاوض على إتفاق المشاركة مع الإتحاد الأوروبي يمثل في حقيقة الأمر الإستجابة الصحيحة للعديد من التحولات والتغيرات سواء على الساحة الدولية وتلك التي شهدتها الإتحاد الأوروبي وشهدتها منطقتنا وكذلك مصر والتي تحتم سعى مصر لوضع نفسها على طريق التحول من متلق إلى شريك، والتي جعلت من غير الممكن أن تقوم علاقات مصر بالإتحاد الأوروبي في المستقبل وفقاً للمفهوم السابق القائم على إتفاق ١٩٧٧ .

السيد عمرو موسى  
خبير هام إلى رجال الأعمال المصريين من وزارة الخارجية -  
ماذا تقولون سيادتكم ؟  
أعتقد أنه صار واضحاً ما تقوم به وزارة الخارجية من حثمة طاقاتها في خدمة أهداف التنمية وبوجه خاص فيما يتعلق بفرص الإستثمار وترويج الصادرات المصرية . وسوف تستمر بعثاتنا في مضاعفة الإهتمام بهذا الجانب من دورها، والتعريف بما تشهده مصر من تطورات اقتصادية. وسنقل الوزارة والبعثات مستعدة لتلقي ما يبديه رجال الأعمال وممثلي الصناعة والقطاع الخاص المصري من إستفسارات واقتراحات وطلبات من شأنها تحقيق مصالحهم ومكسبهم مصر الاقتصادية على الساحة الدولية .

لتحرير تجارتها الخارجية، سواء في إطار سياسة الإتفتاح الاقتصادي التي بدأت في منتصف السبعينات أو كجزء من برنامج الإصلاح الاقتصادي أو تطبيقاً لإلتزاماتها في جولة أورو جواي وأحكام منظمة التجارة العالمية .

○ إن هذا الإتفاق يمثل جزءاً من نسج أكبر هو التعاون الأوروبي المتوسطي، الذي يتضمن أبعاداً للتعاون في المجالات السياسية والأمنية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية، والتي عقد في إطارها مؤتمر برشلونة في نهاية شهر نوفمبر الماضي. بمشاركة دول الإتحاد الأوروبي الـ ١٥ و ١٢ دولة متوسطة، بهدف بحث العلاقات الأوروبية للمتوسطة بجمع أبعادها، وهو المؤتمر الذي ينظر له كبادرة لولادة تجمع اقتصادي/سياسي عملاق. وينبغي الإشارة إلى أن التعاون الأوروبي للمتوسطي يمثل دائرة تعاون واسعة تتضمن، فضلاً عن علاقات المشاركة بين مصر والإتحاد الأوروبي، فرصة لتطوير التعاون العربي حيث تشارك فيه حتى الآن ثمانية دول عربية رئيسية. كما إنه يستوعب التعاون الإقليمي الذي تتم مناقشته في إطار عملية السلام .

وجود توافق بين أهداف الإتحاد الأوروبي من تطوير التعاون وبين إحتياجات مصر التنموية. حيث إن الإتحاد الأوروبي يرى أن تحقيق التنمية في جنوب المتوسط

لا يمكن التنازل أو التنازول إزائه، وإنما هو تحد ، يتوقف أثره على أسلوب تعاملنا معه. ويكون مؤلفنا منه مرتبطاً بأسلوب مواجهتنا لما يتضمنه من تحديات. وهناك عدد من النقاط التي ينبغي أخذها في الإعتبار عند تقييمنا لمل هذا الإتفاق :

○ إن الإتحاد الأوروبي هو أقرب قوة اقتصادية لمصر جغرافياً، كما أنه شريكها التجاري الأول حيث أنه يشغل نحو ٤٠٪ من تجارة مصر الخارجية. كما أنه يقدم لمصر قدرات كبيرة ومترابطة من المساعدات الاقتصادية. وسوف يتضاعف حجم تلك المساعدات لدعم قدرات مصر على مواجهة التحديات التي ترتبط بهذا الإتفاق وبهدف زيادة قدرتها التنافسية خلال الفترة الإنتقالية. ولا ننسى أن الإتحاد الأوروبي هو منتج مثالي لتجمع اقتصادي في العالم، و تتنافس على الإرتباط به العديد من دول العالم المتقدمة والنامية .

○ أن العنصر الرئيسي في هذا الإتفاق هو تحرير للتجارة، لما يعنى ضمان فتح السوق الأوروبي بحجمه الضخم وقدراته الاستهلاكية الهائلة للمنتجات المصرية . بينما إن فتح السوق المصري الذي سيتم بالتدرج هو جزء من سياسة مصر الاقتصادية لدمج الإقتصاد المصري في الإقتصاد العالمي وزيادة قدرته التنافسية وتحديثه. وقد بادرت مصر بإنشاء العديد من الضوابط

الاسم للتحدة، خاصة لمواجهة الفقر والجماعات والمشاكل المرتبطة بهما من هجرات وزيادة أعداد اللاجئين وانتشار الأوبئة .

وعودة إلى مصر التمسك بسيادة الوزير عن أمر إنضمام مصر إلى مجلس الأمن كعضو غير دائم وما مدى الإستفادة العائدة عليها ؟

إن إنضمام مصر إلى مجلس الأمن لن يؤثر على أساسيات وأولويات سياسة مصر الخارجية. حيث أن هذه الأساسيات والأولويات تتحدد وفقاً لمصالح مصر وإدراكها لمسئولياتها الدولية وليست على أساس موقعها في المنظمات الدولية. إلا أن عضوية مجلس الأمن ستتمكن مصر من المساهمة في توجيه السياسة الدولية بما يجعلها أقرب للرؤية المصرية والمصالح المصرية. ولعلني الأول أن إنتخاب مصر لهذا الموقع يمثل إقراراً دولياً بسلامة توجهات السياسة المصرية. وإقتناعاً من المجتمع الدولي بأن مصر لها نصيبها من المسئولية الدولية التي تستحق الإضلاع بها ومن واجبها تحملها.

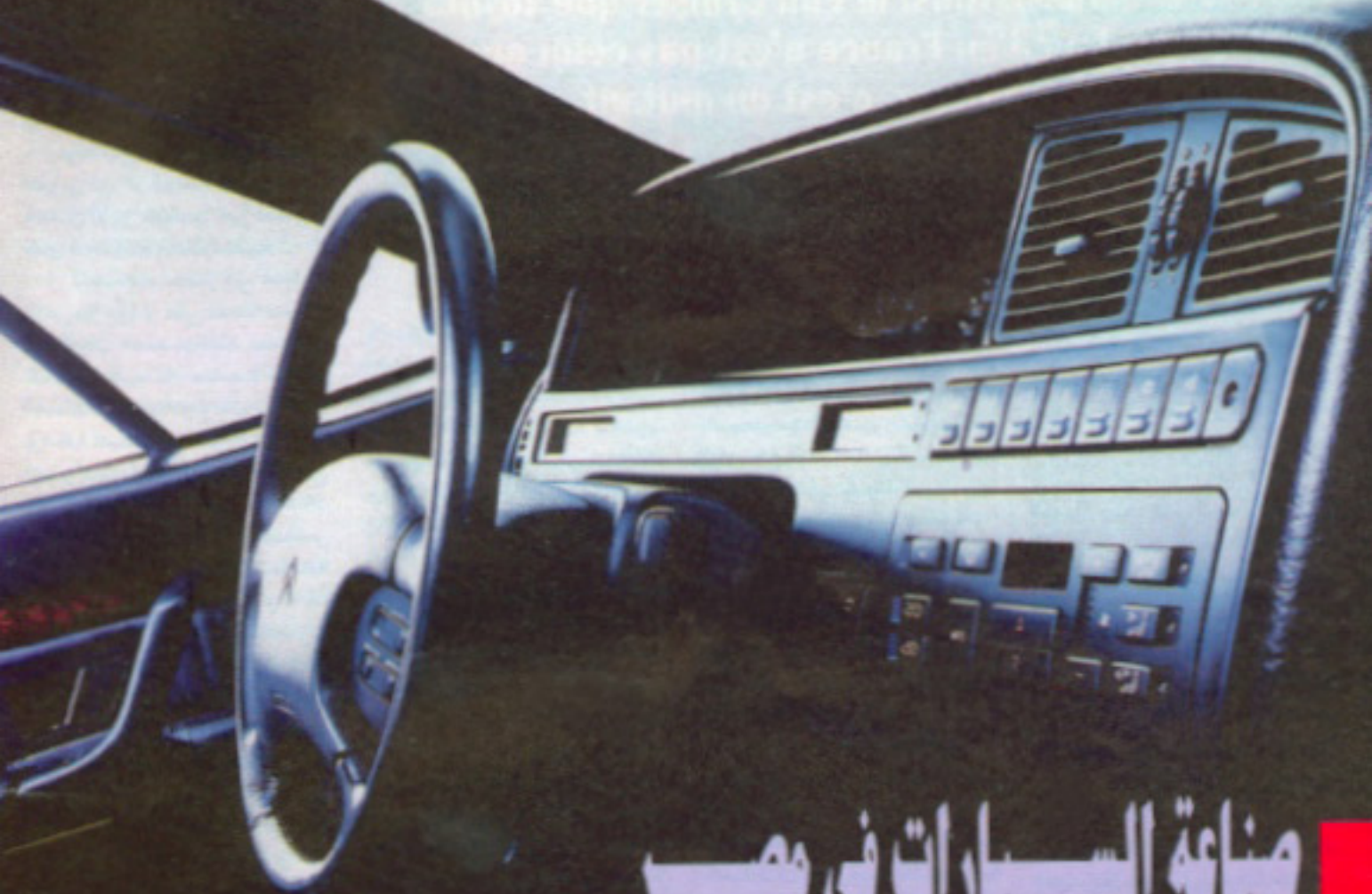
يتحدث العالم باكمله عن الشراكة الأوروبية وهذا يخوف المصريين وليس هناك أدنى شك في أنه يصعب أن تكون متقاربتين في هذا الموضوع ونحن إزاء مستقبل يتميز بعدم المساواة فالهوة التي تفصل مستويات التصنيع ورأس المال الذي هو الأساس وذلك بنسب ضخمة يجعلنا نزيد قلقاً !! والسؤال ما الاستفادة التي ستعود على مصر من الشراكة ولا تراها في ظل ١٢ سنة فقط ممنوحة لنا لنصنع وننتج ونطور بل وننافس؟

لا أتفق في الرأي بعدم التنازل بالدخول في مشاركة مع الإتحاد الأوروبي. فمثل هذا الإتفاق يمثل كغيره من الإتفاقيات الدولية، قالباً





م. فؤاد أبو زغلة



# صناعة السيارات في مصر



## أهميتها

## والسيارات المقترحة بشأنها





مستقبل صناعة السيارات في مصر

# توصيات لجنة

## الصناعة والطاقة بالحزب الوطني

### ثانيا - مواقف الصناعات للغذية للسيارات :

بذلت شركة النصر لصناعة السيارات والهيئمة العامة للتصنيع جهدا كبيرا في تنمية الصناعات الغذائية للسيارات وتشجيعها حيث قامت بامداد المصانع المختلفة بالمعلومات الفنية اللازمة بالإضافة الى الخدمات المجانية في الفحص والاختيار وتوفير التمويل اللازم والارتباط خلال فترة التوريد الطويلة التي يستغرقها إنتاج العينات واختبارها وتعديلها كما شغل ذلك في بعض الاحيان استخدام خبراء متخصصين لتقديم المعونة الفنية اللازمة .

وبالرغم من هذا الجهد الكبير الذي استنفدت منه شركات السيارات الاخرى التي نشأت حديثا والتي تعتمد فقط على التجميع مع شراء ما يمكن تصنيعه محليا، فإن مستوى الصناعات الغذائية لازال ضعيفا بصفه عامه بالإضافة الى ان الكثير جدا من مكونات السيارات لم يتسنى الاسامة صناعة لها بسبب انخفاض حجم الطلب مما يجعل الاستثمار غير الاقتصادي .. وكمثل للصناعات الغذائية لصناعة السيارات في اليابان فإن مكونات السياره المصنعه داخل الشركه المنتجه من 30 الى 35% وان 65% الى 70% من مكونات السياره الياباني يصنع بمعرفة موردين تتعاقد معهم الشركه المنتجه ويحب ابراز ان

حجم الطلب	السنة
٦٧١٣١	١٩٨١/٨٠
٣٩٨٠٢	١٩٨٢/٨١
١٠٢٢٤٢	١٩٨٣/٨٢
١٠٩٤٠٣	١٩٨٤/٨٣
٤٨٢١٥	١٩٨٥/٨٤
٢٩٤١٧	١٩٨٦/٨٥
٢٦٠٧٢	١٩٨٧/٨٦
٢٣٦٠٨	١٩٨٨/٨٧
١٦٧٣٧	١٩٨٩/٨٨
١٣٣٦٥	١٩٩٠/٨٩

(ج) وبالرجوع الى بيانات الجمارك نجد أنه تم استيراد عدد ٨٢٩٢ سيارة (المرآج نهائي) خلال الفترة من يناير الى نوفمبر ١٩٩٢ وكان المباع من الإنتاج المحلى خلال نفس الفترة عدد ٤٨٣٥ سياره أى أن الطلب خلال الـ ١١ شهر من سنة ١٩٩٣ بلغ ١٣١٢٧ سيارة وبذلك يمكن أن يكون الطلب خلال سنة ١٩٩٢ - ١٤٣٢٠ سيارة .

من ا. ب. ج. عالية يمكن القول أن حجم الطلب على السيارات يتراوح بين ٢٥٠٠٠ - ٣٠٠٠٠ وهو حجم صغير للغاية انا قورن بحجم الطلب عن نفس السنة في بعض الدول طبلسا للتالى :

الف سيارة	٢٠٩١	فرنسا
-	٣٨٠٢	المانيا
-	٢٣٧٣	ايطاليا
-	٩٨٩	اسبانيا
-	٤٥٠	تركيا

٣ - مزايا تشجيعية للقائمين على الصناعة .

وستعرض فيما يلى موقف كل عنصر من هذه العناصر :

١ - حجم الطلب :

(أ) الجدول التالى يوضح تطور عدد السيارات العامة (ملاكي - تاكسى) في جمهورية مصر العربية منذ سنة ١٩٨١ :

التاريخ	العدد	الزيادة نسبة من العام السابق
ديسمبر ١٩٨١	٥١٣٩٦٩	
ديسمبر ١٩٨٢	٦٢٦٣٦١	٢٢٪
ديسمبر ١٩٨٣	٧٢٧٧٩٢	٢١٪
ديسمبر ١٩٨٤	٨٤٠٧٩١	١٦.٥٪
ديسمبر ١٩٨٥	٨٩١٧٧٥	٦.١٪
ديسمبر ١٩٨٦	٩٢٤١٢٤	٣.٦٪
ديسمبر ١٩٨٧	٩٥٩٠٣٩	٣.٨٪
ديسمبر ١٩٨٨	٩٧٥٦٠٢	١.٧٪
ديسمبر ١٩٨٩	١٠١٧٢٠١	٤.٣٪
ديسمبر ١٩٩٠	١٠٤٢٥٤	٢.٨٪
ديسمبر ١٩٩١	١٠٩٩٠٤٥	٥.١٪

ومن الجدول السابق يتضح تدنى معدل الزيادة السنوية من ٢٢٪ سنة ١٩٨١ الى ٢.٨٪ سنة ١٩٩٠ .

(ب) ويوضح الجدول التالى تطور حجم الطلب (التراخيص الجديدة) اكتوبر ١٩٩١ .

اولا : اهمية صناعة السيارات :

تعتمد صناعة السيارات بصفتها صناعة تجميعية على مجموعة كبيرة من الصناعات الغذائية التي تنتمي الى جميع الصناعات المعروفة ( كيمياوية - معدنية - غزل ونسيج - هندسية - الكرونية .. )

ولهذا فإن صناعة السيارات في الدول الصناعية المتقدمة تعتبر هي الركيزة الاساسية في اقتصاد هذه الدول خاصة و ان معظمها يقوم بتصدير نسبة ٣٠-٤٠٪ من انتاجه للخارج .

ولتوضيح اثر صناعة السيارات على تشغيل اعماله داخل الدولة فإنه يمكن حساب ذلك من الجدول التالى :

اسم الشركة	الإنتاج السنوى عدد (بالآلف)	عدد العمال
فولكس فاغن	٢٨٤٨	٢٥٢٠٦٦
فيات	٢١٩٩	٢٧٧٢٥٣
رينو	١٩١٣	١٨١٧١٥
	٦٩٦٠	٧١١١٣٤

ثانيا : مقومات صناعة السيارات :-

تعتمد صناعة السيارات على نوافر العناصر الاساسية التالية :

- ١ - حجم طلب محلى اقتصادى
- ٢ - قاعدة صناعية وصناعات مغذية .





١٠٠٪ بدلا من ١١٠٪ .

وبذلك فإن أكبر حماية أصبحت للسيارات الكبيرة وحتى أكثر من ١٦٠٠ سم وتتنخفض الحماية الجمركية تدريجيا مع انخفاض سعة المحرك .

ونظرا لما تردد من الاتجاه لخفض الرسوم الجمركية بنسبة ١٠٪ سنويا وبحيث يصبح الحد الأقصى للرسوم ٥٠٪ فإن الفرق بين رسوم السيارة الكاملة ورسوم المكونات في هذه الحالة سيصبح ضعيفا للغاية خاصة إذا أخذنا في الاعتبار الخصم التجاري وخصم التوبيل الذي يحصل عليه المستوردون للسيارات الكاملة .

ثالثا : المطلوب لإقامة صناعة حقيقية للسيارات :

فيما يلي الخطوات المطلوب اتخاذها (من وجهة نظرنا) لإقامة صناعة حقيقية للسيارات:

(أ) العمل على زيادة الطلب على السيارات المصنعة داخل الدولة وذلك بعمل التالي :

١ - تخفيض الجمارك على مكونات السيارات بالنسبة للمصانع التي وصلت إلى نسبة تصنيع ٤٠٪ محليا مع إعطائها فرصة ثلاث سنوات للوصول إلى نسبة ٦٠٪ محليا والآن يلغى الإعفاء بالنسبة لها وتزاد هذه النسبة ٥٪ كل سنة بعد ذلك بحد أقصى ٧٠٪ .

٢ - تخفيض الجمارك على الأجزاء التفككة المستوردة لتجميع مجموعات السيارة للمصانع المغذية (محرك - جبروبوكس - مجموعة قيادة - مجموعة فرامل - مجموعة العدادات الخ) لمدة ثلاث سنوات (من تاريخ إقامة المصنع أو الصناعة لأول مرة) للوصول إلى نسبة ٤٠٪ محليا والآن يلغى الإعفاء بالنسبة لها وتزاد هذه النسبة ١٠٪ كل سنة بحد أقصى ٧٠٪ .

٣ - إعفاء المعدات المطلوبة لهذه المصانع من الآلات وتخفيض الرسوم الجمركية على ما لا ينتج محليا منها .

(ب) السماح بحصة من السيارات المستوردة لا تزيد عن ١٠٪ من الإنتاج المحلي وتوزع هذه الحصة على الوكلاء بنسبة مبيعاتها في العام السابق على صدور التعليمات ..

(ج) عدم تخفيض الجمارك على السيارات الكاملة ..

## من أجل إقامة صناعة

### حقيقية للسيارات يجب تخفيض الجمارك

على مكونات السيارات بالنسبة للمصانع التي وصلت

إلى نسبة تصنيع ٤٠٪ محليا

مع إعطائها فرصة ثلاث سنوات

ل للوصول إلى نسبة ٦٠٪ محليا

الشركة العملاقة المنتجة تقدم العون الفني أحيانا والمساندة المالية وتعمل جاهده على حل مشاكل الشركات المغذية لها بكل السبل وكمثال فإن ١٣٣ شركة صناعية صغيرة تغذى مصانع سيارات تويوتا بمكونات السيارة ويكونون فيما بينهم اتحاد يعمل على حل مشاكلهم ومناقشة سبل استمرار تقدمهم .

### ثالثا - للمزايا التشجيعية لإقامة الصناعة :-

قامت الدولة بحماية صناعة تجميع السيارات لفترة طويلة حيث وضعت رسوما جمركية مرتفعة (تتراوح بين ٦٠٪ إلى ١٦٠٪) على السيارات الكاملة مع إعفاء شركة النصر للسيارات من ٧٥٪ من قيمة الرسوم الجمركية على المكونات المستوردة وذلك حتى صدور التعريفة الجديدة بالقرار الجمهوري رقم ٣٠٤ / ٨٩ في ٢١ / ٧ / ١٩٨٩ والذي تم فيه إلغاء هذه الميزة مع إعفاء الحق لكل من يقوم بالتجميع مع تصنيع نسبة ٢٠٪ فقط من السيارة أن يطلب احتساب الرسوم الجمركية على مكونات المنتج طبقا للبيد الخاص بكل جزء على حده .. وهذا القرار أدى إلى زيادة الرسوم الجمركية على مكونات السيارة الصغيرة بنسبة أكبر من الزيادة على مكونات السيارة الكبيرة طبقا للجدول التالي :-

نوع السيارة حسب سعة المحرك	التعريفات السابقة بيد الجمركي للتكامل	جمرك المكونات	القرار رقم ٢٠١ / ٨٩ بيد الجمركي للتكامل	جمرك المكونات
حتى ١٠٠٠ سم <sup>٣</sup>	٢١٠	٢١٤	٢١٠	٢٢٠
من ١٠٠١ حتى ١٣٠٠ سم <sup>٣</sup>	٢١٥	٢١٨	٢١٠	٢٢٠
من ١٣٠١ حتى ١٦٦٠ سم <sup>٣</sup>	٢١٠	٢١١	٢١٠	٢٢٠
من ١٦٠١ حتى ٢٤٠٠ سم <sup>٣</sup>	٢١٠	٢١١	٢١٠	٢٢٠
أكثر من ٢٠٠٠ سم <sup>٣</sup>	٢١٠	٢١١	٢١٠	٢٢٠

وبذلك أصبحت الحماية الجمركية الممنوحة للسيارة الصغيرة ضئيلة للغاية ولا تشجع على إنتاجها لوجود منافسة قوية من المستورد .

وقد تم تعديل التعريفات الجمركية بعد ذلك بالقرارات أرقام ٩٢ / ٣٠٤ في ٨ / ٦ / ١٩٩٢ ، ٩٣ / ٧١ في ٢٥ / ٢ / ١٩٩٣ ، ٩٣ / ٢٩٤ في ٢٨ / ٧ / ١٩٩٣ والتي تضمنت التالي :

١ - زيادة نسبة التصنيع التي يحق فيها للمصنع طلب احتساب الرسوم طبقا للبيد الخاص بكل جزء إلى ٤٠٪ ثم إلى ٦٠٪ (يمكن تخفيضها إلى ٤٠٪ بقرار من وزير الصناعة وقد قام سيادته بعمل ذلك بالقرار رقم ٩٣ / ٦٩ في ٨ / ٨ / ١٩٩٣ .

٢ - خفض الرسوم على السيارة الكاملة كالتالي :

ل للسيارة سعة المحرك ١٠٠١ حتى ١٣٠٠ سم<sup>٣</sup> خفض إلى ٨٠٪ بدلا من ٨٥٪ .

ل للسيارة سعة المحرك ١٣٠١ حتى ١٦٠٠ سم<sup>٣</sup> خفض إلى





استقبال صناعة السيارات في مصر

رقم الجات

- 851110 Sparking plugs
- 8706 Chassis for motor vehicles
- 8707 Bodies for the motor vehicles
- 870810 Bumpers and parts thereof
- 870829 Brakes and servo-brake
- 870831 Mounted brake linings
- 870840 Gear boxes & Gears
- 870850 Drive-axles with differential
- 970870 Road (disc) wheels
- 870880 suspension shock absorbers
- 870891 Radiators
- 870892 Silencers and exhaust pipes
- 8708 Parts and accessories of the motor vehicles
- 8407 Spark ignition reciprocating internal combustion piston engines
- 8408 Compression - ignition Internal combustion piston engines (diesel or semi-diesel engines)
- 732010 Leaf springs
- 732020 Helical springs
- 840991 Parts for I.C. engines:- pistons, Piston rings & Liners
- 842123 Oil of petrol filters for I.C. engines
- 842131 Intake air Filters for I.C. engines
- 848410 Transmission shafts including cam shafts, crank shafts & connecting rods
- 850710 Gaskets and similar joints of metal sheeting combined with other material
- 850710 Batteries for starting piston engines
- 874010 Transmission of conveyor belts or belting of vulcanized rubber
- 874016 Transmission of conveyor belts or belts of unhardened vulcanized rubber .

شمعات الاحتراق

شاسيهات للسيارات

والقبات الصدمات واجزاؤها

الفرامل وفرامل الضغط واجزاؤها

بطانة الفرامل

(تيل الفرامل)

صناديق التروس والتروس

عمود الادارة بالكرونة والادارة البنويد

جنوط العجلات

المساعدين الخاصة للاهتزازات

رادياتيرات

خالفات الصوت ومواسير العادم (التشكان)

اجزاء وتوازيه السيارات

محرك بنزين

محرك ديزل او كبروسين

سوست ورقية

سوست حلزونية

اجزاء للحركات ذات الاحتراق الداخلي - البستم - المشكر والشيرت

مرشحات الزيت او المتروول لمحركات الاحتراق الداخلي

مرشحات الهواء الداخل لمحركات الاحتراق الداخلي

اعداد نقل الحركة بما فيها اعددة الكمامات واعددة التركه وزراع التوصيل

جوانات وما يعاثلها من الواح معدنية مجمعة مع مواد اخرى

بطاريات لتقويم المحركات ذات الاحتراق الداخلي

سيور نقل الحركة وسيور لقطاط الحراري

سيور نقل الحركة او سيور لقطاط الحراري الغير مطوى



**أولاً : الإعتبارات الحرجة -**  
 إن نظرة موضوعية نستشرف إفاق مستقبل النشاط الحرفي في مصر لا تستطيع أن تتجاهل عدة إعتبارات تعترض طريق النشاط وتدفع به قسراً إلى نقطة إنكسار . إعتبارات مثل -

١ - سيادة مفهوم "التوصيفات القياسية" في ظل أعمال قانون الغش التجاري. والذي قد يجد الحرفيون أنفسهم تحت طائلة منه لسبب أو لآخر .

٢ - الاتحاد - في ظل إتفاقية الجات ووقفاً لإتفاق إجراءات الإستثمار المرتبطة بالتجارة - إلى التخلي عن الشروط الحاكم لنسبة لتكون للحلى (٧٤٠٠ على الأقل) وبالتالي فقد يتراجع وينسحب محسوسة رقم الطلب على المنتجات الحرفية للغاية .

٣ - ضغوط عمالية شديدة لمقاومة ظاهرة "عمالة الأطفال" في وقت ينسجم فيه القطاع الحرفي بتكثيف الظاهرة (الأطفال دون سن الخامسة عشر يمثلون حوالي 7.3٧ من إجمالي العمالة في الورش ليكثيكية والصماوية) .

٤ - الاتحاد نحو خفض التعريفات الجمركية على الواردات من السلع ناسية الصنع والسلع نصف التصنع. وبعض هذه الواردات لها شئيل من المنتجات الحرفية. بما يفود إلى خلق أوضاع تنافسية حرجة للقطاع الحرفي .

٥ - التوسع في المناطق الحرة والتي قد تتساقط معها واردات المكونات الإنتاجية في خط منتظم بحد بديلا للموردين الحرفيين في الداخل .

**ثانياً : الواقع الحرفي : خيارات البديل -**

كل هذه الإعتبارات وغيرها التي تحاصر الواقع الحرفي. تفرض عليه بالضرورة أحد ثلاثة خيارات -

١ - إنتلار الورشة الحرفية تحت وطأة المتغيرات الجديدة .

٢ - تحول النشاط الحرفي إلى نشاط رمادي يسلك في إطار دولا ب التعامل مع أسواق هامشية تضم فئات إجتماعية حرجة. وفي هذه الحالة سوف تفتي العتقيات على النشاط الحرفي تقديم منتج رديء الجودة بسعر منخفض للغاية. بذلك يرتبط النشاط مصيرياً

بأسواق لا يستغل لها .

٣ - تحول الورش الحرفية إلى صناعات صغيرة .

وبداهة ... فإن الخيارين الأول والثاني هما خيارا السلب لقطاعيا وقوميا. فكلهما يحمل نبوة بتدمير الإمكان الإقتصادي الحرفي وإهدار خبراته الفنية وتسريح عمالته ولا يبقى إلا الخيار الثالث متضلا إلى تطوير الآلة الحرفي. وأكثر من ذلك... فهو لخط إلى ترتيبات الفكرة التي قد يستعمل بها الإقتصاد لتصري حلقات تعميق حركة

العمالة. وعند نقطة التماس بين الصناعات الصغيرة والصناعات الكبيرة (وهي أحد سمات الضيق الثالث) فإن رقم العمالة داخل الصغيرة قد يقفز ليحقق بنسبة ١:٥ (وهي النسبة للثانولة دوليا فكل عامل في صناعة كبيرة ينتقله خلفه حوالي ٥ عمال في صناعات صغيرة متناهية)

**ثالثاً : المؤسسة الوسيطة : مظلة الرعاية -**

إذا كان تحول الورش الحرفية إلى صناعات صغيرة هو أحد حروف الجبر في مقدرات الصفة

ارتباطا بفروض التشغيل قصيرة المدى وأكثر إتساقا بالحد الأدنى لرأس المال وبالتالي فهي (الورش) لا تعرف وفورات السعة وتعتمد - أساسا - في خلق أرباحها على تدنية تكلفة رأس المال إلى أدنى حدود ممكنة بشراء الآلات من السوق الثانوي (الآلات المستعملة) وبالتخصية بإحتياجات الأمن الصناعي خصما لتكلفتها ... الخ. كما أن الورشة الحرفية - هي عكس للمصنع الصغير - تتمتع أحيانا حرفة العمل (للصنعية) لا وقت العمل. وهذا الفارق النوعي ينعكس في

د. رفعت لقوشه

أستاذ الإقتصاد كلية الزراعة جامعة الاسكندرية



# الورشة الحرفية والصناعات الصغيرة



مادة ملاحظتين :

(أ) أن القيمة المضافة في بعض الأنشطة الحرفية تعتمد على سعر الطلب (الطلب على التصنيع) وبالتالي فإن جزماً من أرباح الورشة يتحول سريعاً إلى شبه ربح (خاصة إذا تداخلت عناصر حرفية أقل كفاءة لتعصّل وفي ظل اشتتاقات السوق على القيس المضافة التي يولدها سعر الطلب) ولأن شبه الربح يؤول دائما إلى الاتفاق الاستهلاكي. فإن معدل إعادة الإستثمار داخل الورشة يبدو منخفضا للغاية. وقد لا يتناسب أحيانا مع معدل الأرباح .

(ب) أن المنتجات الحرفية الاستهلاكية تعتمد في الغالب الأعم - على ذوق الحرفي لأسها تحمل خصائص مهاراته الوضعية (الصنعية). وهو أمر يحول دون انفتاح زاوية التسويق لتوسع مدى برتهن أساسا بقوة السوق لا بتقوى الحرفي

كل هذا الإسداعي يؤكد على أن

الصناعية في مصر. فإن عملية التحول ليست مجرد قرار إداري أو مدخس توسع القى . ولكنها عملية مركبة على مستوى القطع القنى للإنتاج وعلى مستوى التسق الإقتصادي للآداء .

٤ الورشة الحرفية - على عكس المصنع الصغير - لا تسلك في دورتها الإنتاجية غير إيقاع زمني متواتر. كما أنها تعتمد على مهارة العامل في تطويع الآداء على كفاءة العامل في إدارة الآلة. والمنتجات الحرفية لا تخضع في نطق التصاهة للتوصيفات القياسية. وفي نفس الوقت فإن نمط الإنتاج داخل الورشة لا يقفل - في كثير من الأحيان - بين العمل والتعبية والإنارة. ويجمع بينهم في صوب قريب الشبه بنمط العمل العائلي الذي يصعب معه أعمال لمفعول مبدأ تقسيم العمل .

٢ - وعلى الجانب الآخر فإن التسق الإقتصادي للورشة الحرفية - على عكس المصنع الصغير - أكثر

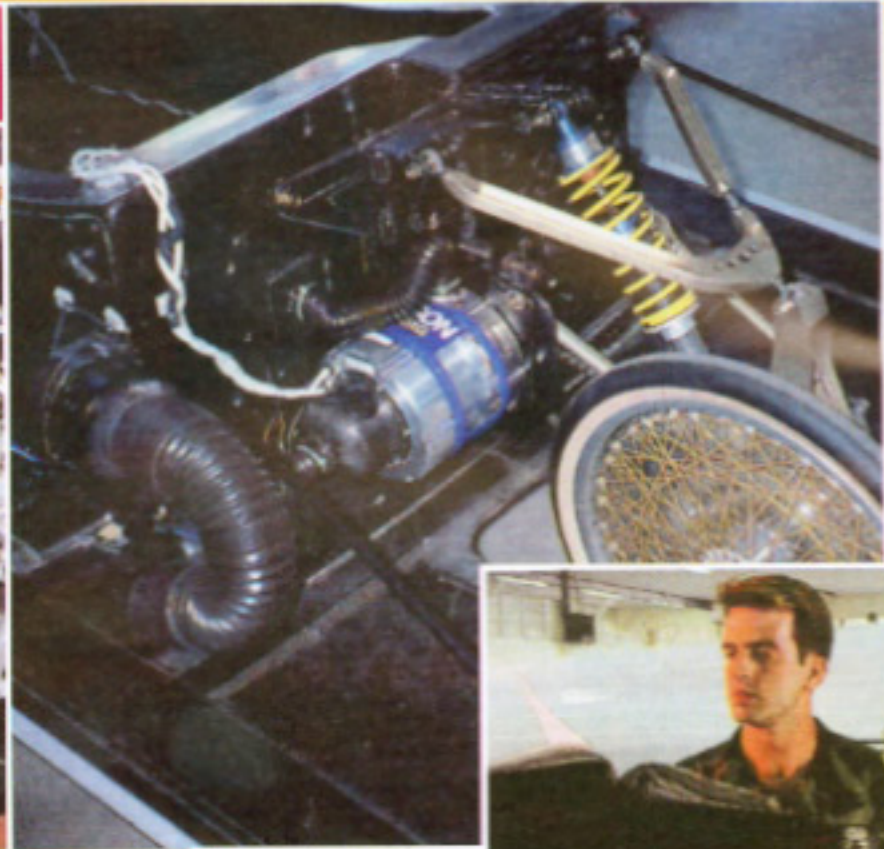
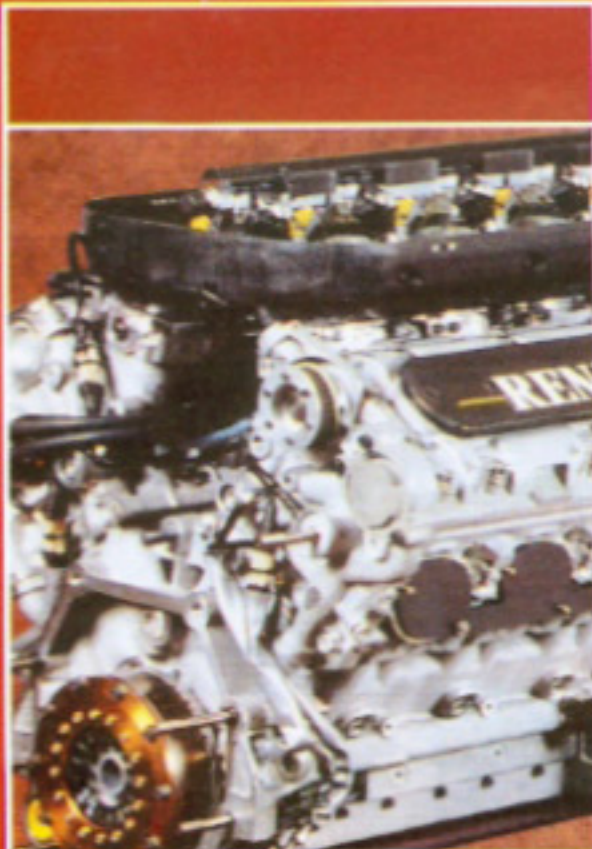
التصنيع. في محاولة لإقتصاص فرصة التلت من بين يديه مرتين -

الأولى في عام ١٥١٧. عندما قامت السلطة العثمانية بنقل الحرفيين من القاهرة إلى إسطنبول وحالت دون التطور الطبيعي للنشاط الحرفي إلى نشاط صناعي صغير (وهو التطور الذي شهدته - آنذاك - دول غرب أوروبا) .

والثانية في عام ١٨٢٢. عندما عمد محمد علي في إستراتيجية لتوسيع الصداغى إلى إستيراد للصانع "تسليم مفتاح" وربط خطوط إمداداتها من المكونات والسلع نصف التصنعة بالموردين في الخارج. وكشالت الإستراتيجية كلفة يزاغة للموردين الحرفيين في الداخل جانباً وإستيفانهم كحجر نشاط هامشي .

وبالإضافة إلى ذلك. فإن الخيار الثالث سوف يساهم في التصدي تنسجيا لظاهرة البطالة - سواء بزيادة عند العمال داخل الوحدة تلازما مع تحولها من ورشة إلى مصنع صغير. أو سواء بإحلال الصالحين بديلا للأعمال في شئيل





### الإكتتاب فيها

#### (٣) آليات التمويل - مثل:

أ - منح بعض الاعطافات الضريبية لتلويش الحرفية في حال تحولها إلى مصانع صغيرة (ومن بينها ضريبة القيمة المضافة)

ب - منح المصانع الصغيرة المغتنية لشركات الإنتاج التصديري نفس امتيازات الاعفاء التي تتمتع بها وإزالتها من مستلزمات الإنتاج من الخارج .

ج - تعيين خصخصة من المنشآت الحكومية يتم تخصيصها لمنشآت المصانع الصغيرة، وإشراك هذه المصانع بتضحية أو بائحة - في حصص التصاريح المبرومة وقتها للاتفاقيات الحكومية

وكل هذه الآليات وغيرها هي - مرة أخرى - دليل عمل على طريق الضرورة الاستثمارية التي تفسح بنسبة الورش الحرفية إلى صناعات صغيرة - قبل أن تغلق الفرضه مرة أخرى

للتمويل مع أساليب جديدة للإدارة والتكيف مع الإشراف الرقابي على المواصفات القياسية للسلعة والسلوك وفقا للقواعد التنظيمية التي تحتكم إليها اتفاقيات التوريد

#### (٤) آليات التمويل - مثل:

أ - توفير شركات لضمان القروض الرأسمالية اللازمة لعملية التمويل

ب - التوسع في التمويل التأخيري من جانب البنوك

ج - مشاركة شركات قطاع الأعمال العام وقطاع الأعمال الخاص في تمويل القروض الرأسمالية لعملية التمويل من مقابل التزامات ملحة بعهود توريد على أن يكون لهيئة الشركات حقوق الإشراف الإداري والفني على المصانع المرتبطة بها

د - طرح سندات حكومية لتمويل القروض الرأسمالية اللازمة لعملية التمويل، ويعمل لصناديق الاستثمار - على سبيل المثال - لتشجيع الطلب على هذه السندات كغذاء يمكن للبنوك

تشكل في مجموعها أطارا عاما للمناقشة تتعدد مستوياته هكذا:

#### (١) آليات التنظيم - مثل:

أ - تكوين مؤسسة وسيطة تضم الجهات المعنية بالإضافة إلى خبراء فنيين واقتصاديين لرعاية عملية التمويل

ب - إعداد برنامج لتحصير الشامل لكل الأنشطة الحرفية، إذ أن بعض هذه الأنشطة خارج الإحصاء الرسمي

ج - إعداد برامج اجتماعية لتهيئة الحرفيين نفسيا وثقافتا

عملية التمويل من الورش الحرفية إلى المصانع الصغيرة، هي عملية برغبة الإيجاد فهي تحول في نمط الإنتاج وهي تحول في نمط اقتصادي، وبالتالي فإن مخاض إجراءاتها قد يستلزم وجود مؤسسة وسيطة ترمي هذا التمويل وتوفر آلياته

#### وأخيرا: آليات التمويل - دليل عمل

هذه الآليات التي نرسم دليل عمل المؤسسة الوسيطة يمكن الاقتراب منها بأجتهادات الإشراف والتي



# الصناعة المصرية في طريق العالمية

شهدت صناعة السيارات في مصر تطورا كبيرا ... حيث بلغ عدد المصانع حتى الآن ٩ مصانع يعمل بها أكثر من ١٥ ألف عامل، ويقف خلفها أكثر من ٧٠ مصنعا للصناعات الغذائية . ورغم ذلك مازالت من الصناعات الوليدة التي تحتاج لمزيد من ضخ الاستثمارات والدعم للنهوض بها خاصة في ظل تحرير التجارة الخارجية والعمل باقتصاد السوق . حول مستقبل صناعة السيارات كان هذا الحوار مع د. إبراهيم فوزي رئيس الجهاز التنفيذي للهيئة العامة للاستثمار

الفتحات الماضية ... نرجو معرفة الأسباب التي دعتهم إلى ذلك، وهل هذا يرتبط بتيسيرات مقدمة من قبل الدولة لجذب هؤلاء المستثمرين؟

المناخ لدينا مهيا ... فالحكومة واضحة، والمستثمر يفضل المناخ الاقتصادي والسياسي المستقر ، ويخاف إذا كانت سياسة الدولة متقلبة وغير واضحة ولكن الآن اتضح الخط والحكومة لن تقدم تيسيرات خاصة إلا إذا كان المستثمر ذاته سيقدم مشروعا خاصا فعلى سبيل المثال إذا تقدم مستثمر بمشروع يصدر ٧٠٪ وبييع ٣٠٪ بالداخل لا بد من تشجيعه فلا يمكن أن نساوي بين من يصنع مائة ألف سيارة وبين من يصنع ألفين فقط .

- حتى الآن لم تصل أي من مصانع السيارات المقامة في مصر حاليا إلى الإنتاج الحدى والأرقام المستهدفة - هل هناك إمكانية لأن تكون مصر قاعدة للتصدير للأسواق المحيطة بها



هناك قواعد يجب قبولها ... فالصناعة لا تنشط ولا تتحسن إلا في جو من المنافسة... وإذا تضاعفت المنافسة لفترة ترهلت الصناعة لدينا وفقدت القدرة على التطور، ومسيرة التقدم العالمي حتى أنها ستصل لمرحلة الرقوض من أبنائها .

وهنا أتوجه إلى صناعات مصر المعرضين على وجود مستثمر إضافي بأن عليهم أن يتذكروا أنهم كانوا في الأساس مستثمرين إضافيين .

تستعد شركات أوروبية للاستثمار في الصناعات الغذائية لصناعة السيارات في مصر رغم الإحجام عنها خلال

الاستثمار بمعدلات متزايدة ونحن نعبر عنك الزجاجة انطلاقا إلى الطريق العالمي، ونحو الهدف الصحيح وأعود وأكرر أن الخوف من السياسة الجمركية هو خوف من نقص المكسب، وهذا لا يحدث طالما أن المنتج عالي الجودة وبسعر مناسب .

- ألا يزاحم المستثمر الأجنبي المستثمر المصري في حالة زيادة الاستثمارات ؟

إن الاستثمار الخاص دخل مزاحما لإحدى شركات القطاع العام في مجال صناعة السيارات فلماذا لا نسمح للمستثمر الأجنبي خاصة وأن

ما هي رؤية سيادتكم المستقبلية لصناعة السيارات في مصر؟ (... ) أنا متفائل جداً بصناعة السيارات لدينا ... فخلال العامين الماضيين نجد أن المنحنى في تصاعد مستمر .. فالشركات يترابعد عددها وكذلك الاستثمارات في مجال هذه الصناعة، ومستويات الجودة تتحسن وهناك استفادة من السياسة الجمركية، وهنا يشير د. إبراهيم فوزي إلى أن يتحدثون عن السياسة الجمركية فيقول : ما المانع من الاستفادة بهذه السياسة، فالمصانع تزداد وتنشط وتظهر نوعيات مختلفة من المنتج والفيصل النهائي هو الجودة، والتي لم تكن موجودة من قبل، ونحن في البدايات والناس اليوم يشاهدون مرحلة جديدة .. وعلى سبيل المثال مجيئ مصنع مرسيدس، و B.M.W العام القادم لدينا نقاط إيجابية هامة، وهذا يؤكد أننا في الاتجاه الصحيح لأن المشهد



د. إبراهيم فوزي

رئيس الجهاز التنفيذي

للهيئة العامة للاستثمار



كثيرا عندما يصدر للشارح  
٨٠٪ من الإنتاج وتباع الـ ٢٠٪  
المتبقية من الإنتاج بالسوق  
المحلي .

إن من أسباب ارتفاع تكلفة  
المنتج لدينا عدم الارتباط بين  
المُصنع وبين أصحاب  
الصناعات الغذائية . كذلك  
تجاهل فكرة التوجه العالمي،  
والذي أرجو أن يكون الشغل  
الشاغل في المرحلة القادمة،  
فالصناعة لدينا نشأت في ظل  
الحماية الشديدة، ولأن طبيعة  
البلد مغلقة فلم يكن هناك دافع  
للتطوير أما اليوم فعلى  
صناعنا شحذ طاقاتهم نحو  
التوجه العالمي كلا بأسلوبه  
الخاص بحيث يصبح التوجه  
مبدأ لديهم .

إن الهدف الذي نسعى إليه  
هو تطوير الصناعة في جو  
طبيعي، ودفع الصناع تدريجيا  
للوصول من خلال هذه المرحلة  
إلى زيادة مكونات المنتج  
تدريجيا والوصول إلى  
المنافسة، وهكذا نحن نطور  
تدريجيا ولكن على أسس

النهاية رخيصة مما يجذب  
انتباه الدول الأوروبية إلينا .  
- ما هي نسبة الصناعات  
المغذية المحلية في السيارة  
المصنعة في مصر ؟  
تبلغ نسبة الصناعات الغذائية  
في صناعة السيارات ٤٠٪  
وترجع أهميتها إلى أنها تشكل  
عمق الصناعة، ومن الممكن أن  
تزيد هذه النسبة وتصل إلى  
٥٠٪ في فترة بسيطة عندما  
يحدث تعاون بين صناع  
السيارات وصناع الصناعات  
المغذية على أن يقدموا إنتاجهم  
للسوق العالمي فنحن سنسعد

لمصر وهي ١٢ عاما للمشاركة  
الأوروبية وهل تكفي ؟  
١٢ عاما كافية جدا للمشاركة  
الأوروبية وفي تقديرى هي  
فترة مناسبة لأن الأمر في  
النهاية يتوقف على مجهودنا،  
والمشروعات التي لا بد أن  
تنتهي قبل هذه الفترة . فهناك  
صناعات ضخمة لاستثمار  
العمالة لديهم بالتدريب لرفع  
الإنتاجية حتى يتمكنوا من  
إخراج المنتج بشكل متوازن ،  
فالعاملين لدى المستثمر مدرّبين  
وعدهم بسيط والإنتاج  
معدلاته في ازدياد والتكلفة في

هو حلم نسعى لتحقيقه  
بالدخول في مشاركة حقيقية  
مع إحدى الشركات المصنعة  
للسيارات عالميا حتى يمكن لنا  
الاستفادة من شبكاتها المتعددة  
كالشبكات الخاصة بتوزيع  
وتسويق المنتج وشبكات  
التدريب لديها وشبكات  
التكنولوجيا المستخدمة وكذلك  
خطط الإعلان ومكاتب الدعاية  
لديها ، فنحن لا نستطيع أن  
نبدأ بأنفسنا أو رجال الأعمال  
بمفردهم .  
- هذا يدعونا للتساؤل عن  
مدى مناسبة الفترة الممنوحة



ثابتة .

- هل تستطيع مصانع السيارات تسويق منتجاتها في السوق المصرية دون تسهيلات إئتمانية وتعاون مع البنوك خاصة وأن الغالبية لا تستطيع الشراء دون تقسيط ؟

إن أي منتج يجد التسهيلات اللازمة لتسويقه ولقد تم تعاون بين المنتجين والبنوك حتى العام الماضي .

ولكن المنتجين أساءوا استخدام التسهيلات الممنوحة لهم وتوسعوا أكثر مما يجب، وكان لابد أن يشعروا بأن البنوك لن تفتح بسهولة ولكن الموضوع بسيط وقابل للعلاج . متى تستطيع مصر أن تكون مشاركة في صناعة التكنولوجيا وليست سوقا لتلقيها وشراؤها ؟

إن التكنولوجيا لا تعيش بمفردها .. فهي تعيش مع الصناعة أينما تكون فعلى سبيل المثال صناعة الشلجات ليست بمفردها هناك أرض خصبة لتطوير المنتج باستخدام التكنولوجيا الحديثة وهكذا حينما تتطور الصناعة تدريجيا تجذب معها التكنولوجيا، إنه تفاعل قائم ولا بد منه فيصعب علينا تصور صناعة بدون تكنولوجيا أو العكس .

وهنا أود الإشارة إلى أهمية الحصول على التكنولوجيا من منبعها فلو فكر أصحاب الاستثمارات في الفائدة التي ستعود عليهم إذا أرسلوا عشرة أفراد للتدريب بالخارج بدلا من الإكتفاء بإرسال اثنين فقط .. لابد لنا من الاقتناع بجدوى ما نفعله فكل مصنع يحتاج إلى تدريب خاص ومراكز التدريب لا تغني عن تدريب صاحب المصنع لصناعة فمن خلال التدريب الخارجي يكتسب العامل دقائق وخصائص الصناعة .

وأخيرا أود الإشارة إلى



**أنا متفائل بصناعة السيارات لدينا**

**المستثمر يفضل المناخ الاقتصادي والسياسي المستقر**

أهمية صناعة السيارات وخصوصيتها فهي منتج غالي جدا وله متطلبات عالية ولكن هذه الصناعة تخلق سلسلة من الأنشطة المرتبطة بها مما يجعلنا دائما نحاول توفير المناخ لأصحاب هذه الصناعة . لأن من الممكن لصاحب المصنع أن يستورد وفي هذه الحالة سيحصل على مكسب أكبر ، ولكن هناك من يريد أن ينتج ويتحمل عبء مصنع وعمال وآلات وكل هذا بمحض إرادته لأن هناك هدف يسعى إليه .

إن المستقبل ضخم ولدى رجال الصناعة كل أسباب التفاؤل وهنا أحب أن أستعين بمقولة رئيس شركة أنفثا افتتاح مصنعه :

قال «أمامنا أوقات صعبة ولكن لدينا الرجال الذين لديهم القدرة للتغلب على هذه الصعاب».

بالفعل الكل حدد توجهه ولا بد أن نعرف أننا نتجه نحو مزيد من التحضر لتحقيق المناسه .

واستشهد بمقولة السيد رئيس الجمهورية حين قال في افتتاح جلسته مجلس الشعب . [لن نضحى بالصناعة الوطنية] .

ولكن التسوجه لمزيد من التحضر للمناسه التي تستفيد منها الصناعة ربما ليس في المدى القصير ولكن على المدى المتوسط والبعيد .



# ابتكارات

اشترك جهاز تنقية الابتكار والاضئراع بهذا الابتكار في المعرض الدولي للمخترعين الشباب باليابان عام ١٩٩٠ وفاز بجائزة متميزة حيث كان عمر المبتكر حينئذ لا يتعدى أحد عشر عاماً .

## دائرة كهربية لحماية ابلاتين السيارة من التلف



اسم الابتكار :  
دائرة كهربية لحماية ابلاتين السيارة من التلف .  
مسجل بملكتب براءة الاختراعات برقم : ٩٣ / ٦٤٠  
اسم المبتكر :  
سمير عطية بخيت  
المهنة : مهندس زراعي  
فكرة الابتكار :

عبارة عن دائرة كهربية تعمل على استغلال فتح وغلق ابلاتين لتوليد نبضات كهربية دون مرور تيار عالي في ابلاتين حيث ان المسبب الرئيسي لتلف ابلاتين هو مرور تيار عالي من خلاله أثناء التوصيل وعند فتح ابلاتين تتولد شرارة بين طرفيه نتيجة للقوة الكهربية العكسية المتولدة من المويضة ويستمر حدوث هذه الشرارة بين طرفي ابلاتين تؤدي الى تلفه .

مميزات الابتكار :  
- الابتكار يعمل على استغلال فتح وغلق ابلاتين لتوليد نبضات كهربية دون مرور تيار عالي حتى لا يتسبب في تلف ابلاتين .  
- التغلب على جميع المشاكل الناتجة عن سوء التركيب والتي تؤدي الى تلف ابلاتين مثل عدم ضبط خوص ابلاتين .  
- اطالة العمر الافتراضي للابلاتين .  
- رفع كفاءة المحرك للسيارة نتيجة الاحتراق الكامل .

## جهاز تعديل دورة اشعال محركات البنزين

اسم الابتكار :  
جهاز تعديل دورة اشعال محركات البنزين  
مسجل بملكتب براءات الاختراع برقم : ٩٠ / ٣٣٠  
اسم المبتكر :  
محمد سند عفيفي  
المهنة : محاسب  
فكرة الابتكار :



الجهاز عبارة عن دائرة الكترونية تحل محل ابلاتين والكوندنسر وتعمل على تعديل زمن حدوث الشرارة مع اختلاف الوضع الزاوي لعمود الترفيق مما يؤدي الى الاستفارة المثلى من انفجار الشحنة .

مميزات الابتكار :  
١) يؤدي استخدامه الى خفض في استهلاك الوقود بنسبة تتراوح بين ٢٠٪ الى ٢٢٪ .  
٢) ضمان الأمان المثالي للمحرك على مدار دورة عمله (من حيث الاشعال) .

## كوريك لرفع السيارة يعمل بالبطارية

اسم الابتكار :  
كوريك لرفع السيارة يعمل بالبطارية  
مسجل بملكتب براءات الاختراع برقم : ٨٧ / ٥٢٧  
اسم المبتكر :  
أحمد بسيوني شهاب الدين  
المهنة : طالب  
فكرة الابتكار :



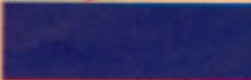
تعتمد فكرة الابتكار على الاستغناء عن الكوريك اليدوي في تجميع اطارات السيارة وتستخدم بدلا منه كوريك كهربي يوصل ببطارية السيارة فيعمل على جهد ١٢ فولت .  
مميزات الابتكار :  
١ - سهل الاستخدام .  
٢ - يوفر في الوقت والجهد .



تخضع السيارات ذات  
الموديلات القديمة عند  
احتساب القيمة الجمركية  
لنسب خصم نتيجة قدم  
سنة موديل هذه السيارات  
كما أن القيمة الجمركية  
تتأثر بمدى بعد موانئ  
المنتجة للسيارات عن

## كيفية حساب الضرائب والرسوم الجمركية على السيارات

الموانئ المصرية ولذلك كان  
لزما أن نبدأ بالحديث عن  
نسب خصم الموديل وعن قيم  
النولون المتعلقة بتكاليف  
شحن السيارات من موانئ  
انتاجها «بلاد المنشأ»  
إلى مصر



- أولا - نسب خصم الموديل  
للمنوعة لسيارات الركوب:
- ١ - موديلات ١٩٩٥ تمنح نسبة خصم ١٠٪ بشرط ن ترد اعتبارا من أول أكتوبر ١٩٩٥ أما مايرد قبل هذا التاريخ فلا يمنح أى نسبة خصم.
  - ٢ - موديلات ١٩٩٤ تمنح نسبة خصم ١٠٪ حتى آخر سبتمبر ١٩٩٥ واعتبارا من أول أكتوبر تمنح نسبة خصم ١٥٪.
  - ٣ - موديلات ١٩٩٣ تمنح نسبة خصم ١٥٪ حتى آخر سبتمبر ١٩٩٥ واعتبارا من أول أكتوبر تمنح خصم ٢٠٪.
  - ٤ - موديلات ١٩٩٢ تمنح نسبة خصم ٢٠٪ حتى آخر سبتمبر ١٩٩٥ واعتبارا من أول أكتوبر تمنح نسبة خصم ٢٥٪.
  - ٥ - موديلات ١٩٩١ تمنح نسبة خصم ٢٥٪ حتى آخر سبتمبر ١٩٩٥ واعتبارا من أول أكتوبر تمنح نسبة خصم ٣٠٪.
  - ٦ - موديلات ١٩٩٠ وماقبلها تمنح نسبة خصم ٣٠٪.
- ثانيا - كيفية احتساب قيم النولون المختلفة:
- تتحدد قنات نولون السيارات تبعا للمسافة المكانية لبلد المنشأ (بلد انتاج السيارة) عن جمهورية مصر العربية:
- ١ - من موانئ إنجلترا: ٣٥ جنيه استرليني للمتر المكعب.
  - ٢ - من موانئ الساحل الشرقى وخليج المكسيك بالولايات المتحدة
- الأمريكية: ١٩٢ دولار للمتر المكعب.
- ٣ - من موانئ شمال وغرب أوروبا: ٢١٢ مارك للمتر المكعب.
  - ٤ - الدنمارك والسويد والنرويج وفنلندا: ٤٠٥ دولار للمتر المكعب.
  - ٥ - إيطاليا: ٣٣٧ دولار للوحدة حتى وزن ٨٠٠ كجم.
  - ٦ - هولندا: ١٣٥ دولار للمتر المكعب.
  - ٧ - ألمانيا: ١٧٨ مارك للمتر المكعب.
  - ٨ - لوانا اليوجوسلافية: ٢٦٢ دولار للسيارة.
  - ٩ - رومانيا: ٣١ دولار للمتر المكعب.
  - ١٠ - بولندا: ١٣٥ دولار للمتر المكعب.
  - ١١ - اليابان: ١٧٧ دولار للمتر المكعب.
  - ١٢ - كوريا: ١٤٢ دولار للمتر المكعب.
  - ١٣ - كوريا: ١٤٢ دولار للمتر المكعب.
- ونأتى الآن إلى بيان طريقة احتساب قيمة الضرائب الجمركية وضريبة التبعات على السيارات





٩٠ ١٦١٦٧ ضريبة المبيعات (وتحصل بواقع ١٥٪ من مجموع القيمة سيف والضريبة الجمركية) ٦٠ ٣٢٣٣ مقابل خدمات جمركية (وتحصل بواقع ٦٪ من القيمة سيف) ٥٠ رسم بصفة ١٠٠ ٧٣٢٩٦ إجمالي الضرائب الجمركية المستحقة بالجنيهات المصرية. ويلاحظ أن مقابل الخدمات الجمركية لا يحصل بالنسبة للحالات التالية:

- ١ - السيارة الواردة بصفة مؤقتة على أن يتضمن الضمان لقدم عنها هذه النسبة.
- ٢ - السيارات المعاد استيرادها.
- ٣ - السيارات الواردة برسم المناطق والأسواق الحرة.
- ٤ - السيارات المعفاة والواردة للجهات الحكومية والدفاع والداخلية وشركات الإنتاج الحربي ورئاسة الجمهورية وهيئة الأمن القومي.
- ٥ - السيارات المعفاة بموجب اتفاقيات التعاون الفني أو الثقافي والعلمي والاقتصادي والواردة في إطار اتفاقيات البحث عن البترول والمعادن.
- ٦ - السيارات المفرج عنها للاستعمال الرسمي للسيارات والمفوضيات والقنصليات والدبلوماسيين والأجانب وللنقلات الدولية والعربية.

فرنسي وسعة محركها ١٦٠٠ سم<sup>٣</sup> بها جهاز تكييف ونقلت البلاد خلال شهر يناير ١٩٩٥.

أولا - طريقة حساب القيمة (سيف) للسيارة:

٧٨٣٠٠ فرنك فرنسي (سعر السيارة)

٧٤٩٤٠ فرنك فرنسي (سعر جهاز التكييف)

٨٥٧٩٤ فرنك فرنسي (قيمة السيارة بالإضافة)

٠.٦٥٨ سعر صرف الفرنك بالجنيه المصري «ملا»

٥٥٧٦٦ القيمة فوب بالجنيه المصري

٠.٩٠٨ تمنح نسبة خصم الموديل ١٠٪

٥٠١٨٩ القيمة بعد الخصم

٣١٤٦٠ قيمة التولون بالجنيه (بفرض أن طولها ٤.٤ مترا × ١١٠٠ فرن: × ٠.٦٥)

٥٣٣٥

٥٤٣- قيمة التأمين بواقع ١٪ من المجموع السابق

٥٣٨٦٨

٢٥٠ قيمة التفريغ

٥٣٨٩٣ القيمة (سيف) بالجنيهات المصرية

ثانيا: طريقة حساب إجمالي الضريبة الجمركية وضريبة المبيعات المستحقة السداد:

قرش جنيه

٥٣٨٩٣ ٠٠ الضريبة الجمركية (وتحصل بواقع ١٠٪ من القيمة سيف)

طبقا للغة الجمركية المحددة لبند سيارات الركوب بالتعريفية الجمركية وهو بند ٣٨٧ ولقد تحددت الفئة الجمركية لها كما يلي:

- ١ - حتى ٣م<sup>١٠٠٠</sup> لسعة المحرك ٥٠٪
- ٢ - أكثر من ٣م<sup>١٠٠٠</sup> وحتى ٣م<sup>١٣٠٠</sup> لسعة المحرك ٧٠٪
- ٣ - أكثر من ٣م<sup>١٣٠٠</sup> وحتى ٣م<sup>١٦٠٠</sup> لسعة المحرك ١٠٠٪
- ٤ - أكثر من ٣م<sup>١٦٠٠</sup> وحتى ٣م<sup>٢٠٠٠</sup> لسعة المحرك ١٣٥٪
- ٥ - أكثر من ٣م<sup>٢٠٠٠</sup> لسعة المحرك ١٦٠٪

ب - غيرها (بما فيها ذات المحركات الدوارة) ١٦٠٪

هذه الفئات المثوية هي ما يطلق عليها اسم (الضريبة الجمركية) كما تضاف ضريبة أخرى تسمى (ضريبة المبيعات) وتحصل من إجمالي القيمة سيف مضافا إليها الضريبة الجمركية وتحصل بالفئات التالية:

- ١ - حتى ٣م<sup>١٦٠٠</sup> لسعة المحرك ١٥٪
- ٢ - أكثر من ٣م<sup>١٦٠٠</sup> وذات المحركات الدوارة ٣٠٪

كما يضاف مقابل خدمات جمركية بواقع ٦٪ من القيمة سيف ونوضح فيما يلي مثلا عدديا لطريقة حساب الرسوم الجمركية: نفرض أن سعر للصنع لسيارة بيجو ٤٠٥ GR ٤٠٥ صالون ٤ سلندر موديل ١٩٩٤ هو ٧٨٣٠٠ فرنك

وهي تمر بعمر حلتين إذ يتعين في البداية أن تحسب القيمة الجمركية للسيارة وهي ما يطلق عليها القيمة (سيف).

ثم نستخدم هذه القيمة في الوصول لى إجمالي الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم المستحقة على السيارة.

١ - كيفية حساب قيمة السيارة للأغراض الجمركية (القيمة سيف):

أ - يضرب سعر السيارة للقومة بالعملة الأجنبية في سعر صرف العملة للمقوم بها سعر السيارة في بلد انتاجها فنحصل على ما يسمى القيمة (فوب) مقومة بالعملة المصرية ويتلاحظ اضافة قيم الاضافات الاختيارية التي قد تكون بالسيارة.

ب - تستنزل نسبة الخصم المقررة لاستعمال السيارة والتي سبق تحديدها.

ج - يضاف تولون السيارة طبقا لفئات التولون السابق الإشارة إليها.

د - تضاف قيمة التأمين بواقع ١٪ من المجموع السابق.

هـ - تضاف مصاريف التفريغ بواقع ٢٥ جنيها للسيارة ويجوز الأخذ بقيمة فاتورة التفريغ في ميناء الوصول بعد استبعاد مصاريف الحراسة واجور الكتبة.

٢ - كيفية حساب إجمالي الضرائب والرسوم الجمركية المستحقة على السيارة:

تحتسب الضريبة الجمركية



# ارشادات السلامة عند قيادة السيارات

القيادة فن وذوق وأخلاق وإذا كان الإنسان يكتسب الذوق والأخلاق بالتربية السليمة وبالتعامل الحضارى مع أفراد المجتمع الذى يتعايش معه فلا شك أن فن القيادة له قواعده وأصوله التى يلزم الإلمام بها حتى يمكن تجنب أخطار الطريق المختلفة. ولهذا كان من الواجب التعرف على أصول فن القيادة حتى نتجنب المزيد من حوادث السيارات التى تاتى فى مكان الصدارة بالنسبة لكل أنواع الحوادث الأخرى إذ يموت فى العالم كل تسعين ثانية رجل أو امرأة أو طفل بسبب حوادث السيارات، وهؤلاء الضحايا الذين يسقطون كل يوم صرعى يمثلون ثلث مجموع قتلى الحوادث الطارئة كافة

استعمال المصابيح الأمامية والخلفية مع استعمال مساحة المطر لازالة الماء والضباب مع مراعاة عدم تجاوز السرعة ١٥ كم/ ساعة ومراعاة عدم تخطى السيارة التى امامك والاقبال من استعمال الفرامل أثناء السير فى المطر والضباب والشمورة. ١١ - يجب الوقوف فى الاشارات خلف عمود الاشارة ليسهل رؤية الاشارة. ١٢ - عند الوقوف يراعى شد فرامل اليد وعدم ترك مفتاح ادارة السيارة واحكام غلق ابواب السيارة قبل مغادرتها. - قواعد السير فى الميادين: يجب عند السير فى الميادين ملاحظة مايتلى: ١ - اولوية السير فى الميادين للقادم من اليمين.. ومن يتقدمك.

بالأضواء وبوقت كاف حتى يتجنبها الغير وحتى لاتعرض نفسك والغير للخطر. - يجب مراعاة السرعة القصوى المقررة قانونا. ٧ - يجب مراقبة الطريق بالنسبة للاتجاه المضاد كما يجب عدم تخطى السيارة التى تتخطى سيارة أخرى. ٨ - مراعاة تهدئة السرعة عند الانحراف مع اعطاء اشارة الانحراف ومن الضرورى ايضا تهدئة السرعة فى الميادين فضلا عن مراعاة أماكن عبور المشاة. ٩ - فى القيادة الليلية يجب استعمال المصابيح الكبيرة بصورة منقطعة. ١٠ - أما فى القيادة أثناء الشمورة أو الضباب فيجب

والكهربائية والتأكد من أن السيارة بها كمية كافية من الوقود والزيت والمياه كما أنه من الضرورى التأكد من صلاحية الفرامل والاطارات. ٢ - أثناء قيادة السيارات يجب مراعاة قواعد وآداب المرور. ٣ - مراعاة التفكير جيدا فيما تريد عمله وذلك عند الوقوف أو الدخول فى المنحنيات و عند التخطى. ٤ - النظرة فى المرآة الأمامية بين لحظة وأخرى حتى يمكن اكتشاف حركة المرور الخلفية مع الاحتفاظ دائما بمسافة كافية بينك وبين السيارة التى امامك. ٥ - يجب استعمال الاشارات المتسفق عليها اما باليد أو

ولقد أعلنت هيئة الصحة العالمية تقريرا جاء فيه: ان مائة ألف شخص يلقون مصرعهم فى حوادث الطرق فى جميع انحاء العالم كل عام ويقابل كل قتيل منهم عدد من المصابين بجروح خطيرة يتراوح بين ١٠ أشخاص و١٥ شخصا وعدد المصابين بجروح طفيفة يتراوح ما بين ٣٢ - ٤٠ شخصا. - أهم ارشادات السلامة فى فن القيادة عند قيادة السيارة هناك ارشادات عامة يجب على كل القائد أن يراعيها وأهمها: ١ - يجب أولا أن تتأكد من صلاحية السيارة وقدرتها على السير قبل قيادتها وذلك من جميع النواحي الميكانيكية





الكهرباء للموتور ولهذا فإن السيارة تستسمد الكهرباء اللازمة من البطارية فقط التي لاتسمح منفردة بذلك مما يؤدي إلى ضعف الإنارة ليلا بالإضافة إلى ضعف جهد السيارة في السحب.

٤ - أمبير الوقود: إذا نفذ الوقود من خزان السيارة (التناك) فإن ذلك سيؤدى إلى تعطل السيارة وتوقفها بالإضافة إلى احتمال سحب الرذاذ أو طلعية البنزين لبعض الأتربة أو الفضلات الموجودة في قاع الخزان مما يؤدي إلى انسداد طلعية البنزين.

السيارة هناك مؤشرات خاصة بتأمين السيارة أثناء القيادة يجب مراعاتها ومداومة ملاحظتها وهي:

١ - أمبير الزيت: فعندما يتوقف الأمبير أو تضئ اللمبة الخاصة به فإن ذلك دليل على نقص الزيت مما يهدد موتور السيارة بالاحتراق.

٢ - أمبير الحرارة: عند ارتفاع مؤشر الحرارة إلى درجة الخطورة فإن الاستمرار في السير بالسيارة يهدد سلامة الموتور ويؤدى إلى تلف جوان وش السلندر.

٣ - أمبير الدينامو: عند توقف الدينامو وإضاءة اللمبة الخاصة به فإن ذلك دليل على توقف الدينامو وهو الذى يولد

١ - النظرة في المرآة العكسية لمعرفة مدى مايسمح به الطريق من الخلف لإجراء الانحراف.

٢ - قبل الدخول فى المنحنى يجب اقلال السرعة تدريجيا.

٣ - يجب أن تكون السيارة دائما فى الجانب الأيمن من الطريق عند اجتياز المنحنى.

٤ - دخول المنحنى يجب أن يكون اما بالسرعة الناشئة عن دفع المحرك فقط أو بسرعة تزيد عن ذلك قليلا.

٥ - يجب توجيه عجلة القيادة بلطف وقت الدوران مع مراعاة القبض عليها بشدة وقت دخول المنحنى.

٦ - احذر الاستعانة بالفرامل لتخفيف السرعة عند الدخول فى المنحنى.

٧ - مؤشرات الأمان فى

٢ - يجب تهدئة السرعة فى الميدان.

٣ - على قائد السيارة أن يلاحظ أماكن عبور المشاة وهي تكون دائما عند أطراف الميادين.

٤ - يجب مراعاة اعطاء اشارة الانحراف فى الوقت والمكان المناسبين.

**قواعد القيادة فى المنحنيات**  
المنحنيات تعتبر مشكلة من مشاكل الطريق التى يواجهه قائد السيارة والتي تتطلب منه أن يكون حذرا جدا، وأن يراعى تهدئة السرعة بما يتناسب مع درجة انحراف المنحنى وكما كان المنحنى حادا.. كانت السرعة المطلوبة أقل.

وتتلخص قواعد القيادة عند اجتياز المنحنيات فيما يلى:



# طرائف

## للسيارات .. أيضا جنون



في الصباح الباكر في مدينة  
دالاس الامريكيه كل شئ هادئ  
فجأة تستيقظ المدينه على صخب  
موسيقى الروك ... تصدر من  
سياره غريبه تسير في الطرقات.  
قال شاس باربردف صاحب  
السياره انه بعد ان اصابه الملل  
وانته فكره تجميع أكبر قدر من  
مكبرات الصوت لأحجام مختلفه  
وتوصيلها بكابلات من خلال  
انابيب خارجيه بسيارته وقد  
أسمها النبؤه ...

## الفضل يعود لبيكاسو

بروت روسي من  
انصار المدرسه  
التكعيبيه وقد اسفر  
حبه لها عن هذه  
السياره المتناثره ...  
وكان تعليقه  
الفضل يعود  
لبيكاسو



## هناك.. من يعشق الاصابه

ليس مطرب الاخبار فقط الذي  
لا يتوب عن الغناء مهما لحقت به  
الاصابات .  
ولكن بوبي البرتو الذي يتحدث  
ناثما عن اصاباته - قررت  
مستشفى شارون بضاحيه  
بيلوكي كتابة اسمه على الغرفه  
رقم ٢٠٩ بالدور السادس لمرور  
خمسه وعشرون عاما من التردد  
عليها بلا انقطاع منذ تاسيس  
قسم كسور العظام بالمستشفى  
بدأت معه الاصابه من كسور  
الترقوه مرورا بشرخ العظام إلى  
سماير اليلتين ..  
ومع ذلك فهو سعيد وسيشترك  
في سباق بيلوكي الدولي القادم !





خرج كعادته قبل أن يستيقظ أهله.. يتحسس الطريق حتى يعبر هذا الزقاق الضيق ليصل إلى الحسنة لتستقبله هذه الخيوط الرقيقة والتي حاول سرورا أن يمسكها في راحة يده فلم يفلح فالتفت بالنظر إليها... بحث في جيوبه عن بقايا أحلام البارحة فاطمن.

طرق باب الأسطى.. فتحت له زوجة البيضنة نصف عابته

تتهادى أجزاء لدنه من جسدها يرمقها... لا تهتم.. ده بليه ! ناولته المفتاح وهي توصل الباب.. اختزن ما رآه لعت عيناه اضافه جديدة... فتح الورشة... وبدأ العمل قريبا لم يكمله بالأمس.. شاي بجليب يا أسطى بليه.. بريري... شقة فول وكتر الشطة.. مات بصله وقرن فلفل حامى... الصلاة على النبي.. صباح الخير يا أسطى سيد.

تقيه أن الصباح موجه له.. لم يكن يناديه باسمه سوى الزبال.. بليه أحسن . خلصت يا بليه العربية اللي في ايدك.. ايوة يا أسطى خلاص آمه.. رآه من أسفل السيارة ساقان تحملان بطنا متهدلا تخرج منها ذراعان يتدلى منهما كنان لهما بصمات على جميع أجزاء جسده النحيف. اتنصف الليل ولم يحضر الزبون ليستلم السيارة.. ده

مخلص الحساب ومستعجل عليها ويكره الحد قائلين.. استلمت منه الأجر مشفوعا بخار ونار في جنتك وأمرني بانتظار الزبون أن شاء الله تبات جنبها أنا لازم أروح القهوة .

لم أستطيع الرد.. وجلست القرفصاء بجانبها.. انعى حظى في اليوم المنتظر.. شقة كفتة من عم ابراهيم وحمام ساخن استعرض فيه كل اضافات الأسبوع ودعوة من أمي عقب مناوتها للمعلوم.

حاروح السيمما بكره.. وانغدى بره.. وأعدى على أم صلاح هي ايضا لا تهتم بتقلع البط وتستحمي يوم الحد.. هاكل بسبوسه من عند ام هاشم بالليل. الزبون اتأخر قوي.. يمكن مش جاي.. لو العربية دي بتاعتى.. ما أخش أنام فيها وخلص أحلى من نومه الحصريه في البيت.. الورش كلها قفلت الناس كلها روحت.. فيها ايه لما أنام في العربية.. أمي ح تعلق.. أبدا لا أحد يهتم.. وفتح السيارة ودخل إلى المقعد الخلفي وتمدد فوقه ووضع يديه تحت رأسه .

لا يدري كيف تجمعت الأحلام كلها وهاجمته واطافات الأسبوع كله بل والأسابيع الماضية.. أم صلاح.. زوجة الأسطى.. حتى الزبون التي رآها من أسفل السيارة.. لم يحضر الزبون واستغرق في النوم .

قرات عناوين الصحف.. وقرات صفحة الحوادث خبير صغير مهمل من سطرين.. تم العثور على جثة طفل داخل سيارة نام داخلها واختنق... واختنقت...

بقلم

حسن باطه

السلامة والسلامة والسلامة





بقلم:

د.م نادر رياض

## مستقبلنا في أيدي الصناعة

التوسع في برامج تعمير الصحراء وزيادة الرقعة المزروعة.

التوسع في إنشاء المدن والمجمعات العمرانية الجديدة والتركيز على النشاط التصنيعي بها .

التوسع في تكوين الشركات المشتركة برؤوس أموال عامة وخاصة .

بدء تطبيق برنامج الإصلاح الاقتصادي والذي يركز على ما يلي :-

- ترشيد دعم السلع والخدمات

- التحول إلى نظام السوق الحر كأساس للتنظيم الاقتصادي .

- تطوير آليات سوق المال وتشجيع الاستثمار والتعامل مع الأوراق المالية .

- تحرير التجارة الخارجية ورفع الحظر عن الاستيراد .

- تحرير النقد الأجنبي والتصريح بفتح شركات الصرافة .

- تحرير أسعار الفائدة .

- تحرير القطاع العام وإصدار قانون قطاع الأعمال العام رقم ٢٠٣ سنه ١٩٩١ .

- تطبيق أساليب متطورة في اختيار القيادات الادارية .

- الاتجاه العام نحو التخصصية .

- الاتجاه نحو تطوير نظام الإدارة المحلية بما يتناسب مع الشكل العالمي .

- الاهتمام بقضايا التعليم والتوسع في إدخال نظم متطورة .

إن ما أشرنا إليه من المتغيرات والتحويلات على المستويين العالمي والمحلي هو الذي أتاح الفرصة للانطلاق السريع غير المتردد والذي حقق بذاته طفرات اقتصادية هائلة .

فبدون هذه المتغيرات لم تكن لتسمع عن تعدد اتجاهات وتجارب دول العالم نحو التنمية.

ولما تحسنت الجودة الكلية الشاملة التي يسعى العالم وراءها وأخيراً .. إن إدارة منظومة العمل الصناعي على وجه الخصوص تمثل سيمفونية عالمية تحتاج إلى التفاعل أكثر من التواعد واحداث نشاز في الأصوات . وبالرغم من كثرة المفتاحين معترك العمل الدولي وشدة الاحتكاك العالمي وارتفاع صوت المنافسة إلا أن كل ذلك يمثل تناغم في أصوات سيمفونية العمل الصناعي التي نتحدث عنها .

التجارة الخارجية بما في ذلك من احترام الوثائق والضوابط الدولية مثل اتفاقية الجات المانعة لسياسات الإغراق والمنافسة غير المشروعة والاحتكارات السيئة المختلفة .

جميع التحولات السابقة كان لها إيجابيات عظيمة على الساحة الدولية لقد أنتجت توزيعاً جديداً للقوى يعتمد في أساسياته على الإيجابيات الاقتصادية في قتل الإنتاج العالمي، وتعظيم حجم الفرد وحقه في الاختيار كحق أصيل لا يمكن النزاع عنه، وتحرير التجارة الدولية، وإزالة كافة العوائق أمام انتقال السلع والخدمات والمعلومات ورؤوس الأموال والتكنولوجيا عبر الدول في ظل تواجد لحركة نشطة لتعميق الاندماج والتكامل التجاري والاقتصادي بين المناطق المختلفة من العالم .

لقد آن الأوان لأن نقول إن العالم أصبح يفتح سياسات جديدة هادفة إلى التقدم والرخاء وقبل ذلك حماية المستهلك وحماية البيئة وتمشياً مع هذه السياسات ليستضخ مولفها الصناعي على خريطة العالم .

ولو حاولنا التركيز على التنمية الصناعية كعنصر حاكم لبناء اقتصاد قوي لابد لنا من دراسة وتحليل واقع حاضرتنا الصناعية وتأثير المتغيرات العالمية عليه بدقة، واستقراء التحديات التي تواجهه والتركيز على جوانب القوة ودعمها بما يزيد من إيجابياتها والعمل بفاعلية على التخلص من كافة السلبيات التي تعترض طريق الصناعة المصرية وصولاً إلى احداث نهضة شاملة .

والنهضة التي أتحدث عنها تمثل تحولات جوهرية شهدتها مصر بالفعل خلال السنوات الأخيرة ... مما يؤكد أن والقاً مصرياً جديداً يتشكل للتواؤم مع التوجهات العالمية ... إن مصر دولة فاعلة في المجتمع الدولي ... وتسعى الحكومة جاهدة لتحقيق وتأكيد تلك الفاعلية دائماً ومن ثم فهي تتواءم وتكيف وفقاً للمتغيرات العالمية ... ومن أهم التغيرات بل أقول إيجابيات المتغيرات العالمية في مصر :

التوسع في سياسة التعددية الحزبية .

التحول إلى سياسة الانفتاح الاقتصادي .

التوسع في أنشطة القطاع الخاص والسماع لهذا القطاع بالدخول في مجالات اقتصادية هامة مثل البنوك وشركات التأمين .

يعيش العالم الآن حركة تحول رئيسية بدأت ولا زالت مستمرة شملت مختلف الجوانب الاقتصادية والسياسية والاجتماعية. كما يشهد العالم ثورة تكنولوجية طاغية تفوق كل التصورات .

ووسط كل هذا يستخدم العالم أسلحة جديدة لم تعرف من قبل وتمثل في العلم والمعرفة والجودة الكلية الشاملة والتي تقود إلى اقتصاديات متنامية ... وبالطبع على كل من يحيا داخل هذا العالم استيعاب هذه المتغيرات والتحويلات السريعة بل ومسايرتها .

والنحدث بنفس مصطلحات هذا التجديد الشامل والتي أصبحت المتحكم الأول فيه .. العالم اليوم يتحدث بلغة جديدة ، Tradnet , Information Highway , ISO 9000 .

وكان لابد لكل هذا من انعكاس على كل المجالات خاصة المجال الصناعي والذي نحن بصدد الحديث عنه بشكل عام نظراً لأناره المتعددة على باقي مجالات الحياة :-

- لقد تحول العالم من المجتمع الصناعي إلى مجتمع ما بعد الصناعة (مجتمع المعلومات) .

- التحول من التكنولوجيا المصدرة والبسيطة إلى مستوى أعلى وأكثر تعقيداً .

- التحول من اهتمامات ورؤى وحسابات المدى القصير إلى اهتمامات المدى البعيد ومن ثم زيادة الاهتمام بالتخطيط الإستراتيجي .

- التحول من الاعتماد على التبعية الكاملة داخل المؤسسات والمنظمات العملاقة إلى وضع يفتصر فيه دور تلك المؤسسات على التخطيط الاستراتيجي. ويعظم فيه دور الفرد والقسم والإدارة على المستويات المتوسطة والصغيرة .

- التحول من التنظيمات الهرمية إلى التنظيمات الداخلية المعتمدة على التفاعل والتكامل بين عناصر التنظيم المختلفة في صورة حلقات متداخلة على اختلاف مستوياتها .

- التحول من نظم الديمقراطية النيابية داخل الاتحادات الصناعية إلى نظم ديمقراطية المشاركة .

- التحول عالمياً وقومياً إلى الأخذ باقتصاديات السوق الحر وتحرير التجارة والأخذ بالاتجاه المتزايد نحو التخصصية والانضمام للانفاقيات الدولية المنظمة لتحرير



