

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدال ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	



UCOTRA
CONSULTING

دراسة حول قطاع أجزاء وقطع
الغيار وأنشطة تجميع السيارات في
الدول الأعضاء في
الاتفاقية العربية المتوسطة للتبادل
الحر المسماة باتفاقية أكادير
(الأردن، تونس، مصر، المغرب)

The Arab Mediterranean Free Trade Agreement





ATU
Agadir Technical Unit



	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

قائمة المحتويات

8	تقرير حول الوضعية الحالية
9	المعجم
11	تمهيد
12	الأهداف
13	الرهانات والتحديات المرتبطة بالدراسة
14	المنهجية
15	الجزء الأول: تحليل اتفاقية أكادير
16	-1 السياق العام
18	-2 خاصيات اتفاقية أكادير
18	-1-2 مقتضيات الاتفاق
18	-2-2 مسلسل برشلونة
19	-3-2 اتفاقية أكادير والنظام الأورومتوسطي لتراكم المنشأ
20	-3 فرص اتفاقية أكادير
20	-1-3 خلق منطقة تبادل حر أورو-متوسطية
21	-2-3 نشيط المبادلات بين بلدان اتفاقية أكادير و الاتحاد الأوروبي
21	1-2-3 المبادلات مع الاتحاد الأوروبي :
24	2-2-3 المبادلات بين بلدان اتفاقية أكادير
27	-3-3 الفرص المتاحة بفضل قواعد المنشأ
33	-4 العوائق المرتبطة باتفاقية أكادير
33	-5 صياغة اتفاقية أكادير مع اتفاقيات التبادل الحر الأخرى
35	الجزء الثاني: قطاع صناعة السيارات العالمي
36	مقدمة
36	-1 السوق العالمية للسيارات
37	-1-1 التقسيم الجغرافي للطلب
37	-2-1 نمو ضعيف إلى منعدم في أسواق أمريكا و أوروبا الغربية و اليابان
38	-3-1 دفعة قوية للطلب في الدول الناهضة
39	-2 تقديم أهم مصنعي السيارات و توجهاتهم
39	-1-2 تقديم أهم مصنعي السيارات
41	-2-2 التوجهات العالمية للمصنعين
41	-1-2-2 البحث عن أسواق جديدة و نقل مواقع التجميع إلى أوروبا الشرقية
42	-2-2-2 تزايد الاعتماد على استراتيجيات لفائدة تطوير الصناعات ذات التكلفة المنخفضة
43	-3-2-2 ترشيد الإنتاج والإمداد في البلدان الناهضة
44	-4-2-2 استراتيجيات المصنعين لها تأثير كبير على شركات تجهيز السيارات
45	-5-2-2 تذكير حول سلسلة القيم في صناعة السيارات
46	-6-2-2 هيكلية أسواق تجهيز السيارات
50	-7-2-2 بنية سوق تجهيزات و مكونات السيارات
51	-3-2 تقديم شركات التجهيز العالمية الرئيسية

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	



56	الجزء الثالث: موقع بلدان اتفاقية أكادير	
57	مقدمة	
59	المغرب	-1
59	بطاقة وصفية	-1-1
59	سوق السيارات المغربي	-2-1
59	تطور أسطول السيارات	1-2-1
62	قنوات التوزيع	2-2-1
63	الأنواع المروّجة	3-2-1
64	ارتفاع الطلب على قطع الغيار	4-2-1
65	قنوات توزيع قطع الغيار	5-2-1
67	تقنين السوق الداخلي المغربي وكيفية عمله	6-2-1
68	العرض في المغرب	-3-1
68	مكانة تصنيع السيارات مقارنة مع مجموع الصناعات في البلد	1-3-1
68	التجميع	2-3-1
71	المجهزون	3-3-1
73	المنتجات	4-3-1
74	اتفاقية التبادل الحر وسياسة دعم الاستيراد والاستثمار	5-3-1
75	أهم الامتيازات وأهم مكامن الضعف	-4-1
76	تونس	-2
76	البطاقة الوصفية	-1-2
76	تحليل الطلب الداخلي	-2-2
76	حجم السوق	-1-2-2
77	بنية أسطول السيارات	-2-2-2
78	العلامات التجارية المسوقة	-3-2-2
79	مسالك التوزيع	-4-2-2
79	القوانين المنظمة للسوق الداخلي وكيفية عمله	-5-2-2
81	العرض في تونس	-3-2
81	تجميع السيارات	-1-3-2
84	صناع التجهيزات	-2-3-2
86	المنتجات	-3-3-2
90	المميزات والنواقص الرئيسية لتونس في هذا القطاع	-4-2
92	مصر	-3
92	البطاقة الوصفية	-1-3
92	تحليل الطلب الداخلي	-2-3
92	حجم السوق	-1-2-3
94	العلامات التجارية المسوقة	-2-2-3
95	سوق قطع الغيار	-3-2-3
95	مسالك التوزيع	-4-2-3
96	تقنين السوق الداخلي وكيفية عمله	-5-2-3
98	تحليل العرض بمصر	-3-3

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

98	التجميع	-1-3-3
100	التجهيزات	-2-3-3
102	المنتجات	-3-3-3
103	نقاط القوة ونقاط الضعف في صناعة تجميع السيارات بمصر	-4-3
104	الأردن	-4
104	بطاقة وصفية	-1-4
104	تحليل الطلب	-2-4
105	تحليل العرض: شركات التجميع وشركات التجهيزات والمكونات	-3-4
106	نقاط القوة الرئيسية ونقاط الضعف	-4-4
108	الجزء الرابع: تحليل قياس المعايير	
109	مقدمة	
109	اتفاقية ASEAN	
109	سياق اتفاقية Asean	-1-1
110	القطاعات المعنية	-2-1
110	الرسوم الجمركية	-3-1
110	قواعد المنشأ	-4-1
111	التراكم	-5-1
111	الإجراءات	-6-1
111	السيارات	-7-1
112	تركيا	-2
112	البطاقة الوصفية	-1-2
112	وصف قطاع صناعة السيارات و التجهيز	-2-2
114	تحليل الطلب	-3-2
116	تحليل العرض	-4-2
116	التجميع	-1-4-2
117	شركات تجهيز السيارات	-2-4-2
119	الجزء الخامس: تموضع بلدان منطقة أكادير	
120	مكانة صناعة السيارات للبلدان الأعضاء في اتفاقية أكادير على المستوى العالمي	-1
121	خريطة الأجزاء المصنعة داخل بلدان منطقة أكادير	-2
124	نموذجية شركات التجهيز والأجزاء داخل اتفاقية أكادير	-3
125	الأسواق المفضلة في بلدان منطقة أكادير	-4
126	الأقسام الرئيسية للأسواق المستهدفة من طرف بلدان منطقة أكادير	-1-4
126	اتفاقية أكادير: محرك للوصول السريعاً إلى الحجم المطلوب من طرف أصحاب الطلبات	-2-4
127	تراكم المنشأ: أداة لتعزيز التصنيع في قطاع السيارات في البلدان الأعضاء	-3-4
127	مجال تراكم المنشأ حسب نموذجية شركات تجهيز السيارات	-1-3-4
128	العوامل المساعدة على تراكم المنشأ	-2-3-4
128	نقاط القوة، نقاط الضعف، الفرص والمخاطر	-5
128	نقاط القوة ونقاط الضعف لبلدان اتفاقية أكادير	-1-5

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

129	فرص و مخاطر بلدان اتفاقية أكادير	-2-5
130	نقاط القوة و نقاط الضعف المرتبطة بتطبيق اتفاقية أكادير	-3-5
131	إستراتيجية تطوير صناعة السيارات	
132	تذكير بتحليل صناعة السيارات داخل منطقة أكادير	
133	مقدمة	
134	تذكير بأهداف اتفاق أكادير	
135	صناعة السيارات داخل منطقة أكادير	
135	سوق سيارات بحجم صغير	-1
136	قيود غير جمركية حلت محل الرسوم الجمركية	-2
137	صناعة في غاية الأهمية بالنسبة للمنطقة، فيما يتعلق بإحداث مناصب الشغل	-3
140	وتنمية الصادرات	-4
140	وجود فرص	
141	إطار دولي، تحليل تنافسي وتموضع منطقة أكادير	
142	الإطار الدولي	
142	توجهات المصنعين	
143	البحث عن أسواق جديدة وتغيير مواقع التجميع نحو دول في طريق النمو	-1
143	استراتيجيات في اتجاه التكلفة المنخفضة مع تطوير صناعة السيارة الاقتصادية	-2
143	عقلنة الإنتاج والتوريد في البلدان الناهضة	-3
144	توجهات المجهزين	
145	التوجهات التكنولوجية	
145	تطور تكنولوجي سريع، وأمد حياة في تناقص مستمر بالنسبة للمنتوج	-1
145	تزايد تكنولوجيات التعويض	-2
146	التحليل التنافسي	
146	مؤثرات الاستقطاب بالنسبة للمواقع.	
148	المناطق المنافسة	
148	دول اوروبا الوسطى و الشرقية PECO	-1
151	الهند	-2
153	المكسيك	-3
154	البرازيل	-4
157	تركيا	-5
161	تموقع منطقة أكادير بالنسبة للمتنافسين	
161	مزايا وسلبيات مختلف مجموعات الدول لجلب الاستثمارات في مجال السيارات	
161	دول منطقة أكادير	
162	تقييم حسب عوامل النجاح	
164	خريطة أهم الفرص المتوفرة في منطقة أكادير	
164	الفرص المتاحة منطقة أكادير بالنسبة لنشاط التجميع	
164	احداث مواقع كبرى	-1
166	التخصص بنهاية السلسلة والسلسلة الصغيرة.	-2

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكاير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكاير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

166	التخصصات	-3
167	السيارة الاقتصادية	-4
167	الفرص بالنسبة لصناعة التجهيزات في منطقة أكاير.	
168	أسواق التصدير	-1
171	السوق الجهوية (منطقة أكاير)	-2
172	خلاصة.	-3
173	استراتيجية تطوير صناعة السيارات داخل منطقة أكاير	
173	رؤية استراتيجية لتطوير صناعة السيارات داخل بلدان منطقة أكاير	
173	رؤية شمولية على المدى البعيد: رؤية 2017	
175	سياسة تطوعية تختلف عن الوضع الحالي	
176	إرادات وأهداف مرقمة	
177	مناولة بالنسبة لأصحاب القرار الأوروبيين	
177	إنجازات 2006	-1
178	فرضيات 2012.	-2
179	نتائج	-3
179	سوق داخلي للتركيب الأولي	
179	إنجازات 2006	-1
179	فرضيات 2012	-2
180	النتائج	-3
180	السوق الداخلي للتبادل الحر	
181	إنجازات 2006	-1
181	فرضيات 2012	-2
181	النتائج	-3
182	خلاصة.	
183	معايير تطوير الإستراتيجية	
183	مقدمة	
185	تطوير المبادلات التجارية داخل منطقة أكاير	
185	المحور الأول: بناء تصور منطقة أكاير بالنسبة لصناعة السيارات	
186	المحور الثاني: تطوير شركات جهوية	
187	المحور الثالث: تطوير استراتيجية التصدير حسب الشبكة ونوعية الزبون والمنطقة الجغرافية:	
190	جذب استثمارات خارجية: مصنعين ومجهزين من الرتبة 1	
190	المحور الرابع: بناء عرض للمصنعين	
191	المحور الخامس: بناء عرض تنافسي للمجهزين	
194	المحور السادس: توضيح الرؤية بالنسبة لأصحاب القرار بخصوص الامكانيات المتاحة بمنطقة أكاير	
198	المحور السابع: إجراءات تنظيمية مواكبة	
199	دور اتفاق أكاير في إنجاح هذه الإستراتيجية	
199	تذكير بقاعدة المنشأ التفصيلية تراكم المنشأ	
200	الإمكانيات المتاحة عن طريق تراكم المنشأ	

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الءول الأءضاء في اتفاق التبادل الحر بين الءول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>   <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامى - ابريل 2008</p>	

201	تطوير المبادلات التجارية البينية	-1
204	الحفاظ على وثيرة صادرات كل ءول أعااير نحو السوق الأوروبية، بالاستفادة من قاعدة تراكم المنشأ .	-2
206	خطة العمل	
227	الملحقات	

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدال ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبدال الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

تقرير حول الوضعية الحالية

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المعجم:

البلدان لمتوسطة أو منطقة MEDA : الجزائر ومصر وإسرائيل والمغرب وتونس وتركيا
 وقبرص ومالطا والأردن وسوريا ولبنان
 Made in : علامة تجارية ترمز إلى منشأ المنتج
 OMC : المنظمة العالمية للتجارة
 DIE : مديرية الاستثمار الأجنبي
 ALE : اتفاقية التبادل الحر
 ALENA : اتفاقية التبادل الحر لشمال أمريكا
 VP : السيارات السياحية
 VUL : الشاحنات الخفيفة
 PL : الوزن الثقيل
 VN : السيارات الجديدة
 Low cost : التكلفة المنخفضة
 ROW : باقي العالم
 JAT : في الوقت المناسب، أو سيولة مشدودة
 Cœur de métier : المهن الأساسية والكفاءات الأساسية
 Outsourcing : إخراج التموينات
 Sourcing : التموين
 SUV : سيارات 4X4
 BTP : بناء الأشغال العمومية
 CBU : السيارات المستوردة وهي مجمعة
 CKD : السيارات الجديدة المركبة محليا
 VOI : السيارات المستعملة المستوردة
 USA : الولايات المتحدة الأمريكية
 Succursale : فرع من مقاوله دولية أو عبر وطنية
 Mdrs : مليار
 USD : الدولار الأمريكي
 API : وكالة النهوض بالصناعة (تونس)
 Amica : الجمعية المغربية لصناعة وتجارة السيارات
 Anima : الشبكة الأوروبية لوكالات إنعاش الاستثمار
 EAMA : الجمعية المصرية لصناع السيارات
 Asean : جمعية بلدان آسيا الجنوبية الشرقية
 AFTA : اتفاقية التبادل الحر بين دول جمعية بلدان آسيا الجنوبية الشرقية

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- MCC: الدولة الأكثر تنافسية
- LCC: دولة ذات تكلفة منخفضة
- TVA: الضريبة على القيمة المضافة
- Multi - marquisme: تعدد العلامات التجارية
- EDI: سطح المعلومات الإلكتروني
- R&D: البحث والتطوير
- VA: القيمة المضافة
- MCI: وزارة التجارة والصناعة
- PSA: شركة بوجو سيتروين
- INS: المعهد الوطني للإحصاء
- TE: مصدر كليا
- FCR: إعفاء لتغيير محل الإقامة
- FOB: مع احتساب تكاليف النقل
- IDA: مركز التطوير الصناعي
- CEPEX: مركز إنعاش الصادرات التونسية
- UE: الاتحاد الأوروبي

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدال ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبدال الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU</p> <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

تمهيد

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

الأهداف

- تطوير المبادلات التجارية بين الدول الأربعة في مجال أجزاء وقطع الغيار والسيارات والتجميع المحلي للسيارات؛
- فتح مجالات للتعاون بين الدول الأعضاء في أفق استغلال فرص تراكم المنشأ؛
- تطوير صادرات لوازم السيارات وقطع الغيار في اتجاه أوروبا والدول الأخرى والتي تعد منافذ واعدة لهذه الصادرات؛
- تقديم سيناريوهات لتطوير صناعة لوازم السيارات وقطع الغيار في الدول الأعضاء في اتفاقية أكادير وذلك في أفق تعزيز تنافسيتها وقدرتها على ولوج السوق الأوروبية؛
- دعم التكامل والعمل بمفهوم الامتيازات التفضيلية داخل الدول الأربعة، وذلك بتعزيز تنافسية قطاع التجميع وأجزاء السيارات؛
- جلب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاع أجزاء السيارات وكذا التجميع في الدول الأعضاء في اتفاقية أكادير؛
- وضع استراتيجيات نفعية تسمح للدول الأربعة الموقعة على اتفاقية أكادير بإدماج أنشطة تجميع السيارات والتجهيزات وأجزاء السيارات وقطع الغيار داخل السوق الدولي واستغلال الفرص التي تتيحها الأسواق الداخلية الخاصة.

الرهانات والتحديات المرتبطة بالدراسة

ينبغي أن تنكب هذه الدراسة على إيجاد عناصر الإجابة على التساؤلات التالية:

- كيف يمكن لكل بلد من بلدان اتفاقية أكادير أن ينتقل من منطق وطني محض إلى منطق السوق المشترك والربح الجماعي؟
- ما هو التوجه الذي من شأنه أن يسمح ببروز عرض السيارات داخل الدول الأربعة، الذي يدخل كذلك في استراتيجية المصنعين العالميين واستراتيجية المجهزين من الدرجات العليا؟
- هل من الممكن إنشاء علامة تجارية مشتركة خاصة ببلدان اتفاقية أكادير، تتعلق بنشاط تجميع وصناعة أجزاء وقطع غيار السيارات؟
- ما السبيل إلى زيادة صادرات بلدان اتفاقية أكادير من الأجزاء وقطع الغيار؟ وهل يمكن تجاوز ذلك إلى تسويق نماذج، بل ووظائف سيارات كاملة موجهة إلى السوقين الأوربي والأمريكي؟
- عبر أية آلية يمكن تحقيق تخصص كل بلد من بلدان اتفاقية أكادير تخصصاً متلائماً وتشجيع تكامل صناعات التجميع وأجزاء السيارات وقطع الغيار؟
- فضلاً عن ذلك، أية سياسات مشتركة محفزة يمكن تبنيها بهدف زيادة تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة في مجال صناعات التجميع وأجزاء السيارات داخل البلدان الأربعة؟
- وأخيراً، كيف يمكن أن ينجح القطاع الخاص في تملك الاستراتيجيات ومخططات العمل، التي تنتج عن هذه الدراسة، والتي ستستفيد من مساندة ممثلي البلدان الأربعة الأعضاء في الاتفاقية؟

المنهجية

تقوم المنهجية المتبعة على مرحلتين وترمي إلى تحديد استراتيجية تطوير قطاع التجهيزات وأجزاء السيارات وقطع الغيار ونشاط التجميع، وتقومان على التعاون والتكامل بين الدول الأعضاء في اتفاقية أكادير:

- الخطوة الأولى: تقييم الوضع الراهن
- الخطوة الثانية: النتائج المرتقبة وخطة العمل

أولاً: تقييم الوضعية الراهنة

المرحلة
الأولى
4 أشهر

- 0.1 تحليل اتفاقية أكادير
 - 1.1 التوجهات العالمية لقطاع السيارات
 - 2.1 تموضع صناعة السيارات في بلدان اتفاق أكادير
 - 3.1 تحليل العرض
 - 4.1 تحليل الطلب الداخلي
 - 5.1 حصص سوق البلدان الموقعة على اتفاق أكادير على المستوى الدولي
 - 6.1 تحليل امتيازات القطاع
 - 7.1 تحليل التحديات الواجب رفعها
 - 8-1- تحليل تنافسية البلدان الأعضاء في اتفاق أكادير
 - 9.1 خريطة القطاعات الصناعية المغطاة
- 0.2 فحص دينامية التبادلات بين دول اتفاق أكادير على مستوى التجهيزات وأجزاء السيارات وقطع الغيار والعربات
 - 1.2 تحليل المؤشرات
 - 2.2 خلاصة تركيبية حول مكامن القوة والضعف والرهانات والفرص

ثانياً: النتائج المرتقبة وخطة العمل

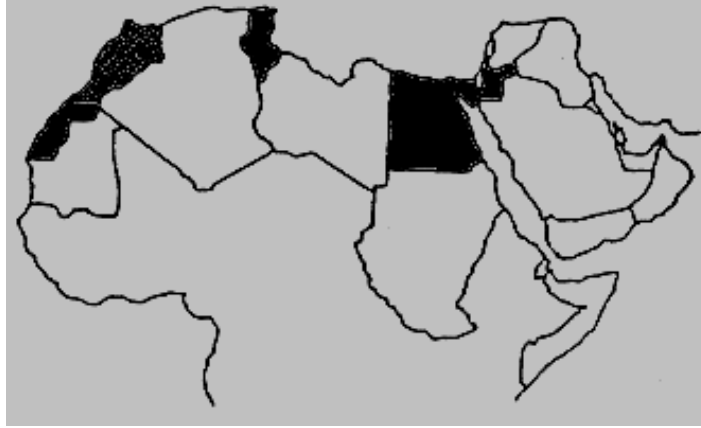
المرحلة
الثانية
شهران

- 1.2 تحليل التنافسية وتأثيرها في بلدان اتفاق أكادير
 - 2.2 أثر اتفاقات الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية وتركيا..
 - 3.2 خلاصة مكامن القوة والضعف والتهديدات والفرص
 - 4.2 سيناريوهات وصياغة استراتيجية تنمية قطاع التجهيزات وأجزاء السيارات وقطع الغيار والتركيب داخل الدول الأربعة
 - 5.2 خطة العمل
- التقرير النهائي

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدیل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - إبريل 2008</p>	

الجزء الأول:

تحليل اتفاقية أكادير:



خريطة بلدان اتفاقية أكادير

1: السياق العام

اتفاقية أكادير: اتفاقية للتبادل الحر بين أربعة بلدان هي: المغرب والأردن وتونس ومصر. وترمي هذه الاتفاقية إلى إنشاء منطقة للتبادل الحر بين الدول العربية لحوض البحر الأبيض المتوسط، التي تبدأ بالدول الأربعة وتدخل في إطار مسلسل برشلونة.

تم التوقيع على اتفاقية أكادير خلال شهر فبراير 2004 ودخلت حيز التنفيذ يوم 6 يوليو 2006. وتجدر الإشارة أن الدول الأربعة وقعت سابقا على اتفاقات التبادل الحر فيما بينهم في إطار التعاون الثنائي.

تدخل اتفاقية أكادير في إطار مسلسل برشلونة، الذي ينظم العلاقات بين الاتحاد الأوروبي وبلدان منطقة ميديا.

تضم هذه الاتفاقية أعضاء الاتحاد الأوروبي وتونس (1995) وإسرائيل (1995) والمغرب (1996) والأراضي الفلسطينية (1997) والأردن (1997) ومصر (2001) ولبنان (2002) والجزائر (2002).

وتنص اتفاقية برشلونة على إقامة تدريجية لمنطقة للتبادل الحر عبر عقد اتفاقات شراكة واتفاقات للتبادل الحر الثنائي والإقليمي. ولقد تم التوقيع خلال المرحلة الممتدة بين 1995 و2003 على ثمان اتفاقات شراكة بين بلدان منطقة ميديا.

وعلى المستوى القطاعي، سيتم تحرير تبادل السلع الصناعية تدريجيا بين الاتحاد الأوروبي وشركائه.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

إذ يحتل قطاع السيارات الذي يعتبر قطاعا حيويا مكانة خاصة في الاتفاقات التجارية الإقليمية، التي تعتبر في مجموعها مشجعة لتنمية المبادلات في قطاع السيارات. وعلى المدى المتوسط، ستشجع هذه الاتفاقات مناطق جديدة أو بلدان تتبع سياسة حمائية، التي بانفتاحها قد تجني فوائد متنوعة فيما يتعلق بالمناولة.

غير أن بعض البلدان الموقعة على اتفاق التبادل الحر في منطقة ميديا وضعت إجراءات لحماية صناعاتها بوضع أنظمة الحصص أو أنظمة الإدماج-التعويض، التي تقوم على شراء قطع الغيار المحلية من أجل تمكين استيراد سيارات ذات رسوم مخفضة.

وهكذا، يمكن أن يلغي اتفاق أكادير جزءا من العوائق البنوية التي تحول دون توسيع السوق المتوسطي وسيسمح بتعزيز جاذبية البلدان الموقعة للاستثمارات الأجنبية.

يرمي هذا الاتفاق إلى تعزيز موقع البلدان العربية المتوسطة الأعضاء في الاقتصاد العالمي عن طريق:

- تنشيط التبادلات التجارية وتعزيز النسيج الصناعي في البلدان الأعضاء؛
- تحسين التنافسية بين المقاولات والرفع من إنتاجيتها؛
- السماح بتنسيق السياسات الاقتصادية والقطاعية والضريبية والمالية؛
- تحقيق الانسجام بين تشريعات البلدان الأعضاء في مجال التجارة الخارجية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسته حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

2: خاصيات اتفاق أكادير

2-1- مقتضيات الاتفاق:

ينص اتفاق أكادير على:

- الإعفاء الكلي والفوري بالنسبة للمنتوجات الصناعية منذ دخول الاتفاق حيز التنفيذ؛
- الإعفاء الكامل لجميع السلع الصناعية الزراعية و الزراعية المصنعة المتبادلة بين الدول العربية أعضاء منطقة جافتا منذ 2005/1/1.
- تحرير الخدمات وفق الاتفاق العام لتجارة الخدمات الذي أرسنه المنظمة العالمية للتجارة؛
- اعتماد قوانين منشأ أورو متوسطية وفق البروتوكول الأوربي في نسخته الحالية مع التعديلات التي ستطرأ عليه فيما بعد.

يمكن لباقي الدول العربية التي عقدت اتفاقات مع الاتحاد الأوربي أن تنضم إلى أعضاء اتفاق أكادير لتوسيع حقل عمل هذا الاتفاق.

يغطي الاتفاق مجموع التبادلات التجارية بين البلدان الأربعة، سواء بالنسبة للمنتوجات الصناعية (بما فيها السيارات على الخصوص) أو المنتوجات الفلاحية.

2-2- مسلسل برشلونة:

يعتبر اتفاق أكادير، الذي يدخل في إطار مسلسل برشلونة، واحدا من الاتفاقات الإقليمية التفضيلية في النظام الأورومتوسطي.

في الواقع، انطلقت الشراكة الأورومتوسطية بصدور إعلان مشترك عن وزراء خارجية دول الاتحاد الأوربي والشركاء المتوسطيين في برشلونة سنة 1995. هدفه توفير إطار للحوار المدعوم والتعاون الشامل في المنطقة المتوسطية.

وقد اتفق الشركاء على استراتيجية ترمي إلى خلق منطقة سلام واستقرار وازدهار مشترك عن طريق إقامة المبادلات الحرة تدريجيا بين الاتحاد الأوربي وشركائه المتوسطيين وبين الشركاء أنفسهم في أفق 2010.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

تتجلى أول خطوة نحو خلق هذه المنطقة الخاصة بالتبادل الحر في إبرام مجموعة كاملة من اتفاقات الشراكة الأوروبية ومتوسطة بين الاتحاد الأوروبي وشركائه في حوض البحر الأبيض المتوسط تمنح امتيازات تفضيلية متبادلة في مجال التجارة.

وفي انتظار إبرام اتفاقيات بين جميع البلدان، تقرر أن يدخل هذا النظام حيز التنفيذ تدريجياً وفق قاعدة معروفة بالهندسة المتغيرة. كما أن اتفاق أكادير يعتبر أول اتفاق تعاون جنوب-جنوب يتم التوقيع عليه.

2-3- اتفاق أكادير والنظام الأورومتوسطي لتراكم المنشأ:

في المنطقة الأورومتوسطية، تتحكم القاعدة المعروفة بـ"الهندسة المتغيرة" في تطبيق التراكم القطري للمنشأ. وتنص هذه القاعدة على أن بلدان هذه المنطقة لا يمكنها مراكمة المنشأ إلا إذا كانت اتفاقات التبادل الحر المتضمنة للبروتوكول الأورومتوسطي للمنشأ قابلة للتطبيق على هذه البلدان.

ومن ثم، لا يمكن لبلد الاستفادة من التراكم إن لم يرتبط بباقي بلدان المنطقة باتفاقيات للتبادل الحر.

أما الشروط المقدمة عن الاستفادة من التراكم، فهي:

- وجود اتفاق للتبادل الحر؛
- موقع بين بلد التصنيع وبلد الوجهة؛
- متضمناً لقواعد منشأ متطابقة.

وهكذا، يتضمن اتفاق أكادير قواعد منشأ متطابقة مع قواعد البروتوكول الأورومتوسطي.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

3 - فرص اتفاقية أكادير

3-1- خلق منطقة تبادل حر أورو-متوسطية :

يعتبر الاتحاد الأوروبي شريكا و زبون من الدرجة الأولى لبلدان اتفاقية أكادير. فهو في نفس الآن المزود الأول و المنفذ الأول لبلدان اتفاقية أكادير.

فالاتحاد الأوروبي يمثل 80% من صادرات منطقة بلدان اتفاقية أكادير، خاصة فيما يخص أجزاء تجهيزات السيارات .

إذا تمكنت هذه البلدان من تجاوز الصعوبات المتعلقة بتشابه صناعاتها و خوض أنظمة من التكامل و تعزيز النسيج الصناعي، فسوف تؤدي هذه الاتفاقية إلى زيادة الإنتاجية وتنافسية الصناعات.

قد يمثل الاتحاد الأوروبي مركزا، بينما بلدان اتفاقية أكادير: المغرب وتونس ومصر والأردن، سوف تمثل الفروع، منطقة مناولة، و قطب تنافسي هدفه جذب الاستثمارات بتراكم قوى الدول الأربعة.

وهكذا، تشكل بلدان اتفاقية أكادير أرضية إنتاج ذات تكلفة منخفضة تنسجم في سلسلة القيم العالمية.

ومن جهة أخرى، تمثل سوق اتفاقية أكادير 125 مليون نسمة بنسبة كثافة ضعيفة للسيارات في هذه البلدان تعرف تطورا سريعا للطلب.

لذلك فاتفاقية أكادير، بإنشائها لتراكم قواعد المنشأ بين الاتحاد الأوربي والشركاء المتوسطيين، بإمكانها تقوية التعاون الاقتصادي بين الاتحاد الأوربي والبلدان الأربعة، ومن هنا :

- تعدد الإمكانيات بالنسبة للمنتجين لزيادة تنافسيتهم بتنظيم الأنشطة على سلم أوسع
- تحسين وصول منتوجات البلدان المتوسطة إلى السوق المشتركة الأوروبية
- نشاط متزايد لتجارة البلدان المتوسطة فيما بينها
- بالإضافة إلى جذب الاستثمارات المباشرة إلى هذه البلدان.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

3-2- تنشيط المبادلات بين بلدان اتفاقية أكادير و الاتحاد الأوروبي:

3-2-1- المبادلات مع الاتحاد الأوروبي:

● الاتحاد الأوروبي، أول منفذ لبلدان اتفاقية أكادير :

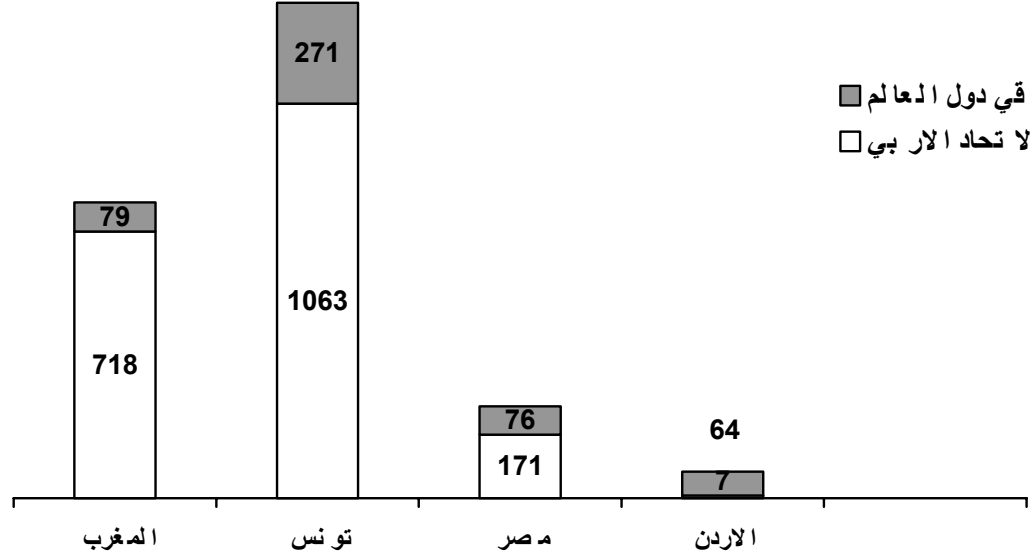
يعتبر الاتحاد الأوروبي أول سوق لثلاثة بلدان ضمن الأربعة الأعضاء في اتفاقية أكادير في 2006 :

- تمثل صادرات المغرب نحو الاتحاد الأوروبي 90% من مجموع صادرات المغرب من السيارات وأجزاء السيارات، و تتكون بالأساس من أسلاك و ضفائر كهربائية بنسبة 81% من الصادرات نحو الاتحاد الأوروبي، و أجزاء التحكم بنسبة 8 % و بطاريات بنسبة 6%، و أيضا أجزاء للإشعال والمحرك بنسبة 3 %

- تمثل صادرات تونس نحو الاتحاد الأوروبي 80% من مجموع صادرات تونس من أجزاء السيارات. و تتكون بالأساس من أسلاك و ضفائر كهربائية بنسبة 78% من الصادرات نحو الاتحاد الأوروبي، و أجزاء التحكم بنسبة 11%، و أجزاء المحرك بنسبة 4%، و أخيرا الأكسسوارات بنسبة 3% من الصادرات نحو الاتحاد الأوروبي.

- و أخيرا، و بنسبة 69%، فالالاتحاد الأوروبي يعد أول منفذ لصناعة السيارات المصرية. وتتكون صادرات مصر نحو الاتحاد الأوروبي من 70% من الأسلاك و الضفائر الكهربائية، و 11% من الأكسسوارات، و 9% من المنتجات المطاطية، و 4% من أجزاء التحكم، و 3% من أجزاء عجلة القيادة.

صادرات بلدان اتفاقية أكادير بآلاف الدولارات الأمريكية

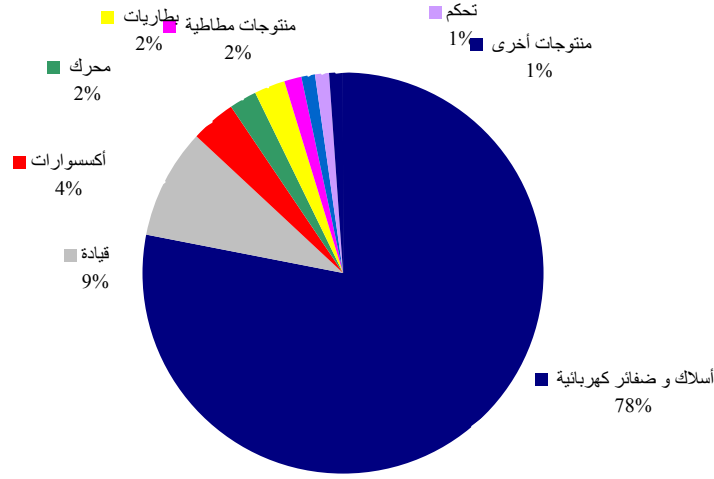


المنتجات الأساسية المصدرة من طرف الدول الأعضاء لاتفاقية أكادير

الصادرات نحو الاتحاد الأوروبي	المغرب	تونس	مصر	الأردن	كادير
أسلاك و ضفائر كهربائية	571 667,00	833 238,00	120 167,00	-	1 525 072,00
إدارة	53 282,00	116 573,00	4 454,00	262,00	174 571,00
أكسسوارات	15 889,00	33 578,00	19 043,00	-	68 510,00
محرك	5 368,00	38 334,00	1 283,00	39,00	45 024,00
بطاريات	40 775,00	86,00	2 213,00	1 180,00	44 254,00
منتجات مطاطية	5 967,00	8 388,00	15 132,00	-	29 487,00
إشعال	12 219,00	10 789,00	224,00	-	23 232,00
قيادة	814,00	14 234,00	7 460,00	16,00	22 524,00
منتجات أخرى	12 183,00	6 499,00	628,00	17,00	19 327,00
مجموع الأجزاء	718 164,00	1 061 719,00	170 604,00	1 514,00	1 952 001,00

بآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006

trademap




على رأس المنتجات المصدرة إلى الاتحاد الأوروبي تأتي الأسلاك والصفائر الكهربائية التي تستحوذ على 79% من صادرات بلدان اتفاقية أكادير نحو الاتحاد الأوروبي. 55% الأسلاك و الصفائر الكهربائية قادمة من تونس و 37 % من المغرب.

تمثل أجزاء التحكم 9% من صادرات بلدان اتفاقية أكادير نحو الاتحاد الأوروبي، و تأتي من تونس بنسبة 67% ، و بنسبة 31% من المغرب.

تمثل الأكسسوارات 4% و تأتي من تونس بنسبة 49% من صادرات الأكسسوارات لبلدان اتفاقية أكادير، و من المغرب بنسبة 28% ومن مصر بنسبة 23%.

وأخيرا، تأتي أجزاء المحركات أساسا من تونس، بينما يعتبر المغرب المزود الوحيد فيما يتعلق بالبطاريات.

هناك تشابه كبير فيما يخص صادرات بلدان اتفاقية أكادير نحو الاتحاد الأوروبي مما يعزز المنافسة بين الدول الأعضاء لاتفاقية أكادير

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

بلدان اتفاقية أكادير، مزودون هامشيون للاتحاد الأوروبي

مجموع النسبة	مجموع واردات الاتحاد الأوروبي	مجموع أكادير	الأردن	مصر	تونس	المغرب	
1,06%	183 684 384	1 939 142	1 514	170 604	1 061 719	705 305	الأجزاء
0,00%	276 945 063	9 197	5 769	913	1 932	583	السيارات
0,42%	460 629 447	1 948 339	7 283	171 517	1 063 651	705 888	المجموع
							نسبة البلد /
		0,4%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	واردات الاتحاد الأوروبي

بآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006
trademap

بالفعل، فحصة بلدان اتفاقية أكادير من واردات الاتحاد الأوروبي ضعيفة جدا و لا تتعدى 0,4% من مجموع واردات الاتحاد الأوروبي.

3-2-2- المبادلات بين بلدان اتفاقية أكادير

- تعتبر المبادلات بين بلدان اتفاقية أكادير ضعيفة جدا. وهذا يرجع إلى:
- تشابه منتوجات الدول الأعضاء لاتفاقية أكادير من جهة، كون صناعات أجزاء وتجهيزات السيارات فيها موجهة أساسا للتصدير،
 - استهداف تونس و المغرب و مصر لنفس السوق وهي السوق الأوروبي .
 - فيما يخص السيارات، فالمبادلات شبه منعدمة. فهذه البلدان تظل جد حمائية فيما يخص استيراد السيارات.

جدول المبادلات بين المغرب و البلدان الأخرى لاتفاقية أكادير


تمثل صادرات المغرب نحو بلدان اتفاقية أكادير أقل من 1% من صادرات المغرب .

المجموع	تونس	الأردن الواردات	مصر	
23 837	15 386	30	8 421	الأجزاء
-	-	-	-	السيارات
23 837	15 386	30	8 421	المجموع
				الصادرات
3 271	2 555	-	716	الأجزاء
-	-	-	-	السيارات
3 271	2 555	-	716	المجموع

بآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006

من إعداد عدنان برباش (Ucotra Consulting) و Bruno DE CENIVAL

سري

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المنتجات المتبادلة



الحصة من السوق	مقابل الاتحاد الأوروبي	الحصة من السوق	مقابل البلدان الـ 3 لاتفاقية أكادير	مجموع الصادرات	المغرب
92%	571 667	0%	109	618 308	أسلاك و ضفائر كهربائية
99%	53 282	0%	-	53 968	إدارة بطاريات
81%	40 775	3%	1 617	50 085	منتجات مطاطية
33%	5 967	3%	564	18 024	أكسسوارات
100%	15 889	0%	-	15 889	إشعال
92%	12 219	1%	156	13 331	محرك
86%	5 368	2%	149	6 231	الواصل
51%	3 063	11%	654	5 988	تبريد
77%	3 321	0%	-	4 320	صباغة و برنيق
1%	43	0%	-	3 893	الهيكل الخارجي
99%	3 030	0%	-	3 066	زجاج
100%	2 726	0%	-	2 728	قيادة
58%	814	2%	22	1 396	
90%	718 164	0%	3 271	797 227	مجموع الأجزاء

بالآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006
trademap

جدول المبادلات بين تونس و البلدان الأخرى لاتفاقية أكادير

المجموع	الأردن	مصر الواردات	المغرب	
2 555	Nc	Nc	2 555	الأجزاء
-	Nc	Nc	-	السيارات
2 555			2 555	المجموع
الصادرات				
17 176	761	1 029	15 386	الأجزاء
-	-	-	-	السيارات
17 176	761	1 029	15 386	المجموع

بالآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006
trademap

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المنتجات المتبادلة

الحصة من السوق	مقابل الاتحاد الأوروبي	الحصة من السوق	مقابل البلدان الـ 3 لاتفاقية أكادير	مجموع الصادرات	تونس
93%	833 238	0%	834	897 978	أسلاك و ضفائر كهربائية
23%	33 578	1%	1 499	144 435	أكسسوارات
99%	116 573	0%	381	117 488	إدارة
45%	38 334	1%	587	85 606	محرك
31%	14 234	2%	923	45 567	قيادة
35%	8 388	48%	11 444	23 920	منتجات مطاطية
100%	10 789	14%	1 470	10 805	إشعال
96%	6 488	1%	38	6 785	الواصل
80%	1 061 719	1%	17 176	1 332 851	مجموع الأجزاء

trademap بالآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006

جدول المبادلات بين مصر و البلدان الأخرى لاتفاقية أكادير

المجموع	تونس	الأردن الواردات	المغرب	
2 126	1 029	381	716	الأجزاء
2 945	-	2 945	-	السيارات
5 071	1029	3 326	716	المجموع
الصادرات				
11 894	-	3 473	8 421	الأجزاء
-	-	-	-	السيارات
11 894	-	3 473	8 421	المجموع


Trademap بالآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006

المنتجات المتبادلة

الحصة من السوق	مقابل الاتحاد الأوروبي	الحصة من السوق	مقابل البلدان الـ 3 لاتفاقية أكادير	مجموع الصادرات	مصر
85%	120 167	0%	32	141 754	أسلاك و ضفائر كهربائية
41%	15 132	23%	8 360	36 677	منتجات مطاطية
81%	19 043	6%	1 308	23 650	أكسسوارات
34%	7 460	1%	159	21 685	قيادة
83%	4 454	4%	205	5 379	إدارة
28%	1 283	20%	904	4 543	محرك
5%	123	8%	205	2 698	صباغة و برنيق
100%	2 213	0%	-	2 213	بطاريات
71%	170 604	5%	11 894	241 697	مجموع الأجزاء

من إعداد عدنان برباش (Ucotra Consulting) و Bruno DE CENIVAL

سري

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

بالآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات

جدول المبادلات بين الأردن و البلدان الأخرى لاتفاقية أكادير

المجموع	تونس	مصر الواردات	المغرب	
4 234	761	3 473	-	الأجزاء
-	-	-	-	السيارات
4 234	761	3 473	-	المجموع
				الصادرات
411	-	381	30	الأجزاء
2 945	-	2 945	-	السيارات
3 356	-	3 326	30	المجموع

بالآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات
2006

المنتجات المتبادلة

الأردن	مجموع الصادرات	مقابل البلدان ال3 لاتفاقية أكادير	الحصة من السوق	مقابل الاتحاد الأوروبي	الحصة من السوق
إدارة	24 527	40	0%	-	0%
محرك	4 275	73	2%	39	1%
صباغة و برنيق	4 069	74	2%	17	0%
بطاريات	4 047	-	0%	1 180	29%
منتجات مطاطية	3 590	-	0%	-	0%
الواصل	2 058	-	0%	-	0%
قيادة	927	-	0%	16	2%
إشعال	783	-	0%	-	0%
أسلاك و ضفائر كهربائية	797	-	0%	-	0%
تبريد	692	264	38%	262	38%
مجموع الأجزاء	45 765	411	1%	1 514	3%
سيارات خاصة	3 050	169	6%	319	10%
السيارات التجارية الخفيفة	23 291	2 776	12%	5 450	23%
مجموع السيارات	26 341	2 945	11%	5 769	22%
المجموع	72 106	3 356	5%	7 283	10%

بالآلاف الدولارات الأمريكية، إحصاءات 2006
trademap

3-3- الفرص المتاحة بفضل قواعد المنشأ

• تحديد المنشأ التفضيلي

تعد قواعد المنشأ بمثابة وسيلة في خدمة السياسة الاقتصادية. ويطمح هذا النظام إلى تسهيل الاندماج الاقتصادي بين الشركاء من نفس المنطقة التفضيلية.

من إعداد عدنان برباش (Ucotra Consulting) و Bruno DE CENIVAL

سري

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

والمنشأ هو الجنسية الاقتصادية للسلع المتبادلة في التجارة العالمية. تحديد جنسية سلعة أمر ضروري لمعرفة إن كان بإمكان هذه الأخيرة الاستفادة من ميزات تعريفية (تخفيض أو إعفاء من الرسوم الجمركية) أم لا. يتعلق الأمر إذن بمنشأ تفضيلي أو منشأ غير تفضيلي.

فيما يتعلق باتفاقية أكادير، فهي تدخل ضمن اتفاقية برشلونة التي تدير العلاقات بين الاتحاد الأوروبي و دول المنطقة الأورومتوسطية و تتوقع التأسيس التدريجي لمنطقة تبادل حر من خلال إنشاء اتفاقيات ثنائية و محلية للشراكة و التبادل الحر.

وتعتبر اتفاقية أكادير من بين الاتفاقيات الأولى جنوب - جنوب التي تم عقدها من أجل هذا الإدماج الاقتصادي. و هي نفس قواعد المنشأ التي نص عليها الاتفاق الأوروبي.

وفي نطاق المبادلات بين بلدان اتفاقية أكادير، يمكن تحديد منشأ سلعة من الاستفادة من الإعفاء من الرسوم الجمركية. فمثلا، يمكن أن تصدر سلعة منشأها المغرب نحو بلد آخر من البلدان الثلاثة الشركاء مع إعفائها من الرسوم الجمركية. و بالمثل، فسلعة مصرية يمكنها أن تصدر نحو الاتحاد الأوروبي، تونس، المغرب، و الأردن مع إعفائها من الرسوم الجمركية. يتعلق الأمر إذن بمنشأ تفضيلي.

● معايير تحديد المنشأ التفضيلي في اتفاقية أكادير

يمنح المنشأ التفضيلي للسلع الآتية من بلدان محددة عندما تستجيب هذه السلع إلى معايير محددة. يتضمن الملحق الثاني للاتفاقية بروتوكول الحصول على المنشأ: العمليات التي يجب القيام بها للحصول على المنشأ و يبين إذن ما يجب أن تمر به سلعة للاستفادة من المنشأ التفضيلي.

المبدأ الذي تنص عليه اتفاقية أكادير حسب المادة الثانية هو لاكتساب صفة المنشأ من بلد ما، فإن هذه السلع إما ينبغي أن تكون قد صنعت بكاملها في هذا البلد، وإما أن تكون المواد المستوردة قد خضعت لعمليات تشغيل أو تصنيع كافية .

ويقوم هذا المبدأ على قواعد المنشأ و التراكم التي وردت في الاتفاقية الأورو - متوسطة. وتضم المادة الرابعة من الاتفاقية تعريفا ولائحة للمنتجات المصنعة بالكامل.

أما فيما يخص المنتجات المصنعة من مواد أولية مستوردة من بلدان أخرى، فهناك عدد من المعايير المستعملة لمعرفة ما إذا كانت هذه المنتجات ستستفيد أم لا من التفضيل، أي ما إذا كانت قد تعرضت لعمليات التصنيع أو التشغيل كافية أم لا. هذه المعايير محددة في المادة الخامسة من الملحق الثاني للاتفاقية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

ولقياس درجة التصنيع أو التشغيل و معرفة ما إذا كانت كافية، تستعمل ثلاثة معايير:

- معيار تغيير البند في النظام المنسق
- معيار القيمة المضافة، المستعمل أساسا لتحديد منشأ السلع الصناعية: لا يجب أن تتعدى قيمة السلع المستوردة، المدمجة في السلع المحصل نسبة معينة لكي تستفيد من صفة المنشأ التفضيلي؛
- معيار التصنيع الخاص: تتبع بعض السلع قواعد خاصة تصف التصنيع الذي يمنحها صفة المنشأ. وهذا المعيار يخص أساسا سلع قطاع النسيج .

يؤخذ معيار تغيير البند في النظام المنسق بعين الاعتبار عندما يعكس تحولا كافيا. ويمكن أن يكون المعياران الآخران بديلين (أو مكملين) لمعيار تغيير البند في النظام المنسق.

مثلا: توربينة مصنفة تحت الوضعية 8411 مصنوعة في تونس من سلع مستوردة من الهند، لا يمكنها الحصول على المنشأ التفضيلي إلا إذا استجابت لمعايير التصنيع أو التشغيل الكافية الآتية:

- إما أن تكون جميع المواد و السلع المستعملة لإنتاج توربينة مصنفة ضمن بند مختلف عن 8411 و كذلك يجب ألا تتجاوز المواد التي ليست لها صفة المنشأ نسبة 40% من سعر المنتج عند التسليم لدى باب المصنع؛
- أو أن لا تتجاوز نسبة هذه السلع التي ليست لها صفة المنشأ 25% من سعر المنتج عند التسليم لدى باب المصنع.

مثال آخر: نفس التوربينة مصنفة تحت البند 8411 من النظام المنسق ومصنوعة في تونس من سلع مستوردة من مصر يمكن أن يعاد تصديرها إلى المغرب بصفة منشأ تونس التفضيلي وإعفاؤها من الرسوم الجمركية.

في حالة سلعة مصنفة تحت البند 8408 من النظام المنسق ، مثلما هو الحال لمحركات الديزل: للحصول على صفة المنشأ فالمعيار المعتمد هو القيمة المضافة، و بذلك فنسبة السلع التي ليست لها صفة المنشأ يجب أن لا تتعدى 40% من سعر المنتج عند التسليم لدى باب المصنع.

- الإغفاء من الرسوم الجمركية في اتفاقية أكادير
يقدم الملحق الأول لاتفاقية أكادير لائحة بجميع السلع المعفية تماما من الرسوم الجمركية حالما تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ. يتعلق الأمر بلائحة حسب البلدان. فمثلا هناك لائحة أولى تتضمن و تحدد جميع السلع ذات المنشأ الأردني و المصري و التونسي التي تعفى تماما من الرسوم الجمركية عند تصديرها إلى المغرب. وبالمثل، هناك لائحة ثانية تحدد جميع السلع

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

ذات المنشأ المغربي و المصري و الأردني التي تعفى تماما من الرسوم الجمركية عند تصديرها إلى تونس.

● بروتوكول تراكم قواعد المنشأ:

إذا ارتكنا على عملية التصنيع، من الشائع أن تتشارك شركتان أو عدة شركات متمركزة في دول مختلفة في إنتاج السلع تامة الصنع.

عندما تطبق دولتان أو عدة دول نفس قواعد المنشأ و تبرم اتفاقيات تبادل حر، فبإمكانها تراكم المنشأ. مما يعني أن السلع التي اكتسبت صفة المنشأ في بلد ما يمكن إدماجها مع منتوجات بلد آخر دون أن يؤثر ذلك سلبا على المقام التفضيلي للسلعة.

تنص المادة الثالثة من البروتوكول الأورو - متوسطي على أن "السلع تعتبر ذات منشأ من الاتحاد الأوروبي إذا حصل عليها هناك انطلاقا من مواد من بلغاريا أو سويسرا أو أيسلندا أو النرويج أو رومانيا أو تركيا أو الاتحاد الأوروبي بشرط أن تكون هذه السلع خضعت لعمليات التصنيع أو التشغيل في الاتحاد الأوروبي، متعددة العمليات المستهدفة من طرف المادة 7. و ليس من الضروري أن تكون هذه المواد قد خضعت لعمليات التصنيع أو التشغيل الكافية.

ولذلك، في حالة التراكم، ليس من الضروري أن تكون عمليات التصنيع أو التشغيل التي خضعت لها المنتوجات ذات منشأ بلد شريك تصنيعا أو تشغيلا كافيا لكي يمنح للمنتوج النهائي منشأ البلد الشريك، شريطة أن تتعدى العمليات الغير كافية المذكورة في المادة 7. جميع العمليات الغير كافية الواردة في المادة 7 من البروتوكول الأورو - متوسطي أعيد ذكرها في المادة 6 لاتفاقية أكادير.

وتساهم قواعد تراكم المنشأ في جعل مبدأ التصنيع أو التشغيل الكافي أكثر مرونة: فهي تسمح لبلد بالاستعمال المتزايد لمواد مستوردة من البلدان الشريكة الأخرى، مع إعفاء هذه المواد المستوردة الآتية من البلدان الشريكة من ضرورة التحويل الكافي.

طبقا للمادتين 3 و 4 من البروتوكول، لكي تحصل سلعة مصنعة في إحدى دول منطقة أكادير على صفة المنشأ:

- ليس من الضروري أن يكون التصنيع أو التشغيل الذي خضعت له السلع المستوردة من دول أعضاء منطقة أكادير كافيا
- لكن التصنيع أو التشغيل الذي تتعرض له السلع الأخرى المستوردة (خارج دول أكادير) يجب أن يكون كافيا.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

لا تطبق مرونة قواعد المنشأ إلا على السلع المستوردة من الدول الأعضاء، بينما جميع السلع المستوردة من طرف آخر غير دول أكادير حسب قواعد الاتفاقية المبرمة، كيفما كان منشأها، تخضع لعمليات التصنيع أو التشغيل الكافي. أما المواد أو المكونات التي لم تكتسب صفة المنشأ يجب أن يتم تصنيعها بطريقة كافية لكي تحصل على صفة المنشأ، وبذلك تستفيد من قواعد التراكم المحددة في الاتفاقية.

خلاصة:

تمكن اتفاقية أكادير من التراكم القطري بين الدول الأربعة الأعضاء في الاتفاقية. قواعد هذا التراكم هي كالتالي:

- المواد المستوردة من الدول الشريكة ليست ملزمة بأن تكون محولة بطريقة كافية
- السلعة المحصل عليها عن طريق التراكم تحصل على منشأ البلد الذي حصل فيه آخر تحويل يتعدى العمليات غير الكافية، أو منشأ البلد الذي أعطى أكبر قيمة مضافة فيما يخص مواد المنشأ
- السلع التي لا تتعرض لأي تصنيع في بلد شريك تحافظ على منشأها عندما تصدر من جديد نحو بلد شريك

• إمكانيات استغلال تراكم قواعد المنشأ:

- التراكم الثنائي مع الاتحاد الأوروبي: في كل من الدول الأربعة الأعضاء التي أبرمت اتفاقاً تفضيلياً ثنائياً مع الاتحاد الأوروبي، فإن السلع الآتية من أحد الطرفين و التي يتم تحويلها في الطرف الآخر تعتبر صفة منشأ الطرف الثاني. بعبارة أخرى، التحويل الذي تخضع له المواد الأولية المستوردة من البلد الشريك ليس من اللازم أن يكون "كافياً" حسب قواعد المنشأ. يعمل التراكم الثنائي على زيادة الاندماج الاقتصادي بين كل بلد و الاتحاد الأوروبي و بين الدول الأعضاء في الاتفاقية فيما بينهم.
- التراكم القطري بين الدول الأربعة: يتعلق الأمر بتراكم ثنائي ممدد إلى البلدان الأربعة المرتبطة باتفاقية أكادير. سوف يمكن هذا التراكم من تنشيط المبادلات بين الدول الأعضاء لاتفاقية أكادير
- التراكم القطري بين الدول الأربعة و الاتحاد الأوروبي و الجمعية الأوروبية للتبادل الحر: دخل هذا التراكم حيز التنفيذ منذ 01 غشت 2007. في هذه الحالة الخاصة فالدول الأربعة الأعضاء في اتفاقية أكادير بإمكانهم أن يلعبوا دور مناولين للاتحاد الأوروبي و الجمعية الأوروبية للتبادل الحر
- يمكن أن يطبق التراكم القطري بين الاتحاد الأوروبي و المغرب و تونس و مصر وتركيا ابتداء من فاتح يوليوز 2006

● فصل حضر رد الرسوم الجمركية:

يطبق على المواد التي لم تكتسب صفة المنشأ من المنطقة و التي، إضافة إلى كونها مصنعة ومشغلة بطريقة كافية، يجب أن تدفع الرسوم الجمركية اللازم دفعها في البلد الذي أصدر دليل المنشأ التفضيلي

● إثبات المنشأ

. يستمر إثبات طابع المنشأ لسلعة ما بشهادة المرور أو 1 المسلمة من طرف السلطات الجمركية أو عبر التصريح بالفاتورة، غير أن أهمية معرفة الظروف التي اكتسبت فيها المواد و/أو المنتجات صفة المنشأ تبرر إصدار و استعمال دليل منشأ محدد: شهادة . أوروميد أو التصريح على فاتورة أوروميد

يجب استعمال هذه الوثائق عندما يتم اكتساب المنشأ:

- بالتراكم، مع بلد متوسطي أو جزر فارو
- بدون التراكم، مع بلد متوسطي أو جزر فارو، لكن بنية إعادة تصدير أو استخدام هذا المنتج داخل المنطقة

توضح شهادة أوروميد في خانتها 7 شروط اكتساب المنشأ، بموجب قواعد التراكم الأورو متوسطي، بفضل تأشير إحدى التصريحين التاليين:

- إذا تم الحصول على المنشأ بتطبيق التراكم بمواد مصدرها واحد أو أكثر من البلدان المشار إليها في المادتين 3 و 4 من البروتوكول الأورو متوسطي (تراكم مطبق مع... اسم البلد)
- إذا تم الحصول على المنشأ دون تطبيق التراكم بمواد مصدرها واحد أو أكثر من البلدان المشار إليها في المادتين 3 و 4 من البروتوكول الأورو متوسطي: "لم يطبق أي تراكم". تطبق قاعدة التحويل الكافي على المواد القادمة من خارج المنطقة فقط.

وهكذا، فإن إنشاء صلة من خلال تنفيذ أحكام التراكم في قواعد المنشأ له عدة نتائج إيجابية على الفاعلين الاقتصاديين:

- ولوج أفضل للسوق لصالح منتوجات جميع الشركاء في المنطقة؛
- تشجيع متزايد للاستثمارات؛
- تعزيز التعاون الاقتصادي و التجاري بين جميع الشركاء؛
- إمكانيات تزويد أوسع للمواد و المنتوجات لصالح جميع الشركاء؛
- فرص أفضل للمنتجين لتحقيق مقتصدات الحجم و ذلك عن طريق تنظيم أنشطة على مجال أوسع .

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

4- العوائق المرتبطة باتفاقية أكادير

هناك نوعان من العوائق المرتبطة بتنفيذ اتفاقية أكادير:

- العوائق المتعلقة باعتماد البروتوكول
- العوائق المتعلقة بالمنافسة

العوائق المتعلقة باعتماد البروتوكول : تتمثل في:

- ثقل الإجراءات الجمركية و الإدارية لتطبيق قواعد المنشأ و الأنظمة التفضيلية و بنود عدم السداد؛
- الترشيح اللازم للفضاء الإنتاجي الإقليمي، و انسجام إطاره المؤسسي.

العوائق المتعلقة بالمنافسة:

يتطلب تنفيذ تدابير اتفاقية أكادير حسب المادة 8 من الميثاق إزالة جميع الحواجز التعريفية وغير التعريفية أمام الواردات. و ينبغي على البلدان الأعضاء في اتفاقية أكادير إزالة جميع الحواجز أمام الواردات :الحصص والحواجز الكمية والجمركية و الإدارية. والتقنية

5- صياغة اتفاقية أكادير مع اتفاقيات التبادل الحر الأخرى

في ظل التطور الحالي الذي تشهده الاتفاقيات الثنائية، شعرت البلدان العربية بالحاجة إلى الاتحاد وتحسين المنافسة المحلية والرعاية الاجتماعية والتنمية الاقتصادية. لذا فإن الدول العربية تطمح إلى خلق منطقة تبادل حر على المدى البعيد. ولد هذا الأمل مع إنشاء الجامعة العربية في 1945 من قبل المملكة العربية السعودية، و مصر، و العراق، و الاردن، و لبنان، و سوريا واليمن الشمالي. تضم الجامعة حاليا 22 دولة. يعتمد تنظيم الجامعة العربية على أربع هيئات مختلفة: قمة رؤساء الدول، ومجلس الوزراء، واللجان الدائمة والأمانة العامة التي يرأسها عمرو موسى منذ سنة 2001. لتحقيق هذا الهدف، اجتمعت هذه البلدان في اتفاقيات كاتفاقية أكادير، كخطوة انتقالية نحو سوق أوسع.

عقدت ثلاثة بلدان أعضاء في اتفاقية أكادير، ما عدا الأردن، اتفاقيات ثنائية مع تركيا. تعتبر تركيا عضو في اتفاقية برشلونة. ووفقا لمبادئ هذه الاتفاقية، فإن بإمكان تركيا الاستفادة من التراكم القطري مع البلدان الأخرى.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

وفيما يخص قطاع السيارات، تبرز تركيا كنموذج وكمنافس لبلدان أكادير، حيث أنها تجذب أهم الاستثمارات في صناعة السيارات ويعد إنتاجها الأهم في المنطقة. وهذا يرجع إلى أنها تتشاطر الحدود مع أوروبا وتحاول الانضمام إلى الاتحاد الأوروبي وتعد منطقة عبور بين أوروبا والشرق الأوسط وآسيا.

وهناك اتفاقيتان للتبادل الحر جديرتان بالذكر: اتفاقية التبادل الحر بين المغرب و الولايات المتحدة الأمريكية واتفاقية التبادل الحر بين الأردن و الولايات المتحدة الأمريكية. وتسمح هاتين الاتفاقيتان للبلدين بالحصول على زبناء إضافيين. غير أنها لا تمنح التراكمات كاتفاقية برشلونة. والعائق الوحيد للبلدان التي وقعت على هذه الاتفاقيات، هو أن أمريكا غالبا ما تطالب، في إطار تنافسها مع أوروبا، بشروط تفضيلية مماثلة لتلك الممنوحة لأوروبا.

وقع الأردن اتفاقية تبادل حر مع سينغافورة.

و أخيرا، فإن مصر عضو من أعضاء مجموعة *COMESA*، و عقدت اتفاقيات تبادل تجاري حر مع 12 دولة من الدول الأعضاء *COMESA* مما يمنحها حق ولوج أسواق تتميز بكثافة سكانية عالية.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

الجزء الثاني :

قطاع صناعة السيارات العالمي

مقدمة

تعد صناعة السيارات صناعة ذات قيمة مضافة عالية ومصدر مهم لخلق الثروات، حققت سنة 2006 مداخيل تناهز 1612 مليار أورو. منها 500 مليار أورو في أوروبا سنة 2006، ولقد تم تصنيع 69 مليون سيارة في العالم، منها 31% مصنوعة في أوروبا. الإنتاج العالمي عرف بذلك نمواً بنسبة تناهز 40% خلال 15 سنة.

أكثر من 9% من مجموع المبادلات التجارية العالمية ترجع إلى قطاع السيارات سنة 2005 أي 914 مليار دولار أمريكي.

في أوروبا، هناك أكثر من مليون عامل مشغل في قطاع السيارات الأوروبي سنة 2006.

مساهمة الدول الأعضاء لاتفاقية أكادير على المستوى العالمي ضعيفة جداً حيث تمثلت أقل من 0,5% من المبادلات العالمية المرتبطة بقطاع السيارات سنة 2006، الذي ظلت به كثافة السيارات في هذه البلدان جد ضعيفة و الصادرات العامة نحو أوروبا لم تتعد 24 مليار دولار أمريكي سنة 2006. ونلاحظ في نفس الوقت تطوراً للنسيج الصناعي لقطاع السيارات داخل بلدان الاتفاقية.

1- السوق العالمية للسيارات

قطاع صناعة السيارات العالمي في 2006



ارتفع الإنتاج العالمي للسيارات بنسبة 4% سنة 2006 لكي يصل إلى 69,1 مليون وحدة.

من إعداد عدنان برباش (Ucotra Consulting) و Bruno DE CENIVAL

سري

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبايل ونشاطات تركيب السيارات داخل الءول الأءضاء في اءفاق التبايل الءر باين الءول الءربية المءوسطية المسمى اءفاق أعااير (الأرءن، ءونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الخءامى - ابريل 2008	

سجلء أهم الارتفاعاء في سوق السيارات الخاصة (3,6%)، و سوق الشاحناء الخفيفة (6%). و عموما، فالإءءاء العالمى للسيارات ارتفع بوءيرة أهم مقارءة ب 2005.

TCAM	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	آلاف السيارات
3,2%	49 887	46 863	44 554	41 969	41 358	39 826	41 216	السيارات الخاصة
1,9%	19 241	19 619	19 942	18 695	17 636	16 479	17 159	الشاحناء الخفيفة
2,9%	69 127	66 482	64 496	60 663	58 994	56 305	58 374	المجموع

1-1- ءءقسيم الجغرافى للءلب

ءمءل السوق العالمى للسيارات 67,8 مليون سيارة منها 25% بأوروباء الغربىة

المجموع	السيارات الءفعىة	السيارات الخاصة	بالآلاف السيارات
21 852	3 228	18 624	أوروباء
17 091	2 345	14 746	الغربىة
4 761	883	3 878	أوروباء الوسطى والشرقىة
23 424	11 286	12 138	أمريكا
			اءفاقىة التبايل الءر لأمريكا الشماءىة
19 895	10 579	9 316	أمريكا الجءوبىة
3 529	707	2 822	أمريكا الجءوبىة
21 195	6 826	14 369	أوقىانوسىا
1 220	244	976	كوريا الجءوبىة
5 739	1 127	4 612	اليابان
14 236	5 455	8 781	أوقىانوسىا و غيرها
1 312	417	895	إفرىقىا
67 783	21 757	46 026	المجموع

1-2 نمو ضعيف إلى منءم في أسواق أمريكا وأوروباء الغربىة واليابان

بىبن الاسءءلاك حسب المءاطق الجغرافىة ءركىزا قويا في الءول الغربىة واليابان (63% من الاسءءلاك العالمى). وءءءبر اءفاقىة التبايل الءر لأمريكا الشماءىة أهم سوق بنسبة 29%، ءلها أوروباء الغربىة بنسبة 25% ءم اليابان بنسبة 8%.

مءءل النمو في هءه الأسواق ءءالءة منءم، إذ ءء هءه الأسواق ناضجة و مشبعة حيث ءءهيز المءازل ءكاء ءكون مؤمنة بالءامل. لءلك فالءلب في هءه الأسواق يأءى من ءءءءد السيارات و ءءور الساكنة، مما ءءل الصاءعىن ىشءعون الاسءءلاك بالءءءءد المءءمر ءون أن ىؤءر ارتفاع ءءالفى على الأسعار، ومع لءك، فهءه الأسواق ءمءل قاءة اسءءلاك مءءقرة للمصءعىن.

3-1 - دفعة قوية للطلب في الدول الناهضة :

تمثل الأسواق الناهضة كأمريكا الجنوبية وأوروبا الغربية وآسيا الجنوبية الشرقية وأخيرا إفريقيا خزانا مهما لنمو صناعة السيارات، حيث أن كثافة السيارات فيها ضعيفة : كثافة السيارات في كل بلد الملخصة في الجدول الآتي تبين نزوج الأسواق المتطورة التي لديها معدل مستقر لتجهيز الأفراد.

. إمكانات الدول الناهضة

TCAM	نسبة كثافة السيارات		الدولة
	2006	2002	
1 %	586	560	الاتحاد الأوروبي
0 %	595	585	فرنسا
1 %	813	785	الولايات المتحدة الأمريكية
1 %	593	576	اليابان
4 %	322	273	كوريا الجنوبية
18 %	23	12	الصين
11 %	12	8	الهند
1 %	124	117	البرازيل
7 %	115	89	تركيا
22 %	66	30	مصر
8 %	70	51	المغرب
12 %	125	79	تونس
19 %	135	68	الأردن

تعرف هذه المناطق نموا محصورا ما بين 7% و 15%. ويظل هذا النمو غير متساو بين المناطق. وتمثل منطقة آسيا وأوقيانوسيا حاليا 21% من السوق العالمية، كما أنها تمثل سوقا مهما للمصنعين حيث أنها تشهد نموا قويا، فهي تجذب مثلا عددا مهما من المصنعين اليابانيين.

تأتي أوروبا الوسطى والغربية في المرتبة الثانية، بحصة 7% من السوق العالمية. مع معدل نمو يناهز 11% سنويا خلال السنوات الست الماضية هذه المنطقة تمثل فرصة حقيقية للنمو للمصنعين، خاصة الأوروبيين منهم.

حسب مبيعات سنة 2006 فبلدان اتفاقية أكادير تمثل سوقا يشمل 400000 سيارة، أي ما يعادل 0,6% من السوق العالمية للسيارات و 31% من السوق الإفريقية. هذه السوق تسجل نموا قويا في السنوات الأخيرة بما يناهز 11% للمغرب، 6% لتونس، و أكثر من 28% لمصر (التي ارتفعت مبيعاتها بأكثر من 40% ما بين 2005 و 2006). نشاط المبيعات هذا بالإضافة إلى كثافة سيارات في نمو مستمر يبنى. بإمكانيات و جاذبية هذه المنطقة الجديدة لمصنعي السيارات و شركات التجهيز.

لذلك، فالمصنعون يبحثون عن استغلال فرص النمو في الدول الناهضة، و في نفس الوقت يركزون على التجديد و الانفرادية في الأسواق الناضجة للدول المتقدمة

TCAM (06/00)	من المجموع %	المجموع	السيارات النفعية	السيارات الخاصة	بالآلاف السيارات
11%	7,0 %	4 761	883	3 878	أوروبا الوسطى و الغربية
7%	5,2%	3 529	707	2 822	أمريكا الجنوبية
15%	21,0%	14 236	5455	8 781	آسيا أوقيانوسيا و غيرها
14%	1,9%	1 312	417	895	إفريقيا
		67 783	21 757	46 026	العالم

2- تقديم أهم مصنعي السيارات و توجهاتهم:

2-1- تقديم أهم مصنعي السيارات:

سوق السيارات جد مركز و يوجد تحت سيطرة عدد محدود من المصنعين، أي ما يعادل 50 مصنعا. و بذلك، فال 12 مصنعين الأوائل يحققون 80% من من الإنتاج العالمي للسيارات و يسوقون عددا كبيرا من العلامات التجارية.

العلامات المسجلة	من ضمنها السيارات الخاصة	جميع السيارات	الشركات المصنعة
أوبل، فوكسهال، صاب، شيفروليه، دايو	5 708	8 926	1 جنيرال موتورز
طويوطا، دايهاتسو، هينو	6 800	8 036	2 طويوطا
فورد، جاكوار، م.ج، فولفو، لندروف	3 801	6 268	3 فورد
رونولت، داسيا، سامسونغ	4 598	5 716	4 اتحاد رونو ونيسان
فولسفاكن، أودي، سيت، سكودا	5 430	5 685	5 مجموعة فولسفاكن
هيونداي كيا	3 413	3 844	6 هيونداي كيا
هوندا	3 550	3 670	7 هوندا
بوجو، سيتروين	2 961	3 357	8 بوجو سيتروين PSA
كريزلر	710	2 545	9 كريزلر
فياط، ألفا روميو، لانسيا، فيراري	1 754	2 318	10 فياط
سوزوكي	2 004	2 297	11 سوزوكي
مرسيدس، كريزلر، جيب، سمات	1 275	2 045	12 دايمر كريزلر
	7978	14 551	منتجات آخرون
	49 982	69 258	Total 50

● عولمة المصنعين أدت إلى تكوينهم لمجموعات كبيرة:

- أمام تعاضم المنافسة وركود النمو في أسواقهم، بادر مصنعو السيارات إلى السعي وراء العولمة للوصول إلى أسواق جديدة. لذلك فالعولمة والمنافسة أدتا إلى عولمة المجموعات والإنتاج.
- وعولمة المجموعات الكبيرة للسيارات تمت بعمليات نمو داخلية (خلق طاقات إنتاجية جديدة) وعمليات نمو خارجية (شراء، دمج مصنعين موجودين في السوق) وعن طريق تعاضدات وشراكات (فورد مع مازدا، رنولت مع نيسان ...)

هذه العمليات تستهدف:

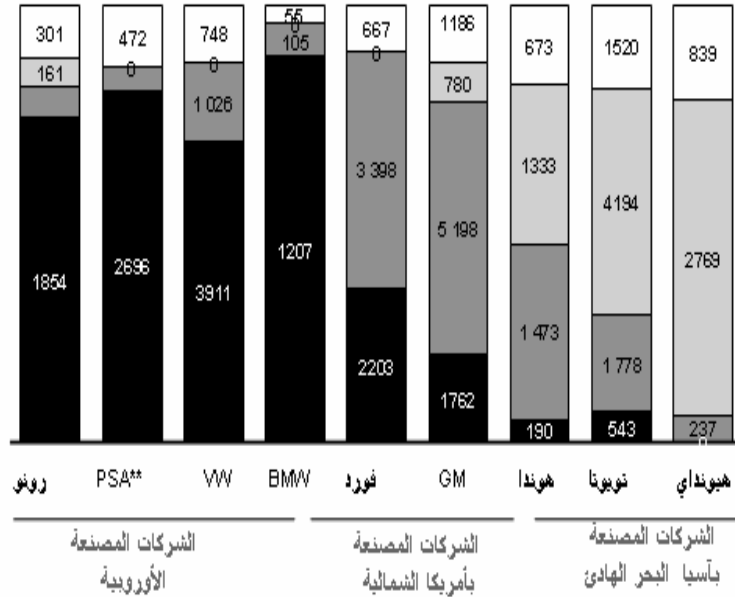
- البحث عن أسواق جديدة
- توسيع فئات المنتجات
- خفض كلفة الإنتاج للوحدة
- تحقيق تناغم مع مجموعات أخرى فيما يتعلق ب: الأبحاث المشتركة، تكامل فئات المنتجات، تجميع الشراء وشبكات التوزيع..

• التركيز على المناطق الأصلية:

رغم هذه العولمة، لا يزال المتدخلون الرئيسيون يحققون الجزء الأكبر من مبيعاتهم في مناطقهم الأصلية.

باقي دول العالم
 اليابان - كوريا
 أمريكا الشمالية
 أوروبا الغربية

رقم معاملات أهم المتعاملين حسب الموقع الجغرافي



حاليا، تركز الشركات المصنعة على أسواقها الأصلية، في الوقت الذي تحتد فيه المنافسة في تلك الأسواق.

ولهذا، قام المصنعون العالميون باعتماد الاستراتيجيات التالية :

- البحث عن أسواق جديدة مع إمكانيات نمو مرتفعة
- تكثيف استراتيجيات التكلفة المنخفضة: لمواكبة نموهم العالمي واستقرارهم في أسواق جديدة، والمحافظة على مستويات ربح مرضية مع تنظيم بنية تكاليفهم والمحافظة على تنافسية المصانع الأوروبية بتخفيض تكاليف المكونات، المصنعون قاموا بتطوير السيارة ذات التكلفة المنخفضة و التزود من الدول الناهضة
- ترشيد الإنتاج

2-2- التوجهات العالمية للمصنعين :

2-2-1- البحث عن أسواق جديدة و نقل مواقع التجميع إلى أوروبا الشرقية

في أوروبا، تم نمو المجموعات بإنشاء وحدات جديدة للإنتاج. كانت إسبانيا و البرتغال أهم أقطاب التوسع للقدرات الإنتاجية في الثمانينات.

منذ التسعينات، و المجموعات الأوروبية تتوجه نحو أوروبا الغربية، آخذة بعين الاعتبار:

- تنافسية تكاليف الإنتاج
- وجود نسيج للمزودين
- ووجود طلب مهم في نمو قوي

لذلك فشركة فولكسفاكن حاضرة جدا في جمهورية تشيكوسلوفاكيا وهنغاريا و سلوفاكيا وبولندا. بينما رونو حاضرة في روسيا و رومانيا. PSA حاضرة في سلوفاكيا وجمهورية تشيك بشراكة مع طيوطا ويفسر هذا الانتقال نحو أوروبا الشرقية باكتساح أسواق جديدة ذات إمكانيات نمو مرتفعة و بروز الطلب على المنتجات ذات الكلفة المنخفضة.

2-2-2- تزايد الاعتماد على استراتيجيات لفائدة تطوير الصناعات ذات التكلفة المنخفضة

• مشاريع تجميع بديلة: السيارة الاقتصادية :

أمام كساد أسواقهم، توجه عمالقة صناعة السيارات إلى الدول الناهضة حيث نسب النمو مرتفعة. وشرع كل واحد منهم في استراتيجية اكتساح لهذه المناطق الجديدة. وصل التطور إلى المنتجات، فمثال لوغان يؤكد بتطور هذه المنتجات المسوقة في الدول الناهضة.

تستهدف لوغان أسواقا ناهضة، منغلقة نسبيا على الاستيراد، والتي تعتمد شروطا صارمة فيما يتعلق بالمناخ و الشبكة الطرقية. إذ تمكنها عملية التجميع الخاصة بها والمعتمدة بكثافة على اليد العاملة من الاستفادة من الكلفة المنخفضة لليد العاملة. ولهذا، فإن تجمع السيارة ذات ال 5000 أورو في الدول ذات التكلفة المنخفضة يجعل شركات التصنيع تحقق أرباحا مهمة. وكذلك فببعب نفس السيارة في كل الأسواق العالمية، يقوم المصنعون بتمديد السلاسل في المصانع، مخفضين تكلفة الإنتاج.

لوغان فتحت جزءا من السوق يتمنى معظم المصنعون التمرکز به. فابتداء من 2008، تنوي شركة فيات إنتاج سيارة جديدة - D200 - في تركيا لمنافسة لوغان.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

منذ 2004، شرعت طيوطا في مشروع IMV (السيارة العالمية المبتكرة متعددة الأغراض) من أجل القيام بإنتاج شاحنة صغيرة في البلدان ذات التكلفة المنخفضة (التايلاند، إندونيسيا، جنوب إفريقيا والأرجنتين) وهذه السيارة موجهة للسوق العالمية. كما تنوي ابتكار نموذجين آخرين بتكلفة منخفضة في أفق 2010. حتى طاطا موتورز أعلنت مشروعها بتطوير سيارة بتكلفة أقل من 2000 أورو.

● بروز مصنعي سيارات محليين جدد في الدول الناهضة :

أدى التوسع المهم في الأسواق النامية، التي من المرتقب أن تمثل في مجملها %87 من معدل نمو قطاع التجميع في أفق 2011، إلى إنشاء شركات محلية جديدة لتصنيع السيارات.

بلغ معدل النمو السنوي لأهم عشرة فاعلين محليين في الصين والهند %25 خلال الخمس سنوات الأخيرة.

تتمتع شركتا تشيري واطاطا بوضعية مناسبة للاستفادة من المزايا المتوفرة فيما يتعلق بالتكاليف، وستستمران في تقديم عروض تجذب المستهلك بشكل كبير، مما يمكنهما من لعب دور أكبر على الساحة الدولية.

يرتقب أن تحتل روسيا المرتبة الثالثة من حيث المساهمة في النمو العالمي لقطاع التجميع (%3،9) خلال الخمس سنوات القادمة، وتليها كل من الصين والهند. أدت المبيعات المهمة للعلامات التجارية العالمية إلى استثمارات مهمة في القدرات الإنتاجية و التي يتوقع أن تؤدي إلى ارتفاع التجميعات السنوية إلى 2,3 مليون وحدة في أفق 2011

2-2-3- ترشيد الإنتاج والإمداد في البلدان الناهضة:

للحفاظ على هوامشهم، يتفقد المصنعون هذه الأسواق ذات اليد العاملة المنخفضة التكلفة أكثر فأكثر.

وحسب دراسة إسقاطية لعشر سنوات أجرتها مؤسسة ماكينزي، سوف يكون بإمكان الإنتاج الصيني الإطاحة قريبا بالأسواق الغربية. و تقدر المؤسسة بأنه من المتوقع أن تنخفض تكاليف تصنيع السيارات في الصين إلى النصف مع حلول سنة 2015: من المرجح أن يرفع الفرق بين تكلفة الإنتاج في الصين وأوروبا من الضغط على القطاع وترك الباب مفتوحا للواردات الصينية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - إبريل 2008	

لذا، فإن الحل الوحيد لمصنعي السيارات يتجلى في التسريع الشديد لتوتيرة الأرباح الإنتاجية في مصانعهم. حسب ماكينزي، سوف يقارب ربح الإنتاجية الضروري بحلول سنة 2015، 15%. لهذا، يشكل الإمداد محركا اختياريا نظرا لكون المشتريات تشكل ما بين 65% و 70% من ثمن تصنيع السيارة.

يتوفر المصنعون بالفعل على مزايا هامة لتوسيع قاعدة مزوديهم في البلدان المنخفضة التكلفة. وفي الواقع، وبالنظر إلى تحول مواقعهم إلى الدول الناهضة، فإنهم يتزودون من هذه البلدان من طرف المزودين المحليين.

في السنوات القادمة، سنشهد تسارع حركة الإمداد هذه من البلدان المنخفضة التكلفة. حسب ماكينزي، من المرجح أن يصبح الإمداد بالأجزاء الميكانيكية ذات النسب العالية من اليد العاملة، وكذلك الأجزاء الإلكترونية، مكثفا. حيث أن تحسين إنتاجية الدول الناهضة سوف يعوض التكاليف اللوجستية المرتفعة. وفي نهاية المطاف، سوف يكون ممكنا تصنيع ما بين 40% و 50% من مكونات السيارة في البلدان المنخفضة التكلفة كالصين والهند.


ولقد أعلن العديد من المصنعين زيادة حصة المشتريات التي سيتم تحقيقها في البلدان المنخفضة التكلفة. وهكذا، تنوي مجموعة PSA تحقيق 47% من مشترياتها العالمية في بلدان منخفضة التكلفة خلال السنوات الخمس القادمة.

ومن المرجح إذن أن ترتفع حصة المشتريات في بلدان منخفضة التكلفة من 17% إلى 47% (من مجموع مشتريات يبلغ 29 مليار أورو). كما تنوي فتح مكاتب شراء في الصين و سلوفاكيا، و تركيا، و إيران، و البرازيل، و الهند وجنوب إفريقيا

أما مجموعة رونو نيسان، فإنها تعتمد من خلال داسيا على الإمداد المحلي بشكل كبير لصناعة لوغان، وسوف تستفيد من هذه التجربة لصناعة نماذجها الأخرى. وتنوي رونو تحقيق 40% من مشترياتها في بلدان منخفضة التكلفة، و تحقيق نسبة إدماج محلية تبلغ 80% و كذا تحسين إنتاجية المشتريات في العالم ب 5% سنويا.

2-2-4- استراتيجيات المصنعين لها تأثير كبير على شركات تجهيز السيارات:

اختار المصنعون التركيز على ما يسمونه ب"قلب المهنة" و ذلك بتوجيه الأنشطة ذات الهوامش الضعيفة نحو مصادر خارجية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات واجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

تشكل هذه الاستراتيجيات فرص أسواق مهمة لشركات تجهيز السيارات، مع أنها مصحوبة بعدة عراقيل :

- تحسيس متزايد بالمسؤولية و مشاركة أكبر في مرحلة التخطيط للمنتجات؛
- تزويد شامل بالمعدات للمصنعين بصورة متزايدة مما أدى إلى تعقيد متزايد في المنتجات و العمليات الصناعية، و كذا ارتفاع تكاليف البحث و التطوير المرتبطة بتزايد المحتوى التكنولوجي للمنتجات وتقصير عمر السيارات؛
- تزايد متطلبات الجودة على شركات تجهيز السيارات من حيث الوقت و جودة التوريد، مما أدى إلى تكنولوجيا متزايدة و تحسين المنظمات الداخلية؛
- الضغط على التكاليف الذي يدفع بشركات التجهيز إلى الدخول في مشاريع الإمداد العالمي

2-2-5- تذكير حول سلسلة القيم في صناعة السيارات:

تضم سلسلة القيم في صناعة السيارات مجموعة من المؤسسات التي تشارك في تصميم و إنتاج السيارات.

و هكذا، تتقاسم أربع مجموعات من الأطراف الفاعلة سلسلة القيم في صناعة السيارات.

- يشمل المزودون و المناولون:
- مصنعو المنتجات شبه المصنعة (زجاج، بلاستيك، ومنتجات معدنية) المستعملة لصناعة السيارات ؛
- شركات تجهيز السيارات التي تصنع المعدات الكبيرة المكونة للسيارة كالعجلات و الهيكل الخارجي و المكونات و القطع و الأنظمة
- مصنعو السيارات الذين يقومون بالتجميع؛
- الأطراف الفاعلة في التوزيع و المالية؛
- لأطراف الفاعلة في قطاع قطع الغيار



المصنعون هم عبارة عن مجموعات دولية قوية لها تأثير هيكلي على الفرع، و يتواجدون على قمة سلسلة الإنتاج، كما أنهم يشكلون منشأ صناعة السيارات في بلدانهم.

من إعداد عدنان برباش (Ucotra Consulting) و Bruno DE CENIVAL

سري

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

بالرغم من نزعة الاستعانة بمصادر خارجية، يحتفظ هؤلاء المصنعون بدور مركزي في الفرع حيث يتحكم عرض "المنتوج" في الفرع كله. تتجلى هذه المهام في التخطيط والتصميم والهندسة والتسويق والتجميع.

شركات تجهيز السيارات لها خصوصية العمل بشكل حصري تقريبا لصناعة السيارات. ويتميزون عن باقي المزودين بالمسؤولية التقنية و التجارية للأجزاء الأساسية للسيارات ويملكون القدرة على التعامل مباشرة مع المصنعين وكذلك تنظيم وإنعاش شبكاتهم الخاصة للمزودين.

2-2-6- هيكل أسواق تجهيز السيارات:

يمكن تصنيف شركات تجهيز السيارات في ثلاث فئات حسب حجمها :

- شركات التجهيز المدمجة من المرتبة 1: تعمل هذه الشركات في اتصال مباشر مع المصنعين و تمنحهم سلسلة كبيرة من المنتوجات و الأنظمة. يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أقسام كبرى:

- شركات التجهيز العامة كدلفي و فيستيون و دنسو؛
- شركات التجهيز المتخصصة في الوحدات الموجهة إلى بعض السيارات المعينة كفوريسيا وجونسون كونترولز؛
- شركات التجهيز المتخصصة في الأنظمة المتعددة السيارات كبوش و فاليو وماغنا .

- شركات التجهيز من المرتبة 2؛
- شركات التجهيز من المرتبة 3؛
- شركات التجهيز من المرتبة n

شركات تجهيز السيارات مهيكلة على شكل شلالات: المزودون من المرتبة 2 على اتصال مع المرتبة 1، و مزودو المرتبة 3 يزودون المرتبة 2.

- أسواق تجهيز السيارات
تزود شركات تجهيز السيارات سوقين: التجميع الأولي و قطع الغيار.

	الوحدة الفنية لاتفاقية آعاديير دراسه حول قطاع مكونات واجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الاعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق آعاديير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

● التجميع الأولي :

المنفذ المحتمل الأول لشركات تجهيز السيارات هو صناعة السيارات الخاصة و الصناعية. سوق التجميع الأولي هذه تعد سوقا دورية و تعتمد على نمو سوق السيارات. ترجع المبيعات في هذه السوق إلى نهج صناعي، مع دمج المكونات في وظائف و وحدات تخص أحجاما كبيرة.

و في غضون ذلك، فإن الصعود في سلسلات السيارات يؤدي إلى ارتفاع في المعدات التي تمكن من التميز عن المنافسين.

تزايد المبيعات لشركات تجهيز السيارات معزز بالأحجام الكبيرة من جهة، و معاق بالضغط على الأسعار المفروضة من طرف المصنعين من جهة أخرى.

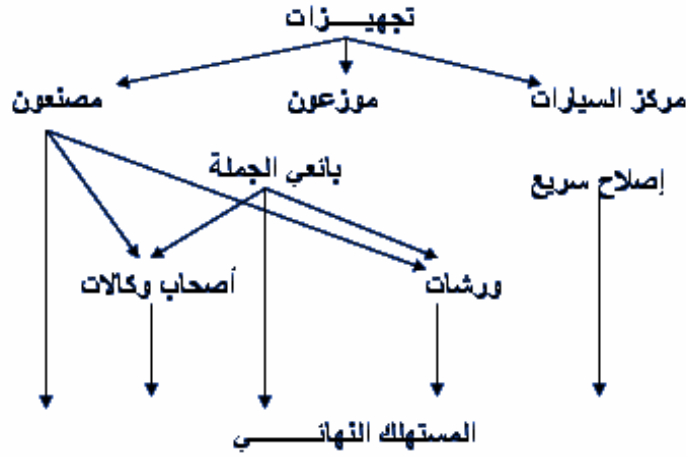
بما أن المنطق الصناعي للمصنعين هو الاستعانة بمصادر خارجية لبعض الأنشطة المدمجة، فإن سوق تجهيز السيارات يعرف تطورا. أصبحت شركات التجهيز بمثابة شركاء تكنولوجيين حقيقيين حتى في المجالات المحجوزة للمصنعين كالهيكل الداخلي على سبيل المثال.

● سوق قطع الغيار :

وعلى النقيض من ذلك، فإن سوق قطع الغيار أكثر استقرارا. وفي هذه السوق، زبناء شركات التجهيز هم صناع السيارات، و مراكز توزيع السيارات، و السلاسل المتخصصة والمتاجر الكبرى. وبالرغم من الزيادة في عدد السيارات المتداولة، فإن نمو هذه السوق معرقل بإطالة عمر وموثوقية المعدات المركبة في السيارات الجديدة.

● موزعو قطع الغيار :

تشكل سوق قطع الغيار سوقا معقدة تضم عددا كبيرا من الفاعلين، وسلسلات ضخمة من المنتجات و أحجام متوسطة و صغيرة.



إذا كانت سوق التجميع تتجه أكثر نحو العالمية، فإن سوق قطع الغيار في تحول، من سوق محلية إلى سوق يمكن تعريفه بالقاري.

في حالة بلدان منطقة أكادير، يجب أخذ مفهوم القارية بمعناه الأوسع. يتعلق الأمر بمنطقة تطور السيارات "الأوروبية" و"الآسيوية".

يمكن التفريق بين صناعة قطع الغيار و قطع الغيار المستقلة.

كانت صناعة قطع الغيار امتدادا لنشاط التجميع الأولي، و المبادلات التجارية تتم عادة مع الأطراف الفاعلة الحاضرة في التجميع الأولي. كانت جل المنتجات، عدا الأجزاء في نهاية الحياة، منتجات تجميع أولي.

برزت في الآونة الأخيرة، سياسة جديدة من طرف مصنعي السيارات تهدف إلى التمييز بين تزويد التجميع الأولي و قطع الغيار. و يرجع هذا بالأساس إلى ضرورة التمييز بين وسائل الإنتاج حسب الكميات و كذلك المعرفلات المرتبطة بمجموعات المنتجات الكاملة والمتجانسة، و إدراج تعدد العلامات التجارية في شبكات توزيع المصنعين. وسيوفر ذلك فرصا جديدة لوسائل صناعية مرنة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

يضم نشاط قطع الغيار **المستقل** عدة فئات من الأطراف الفاعلة :

- موزعو الجملة ذوو نشاط محلي، أو وطني أو دولي، الذين يمثلون الجزء الأكبر مما يدعى قطع الغيار التقليدية. ويشمل هذا القطاع واحدا أو اثنين من المستويات المتوسطة للوصول إلى المستهلك النهائي.
- ظهر المتخصصون في السوق من خلال سلسلة منتجات محددة في إطار الإصلاح السريع و خاصة: العادم، أو الفرامل أو العجلات. و هم يميلون الآن إلى التطور نحو تمركز متعدد المنتجات و محافظ على الإصلاح كوسيلة للوصول المباشر إلى المستهلك الرئيسي. تكون هذه القنوات (ميداس و سبيدي و أروماستر...) عادة ذات نشاط قاري مع أن تطورها تم أولا في البلدان الأكثر تصنيعا
- مراكز السيارات التي تتمثل مهمتها في البيع المباشر لقطع الإصلاح و الإكسسوارات للمستهلكين، مع احتمال التدخل عموما في المكان عينه.

يختلف توزيع السوق ما بين صناعة قطع الغيار ونشاط قطع الغيار المستقلة بشكل كبير حسب البلدان (حوالي 45/55% في أوروبا)، و كذلك حسب عمر السيارة، تتركز السنوات الثلاثة الأولى بشكل أقوى على صناعة قطع الغيار. يعتبر عمر الأسطول إذن معلومة للدراسة على وجه الخصوص.

و بالإضافة إلى ذلك، يركز نشاط قطع الغيار المستقل بشكل قوي على عدد محدد من القطع التي تسمى ب"القطع الاستهلاكية" التي تمنح فرص كميات أكبر:

- الفرامل
- المصفاة
- المساحة
- الإضاءة
- العادم
- البطاريات
- مضاد الصدمات

تضاف إلى هذه القطع بعض المنتجات في طور نمو قوي كإكسسوارات وتعديل السيارات و الإلكترونيات المركبة الموزعة عن طريق نفس الشبكات.

يمكن الوصول إلى العولمة بفعالية في كثير من الحالات من خلال أسواق قطع الغيار العالمية، التي سوف تكون حواجز الدخول إليها أقل أهمية بالمقارنة مع أسواق التجميع الأولى.

من إعداد عدنان برباش (Ucotra Consulting) و Bruno DE CENIVAL

سري

2-2-7- بنية سوق تجهيزات و مكونات السيارات:

يمكن تصنيف تجهيزات السيارات إلى 3 فئات حسب التعقيد المتزايد للمنتجات المصنوعة:

- المكونات: و هي القطع الأولية التي تدخل في تجميع سيارة معينة. الزجاج، والفولاذ و المطاط هي المواد الأولية، بينما العجلات وموهن الصدمات هي عبارة عن مكونات... يتم التوريد بها من طرف شركات التجهيز من المرتبة 2 فأكثر (3 أو 4)
- والوحدات: و هي مجموعة من المكونات المرتبطة هندسيا والمسلمة لشركات التصنيع على شكل قطعة واحدة من أجل التجميع النهائي (مثال: بطانة الأبواب، لوحة القيادة، المقاعد...). وترتبط الوحدات بسلسلة من التجميع ويتم التوريد بها من طرف شركات التجهيز من المرتبة 1
- وأخيرا الأنظمة، وهي مجموعة من المكونات المرتبطة من الناحية الوظيفية والمستعملة لتأدية وظيفة شاملة في السيارة (مثال: نظام الفرملة، نظام الأمان...). ويتم التوريد بها من طرف شركات التجهيز من المرتبة 1 .

ويعرض الرسم البياني التالي 4 مجموعات وظيفية: المجموعات الداخلية والخارجية، والمحرك والهيكل، و تم عرض بعض الوحدات داخل كل وظيفة، على سبيل المثال :

الخارج	الداخل
علبة الهيكل الخارجي مضاد الصدمات/حاجز القطع الأولية نظام الإضاءة	قمرة/لوحة القيادة المقاعد الإلكترونيات الكسو الداخلي
المحرك	الهيكل
كتلة المحرك المحرك الملحق فحص المحرك نظام العادم علبة السرعة وحدات أخرى (الأسلاك)	نظام الفرملة نظام القيادة نظام آلية حماية هيكل السيارة محور العجلة/الدولاب وحدات أخرى (الأسلاك)

● تكنولوجيا عرضية :

إذا كانت شركات التجهيز هي الأطراف الفاعلة الرئيسية في سلسلة المزودين في صناعة السيارات، فإن هناك أطرافاً أخرى متدخلة من مهن مختلفة و يتعلق الأمر بمفاوضين مباشرين أو شركاء شركات التجهيز. ونجدهم بالأساس في تحويل المواد البلاستيكية، والمطاط الصناعي، والخدمات الصناعية لعمل المعادن والقطع الحديدية، والعجلات، والزجاج والكهرباء الإلكترونية.

إذا كان تطور نشاطهم يتبع أنشطة المصنعين وشركات التجهيز، فإن حساسيته تجاه للملابسة الوطنية لقطاعات الزبائن. وفي الواقع، في حالة انقلاب الوضع أو انخفاض الطلب، فإن لدى الأطراف الفاعلة وسائل تمكنهم من التوجه نحو أسواق أخرى بكل سهولة.

2-3- تقديم شركات التجهيز العالمية الرئيسية :

تقدر سوق تجهيز السيارات العالمية بحوالي 800 مليار دولار. وكجزء من عولمة الأسواق ورؤوس الأموال، فإن قطاع تجهيز السيارات يتكون من مجموعات كبيرة بعضها عبارة عن فروع أو فروع قديمة لمصنعي السيارات.

وفي الواقع، فإن استراتيجيات الاستعانة بمصادر خارجية كان لها الفضل في إنشاء مجموعات متخصصة في تجهيز السيارات الناجمة عن المصنعين (فورييسيا ناجمة عن بيجو، و فيستيون ناجمة عن جي إم، و دلفي ناجمة عن فورد)، أو سمحت لمجموعات كانت بالفعل حاضرة و متخصصة في تجهيز السيارات كفاليو باكتساب القوة.

يتعدى حجم أكبر شركات التجهيز حجم بعض شركات تصنيع السيارات العالمية.

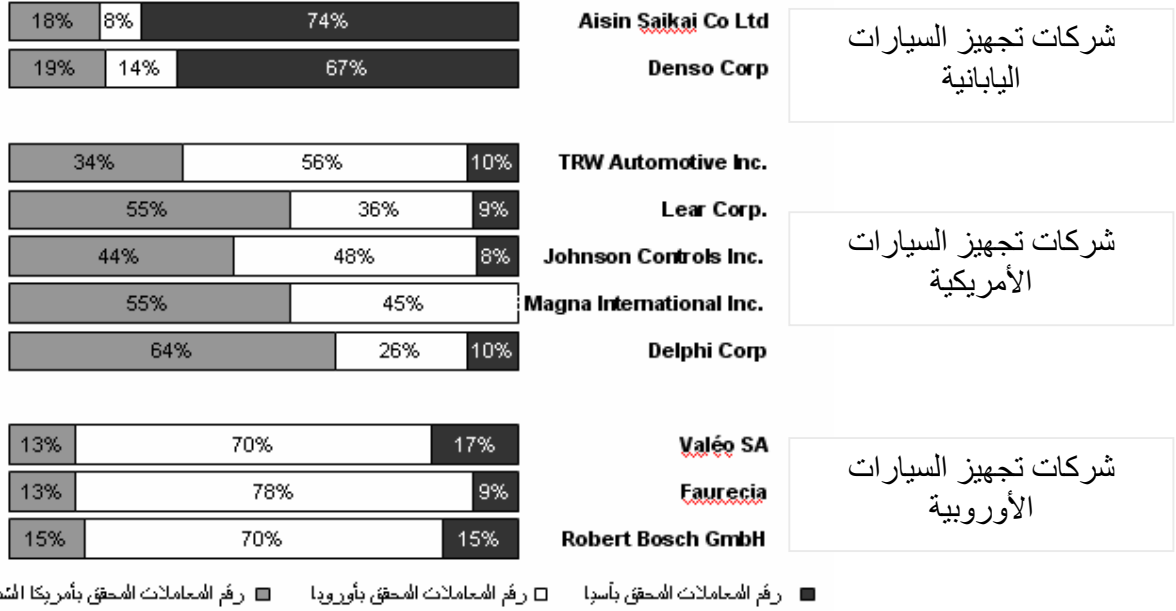
الرتبة	شركة تجهيز السيارات	رقم المعاملات (بمليار أورو)
1	بوش	27,2
2	دينسو	23,9
3	ديلفي	19,4
4	ماجنا	19,3
5	بريدجستون	16,4
6	ميشلين	16,4
7	جودبير	16,1
8	إيسين سيكاي	16,0
9	جونسون كونترول	14,6
10	لير	14,2
11	فورييسيا	11,7
12	TRW	10,5
13	ZF	10,1
14	فاليو	10,1
15	VDO سيمنس	10,0

على غرار المصنعين، فإن تركيز شركات التجهيز يتسارع: حققت المجموعة الـ 100 الأولى العالمية رقم معاملات يصل إلى 530 مليار دولار.

ولقد بدأ المصنعون هذه الحركة حيث أنهم قلصوا عدد مزوديهم إلى 300 مزود. و كما هو الحال بالنسبة للمصنعين، فإن شركات تجهيز السيارات قلصت عدد مزوديها، ففرضت بالتالي تركيز مجموع سلسلتها.

● سوق لا تزال إقليمية:

بالرغم من العولمة المتزايدة، فإن السوق تبقى إقليمية نسبيا من وجهة نظر عالمية: يتم جزء كبير من رقم المعاملات لشركات تجهيز السيارات الرئيسية في قارتها.



في الواقع، لا تزال شركات أأهيز السيارات مركزة على أسواقها المحلية :

- تزول شركات أأهيز السيارات اليابانية شركات التصنيع الآسيوية على الخصوص نسيأ المزولدين اليابانيين أسير للآاية و يحافظ على علاقات حصرية مع المصنعين؛
- تبقى شركات أأهيز السيارات الأوروبية مركزة لأكثر من 70% من رقم معاملاتها على سوقها الأصلية؛
- بينما يحقق الأمريكيون 50% من رقم معاملاتهم في أمريكا الشمالية

باعتبار هذا التركيز المحلي، فإن المجموعات الأوروبية حاضرة بقلة في آسيا، خاصة في الصين و الهند، اللذين يتوفران على نسب تنمية محتملة آد قوية. بيد أن علاقات مع شركاء صينيين و هنديين في طور التطور

• انتقال شركات الأأهيز إلى البلدان الناهضة:

يتألف أكثر من 90% من طلب الأأهيزات من طلبات مصنعي السيارات، و الباقي يتعلق بطلب قطع و أأهيزات الآيار، كما أن البنية الآرافية لطلب الأأهيزات مرتبط بقوة بطلب صناعة السيارات.

	الوحدة الفنية لاتفاقية آغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق آغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

ولقد تمت عولمة شركات تجهيز السيارات على أثر شركات التصنيع التي شجعت شركات التجهيز على اتباعها في عولمتها. و هكذا، لتلبية حاجيات الزبائن المصنعين و تقليل تكاليف الشراء و التصنيع و النقل، فإن شركات التجهيز الرئيسية اتسعت صناعيا و تجاريا في مناطق جغرافية جديدة كأوروبا الشرقية والشرق الأقصى على حساب المناطق المحلية.

وتماشيا مع عولمة زبائنها المصنعين، تتوفر فوريسيا على سبيل المثال على 180 مصنعا في 28 بلدا الذين يصنعون الوحدات وتتمركز مصانع الوحدات في المجمع الصناعي لشركات تصنيع المكونات. وتعمل 40% من هذه المصانع على نهج JAT

أما بالنسبة لمواقع المكونات، فإن استقرارها يعتمد على تكاليف الصناعة و مشتريات المواد الأولية و أساليب الإيصال، و القدرة على نقل المنتجات النهائية إلى سلاسل تجميع المصنعين.

و يجب كذلك على المزودين أن ينشئوا مواقع للتصنيع على مقربة من أراضيات التجميع أو بناء تحالفات مع شركاء محليين. بغية التحكم في تكاليف الشراء والصناعة والنقل، تنظم شركات التجهيز تزويدها لتشمل جزءا يقدر بـ 25% من المنتجات المصنوعة في عين المكان.

● تزويد المصنعين بتجهيزات كاملة:

أدى تركيز المصنعين على مؤهلاتهم الرئيسية إلى:

- جعل المهام/التجهيزات خارجية (الاقتناء بدل التصنيع)
- مطالبة المصنعين بمقاربة تقوم على الوحدات .

ولقد تم إسناد المزيد من المسؤوليات إلى شركات التجهيز في إطار جعل المهام خارجية من طرف المصنعين. وأصبحت 70% إلى 80% من الكلفة الإجمالية لصناعة سيارة مكفولة إلى مزودين خارجيين.

وبذلك، تصير شركات التصنيع منظمة و مجمعة لأجزاء الثانوية في إطار تطوير سياسة الأراضيات المتبعة من طرف المصنعين.

وللاستجابة للطلبات المتزايدة لمصنعي السيارات فيما يتعلق بالتكاليف والأجال والجودة، فشرركات التجهيز قامت بخلق شراكات استراتيجية مع مجموعة من المزودين الآخرين.

	الوحدة الفنية لاتفاقية آغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق آغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

• ضرورة الابتكار:

في سوق جد مجزأة، حيث النماذج تتكاثر بينما ينخفض ثمن البيع للمستهلكين، فشركات التجهيز يجب أن توفر للمصنعين:

- منتجات مبتكرة ومتميزة وتركز على أولويات المستهلك: الأمان، تخفيض الاستهلاك، تجهيزات أولية و موثوق بها، راحة و محيط.
- منتجات موحدة عندما لا تكون ملموسة مباشرة من طرف المستهلكين للاستجابة للمعادلات الاقتصادية السوق.

لذلك فيجب عليها الاستثمار بقوة في مصاريف البحث والتطوير لمواجهة التجديد المتواصل لفئات السيارات وتقليص دورة إنتاج وتصنيع السيارات.

أدى الضغط الكبير على التكاليف إلى تعميم اللجوء إلى الإمدادات الخارجية:

ما بين 65% إلى 70% من كلفة السيارات تتعلق بمشتريات المكونات والأجزاء.

كما أن المصنعين يمارسون ضغطا كبيرا على أسعار الشراء من عند شركات التجهيز التي تعمل في قطاع الإمدادات الخارجية العامة.

يتم البحث عن تخفيض للتكاليف عبر الاستقرار المباشر في البلدان ذات التكلفة المنخفضة أو برفع المناولة نحو هذه البلدان.


أمثلة عن الوحدات التي تستمدتها الشركات المصنعة من الخارج:

- **الداخل:** دمج الأنظمة الداخلية، دمج الأبواب، تطوير ودمج أنظمة التكييف
- **المحرك:** تجميع أجزاء المحرك، تطوير المحرك
- **الهيكل الداخلي:** دمج قطع عجلة القيادة وموهن الصدمات
- **الهيكل الخارجي:** صنع قطع من الألمنيوم والبلاستيك لتضاف إلى الهيكل الخارجي

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

الجزء الثالث:

موقع بلدان اتفاقية أكادير

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

مقدمة

معديات ماكرو اقصادية 2006	مصر	الأردن	المغرب	تونس	بلدان اتفاقية أكادير
السائكة (الملايين)	79	5	31	10	125
الناتج الداخلي الخام (مليار دولار)	108	15	63	30	216
الصادرات (بالمليار دولار)	21	5	11	12	49
الواردات (بالمليار دولار)	33	10	21	14	78

الطلب	مصر	الأردن	المغرب	تونس	بلدان اتفاقية أكادير
أسطول السيارات (بالملايين)	3,2	0,7	2,1	1,2	7,2
متوسط عمر الأسطول (السنوات)	20	-	16	15	16
كثافة السيارات	41	128	68	120	57
السيارات السياحية (بالملايين)	2,4	0,6	1,5	0,7	5,2
الشاحنات الخفيفة والثقيل (بالملايين)	0,8	0,1	0,6	0,5	2,0
مبيعات السيارات الجديدة (بالملايين)	172	60	100	50	382

تمثل بلدان اتفاقية أكادير سوقا بـ125 مليون نسمة. وبالنظر إلى السائكة ومعدل امتلاك السيارات البالغ 57 سيارة لكل ألف فرد، يبقى نمو هذا السوق نسبيا، لكنه ينطوي على إمكانيات نمو أكيدة. إذ يصل أسطول السيارات إلى سبعة ملايين سيارة، 72 في المائة منها هي في ملك الخواص. وقد بلغت المبيعات السنوية خلال سنة 2006 حوالي 382 ألف سيارة جديدة وسجلت ارتفاعا مهما في بلدان اتفاقية أكادير خلال السنة الماضية.

وأضحى متوسط العمر لأسطول السيارات المرتفع نسبيا، والذي يزيد عن 16 سنة، يشجع الطلب والإقبال على قطاع الغيار.

العرض خلال 2006	مصر	الأردن	المغرب	تونس	بلدان اتفاقية أكادير
عدد وحدات التجميع	16	2	7	4	28
العمال	17 000	800	2 000	1 350	21 150
الإنتاج (الوحدات)	89 000	500	30 000	3 400	122 900
الإنتاج (بملايين الأورو)	1200	40	410	120	1 770
عدد مصنعي التجهيزات	93	24	100	200	417
عدد العمال	27 000	800	30 000	43 500	101 300
الإنتاج (بملايين الأورو)	350	40	820	1 100	2 310
الصادرات (بمليون أورو)	150	22	684	680	1 536
قطاع السيارات					
عدد المقاولات	108	26	107	204	445
عدد العمال	44 000	1 600	32 000	44 850	122 450
الإنتاج (بملايين الأورو)	1 550	80	1 230	1 220	4 080
الصادرات (بملايين الأورو)	150	22	684	680	1 536

المصدر: AMICA, API, EAFA

من إعداد عدنان برباش (Ucotra Consulting) و Bruno DE CENIVAL

سري

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

عرض السيارات في بلدان اتفاقية أكادير تمثله 445 مقالة توظف 122 ألف عاملا وتنتج أربعة مليارات يورو وتصدر مليار ونصف .

ويصل عدد مقاولات تجميع السيارات 28 مقالة بما يزيد عن أربعين سلسلة تجميع وتوجه أغلب إنتاجها إلى السوق المحلي.

ويمثل عرض المجهزين 417 مقالة تنتج 57 في المائة من إنتاج صناعة السيارات في بلدان اتفاقية أكادير.

1: المغرب

1-1 بطاقة وصفية:

المغرب	الطلب	بلدان اتفاقية أكادير	بالنسبة المئوية في بلدان المنطقة
2,1	أسطول السيارات (بالملايين)	7,2	29%
16	متوسط عمر الأسطول (بالسنوات)	16	-
68	معدل امتلاك السيارات	57	-
1,5	السيارات السياحية (بالملايين)	5,2	29%
0,6	السيارات النفعية والسيارات الثقيلة (بالملايين)	2,0	30%
100	مبيعات السيارات الجديدة (بالملايين)	382	26%
العرض			
7	عدد وحدات التجميع	28	25%
2 000	العمال	21 150	9%
30 000	الإنتاج (بالوحدات)	122 900	24%
410	الإنتاج (بملايين الأورو)	1 770	23%
100	عدد المجهزين	417	24%
30 000	العمال	101 300	30%
820	الإنتاج (بملايين الأورو)	2 310	35%
684	الصادرات (بملايين الأورو)	1 536	29%

1-2 سوق السيارات المغربي:

1-2-1 تطور أسطول السيارات:

يضم أسطول السيارات المغربي 2109410 سيارة، وقد تضاعف بـ1,5 خلال السنوات العشر الأخيرة، حيث انتقل عدد السيارات من حوالي 1400000 سنة 1996 إلى 2100000 سيارة خلال سنة 2006.

TCA M 00/06	2 006	2 005	2 004	2 003	2 002	2 001	2000	
3,9%	1 548 006	1 477 330	1 402 775	1 372 274	1 326 108	1 278 262	1 230 068	السيارات السياحية
	73%	73%	73%	74%	74%	74%	74%	
4,7%	561404	535 772	507 723	480 708	460 101	441 050	424 992	الشاحنات الخفيفة
	27%	27%	27%	26%	26%	26%	26%	
4,1%	2 109 410	2 013 102	1 910 498	1 852 982	1 786 209	1 719 312	1 655 060	العدد الإجمالي

المصدر: وزارة النقل

ورغم هذا التطور، تبقى كثافة السيارات ضعيفة بما أنها بالكاد تبلغ 70 سيارة لكل ألف فرد. وبالنظر إلى هذه الإحصائيات، تعتبر إمكانية نمو أسطول السيارات في المغرب مهمة.

تمثل السيارات السياحية 73 في المائة من السيارات المستعملة، إذ أن مبيعات الشاحنات الخفيفة والثقيلة مستقرة نسبياً، حيث ساهمت بنسبة 27 في المائة من مبيعات السيارات في المغرب سنة 2006.

• مبيعات السيارات المستعملة:

يؤكد الجدول الوارد أسفله أن مبيعات السيارات المستعملة انتعشت بعدما سجلت تراجعاً مهماً ما بين سنتي 2000 و2003 بالرغم من الضرائب والحقوق المكلفة. فتراجعها ما بين سنتي 2000 و2003 يفسره ترويج سيارات فيات أونو وبانتو وسيينا، التي تركيبها شركة فيات محلياً.

في سنة 2007، قدر عدد السيارات المستوردة من أوروبا، والتي خضعت للرسوم الجمركية بما يزيد عن 20 ألف وحدة. فبالنسبة للمسؤولين في شركة سوماكا، يتعلق الأمر بشكل عام بالسيارات الفاخرة الحديثة التي يتراوح عمرها بين سنتين وثلاث سنوات، والسيارات البرلينية الرفيعة من فئة ميرسيديس أو سيارات الاستعمال الرياضي، وحتى الشاحنات الخفيفة والثقيلة الأخرى الخاصة ببناء الأشغال العمومية.

TCAM 00/06	2 006	2 005	2 004	2 003	2 002	2 001	2000	
11%	77 560	56 183	48 557	48 769	47 859	46 542	42 227	السيارات الجديدة
	81%	79%	81%	84%	83%	76%	62%	العدد الإجمالي بالمائة
	38%	16%	0%	2%	3%	10%		التقلبات
-5%	18 749	14 488	11 362	9 251	9 478	14 530	25 584	السيارات المستعملة المستوردة
	19%	21%	19%	16%	17%	24%	38%	النسبة من العدد الإجمالي
	29%	28%	23%	-2%	-35%	-43%		المتغيرات
6%	96 309	70 671	59 919	58 020	57 337	61 072	67 811	المبيعات الإجمالية

المصدر: وزارة التجارة والصناعة والتكنولوجيات الحديثة

وهكذا، شهد سوق السيارات المستعملة تراجعاً بنسبة 5 في المائة كل سنة.

• مبيعات السيارات الجديدة

أما فيما يتعلق بمبيعات السيارات الجديدة، نلاحظ زيادة مهمة نسبيا في مبيعات السيارات الجديدة بمختلف أصنافها في المغرب خلال الفترة الممتدة بين 2000 و2006.

كانت هذه الزيادة، بالفعل، واضحة خلال سنتي 2005 و2006، بنسبة 16 في المائة و38 في المائة، حيث نشطتها مبيعات لوغان، التي تركب محليا، والتي تروج منذ يوليوز 2005.

TCAM 00/06	2 006	2 005	2 004	2 003	2 002	2 001	2000	
8%	29 881	14 622	15 020	18 270	19 640	21 231	18 709	السيارات المركبة محليا
	39%	26%	31%	37%	41%	46%	44%	السيارات الجديدة
	104%	-3%	-18%	-7%	-7%	13%		المتغيرات
13%	47 678	41 561	33 537	30 499	28 219	25 311	23 518	السيارات المستوردة في حالة جاهزة
	%15	%24	%10	%8	%11	%8		المتغيرات
	61%	74%	69%	63%	59%	54%	56%	السيارات الجديدة
11%	77559	56183	48557	48769	47859	46542	42227	

غير أنه من المهم الإشارة هنا إلى أنه:

- ما بين سنتي 2000 و2006، ارتفعت مبيعات السيارات الجديدة بوتيرة سنوية بلغت 11 في المائة. وقد ارتفعت هذه المبيعات على حساب مبيعات السيارات المستعملة التي تراجعت بنسبة 5 في المائة سنويا.
- ما بين 2000 و2006، مثل عدد السيارات الجديدة المستوردة 62 في المائة من عدد سيارات السياحة والشاحنات الخفيفة الإجمالية خلال سنة 2006. إذ زادت مبيعات السيارات الجديدة المستوردة ضعفين خلال ست سنوات بفضل تحرير الاسترادات. وخلال الفترة ذاتها، تراجعت مبيعات السيارات المركبة محليا والرائجة في السوق الداخلي بنسبة 20 في المائة ما بين سنتي 2000 و2005 قبل أن ينتعش خلال سنة 2006 بشكل مذهل. وكان مرد التراجع الذي استمر إلى غاية سنة 2005 إلى انتهاء عقد فيات.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - إبريل 2008	

ويعزى الانتعاش الذي شهدته سنة 2006 إلى التجميع المحلي لسيارة لوغان والشاحنات الخفيفة.

• مبيعات السيارات المستوردة في حالة جاهزة:

فضلا عن ذلك، استفاد قطاع السيارة المستوردة في شكلها المركب من ارتفاع المبيعات في السوق المغربي، واستعاد بعض حصص سوق فيات، الذي كانت تتراوح مبيعاته من سيارات أونو باليو وسيينا المركبة محليا بين 9000 و10000 سيارة سنويا، والذي توقف عن الإنتاج في وحدات سوماكا أواخر سنة 2003.

• مبيعات السيارات المركبة محليا:

شكلت سنة 2007 منعطفا في تاريخ سوق السيارات المغربي طالما أن المبيعات السنوية من السيارات تجاوزت عتبة مائة ألف سيارة لأول مرة. فحسب جمعية مستوردي السيارات بالمغرب، كان من المرتقب تجاوز عتبة مائة ألف سيارة خلال سنة 2010.

هذه المبيعات السنوية المهمة يفسرها التقاء عوامل عديدة:

- إدخال السيارة ذات التكلفة المنخفضة ومجيء وافدين جدد على سوق السيارات (ماهندرا وتشيري)؛
- عرض يزداد تنوعا ويستجيب للطلب على كل الفئات السوسيو مهنية؛
- الجهود المتوصلة حول الأسعار؛
- تطور قروض الاستهلاك، وخاصة القروض الممنوحة دون فائدة.

غير أن هذا الرقم لا زال محدودا عندما ندرك أن كثافة السيارات تمثل 70 سيارة لكل ألف نسمة، مقارنة مع المعدل السائد في الدول المتقدمة.

وهكذا، يقدم السوق المغربي فرصا مهمة ستساهم في تقدمه مستقبلا.

ويقدر متوسط العمر للأسطول ب16 سنة، لكن هيمنة السيارات الجديدة المركبة محليا أو المستوردة لتساهم في تشبيب أسطول السيارات المتداولة.

1-2-2- قنوات التوزيع:

• السيارات:

يقوم بتوزيع السيارات 22 وكيفا مستوردا خاصا.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

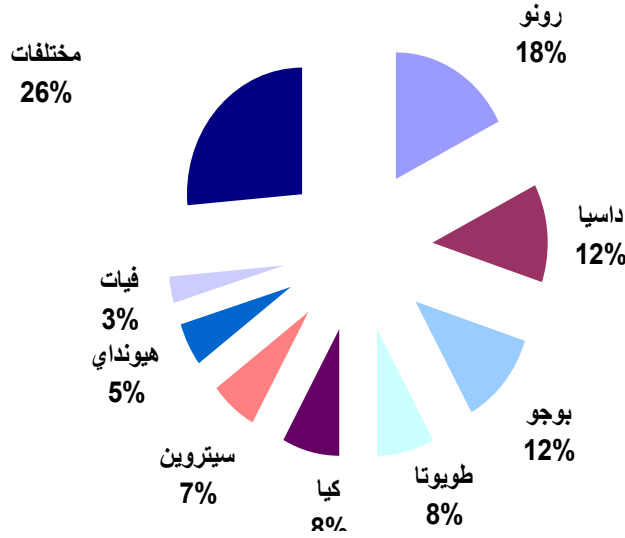
أصبحت العروض متنوعة جدا، وأضحت المنافسة بينهم شديدة مع التقدم القوي للمصنعين اليابانيين والكوريين ومجيء المصنعين الصينيين والهنود خلال سنة 2007.

الأنواع الممثلة	المستوردون الخواص
Wuling وولينغ إفيكو ميرسيديس-كرايذر-جيب-دودج-سانغ يونغ-فاو سيت-تشيري فولسفاغن-أودي-سكودا-بورش أوبيل-شيفرولي-هامر-إسوزو ميتسوبيشي موتورز فيات-لانسيا-ألفا روميو هيونداي جاغوار مازدا كيا هافاي-لاندويند-جاك شانغان يانغزي-شانغي رونو-داسيا فورد فولفو نيسان بي إم دبليو-لاندروفر-ميني بوجو-سيتروين سوزوكي طويوتا-دايهاتسو-إيكسوس هوندا	أجيان هول مصنعة عيات أطلس سيارة نجمة المغرب بأفاريا موتورز CAC كاك CFAO موتورز المغرب دياموند موتورز فيات أوتو المغرب غلوبال إنجابنز جاغوار المغرب ساس جاما أوتو كيا موتورز المغرب ماديفا وماهيندرا مونديال موتورز باسيفيك موتورز رونو المغرب سكاما اسكندنافيا أوتو المغرب سياب سميا سوبريام سوزوكي المغرب طويوتا المغرب إنيفير موتورز

1-2-3- الأنواع المروجة:

يهيمن المصنعون الفرنسيين على السوق بما يزيد عن 52 في المائة من مبيعات السيارات خلال سنة 2007. إذ يبين الرسم البياني الموالي حصص الأسواق مختلف المصنعين.

تحتل مجموعة رونو مركز الزعامة في السوق المغربي بنسبة 40 في المائة من حصص السوق، 18 في المائة يغطيها نوع رونو، فيما تغطي لوغان 12 في المائة. وتحتفظ الأنواع الفرنسية بصدارة السوق المغربي رغم أن الأنواع اليابانية والكورية عززت حضورها في السوق المغربي خلال السنوات الأخيرة.

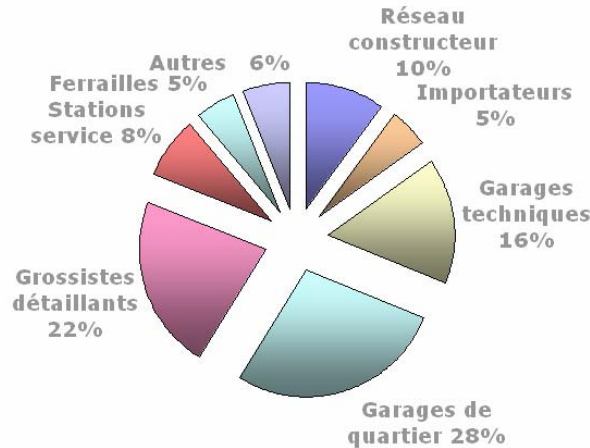


1-2-4- ارتفاع الطلب على قطع الغيار:

تتكون قنوات توزيع قطع الغيار من أصحاب المرائب ومحطات الخدمات وسوق الحردة التي توفر الأجزاء المستعملة بطريقة شبه منظمة.

يقدر عدد نقط البيع فوق التراب المغربي بحوالي 15000 نقطة بيع.

Répartition de la demande en pièces de rechange



• القطاع غير المهيكل

تفيد التقديرات أن حصة القطاع غير المهيكل الخاص بتوزيع قطع الغيار في المغرب تصل إلى 40 في المائة من الحجم الإجمالي. ويضم هذا القطاع 15 في المائة من القطع المهربة و20 في المائة من القطع غير المعلنة وأخيرا 5 في المائة من القطع المزورة.

1-2-5- قنوات توزيع قطع الغيار:

• شبكات المصنعين:

يعتبر عدد المواقع محدودا (حوالي 100 إلى 150) لكنه يمثل حوالي 12 في المائة من حجم القطع الراجعة في السوق المغربي.

توجه أغلب هذه القطع للسيارات الخاضعة للإصلاح داخل الشبكات (80 في المائة).

وهذه القطع الموزعة توفرها بشكل شبه خاص مديريات "قطع الغيار" التابعة لشركة التصنيع الأم.

وتتطابق جودة القطع مع الجودة "الأصلية" وتستجيب لدفتر تحملات التجميع الأولي الخاص بالمصنعين.

• المستوردون/ الموزعون يركزون على القطع الموجهة لكبار مصنعي التجهيزات الدولية:

هذه الفئة من المستوردين هي كذلك قليلة نوعا ما (حوالي 20). إذ تمثل حوالي 13 في المائة من حجم القطع المعروضة للبيع في المغرب. ما يزيد عن 90 في المائة من إمداداتها تصنع في أوروبا أو على نحو هامشي في الولايات المتحدة واليابان. وتبقى المشتريات المحلية ضعيفة.

يتشكل زبناء هذه الفئة أساسا من أصحاب الجملة، لكنهم يتشكلون، بنسبة أقل، من تجار التفصيل كذلك وأصحاب المرائب بشكل مباشر أو المقاولات وحظائر السيارات.

وتتطابق جودة القطع التي يوفرها كبار مصنعي التجهيزات العالميين أساسا مع الجودة الأصلية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير اراسه حول قطاع مكونات وأجزاء التبايل ونشاطات تركيب السيارا داخل الءول الأءماء في اءفاق التبايل الحر بين الءول العربية المءوسطية المسمى اءفاق أعااير (الأرءن، ءونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	الءقراير الءءامى - ابريل 2008	

• **المستوردون/ الموزعون الذين يوزعون أساسا قطعا معروفة بأنها "قابلة للتكيف"**
 تمثل هذه الفئة جزءا مهما من الوافدين على المغرب ومن عدد الفاعلين في هذا القطاع. إذ يمكن تقدير 46 في المائة من حصة القطع التي تروجها هذه الفئة المكونة من حوالي 200 مقالة في السوق المغربي.

يتركز المزودون في أوروبا وفي آسيا (70 في المائة)، وفي المغرب أيضا.

وينتمي زبناء هذه الفئة إلى نفس الفئة السابقة مع حصة أكثر أهمية من المبيعات الموجهة للمكثبين ومؤسسات التوزيع (10). فهم يوزعون بشكل عام حصة من أجزاء كبريات الأنواع التي تتلاءم مع المعايير الموصوفة العليا، غير أن أغلب الأجزاء المعروفة بأنها "مقلدة ذات الجودة" تستجيب لمقتضيات السلامة المطلوبة على نحو طبيعي، لكنها لا تستجيب بالضرورة لمجموع خصوصيات المصنعين.

وعلى العكس من ذلك، تجمع هذه الفئة كذلك عددا من الفاعلين الآخرين، خاصة البعض ممن يروجون قطعا ذات جودة غير مؤكدة.

• شبكات مصنعي القطع المحلية:

تصنع بعض المنتجات في المغرب ويوزعها مصنعوها بشكل مباشر. هؤلاء المصنعون يزودون كبار الموزعين، لكن أغلبهم يملكون شبكاتهم الخاصة، التي تنافس الموزعين. وتوافق جودة القطع في غالب الأحيان معيار "التقليد الجيد" مع بعض حالات "الجودة المتطابقة مع الأصل".

وقد تقدر حصة القطع التي تروجها هذه الفئة في السوق بما يزيد قليلا عن 20 في المائة من السوق، مركزة على بعض خطوط المنتجات.

وتكون مختلف الفئات التي استعرضناها فروع ترويج قطع الأجزاء في السوق. ثم، تتقاسم قناة مركبة تتكون من تجار الجملة وتجار التقسيط والمكثبين عملية توزيع هذه القطع.

• تجار الجملة والتقسيط:

عدد هؤلاء الفاعلين مهم جدا، وهو يقدر بما يزيد عن 1500. أغلبهم يتاجرون في جميع القطع، فيما يتخصص بعضهم في الاتجار بنوع خاص من المنتجات.

يتكون الزبناء أساسا من أصحاب المرائب بنسبة 70 في المائة من الحجم الإجمالي، لكن أيضا من الشركات والخواص.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - إبريل 2008	

• التجار المتجولون:

هم تجار التقسيط الذين ينشطون أساسا في مناطق ذات كثافة سكانية ضعيفة يصعب ولوجها. في هذه المناطق، يكتسي القطاع غير المهيكل أحيانا أهمية بالغة.

• سوق الخردة:

تم إحصاء خمسين سوقا من أسواق الخردة في المغرب، أكثرها أهمية سوقان بالدار البيضاء. أما بنياتها، فهي سطحية أو غير موجودة.

وتصل حصة القطع التي تروجها أسواق الخردة إلى 7 في المائة من إجمالي السوق. ويتكون زبناء هذا السوق من أصحاب المرائب أو المكننتيين النهائيين، وكذا الأفراد.

1-2-6- تقنين السوق الداخلي المغربي وكيفية عمله

خلال سنة 2003، تم إلغاء قانون الإدماج-التعويض بالنسبة للسيارات السياحية وحدها. وفيما يتعلق بالسيارات النفعية الخفيفة، تم الاحتفاظ بنسبة الإدماج البالغة 25 في المائة ونسبة التعويض البالغة 75 في المائة. أما اليوم، فقد حقق المتخصصون في التجميع هاتين النسبتين بشكل واسع.

وتعفى أجزاء السيارات المركبة محليا CKD من الرسوم الجمركية.

أما بالنسبة للسيارات المستوردة في حالة جاهزة وقطع الخيار، فيصل النظام الجمركي المعمول به إلى 35 في المائة من الرسوم المفروضة على المنتجات المستوردة من خارج الاتحاد الأوربية مع مراعاة تحقيق هدف الإعفاء الجمركي في أفق سنة 2012.

في الواقع، تنص اتفاقية الشراكة بين الاتحاد الأوربي والمغرب، الموقع في فبراير 1996، والتي دخلت حيز التنفيذ في فاتح مارس 2000، على مشروع عمل يقضي بتفكيك الرسوم الجمركية تدريجيا على مدى 12 سنة. في حين، يخضع استيراد السيارات النفعية المستعملة لترخيص (لا تسلمه إلا مصلحة النقل العمومي).

وفيما يتعلق بواردات السيارات المستعملة التي تمثل حوالي 20 في المائة من المبيعات، يصل نصاب الرسوم الجمركية المفروضة عليها 35 في المائة.

1-3- العرض في المغرب:

- يضم فرع السيارات في المغرب ثلاثة قطاعات:
- صناعة السيارات السياحية والسيارات النفعية المشتقة وحافلات المسافرين وحافلات النقل الحضري والحافلات الصغيرة والقاطرات الخاصة بالسيارات السيارة؛
 - تصنيع المقطورات وشبه المقطورات والمركبات الخاصة بالسيارات السيارة والحاويات المجهزة الخاصة بالنقل.
 - تصنيع الأجزاء: أجهزة الفرامل والنوابض والمقود والموصلات والعجلات الحديدية والإطارات والمبارد والمكونات الكهربائية والبطاريات والحاويات الخارجية والداخلية والصباعة...

1-3-1- مكانة تصنيع السيارات مقارنة مع مجموع الصناعات في البلد:

يضم قطاع السيارات بالمغرب 107 مقولة ويوظف حوالي 30 ألف فرد.

الإنتاج	القيمة المضافة	الصادرات	الوظائف	الاستثمارات
صناعة السيارات	324	837	30 000	144
كل الصناعات	6 041	4 928	573 866	1 177
نسبة صناعة السيارات بالنسبة لكل الصناعات	5%	17%	5%	12%

المصدر: وزارة التجارة والصناعة والتكنولوجيات الجديدة و Amica


اتجه قطاع تصنيع السيارات المغربي نحو التصدير باعتبار أنه يمثل 6 في المائة من مجموع القطاع الصناعي بالمغرب و 17 في المائة من الصادرات.

1-3-2- التجميع:

صناعة السيارات وصناعة السيارات السياحية والسيارات المشتقة وحافلات المسافرين وحافلات النقل الحضري والحافلات الصغيرة و قاطرات السيارات:

توجد بالمغرب وحدة واحدة تختص بتجميع السيارات السياحية والنفعية الخفيفة هي سوماكا. فيما تقوم وحدات التجميع الأخرى بتجميع الحافلات والسيارات السياحية الخفيفة.

أنشأت سوماكا (الشركة المغربية لصناعة السيارات) سنة 1959. تساهم فيها شركة رونو بنسبة 80 في المائة، فيما تملك مجموعة PSA 20 في المائة، وتهيمن على نشاط تجميع السيارات السياحية والنفعية الخفيفة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

تنتج سوماكا، التي تبلغ قدرتها الإنتاجية 60 ألف سيارة سنويا، ما بين 15 ألف و30 ألف سيارة سنويا منذ عشر سنوات. وهي تمتلك فرعين من فروع التجميع النهائي.

وقد تطور نشاط التجميع في سوماكا حسب المراحل التالية:

- 1995: إنتاج فيات أونو وسيينا
- 1996: إنتاج السيارات النفعية الخفيفة من نوع رونو وبوجو وسيتروين (نماذج كانغو وبارتنر وبيرلينغو)
- ماي 2003: توقيع اتفاقية لإنتاج لوغان ابتداء من 2005 مع رونو
- دجنبر 2003: عدم تجديد الاتفاقية بين فيات والدولة المغربية وتوقف أنشطة تجميع فيات
- يناير 2004: توقيع اتفاقية بين رونو وبوجو وسيتروين والحكومة المغربية لتجميع السيارات النفعية الخفيفة في نسخة السيارات السياحية
- يوليو 2005: عززت رونو رأسمالها في سوماكا وأصبحت تملك أغلب الأسهم باستيلائها على حصص الدولة. تجميع لوغان وتوزيعها.
- 2007: تصدير أولى سيارات لوغان المنتجة بالمغرب وتوجيهها إلى الأسواق الفرنسية والإسبانية: خمسة آلاف سيارة لوغان.

بلغ سوق السيارات الثقيلة 7000 سيارة سنويا. إذ يتم تجميع هذه السيارات في سبع وحدات خاصة بالتجميع، حيث تتكون أنواعها حاليا من: فولفو، ميتسوبيشي، سكايا، أفي إفيكو، داف، ميرسيديس، إسوزو...

خلال سنة 2005، تم التوقيع على اتفاقية بين مجموعة طاطا موتورز الهندية والحكومة المغربية تهم إنشاء معمل لإنتاج حافلات المسافرين وحافلات النقل الحضري. من المتوقع أن تقوم هذه الوحدة بإنتاج 2500 سيارة سنويا بالاعتماد على استثمار إجمالي يبلغ 20.25 مليون أورو.

ويبقى سوق المركبات والحاويات محصورا بالنظر إلى ضعف الإنتاج. وهو فضلا عن ذلك سوق واسع جدا ويضم 34 سلسلة إنتاج ذات جودة متباينة، أي بعشر وحدات مهيكلة خاصة بإنتاج المركبات، ويتكون الباقي من الإنتاجات الحرفية.

أهم الفاعلين في هذا السوق هم: سيفمار، ميكومار، بين ماريل المغرب، أوربا بين وسي مون. هؤلاء الفاعلون يصدرون منتوجاتهم بالأساس إلى إسبانيا ومصر وفرنسا وألمانيا.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

• المشاريع الحالية:

• توسيع الطاقة الإنتاجية لسوماكا خلال سنة 2008:

يقتضي هذا المشروع توسيع طاقة سوماكا الإنتاجية من 60 ألف سيارة إلى مائة ألف سيارة. إذ سيسمح هذه التوسيع بتجميع سيارتي لوغان وكانغو الموجهتان للتصدير، خاصة إلى أوربا.

ويصل معدل الاندماج الراهن حول لوغان حوالي 35 في المائة.

• مشروع اتحاد رونو نيسان بطنجة:

يقوم هذا المشروع على إنشاء مركب صناعي مهم لصناعة السيارات في المنطقة الصناعية الحرة بملوسة المحادي لميناء طنجة المتوسطي، والذي يشكل جزءا من المنطقة الخاصة طنجة المتوسط للتنمية.

يصل المبلغ الإجمالي لهذا المشروع الاستثماري مليار أورو مقسمة إلى 600 مليون أورو خاصة بالاستثمار في توسيع الطاقة الإنتاجية وحوالي 400 مليون أورو خاصة بالاستثمار الخاص.

وسيتميز هذا المركب الصناعي القائم على مساحة 280 هكتار بطاقة إنتاجية تصل إلى 400 ألف سيارة سنويا، مما يجعل منه أحد أكبر مراكز إنتاج السيارات في الحوض المتوسطي. وسيتم إنشاء هذا المشروع عبر مرحلتين: سيمتد العمل خلال المرحلة الأولى، التي تصل طاقتها الإنتاجية 200 ألف سيارة، إلى حدود 31 دجنبر 2011، فيما سيمتد العمل خلال المرحلة الثانية، التي ستصل طاقتها الإنتاجية الإجمالية إلى 400 ألف سيارة، إلى 31 دجنبر 2014.

وسيوجه منتوج هذا الموقع إلى الأسواق الدولية طالما أن 90 في المائة من الإنتاج موجه للتصدير بقيمة إجمالية تصل إلى أربعة مليار أورو. وسينتج هذا الموقع سيارات لوغان والسيارات المشتقة، وكذا سيارات كانغو وآخر جيل من السيارات النفعية من سيارات نيسان.

ويرتقب أن يصل معدل الإدماج المحلي لهذا المشروع إلى 60 في المائة، كما أن المجهزين الذين يواكبون رونو نيسان مطالبون بتحقيق استثمار يقدر بمليار أورو.

وسيساهم هذا المشروع في خلق ستة آلاف منصب شغل مباشر و30000 منصب شغل غير مباشر سينشئها بالأساس وضع المجهزين المواكبين لرونو نيسان.

1-3-3- المجهزون:

• الفاعلون ووضعهم:

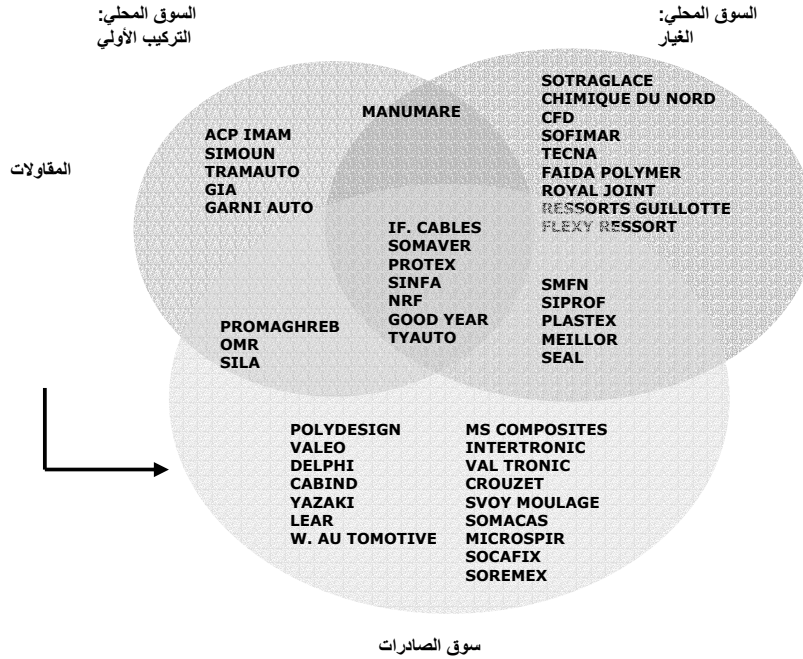
في المغرب، تتباين ثلاث فئات من المقاولات، وهي ناشئة عن النسيج الموجود.

✓ **المقاولات أ:** هي مقاولات تتجه نحو الأسواق الأوروبية والدولية، وهي تمتلك الأداة الصناعية مقارنة مع أخواتها الأوروبية وتتكب بأحجام مهمة على إنتاج عدد غير محدود من المنتجات والتكنولوجيات. كما أنها ترتبط عامة، من حيث الرأسمال، بشركاء تمويلين من الدرجة الرفيعة. إذ يمثل قطاع تصنيع الأسلاك هذه الصناعة تمثيلاً جيداً، غير أن منتجات أخرى تدخل أو ستدخل في حسابات هذه المقاولات. أما الأسواق التي تستهدفها، فهي أسواق التجميع الأولي أو أسواق قطع الغيار.

✓ **المقاولات ب:** هي شركات من الحجم المتوسط، لكنها متطورة من حيث التقنية. تمتلك هذه المقاولات أداة صناعية مرنة موجهة نحو السوق المحلي الخاص بالتجميع الأولي وقطع الغيار، وكذا الأسواق الأوروبية. أما التكنولوجيات المستخدمة، فهي تتكون من النوع "المكتمل"، الذي يسمح لها بالاستفادة الكاملة من فرص تحويل وتركيز المنتجات ذات الصلاحية المحددة، والتي لا زال أمامها سنوات عديدة. هذه المقاولات تستجيب لمعايير الجودة المطلوبة وتفكر حالياً في مراحل تطورها المقبلة. كما يمكنها أن تعقد اتفاقات تجارية وتكنولوجية مع شركاء أجنبية، لكنها تأمل تعزيز وضعيتها قبل استشراف أصناف تعاونية جديدة.

ونجد من بين هذا النوع من المقاولات مصنعين متخصصين في إنتاج الصفائح وفواصل الفرملة والمقاعد والأنسجة والمصافي والمبارد والزجاج والقطع البلاستيكية. وقد تدخل مضادات الصدمات في هذه الفئة رغم أن المقاولات الموجودة التي تنتج هذا المنتج لم تتطور لأسباب مختلفة.

✓ **المقاولات ج:** هي شركات من الحجم الصغير تركز على السوق المحلي أو الجهوي. تكنولوجياتها مكتملة وأحياناً قديمة. فهي لا تستجيب بشكل منتظم لمعايير الجودة المطلوبة. استثماراتها مرتفعة بشكل عام، مما يجعل إمكانية الاستفادة منها أحياناً ممتازة.



تضم صناعة تجهيزات السيارات في المغرب أجهزة الفرامل ووالنوابض والمقود والتحويل والموصلات والعجلات الحديدية والإطارات والمبارد والمكونات الكهربائية والبطاريات وأجهزة التدقيق، إلخ. وهي تضم خمسين مقولة أكثرها أهمية هي سينفا وإن إر إف وسبيروف وبلاستيكس وإفريقيا وبلاستيك وبروماغريب وأفريك كابل ونيكسانس المغرب، إلخ.

وينضاف إلى هذه الفروع قطاع تصنيع أجزاء المحركات والسيارات وباقي الأجزاء الكهربائية: الأجهزة والمعدات الكهربائية الخاصة بالإضاءة أو الإقلاع ومساحات الزجاج وبطاريات الإضاءة وباقي ألعاب الأطفال الخاصة بالسيارات.

حوالي عشرون شركة معروفة على الصعيد العالمي هي موجودة في المغرب اليوم: يازاكي، لير أوتوموتيف، ديلفي، المغرب أفياسيون، أكر، كابيليك، كابيند، سوميتومو، كابل، سي إف سي، أ، فاليو، ماتيس، أيروسباس، ماروك فيسو، بوليديزاين، سان فيوتو، ساكريد، إلخ.

من جهة أخرى، تقوم شركات أخرى بالمناولة مع شركات متعددة الجنسيات الموجودة في المغرب: فابيك، اتصال، كابوتو، سيا، تيليرونس، كوفيكاب، إلخ..

من بين مائة مجهز ممن تم إحصاؤهم في المغرب،
عشرات المقاولات منهم تعتبر اليوم مزودة في مجال التركيب الأولي بالنسبة لسوماكا.
وللإشارة، تدمج لوغان ما يزيد عن 35 في المائة من القيمة المضافة
على المستوى المحلي والإقليمي؛
وتصدر 5 في المائة عن المجهزين التونسيين.

1-3-4- المنتوجات:

• إنتاج يركز على تسع أسر من التجهيزات:

- الأسلاك والصفائر الكهربائية
- أجزاء المحركات (المصفاة، المبرد، الفواصل، التوصيلات،...)
- الإلكترونيات والكهرباء (الأسلاك، البطاريات، المكونات الإلكترونية، الموصلات...)
- الهيكل الخارجي (الفرامل، العوادم، النوابض...)
- الهيكل الداخلي (الزجاج، إلخ)
- مقصورة القيادة (الكسو الداخلي، النسيج، المقاعد، قبعات، السلامة،...)
- الأجزاء البلاستيكية (مضاد الصدمات، ألواح القيادة، إطار تزيين العجلة،...)
- الأجزاء المطاطية (المواد العازلة، silent bloc...)
- الأجزاء المعدنية (أجزاء من السباكة، التصفيح،...)
- الدهانات ومواد التشحيم

• التكنولوجيات المتقاطعة:

- الأجزاء البلاستيكية: هي في تطور رغم الحاجة إلى الابتكار والتلاؤم مع متطلبات
الأميرين بالسحب؛
- الأجزاء المعدنية: في حاجة إلى المواد الأولية؛
- النسيج: تراجعت بعد انتهاء الاتفاقيات الخاصة بالأنسجة ذات الألياف المتعددة، لكنها
انتعشت سنة 2006 بفضل إعادة تموضع هذا القطاع؛
- الأجهزة الكهربائية: تعتبر أحد أركان استراتيجية النهوض بالاقتصاد المغربي
(Emergence)، وهي تعاني من التكلفة الباهظة لعوامل الإنتاج.

- ✓ زيادة قوية في صناعة التجهيزات بالمغرب يحفزها الشروع في تسويق لوغان وتصدير الأسلاك
- ✓ مع ذلك، تبقى مساهمة نشاط الأسلاك مهيمنة بنسبة 70 في المائة من الإنتاج
- ✓ تكنولوجيا متقاطعة في تزايد خاصة ما يتعلق بالصناعات البلاستيكية والنسيج.

1-3-5- اتفاقية التبادل الحر وسياسة دعم الاستيراد والاستثمار

علاوة على ذلك، يرتقب أن تسفر اتفاقية التبادل الحر، التي دخلت حيز التنفيذ يوم فاتح يناير 2005، على التخلي نهائيا عن الرسوم الجمركية بين البلدان الموقعة على الاتفاقية.

ولقد عقد المغرب مؤخرا عدة اتفاقيات للانفتاح على المبادلات مع الولايات المتحدة الأمريكية والإمارات العربية المتحدة والشراكة الأوروبية للتبادل الحر.

وقد شهدت الاستثمارات نموا متصلا بفضل إنشاء مؤسسات تجهيزية جديدة من الدرجة الأولى بدعم من صندوق الحسن الثاني الموجه لتعزيز الاستثمار في هذا القطاع. هذا الصندوق يتعهد بنفقات اقتناء الأرض والبناء بنسبة 50 في المائة و30 في المائة من تكاليفهما.

وهكذا، كان من اللازم أن يوفر المغرب للمجهزين أرضية تنافسية لتزويد الأسواق الدولية عامة والأوروبية خاصة رغم تكلفة الطاقة والنقل، التي تعتبر في الغالب مرتفعة لمواكبة الاستثمارات الموجهة للتصدير.

وتعفى العمليات المنجزة بهدف التصدير من الضرائب بالنسبة للشركات طيلة السنوات الخمس الأولى من الاستغلال، وبعد ذلك، تعفى بنسبة 50 في المائة.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدال ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

1-4- أهم الامتيازات وأهم مكانم الضعف:

أهم الامتيازات:

- الموقع الجغرافي والتسهيلات اللوجيستكية مع أوروبا
- مشروع رونو نيسان طنجة
- مشروع طنجة المتوسطي
- جودة وتكلفة اليد العاملة
- الليونة
- العدد المتزايد من المقاولات التي تستجيب لمعايير الجودة
- الانتقال إلى العولمة الراهنة
- انخراط الحكومة في تأهيل القطاع.

مكانم الضعف:

- العملة القوية
- التأخر التكنولوجي
- الاستثمار غير الكافي وغير الموجه
- تشتت الإنتاجات
- تعارض الأحجام الصغرى والكبرى على المستوى الصناعي
- الميل نحو التركيز على الأسواق الجذابة على المدى القصير بهوامش واسعة
- التنافسية غير قائمة دائما
- ضعف طاقة البحث والتطوير
- التحفظ في عقد الشراكات.

2: تونس

2-1- البطاقة الوصفية

العرض	تونس	دول أكادير	نسبتها بالنسبة لدول المنطقة
أسطول السيارات بالملايين	1,2	7,2	17%
متوسط عمر الأسطول	15	16	-
نسبة امتلاك السيارات	120	57	-
VP بالمليون	0,7	5,2	13%
VU+PL بالملايين	0,5	2,0	25%
مبيعات VN بالملايين	50	382	13%
العرض			
عدد وحدات التجميع	4	28	14%
اليد العاملة	1 350	21 150	6%
الإنتاج بالوحدات	3 400	122 900	3%
الإنتاج بملايين الأورو	120	1 770	7%
عدد التجهيزات	200	417	48%
اليد العاملة	43 500	101 300	43%
الإنتاج بملايين الأورو	1 100	2 310	48%
الصادرات بملايين الأورو	680	1 536	44%

2-2- تحليل الطلب الداخلي

2-2-1- حجم السوق

يعتبر سوق السيارات التونسي محدودا نسبيا، وذلك راجع أساسا إلى صغر حجم الدولة: 10 ملايين نسمة ل 165 ألف كلم مربع.

في 2006 ارتفع عدد السيارات المكونة لأسطول السيارات التونسي ليصل إلى 1 مليون و205 آلاف سيارة، من بينها 700 ألف سيارة خاصة. ويبلغ متوسط نسبة نمو أسطول السيارات التونسي 4,76% خلال الفترة الممتدة ما بين 2000 و2006.

TCA M	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	عدد السيارات
4,76%	1 205 099	1 147 360	1 089 620	1 044 072	1 002 934	956 540	911 540	

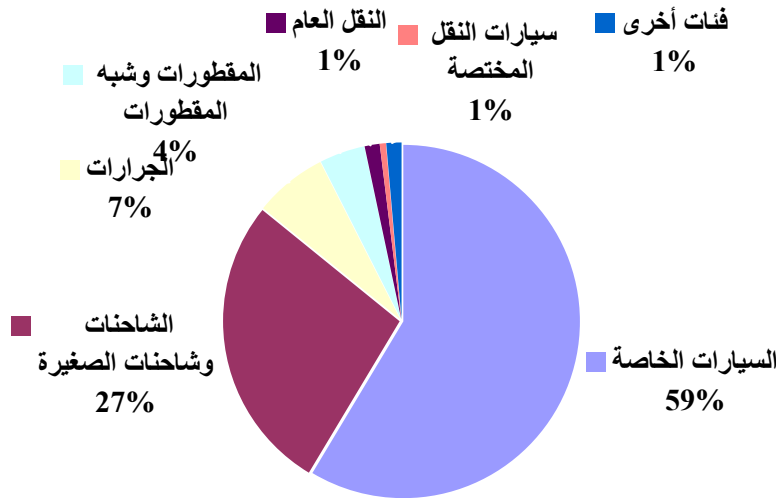
المصدر: المديرية العامة للنقل الأرضي

بلغت نسبة كثافة السيارات بتونس في 2006 : 125 س/1000 نسمة ، وتمثل أعلى نسبة كثافة بين دول منطقة أكادير.

ويبلغ عمر أسطول السيارات التونسي 15 سنة.

2-2-2- بنية أسطول السيارات

تتوزع بنية أسطول السيارات التونسي بالشكل التالي:



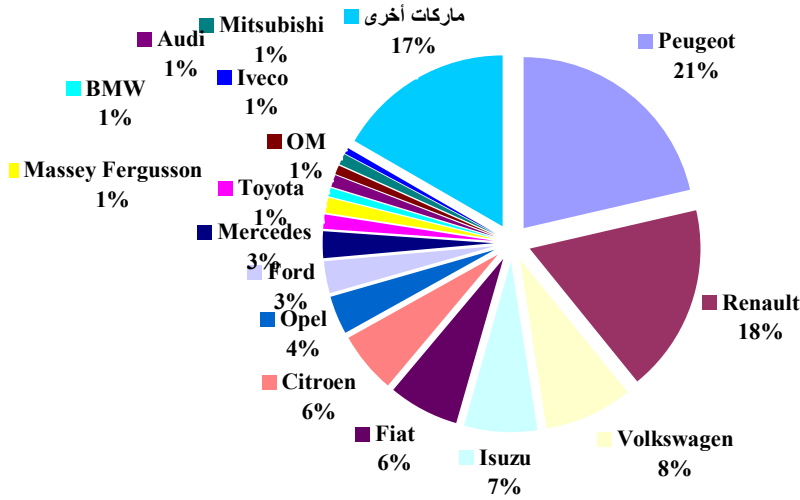
وهكذا، فإن أسطول السيارات يتكون أساسا من السيارات الخاصة والشاحنات الكبيرة والصغيرة.

2-2-3- العلامات التجارية المسوقة:

بالنسبة لسوق السيارات الخاصة و السيارات النفعية الخفيفة، تحتل العلامات التجارية الفرنسية بوجو و رونو المركزين الأولين بالتوالي ب: 21 % و 18 % من حصص السوق. أما المجموعة الألمانية فولكسفاغن فهي تحتل المرتبة الثالثة ب 8 % من حصص السوق، متقدمة بذلك كلا من فيات، إيسوزو، سيتروين وأوبل.

باستثناء المجموعة اليابانية إيسوزو، فإن المصنعين الآسيويين لازالو غائبين نسبيا عن السوق التونسية.

وأكثر أنواع السيارات تواجدا بتونس هي سيارة كليو بالنسبة لرونو وسيارتي 206 و بارتر بالنسبة لبوجو. ولا تزال سوق السيارات في طور الإقلاع، ويظل جانب التكلفة مهيمنًا.



إن هيكل أسطول السيارات التونسي في 2007 جد متجزئة، والعديد من العلامات التجارية متواجدة بالسوق. إلا أن بوجو تبقى مهيمنة ب 21 في المئة من حصص السوق، متبوعة برونو وفولكسفاغن. وتمثل السيارات الفرنسية أكثر من 45 في المئة من حصص السوق في 2006.



أما 17 في المئة الباقية فهي للعلامات التجارية الأخرى، والتي تمثل كل منها أقل من 1 في المئة من حصص السوق. وتتضمن الجرارات والحافلات أو الآليات الفلاحية وسيارات الأشغال العمومية المتضمنة في إحصاء أسطول السيارات.

4-2-2- مسالك التوزيع:

• مسالك توزيع السيارات

6 شركات استيراد حصرية تقوم بتسويق جميع أنواع السيارات الموجودة بالسوق التونسي :

إن كبار المصنعين لا يمتلكون بالضرورة حصصا من أسهم الشركة المكلفة بتوزيع منتوجاتهم في تونس، غير أنهم يتعاونون مع الموزعين من أجل تنمية حصصهم من الأسواق.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

ويشكل أغلبهم شبكة تضم ما بين 10 إلى 30 عميلا وفرعا تتوزع على مجموع التراب التونسي. ولا يمثل بعضهم سوى نقطا للبيع، نظرا لكون الشركات تتكلف بخدمة ما بعد البيع.

وإلى جانب شبكة التوزيع هذه، تم إنشاء سوق موازية لسوق الشركات المعتمدة، وهي سوق الإعفاء لتغيير الإقامة (FCR) والذي يتزود بسيارات التونسيين المقيمين بالخارج. إلا أن الإرادة الصريحة للدولة التونسية تتمثل في الخفض من أهميتها في القطاع.

• مسالك توزيع قطع الغيار

تعتبر سوق قطع غيار السيارات سوفا جدا تنافسية ولا تخضع لتقنين صارم، بخلاف سوق السيارات.

إن الغالبية العظمى من قطع غيار السيارات (70 في المئة منها ذات مرجعية) هي قابلة للاستيراد الحر وتمثل حوالي 90 في المئة من رقم المعاملات في القطاع. بالإضافة إلى الشركات المستوردة، هناك موزعين مستقلين كثيرين نسبيا. وتشكل أجزاء السيارات المقلدة (القادمة من آسيا) أحد المشاكل المتكررة في هذا القطاع. ويقدر عدد المستوردين بحوالي 100، ويقارب 1500 موزع وحوالي 8000 صاحب مرآب. وتقدر حصة أسواق الشركات المعتمدة في بيع أجزاء السيارات يقدر ب 30%.

2-2-5- القوانين المنظمة للسوق الداخلي وكيفية عمله:

يعتبر قطاع السيارات بتونس قطاعا مقننا، لازالت تخضع فيه الواردات لضرائب مهمة في إطار سياسة ترمي إلى تطوير الإنتاج الداخلي للمكونات.

ولقد قررت السلطات التونسية في 1987 إيقاف جميع السيارات الخفيفة لكي تتجه لتطوير صناعة المكونات والتجهيزات. وهكذا، فقد أدى تعديل مدونة الاستثمار في 1987 إلى وضع حد لإنتاج السيارات الخاصة في تونس.

منذ ذلك التاريخ، يتم استيراد السيارات الخفيفة من طرف شركات استيراد العلامات التجارية.

ليست هناك رسوم جمركية بكل معنى الكلمة على حصص السيارات الخفيفة، غير أنها تخضع لرسوم الاستهلاك التي تزداد حسب قدرة محرك السيارة.

رسوم الاستهلاك على السيارات الخاصة ذات محرك يعمل بالديزل		رسوم الاستهلاك على السيارات الخاصة ذات محرك يعمل بالبنزين	
المعدل	سعة الأسطوانة (cm3)	المعدل	سعة الأسطوانة (cm3)
38%	<1700	16%	<1300
40%	1700-1900	30%	1300-1500
55%	1900-2100	38%	1500-1700
63%	2100-2300	52%	1700-2000
70%	2300-2500	100%	2000-2200
150%	2500-2700	120%	2200-2300
160%	2700-2800	140%	2300-2400
190%	>2800	155%	>2400

رسوم الاستهلاك أقل ارتفاعا بالنسبة للسيارات ذات سعة الأسطوانة الصغرى.

وفي الأخير، هناك نظام خاص يطبق بالنسبة للتونسيين المقيمين بالخارج، حيث يمكنهم الاستفادة لمرة واحدة في حياتهم إما من:

- إعفاء كلي من الرسوم والضرائب المستحقة، بشرط عدم إمكانية إعادة البيع بشكل غير محدود؛
- أو إعفاء جزئي، مع إمكانية التقيوت مقابل دفع 25 في المئة من الرسوم والضرائب المستحقة بالنسبة للسيارات التي لا تتعدى سعة أسطوانتها 2000 سنتمتر مكعب فيما يخص المحركات التي تعمل بالبنزين و2500 سنتمتر مكعب فيما يخص المحركات التي تعمل بالديزل؛
- أو إعفاء جزئي، مع إمكانية التقيوت مقابل دفع 50 في المئة من الرسوم والضرائب المستحقة بالنسبة للسيارات التي تتعدى سعة أسطوانتها 2000 سنتمتر مكعب فيما يخص المحركات التي تعمل بالبنزين و2500 سنتمتر مكعب فيما يخص المحركات التي تعمل بالديزل؛

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

سوق داخلي محدود

3-2- العرض في تونس:

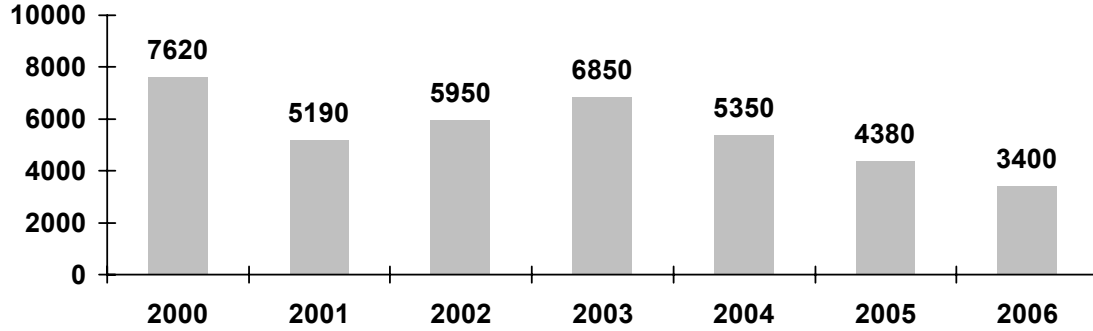
تشمل هذه الدراسة ثلاثة فروع هي:

- فرع تجميع السيارات الصناعية، والواقع أنه في 1989 ، وعلى إثر تعديل قانون الاستثمار، تم وضع حد لإنتاج السيارات الخاصة على الأراضي التونسية، ورغم ذلك فقد ظلت هناك بعض الوحدات التي تقوم بتجميع السيارات النفعية وسيارات النقل العمومي (حافلات أو ناقلات).
- فرع الأجزاء الميكانيكية وإكسسواراتها: لأنها تتمحور بشكل أساسي حول أجزاء التدوير وأجزاء الارتكاز والأجزاء المرتبطة بالمحرك والأجزاء العادمة، فإن فرع مكونات السيارات الميكانيكية وإكسسواراتها بدأ يتنوع خلال السنوات الخمس الأخيرة لكي يشمل الأجزاء والمكونات المصنوعة من مواد غير معدنية مثل المواد البلاستيكية ومشتقاتها: جوانح، مضاد الصدمات، الكتل البصرية المصنوعة من البوليكاربونات وغيرها.
- وختاما يدخل أيضا في محيط هذه الدراسة محور الأجزاء الكهربائية التي تشمل الأسلاك والصفائر الكهربائية.

2-3-1 تجميع السيارات:

توجد في تونس أربع شركات لتجميع السيارات، تقوم بالأساس بتجميع شاحنات وشاحنات صغيرة وحافلات. وتشغل صناعة تجميع السيارات في تونس 1350 يدا عاملة. سنة 2006، تم تجميع 3400 سيارة، برقم معاملات وصل إلى حوالي 114 مليون أورو أي ما يعادل 200 مليون دينار تونسي.

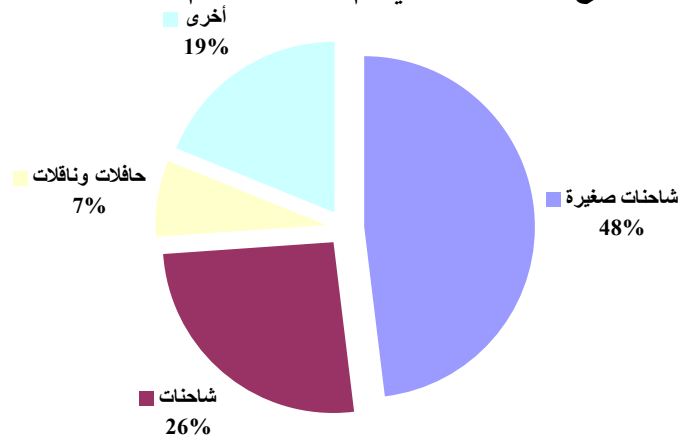
تطور تجميع السيارات في تونس





في ظل رقم مثل 3400 وحدة منتجة في السنة لا يمكن القول إن لتونس قدرة تنافسية أو إنتاجية تخول لها تصدير إنتاجها من السيارات إلى الخارج، فما تنتجه موجه بالأساس إلى السوق الداخلي.

في سنة 2004، شكلت الشاحنات الصغيرة الحصة الكبرى من السيارات المنتجة في تونس وذلك بنسبة 48 بالمائة.

توزيع السيارات التي تم تجميعها عام 2004



	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

هناك أربع شركات تقوم بتجميع السيارات الصناعية الموجهة للسوق المحلية:

- هي شركة تقوم بتجميع حافلات وسيارات تابعة لسيارة فولفو. **SETCAR سيتكار**
- **إستيا STIA** شركة تجمع سيارات ثقيلة بشراكة مع إيفيكو و سكانيا وبعض النماذج من رونو تراكس.
- هناك ثلاثة مصنعين يمتلكون سلسلات إنتاجية لتجميع شاحنات البيكاب وهم إيسوزو، فورد، و ميتسوبيشي.

شركة إستيا STIA :

- الشركة التونسية لصناعة السيارات هي واحدة من مراكز تجميع السيارات التونسية.
- تم إنشاء هذه الشركة سنة 1961، وقد اشتغلت في أنشطة متنوعة، غير إن ثلاث مراحل أساسية طبعت تطور إستيا.
- في الفترة من 1964 إلى 1973، كان تجميع السيارات والحافلات يتم انطلاقا من مكونات مستوردة، لهذا لم تكن لهذه الشركة أية قيمة إنتاجية مضافة.
- في الفترة من 1974 إلى 1986 جاءت صناعة هياكل السيارات لكي تكمل الصناعة المحلية. فشرعت شركة إستيا سنة 1987 في إنتاج هياكل خاصة بها وانضمت إلى مجال صناعة هياكل السيارات من النوع الرفيع.
- منذ 1998، وقعت شركة إستيا عقود شراكة في مجال التجميع وتصنيع المحاور الدوارة أو مكونات السيارات مع أربعة مصنعين عالميين إيفيكو، إر في إي، إيكاروس، وميرسيدس.
- في 1998، التزمت شركة إستيا بعصرنة وسائلها الإنتاجية والعمل على النهوض بمستواها في إطار البرنامج الوطني لتأهيل القطاع. وتندرج هذه العصرنة في إطار الاتفاق عبر المتوسطي الموقع مع الاتحاد الأوروبي، والذي سن إعفاء تعرفيا تدريجيا على مدى 12 سنة. وهكذا، نجد أن إستيا قد حاولت الالتزام بمواصفات الأمرين الأوروبيين، وحصلت أخيرا على شهادة الجودة إيزو 9001 نسخة 2000.

أما بالنسبة لشركة سيتكار Setcar فقد ركزت مجهوداتها على إنتاج الحافلات وسيارات فولفو.

إيسوزو هي العلامة التجارية الرائدة من حيث حصتها في السوق التونسية، فسياراتها ملائمة جدا للحاجيات المحلية، خاصة منها الموجهة للاستعمال الفلاحي.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

والمصنع الوحيد الذي يتوفر على سلسلة تجميع مستقلة في تونس هي الشركة اليابانية دايهاتسو Daihatsu، والتي تقوم بتجميع البيكاب بكميات محدودة. كل هذه السيارات النفعية ونصف الثقيلة المركبة محليا هي موجهة إلى السوق المحلية التونسية، أما الفائض منها الذي لا يسوق داخل البلد فيتم تصديره داخل المنطقة الأورومتوسطية، وبالأساس حافلات وشاحنات إيسوزو التي نجدها خاصة في الجزائر.

لم يعرف تجميع السيارات في تونس ازدهارا يذكر، فقد ظل هذا النشاط مهماشا. وقد ساهمت الحمائية التعريفية والجمركية المطبقة في السوق التونسية للسيارات النفعية والحافلات والناقلات في تشجيع إنشاء هذه المجموعات الصغيرة وسمحت بنقل تكنولوجيا التصنيع من عند المصنعين.

2-3-2- صناع التجهيزات:

اختارت تونس أن تصبح مركز صناعيا منخفض التكلفة، فقربها الجغرافي من أوروبا والعلاقة المعقولة بين تكلفة عوامل الإنتاج والمردودية بالنسبة لتونس شجعت توجه تونس الإيجابي إلى التصدير في هذا القطاع الصناعي.

في 2006، كان مجال مجعي السيارات يتكون من 200 شركة، 126 واحدة منها تقوم بالتصدير، وتشغل 43523 من اليد العاملة. وهكذا، وخلال ست سنوات فقط تطور عدد الشركات التي تنشط في هذا القطاع من 124 إلى 200 شركة وتطور عدد العاملين بها من 16000 إلى 43000 من اليد العاملة.

النشاط	عدد الشركات	عدد مناصب الشغل
الأسلاك والصفائر الكهربائية	48	22 422
مكونات كهربائية أخرى	33	7 077
صناعة العجلات والمطاط والبلاستيك	34	3 412
إكسسوارات	25	5 511
محاور وهياكل	13	1 514
محولات وصفائح	13	645
صباغة وزيتوت التشحيم	10	739
قطع أخرى	24	2 203
المجموع	200	43 523

وبالموازاة مع ذلك، عرف هذا المجال تطورا ملحوظا في الإنتاج من 450 مليون أورو إلى 1032 مليون أورو، وذلك خلال الفترة ما بين سنة 2000 وسنة 2006، أي بزيادة سنوية نسبتها 15 بالمائة.

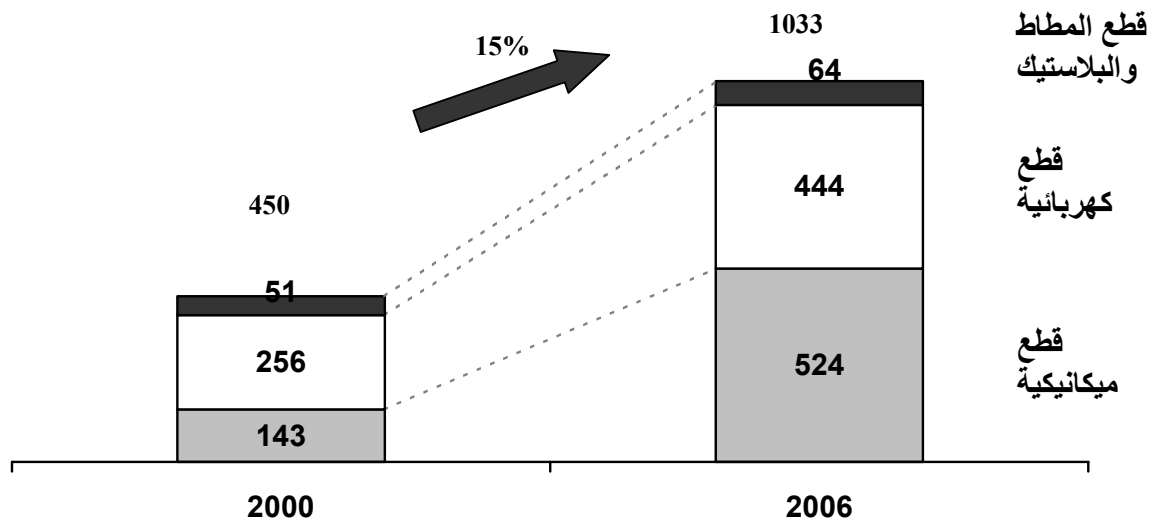
فرع التجهيزات والمكونات يتضمن ثلاثة محاور فرعية، اثنان منها رئيسيان وهما:



- نشاط إنتاج القطع الميكانيكية:
- نشاط إنتاج القطع الكهربائية الموجهة للاستعمال في صناعة السيارات
- نشاط إنتاج قطع المطاط (الكاوتشو).

عرف نشاط إنتاج القطع الميكانيكية نموا مدهشا بزيادة سنوية متوسطة 24 بالمائة، مثلت خلال سنة 2006 أكثر من 50 بالمائة من إجمالي إنتاج مكونات السيارات، مقابل 32 بالمائة سنة 2000، متجاوزة بذلك صناعة القطع الكهربائية التي كانت تحتل بحكم العادة الرتبة الأولى.

الإنتاج بملايين الأورو	2000	النسبة	2006	النسبة	TCAM
القطع الميكانيكية	143	32%	524	51%	24%
القطع الكهربائية	256	57%	444	43%	10%
قطع المطاط	51	11%	64	6%	4%
المجموع	450	100%	1 033	100%	15%

المصدر: MDCl و API



	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

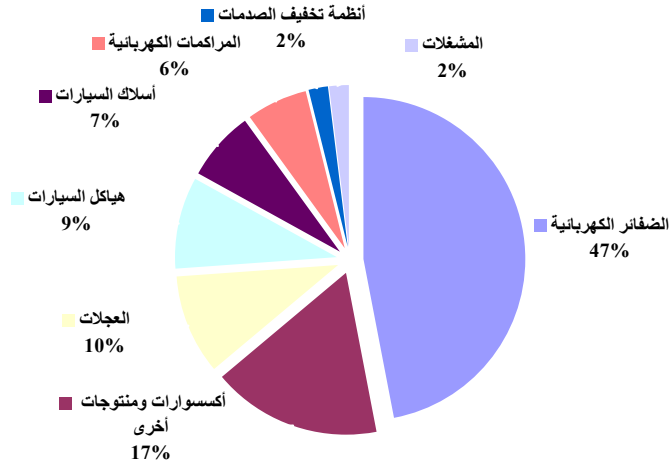
2-3-3- المنتجات:

يتمحور الإنتاج حول عشرة أنواع من التجهيزات:

يتمحور العرض التونسي في مجال مكونات وتجهيزات السيارات حول عشرة أنواع من التجهيزات ترتبط بها ثلاثة فروع ثانوية:

المنتجات	الأنواع
فروع كهربائية ثانوية	
أسلاك، ضفائر	أسلاك، ضفائر
الكتل البصرية، المصابيح، البطاريات، المحولات، الموصلات، شرارة المقابس، بطاقات الإلكترونيات، مكبرات الصوت، موقد السجائر، مفاتيح.	مكونات وأنظمة كهربائية أخرى للسيارات
فروع ميكانيكية ثانوية	
أغشية المقاعد، أغشية جلدية للمقود، التغليف المطاطي لعجلة السرعة والتأثير والفرملة اليدوية، مقاعد، أقفال، لوحات العدادات، أحزمة السلامة، أكياس الهواء، المشابك الخ.	أكسورات
الزجاج الأمامي، مضاد الصدمات، حواجز، غطاء السيارة، الخزانات، المبرد (الرادياتور). كاتم الصوت، أنبوب العادم.	المحاور والهياكل
صمامات، مضخات، مصافي، وصلات	المنافذ والأوعية
نوابض، أنصال نابضة، صفائح الفرامل...	المحركات وقطع غيارها
محولات، ضفائر التحكم عن بعد، شبائك، الحركة، كردان...	آلية حماية هيكل السيارة وفرامل
زيوت، زيوت تشحيم، صباغة...	التوصيلات والقاطرات
	صباغة وزيوت التشحيم
فرع قطع المطاط الثانوي	
إطارات العجلات، عجلات، صمامات، بطانة الأبواب، غرف الهواء..	اسطوانات، عجلات، قطع مطاطية

توزيع الإنتاج خلال 2006



• نشاط إنتاج القطع الميكانيكية:

عرفت فروع إنتاج المكونات الميكانيكية للسيارات بتونس نموا ملحوظا خلال السنوات الست الأخيرة، حيث بلغ متوسط معدل النمو السنوي 24 بالمائة. وبلغ الإنتاج خلال سنة 2006 مبلغ 524 مليون أورو متجاوزا بذلك فرع القطع الكهربائية.

• نشاط إنتاج القطع الكهربائية الموجهة لصناعة السيارات:

تعتبر تونس واحدا من المزودين العشر الأوائل للاتحاد الأوربي بالأسلاك والصفائر الكهربائية. وعلى المستوى العالمي، تصل حصتها من السوق 2,2 بالمائة. وتقريبا جميع مزودي الأسلاك والصفائر الكهربائية يعملون انطلاقا من تونس.

بمجموع 81 شركة كلها مصدرة وتشغل 29500 من الأيدي العاملة، يكون هذا النشاط هو المسيطر في تونس. ومن زبائن تونس الرئيسيين نذكر ألمانيا وفرنسا وإيطاليا التي تستقبل 90 بالمائة مما يصدره هذا الفرع.

• الصادرات:

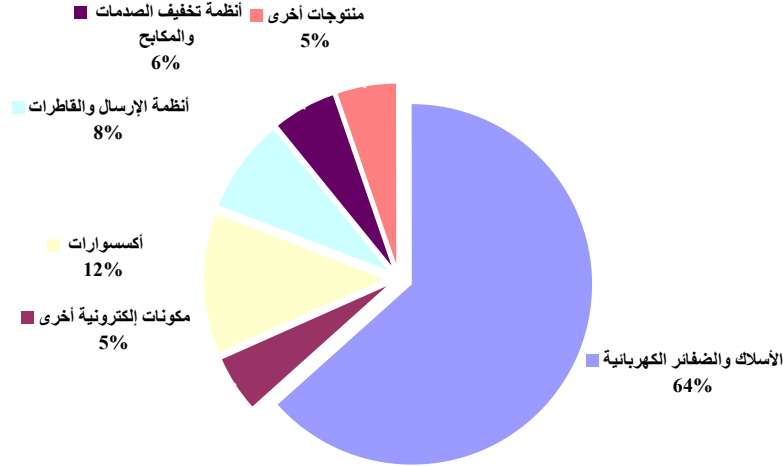
توجهت صناعة مكونات وأجهزة السيارات التونسية إلى التصدير، حيث ارتفع عدد الشركات المصدرة إلى 126 شركة تمثل 63 بالمائة من الشركات الناشطة في القطاع والتي تشغل 83 بالمائة من العاملين في القطاع. لقد تطور عدد الشركات المصدرة من 33 شركة سنة 1999 إلى 126 سنة 2006، بينما تطور عدد مناصب الشغل التي وفرتها من 11200 في 1999 إلى 37500 في 2006.

المنتجات المصدرة	الصادرات بملايين الأورو	TE % في القطاع	مناصب شغل TE	مجموع مناصب الشغل	TE % في القطاع	العدد TE	العدد الإجمالي	أنواع المنتجات
63%	410	100%	22 377	22 422	98%	47	48	ضفائر وأسلاك كهربائية
12%	80	98%	5 388	5 511	84%	21	25	أكسسوارات أخرى
5%	33	86%	6 117	7 077	76%	25	33	مكونات كهربائية أخرى
2%	11	69%	1 050	1 514	38%	5	13	محاور وهياكل السيارات
8%	54	64%	412	645	31%	4	13	توصيلات وقطارات
6%	36	46%	413	894	30%	3	10	محركات وقطع المحركات
2%	11	41%	1 388	3 412	50%	17	34	آلية حماية هيكل السيارة والفرامل
2%	11	27%	320	1 190	44%	4	9	العجلات والأجزاء المطاطية والبلاستيكية
0%	-	0%	-	739	0%	0	10	الصباغة وزيوت التشحيم
0%	-	0%	-	119	0%	0	5	مواد أخرى
100%	649		37 465	43 523	63%	126	200	المجموع

وهكذا، فإن الفرع الذي كان يعرف عجزا في 1990 أصبح متفوقا اليوم، وذلك بمعدل تغطية للواردات بواسطة الصادرات وصل إلى 116 بالمائة في 2000 و152 بالمائة في 2006.

في 2006، ارتفعت قيمة صادرات تجهيزات ومكونات السيارات بتونس إلى 650 مليون أورو، أما متوسط النمو السنوي للصادرات فقد كان 19 بالمائة في الفترة ما بين 1998 و2003، وتراجع إلى 13 بالمائة في الفترة ما بين سنتي 2000 و2006. وهكذا فقد ارتفعت قيمتها من 203,85 مليون أورو إلى 99,459 مليون أورو في 2003، لتصل إلى 650 مليون أورو.

المنتجات الرئيسية المصدرة هي كالتالي:





البلدان الرئيسية التي توجه إليها الصادرات التونسية هي فرنسا بنسبة 39 بالمائة، وألمانيا بنسبة 23 بالمائة، وإيطاليا بنسبة 15 بالمائة، وإسبانيا بنسبة 7 بالمائة.

حاليا، توجه نسبة 10 إلى 15 بالمائة من الإنتاج التونسي بالأساس للاستعمال كقطع غيار أصلية، بينما يستعمل الباقي كقطع غيار في خدمة ما بعد البيع.

تأهيل شركات أجزاء ومكونات السيارات والاعتراف بكفاءتها:

لقد تمكنت صناعة تجهيزات ومكونات السيارات التونسية من التطور من حيث الإنتاج بفضل تأهيل الشركات. والواقع أن هذا الفرع قد أعيدت هيكلته بقصد الامتثال لمواصفات ومعايير الجودة لدى الأمريين الأوربيين، وللموقع كمرکز مصنع لأوربا.

وهكذا، فإن عدد الشركات المعتمدة من قبل الدولة في إطار برنامج التأهيل ارتفعت في 2006 إلى 70 شركة أي بنسبة 35 بالمائة من الملفات مقابل 25 ملف في 1999 أي 20 بالمائة من الملفات. من جهة أخرى، فإن 76 شركة تونسية من بين 200 شركة تنشط في هذا الفرع حاصلة على إما شهادة الجودة إيزو 9001 أو شهادة الجودة إيزو 14001، أو شهادة TS 16949، مقابل 33 شركة من بين 124 في 1999.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المؤشرات	الوضعية خلال 1999	الوضعية خلال 2006
العدد الإجمالي للشركات	124 شركة منها 33 TE	200 شركة منها 126 TE
التأهيل	25 ملف معترف به (20%)	70 ملف معترف به (35%)
شهادة الجودة إيزو 14001، 9001، و TS 16949	20	76

المصدر API و BMN

يبين الجدول أسفله التبادلات الخارجية لتونس في هذا القطاع:


أنواع المنتجات	الصادرات بملايين الأورو	المنتجات المصدرة	الواردات بملايين الأورو	منتجات مستوردة
الأسلاك والصفائر الكهربائية	4 10,14	63%	140,79	33%
أكسسوارات أخرى	80,32	12%	45,60	11%
مكونات كهربائية أخرى	33,61	5%	33,06	8%
محاور وهياكل السيارات	11,34	2%	49,59	12%
توصيلات وقطارات	54,12	8%	38,76	9%
محركات وقطع المحركات	11,15	2%	97,47	23%
آلية حماية هيكل السيارة والفرامل	36,46	6%	22,23	
العجلات والأجزاء المطاطية والبلاستيكية	11,34	2%		5%
الصباغة وزيت التشحيم	-	0%		0%
مواد أخرى	-	0%		0%
المجموع	648,48	100%	427,50	100%

المصدر: INS

2-4- المميزات والنواقص الرئيسية لتونس في هذا القطاع:

المميزات الرئيسية:

- القرب من أوروبا.
- وسائل إنتاج معاصرة.
- مطابقتها للمعايير الدولية.
- حركة تجارية داعمة للتصدير.
- قدرتها على التأقلم مع الأسواق الجديدة.
- تنافسية اليد العاملة.
- بيئة مؤسسية مشجعة للقطاع.
- سياسة نقدية مشجعة للتصدير.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

النواقص الأساسية:

- محدودية نشاط سلسلات التجميع.
- محدودية حجم الشركات (ما عدا قطاع الضفائر)
- تنويع كبير جدا على مستوى ATE
- تأخر تكنولوجي على مستوى ATE
- تنافسية غير مضمونة الاستدامة
- مشاكل في التكوين (استغلال الأدوات والتقنيات)

3- مصر

3-1- البطاقة الوصفية

الطلب	مصر	دول أكادير	نسبتها بالنسبة لدول المنطقة
أسطول السيارات بالملايين	3,2	7,2	44%
متوسط عمر الأسطول	20	16	-
كثافة السيارات	41	57	-
VP بالمليون	2,4	5,2	46%
VU+PL بالمليون	0,8	2,0	40%
مبيعات VN بالمليون	172	382	45%
العرض			
عدد وحدات التجميع	16	28	57%
العمال	17 000	21 150	80%
الإنتاج بالوحدات	89 000	122 900	72%
الإنتاج بملايين الأورو	1200	1 770	68%
عدد التجهيزات	93	417	22%
اليد العاملة	27 000	101 300	27%
الإنتاج بملايين الأورو	350	2 310	15%
الصادرات بملايين الأورو	150	1 536	10%

3-2- تحليل الطلب الداخلي

3-2-1- حجم السوق

يضم سوق السيارات المصري 79 مليون نسمة مما يعني توفره على إمكانيات كبيرة، غير أن الطلب في مصر متعثر بسبب ضعف المداخل.

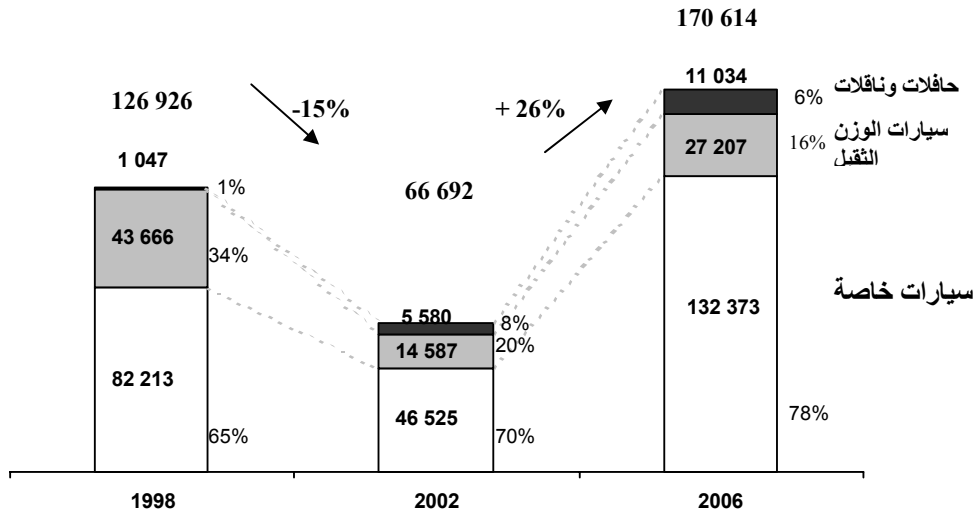
في 2006 ارتفع عدد السيارات المكونة لأسطول السيارات المصري ليصل إلى 3223260 في طور الاستعمال.

الوحدات	2002	2005	2004	2003	2006	TCAM
سيارات خاصة	2 023 725	2 043 404	2 101 974	2 224 461	2 398 856	4%
حافلات	60 181	65 750	71 804	75 968	83 118	8%
الشاحنات الثقيلة	628 905	660 144	678 038	700 714	741 286	4%
اسطول السيارات	2 712 811	2 769 298	2 851 816	3 001 143	3 223 260	4%

عرف أسطول السيارات المصري نموا بإيقاع ضعيف متوسطه 4% خلال السنوات الأربع الأخيرة، هذا بالإضافة إلى أن كثافة السيارات في مصر تبقى الأضعف بين دول اتفاقية أكادير حيث لا تتجاوز 40 سيارة لكل ألف نسمة.

وفي إطار ظرفية يطبعها البطء الاقتصادي وانخفاض قيمة الجنيه المصري، انخفضت كثيرا مستويات مبيعات السيارات في الفترة ما بين 1988 و 2002. ومنذ 2003، عرف سوق السيارات انتعاشا واضحا، إذ كان مجموع المبيعات في 1999 قد بلغ 127000 وحدة، ليصل في 2002 إلى 66000 وفي 2003 إلى 73000 وحدة.

في سنة 2006، وصل حجم مبيعات السيارات الجديدة إلى 170614 وحدة مقابل 121437 وحدة في 2005، وذلك بزيادة قدرها 40 بالمائة.



في 2006، توزعت مبيعات السيارات الجديدة كما يلي:

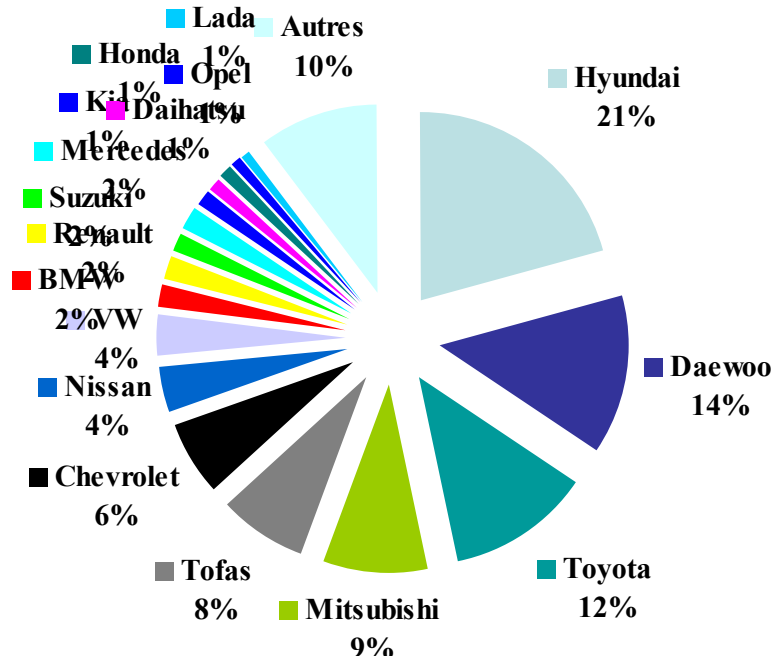
- شكلت مبيعات السيارات الخاصة 78% من مجموع مبيعات السيارات.
- مثلت مبيعات سيارات الوزن الثقيل 16% من مجموع السيارات.
- شكلت الحافلات والناقلات 6% من مجموع مبيعات السيارات الجديدة. وتشغل مبيعات السيارات التي تم تجميعها محليا 52 بالمائة من إجمالي مبيعات السيارات. غير إنه يمكننا أن نلاحظ أن هذا النمو لا يرقى إلى مستوى مبيعات السيارات المستوردة. والواقع أن حصة ال CBU ارتفعت من 33 بالمائة من مجموع مبيعات في 2002 إلى 48 بالمائة من مبيعات 2006.

ويمكن تفسير هذا النمو بضعف مرونة بعض فئات الزبائن ذوي القدرة الشرائية العالية الذين يفضلون اقتناء السيارات المستوردة لأنهم يعتبرونها ذات جودة عالية مقارنة بالسيارات المصنوعة محليا.



الحصة	2 006	الحصة	2 002	
52%	88 791	67%	44 430	CKD
48%	81 823	33%	22 262	CBU
100%	170 614	100%	66 692	المجموع

3-2-2- العلامات التجارية المسوقة:

سوق السيارات المصري سوق ذو تنافسية عالية، حيث يحتضن محليا أكثر من ثلاثين علامة تجارية تراهن جميعها على إمكانيات البلد على المديين المتوسط والبعيد.



معظم النواعيات السيارات السياحية المسوقة الأكثر مبيعا في السوق المصرية هي من أصل آسيوي، فهناك هيونداي، دايوو، تويوتا وميتسوبيشي، والتي تمثل أكثر من نسبة 55 بالمائة من السيارات المباعة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

في ما يتعلق بتويوتا وميتسوبيشي فهما لا تنتجان سياراتهما في مصر محليا بل يتم استيرادها فقط، بينما تنتج كل من هيونداي ودايوو جزء كبيرا من مبيعاتهما في مصر.

أما فيما يخص السيارات ثقيلة الوزن، فإن شيفروليه تأتي في المقام الأول بنسبة 67 بالمائة من السوق، فيما تشغل تويوتا نسبة 10 بالمائة ونيسان 10 بالمائة وميتسوبيشي 7 بالمائة. وتمثل تويوتا نسبة 34 بالمائة فيما يتعلق بسوق الحافلات والناقلات، بينما تشغل سوزوكي نسبة 14 بالمائة، وهاشم باص نسبة 13 بالمائة.

3-2-3- سوق قطع الغيار:

يقدر حجم السوق المصرية لقطع الغيار بخمسمائة مليون دولار أمريكي سنويا، وهو سوق موزع بين القطع الموجهة إلى التجميع المحلي وتلك الموجهة إلى خدمة ما بعد البيع. ويتعلق الأمر هنا بسوق نشيط جدا نظرا للحاجة الملحة إلى قطع الغيار، حيث يقدر متوسط عمر أسطول السيارات في مصر بعشرين سنة.

3-2-4- مسالك التوزيع:

• السيارات

إذا ما نظرنا إلى توزيع السيارات في مصر نجد أن عددا كبيرا من الموزعين ومن أنواع السيارات تنشط في تلك السوق، حيث إن أغلبهم مندمجون مع مجمعي السيارات.



• قطع الغيار

ينقسم توزيع القطع المنفصلة بين قطاع منظم جيدا وقطاع مواز لاستيراد القطع المعدلة أو القطع المستعملة. وتبلغ نسبة الرسوم الجمركية عند الاستيراد ما بين 10 إلى 40 بالمائة حسب المنتجات، هذا بالإضافة إلى أن كبر عمر أسطول السيارات المصري الكبير يسهل استهلاك قطع الغيار.

3-2-5- تقنين السوق الداخلي وكيفية عمله:

في 1973، فتحت مصر سوق السيارات للواردات، غير إن هذه الأخيرة ظلت تخضع لنظام الحصص، بحيث تضمن الشركة الوحيدة التي تقوم بتجميع قطع السيارات الخاصة محليا ناسكو تسويق إنتاجها بأكمله.

في 1993، تم رفع منع استيراد سيارات كاملة، فانفتحت السوق وشجعت السلطات شركات التجميع الأجنبية على إنشاء سلاسل التجميع في مصر.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)		 
	التقرير الختامي - أبريل 2008		

وبالرغم من ذلك، بقيت الرسوم الجمركية على السيارات المستوردة مرتفعة جدا ومتزايدة حسب تزايد سعة اسطوانة السيارة، وهي تتراوح ما بين 10 إلى 135 بالمائة حسب نوعية استعمال السيارة والاسطوانة. وإذا أضفنا إليها الرسوم الداخلية، فإن الضرائب الإجمالية على شراء سيارة تتراوح ما بين 10 إلى 184 بالمائة.

في 2004، حدث تغيير على مستوى الرسوم الضريبية على السيارات المستوردة (CBU) في اتجاه تخفيض رسوم الاستيراد. وقد انخفضت الرسوم الجمركية على السيارات ذات المحرك أقل من 1,6 لتر من 100 بالمائة إلى 40 بالمائة. أما فيما يخص السيارات الأخرى فقد تم الحفاظ على نفس المعدلات، بالنسبة للسيارات الخاصة من ذات المحرك الذي يفوق 1,6 لتر في 135% وبالنسبة لسيارات الوزن الثقيل والسيارات النفعية الخفيفة في 40%.

وفي هذا السياق، فإن إنشاء مصانع تجميع في مصر من قبل المصنعين الأجانب كان مدفوعا باستراتيجية لتجاوز الحواجز الجمركية المطبقة على واردات السيارات الجاهزة.

وتماشيا مع التزامات مصر في إطار في المنظمة العالمية للتجارة، كان ينبغي تخفيض الرسوم ابتداء من 2005. إلا أن مصر دخلت في مفاوضات لتمديد مدة الإعفاء. وتجدر الإشارة أيضا إلى أنه في إطار اتفاقية التعاون مع الاتحاد الأوروبي، التي دخلت حيز التنفيذ في فاتح يناير 2004، سيتم إعفاء السيارات الخاصة من الرسوم الجمركية في أفق 2019.

الجدول: الضرائب على الواردات وعلى المبيعات في مصر

الرسوم على الاستهلاك		الرسوم على الاستيراد		قدرة السيارة
CKD	CBU	CKD	CBU	
				سيارات خاصة
15%	15%	26%	40%	أقل من 1600 cc
30%	30%	26%	135%	أكثر من 1600 cc وأقل من 2000 cc
30%	45%	26%	135%	أكثر من 2000 cc
-	10%	بين 4% و 7%	40%	الحافلات
-	10%	بين 8% و 12%	40%	سيارات الوزن الثقيل

المصدر: KPMG

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - إبريل 2008	

تم إعداد مرسوم وزاري بتطبيق معدل إدماج أدنى نسبته 45 % بالنسبة للسيارات الخاصة
المجموعة وبنسبة 60 % بالنسبة للسيارات النفعية.

من أجل تطوير المناولة المحلية والقيمة المصيرية المضافة، تم فرض معدل إدماج وطني أدنى
على الشركات التي تقوم بالتجميع CKD. ويصل إلى 45 بالمائة بالنسبة للسيارات الخاصة
و60 بالمائة بالنسبة للشاحنات الخفيفة و70 بالمائة بالنسبة للحافلات والأوزان الثقيلة. تحسب
الرسوم الجمركية المفروضة على تشكيلات شركات التجميع انطلاقاً من الرسوم الجمركية
المفروضة على السيارات الجاهزة. فهي تستفيد من تخفيض متزايد مع معدل إدماج محلي
ويتراوح هذا التخفيض ما بين 22 و28 بالمائة وذلك بحسب المكونات المعنية.

وينص الفصل السادس من المرسوم 39/2007 على خيارين فيما يتعلق بتخفيض الرسوم
الجمركية على مكونات شركات التجميع:

- يتجلى الخيار الأول في تخفيض محسوب على مجموع القطع التي تدخل في تجميع
السيارة. والواقع أن هناك استثناءات تطبق لصالح بعض سلسلات تجميع السيارات
CKD، والتي تتجلى في تخفيض نسبة 10 بالمائة عموماً. عندما يتجاوز معدل الإدماج
30 بالمائة فإن التخفيض الذي يطبق على معدل الإدماج يتنوع تصاعدياً من 110
بالمائة إلى 120 بالمائة.
- يتجلى الخيار الثاني في تطبيق معدلات معينة على كل قطعة طبقاً للوائح معدة مسبقاً.
والمعدل المتوسط على مستوى مجموع البلدان يرتفع إذن إلى 6,8%. وقد ينخفض
هذا المعدل في حالة بعض القطع، مثل المحركات وصناديق السرعة والهيكل، إلى أقل
من 3%.

نسبة الإدماج المحلي	نسبة تخفيض الرسوم الجمركية
0%	10% من الرسوم الجمركية المطبقة في CBU
ما بين 30% و 40%	110% من نسبة الاندماج المحلي
ما بين 40% و 60%	115% من نسبة الاندماج المحلي
أكثر من 60%	120% من نسبة الاندماج المحلي مع تحديد سقف 90% من رسوم الجمركية المطبقة في CBU.

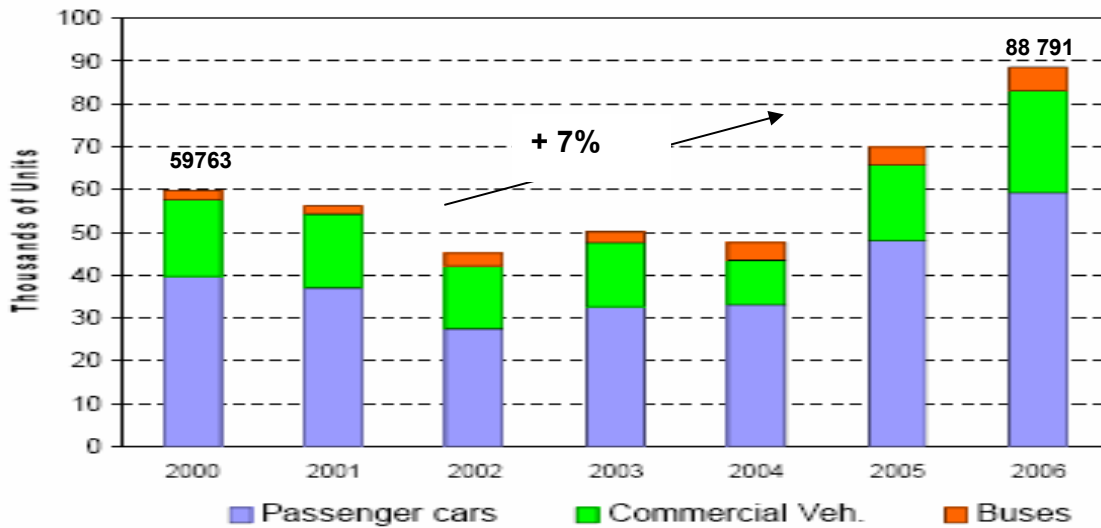
هناك دعم للتصدير بنسبة 10% على المبيعات في مجال التجهيزات، وهي نسبة مرشحة لأن
تنخفض تدريجياً خلال خمس سنوات.

سوق في نمو متزايد

3-3- تحليل العرض بمصر:

3-3-1- التجميع:


في 2006، أنتجت شركات التجميع حوالي 89000 سيارة، أي بمعدل نمو قدره 7% خلال السنوات الست الأخيرة.



في 2006، شمل عرض التجميع في مصر 15 شركة تجميع تتوفر على 26 سلسلة للتجميع، 11 سلسلة منها لتجميع السيارات السياحية و 9 لتجميع الشاحنات الخفيفة والثقيلة و 6 لتجميع الحافلات. كما أن فرع التجميع يشغل 17000 عاملاً.

وقد تم تصنيف هذه الشركات في ثلاث فئات حسب بنية رأسمالها:

- 8 شركات ذات رأسمال من أصل مصري.
- شركة أجنبية واحدة هي نيسان.
- وأخيراً 7 شركات joint venture.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

شركة مختلطة الجنسية	100% أجنبية	شركات مصرية
- السيارات العربية الأمريكية أو (AAV) دايمر كريسلر - جيب	- نيسان	- أوتوموتيف إنجكو
- دايوو موتور إيجيبت		- بافاريان أوطو جروب
إيجيبشان جيرمان أوتوموتيف		- عبور جروب
- جنرال موتورز إيجيبت		- جورىكا إيجيبت
- بوجو إيجيبت		- JAC
- سوزوكي إيجيبت		- لادا إيجيبت
		مانيف كوم فيهيكلز
		نصر أوطوموتيف مانيفكو

تقوم مختلف سلاسل التجميع بتجميع موديلات متنوعة ومختلفة.

- سيارات سياحية وشاحنات خفيفة
 في ما يتعلق بالسيارات السياحية، يمكن تلخيص السيارات التي تم تجميعها في 2006 في
 الجدول التالي:

السيارات السياحية حسب العلامة التجارية	CKD
هيونداي	21 080,00
دايوو	16 850,00
توفاس	7 198,00
نيسان	4 348,00
بي إم دبليو	1 640,00
مرسيدس	1 232,00
أوبل	1 138,00
لادا	1 020,00
علامات تجارية أخرى	5 062,00
	59 568,00

وهكذا فإن أحد عشر سلسلة للتجميع تمكن من إنتاج حوالي 60000 وحدة سنويا، أي ما يعادل
 5000 وحدة لكل سلسلة تجميع.

يمكننا أن نستخلص أن الإنتاج في مصر جد مشنت وأن معدل استغلال طاقات الإنتاج جد
 ضعيف. نتيجة ذلك فإن هذا الفائض في طاقات الإنتاج لا يمكن من تحقيق الاقتصاد الموسع،
 بحيث سيؤثر على تكلفة السيارات المجمعة وسعر بيع السيارات.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

هذا الإنتاج موجه بالدرجة الأولى إلى السوق المحلي حيث إن تكلفة إنتاجه مرتفعة.

الشاحنات الثقيلة:

مكنت تسعة من سلاسل التجميع من تصنيع حوالي 24000 وحدة في 2006، موجهة كلها إلى السوق الوطنية المصرية. وهكذا ارتفعت مبيعات CKD في 2006 فبلغت 24000 وحدة وال CBU إلى 3400 وحدة.

السيارات والحافلات

هناك ستة سلاسل إنتاج محلية تقوم بتوفير الإنتاج المحلي من الناقلات والحافلات، وقد ارتفع في 2006 إنتاج الحافلات والناقلات إلى أكثر من 5000 وحدة.

هذا الإنتاج موجه إلى السوق المحلية فقط، إذ ارتفعت مبيعات الحافلات CKD إلى 5330 وحدة سنة 2006 وارتفعت مبيعات الحافلات المستوردة مجمعة CBU إلى 5695 وحدة.


والمواقع، أن ما غطى على ارتفاع الطلب الوطني على الناقلات والحافلات في 2006، هو الواردات من CBU بالإضافة إلى أنه لم يكن هناك ارتفاع في القدرة الإنتاجية.

أما في سنة 2003، فقد ارتفع الإنتاج المحلي للحافلات إلى 2400 وحدة بطاقة 5000 وحدة، وارتفعت الصادرات إلى 874 وحدة، أي ما يعادل 36 بالمائة من الإنتاج الإجمالي. كانت 90 بالمائة من هذه السيارات موجهة إلى دول الخليج العربي خاصة العراق الذي كان يستقبل نسبة 51 بالمائة من صادرات الحافلات والناقلات.

3-3-2- التجهيزات:

يقدر إنتاج مصر من مكونات السيارات سنة 2006 بقيمة 500 مليون دولار، كما عرف الإنتاج نموا نسبته 25 بالمائة مقارنة مع إنتاج سنة 2005. وتوجه نسبة 75 بالمائة من هذا الإنتاج إلى السوق المحلية أي ما يعادل 375 مليون دولار أمريكي، كما أن هذا الإنتاج يوجه إلى الاستجابة لحاجيات السوق المحلية لشركات تجميع السيارات وسوق قطع الغيار.

يرتفع الإنتاج الموجه إلى التصدير إلى 125 مليون دولار أمريكي، بينما يرتفع الإنتاج المصدر إلى سوق قطع الغيار الأوروبية إلى 90 بالمائة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - إبريل 2008	

وهكذا، فإن صناعة مكونات السيارات المصرية تنتج بالأساس منتجات ضعيفة القيمة المضافة وتتطلب يد العامل كثييرة. ليس هناك مجال كبير للإبداع في الصناعة المصرية، فالقطع القليلة المتطورة المنتجة في مصر هي عبارة عن تجميع لمكونات مستوردة، وهي منتجة تبعا لدقتر تحملات وضعه مسبقا الأمرون الأجانب.

ترتبط الشركات المصرية المصنعة لمكونات السيارات وقطع الغيار كثيرا بالسوق المحلية. وبخلاف تونس، فإن السوق في مصر قليل التصدير، رغم النمو الواضح الذي عرفه في السنوات الأخيرة. والواقع أنه في سنة 2006 وصل معدل التصدير إلى 25 بالمائة مقابل 13 بالمائة في 2003، بالإضافة إلى هذا، فإن القطاع يتميز بنقص النضج مقارنة مع القطاعات المثيلة في بلدان أخرى مثل تركيا والهند والصين، كما أنه لا وجود للاستثمارات الأجنبية في هذا القطاع في مصر.

ومن جهة أخرى، فإنه بالإضافة إلى ارتباطها القوي بسوق التجميع المحلية فإن شركات تصنيع التجهيزات المصرية تعتمد بشكل قوي على المواد الأولية. وما بين 80 إلى 100 بالمائة من المكونات مستوردة مما يؤثر بشكل سلبي على الأسعار وعلى إنتاجية المصنعين المحليين. وفي سنة 2006، بلغ عدد شركات مكونات السيارات أعضاء الجمعية المهنية EFAA 93 شركة، 25 منها حاصلات على شهادة الجودة إيزو 9001، وإيزو 9002، وكيو إس 9000، وإيزو 14001.

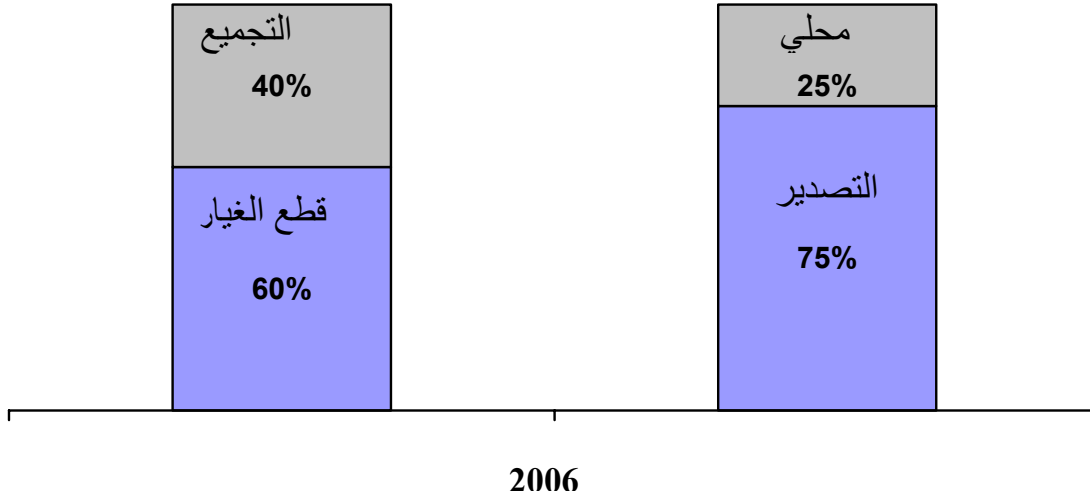
وكما هو الشأن في السوق المغربية توجد في السوق المصري ثلاث فئات من المصنعين:

- **الشركات من الصنف أ:** لهذه الشركات مقاييس للإنتاج تستجيب للمواصفات الدولية. وهناك ثلاث أو أربع شركات يمكن تصنيفها ضمن هذه الفئة، وهذه الشركات هي في أغلبها فروع لشركات دولية متعددة الجنسية ذات رأسمال كله أجنبي ولها إنتاج موجه إلى التصدير، كمثال نذكر شركة ليوني.

- **الشركات من صنف ب:** هذه الشركات هي شركات رائدة في مجال صناعة مكونات السيارات في مصر. ولها مميزات في مجال تقنيات الإنتاج والتسيير تضاهي المواصفات العالمية عبر عقد اتفاقيات تجارية مع فاعلين دوليين مثل أوطوكول التي وقعت اتفاقيات مع فاليو وديلفي، معظمها معترف به تبعا لمواصفات دولية. وتمثل هذه الشركات التي يملكها مواطنون مصريون الأغلبية الكبرى من شركات تصنيع مكونات السيارات في مصر. ورغم توفر بعض الفرص للتصدير أمام هذه الشركات فإنها لا تصدر منتجاتها دائما.

- **الشركات من صنف ج:** هذه الشركات هي مصنعون محليون يبيعون في السوق المحلية، وهي ليست في مستوى فعالية الشركات من الفئة ب ولا تصدر منتجاتها أبدا.



سوق مصنعي تجهيزات السيارات



3-3-3- المنتجات:

أهم الأجزاء المنتجة:

- الأسلاك والصفائر الكهربائية.
- العجلات وإطارات العجلات.
- النوافذ الزجاجية الأمامية والجانبية.
- العوادم.
- أغطية مقاعد السيارات، التغليف الجلدي لعجلات القيادة...
- بطاريات
- الإنارة
- العجلات
- نظام الفرملة
- المصافي
- مكيفات الهواء ومبرد المحرك.
- الإطارات المطاطية
- النوابض
- الصباغة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

3-4- نقاط القوة ونقاط الضعف في صناعة تجميع السيارات بمصر

نقط القوة الرئيسية:

- وجود شركاء من مصنعي السيارات العالميين.
- تزايد كبير في الطلب.
- موقع استراتيجي بين أوروبا وآسيا من جهة والقرب من بلدان الخليج العربي من جهة ثانية.
- إمكانيات كبيرة لتجديد أسطول السيارات المستعمل حالياً.
- جودة وتكلفة اليد العاملة وإجادتها للغة الإنجليزية اللغاة التي يستعملها الشركاء العالميون.
- تكلفة عوامل الإنتاج (الطاقة).
- الولوج إلى أسواق عدة كوميسا وبافتا.
- دعم الحكومة على مستوى تأهيل القطاع والتشجيع على التصدير.

نقط الضعف:

- تشتت وحدات التجميع يحد من حجم الإنتاج
- الاتجاه نحو التخفيض من الرسوم الجمركية ارتباطا بالاتفاقية الموقعة مع الاتحاد الأوروبي قد يؤثر على نشاط بعض شركات التجميع.
- بدأ نسيج شركات تجهيزات السيارات بناء نفسه حديثا (نقص في المعطيات والأهداف القطاعية...)
- إنتاج باستعمال تكنولوجيا غير متقدمة.
- قلة تصدير السيارات.
- نسيج مصنعي التجهيزات ضعيفة التصدير رغم وجود شركات برؤوس أموال دولية.
- قلة الشركات مختلطة الجنسية بين مصنعي تجهيزات السيارات.

4 - الأردن

4-1- بطاقة وصفية:

الطلب	الأردن	دول أكادير	بالنسبة المئوية في بلدان المنطقة
أسطول السيارات بالملايين	2	28	7%
متوسط عمر الأسطول بالسنوات		16	-
كثافة السيارات	128	57	-
سيارات خاصة (بالملايين)	0,6	5,2	12%
سيارات نفعية وعمومية (بالملايين)	0,1	2,0	5%
مبيعات سيارات VN بالآلاف	60	382	16%
العرض			
عدد وحدات التجميع			
عدد العمال	800	21 150	4%
الإنتاج بالوحدات	500	122 900	0%
الإنتاج بملايين الأورو	40	1 770	2%
عدد شركات التجهيزات والمكونات	24	417	6%
عدد العمال	800	101 300	1%
الإنتاج بملايين الأورو	40	2 310	2%
الصادرات بملايين الأورو	22	1 536	1%

4-2- تحليل الطلب:



أسطول سيارات في طور الاستعمال يقدر حجمه ب 700000 سيارة، أغلبها من أصل آسيوي (اليابان وكوريا).

تقدر مبيعات السيارات الجديدة ب 60000 سيارة سنويا، وهي في تصاعد ملحوظ.

مبيعات الحافلات موزعة على السوق المحلية والتصدير في المنطقة. وتعتبر دول الخليج العربي أبرز الدول التي توجه إليها الصادرات.

سوق شركات تصنيع تجهيزات السيارات هي سوق محلية بالمقام الأول، مع تصدير جزء من الإنتاج نحو بلدان الخليج.

سوق تغلب عليها مبيعات قطع الغيار تسهدف إلى السيارات القديمة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

أصبحت التنافسية صعبة بسبب التكاليف اللوجستية للمنتجات الموجهة إلى أسواق الاتحاد الأوروبي والمغرب العربي.

4-3- تحليل العرض: شركات التجميع وشركات التجهيزات والمكونات

هناك وحدتان رئيسيتان للتجميع في الأردن:

- معمل حافلات "إلبا" الذي ينتج 400 وحدة في السنة بناء على نماذج مرسيدس قادمة من البرازيل.
- وحدة تحويل السيارات للاستعمال العسكري تنتج مائة وحدة سنويا.

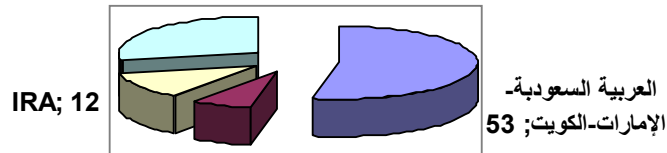
تتوفر الأردن على 24 شركة تصنيع تجهيزات السيارات والمكونات تعمل على الأنواع الرئيسية من المنتجات التالية:

- مبردات المحرك
- مصافي
- بطاريات
- عوادم
- ضفائر كهربائية
- مضخات بلاستيكية
- تغليف داخلي

يتكون نسيج مصنعي تجهيزات السيارات والمكونات من شركات صغيرة الحجم ذات رؤوس أموال عائلية.



توزيع صادرات القطاع (2005)

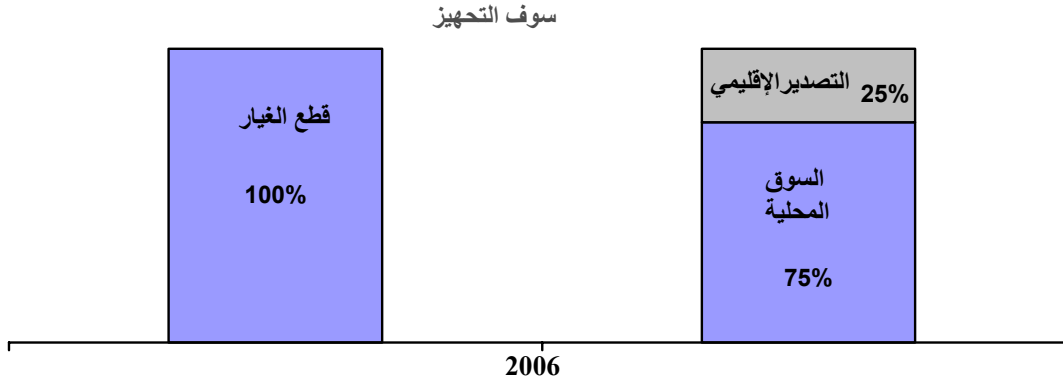
مناطق أخرى; 28



أوروبا; 7

■ أوروبا ■ العربية السعودية ■ الإمارات-الكويت ■ IRA ■ مناطق أخرى

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	




- تطور صناعة التجميع وصناعة التجهيزات والمكونات في الأردن.
- صناعة تجهيزات السيارات يستعملون بالأساس تكنولوجيا قديمة.
- تمت برمجة مشروعين بتكنولوجيا صينية لتجميع سيارات خاصة SUV للأشهر القليلة القادمة ، استثمار تتراوح قيمته بين 30 و150 مليون دولار أمريكي.
- هناك دراسات في طور الإنجاز حاليا من أجل إقامة شركات متعددة الجنسية في هذا القطاع.

4-4 - نقاط القوة الرئيسية ونقاط الضعف:

نقط القوة:

- سوق سيارات في أوج نموه (تطور معدل امتلاك سيارة)
- موقع جغرافي مناسب لغزو أسواق بلدان الخليج العربي.
- العراق سوق مميزة بالنسبة للشركات الأردنية.
- انفتاح على الصناعة آسيوية الأصل يفتح فرص شراكة خاصة مع اليابان، والصين وكوريا.
- أصبح قطاع صناعة السيارات من القطاعات الاستراتيجية التي تعول عليها الحكومة الأردنية.
- هناك اتفاقيات ثنائية موقعة مع بلدان من المنطقة وبلدان عربية ومع الولايات المتحدة الأمريكية.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	


نقط الضعف:

- بعد جغرافي عن السوق الأوروبية.
- لازال نسيج صناع التجميع في بدايته.
- شركات صغيرة لصناعة التجهيزات لازالت تلجأ إلى تقنيات قديمة.
- ةنقص اليد العاملة والتقنيين.
- محدودية السوق المحلية.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>   <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

الجزء الرابع:

تحليل قياس المعايير

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- معيار منطقة التبادل الحر القابلة للمقارنة
 بغرض تحليل القواعد المنشأ، قمنا باختيار اتفاقيتي التبادل الحر بين بلدان AFTA - ASEAN

- بلدن المعيار
 لأغراض هذه الدراسة، قمنا باختيار بلد في موقع منافسة مباشرة مع بلدان اتفاقية أكادير تجاه الاتحاد الأوروبي: تركيا.

1- اتفاقية ASEAN



1-1- سياق اتفاقية Asean:

لا تعتبر اتفاقية Asean مجرد اتفاقية للتبادل الحر، بل هي اتفاقية للتعاون بين شعوب جنوب شرق آسيا، ناتجة عن إرادة الدول الأعضاء لخلق استقرار جيوسياسي، سوسيو-ثقافي واقتصادي داخل المنطقة.

البلدان الموقعة على الاتفاق هي: التايلاند، سنغافورة، الفيليبين، ماليزيا، بروناي، يليهم كل من الفيتنام، لاوس، ميانمار والكمبودج. وتعترم المجموعة الأولى إنشاء منطقة للتبادل الحر فيما بينها في أفق 2010. بينما سيقوم كل من الفيتنام، لاوس، ميانمار والكمبودج بالانضمام تدريجيا في أفق 2015.

يهدف هذا الاتفاق إلى إنشاء منطقة للتبادل حر في أفق 2015 مع حرية انتقال المنتوجات، والخدمات والاستثمارات ورؤوس الأموال و العمال. غير أن الاندماج الكامل على غرار منطقة الأورو ليس واردا. وتجري حاليا مناقشات بشأن التبادل الحر مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية والهند وأستراليا ونيوزيلندا.

و بالتالي، فالسوق التي تم إنشائها تمثل 500 مليون نسمة في 2006 على مساحة 4,5 مليون كيلومتر مربع. و تتوفر هذه البلاد على ناتج داخلي إجمالي مشترك بقيمة 700 مليار دولار، و حجم تبادلات يبلغ 850 مليار دولار.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

2-1- القطاعات المعنية

تم تحديد عدة أولويات للمنطقة في أفق 2010، و القطاعات المعنية هي:

- النقل الجوي
- التصنيع الزراعي
- السيارات
- التجارة الإلكترونية
- الإلكترونيات
- منتجات الصيد
- الصحة
- المواد البلاستيكية و المطاطية
- النسيج والملابس
- السياحة
- المنتجات الخشبية



3-1- الرسوم الجمركية

تتراوح الرسوم الجمركية بين 0 و 5% منذ 2003 بالنسبة ل 80% من المنتجات بهدف الإعفاء التام من الرسوم على جميع المنتجات بين دول المنطقة. وهكذا، في فاتح يناير 2006، تقدر الرسوم على المنتجات الدارجة في لائحة احتواء أسيان ذات الستة أعضاء (بروناي، و أندونيسيا، و ماليزيا، و الفلبين، و سنغافورة، و التايلند) بأقل من 5% وأكثر من 60% من منتجات هذه اللوائح معفاة من الرسوم الجمركية.

أما بالنسبة للبلدان الأعضاء الجدد: كمبوديا، لاوس، ميانمار والفيتنام، فالرسوم الجمركية المفروضة على 81% من المنتجات المدرجة في قوائم الاحتواء تتراوح ما بين 0 و 5%.

4-1- قواعد المنشأ

تتميز اتفاقية أسيان ببساطة إجراءاتها. المبدأ الوارد هو أن المنتجات المعروفة عنها أنها من بلد ما، يتم الحصول عليها إما في هذا البلد بصفة كاملة أو بعد تصنيع كاف للمنتجات التي يتم استيرادها. وتحدد الاتفاقية قائمة تفصيلية للسلع التي يتم الحصول عليها بصفة كاملة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

المعيار الوحيد لعمليات التصنيع الكافي الذي يؤخذ بعين الاعتبار هو القيمة المضافة. ويكتسب المنتج صفة المنشأ من بلد عضو في الاتفاقية إذا كانت 40% على الأقل من المواد المستعملة في إنتاج هذا المنتج قادمة من البلدان الأعضاء.

وهكذا، فإن قيمة المنتجات التي يكون مصدرها من خارج منطقة أسيان يجب أن لا تتعدى 60% من قيمة FOB للمنتج النهائي، كما يجب أن تتم آخر عمليات التصنيع في أحد البلدان الاتفاقية.

صيغة 40% هي كالتالي:

$$60\% \geq 100\% \times \text{قيمة المنتجات الواردة من خارج أسيان} + \text{قيمة المنتجات المدمجة من بلدان غير معروفة}$$

ثمن FOB

5-1- التراكم:

يتم التراكم داخل بلدان اتفاقية أسيان على النحو التالي: المنتج القادم من بلد عضو في أسيان، أي أنه تم الحصول عليه بصفة كاملة من البلد أو أنه خضع لعمليات تصنيع بنسبة 40% داخل هذا البلد و تم استعماله كجزء من المنتج النهائي المؤهل للمعاملة التفضيلية في بلد عضو آخر، هذا المنتج سوف يعتبر كمنتج قادم من البلد العضو الذي تم فيه التحويل النهائي شريطة أن يكون تراكم التحويلات أكبر من أو يساوي 40% .

6-1- الإجراءات:

عندما يحدث التراكم بين بلدان أسيان، يتم إصدار شهادة المنشأ للتأهيل للنظام التفضيلي للرسوم الجمركية. إجراءات إصدار الشهادة تكاد تكون موحدة. لقد أنشأت أسيان نظام شبك موحد للإجراءات الجمركية من أجل تبسيطها قدر الإمكان وتجنب إضاعة الوقت على مستوى الجمارك.

7-1- السيارات

تحتل صناعة السيارات مكانة بارزة في اتفاقية أسيان، حيث تحاول بلدان هذه الرابطة التموضع كبلدان مصنعة خاصة تجاه اليابان و صناع السيارات اليابانيين. لذا، تطمح بلدان أسيان إلى تطور صناعتهم من 1,8 مليون وحدة في 2004 إلى 2,6 مليون وحدة في 2010. ويحتمل أن تصبح الصين المقاول الرئيسي لصناعة التجهيز، ومكونات وقطع غيار السيارات مع 7 ملايين وحدة أنتجت في 2006. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تستفيد البلدان الأعضاء في أسيان من نمو صناعة السيارات الهندية عن طريق لتموضعهم كمزودين ومراكز للبحث.

2- تركيا


1-2- البطاقة الوصفية

بلدان أكادير	تركيا	معطيات 2006
125	69,5	السكان (بالملايين)
الطلب		
7,2	8,4	أسطول السيارات (بالملايين)
16	9	متوسط عمر أسطول السيارات
57	115	نسبة كثافة السيارات
5,2	5	السيارات الخاصة (بالملايين)
2,0	3,4	السيارات النفعية وغيرها (بالملايين)
382	670	مبيعات السيارات الجديدة (بالآلاف)
العرض		
28	15	عدد وحدات التجميع
21 150	130 000	عدد العمال
122 900	1 100 000	الإنتاج (بالوحدة)
1 770		الإنتاج (بملايين الأورو)
	800 000	الصادرات (بالوحدة)
	7 460	الصادرات (بملايين الأورو)
417	1 100	عدد شركات تجهيز السيارات
101 300	120 000	عدد العمال
2 310		الإنتاج (بملايين الأورو)
1 536	3 250	الصادرات (بملايين الأورو)

2-2- وصف قطاع صناعة السيارات و التجهيز:

تعتبر صناعة السيارات قطاعا هاما وجد نشيط في تركيا، حيث تضم 15 مصنعا وأكثر من ألف شركة تجهيز. وتشكل هذه الصناعة أهم ثاني صادرات البلد (بعد النسيج/الملابس) وأهم نقطة تبادل بين فرنسا وتركيا.

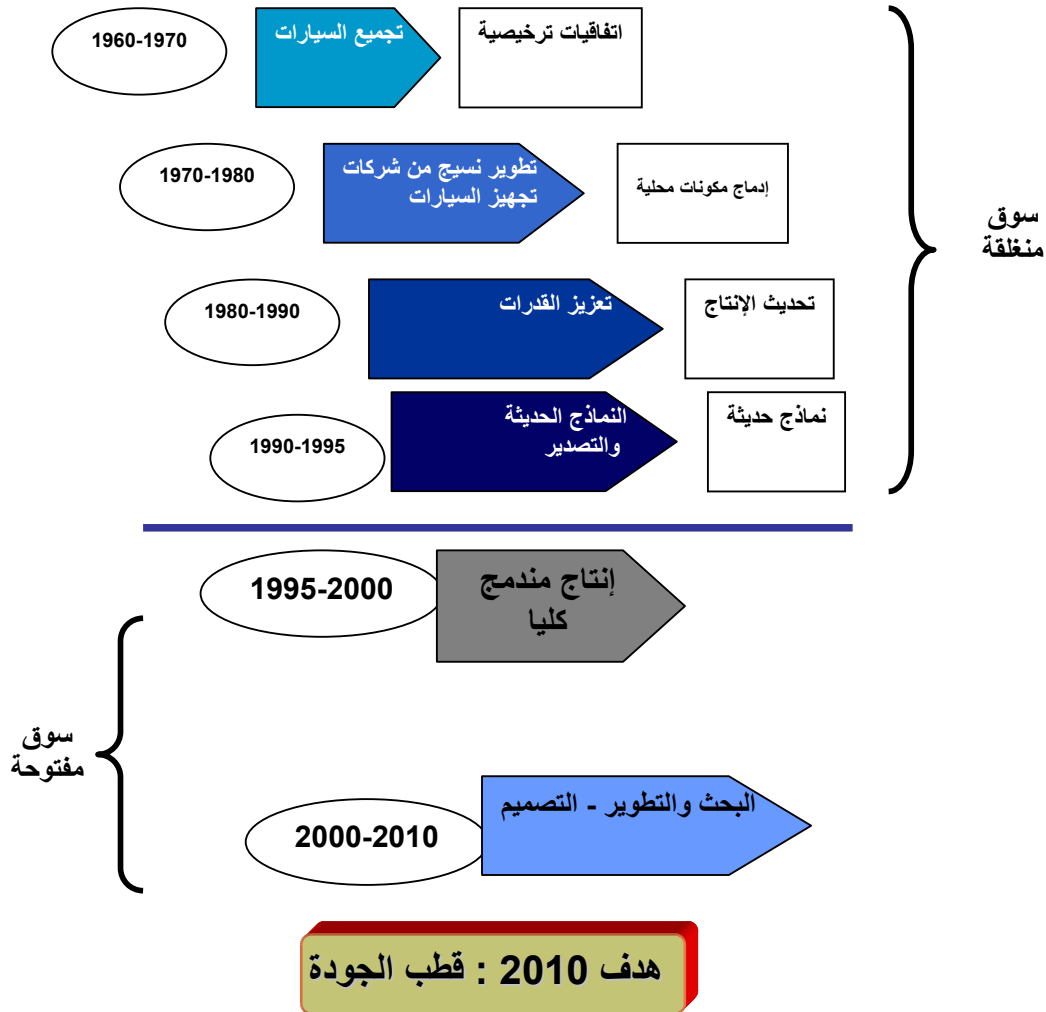
تطورت صناعة تجهيز السيارات منذ السبعينات نظرا لتمرکز مصنعي السيارات خاصة رونو و فيات حيث جذبوا على أثرهم مجموعة من المجهزين العالميين. و كانت آنذاك صناعة تجميع تستهدف السوق المحلية بالأساس و محمية بالحواجز الجمركية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

ولقد أدى دخول الاتفاقية الجمركية مع الاتحاد الاوروبي حيز التنفيذ، في يناير 1996، إلى إنعاش القطاع، حيث أن مجموعة من المصنعين (رونو وفيات ثم تويوتا وفورد...) اختاروا تركيا كأرضية للتصدير نحو أسواق أوروبا الغربية.

وفي السنوات الأخيرة، عرفت الصناعة نموا ملحوظا وتحسنت الجودة: حازت معظم شركات التجهيز التركية على شهادات الجودة من نوع ISO TS 16949 أو QS 9000 و ISO 14000 و ISO 9000، مما يسمح لها بالتصدير إلى الأسواق الخارجية مباشرة أو بطريقة غير مباشرة كمزودين لأجزاء السيارات.

وفي هذا الصدد، فقد استفادت شركات التجهيز القائمة بتركيا من سياسة "الإمداد العالمي" المعتمدة من طرف شركات التجميع العالمية.

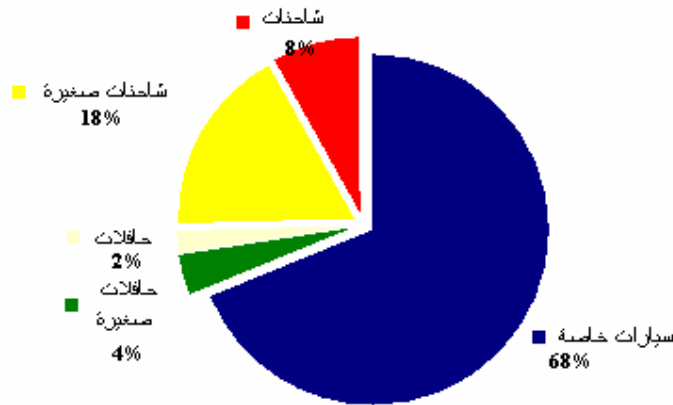


- سيتم إنتاج مليوني سيارة في أفق 2015
- أن تكون مركز جودة من حيث الإنتاج والبحث والتطوير

3-2- تحليل الطلب:

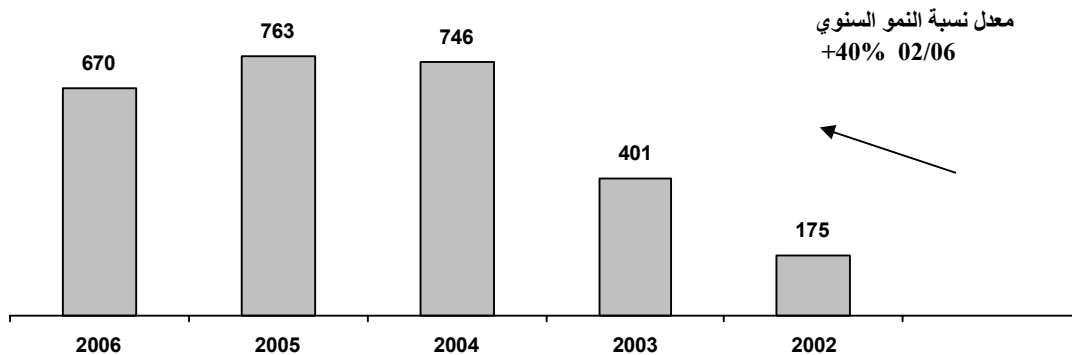
● أسطول السيارات: 8,4 مليون سيارة

في 2005، كان أسطول السيارات التركي يقدر بـ 8,4 مليون سيارة ويشمل 5 ملايين سيارة خاصة. ويبلغ متوسط عمر الأسطول 9 سنوات.



ويشهد الطلب على السيارات تطورا دوريا حسب الظروف الاقتصادية. فبين 2002 و2005، تضاعفت المبيعات 4 مرات لتصل إلى 763000 وحدة.

وفي 2006، تم بيع 670000 سيارة في السوق التركية، وذلك بزيادة 40% سنويا على مدى الأربع سنوات الأخيرة.

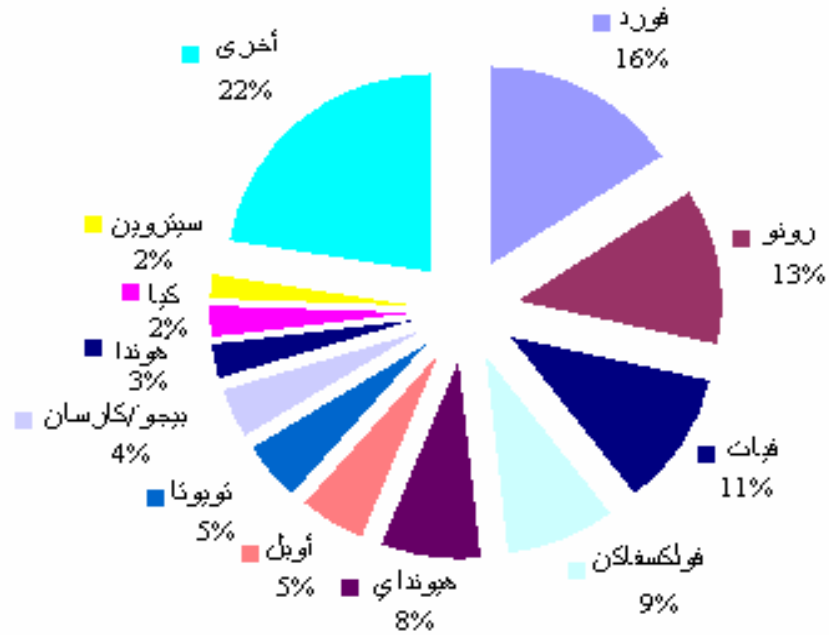


تصل نسبة كثافة السيارات إلى 115 سيارة لـ 1000 نسمة.

● العلامات التجارية المسوقة:

تهيمن على السوق 11 علامة تجارية تحقق حوالي 80% من مجموع المبيعات السنوية. وتمثل الواردات 60% من المبيعات المحلية.

مبيعات 2006	سيارات CBU	سيارات CKD	العلامات التجارية
106 672	42 075	64 597	فورد
85 010	33 443	51 567	رونو
72 383	14 919	57 464	فيات
59 249	59 249	-	فولكسفاكن
53 479	27 052	26 427	هيونداي
34 947	34 947	-	أوبل
31 562	15 126	16 436	تويوتا
28 000	18 831	9 169	بيجو/كارسان
18 891	6 259	12 632	هوندا
15 180	15 180	-	كيا
14 748	14 748	-	سيتروين
149 879	120 171	29 708	أخرى
670 000	402 000	268 000	المجموع
	60%	40%	



4-2 تحليل العرض

1-4-2- التجميع:

يضم نشاط التجميع 15 مصنعا منهم 5 يصنعون سيارات خاصة. في 2006، صنعت تركيا مليون سيارة، أكثر من نصفها سيارات خاصة لطاقة إنتاجية تتجاوز 1,5 مليون سيارة. في 2007، قدر الإنتاج بـ 1,1 مليون سيارة مما يعادل نموا يقدر بـ 7% بالمقارنة مع 2006.

ويعزى هذا النمو إلى السيارات التجارية، خاصة الشاحنات الصغيرة (فان، ميني فان، سيارات النقل بيك أب) التي مثلت 84% من مجموع إنتاج السيارات التجارية. و من ثم فإن تركيا هي أول مصنع للحافلات في أوروبا.

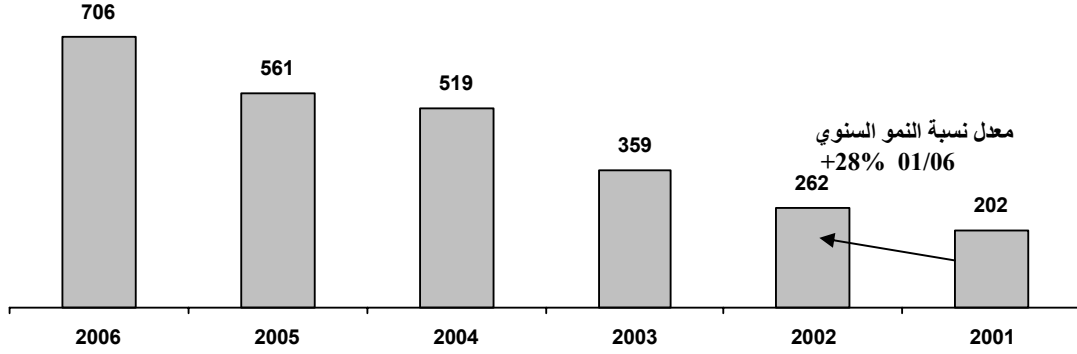
جدول: صناعة السيارات في تركيا

التغير	2007	2006			
		السيارات الخاصة + السيارات التجارية	السيارات التجارية	السيارات الخاصة	
1%	260 000	258 126	258 126	0	فورد أوتوسان
12%	255 000	228 593	0	228 593	أويك رونو
6%	190 000	178 434	98 705	79 729	توفاس فيات
5%	185 000	176 688	0	176 688	تويوتا
14%	69 500	60 895	18 545	42 350	هيونداي
118%	40 000	18 322	0	18 322	هوندا
0%	15 000	15 209	15 209	0	مرسيدس بنز
0%	12 500	12 524	12 524	0	بيجو كرسان
-4%	72 800	76 196	76 196	0	أخرى
7%	1 099 800	1 024 987	479 305	545 682	المجموع

المصدر: المهمة الاقتصادية و الجمعية التركية لشركات التجهيز

حتى نهاية التسعينات، كانت صناعة السيارات التركية تزود السوق المحلية بشكل حصري تقريبا. ومنذ 2001، توجهت استراتيجية المصنعين نحو التصدير بوضوح. فتضاعفت الصادرات 3 مرات بين 2001 و 2006 لتنتقل من 200000 إلى 700000 سيارة.

وفي 2006، صدرت تركيا 706000 سيارة أي ما يعادل زيادة 35% بالمقارنة مع 2005. أهم المصنعين الموجودين هم فورد وأويك رونو وتوفاس (فيات) وتويوتا وهونداي وهوندا.




2-4-2- شركات تجهيز السيارات:

يعتمد مصنعو السيارات على شبكة تتكون من أكثر من 1100 مزود، القادرون على إنتاج 80% من المعدات اللازمة لصناعة السيارات التركية.

تعتبر مجموعة شركات تجهيز السيارات من الطراز الرفيع، غنية و ذات جودة عالية في تركيا، نظرا لتمرکز شركات التجهيز العالمية الكبيرة. في 2006، بلغ عدد شركات تجهيز السيارات من المرتبة 1 العاملة في تركيا 300 شركة. و بالإضافة إلى ذلك، فإن الجمعية التركية لشركات تجهيز السيارات تايساد قد رصدت 185 شراكة بين شركات محلية وأخرى أجنبية في تركيا.

وهكذا، يتكون النسيج الصناعي بتركيا من 3 فئات من المزودين:

- شركات من أصل أجنبي: فروع، ومشاريع مشتركة، ورخص. يعتبر هؤلاء المزودين الرسميين في التجميع الأولي وقطع الغيار الأصلية. منتجاتهم لها جودة مماثلة للمنتجات المصنعة في باقي دول العالم. و بالإضافة إلى ذلك فإنهم يتوفرون على تكنولوجيات عالية.
- المصنعون المستقلون: يمكن اعتبارهم ضمن مزودي التجميع الأولي كما أنهم حاضرون في التجميع الثانوي وسوق قطع الغيار المستقل. بإمكانهم صنع قطع خاصة بالسيارات التجارية.
- الشركات التصنيع الصغيرة: تنتج هذه الشركات قطعا ذات قيمة مضافة منخفضة موجهة فقط للسوق المحلية لقطع الغيار. وبإمكانها تزويد السوق الغير الرسمية والسوق السوداء.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

في 2006 ، بلغت صادرات مكونات و قطع غيار السيارات 3،3 مليار أورو.

مجموعة المعدات التي تنتجها شركات تجهيز السيارات في تركيا متنوعة جدا:

- أنظمة المحرك الكاملة
- أنظمة الفرملة و مكوناتها
- قطع الواصل
- قطع بلاستيكية
- مجمعات الكهرباء
- زجاج السيارات
- الكراسي و المكونات
- المعدات الكهربائية
- أنظمة الإضاءة
- العجلات
- البطاريات
- الهيكل الخارجي
- الهيكل الداخلي

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

الجزء الخامس:

تموضع بلدان منطقة أكادير

1 - مكانة صناعة السيارات للبلدان الأعضاء في اتفاقية أكادير على المستوى العالمي



تم تموضع بلدان منطقة أكادير بعد الأخذ بعين الاعتبار لمعيارين أساسيين لتنمية النسيج الصناعي للسيارات في أي بلد.

- ميزة السوق: يقاس حجم السوق الداخلية للسيارات بالأسطول المتداول و المبيعات السنوية من السيارات الجديدة؛
- ميزة التكاليف: تكاليف عوامل الإنتاج بما فيها العلاقة بين التكلفة/مهارة اليد العاملة (أطر وتقنيين و عمال) و الطاقة، و النقل، ووسائل الاتصال.



تمكنت صناعة السيارات لبلدان المجموعة الرباعية الاستفادة من ارتفاع الأثمنة والتكاليف في بلدان أوروبا الشرقية تحت تأثير تسوية مستويات العيش التي تبعت انضمامها للاتحاد الأوروبي.

وفي الواقع، فإن بلدان منطقة أكادير تتوفر على ميزة لا يمكن إنكارها من حيث تكلفة عوامل الإنتاج بالمقارنة مع البلدان مصنعة للسيارات، رغم أن هذه البلدان عاجزة بسبب ضيق أسواقها الداخلية.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	



غير أن التطور السريع لمستوى المعيشة المرتبط بتحرير اقتصاديات بلدان أكادير، ستؤدي ليس فقط إلى ارتفاع نسبة كثافة السيارات التي تعرف بالفعل وتيرة سريعة داخل الأسواق الأربعة، بل أيضا إلى تحسين جاذبية المنطقة خاصة تجاه المصنعين وشركات التجهيز من رتبة عالية.

2 - خريطة الأجزاء المصنعة داخل بلدان منطقة أكادير

يلخص الجدول التالي الأجزاء الرئيسية المصنعة داخل بلدان منطقة أكادير. لأغراض تمثيلية، وحدها شركات التجهيز التي يتعدى عدد عمالها 100 شخص، أخذت بعين الاعتبار في سياق هذا التحليل.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المنتجات	مصر	الأردن	المغرب	تونس
1 أكياس الهواء				x
2 المولدات وآلية تشغيل السيارات				x
3 الألمنيوم			x	
4 البطارية	x	x	x	x
5 الضفائر والأسلاك الكهربائية	x		x	x
6 الضفائر والأسلاك الكهربائية للقيادة			x	
7 المطاط			x	x
8 الموصلات			x	x
9 العادم	x			
10 الإضاءة	x			x
11 الإلكترونيات			x	x
12 التواصل			x	x
13 المعدات الكهربائية	x		x	x
14 معدات المحرك			x	
15 المصفاة	x	x		x
16 الفرامل	x		x	x
17 المكونات الداخلية	x		x	x
18 وصلات			x	x
19 آلية فتح النوافذ				x
20 الأدوات			x	
21 صناعة تحويل البلاستيك	x		x	x
22 التعديلات	x			x
23 أجهزة التدريد	x	x	x	
24 النوابض	x		x	x
25 السلامة			x	x
26 المفاعد	x			
27 آلية حماية هيكل السيارة				x
28 النسيج	x		x	
29 تحويل المعادن	x		x	x
30 الإطارات	x			
31 الزجاج	x		x	x
32 عجلة القيادة			x	x

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

ودون اعتبار فروع الشركات المتعددة الجنسيات التي توجه صناعتها حصريا للتصدير، يمكن تلخيص خصائص نسيج شركات تجهيز السيارات كما يلي:

- أجزاء تتطلب يد عاملة كثيرة، موجهة خاصة لسوق قطع الغيار؛
- استثمارات معتدلة، مناسبة للسلسلات الصغيرة؛
- عدم وجود أي عرض من حيث الوحدات والأنظمة .

وغالبا ما تكون المهن العرضية، كالسباكة وصناعة تحويل البلاستيك والتصفیح والحدادة، موجهة لتطبيقات لا تلبي دائما متطلبات سوق السيارات.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن نسيج شركات التجهيز الموجودة في بلدان منطقة أكادير يحمل بعض أوجه الشبه، غير أنه يوفر فرص حقيقية للتكامل.

- أكياس الهواء
- المولدات وآلية تشغيل السيارات
- المكونات المصنوعة من الألمنيوم
- مكونات المحرك
- آلية فتح النوافذ
- الواصل
- الإطارات
- إلخ.

3- نموذجية شركات التجهيز داخل اتفاقية أكادير

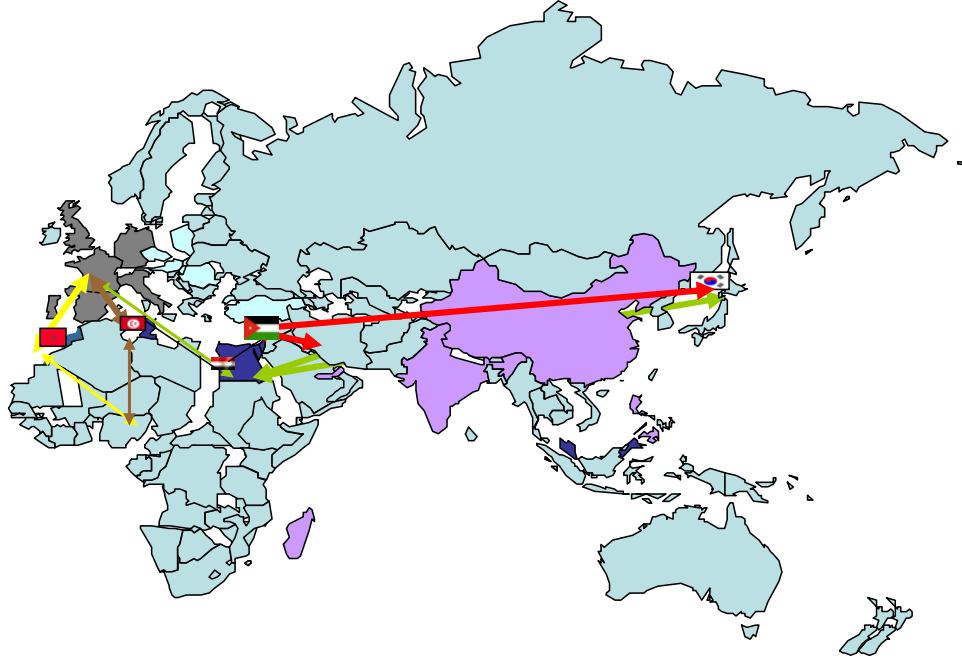
القسمة	التعريف	المغرب	تونس	مصر	الأردن
A	تكنولوجيا حديثة و سوق OE عالمية	x xx	xxx	x	
B	تكنولوجيات ناضجة، سوق OE محلية ترتيب 2 عالميا، سوق ما بعد التسويق العالمية	xx	xxx	xxx	x
C	تكنولوجيات قديمة، سوق OE محلية و إقليمية	xx	xx	xxx	xxx

يبين الجدول أعلاه تعايش أنواع مختلفة من العناصر الفاعلة في كل بلد في منطقة أكادير.

- توفر تونس على نسيج كثيف يتشكل من الشركات المتعددة الجنسيات التي توجه إنتاجها نحو التصدير، مع شركات تجهيز السيارات المحلية أو المشاريع المشتركة المهيكلة الموجهة إلى السوق الداخلية و سوق قطع الغيار الأوروبية والمغربية؛
- تتوفر مصر على نسيج غير متجانس مع وجود بعض شركات تجهيز ومكونات السيارات ذات نظام التصدير الكلي (offshore) التي تقوم بالتوزيع في أوروبا، وشركات الأجزاء والمكونات الوطنية مهيكلة تتوفر على تكنولوجيات حديثة نسبيا (التي تدعى ناضجة) والتي تهتم بالتجميع الأولي المحلي و بدرجة أقل سوق قطع الغيار العالمية و الإقليمية؛
- تتوفر الأردن على نسيج ما يزال ضعيفا، يعتمد بالأساس على تكنولوجيات قديمة؛
- يضم المغرب نسيجا متنوعا مع انتشار شركات التجهيز العالمية التي تعمل بالمناولة مع أوروبا و العناصر الفاعلة المهيكلة التي تخدم التجميع الأولي المحلي و أسواق قطع الغيار المصدر نحو أوروبا والمغرب العربي وإفريقيا جنوب الصحراء.

ورغم أوجه الشبه بين أنسجتها الصناعية المختلفة، إلا أن كلا من هذه البلدان الأربعة تحتفظ بخصوصيتها.

4 - الأسواق المفضلة في بلدان منطقة أكادير



* يعبر سمك الأسهم عن طبيعة أحجام التبادلات.

وتستفيد بلدان منطقة أكادير من أسواق مفضلة من حيث وضعها الجغرافي الخاص

- المغرب و تونس يتبادلان مع أوروبا و المغرب العربي وإفريقيا جنوب الصحراء؛ ويتم النقل التكنولوجي من أوروبا في المقام الأول
- تتوفر مصر على تدفق من التبادلات التجارية مع أوروبا ودول الخليج بما فيها المملكة العربية السعودية، ومؤخرا مع بلدان المغرب العربي وإسرائيل؛ التكنولوجيا الحاضرة مستوحاة من أوروبا و آسيا
- الأردن هو أكثر توجهها إلى أسواق الخليج ومصر. يهيمن الطابع الآسيوي على نقل التكنولوجيا. وحدها الأحجام الضعيفة تتم مع الإتحاد الأوروبي.



4-1- الأقسام الرئيسية للأسواق المستهدفة من طرف بلدان منطقة أكادير:

المحفزات	سوق ما بعد التسويق	GES	شركات التجهيز المرتبة I (OE)	GEM	
اتفاقية أكادير	x	xx	xx	xx	. الوحدة الأوربية
اتفاقية الجامعة العربية	xx				. بلدان الخليج
اتفاقية الجامعة العربية	xx			x	. إفريقيا الشمالية (خارج منطقة أكادير)
اتفاقيات ثنائية	xx				. إفريقيا جنوب الصحراء
اتفاقية أكادير	xx	x	xx	xx	. الأسواق المحلية لبلدان أكادير

- يشكل الاتحاد الأوربي بأسواقه المحلية والإقليمية المنفذ الرئيسي للشركات الفاعلة في منطقة أكادير
- قد تكون آسيا، الغير المدرجة في الأسواق الحالية لبلدان المنطقة، شريكا استراتيجيا جديدا (من حيث النقل التكنولوجي والتحالفات التجارية) لبلدان المنطقة، خاصة مصر و الأردن نظرا لوضعهما الجغرافي؛
- من أهداف بلدان المنطقة موازنة أنشطة OE بالمقارنة مع سوق قطع الغيار الذي يظل مهيمنا إلى اليوم.

4-2- اتفاقية أكادير: محرك للوصول السريعا إلى الحجم المطلوب من طرف أصحاب الطلبات



	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

تبيين الأشكال أعلاه بأن:

- العرض في بلدان منطقة أكادير ما يزال حديثاً مقارنة مع الأحجام الأوروبية؛
- تدل الصادرات الضعيفة على وجود إمكانيات كبيرة للنمو في السوق الأوروبية؛
- يمكن أن تشكل اتفاقية أكادير محركاً حقيقياً لبلدان المنطقة لتعزيز تواجدها ووزنها تجاه المصنعين وشركات التجهيز من الرتبة 1؛ و فعلاً، سوف يكون المصنعون وشركات التجهيز أكثر حرصاً على نقل أو مناولة جزء من إنتاجهم إذا وجدوا شريكاً من الحجم الكبير (من حيث الوسائل و الموارد و السوق الداخلية..)

3-4- تراكم المنشأ: أداة لتعزيز التصنيع في قطاع السيارات في البلدان الأعضاء

تراكم المنشأ، كما ورد سابقاً، هو أداة تسمح بإضافة القيمة المضافة المرتبطة بتحويل عنصر أو وحدة في عدة بلدان في منطقة أكادير، و ذلك طبقاً للقواعد المعتمدة على المستوى الأورو متوسطي. و مع ذلك، فإن تراكم المنشأ أكثر جاذبية : حسب نموذجية شركات تجهيز السيارات و وجود بعض العوامل الرئيسية.

3-4-1- مجال تراكم المنشأ حسب نموذجية شركات تجهيز السيارات :

شركات تجهيز السيارات "أ"

- شركات معنية نوعاً ما، لأنها تقع ضمن مناطق إنتاج لامركزية لحساب شركات تجهيز ومكونات عالمية، و كونها تستفيد حالياً من عدد من الميزات والمحفزات المحددة؛
- وجود بعض فرص التوريد من المنتجات الداخلة في منطقة أكادير

شركات تجهيز السيارات "ب"

هذه الفئة من الشركات هي المعنية بالدرجة الأولى بالفرص التي تتيحها قواعد لتراكم المنشأ.

شركات تجهيز السيارات "ج"

- شركات قليلة الميول إلى التصدير و لا تمنح إمكانيات كبيرة لتراكم المنشأ

وبخصوص تراكم المنشأ، فإن التحدي الحقيقي بالنسبة لبلدان منطقة أكادير يركز على شركات تجهيز السيارات من الفئة "ب" التي تتوفر على تكنولوجيات تنافسية والقادرة على التصدير إلى الأسواق الإقليمية والعالمية.

4-3-2- العوامل المساعدة على تراكم المنشأ

الأمثلة	العوامل الأساسية
<p>إدماج المدخلات من منطقة أكادير الغير المتوفرة في البلد (مثال: الإطارات (تونس)/الصفائح الحديدية (المغرب))</p>	<p>تكامل المنتجات/التكنولوجيات بين شركات تجهيز السيارات</p>
<p>استعمال المناولة بين شركات التجهيز من فئة "ب" لبلدان أكادير لصنع أجزاء مدمجة في المجموعات الموجهة ل OE .. مثال: أنظمة السلامة و الضفائر الكهربائية</p>	<p>هيكل الأسواق حسب رتب شركات التجهيز (N و N+1)</p>
<p>الإمداد بموهن الصدمات، و أحزمة السلامة... من طرف المصنعين التونسيين لتجميع لوغان المصنعة بالمغرب</p>	<p>شراء الأجزاء داخل المنطقة لتوفير وحدات تجميع متمركزة في نفس المنطقة</p>


لاستغلال أمثل لتدبير تراكم المنشأ، من الضروري استكشاف السيناريوهات المختلفة للتعاون بين بلدان أكادير

5- نقاط القوة، نقاط الضعف، الفرص والمخاطر

5-1- نقاط القوة ونقاط الضعف لبلدان اتفاقية أكادير

نقاط القوة:

- الأخذ بعين الاعتبار الرهانات العالمية المرتبطة بهذا القطاع في الاستراتيجيات (مراسد، دراسات، أنشطة حكومية؛ ...)
- استقرار الشركات المصنعة الدولية في منطقة أكادير؛
- هيكلية وتأهيل النسيج الصناعي لشركات التجهيز؛
- جودة وكلفة اليد العاملة؛
- دعم مهم من طرف الحكومات لهذا القطاع؛
- تطوير مناطق صناعية مخصصة لقطاع السيارات؛
- جيل جديد من المقاولين ذوي الأساليب الجديدة في التسيير؛

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

نقاط الضعف:

- أسواق متشعبة وذات أحجام صغيرة؛
- تجزأ المتدخلين في الإنتاج (قلة الشركات المشغلة لأكثر من 500 عامل)؛
- باستثناء الشركات التابعة للشركات متعددة الجنسية، تظل صادرات المنطقة هامشية؛
- عدد محدود من اتفاقيات مشاريع مشتركة مع شركات دولية، على عكس تركيا
- تأخر تكنولوجي في بعض المجالات؛
- قدرة ضعيفة في مجال البحث والتطوير؛
- ثقافة الإنتاجية غير متطورة؛
- نقص في المواد الأولية؛
- ضعف البنيات التحتية بين الدول.



5-2- فرص و مخاطر بلدان اتفاقية أكادير

الفرص:

- تقارب مستوى معيشة البلدان الشرقية بالنسبة لباقي أوروبا يمنح ميزة تنافسية لمنطقة أكادير؛
- سوق داخلية في البلدان الأربعة تشهد نموا كبيرا؛
- تزايد اهتمام المصنعين بمنطقة أكادير (الصين، كوريا، الهند...)
- تزايد استقرار شركات التجهيز الدولية في المنطقة؛
- موقع استراتيجي لبلدان أكادير في ملتقى طرق كل من أوروبا، الشرق الأوسط وإفريقيا؛
- توجه لفائدة السيارات ذات الكلفة المنخفضة؛
- إرادة معلنه لأصحاب الطلبات الدوليين للرفع من حصتهم من التزود لدى البلدان ذات التكلفة المنخفضة (من 15% إلى 40% خلال 5 سنوات)؛
- حاجة ماسة إلى تجديد الأسطول القديم؛

الرهانات

- عزلة السياسات الصناعية المتخذة في الدول الأربعة؛
- محاولات تقرب تسويقية وتجارية من أوروبا، لكنها تظل فردية وغير متشاور عليها؛
- تباين القوانين ومنطق التسيير بين البلدان؛
- نظام مواصفات غير موحد؛
- تنافسية بعض الفاعلين في ميدان التجميع والتجهيز الذين كانوا إلى حد الآن محميين بالرسوم الجمركية المرتفعة؛

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- تكنولوجيا عالية أكثر فأكثر ودورات تكنولوجية قصيرة أكثر فأكثر؛
- قيود قوية أكثر ومرتبطة بالبيئة: سيارات تحافظ على البيئة (تكنولوجيا خاصة)؛
- منافسة الصين، سواء كان ذلك بشكل مباشر أو من خلال دول أخرى غير مفهومة.



5-3- نقاط القوة ونقاط الضعف المرتبطة بتطبيق اتفاقية أكادير

نقاط القوة:

- عدم معرفة العوام بتفاصيل اتفاقيات أكادير؛
- تشابه بين المنتجات المصنعة من طرف بلدان المنطقة؛
- علاقات تعاون - أحيانا صعبة - مرتبطة بمصالح متضاربة؛
- إرادة تم التعبير عنها كي يتم إعادة التوازن إلى المبادلات بين الدول؛
- يتوقف تطبيق الاتفاقية أحيانا على دراسة الانعكاسات؛
- طريقة عمل الأسواق الداخلية للسيارات قد تشكل عائقا للمبادلات؛
- نقص في المعلومات حول المؤهلات المتوفرة لدى كل بلد؛
- وجود تراكب بين الاتفاقيات الثنائية، جامعة الدول العربية، أوروبا وأكادير؛
- سياسة حمائية كامنة وراء إجراءات ثقيلة لتجربة التطابق؛.



نقاط الضعف:

- اتفاقية أكادير قد دخلت حيز التطبيق ولا تتضمن أية قيود؛
- إبداء الاهتمام بتراكم المنشأ الذي أتت به الاتفاقية، سواء من طرف مجموعات التجميع أو شركات التجهيز؛
- آلية من شأنها أن تسهل بروز صناعة إقليمية يعترف بها أهم الشركاء في المنطقة؛
- استفادة محتملة من المساهمات التكنولوجية التي يتوفر عليها كل بلد، من خلال وجود شركات تجهيز عالمية؛
- اتفاقية أكادير قد تلعب دور محرك لتسريع إعداد:
 - قوانين وتشريعات التجارة،
 - المواصفات والمعايير،
 - التحفيزات وغيرها .
- أداة من شأنها خلق تدفق حقيقي من مناولة المنتجات غير تامة الصنع بين بلدان المنطقة؛
- إمكانية بزوغ أقطاب لجودة المنتجات/ التكنولوجيا بفضل سياسات متشاور عليها.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU</p> <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

إستراتيجية تطوير صناعة السيارات داخل منطقة أغادير



	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

تذكير بالتحليل حول صناعة السيارات بمنطقة أكااير

مقدمة

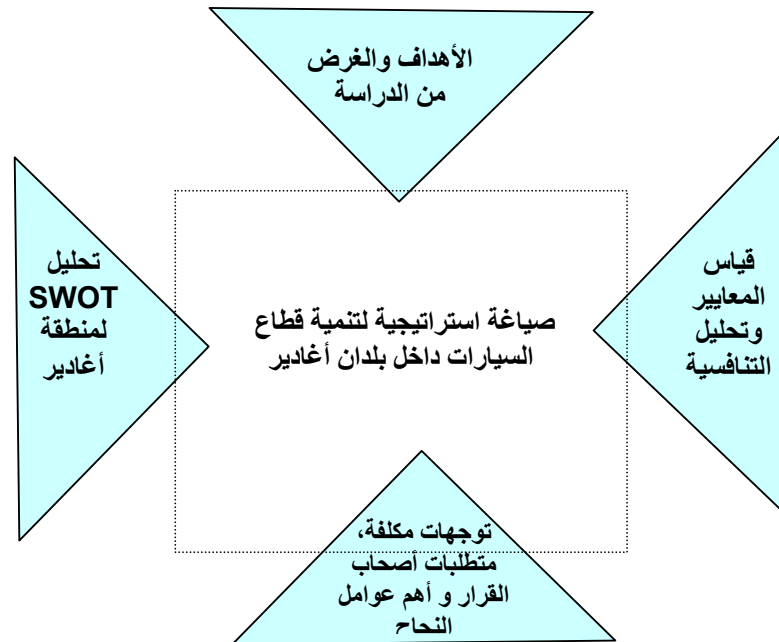
الهدف من هذه المرحلة هو وضع إستراتيجية تطوير قطاع مكونات ونشاطات تجميع السيارات داخل منطقة أغادير، مرتبطة بخطة عمل قابلة للتنفيذ ويمكن العمل بها على المدى القصير والمتوسط.

وضع إستراتيجية تطوير السيارات داخل منطقة أغادير تنبني على:

- 1- نتائج تحليل السوق وصناعة السيارات داخل منطقة أغادير؛
- 2- تحليل توجهات صناعة السيارات على المستوى العالمي وتحليل متطلبات أصحاب القرار؛
- 3- دراسة مقارنة وتحليل تنافسي؛

تسمح الاستراتيجية بالتوصل إلى رؤية، في نفس الوقت محفزة وموضوعية، لتطوير القطاع داخل منطقة أغادير.

انطلاقاً من الرؤية، يتم وضع محاور إستراتيجية تكون عماد الخطط التنفيذية المقترحة.



تذكير بأهداف اتفاقية اغادير

يعتبر اتفاق أغادير، اتفاقاً للتبادل الحر بين أربع دول: المغرب، الأردن، تونس ومصر. يهدف الاتفاق إلى إنشاء منطقة للتبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية بدءاً بالدول الأربعة الأعضاء. ويندرج في إطار مسلسل برشلونة: اتفاق ينظم العلاقات بين الاتحاد الأوروبي ودول منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط

اتفاق أغادير يمثل أول اتفاق جهوي جنوب جنوب، يهدف إلى الاندماج في الفضاء الأورو متوسطي ويعتمد نفس قواعد المنشأ المعمول بها داخل هذا الفضاء.

أبرز أهداف السياسة المتوسطية لأوروبا تكمن في تعزيز الاندماج وتطوير التعاون الجهوي بين دول الجنوب المتوسطي، حيث يندرج اتفاق أغادير في هذا الإطار

هذا النوع من الاندماج، جنوب جنوب، يكتسي أهمية قصوى بالنسبة للبلدان المنخرطة، وذلك عبر تمكينهم من:

- الاستفادة من أسواق بأحجام كبيرة للتصدير ومن اقتصاديات الحجم، وفي هذا الإطار، يوفر اتفاق أغادير سوقاً تناهز 125 مليون مستهلك.
- تعزيز تنافسية النسيج الإنتاجي المحلي بالنسبة لهذه البلدان. مما يمكن الشبكات الإنتاجية الوطنية من قياس قدراتها التنافسية على المستوى الجهوي، قبل أن تخوض غمار المنافسة على المستوى المتوسطي وبعدها الدولي.
- استقطاب الاستثمارات الخارجية. حيث أن هذه الاستثمارات ستستفيد من أسواق خارجية، مما يمثل عوامل هامة لجلبها كما أن خلق سوق كبيرة الحجم، من شأنه أن يرفع من مستوى تنمية هذه الدول الأربعة ويشجع على تطوير الاستثمارات المباشرة.

وبصفة عامة، يمكن القول بأن نجاح هذا الاندماج الجنوب جنوبي يمثل عنصراً هاماً للنجاح بالنسبة لكافة المنطقة، خاصة وأن هذا الاندماج سيسمح من الاستفادة من اقتصاديات الحجم، المعتمدة على الإنتاج المكثف الذي سيعمل بدوره على تغطية النقص الحاصل بالأسواق المحلية الصغيرة، مما سيؤدي في آخر المطاف إلى جلب استثمارات هامة إلى المنطقة.

صناعة السيارات في منطقة أكاير

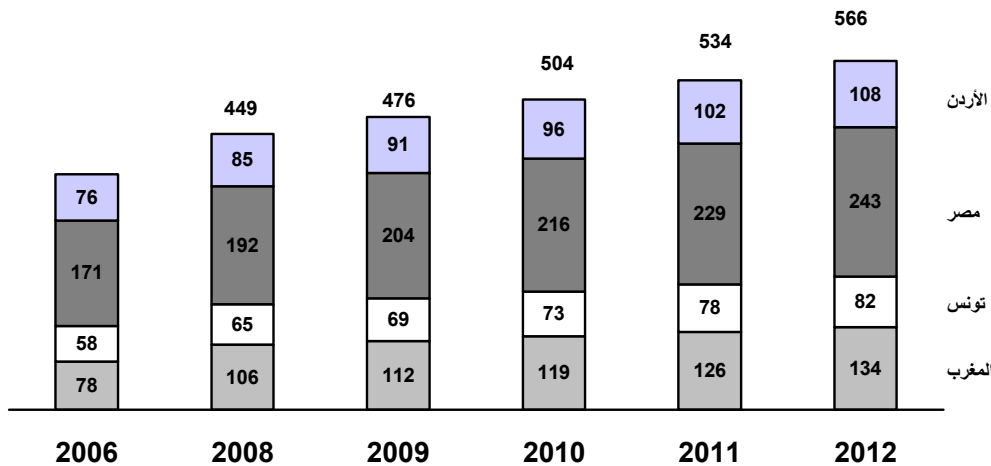
1- سوق سيارات بحجم صغير

السوق المحدد من خلال اتفاق أكاير يمثل حاليا 125 مليون نسمة. وأخذا بعين الاعتبار هذا العدد ونسبة امتلاك السيارات التي تناهز 57 سيارة بالنسبة لـ 1000 ساكن، يمكن استنتاج أن سوق المنطقة تبقى صغيرا نسبيا ويتعرف تطورا ضئيلا.

الطلب	مصر	الأردن	المغرب	تونس	المجموع
حديقة السيارات (بالمليون)	3,2	0,7	2,1	1,2	7,2
نسبة امتلاك السيارات	41	128	68	120	57
مبيعات السيارات الجديدة (بالآلاف)	172	60	100	50	382



تمثل حديقة السيارات ما يفوق 7 ملايين سيارة، 72 في المائة منها سيارات خاصة. بلغت المبيعات السنوية برسم سنة 2006 ما يناهز 382.000 سيارة جديدة مسجلة بذلك نموها هاما بالنسبة لدول أكاير برسم نفس السنة.

يمثل المبيان أسفله، تطور الطلب بالنسبة للسيارات الجديدة على مدى الخمس سنوات القادمة:



نسبة النمو السنوية المتوسطة، المأخوذة بعين الاعتبار، لقياس تطور الطلب تبلغ 6 بالمائة وتعادل النسبة المحتسبة بين 2002 و 2006.

على سبيل المقارنة، برسم سنة 2006، تم بيع 670 ألف سيارة بالسوق التركيبية مع نسبة امتلاك السيارات تبلغ 115 سيارة لكل ألف نسمة

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

وبالتالي، فأسواق دول منطقة أجادير، كل على حدا، تعتبر أسواقا ذات أحجام صغيرة لا يمكنها جلب مصنعين.

يتحتم على دول المنطقة اعتماد سياسة فتح الحدود والاندماج الاقتصادي لتشكيل سوق سيارات أكثر استيعابا وقادرة على استقطاب

مصنعين ومجهزين عالميين، مع جعل عرض المنطقة فيما يتعلق بالتجهيزات أكثر تنافسية بالنسبة لدول أجادير.

2- قيود غير جمركية حلت محل الرسوم الجمركية

منذ دخول اتفاق أجادير حيز التنفيذ، بتاريخ 6 يوليوز 2006، تم تمتيع السلع المتبادلة في إطار هذا الاتفاق بالإعفاء التام من الرسوم الجمركية. ولكن هذا الإعفاء الجمركي لم يعطي النتائج المنتظرة ولم يظهر جليا تأثيره على دينامية المبادلات بين دول أجادير.

تم تعويض الرسوم الجمركية بقيود غير جمركية تعيق انسياب الصادرات بين دول المنطقة، ونخص بالذكر:

- النظام التعريفي؛
- السياسات التعويضية والضرائب المحلية؛
- القيمة المحلية الدنيا؛
- مراقبات المطابقة المعمول بها؛
- الإجراءات الإدارية المعقدة؛
- آجال المراقبة طويلة وتعيق عملية الاستيراد داخل بلدان أجادير،

هذه القيود غير الجمركية، مهما أنها تعمل على حماية صناعة السيارات المحلية ببلدان أجادير، فهي تساهم أيضا في تقليص حجم الأسواق والحد من توسعها.

إستراتيجية تطوير صناعة السيارات في إطار منطقة أغادير لا يمكنها أن تتحقق في ظل غياب اندماج حقيقي للأسواق الوطنية، عبر إحداث سوق مشتركة ومنفتحة بين دول المنطقة.

3-صناعة في غاية الأهمية بالنسبة للمنطقة، فيما يتعلق بإحداث مناصب الشغل وتنمية الصادرات.

العرض المتعلق بالسيارات بالنسبة للدول الأربعة ممثل في 445 شركة تشغل 122 ألف مستخدم وتنتج ما يناهز 4 مليارات يورو، كما تصدر 1.5 مليار يورو.

دول أغادير	قطاع السيارات
445	عدد الشركات
122 450	عدد المستخدمين
4 080	الإنتاج (مليون يورو)
1 536	التصدير (مليون يورو)

المصدر: AMICA, API, EAFA

هذا العرض يمثل أهمية بالغة، خصوصا بالنسبة لإحداث مناصب الشغل والتصدير: تمثل صادرات القطاع 6 في المائة من مجموع صادرات دول أغادير، مع العلم أن القطاع موجه أساسا للأسواق المحلية.

• نشاط تجميع في مرحلة ناشئة.

شركات التجميع ممثلة في 28 منشأة بالنسبة لأكثر من 40 سلسلة تجميع، حيث توجه معظم إنتاجها إلى الأسواق المحلية:

- بالمغرب، توجد وحدة تجميع واحدة مختصة في تجميع السيارات الخاصة والنفعية الخفيفة، فيما يخص باقي الوحدات فهي تختص في تركيب الحافلات وشاحنات الوزن الثقيل؛
 - بتونس، منذ 1987، تنشط 4 وحدات تجميع السيارات النفعية وعربات النقل المشترك (حافلات وناقلات)؛

- لحد الآن، تتوفر مصر على 16 وحدة تجميع بالنسبة لما يناهز 60 ألف وحدة من السيارات الخاصة و 24 ألف وحدة من الوزن الثقيل، مخصصة جميعها للسوق المحلية. الإنتاج بمصر يعتبر جد مجزء ونسبة استعمال القدرات جد ضئيلة. كنتيجة لهذا، فإن الفائض في القدرات لا يسمح بالتحول إلى اقتصاديات الحجم كما يتوجب على هذا الفائض أن يؤثر على كلفة السيارات المجمعة وسعر بيع السيارات؛

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكاير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكاير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

و أخيرا بالأردن، توجد وحدتان للتجميع، تتخصص الأولى بتحويل السيارات لأغراض عسكرية والثانية لإنتاج الحافلات بما يعادل 400 وحدة بالسنة، بالاعتماد على هياكل من نوع مرسيدس موردة من البرازيل.

يبقى التجميع هامشيا داخل دول أكاير. اعتبارا لصغر حجم الأسواق المحلية، ولا تستعمل القدرات الإنتاجية بالنجاعة التي تقود إلى اقتصاديات الحجم، وعليه فإن مستوى إنتاجية وحدات التجميع يعتبر ضعيفا وكلفة الإنتاج مرتفعة.

وضعية التجميع بدول منطقة اكاير تعود بالأساس إلى السياسات المعتمدة من قبل هذه الدول، مما تسبب في تجزئة أسواقها.

● **نشاط مجهزين متخصص في مجالات تعتمد على كثافة يد عاملة متعددة**
 عرض المجهزين يمثل 417 شركة تنتج 57 في المائة من إجمالي إنتاج صناعة السيارات ببلدان أكاير.

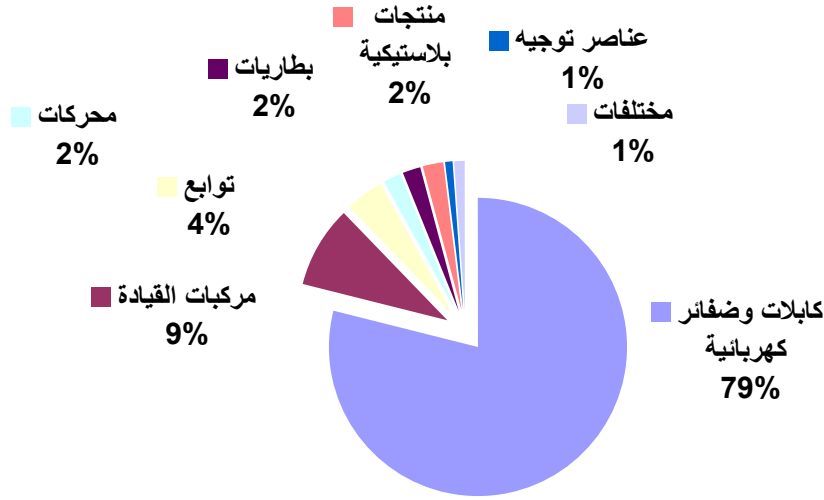
تنقسم شركات التجهيز، بدول أكاير، إلى 3 فئات:

○ شركات تجهيز من صنف "أ" A : هذه الشركات تتوفر على معايير إنتاج تتماشى مع المتطلبات الدولية. وتمثل، في غالب الأحيان، فروع شركات متعددة الجنسية برأس مال أجنبي ومتخصصة بإنتاج موجه للتصدير. تتواجد هذه الشركات غالبا بالمناطق الحرة ذات التصدير الكلي (*offshores*) وتختص غالبيتها بالنشاطات التي تتطلب عددا كبيرا من اليد العاملة. ويتعلق الأمر خصوصا بشركات الضفائر الكهربائية (مثال: *Yazaki*, *Leoni*) وتتواجد هذه الشركات، خصوصا، بتونس والمغرب وبصفة أقل بمصر.

○ شركات تجهيز من صنف "ب" B : تعد هذه الشركات رائدة في مجال أجزاء السيارات. وتتوفر على تقنيات إنتاج وتسيير تتوافق مع المعايير الدولية، عبر التوقيع على اتفاقيات تجارية مع شركاء دوليين. غالب هذه الشركات حاصلة على شهادات ومقاييس على المستوى الدولي. ولكن، بالرغم أنها تتوفر على فرص تصديرية، فإن هذه الشركات، في غالب الأحيان، غير مصدرة.

○ شركات تجهيز من صنف "ج" C : هذه الشركات ممثلة من مصنعين محليين منتوجاتهم موجهة عموما نحو الأسواق المحلية. تنقصهم بعض الامكانيات مقارنة مع الشركات من صنف "ب" B كما أن هذه الشركات لا تقوم بالتصدير.

▪ زوج وحيد صلب (منتج/سوق): ضفائر كهربائية / الاتحاد الأوروبي



يعتبر الاتحاد الأوروبي أهم منفذ بالنسبة لأنشطة المكونات والتجهيزات بمنطقة أغادير، حيث يستقطب أكثر من 70 في المائة من صادرات صناعة السيارات في المنطقة. تمثل ضفائر الكابلات 79 في المائة من صادرات منطقة أغادير نحو سوق الاتحاد الأوروبي.

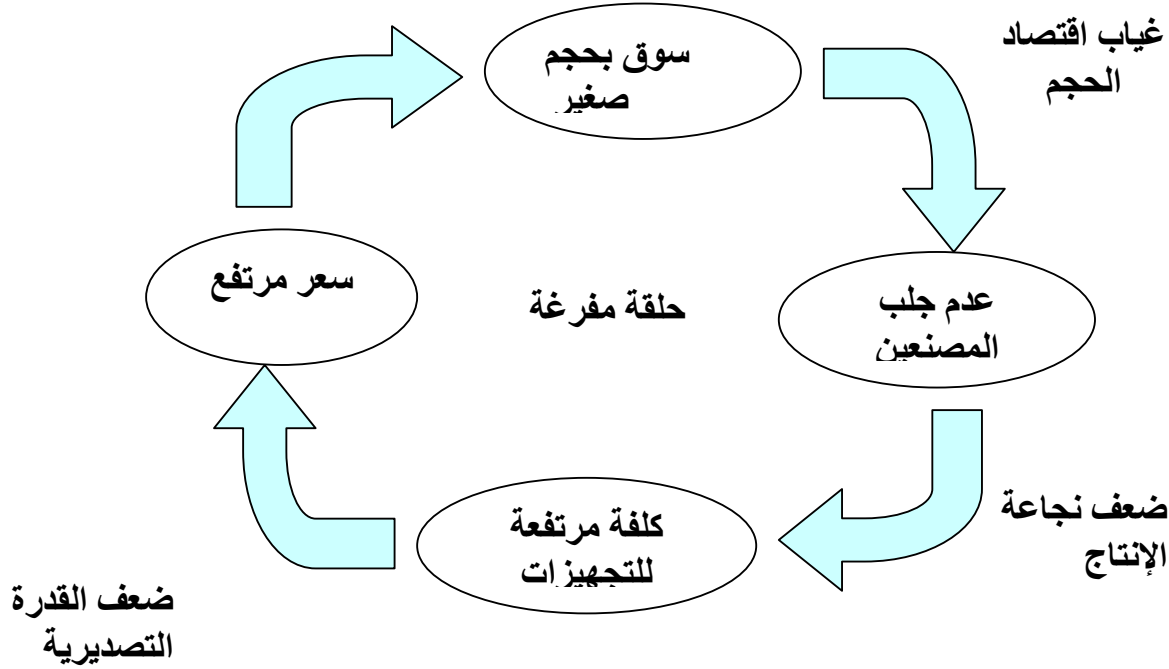
كخلاصة، فإن أنشطة التجهيزات تخصص في مجالات تستعين بكثافة اليد العاملة ولا تستوجب تكنولوجيات متطورة.

أغلب الشركات الأجنبية المتواجدة بمنطقة أغادير تشمل تجهيزين من الرتبة 1 (مثال) *Delphi, Yazaki, Leon* والمتخصصين في غالب الأحيان في الكابلات و ضفائر الكابلات.

وبالتالي، يمكن تلخيص أهم نقط ضعف النسيج الإنتاجي (تجميع ومجهزين) بمنطقة أغادير فيما يلي:

- صغر حجم السوق المحلية وسلسلات إنتاج محدودة (لا توفر اقتصاد الحجم)
- مدخلات بأسعار مرتفعة
- صعوبة في استغلال أمثل لعنصر الإنتاج (فائض في قدرات وسائل الإنتاج، ضعف الاستثمار في التدريب والنصح...)
- تأخير في مطابقة التجهيزات
- ضعف التحكم في التكاليف
- ضعف الفهم فيما يخص أهمية البحث والتطوير R&D وتأخير تكنولوجي ملموس
- جمود بخصوص المقاربات المبنية على شراكات مع المصنعين / المجهزين من الرتبة 1



حجم السوق



4-وجود فرص

مع ذلك، فالإطار الدولي محفز بالنسبة لصناعة السيارات بالمنطقة المحددة في ظل اتفاق أغادير:

- توسيع السوق بفضل اتفاق أغادير: اندماج سوق أغادير يمكن أن يستقطب مصنعين ومجهزين من الرتبة 1 مع سوق يبلغ 125 مليون نسمة ويمثل نسب تنمية متزايدة خلال السنوات الأخيرة.
- التفكيك الجمركي مع الاتحاد الأوروبي: إبرام اتفاقيات تبادل حر أو اتفاقيات شراكة مع الاتحاد الأوروبي، ترسخ رغبة دول المنطقة في متابعة ولوج الأسواق العالمية.
- الفرص المتاحة عبر ترحيل المجهزين الأوروبيين نحو المنطقة خصوصا مع موجة التوريد الشامل **Global Sourcing**
- وأخيرا النجاح الذي تعرفه السيارة الاقتصادية

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - أبريل 2008</p>	

إطار دولي تحليل تنافسي تموقع منطقة أكادير

الإطار الدولي

تطوير صناعة السيارات بلدان منطقة أغادير رهين باستراتيجيات إعادة التمرکز بالنسبة للفاعلين الصناعيين.

يظهر البيان أسفله، أهمية وضع المصنعين كنواة دينامية صناعة السيارات.

توجهات تكنولوجية:
* تطور متسارع للتكنولوجيات وأمد حياة قصير بالنسبة للمنتوج
* تطوير تكنولوجيات التعويض (بلاستيك بدل المعادن (واقى الصدمات، خزانات وقود، صفائر)

الواجهة القانونية:
* التطوير والتحكم في التكاليف المتعلقة بتشديد مقاييس السلامة وحماية البيئة

مدخلات جديدة:
* تطوير هام للمصنعين بالدول الناهضة وأسواقها المحلية مع تأثير محدود بالنسبة للمصنعين من مثلك (أوربا - أمريكا - اليابان)

زبائن :
سوق مكتمل ومشبع (خارج الدول الناهضة) يستلزم سباقا نحو التطوير والحدثة / تغيير دون رفع الأسعار (ضغط على التكلفة)



مصنعون :
• تنافس حاد
• ضغط مرتفع على التكاليف
• صناعة متطورة وناضجة

موزعون/مجهزون
حاصل قوة لصالح المصنعين تركيز المصنعين على قدراتهم وضغط مرتفع على التكاليف الاعتماد على الخدمات بالخارج (شراء بدل صناعة) مقارنة مبنية على المجموعات من متطلبات الموردين (نظام بدل تجهيز) انطلاق مشروع Global Sourcing داخل الدول بتكلفة منخفضة

توجهات المصنعين

1. البحث عن أسواق جديدة وتحويل مواقع التجميع نحو دول ناهضة

في إطار منافسة حادة داخل الأسواق المحلية، حاول مصنعو السيارات التموذج بالخارج والتواجد بأسواق واعدة، والتي تزخر بإمكانيات تنمية هائلة. هذا التموذج بالخارج أدى إلى إحداث وحدات تجميع جديدة بالدول الناهضة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	 
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

2. استراتيجيات متوجهة نحو التكلفة المنخفضة مع تطوير مجال السيارة الاقتصادية

ولوج أسواق واعدة يتم عبر تطوير السيارة الاقتصادية. النجاح الذي عرفته Logan فتح حيزا من السوق يستهدفه عدد هام من المصنعين. Fiat-Tofas تعتزم الإنتاج بتركيا وإطلاق مشروع سيارة اقتصادية ابتداء من 2008. Tata Motors أعلنت عن مشروعها لتطوير صناعة سيارة بسعر أقل من 2000 يورو بالهند كما أن مجموعة Toyota تعتزم من جهتها إنتاج سيارة ذات تكلفة منخفضة بمجموعة دول جنوب شرق آسيا .

إن تطوير السيارة الاقتصادية يشكل فرصة هائلة بالنسبة للدول الناهضة، على اعتبار أن عملية التجميع، المعتمدة على يد عاملة مكثفة، يمنح لهذه البلدان ميزة مقارنة من حيث انخفاض التكلفة المرتبطة بالأجور.

3. عقلة الإنتاج والتوريد داخل الدول الناهضة

للحفاظ على هامش الربح، يلجأ المصنعون أكثر فأكثر إلى هذه الأسواق ذات الكلفة المنخفضة لليد العاملة.

يمثل مشروع Global Sourcing قاطرة للنمو، على اعتبار أن المشتريات تمثل ما بين 65 في المائة و 70 في المائة من سعر السيارة. عدد كبير من المصنعين أعلن عن الرفع من نسبة المشتريات الواجب تحقيقها في البلدان ذات التكلفة المنخفضة.

وفي هذا الصدد، تنوي شركة PSA تحقيق 47 في المائة من مشترياتها الإجمالية داخل بلدان ذات تكلفة منخفضة خلال الخمس سنوات المقبلة. وسيتم بذلك رفع نسبة المشتريات بالبلدان ذات التكلفة المنخفضة بنسب تتراوح ما بين 17 في المائة و 47 في المائة (برقم إجمالي للمشتريات يناهز 29 مليار يورو). سيتم إحداث مكاتب بيع بالصين، سلوفاكيا، تركيا، إيران، البرازيل، الهند وجنوب افريقيا.

مجموعة Renault، عبر شركة Dacia، اعتمدت بشكل كبير على التوريد المحلي لإنتاج سيارة Logan، هذه التجربة أعطت للمجموعة فرصة للشروع في إعداد أصناف أخرى من السيارات. كما تعتزم مجموعة Renault تحقيق 40 في المائة من المشتريات ببلدان ذات تكلفة منخفضة وتحقيق نسبة إدماج محلية تصل إلى 80 في المائة وبالتالي تحسين مستوى إنتاجية المشتريات في مختلف أنحاء العالم بنسبة 5 في المائة سنويا.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

توجهات المجهزين

- يواجه مجهزو السيارات اليوم، عددا من الرهانات:
- ضغط كبير على التكاليف من قبل المصنعين بالنسبة لأسعار البيع وشروط التموين، مع ارتباط هذا الضغط بارتفاع أسعار المواد الأولية.
 - تطور جغرافي للطلب العالمي وموجة الترحيل بالنسبة للزبائن مصنعين من دول أخرى.
 - ارتفاع تكاليف البحث والتطوير (R & D) والمرتبطة، في نفس الوقت، بالترحيل المتزايد للخدمات إلى الخارج بالنسبة لبعض أجزاء سوق المصنعين نحو المجهزين، وبالتزويد بتجهيزات متكاملة تؤدي في آخر المطاف إلى سلسلة صناعية أكثر تعقيدا كما ترتبط هذه التكاليف بارتفاع مستوى تكنولوجيا المنتجات وأخيرا تسريع نسق الابتكار.

أدت هذه الرهانات إلى ترحيل المجهزين لتحقيق هدفين:



تقليل تكاليف الإنتاج عبر مشاريع توريد إجمالية Global Sourcing

أدى البحث عن تقليص التكاليف إلى إحداث مصانع مباشرة داخل بلدان تتميز بتكلفة منخفضة لليد العاملة وبارتفاع نسبة المناولة في هذه الدول.

ولوج أسواق واعدة

تم البحث عن أسواق جديدة، في البداية، في إطار إستراتيجية ترحيل المصنعين، الذين عمدوا، بدورهم إلى حث مزوديهم الهامين بالتجهيزات للالتحاق بهم إلى الخارج بهدف تعزيز عناصر السلامة والجودة بالنسبة للتموينات، وذلك عن طريق ضم جميع فروع هذه الشركات في مكان واحد.

بعد ذلك، قام المجهزون من الرتبة 1 أيضا بوضع إستراتيجيات مستقلة، لدرجة أن علاقتهم بأهم الزبائن تأثرت (تنويع الممونين، بيع حصص المصنعين في مجال التجهيز) حيث قام المجهزون، بدورهم، بالبحث عن تنويع المنافذ مع إيجاد زبائن جدد خاصة بالخارج.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

التوجهات التكنولوجية

يواجه قطاع السيارات حاليا تطورات تكنولوجية جد متسارعة، سواء على مستوى سلسلة الإنتاج أو خاصيات السيارات.

هذه التطورات، مع تحويل نوعية النشاط، يمكن أن يكون لها تأثير عميق في تحديد الموقع الجغرافي. وعليه، فإن التطور في اتجاه تكنولوجيات إنتاج حديثة، مع تقليص دور اليد العاملة الغير مؤهلة، يمكن أن يعيق حركة الترحيل وتغيير الموقع الجغرافي المرتبط بالبحث عن تقليص تكاليف الإنتاج.

1. تطور تكنولوجي سريع، وأمد حياة في تناقص مستمر بالنسبة للمنتوج

إن ارتفاع محتوى تكنولوجيا هذه الأنشطة يؤدي إلى متطلبات متزايدة بخصوص جودة وكفاءة اليد العاملة، المحيط الصناعي والقنوات اللوجيستية.

من بين الابتكارات الهامة، يمكن ذكر المواد الجديدة، المحركات الجديدة ذلت النجاعة العالية، الأجهزة الإلكترونية للسيارات والتكنولوجيات المرتبطة بالسلامة والبيئة.

2. تطوير تكنولوجي التعويض

(مواد البلاستيك بدل المواد المعدنية (مثال: واقي الصدمات، خزانات الوقود...))، تقنيات جديدة يمكنها تعويض الضفائر

على سبيل المثال، تطوير "تعدد القنوات" "multiplexage" يعتبر تطورا هاما أواسط التسعينات. ويتعلق الأمر بجهاز يمكن من تمرير عدة معلومات عبر نفس الخط أو على نفس القناة وتشغيل أنظمة إلكترونية مختلفة ومرتبطة في إطار شبكة. حيث يوفر من عدد الكابلات، أجهزة استقبال-حركة، أجهزة حسابية مما يشكل تهديدا حقيقيا للأنشطة المتواجدة حاليا بمنطقة أغادير.

التحليل التنافسي

مؤثرات الاستقطاب بالنسبة للمواقع

الاستقطاب نحو المواقع يخضع للتحليل عبر مرحلتين. أولاً يتم الاعتماد على مجموعة مكتسبات ضرورية، يتم تدوينها بدايةً بلائحة المستثمرين المستهدفين Long List.

يتعلق الأمر بشروط سوسيو-سياسية (اجتماعية-سياسية) والتي تندرج ضمن الحكامة الرشيدة على المدى المتوسط يؤدي إلى تقليص عامل المجازفة.

- الاستقرار السياسي والاقتصادي الذي يسمح بوضع مخطط اقتصادي (Business Plan) على المدى المتوسط يؤدي إلى تقليص عامل المجازفة.
- إطار قانوني منفتح وشفاف، مستقر وغير تمييزي؛
- إلغاء أو التقليص من العوائق ذات الطابع البيروقراطي؛
- تحرير المبادلات وتحويل رؤوس الأموال وحرية التنقل؛
- نظام قضائي عادل وناجح ويعتمد على مبدأ التحكيم؛

هذه المؤشرات تمكن من انتقاء أولي للمواقع المنافسة.

وكمرحلة ثانية، وللتواجد ضمن اللائحة المختصرة للمستثمرين Short List، يستوجب على المواقع أن تتوفر على مميزات أخرى ذات طابع تقني.

من بين هذه المميزات، نخص بالذكر:

- حجم وثيرة نمو السوق: يمكن أن تمثل هذه الميزة السوق الوطني أو الجهوي
- نظام التواصل: النقل البري، البحري والجوي، الاتصالات....
- عناصر التكلفة: الطاقة، المواد الأولية المستخرجة من الأرض وباطن الأرض، تكلفة الشغل. هذا الأخير لا يأخذ بعين الاعتبار فقط نسبة الأجر ولكن يعتمد أيضاً على نسبة الإنتاجية
- عرض يتعلق بيد عاملة مؤهلة داخل سوق يتسم بالمرونة
- نسيج صناعي من الشركات المتوسطة والصغيرة ذات كفاءة وبإمكانها، بناء على قدراتها، التعاقد في إطار شراكة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المناطق المنافسة

- تشهد دول أغادير منافسة حادة في مجال السيارات داخل سوق الاتحاد الاوربي وذلك من قبل دول أوروبا الشرقية (رومانيا، سلوفاكيا، جمهورية التشيك، بولندا) وتركيا.
 - الدول الآسيوية، ممثلة في الصين والهند، يشكلون روادا في صناعة السيارات على المستوى العالمي.
 - وأخيرا دول أمريكا اللاتينية (البرازيل والمكسيك) تشكل أمثلة يمكن الاستفادة منها، علما أن كلا من هاتين الدولتين تمثلان قاعدة إنتاجية وتصديرية نحو الولايات المتحدة وكندا.
- وعلى وجه الخصوص، فإن العرض الموجه للمجهزين بهذه المناطق المنافسة يعتمد بدرجة كبيرة على قدرتهم على التحكم في عناصر النجاح التالية:

- تكاليف متحكم فيها (اليد العاملة، المواد الأولية، الطاقة،.....)
- معايير جودة عالية (جودة المنتجات، نظام المقاييس والمعايير)
- تجاوب ممتاز (قرب جغرافي من الأسواق، وسائل نقل هامة، قاعدة لوجيستية...)
- توجه قوي نحو الابتكار (منتوج/ سلسلة إنتاج، مراكز البحث والتطوير، كفاءات الموارد البشرية،...)
- قدرة على ابتكار وصنع أجزاء ومجموعات
- قاعدة مالية هامة (هيكلية مالية وقدرة على إعطاء رؤية واضحة للزبناء، دمج/ احتواء وترحيل الشركات)
- درجة التحكم في هذه العوامل المؤدية إلى النجاح، تمكن من تحديد الفرق بين البلدان ذات الكلفة المنخفضة والبلدان الأكثر تنافسية

1- دول أوروبا الوسطى والشرقية: PECO

يعتبر قطاع السيارات من المجالات التي أدت إلى استقطاب استثمارات عالمية هامة بأوروبا خلال السنوات الأخيرة. ما يناهز نصف هذه الاستثمارات ثم استقطابه من قبل دول أوروبا الشرقية. خصوصا بالنسبة للاستثمارات الألمانية والاسكندنافية.

هذا التحرك يزيد من نشاطه يوما بعد يوم ويعتبر في توسع جغرافي مستمر.

من جهة، تستقطب بعض الدول، المتوفرة على يد عاملة ذات كفاءة، نشاطات بمستوى تقني أكثر تعقيدا (مثال: مراكز صغيرة للتطوير والابتكار)، مما يؤدي إلى تشكيل تدريجي لفروع مكتملة تضم مصنعين ومجهزين في مجالات صناعية قوية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

من جهة أخرى، هذه الدول التي نعتبرها من الجيل الأول، متبوعة حاليا ببلدان أخرى ذات كلفة منخفضة في الأجور (رومانيا، بلغاريا...) حيث تشهد هذه الدول تضاعفا بالنسبة لإحداث النشاطات المعتمدة على اليد العاملة.

بصفة عامة، تستفيد دول **PECO** من محيط اقتصادي محفز كما أن أسواق هذه الدول في نمو متواصل، مع وجود صناعة ذات تقاليد ميكانيكية هامة وتتميز بيد عاملة ذات كفاءة عالية وبنيات تحتية على مستوى عالي.

إن تنافسية دول شرق أوروبا تعتمد على 6 عوامل رئيسية:

- صورة مميزة حول الاستقرار السياسي، الاقتصادي والاجتماعي والمرتبطة خصوصا باندماج هذه البلدان بالإتحاد الأوروبي.

- القرب الجغرافي بالنسبة لأهم مراكز الطلب خصوصا أوروبا، إضافة إلى سوق محلية في نمو متسارع.

- محيط تقني وصناعي محفز، مع وجود صناعات رئيسية و مترابطة، تتميز بتنافسية عالية (البلاستيك، المعادن، الإلكترونيك) وترتبط بعلاقات تعاون في تطور دائم.

- يد عاملة بكفاءة عالية وبكلفة منخفضة نسبيا (خصوصا بالنسبة لدول **PECO** من الجيل الثاني).

- دينامية تطوير كافة الفروع (تموقع تجهيزين بالقرب من مواقع التجميع قصد التموين السريع).

- وأخيرا، سياسة صناعية نشيطة: دعم حكومي للمستثمرين، خصوصا ما يتعلق بالتكوين، سياسة استقطاب نشيطة، بحث عن تحسين محيط الأعمال.

قام بعض المجهزين بالتموقع بالقرب المصنعين، قبل انضمام بعض هذه الدول، خلال شهر ماي 2004، بهدف استباق التواجد بأسواقها التي تعرف نموا ملحوظا.



أكثر من 100 المجهزين المصنفين عالميا ينتجون داخل هذه الدول، مع وجود نسبة هامة من المجهزين الأمريكيين.

إن تموقع الشركات لايهم فقط وحدات الإنتاج، ولكن أيضا إحداث مراكز تقنية. مع ذلك، تبقى معظم القيمة المضافة داخل الاتحاد الأوروبي مركزة بأربع دول: ألمانيا، فرنسا، إيطاليا و اسبانيا.

• سوق داخلية مهمة وفي نمو متزايد

يفترض أن تتضاعف تسجيلات السيارات ثلاث مرات ما بين 2002 و 2010 بدول **PECO**، أي من 870.000 سيارة خاصة مسجلة إلى 2600.000 سيارة برسم سنة 2010.

وستمثل السيارات المسجلة بذلك 15 في المائة من مجموع التسجيلات داخل الاتحاد الأوروبي (15 دولة).

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

• دراية عريقة بصناعة السيارات

بجمهورية التشيك: يرجع تاريخ أول سيارة مسجلة من نوع SKODA إلى 1898، صناعة السيارات بالتشيك تمثل قطاعا صناعيا واعدا وفريدا من نوعه.


في سنة 2006 سجلت أكبر شركة تشيكية لصناعة السيارات SKODA AUTO ربحا، غير مخصص الضرائب، يناهز 507 مليون يورو برسم معاملات يصل إلى 7.3 مليار يورو وصادرات بلغ حجمها 5.9 مليار يورو (550 ألف سيارة).

وبرسم سنة 2002، حقق مصنعو سيارات TOYOTA ، PEUGEOT و CITROEN واحدا من أهم الاستثمارات الخارجية بجمهورية التشيك بمبلغ إجمالي وصل إلى 1.5 مليار يورو، مع 700 مليون يورو على المستوى المحلي. صناعة نماذج المصنعين الثلاث بدأت في مارس 2005. وأعطيت انطلاقة تجارتها خلال شهر يونيو 2005. TPCA، التي وصلت حاليا إلى قدرتها الإنتاجية القصوى ، صنعت 293537 سيارة سنة 2006 ، برقم معاملات حقق 1.8 مليار يورو. وقام المصنع بتصدير 99.5 في المائة من إنتاجه إلى الأسواق الغربية برسم نفس السنة.

مع بداية 2007، شرع المصنع الكوري الجنوبي HYUNDAI في إحداث مصنعه بمدينة NOSOVICE، بمنطقة MORAVIE الشمالية. باستثمار بلغ 800 مليون يورو، يعتزم من خلاله، إنتاج حوالي 300 ألف سيارة سنويا. وستعطى إشارة انطلاق المشروع بداية سنة 2009.

وبهدف تجاوز باقي الدول المنافسة، تم وضع تحفيزات هامة للاستثمار من قبل الهيئات التشيكية (ZECHINVEST) . ومن بين هذه التحفيزات بناء طريق سيار بين NOSOVICE والحدود السلوفاكية، مما سيشجع تعاونا أنجع بين المصنع التشيكي و KIA المتواجدة بمدينة ZILINA السلوفاكية، والمنتمية أيضا لمجموعة HYUNDAI. مع بداية الستينات، قررت رومانيا صناعة سيارتها لصالح السوق الروماني المحلي. وتم بذلك طلب ترخيص من Renault، على مدى 8 سنوات، حيث ينص الترخيص على الإدماج الكلي للصناعة الرومانية المحلية.

■ تعتبر سلوفاكيا من الدول ذات التقاليد الصناعية. قبل التحول، كانت الصناعة السلوفاكية تعتمد على المناولة لصالح المصنع التشيكي، SKODA. ترسخت هذه التقاليد بإنشاء شركة Volkswagen (Devinska Nova Ves) بضواحي Bratislava مع بداية 1991، متبوعة بشركة PSA-Peugeot-Citroen (50, Trnava كلم شمال Bratislava) سنة 2003، و KiaMotors (قرب Zilina) سنة 2004

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	




● **نسيج صناعي يتسم بالكثافة وفي صعود مستمر بالنسبة للمجهزين:**
 ما يناهز 300 جهاز، من بينهم أكثر من الثلثين من الأجانب، يتواجدون بجمهورية التشيك وما يعادل 40% من أهم 100 جهاز عالمي يتواجدون بالسوق التشيكية، وذلك على اعتبار أن القرب الجغرافي مع المصنعين من الدول المجاورة (ألمانيا، سلوفاكيا، هنغاريا، بولندا، سلوفينيا) يساهم في تطوير القطاع.
 بعد تسجيل حضور أهم المجهزين الأوروبيين (تتوفر جمهورية التشيك على أكثر من 10 مواقع إنتاجية تنتمي لمجموعات فرنسية) وأمريكية خلال التسعينات وبداية سنة 2000، بدأت حاليا الشركات الآسيوية بالتواجد المكثف بالبلد، باحثة بذلك عن القرب الجغرافي مع مجموعة HYUNDAI.

برسم سنة 2006، تم تكريس تواجد مجهزي السيارات بجمهورية التشيك (إحداه مواقع جديدة وتوسيع المواقع المتواجدة من قبل). بالرغم من تراجع وثيرة النمو سنة 2007، خصوصا بسبب إحداث مصانع جديدة لمجموعة HYUNDAI (الشروع بالإنتاج مبرمج ببداية 2009). بالنسبة لسنة 2007، ما يقارب 10 مناولين جدد لمجموعة HYUNDAI تموقعوا داخل البلد.

بسلوفاكيا، ما يقرب عن 200 جهاز سيارات (20 في المائة من الرتبة 1) ينشطون بالقطاع. نسبة رؤوس الأموال الأجنبية تمثل الثلثين. بناء على المعطى التاريخي، والقرب الجغرافي للبلدين وتواجد شركة Volkswagen بسلوفاكيا منذ 1991، يسيطر المستثمرون الألمان (Brose, Hella, Ina, Leoni, Magna, Osram, Sachs...) على 19 في المائة من حصة السوق. المستثمرون الفرنسيون (Arcelor, Bourbon Faurecia, Heuliez, Trèves, Valeo...) يحتلون المركز الثاني بنسبة 18 في المائة (مقارنة مع أقل من 5 في المائة سنة 2004) والمرتبة الثالثة تعود للمستثمرين الأمريكيين بنسبة 9 في المائة Delphi, Johnson Controls, Lear Corporation, Molex, Teleflex, US Steel...

2 - الهند :

الإستراتيجيات الطموحة للمصنعين تبرهن على قدرة الهند على أن تصبح قاعدة جهوية للإنتاج والترحيل. برامج التوريد المعدة من قبل المصنعين طموحة، سواء تعلق الأمر بمجموعة TOYOTA أو FORD أو VOLVO، دون ذكر GM, Daimler, Renault Nissan و Chrysler, Itec. إحداث مكتب ربط Renault Nissan مع Puchasing Organisation مع قروع متخصصة بهندسة السيارات وأيضا مع مديرية تصميم Renault.

	الوحدة الفنية لاتفاقية آغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق آغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	 
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

مؤهلات الهند، بالمقارنة بالدول الأخرى الناهضة، تكمن في قدرتها على التصميم، الهندسة والتصنيع، إضافة إلى تكلفة الأجور المنخفضة بالنسبة للمهندسين، جودة اليد العاملة والتحدث باللغة الإنجليزية. كما أن تطوير الهند مؤخرا لتكنولوجيا المعلومات تعد من بين العوامل الأساسية للنجاح.



تجدر الإشارة أيضا، إلى كون الهند من بين الدول التي استفادت من الاتفاقيات الجهوية والثنائية (Sapta, Bangkok Agreement, Bimst-EC الهند، سريلانكا و تايلاند). هناك اتفاقيات أخرى قيد المفاوضات (مع مجموعة ASEAN، و MERCOSUR، والصين وسنغافورة).

تواجد غالبية المصنعين العالميين (Daimler Chrysler, Fiat, Ford, Genral, Renault و Motors, Honda, Hyundai, Volkswagen, Toyota, Volvo) بالهند منذ منتصف التسعينات وبعدها شراء الرائد المحلي Maruti من قبل Suzuki، دفع الصناعة الهندية في مجال مكونات السيارات، لوضع إجراءات تسيير وإنتاج تتماشى مع المعايير الدولية الخاصة بالبيئة والجودة والسلامة.

من جهة أخرى، الترحيل المتزايد لصناعة السيارات بالهند- أكثر من 175 ألف سيارة خاصة تم تصديرها بين 2005 و 2006 - يحتم على المجهزين المحليين الامتثال للمعايير الدولية. وتعتبر هذه المنهجية حاليا جزءا من استراتيجية تطوير مجال التجهيز بالبلاد.

الهيئات والجمعيات المهنية (ACMA و SIAM) تحت أيضا الحكومة الهندية على تقريب المعايير الوطنية من تلك الدولية، خصوصا بالنسبة للإنبعاثات الملوثة. ابتداء من فاتح ابريل 2005 دخل قانون (Bharat Stage III) مايعادل (Euro III) حيز التنفيذ داخل 11 منطقة حضرية هندية، كما سيتم تعميمه على سائر البلاد بحلول 2010.

فيما يخص الأنظمة التقنية، تتوفر الهند منذ أبريل 2006 على صفة عضو لجنة الاتفاق لعام 1998، (مجموعة العمل WP 29) هذه اللجنة تنكب خصوصا حول اقتراح إجراءات توحيد أنظمة السلامة على المستوى العالمي.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

تعتزم الحكومة الهندية استثمار أكثر من 400 مليار دولار خلال السنوات الخمس المقبلة، من أجل تطبيق مشروع بدون مثيل، في مجال المطابقة بالنسبة للسيارة الهندية: (NATRIP) National Automotive Testing and R&D Infrastructure Project ويهدف هذا المشروع إلى إحداث أو توسيع 3 مراكز مطابقة، مراكز تأهيل مختصة بالبحث والتجارب الأكبر من نوعها في مجال السيارات على المستوى العالمي. ومن المرتقب أن يقوم عدد هام من الشركات من ترحيل تجاربهم إلى NATRIP .

-3- المكسيك :

عرفت صناعة السيارات بالمكسيك تطورا ملحوظا، خصوصا بفعل الموقع الجغرافي المميز، والتواجد المتزايد للمستثمرين بالقطاع إضافة إلى استعمال التكنولوجيات الحديثة بسلسلة الإنتاج. المكسيك، باحتلاله المرتبة 10 لمنتجي السيارات على المستوى العالمي، تخصص على وجه التحديد، بصناعة السيارات ذات النموذج الصغير والمتوسط، إضافة إلى الشاحنات الخفيفة، وقطع الغيار والمحركات.


صناعة السيارات:

ينتج المكسيك حاليا ما يناهز مليوني سيارة سنويا ونلاحظ نموا قويا لإنتاج أجزاء التبديل.

وقد تم تسجيل أرقام قياسية برسم سنة 2006 بالنسبة لقطاع السيارات بالمكسيك: ارتفاع نسبة الإنتاج إلى 23.2 في المائة أي ما يعادل 1.98 مليون سيارة و في نفس الوقت وصلت الصادرات الى 1.54 مليون سيارة، في حين أن مبيعات السيارات بالسوق المحلي بلغت 1.14 مليون وحدة.

الأرقام بالنسبة للسنوات الستة المقبلة (حكومة Calderon) من يناير 2007 إلى دجنبر 2012، تشير إلى ما يناهز 8 ملايين دولار من الاستثمارات وإحداث أنواع جديدة خصوصا (صينية)، مصحوبة بتشييد مصانع جديدة.

- أعلنت Daimler Chrysler عن استثمار يفوق مليار دولار مخصص لبناء خط تجميع جديد بولاية نيومكسيكو، في إطار برنامج Way Forward Plan
- GM تراهن على 2.3 ملايين دولار كحجم استثمارات على مدى الثلاث سنوات المقبلة: مصنع جديد بمدينة San Luis Potosi من أجل صناعة سيارات من نماذج صغيرة، مخصصة غالبا للسوق المكسيكية وتوسيع مصنع Silao (Guanajuato)

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- قامت مجموعة Honda بتحويل إنتاج SUV CR-V سنة 2007 إلى المكسيك (المصنع لحد الآن في اليابان)، وذلك بضم ما يفوق 80 مليون دولار بمصنعها بمدينة Jalisco.
- أكدت Renault التصنيع المحلي لسيارة Clio حتى سنة 2010 والشروع في تصنيع 3 نماذج جديدة.
- Volkswagen، أعلنت صناعة Golf Vriant (70.000 وحدة سنويا) بالنسبة لكافة أنحاء العالم من خلال مصنعها المتواجد بمدينة Puebla التي تتربح إنتاج سنوي يناهز 400.000 سيارة. حجم الاستثمار بين 2003 و 2008 يصل إلى 2 مليار دولار.

قطع الغيار :

إن مجال قطع الغيار يضم أكثر من 1000 شركة، 70 في المائة منها برأس مال أجنبي. بلغت قيمة الإنتاج سنة 2006 ما يفوق 25 مليار دولار. يتم تصدير قطع الغيار خصوصا إلى الولايات المتحدة الأمريكية 76 في المائة وإلى كندا 3 في المائة و ألمانيا 3 في المائة.

يعتبر مجال أجزاء التبديل عنصرا هاما بالنسبة لقطاع السيارات بالمكسيك. ويغطي الإنتاج عموما التركيب الأولي، سواء لصالح المصنعين المتواجدين بالمكسيك أو لأجل التصدير، خصوصا نحو الولايات المتحدة.

وبالتالي، فإن نسيج المجهزين مكثف ويتكون من مئات الشركات الأجنبية. حوالي 20 شركة تجهيز فرنسية متواجدة بالمكسيك.

4- البرازيل :

مصنعون: صناعة متطورة وحديثة:

تعتبر البرازيل اليوم تاسع منتج سيارات بالعالم والأول بأمريكا اللاتينية. ويحقق هذا البلد نتائج هامة ببعض فئات السيارات: يعد ثاني مصنع عالمي للحافلات وسادس مصنع للشاحنات. برسم سنة 2005، بلغت صناعة السيارات، بجميع أنواعها، رقما قياسيا يقدر بما قيمته 2.5 مليون سيارة بسبب الارتفاع الهام الذي عرفه مجال تصدير السيارات برسم نفس السنة إضافة إلى الاستهلاك المحلي.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

تتوفر البرازيل حاليا على 11 مصنعا ينتجون السيارات الخفيفة، غالبيتهم استقر بالبرازيل بعد 1995، بهدف التنافس على سوق واحدة بين الأربع مصنعين التقليديين، Ford, GM, Volkswagen, Fiat. من بين الوافدين الجدد، ويعتبر المصنعون الفرنسيون من الوافدين الجدد:

- Renault: متواجد صناعيا بالبرازيل منذ 1995، حيث تتوفر المجموعة على مركب صناعي يضم مصنع للتجميع، مصنع للمحركات ومصنع تشكيل بالطرق ومصنع للسيارات النفعية.
- Peugeot-Citroen: متواجد صناعيا بالبرازيل منذ 1999، تتوفر PSA على مصنع تجميع السيارات ومصنع للمحركات.

يجب التذكير بأن البرازيل تتوفر أيضا على 7 مصنعين ينتجون عربات ثقيلة (شاحنات و/ أو حافلات)


استثمر مصنعو السيارات بالبرازيل ما يناهز 18.3 مليار دولار ما بين 1994 و2005. تترجم هذه الإستثمارات بموجة تموقع المصنعين بالبلاد، وبتحديث وحدات الإنتاج بالنسبة للمصنعين القدماء، وأيضا بتصميم وإنتاج أنواع جديدة وبتطوير مراكز البحث والتكنولوجيا.

عرف حجم الصادرات البرازيلية من السيارات ارتفاعا سنة 2005 حيث حقق 9.1 مليار دولار، أي ما يعادل 897079 وحدة.

حجم السوق البرازيلية الصغير نسبيا وضرورة جني الأرباح بالنسبة للمصنعين والمجهزين الذين استثمروا بالمنطقة، جعل من تطوير الصادرات أولوية غالب الشركات الناشطة بالقطاع.

من مجموع هذه الصادرات، 55 في المائة موجهة إلى الأرجنتين والمكسيك، عبر استغلال الاتفاقيات حول السيارات بين هذه الدول. قامت الحكومة البرازيلية بتوقيع اتفاق في شهر نونبر مع المكسيك للتبادل الحر حول السيارات الخفيفة ودخل حيز التنفيذ في شهر يناير سنة 2007.

وبهدف تعزيز تنافسيتها بالأسواق الخارجية والرفع من جاذبية الاستثمارات الخارجية بالنسبة للبرازيل، قامت فروع محلية لمصنعي السيارات بوضع مخططات إعادة الهيكلة وتخفيف التكاليف وأعلنت سلسلة من الاستثمارات الجديدة، خصوصا المتعلقة بالشروع في إنتاج منتجات جديدة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

مجهزو السيارات بالبرازيل:

تموضع مصنعين جدد بعد سنة 1995 بالبرازيل أدى إلى تحولات جذرية بقطاع تجهيز السيارات، وكنتيجة لهذا، تم تتبع المصنعين من قبل عدد من المومنين التقليديين، حيث تم تطوير إستراتيجية إنتاج مجموعات (بدل منتج واحد) خلال فترات وجيزة، مما أدى ببعض الشركات الناشطة بمجال التجهيز إلى التكتل أو البحث عن شراكات بالخارج.

قفزت نسبة رأس المال الاجنبي بصناعة التجهيزات البرازيلية من 48 في المائة سنة 1998 إلى 76.9 في المائة سنة 2005، وحصة المجهزين المتوفرين على رأس مال 100 في المائة أو غالبية أجنبية تحول من 19.5 في المائة إلى 40 في المائة خلال نفس الفترة.

478 شركة تضم 657 وحدة صناعية بالبرازيل منخرطة بجمعية Sindipeças (الجمعية الوطنية للمجهزين) من بين هذه الشركات المنخرطة، نجد 141 شركة موثقة بعلامات 14001، 176، ISO 9001، ISO TS 16949 و 244 و 71 شركة حاصلة على علامة QS 9000.

استفاد القطاع، بين سنتي 1997 و 1998، من موجة هامة من المستثمرين، أدت إلى ظهور مجهزين جدد وإلى إعادة هيكلة القطاع. الصعوبات المالية المواجهة محليا من قبل المومنين، من الرتبة 2 و 3 و 4 خاصة، والتطور البطيء لسوق السيارات المحلية أدت إلى انخفاض الاستثمارات إلى غاية سنة 2003. منذ هذا الحين، استعادت عجلة الاقتصاد البرازيلية دورانها وتم تسجيل إعادة إقلاع الاستثمارات، بالرغم من أن عددا من المجهزين ظلوا، خلال تلك الفترة، يربطون استثماراتهم بقدرة السوق المحلية على التطور بالسنوات المقبلة (ارتفاع قيمة العملة ونسب الاقتراض، الإجراءات المتخذة لتطوير القطاع...).

وبهدف تحفيز الاستثمار بالقطاع، يقوم البنك الوطني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية BNDES بدراسة فتح خطوط اقتراض خاصة بالنسبة للقطاع.

صادرات صناعة التجهيزات ارتفعت إلى معدل 7.5 مليار دولار. وتمثل الولايات المتحدة المنفذ الرئيسي والأول لصناعة التجهيزات البرازيلية بنسبة 30.7 في المائة من الصادرات الإجمالية بهذا القطاع، متبوعة بالأرجنتين 14.9 في المائة والمكسيك ب 8.9 في المائة

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

5- تركيا :

يعد مجال السيارات أهم القطاعات بتركيا، حيث يضم 15 مصنعا وما يزيد عن 1000 مجهز ويمثل ثاني قطاع مصدر بعد النسيج والالبسة.

تطورت صناعة تجهيزات السيارات مع بداية السبعينات، بسبب تواجد مصنعي السيارات (خصوصا Fiat و Renault) الذين حفزو بدورهم العديد من المجهزين العالميين للتموضع بالقرب منهم.

تعلق الامر في البداية، بصناعات تجميع، موجهة فقط للسوق المحلية ومحمية بالقيود الجمركية.



مع دخول الاتفاق الجمركي مع الاتحاد الأوروبي حيز التنفيذ خلال شهر يناير 1996، تم إعطاء دفعة قوية لتطوير القطاع: العديد من المصنعين (Renault، Fiat) وبعدها Toyota و Ford....) اختاروا تركيا كقاعدة للتصدير إلى الأسواق الأوروبية الغربية.

اعتمد المصنعون على شبكة تضم أكثر من 1100 ممون، قادرين على توفير 80 في المائة من التجهيزات الضرورية لصناعة السيارات بتركيا. و بتركيا فئة المجهزين من الرتبة 1 غنية وذات جودة، ويرجع هذا طبعا لتواجد كبار المجهزين العالميين بالسوق.

على المستوى الجغرافي، يتمركز مجهزو السيارات بمنطقة مرمارا خصوصا بمدينة بورصا، حيث توجد وحدتي إنتاج السيارات Renault و Fiat ومنطقتين مخصصتين لهذا الغرض.

الجمعية التركية لمجهزي السيارات TAYSAD تسيير منذ 1999 منطقة صناعية مخصصة لصناعة السيارات (بمساحة 2500 متر مربع).

ظهرت الموجة الأولى للترحيل داخل السوق التركية بالسبعينات في (Valéo, BURSA, Faurecia)، متنوعة بموجة ثانية بالتسعينات (MGI Coutier, Mecaplast, Renault, Plastic Ominium, Safanou, Unifil,) . تجد هذه الشركات حاليا منافذ لها عند مصنعين آخرين. هناك اهتمام متزايد لشركات فرنسية أخرى في مجال التجهيزات بالسوق التركية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب	 
	السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

خلال السنوات الأخيرة، ارتفعت وثيرة الإنتاج، كما ارتفعت جودة المنتجات: غالب المجهزين الأتراك يتوفرون على علامات جودة من نوع ISO 9001، QS 9000، ISO 14000، 244 ISO TS 16949، مما يسمح لهم بالتصدير، إما مباشرة نحو الأسواق الخارجية أو بصفتهم مزودين بقطع الغيار للسيارات المصنعة بتركيا والموجهة للتصدير. وفي هذا الصدد فإن سياسة Global Sourcing أو التوريد الإجمالي المعتمدة من بعض المصنعين تعود بالنفع على المجهزين المتواجدين بتركيا.

تشكيلة التجهيزات المنتجة من قبل مجهزين أترك جد متنوعة، نظام كامل للمحركات، نظام كبح ومكوناته، قطع بلاستيكية، زجاج السيارات، مقاعد ومكوناتها، تجهيزات كهر بائية ومدخرات كهر بائية، أنظمة الإضاءة.

النسيج الصناعي لمجهزي السيارات بتركيا متنوع بحيث نجد 3 فئات:

- الشركات الاجنبية، فروع على شكل شركات مشتركة (Joint-ventute) أو مصنع تحت شهادة (أوربية، امريكية، ييبانية أو كورية).

تستفيد هذه الشركات من تكنولوجيا تتماشى مع المتطلبات وتمثل ممونين أو مزودين رسميين للتجهيزات من التركيب الأولي أو أجزاء التبديل. جودة المنتجات التي يتم صنعها داخل هذه الشركات تكون مماثلة لتلك المتعلقة بمنتجات باقي مصانع العالم. وتضم الجمعية التركية لمجهزي السيارات 185 TAYSAD شراكة بين شركات محلية وأجنبية بتركيا.

- المجهزين الأحرار الذين يستطيعون الحفاظ على مكانتهم أيضا كمجهزين بالتركيب الأولي ومتواجدين بسوق التركيب 2 وسوق التبديل الحر. يستطيع هذا النوع من المجهزين تطوير واقتراح أجزاء من ابتكارهم الشخصي، حيث توجه هذه الأجزاء خصوصا نحو سوق السيارات النفعية والشاحنات.

- الشركات التقليدية المنتجة لأجزاء ذات قيمة مضافة منخفضة وموجهة فقط لسوق التبديل المحلي. هذه الشركات تمون في بعض الأحيان السوق المحلية لقطع الغيار غير الأصلية. مجهزو السيارات المحليون لا يقتصرون حاليا على السوق المحلية: يطورون مبيعاتهم، مع إمكانية الاستثمار بالخارج، خصوصا باتجاه الدول الأوروبية.

كما أن الاستثمار بالتطوير والبحث، يبقى ضعيفا، وفي تطور. لكن هذه الخاصيات تنطبق فقط على المجهزين الأكثر نجاعة بالسوق، وبالتالي فهناك هوة كبيرة بدأت تظهر بين المجهزين القادرين على ربط شراكات مع شركات أجنبية أو تكون مباشرة معتمدة من قبل المصنعين وبين المجهزين الغير متوفرين على هذه الوسائل والإمكانات.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

الآفاق بالنسبة للمجهزين بتركيا واعدة لأنه، حسب جميع التكهانات، يعتبر إنتاج السيارات، المدعوم عبر عملية التصدير، في تطور مستمر في أفق السنوات المقبلة. الصادرات من أجزاء السيارات وتجهيزاتها عرفت خلال السنوات الأخيرة، ارتفاعا نسبيا، حيث بلغت 3 مليار دولار سنة 2004 (31 في المائة بالنسبة لسنة 2003) و 3.6 مليار دولار سنة 2005 (+20 في المائة بالنسبة لسنة 2004). أكثر من 60 في المائة من صادرات تركيا موجهة إلى الاتحاد الأوروبي.

أهم أسواق مجهزي السيارات بتركيا عند التصدير، هي: ألمانيا (25 في المائة)، إيطاليا (10 في المائة)، فرنسا (9 في المائة)، إنجلترا (6 في المائة)، بلجيكا (7 في المائة) و إسبانيا (3 في المائة)

• السوق:



مزايا السوق:

تزخر تركيا بعدة مزايا تسمح للمجهزين بتركيا بالاستفادة من التوقع الجيد داخل السوق العالمية:

- يد عاملة منخفضة نسبيا (2 إلى 4 مرات أرخص من فرنسا)، مؤهلة وذات إنتاجية عالية؛
- تبعا للاتحاد الجمركي بين تركيا والاتحاد الأوروبي، يستفيد هذا البلد من الإعفاء من الرسوم الجمركية؛
- السوق التركية مهمة وتزخر بقدرة هائلة على التطور؛
- الموقع الجغرافي يسهل التصدير نحو البلدان المجاورة؛
- نسيج المزودين مكثف ويتميز بمهارة هائلة اعتبارا لأهمية الاستثمارات المنجزة بالقطاع.

سلبيات السوق:

تتوفر السوق التركية أيضا على سلبيات: كلفة الكهرباء مرتفعة، ضرائب مرتفعة عند شراء السيارات، انبثاق وظهور منافسين جدد (دول شرق أوروبا، إيران) ضعف في مجال البحث والتطوير، بيروقراطية وتعقيدات إدارية، ترويج أجزاء وسلع غير أصلية.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

• العرض

العرض المحلي شاسع ومتنوع. بعض التكنولوجيات والتجهيزات لا تستجيب لمتطلبات السوق.

مزايا العرض:

- تحويل المعادن و الميكانيك: صناعة أجزاء بالدوبان (مدابة أو مقولبة)، وجود مصانع 100% تركية تتجاوب مع متطلبات المصنعين، نشاط هام للتقطيع والقولبة، معرفة مستحسنة للتصميم والإنتاج بالنسبة للأجزاء والأدوات. قطاع السباكة متواجد بقوة، لكن التكنولوجيا المتواجدة لا زالت غير كافية بالنسبة للمصنعين المعتمدين على تقنيات دقيقة.
- تحويل البلاستيك: عدد كبير من المجهزين (شركات أجنبية ومحلية) لكنهم في بعض الأحيان يفتقرون لدراية كافية بسلسلة التحويل
- تجهيزات كهربائية وإلكترونية: تواجد مجهزين عالميين كبار، حتى في مجال الضفائر الكهربائية (Yazaki, Delphi...)

سلبيات العرض:

- تصنيع – تعرية، يحتاج إلى المزيد من التطوير، لأن هذا النشاط كان في السابق ينجز من قبل المصنعين أنفسهم. تحويل المعدن، عبر إزالة مواد، غير متطور بالمقارنة مع تغيير شكل المعدن.
- أدوات وأجزاء لصناعة البلاستيك: صناعة قوالب لتحويل البلاستيك تتسم بالضعف (في حين أن صناعة أدوات من أجل القوالب متطورة نسبيا)
- معالجة سطح المواد: هناك عدة شركات محلية تنشط بهذا المجال، لكن مستوى الجودة لا يستجيب بصفة عامة لمتطلبات سوق السيارات
- ضعف أيضا بنشاط الغلفنة.
- أجهزة الربط
- أنظمة ذاتية الحركة والآلية.

تموقع منطقة أغادير بالنسبة للمتنافسين

مزايا وسلبيات مختلف مجموعات الدول لجلب الاستثمارات في مجال السيارات

الفرص	التحديات	السلبيات (عوائق)	المزايا	المنطقة
	تهديد بترحيل التجهيزات	كلفة الأجور	- سوق هامة - قاعدة صناعية - دراية	جنوب أوروبا
الرفع من سلسلة الإنتاج	- ارتفاع كلفة الأجور - منافسة الدول الأخرى ذات التكلفة المنخفضة	طلبات متزايدة للرفع من الأجور (إضراب عام لمستخدمي (DACIA	- الشروع في تكوين أقطاب كفاءة - الانضمام إلى الاتحاد الأوروبي	PECO
		- كلفة لوجستية - ارتفاع العملة المحلية مقابل الدولار	- سوق محلية بحجم كبير وفي نمو متزايد - قدرة على التصميم والابتكار - معايير دولية - صناعة سيارات متطورة	الهند/ الصين
	تكاليف الأجور في ارتفاع مستمر	عدم الانتماء للاتحاد الأوروبي	- نضج النسيج الصناعي - وجود مناولة ومجهزين - يد عاملة مؤهلة اتحاد جمركي مع الاتحاد الأوروبي: ولوج سهل للسوق الأوروبية - استثمارات هامة - سوق محلية هامة وفي نمو متزايد	تركيا
		- تجزئة السوق - سوق محلية محدودة واندماج غير كافي - استثمارات ضعيفة - ضعف لوجيستي وشبكات الاتصالات - قاعدة صناعية	- اتفاق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي - يد عاملة تتكلم اللغتين الفرنسية والإنجليزية - تكاليف الأجور - قرب جغرافي وثقافي	أغادير

دول منطقة أغادير

من بين المزايا المقارنة الأكثر أهمية، نجد ضعف تكاليف الأجور مقارنة مع دول أوروبا الغربية، بأجور أقل بخمس مرات من مثيلاتها الأوروبية. التكاليف الاجتماعية أيضا منخفضة نسبيا.

هذه الميزة تقل بالمقارنة مع دول مجموعة PECO وخصوصا دول الجيل الثاني (رومانيا، بلغاريا،...) والمتوفرة أيضا على عامل محفز بخصوص كلفة الأجور.

في ظل هذه المنافسة المباشرة مع دول PECO ودول آسيا (كلفة اليد العاملة) وبناء على كون دول أغادير لا تتوفر على مزايا، بالنسبة لمنافسيها من الدول المذكورة، لا على مستوى كلفة اليد العاملة ولا على مستوى التأهيل، فإن هذه الدول أي بلدان أغادير، يجب أن تبحث عن تهمين ميزة القرب الجغرافي، بالمقارنة مع دول آسيا، لولوج السوق الأوروبية. مما يجعل من هذه الميزة الهامة أداة قابلة للتحقيق عبر تكاليف ومدد النقل وذلك عن طريق إحداث شبكات مكثفة للربط البحري والبري والجوي، المباشر بين دول منطقة أغادير والاتحاد الأوروبي.

تقييم حسب عوامل النجاح

■ الكلفة:

- يد عاملة تنافسية بالدول الشرقية، تشهد ارتفاعا من حيث تكاليف الأجور بسبب انضمام هذه الدول للاتحاد الأوروبي
- يد عاملة تركية في تراجع مستمر من حيث التنافسية
- تكاليف أجور جد منخفضة بالصين والهند
- بتركيا نسبة التغطية بخصوص الطاقة نسبيا منخفضة، في حين تضل مرتفعة بدول شرق أوروبا (رومانيا، بولندا)
- تتوفر كل من مصر وتونس على ميزة مقارنة بالنسبة لتكاليف الطاقة.

● الجودة:

- تتوفر دول أوروبا الشرقية وتركيا على جودة تستجيب للمعايير الصناعية بالتجميع وصناعة السيارات
- غالبية مجهزي هذه الدول تتوفر على علامات ISO TS 16949 (أكثر من 4 آلاف شركة صينية وأكثر من ألف شركة بأوروبا الشرقية و 400 شركة بتركيا)
- بلدان أغادير، بحكم حداثة الصناعة، هناك توجه نحو الحصول على علامات دولية (ما يناهز 100 شركة بمنطقة أغادير ككل)

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

● التفاعلية (قابلية الاستجابة):

- بعد جغرافي بالنسبة لبلدان آسيا بالنسبة للسوق الأوروبي
- الموقع الجغرافي لدول أوروبا الشرقية يمنحهم ميزة لولوج سوق شمال أوروبا في حين أن دول أغادير تستفيد من قربها الجغرافي من جنوب أوروبا.

● الابتكار:

- الرفع من درجة التجهيزات ببلدان أوروبا الشرقية، خصوصا بجمهورية التشيك، عبر إحداث مراكز البحث والتطوير R&D
- تتميز تشكيلة التجهيزات في مجال السيارات المنتجة بتركيا بالتنوع الكبير: نظام كامل للمحركات، نظام كبح ومكوناته، أجزاء الدفع، مدخرات كهربائية، زجاج للسيارات، مقاعد ومكوناتها، تجهيزات كهربائية وأنظمة الإضاءة.
- باستثناء بعض مراكز البحث المتواجدة (مثال: ماطرا بالمغرب)، فإن دول أغادير تعرف تأخيرا في مجال الابتكار

























● القدرة على تصنيع وحدات ومجموعات

- توجد كبار المجهزين العالميين بتركيا (يازاكي، دلفي،.....)
- 70 في المائة من أول 100 شركة تجهيز المصنفة عالميا، متواجدة بالصين. ويوجد ما يناهز 1200 شركة تجهيز سيارات أجنبية بالصين: فاليو، بوش، دلفي.....)
- بالهند، يتواجد 9 من أهم المجهزين العالميين: دلفي، فيستيو، Lear....)
- باستثناء فروع الشركات العالمية التي توجه إجمالي منتجاتها نحو التصدير، يتواجد بمنطقة أغادير مجهزون من الحجم الصغير، الذين يعتمدون في إنتاجهم على تكنولوجيا قديمة في غالب الأحيان.

الواجهة المالية

- بتركيا، هناك العديد من الشراكات بين شركات محلية وأجنبية Joint-Venture وهياكل بأحجام كبيرة،
- الإصلاحات المعتمدة بالصين بداية من سنة 1997 بهدف التقليل من العجز في القدرات بمجال التجهيزات: إغلاق شركات لم تستطع تحقيق أرباح ودمج شركات غير منتجة مع الشركات الرائدة محليا بالجنوب.
- حركات الدمج والتملك للوصول إلى الحجم المنشود لم تنطلق بعد بفضاء أغادير

تحليل تنافسي من خلال عوامل النجاح

دول شرق أوروبا	تركيا	دول آسيا	دول منطقة أكاير	
				الكلفة
				الجودة
				قابلية الاستجابة
				الابتكار
				القدرة على إنتاج وحدات ومجموعات
				الواجهة المالية

الهدف هو إدماج جميع عوامل النجاح هذه بنسيج المجهزين بمنطقة أكاير في أفق 2012 .

خريطة أهم الفرص المتاحة بالنسبة لمنطقة أكاير

الفرص المتاحة بمنطقة أكاير بالنسبة لنشاط التجميع

يمكن أن تتوفر منطقة أكاير على مؤهلات هامة

1. إحداث مواقع كبرى
2. التخصص بنهاية السلسلة والسلسلة الصغيرة.
3. تجميع التخصصات: تجميع الوزن الثقيل: تركيب الحافلات والشاحنات: الهياكل وإمكانيات أخرى
4. فرصة جد هامة: التخصص بتركيب السيارات الاقتصادية كسيارة LOGAN بالنسبة لشركة صوماكا بالمغرب.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

1. أحداث مواقع كبرى

يتعلق الأمر باستقطاب مواقع كبرى للتجميع داخل منطقة أغادير: ما بين 100 ألف و 300 ألف سيارة سنويا لتزويد السوق الأوروبية جنوبا وغربا، وأسواق الجنوب (دول أغادير والدول جنوب الصحراء) وأيضا دول الشرق الأوسط.

هذا الاستقطاب: يمكن من التطوير السريع لنسيج متكامل من المجهزين من الرتبة 1 والمزودين، علما أن كلا من المجهزين والمزودين يواكبون المصنعين ويلحقون بهم في إطار مسلسل الترحيل نحو الخارج Folow Sourcing.

من جهة أخرى، يترجم هذا الاستقطاب بانبثاق سريع لأقطاب إنتاج السيارات عبر إنشاء أهم فروع هذه الشركات العالمية حول المصانع الرئيسية.

أهم معايير الاختيار من أجل أحداث موقع جديد (موقع كبير) تتمثل في:

- حماية الإستثمار

- استثمارات هائلة (500-700 مليار يورو) تتطلب حماية عن طريق:
- استقرار ميكرو اقتصادي وسياسي
- طلب جهوي مرتفع
- تعهد تام للحكومات لمساندة مثل هذه المشاريع

- الرغبة الأكيدة للبلد من أجل تطوير نسيج موزعين متماسك


- في المعدل 30 مجهزة من الرتبة 1
- 100 إلى 150 موزع من الرتبة 2 و 3
- موزعون آخرون من رتب منخفضة

- تنافسية عوامل التكلفة

- تنافسية جميع عوامل التكلفة
- الاستثمار الأولي (الأرض/ البناء والأشغال العمومية)
- جاهزية الموقع (يد عاملة، ضرائب، كلفة لوجيستية، ماء، كهرباء، غاز)

- حوض يضم يد عاملة مؤهلة

- ضرورة ملحة من تواجد يد عاملة مهمة مؤهلة (تقنيات السيارات، جودة، مهارة)

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

مشروع **Alliance Renault Nissan** بمدينة طنجة يندرج في هذا الإطار: سيتمكن هذا المشروع من إحداث مركب صناعي بقدرة إنتاجية تبلغ 400 ألف سيارة سنويا، مما سيجعل من هذا المشروع أحد أكبر مراكز إنتاج السيارات بحوض البحر الأبيض المتوسط.

نظرا لضعف الطلب الداخلي المغربي والقرب من الإتحاد الأوروبي، فإن إنتاج هذا الموقع سيكون موجها بنسبة 90 في المائة نحو التصدير إلى الأسواق الخارجية.

انفتاح الأسواق الوطنية لدول أغادير واندماجهم بسوق مشتركة (فيما يتعلق بالطلب بخصوص السيارات) يمثل فرصا هامة لإحداث مواقع كبرى ومن شأنه تحسين وضعية منطقة أغادير بالنسبة لأوروبا الغربية.


تمثل منطقة أغادير سوقا بحوالي 125 مليون نسمة تتميز بضعف نسبة امتلاك السيارات. مما سيكون له وقع بالنسبة لاستقطاب مصنعين ليس فقط من أوروبا وإنما من آسيا أيضا، على اعتبار عدم تواجد هؤلاء المصنعين بالمناطق المنافسة المباشرة على السوق الأوروبية (تركيا أو دول PECO).

2. التخصص بنهاية السلسلة/ السلسلة الصغيرة

يتعلق الأمر بالترحيل إلى منطقة أغادير، بالنسبة لإنتاج سيارات في نهاية العمر أو بسلسلة إنتاج صغيرة سواء لإعادة تصديرها إلى أوروبا أو لتسويقها داخل منطقة أغادير. بصفة عامة، يتم تجميع هذه الفئة داخل مصانع متواجدة مسبقا وتسمح بالزيادة في نسبة استخدام القدرات المتوفرة للتجميع.

السلسلة الصغيرة تسمح بتغطية الخصائص الحاصل بالنسيج المتواجد من المزودين ولكن لا تسمح بتطوير هذا النسيج بصفة ملموسة، على اعتبار أن أغلبية الوحدات في نهاية أمد الحياة أو بالسلسلة الصغيرة تعتمد على عمليات التجميع انطلاقا من سيارات جديدة مركبة محليا .CKD

يتعلق الأمر مثلا بمشروع كتوسيع قدرة شركة صوماكا الإنتاجية سنة 2008 بمعدل 30 ألف سيارة إلى 100 ألف سيارة. هذا التوسيع سيسمح بتجميع سيارات LOGAN و kangoo في نهاية أمد الحياة، الموجه إلى التصدير خاصة نحو أوروبا.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

3. التخصصات

يتعلق الأمر بتجميع التخصصات .

- تجميع الوزن الثقيل
- تجميع الحافلات والناقلات
- هياكل أخرى (bennes، شاحنات، ثلاجات....)
- (سيارات متعة، سيارة بدون رخصة سيطرة...)

مواقع تجميع التخصصات تعد أقل مكننة وتستهلك يد عاملة مكثفة كما تسمح بخلق مناصب شغل عبر سلسلة الإنتاج.

القرب اللوجيستي والجغرافي يسمح لمنطقة أغادير بالإنتاج من أجل التصدير نحو جنوب أوروبا، بالنسبة للوزن الثقيل والحافلات والناقلات.

تجميع التخصصات يمثل فرصة هامة بالنسبة لمنطقة أغادير. الشركة المغربية الإسبانية IRIZAR، فرع لمجموعة TATA، تشيد حاليا مصنعا بالقرب من مدينة الرباط لإنتاج ما بين 3 و4 سيارات يوميا. 70 في المائة من الإنتاج موجه للتصدير نحو السوق الأوروبية

4. السيارة الاقتصادية



بإمكان مصنعين آخرين التموضع بمنطقة أغادير وتطوير التجميع CKD بالنسبة للسيارات الاقتصادية الموجهة لأوروبا الجنوبية، شمال إفريقيا (الجزائر، موريتانيا، ليبيا...) ودول جنوب الصحراء والمشرق.

الفرص بالنسبة لصناعة التجهيزات بمنطقة أغادير

يوفر مجهزو السيارات سوقين: سوق التركيب الأولي وسوق التبديل.

المنفذ الرئيسي بالنسبة للمجهزين هو صناعة السيارات الخاصة والسيارات الصناعية. وبالتالي، فإن تغيير سوق تصنيع السيارات له تأثير مباشر على سوق التركيب الأولي.

سوق التبديل يبقى، من جهته، مستقرا. بالرغم من ارتفاع عدد السيارات المنتقلة، فإن نمو هذا السوق يعرف تباطؤا. نجاعة التجهيزات الداخلة بتصنيع السيارات الجديدة في تحسن مستمر، وأمد حياتها في ارتفاع متصاعد.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- في إطار الدراسة، قمنا بتحديد 4 أجزاء للسوق:
- سوق التركيب الأولي والتبديل الأصلي: تصديري و جهوي
 - سوق التبديل الحر: تصديري و جهوي

1. أسواق التصدير

• مسلسل وعوامل التوريد بالنسبة لأصحاب القرار

مسلسل التوريد بالنسبة للمصنعين والمجهزين من الرتبة 1 من أجل التوريد خارج بلدانهم الأصلية يضم 3 مراحل:

○ **المرحلة 1 : تحديد المجهزين المرشحين للتوريد خارج أوروبا الغربية**
والذين يفكرون بتحقيق أرباح على مستوى التكاليف الإجمالية، وكثافة استعمال اليد العاملة، والكميات المزمع إنتاجها والجدوى التقنية: تعقيد العمليات، متطلبات بخصوص المهارات التقنية.

○ **المرحلة 2 : اختيار منطقة التوريد**
تتمثل المرحلة في اتخاذ القرار من أجل اختيار بلد التوريد المستهدف. التحكيم يقوم بين التوريد بآسيا أو بدول PECO: بمهارات متقاربة نسبيا، يعتمد الاختيار خصوصا على التوازن بين الربح المنشود بخصوص تكلفة اليد العاملة والتكاليف الإضافية المتعلقة بالمسائل اللوجيستكية.

بهدف جعلها منطقة توريد محتملة وتمثيلها كبديل للتوريد، يجب أن يمكن عرض منطقة أغادير من إقناع أصحاب القرار بأنها يمكن أن تحظى بتحكيم إيجابي. فبناء على القرب الجغرافي لأصحاب القرار (مع الأخذ بعين الاعتبار البنيات التحتية للنقل) ، يتم التحكيم على أساس تكلفة اليد العاملة والتحكم بالمهارات.

○ **المرحلة 3: طرق التوريد**

تتمثل هذه المرحلة في اختيار طرق التوريد وكيفية تنفيذها:

- الشراء من مزودين محليين بالبلد المستهدف.
- الشراء من مواقع مجهزين معروفين ومتواجدين بالبلد المستهدف.
- فتح موقع جديد بالبلد المستهدف.
- إحداث مزودين جدد بالبلد المستهدف.
- تملك وتأهيل مزودين محليين.

• **سوق التركيب الأولي وتبديل الأجزاء من أصل أوروبي.**
 تطور هذا السوق يرتبط مباشرة بتطور صناعة السيارات. على اعتبار أن المنطق الصناعي لمصنعي السيارات مبني على ترحيل بعض النشاطات المدمجة، وبالتالي فإن حجم سوق التجهيزات في تطور ملحوظ

توجد علاقة وثيقة بين التجهيزات من التركيب الأولي وتجهيزات التبديل الأصلية، على اعتبار أن نفس المتعاملين يفتنون هذين الصنفين من التجهيزات

• **سوق التركيب الأولي والتبديل الأصلي الأوروبي**
 يمثل هذا الجزء من السوق إمكانية هائلة بالنسبة لدول منطقة أجادير: حيث أنه يهتم تصنيع تجهيزات التركيب الأولي وأجزاء التبديل الأصلية لصالح مواقع تجميع متواجدة بأوروبا الجنوبية.

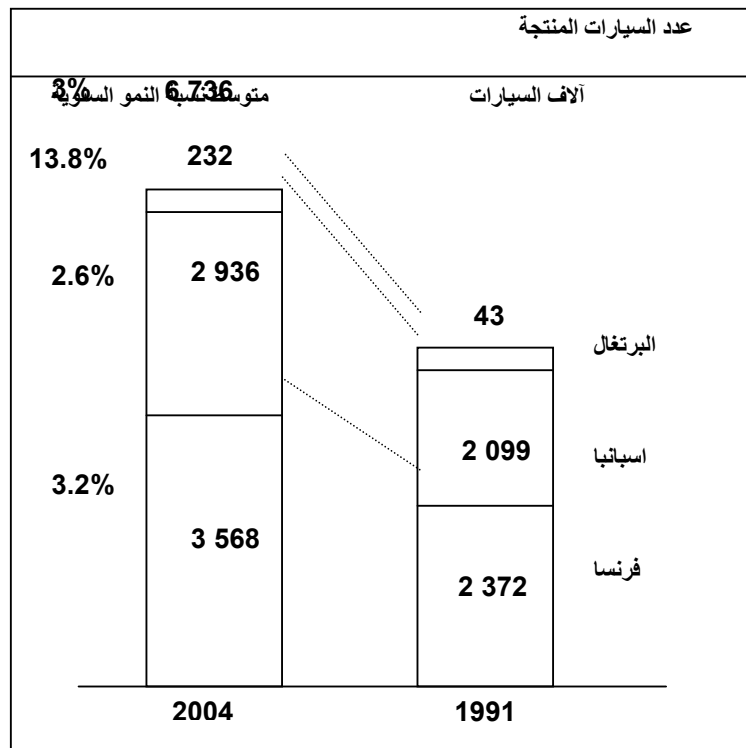
تضم أوروبا الجنوبية 28 موقع تجميع/ تجهيز بفرنسا والبرتغال وإسبانيا، حيث تحقق هذه المواقع 6.7 مليون سيارة سنويا، مما يجعلها سوقا قابلا للولوج من طرف بلدان منطقة أجادير، من أجل بناء نسيج صناعي من المجهزين: تحفيز على الاستثمار بقدرات الإنتاج، البحث والتطوير...

ويتضح هذا جليا عبر الضغط على التكاليف الذي تشهده أوروبا والذي يدفع بالمصنعين والمجهزين للتزود من بلدان ذات ميزة التكلفة المنخفضة

3 مواقع بالبرتغال :
**Volkswagen, Ford,
 GM, PSA, ISUZU**

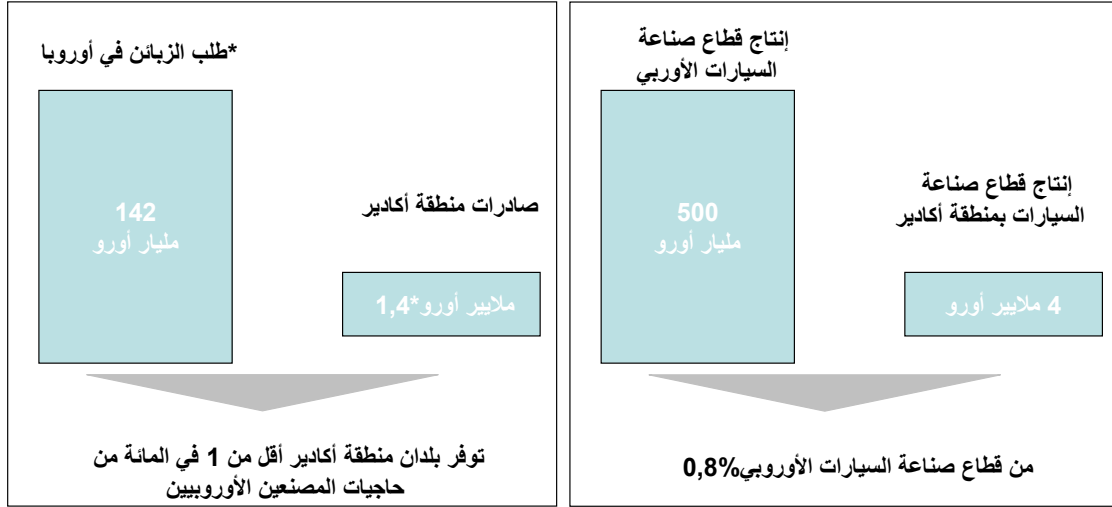
13 موقع بإسبانيا:
**Volkswagen, Nissan
 Renault, PSA, GM,
 Ford, Daimler
 Chrysler, Fiat,
 Suzuki**

13 موقع فرنسا:
**PSA, Renault,
 Toyota, Fiat,
 Daimler
 Chrysler**



• سوق تبديل الأجزاء الأصلية



تمثل مشتريات المصنعين سوقا يناهز 142 مليار يورو بأوروبا الغربية (فرنسا، ألمانيا، إيطاليا وإنجلترا)



• سوق التبديل الحر بأوروبا

إن سوق التبديل يتسم نسبيا بالإستقرار. على عكس مبيعات التركيب الأولي، التي تدرج ضمن مقارنة صناعية مبنية على إدماج المكونات ضمن وظائف ووحدات ذات أحجام كبيرة، بينما نجد أن سوق التبديل تقع ضمن منطقتي تجاري ويتم التعامل من خلاله مع فئات متنوعة من الزبائن.

من بين زبائن المجهزين بالنسبة لهذه السوق، نجد مصنعي السيارات، مراكز التوزيع، السلسلات المتخصصة والتوزيع الكبير. لكن تطور هذا النوع من السوق يعرف بعض البطء بسبب إطالة أمد الحياة ونجاعة التجهيزات التي يتم تركيبها بالسيارات الجديدة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- يتميز مجهزو السيارات 3 أنواع من أجزاء التبديل:
- الأجزاء الجديدة: تتشكل من أجزاء أصلية مصنعة من قبل المجهز المزود للمصنع بالتركيب الأولي، أي بأجزاء مطابقة، تمتلك نفس الخصائص المتعلقة بالأجزاء الأصلية، ولكن يتم تصنيعها من قبل مجهز آخر، أو من أجزاء مكيفة بدون تخصيص من قبل المصنعين.
 - الأجزاء المجددة: يمكن أن يتعلق الأمر بتبادل موحد، مع رجوع إلى المصنع بالنسبة للأجزاء التي تم إصلاحها.
 - أجزاء إعادة التشغيل، المستخلصة من قبل شبكات تدمير السيارات الخارجة عن الخدمة.

هذه السوق على ارتباط وثيق بالسعر، مما يجعل من منطقة أغادير عرضة للمنافسة المباشرة مع دول ميزتها الكلفة المنخفضة كالصين.

2. السوق الجهوية (منطقة أغادير)

يتجزأ سوق منطقة أغادير أيضا إلى:

- التركيب الأولي وتبديل الأجزاء الأصلية.
 - التبديل الحر.
- يمثل ، سوق التركيب الأولي، حاليا، 28 شركة تجميع تنتج 123 ألف سيارة، موجهة في غالبيتها إلى السوق المحلية. يمكن الرفع من مستوى السوق (التركيب الأولي والتبديل الأصلي) بالنسبة للمجهزين عبر تموضع مصنعين جدد. هذا التموضع رهين بالإستراتيجية المتبعة لاستقطاب المصنعين العالميين.

فيما يتعلق بالتبديل الحر، ويهم الأمر أيضا التبديل الحر الأوروبي، فإن الموضوع مرتبط بالأسعار، مما يستوجب نجاعة كبيرة بالإنتاج، اقتصادات الحجم،... وبداخل هذه السوق، يتواجد المجهزون من منطقة أغادير تحت ضغط منافسة مباشرة مع بلدان أخرى كالصين مثلا.

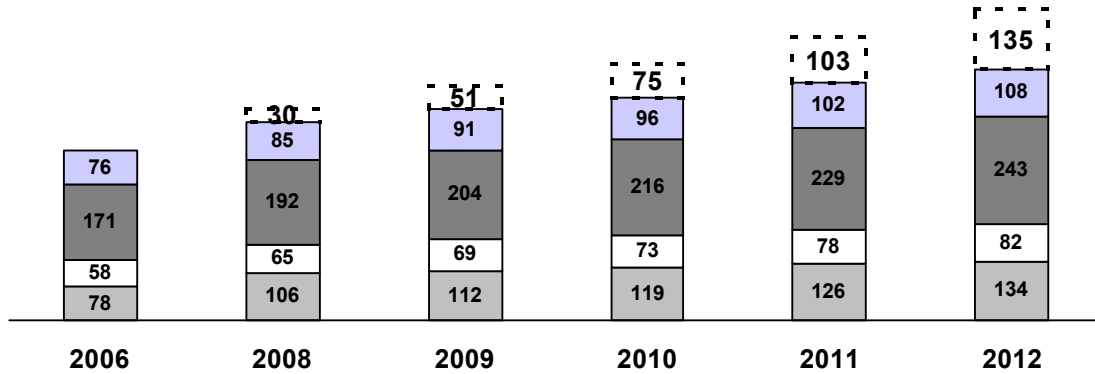
3. خلاصة

تبلغ صادرات منطقة أجادير حاليا ما يفوق 1.4 مليار يورو

التبديل الحر	تبديل المصنع	التركيب الأولي	داخل منطقة أجادير
منافسة مباشرة من قبل الصين	إمكانيات محدودة	إمكانيات مرتبطة باستقطاب مصنعين جدد	
منافسة مباشرة من قبل دول آسيا وخصوصا الصين	إمكانيات هامة	إمكانيات هامة	التصدير نحو الإتحاد الأوروبي

توجد فرص جد هامة مرتبطة بما يلي:

- بموجة التوريد الإجمالي (Global Sourcing)
- بتطوير الطلب بالبلدان الناهضة وتطوير السيارة الاقتصادية بشرط موازنة العرض مع متطلبات المصنعين العالميين والمجهزين من الرتبة 1.



	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

إضافة إلى مناخ ماكرو اقتصادي وسياسي مستقر، يتوجب على منطقة أغادير توفير الشروط التالية:

- سوق بأحجام كافية وفي تطور: مما يحتم على بلدان المنطقة إدماج أسواقها وإحداث سوق مشتركة، وهذا ما يعني تحريراً فعلياً للمبادلات وإلغاء كافة العوائق غير الجمركية.
 - نظام تواصل يتسم بالنجاعة: فبالرغم من فتح الحدود وتحرير المبادلات داخل منطقة أغادير، فلا يمكن الحديث عن سوق جهوية بدون وضع بنيات تحتية (نقل بحري، بري وجوي) بين دول المنطقة وفي اتجاه الاتحاد الأوروبي: مدة النقل لا يجب أن تتجاوز 3 أيام. وبدون بنيات تحتية فعالة، لا يمكن لدول منطقة أغادير الاستفادة من القرب الجغرافي من الاتحاد الأوروبي؛
 - عوامل التكلفة منخفضة؛
 - يد عاملة مؤهلة؛
 - وأخيراً، نسيج من الشركات المتوسطة والصغيرة الفعالة والقادرة على المنافسة في مجال صناعة السيارات المحلية والتي يمكن أن تتحول إلى شركات التجهيز من الرتبتين 2 و3
- ...

استراتيجية لتطوير صناعة السيارات داخل بلدان منطقة أغادير

رؤية شمولية على المدى البعيد: رؤية 2017

مستقبلاً، يتوفر قطاع السيارات بمنطقة أغادير على رؤية واضحة وطوعية "رؤية 2017" التي تنطوي على منهجية استراتيجية مندمجة تمكن من الحصول على برنامج عمل متوسط وطويل الأمد وذلك لتجاوز السياسات الضرفية

منطقة أغادير

أرضية جديدة لقطاع السيارات على الصعيد الدولي في أفق 2017

1. جعل منطقة أغادير شريكا معترفا به من طرف قطاع صناعة السيارات الأوربي والعالمى
2. جعل المنطقة جهة فاعلة لا غنى عنها بالنسبة لبلدان الشرق الأوسط وإفريقيا
3. جعل المنطقة تنتقل من صفة البلدان ذات التكلفة المنخفضة إلى البلدان الأكثر تنافسية
4. جعل المنطقة فضاء حقيقي للتعاون الصناعي والتجاري

أهداف هذه الإستراتيجية:

- غزو أسواق التركيب الأولي وأجزاء التبديل الأوروبية: يمكن تحقيق هذا الهدف، من خلال جذب استثمارات مصنعي التركيب الأولي والمجهزين من الرتبة 1 الأوروبيين، إلى منطقة أغادير.
- تطوير سوق السيارات والتجهيز بمنطقة أغادير والسوق الجهوية: إفريقيا والشرق الأوسط: من خلال تنمية مبادلات وصادرات السيارات ومكونات وتجهيزات السيارات بين دول اتفاقية أغادير.



وبالتالي، فإن هذه الإستراتيجية تنقسم إلى جزأين:

- الجزء المتعلق بجلب الاستثمارات الخارجية في قطاع صناعة السيارات بمنطقة أغادير
- والجزء المتعلق بتنمية الصادرات والتبادل التجاري في مجال السيارات ومكونات وتجهيزات السيارات بين دول اتفاقية أغادير

وتنجز هذه الاستراتيجية عبر مرحلتين:

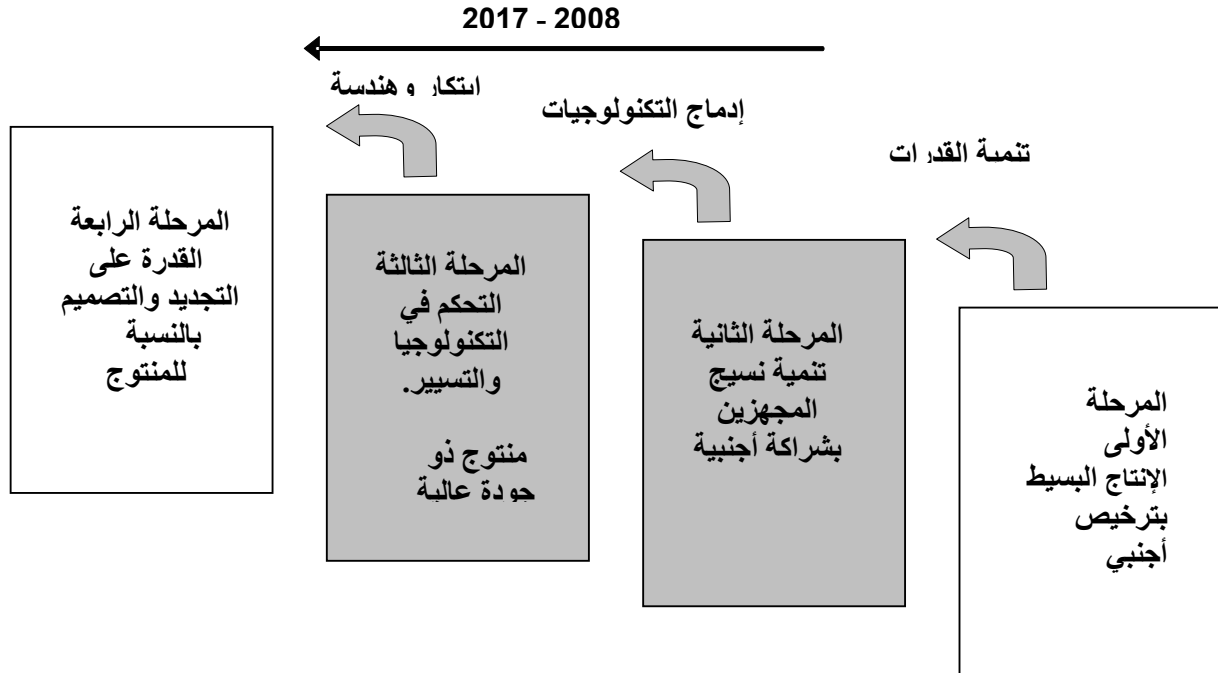
- المرحلة الأولى تمتد من 2008 إلى 2012: ترمي إلى تكوين عرض منطقة أغادير وترويجها، وترتكز على:

- تأهيل النسيج
- تنويع العرض
- الرفع من القدرات الإنتاجية
- الترويج

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- المرحلة الثانية تنطلق سنة 2012 إلى 2017: ترمي إلى تنمية الاستقلالية وتشكيل أقطاب التميز، وتركز على:

- الإبداع
- التخصص
- والخبرة



سياسة طوعية تختلف عن الوضع الحالي

إن عرض منطقة أغادير سيكون له وزن أكبر إذ تمكنت الدول الأعضاء من التشاور وتنسيق سياستها قصد اقتراح رؤية مشتركة ومنسقة لتنمية صناعات المكونات والتجهيزات والسيارات مع التوفر على سوق مندمجة.

ستختلف هذه السياسة عن الوضعية الحالية المتسمة باتخاذ إجراءات منفردة داخل أسواق صغيرة الحجم ومحمية، واتجاه فاعلين من حجم صغير بمعرفة بدائية وإنتاج مواد محدودة التنافسية.

تقترح الاستراتيجية، اعتماد دول منطقة أغادير، عوامل نجاح سياسات التعاون الصناعي التي تبنتها دول مجموعة PECO وتركيا مع المصنعين العالميين.

استراتيجية 2012	متابعة الأوضاع الحالية	نوع التعاون
رؤية تشاورية لتنمية القطاع في المنطقة منهجية منسقة	رؤية منفردة لتنمية قطاع السيارات لكل دولة مبادرات محدودة	
الوصول إلى الحجم المنشود	تأثير "الحجم المنشود" محدود	حجم العرض
سوق مندمج للسيارات، موحد ويتسم بالجاذبية	4 أسواق محدودة	السوق
<ul style="list-style-type: none"> - اهتمام متنامي من قبل المصنعين - تأثير متابعة المجهزين من الدرجة الأولى للمصنعين - الحفاظ على نسيج المجهزين من الدرجة 2 و 3 - تحويل كبير للمعرفة - زيادة ملموسة في الدخل (تموقع المصنعين والمجهزين من الدرجة العليا داخل المنطقة) 	<ul style="list-style-type: none"> - جاذبية واضحة للمصنعين - نسيج مجهزين محدود نسبيا - خبرة في مجال السيارات لا تتماشى مع متطلبات السوق الحالية - خلق للثروات محدود 	نتائج

ارادات و اهداف مرقمة

يمكن نموذج المقاربة التالية من إبراز نتائج الاستراتيجية بين سنة 2006 و 2012. كما يمكن كذلك من تخمين تطور رقم معاملات المركبين بمنطقة أغادير والتصدير. ولا يعد هذا النموذج في كل الأحوال حقيقة متكاملة يتجزأ مجموع معاملات المركبين بمنطقة أغادير إلى ثلاثة أجزاء والتي تمثل الأهداف الثلاثة لدول منطقة أغادير:

- مناولة لصالح أصحاب القرار الأوروبيين
- سوق داخلي للتركيب الأولي
- سوق داخلي لقطع الغيار

ترمي إستراتيجية الأسواق المستهدفة إلى:

- تنمية الصادرات نحو أصحاب القرار بالاتحاد الأوروبي
- جلب الاستثمارات الخارجية
- تنمية المبادلات بين دول المنطقة

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

مناقلة بالنسبة لأصحاب القرار الأوربيين

انطلاقا من منجزات سنة 2006، يقترح النموذج عدة فرضيات تطور كل العناصر وحساب رقم المعاملات ل 2012

1. إنجازات 2006:

- تقدر كافة طلبات أصحاب القرار الأوربيين ب 142 مليار يورو.
- تمثل حصة التزود منخفض التكلفة بالنسبة لمجموع مشتريات التجهيزات والمكونات بالنسبة لأصحاب القرار 17 في المائة وذلك استنادا إلى تصريحات مصنعي PSA و رونو
- صادرات منطقة أغادير إلى 1.4 مليار يورو وتمثل نسبة 6 في المائة من مشتريات أصحاب القرار الأوربيين من الدول ذات التكلفة المنخفضة

2. فرضيات 2012

- من المتوقع أن يستقر الطلب الإجمالي الأوربي سنة 2012 في حدود 142 مليار يورو نظرا لركود أسواق أوربا الغربية ونضجها
- حسب إعلانات أهم أصحاب القرار بأوروبا الشرقية : PSA و رونو وفورسيا، على اعتبارهم أهم أصحاب القرار، يعتزمون زيادة حصة التزود منخفض التكلفة من 17 في المائة إلى 47 في المائة خلال الخمس سنوات القادمة.
- اعتبرنا كذلك حصة دول أغادير فيما يخص التزود منخفض التكلفة بنسبة 6 في المائة إلا أن الاحتفاظ بهذه النسبة لا يعد ركودا لكون تزويد المصنعين سينتقل من 17 في المائة إلى 47 في المائة خلال نفس المدة، والذي يعني ارتفاع حجم الصادرات (+300%)

يعد هذا السيناريو:

- طموحا اعتبارا للنسيج الحالي وطبيعة صادرات منطقة أغادير المتكونة أساسا من الأسلاك والصفائر الكهربائية: مما يعني تنويع تجهيزات السيارات المنتجة من طرف مجهزي منطقة أغادير واعتماد معايير إنتاج تتوافق مع المعايير الدولية.
- واقعيًا، يأخذ بعين الاعتبار الحفاظ على حصة أسواق منطقة أغادير في نسبة 6 في المائة من خلال التزود منخفض التكلفة للزبائن الأوربيين.

3. النتائج:

ستصل صادرات منطقة أكاير إلى 3.6 مليار يورو سنة 2012 محققة بذلك نموا سنويا يقدر ب 16 في المائة. ستتضاعف قيمة الصادرات بمعدل 2.4 في المائة خلال فترة 5 سنوات.

الإستراتيجية 2012	الاستمرارية 2012	2006	سوق المناولة منخفضة التكلفة مع الاتحاد الأوروبي
142	142	142	طلب أصحاب القرار (المصنعين/المجهزين من الدرجة الأولى) بأوروبا (بالمليار يورو)
42	42	17	حصة التوريد منخفض التكلفة (مصنعين وأهم المجهزين) (نسبة مئوية)
60	60	24,1	حصة التوريد منخفض التكلفة (مصنعين وأهم المجهزين (بالقيمة المطلقة بمليار اليورو)
		24,14	توزيع التوريد منخفض التكلفة بأوروبا حسب مختلف مناطق التوريد
		12,0	دول أوروبا الشرقية (بولندا، هنغاريا، التشيك، سلوفاكيا، رومانيا)
		4,0	تركيا
		6,64	غيرها (المكسيك، برازيل، أرجنتين، الصين، الهند)
3,6	1,5	1,5	
6%	3%	6%	منطقة أكاير

يعتبر التوريد منخفض التكلفة فرصة جد هامة بالنسبة للمجهزين بمنطقة أكاير، نظرا لعزم أغلبية المصنعين والمجهزين من الدرجة الأولى، الزيادة في حجم التوريد، منخفض التكلفة، بالتجهيزات، بحيث سترتفع هذه النسبة إلى 40 في المائة و 47 في المائة حسب المصنعين.

تكمن أهمية هذا الوضع بالنسبة للمجهزين بمنطقة أكاير في قدراتهم الحصول على حصة متزايدة من حيث القيمة بالنسبة لهذه المشتريات:

- يتكون حاليا جل عرض المجهزين بمنطقة أكاير من الأسلاك والصفائر الكهربائية
- للاستغلال الأمثل لموجة التوريد منخفض التكلفة، يتعين على المجهزين بمنطقة أكاير، تنويع منتجاتهم على غرار المجهزين الأتراك

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement ATU Agadir Technical Unit</p> 
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

ستساعد اتفاقية أغادير على بناء عرض تنافسي من خلال:

- تنمية التعاون الجهوي
- اقتسام تكاليف البحث والتطوير
- ظهور فاعلين من حجم مهم

تعتبر تنمية التزود منخفض التكلفة، فرصة هائلة بالنسبة للمجهزين بمنطقة أغادير، شريطة توفر هذه المنطقة على نسيج متطور من المجهزين وعرض كبير ومتنوع.

سوق داخلي للتركيب الأولي

انطلاقاً من منجزات 2006، يقترح النموذج فرضيات تطوير مختلف العناصر وحساب رقم معاملات 2012.

1. إنجازات 2006:

- ارتفع إنتاج السيارات بمنطقة أغادير إلى 123000 سيارة (بكل الأنواع).
- بلغ رقم معاملات المجهزين بمنطقة أغادير مع صناعات التجميع المحلية 100 مليون يورو
- يبلغ معدل نسبة القيمة المحلية 35 في المائة انطلاقاً من تجربة سيارة لوغان المجمعة حالياً بالمغرب.

2. فرضيات 2012

- نضمن أن إنتاج السيارات بمنطقة أغادير سيصل إلى 600000 وحدة حسب التقسيم التالي:
- 250000 سيارة ستننتج في إطار مشروع رونو-نيسان بطنجة
- 100000 سيارة ستننتج من طرف صوماكا بالدار البيضاء: تم الإعلان عن هذه الأرقام المؤكدة عند تقديم هذه المشاريع
- لقد اقترحنا ضمن هذه الاستراتيجية، بناء عرض سيمكن من جلب مشروع جديد للتجميع بمنطقة أغادير والذي من المفترض أن يمكن هذا المشروع من تجميع 200000 سيارة في سنة 2010.
- وأخيراً، تمكن الطاقات المتوفرة حالياً، ومستوى الطلب، من إنتاج وتسويق 150000 سيارة

- من جهة أخرى، فإن تطوير وإعادة تأهيل نسيج المجهزين، سيتمكن من رفع نسبة القيمة المضافة المحلية من 35 إلى 60 في المائة
- وهكذا، فإن قيمة التجهيزات المنتجة محليا والمستعملة من طرف مصانع التجميع المحلية، سترتفع إلى 1950 يورو لكل سيارة

يعد هذا السيناريو واقعيًا ويفترض أن اتفاق أغادير سيطبق فعليًا:

- تسهيل وإعطاء الأولوية لتبادل السيارات والتجهيزات بين دول منطقة أغادير
- تحقيق تكامل في مجال الإنتاج سيتمكن من الحصول على قيمة مضافة محلية (أغادير) مرتفعة في اتجاه تطوير منتجات جديدة: يمكن تحقيق هذا التكامل من خلال تراكم المنشأ والذي سيؤدي إلى خفض التكاليف.



3. النتائج:

سيرتفع رقم معاملات المجهزين (التركيب الأولي والتبديل الأصلي) من 100 مليون يورو سنة 2006 إلى 1.2 مليار يورو سنة 2012.

الإستراتيجية	2006	2012
سوق مندمج منطقة أغادير OE	2,3	600 000
إنتاج التجهيزات بمنطقة أغادير بمليار يورو	1,5	6 500,00
الحصة الموجهة للتصدير بمليار يورو	0,8	50%
الحصة الموجهة للاستهلاك داخل السوق المحلي بمليار يورو	0,1	3 250,00
- التركيب الأولي	0,7	60%
- التبديل		1 950,00
إنتاج السيارات	123 000	1.2
تكلفة وحدة الإنتاج باليورو		0.1
نسبة المكونات في التكلفة الإجمالية للإنتاج		
نسبة التجهيزات الإجمالية في التكلفة الإجمالية للإنتاج باليورو		
نسبة التجهيزات المحصل عليها محليا		
نسبة التجهيزات المحصل عليها محليا باليورو		
رقم معاملات التجهيزات من منطقة أغادير بمليار اليورو		

السوق الداخلي للتبادل الحر

انطلاقًا من نتائج سنة 2006، يقترح النموذج فرضيات لتطوير مختلف العناصر وحساب رقم المعاملات لسنة 2012.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

1. إنجازات 2006:

- حقق سوق التبدل سنة 2006 بمنطقة أغادير ما يقارب 2,8 مليون يورو بالنسبة لحضيرة السيارات بحجم 7.2 مليون عربة.
- تمثل المكونات المنتجة محليا بالنسبة لمبيعات قطع الغيار بدول منطقة أغادير 25 في المائة من إجمالي المبيعات

2. فرضيات 2012:

- نظرا لارتفاع التفاعل بين حضيرة السيارات وسوق التبدل، يتطور رقم معاملات سوق التبدل بنفس وتيرة ارتفاع الحضيرة، يطبق نفس المعدل النسبي للنمو السنوي الذي عرفته حضيرة السيارات خلال السنوات الماضية لسوق السيارات، أي نسبة 5 في المائة.
 - من المنتظر أن تتطور ، من جهة أخرى، نسبة المكونات المنتجة محليا في إجمالي مبيعات قطع الغيار بدول منطقة أغادير ب 25 في المائة سنة 2006 لتمثل 40 في المائة من إجمالي مبيعات قطع الغيار. مع افتراض أن تطور نسيج انتاج المجهزين يمكن المكونات المحلية بالمنطقة من أن تصبح أكثر تنافسية، رابحة بذلك عدة نقط بحصص السوق.
- ويفترض هذا السيناريو تنويع عرض اجزاء التبدل بتنافسية هامة على مستوى التكلفة و مرونة انسياب المبادلات بين الدول.

3. النتائج:

من المتوقع أن يتضاعف رقم معاملات المجهزين في ظرف 5 سنوات

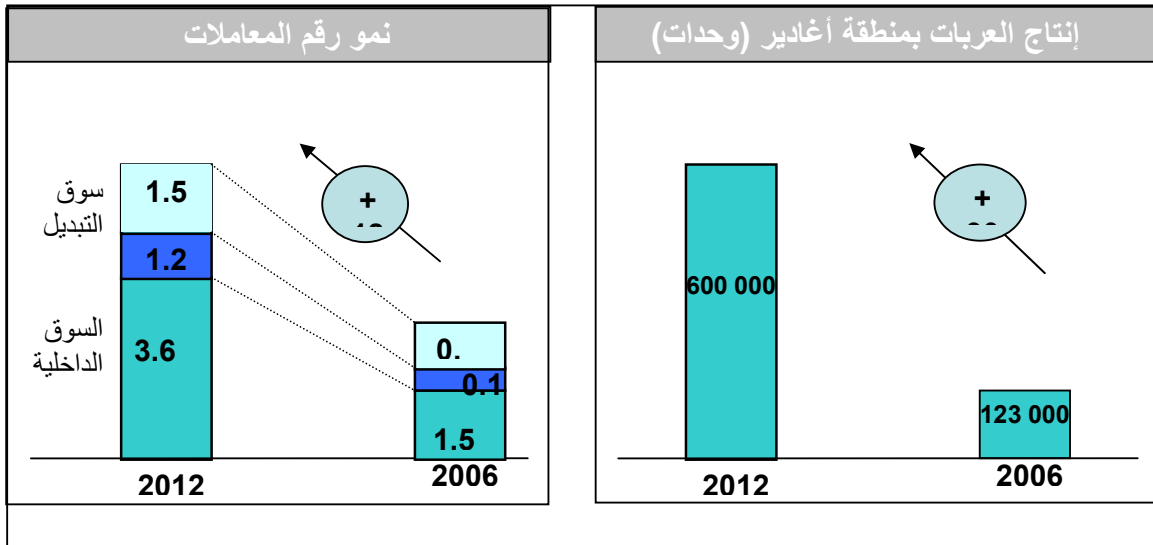
الإستراتيجية	2012	2006	السوق الداخلي لمنطقة أغادير للغيار (OES+IAM)
	9,6	7,2	حضيرة السيارات بمنطقة أغادير
	5	5	المعدل النسبي للنمو السنوي لحضيرة السيارات بمنطقة أغادير
	3,8	2,8	رقم معاملات التبدل بالنسبة لمنطقة أغادير سنة 2006
	5	5	نسبة تطور رقم معاملات سوق التبدل بمنطقة أغادير
	40	25	النسبة المئوية لمبيعات أجزاء التبدل المنتجة محليا مقارنة مع إجمالي المبيعات
	1,5	0,7	مبيعات أجزاء التبدل المنتجة محليا بمليار يورو




خلاصة:

سيغير تنفيذ الإستراتيجية انطلاقا من المرحلة الاولى 2012، تركيبة صناعة السيارات بمنطقة أكادير

المعدل النسبي للنمو السنوي	2012	2006	
16	3,6	1,5	المنافسة لأصحاب القرار الأوروبيين
51	1,2	0,1	السوق الداخلي للتركيب الأولي
14	1,5	0,7	السوق الداخلي لقطع الغيار
18	6,25	2,3	المجموع

تعرف الإنجازات المرقمة نموا سريعا لدول منطقة أكادير، في إطار الرؤية الجديدة للإستراتيجية نتيجة تزايد عدد مصنعي السيارات وتنمية نسيج المجهزين مختلفين ومنافسين



	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

محاور تطور الاستراتيجية

مقدمة :

يتم في هذا الجزء التركيز على محاور التنمية التي يمكن تنفيذها من خلال مبادرات مشتركة بين دول المنطقة ومشاركة الفاعلين من الدول الأربعة. لن يتم التطرق إلى المبادرات الخاصة التي يتم تنفيذها داخل كل دولة بصفة انفرادية

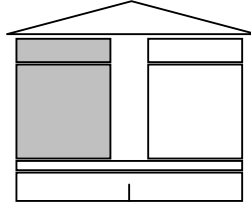
رؤية 2017 رهينة بتنفيذ سبعة محاور تنموية بالنسبة لدول منطقة أغادير:

- بناء مفهوم منطقة أغادير بالنسبة لقطاع صناعة السيارات
- بناء عرض تنافسي بالنسبة للمصنعين
- بناء عرض تنافسي بالنسبة لشركات التجهيز الرتبة 1
- تطوير شراكات إقليمية
- تطوير إستراتيجية للتصدير تعتمد على الشبكات حسب نوعية الزبائن وحسب الموقع الجغرافي
- التعريف بمؤهلات المنطقة لدى أصحاب القرار
- وضع تنظيم مؤسساتي.

الرؤية 2017 لمنطقة أغادير
أرضية للإنتاج والتصدير بالنسبة لصناعة السيارات

<u>جلب الاستثمارات الأجنبية</u> <u>مصنعين و مجهزين</u>	<u>تنمية منطقة أغادير</u> <u>المبادلات داخل</u>
<ul style="list-style-type: none"> • مواومة العرض لشروط المصنعين • مواومة العرض لشروط المجهزين من الدرجة الأولى • تطوير إستراتيجية تصديرية حسب الأسواق • التعريف بمؤهلات منطقة أغادير لدى أصحاب القرار 	<ul style="list-style-type: none"> • بناء مفهوم منطقة أغادير • تطوير شراكات إقليمية • تطوير إستراتيجية تصديرية حسب الأسواق
وضع تنظيم مؤسسي،	
استغلال الفرص المتاحة من خلال تراكم المنشأ	
الاتحاد الأوربي	داخل منطقة أغادير

تطويرا لمبادلات التجارية داخل منطقة أكاير



المحور الأول: بناء تصور منطقة أكاير بالنسبة لصناعة السيارات

يكمن الهدف في عرض سوق مندمج. وبالتالي، فإن انفتاح أسواق دول أكاير على بعضها، من جهة، سيوفر فرصا هامة للمصنعين داخل المنطقة.

ومن جهة أخرى، سيتمكن هذا الانفتاح من انشاء سوق جديدة واعدة تتميز بطلب مهم ومتنامي للعربات، الشيء الذي سيدفع بالصناع إلى ترحيل مصانع التجميع إلى المنطقة بحيث سيتبعون من قبل المجهزين من الدرجة الأولى للاستقرار في هذه المنطقة.

لذا فإن هذا المحور يرمي إلى:

- تحسين وإخبار الفاعلين من القطاع العام، الجمعيات المهنية والفاعلين الخواص بمزايا اتفاق أكاير
- دفع فاعلي القطاع العام إلى اتخاذ سياسة انفتاح الأسواق عن طريق تنسيق وتوحيد السياسات الصناعية المتعلقة بالسيارات بين دول المنطقة وتجاوز العوائق التي تواجه هذا الانفتاح: مما يعني إلغاء كافة العوائق غير الجمركية وخاصة العوائق التقنية (المطابقة للمواصفات والأنظمة الداخلية) التي تحد من المبادلات داخل المنطقة.

ولحد من هذه الحواجز، يفترض وضع نظام للاعتراف المتبادل بالمواصفات والأنظمة والمساطر والمختبرات واعتماد مواصفات السلامة والجودة المعمول بها في الاتحاد الأوروبي.

ومن أجل دفع كافة الأطراف لاعتماد هذه الرؤية، ينبغي القيام بحملات تعريفية تركز على المزايا والطموحات المرقمة لإستراتيجية 2012، تجاه القطاعات الوزارية والجمعيات المهنية والقطاع الخاص.

كما يهدف هذا المحور إلى تطوير اتفاق أكاير من مجرد اتفاق للتبادل الحر إلى اتفاق تعاون صناعي وتجاري.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المحور الثاني: تطوير شراكات جهوية:

• شرط: إيجاد حلول العوائق اللوجيستية:

لا يمكن تحقيق تنمية المبادلات والاندماج الجهوي للأسواق بمنطقة أغادير في غياب خطوط بحرية، جوية وبرية بين دول المنطقة. لذا، فإن إنجاز هذا المحور، مرتبط بتنمية لوجيستية بين الدول الأربعة وربط المنطقة بخطوط بحرية متوفرة ومنتظمة.

إن العامل اللوجيستي يتحكم كذلك في المبادلات مع الاتحاد الأوربي. وبالفعل فإن دول المنطقة توجد في مواجهة تنافسية مع دول الشرق والدول الآسيوية لتزويد السوق الأوربي. وبناء على ضعف تنافسية المنطقة مع البلدان المذكورة، سواء على مستوى كلفة اليد العاملة أو على مستوى المهارات، فإن الدول منطقة اكادير مطالبة بالبحث عن تهمين ميزة القرب التي تحظى بها بالنسبة لدول اسيا. هذا ويجب العمل أولاً على تحقيق هذه الميزة سواء من ناحية تقليص التكاليف أو مدة النقل.

تهدف الإجراءات المنصوص عليها في هذا المحور إلى تسهيل إبرام شراكات ذات مردودية بين مصنعي منطقة أغادير والدفع بحركة تمرکز مصنعي المنطقة حسب الاختصاص قصد تكوين فاعلين مميزين وذوي واجهة مالية مهمة. لذا يجب:

- إيجاد شركات قادرة على التكتل: شركات متكاملة يمكنها تطوير منتج كامل، فئات موسعة أو نماذج كاملة عن طريق استغلال تراكم المنشأ: مثال الشركات المنتجة لمبردات حرارة بالماء: من الألمنيوم بمصر ومن النحاس في باقي دول المنطقة
- تشجيع الشراكة الصناعية البينية بالمنطقة
- تصريح أو اتفاقات تكنولوجية لتقاسم تكاليف الاستثمار في البحث والابتكار
- أو عمليات دمج واقتناء الشركات للحصول على الحجم المنشود.
- خلق شراكة في مجال التزود بالمواد الأولية والمواد نصف المجهزة بين دول المنطقة مع استغلال إمكانية تراكم المنشأ

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المحور الثالث: تطوير استراتيجية التصدير حسب الشبكة ونوعية الزبون والمنطقة الجغرافية:

ينبغي التمييز بين نوعين من المنتجات المعروفة

- العربات
- التجهيزات

- تبادل العربات

فيما يتعلق بالعربات، تهدف الإجراءات المقترحة على تيسير مبادلات العربات بين الدول. يمكن البحث عن أسواق جديدة للمتعاملين من خلال:

- إحداث مراكز توزيع مثل إيفكو / نصر أو MCV بالمغرب وتونس والأردن لتزويد الشركات بالحافلات
- كذلك، تسويق لوغان Logan المجمعة بالمغرب والأردن وتونس أو بمصر



لا يمكن تحقيق التبادل بدون:

- تحرير الأسواق: إزالة الحواجز غير الجمركية
- إيجاد حلول لوجيستية
- وأخيرا تشجيع الطلب بين دول المنطقة: التمويل....

- تبادل التجهيزات

تم استهداف أربعة أسواق:

- سوق التركيب الأولي للمصنعين
 - سوق التركيب الأول للمجهزين من الدرجة الأولى
 - سوق الغيار الأصلي للمصنعين والمجهزين من الدرجة الأولى
 - وأخيرا سوق الغيار الحر
- هذه الأسواق تختلف حسب نوعية المتطلبات و توقعات المصنعين.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- سوق التركيب الأولي للمصنعين:

للتعامل مع هذا السوق، يستوجب على المصنع أن يكون مجهزا من الرتبة الأولى وأن يستوفي كافة المؤهلات الضرورية للنجاح والمذكورة سلفا:

- التكلفة: تنافسية فيما يتعلق بتكلفة الأجور والمواد الأولية والطاقة
- الجودة: معترف بها ومطابقة للمعايير الدولية
- التجاوب: JAT، مؤسسة لوجيستية هامة، بإمكانها توفير حضيرة صناعية خلال أقل من 36 ساعة.
- التجديد: قدرة على وضع تصاميم جديدة وعلى الابتكار
- القدرة على صناعة وحدات ومجموعات: قدرة على تجميع وحدات وتوفير مهن كاملة.
- واجهة مالية: مهمة بحيث تمكن من متابعة المصنعين بمراحل الترحيل.

لذا ولمتابعة هذا السوق، من الضروري ربط علاقات شراكة تكنولوجية على الأقل مع المزودين من الدرجة الأولى للمصنعين، قصد الاستجابة لدفتر تحملات يضم المنتجات، سلسلة الإنتاج، الجودة، التقنية، اللوجستيك، تركيبة التكلفة، القدرة على الإنتاج خلال السنوات المقبلة.




- سوق التركيب الأولي للمجهزين من الدرجة الأولى:

للتعامل مع هذا السوق، ليس من الضروري الاستجابة لكافة مؤهلات النجاح. ذلك أن دفتر التحملات ينص على المنتجات والجودة الضرورية واحترام الآجال. يستوجب على مصنعي منطقة أغادير إبرام شراكات مع المزودين من الدرجة الأولى في مجال الصناعات والمساعدة لتنمية الأجزاء والتجهيزات والوحدات. يكمن الهدف في جعل عرض مصنعي منطقة أغادير معروفا ومقنعا.

- سوق التبديل الأصلي للمصنعين والمجهزين من الرتبة 1

هذه السوق سهلة الولوج بالمقارنة مع سوق التركيب الأولي، لأنها لا تتضمن متطلبات شروط الترحيل إلى الخارج ودفاتر التحملات بالنسبة لبعض الفئات، ما عدا شروط السلامة، تعتبر أقل صرامة من الجزأين الأولين.

ينفتح هذا الحيز من السوق تدريجيا على فاعلين لا يعتبرون مزودين بالتركيب الأولي. ولكن، جودة المنتج الأصلي تستجيب لنفس دفتر تحملات القطع الأصلية. يتعلق الأمر بإدماج متطلبات أصحاب القرار.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

- سوق التبديل الحر

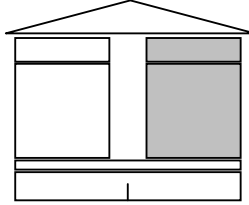
للتعامل مع هذا الجزء، بهدف تخفيف وتقاسم تكلفة التسويق، من الضروري ربط شركات توزيع وترويج للتمكن من تسويق أنواع كاملة مباشرة تجاه الموزعين دون وساطة المجهزين.

يكمن الهدف في استغلال تكامل الفئات بين دول المنطقة الأربعة مع العلم أن مصر والأردن تختص بالنماذج الآسيوية في حين أن المغرب وتونس يختصان بالنماذج الأوروبية دون أن يكون هذا التقسيم بصفات خاصة.

وبالتالي، فهناك ثلاث خيارات محتملة :

- بيع العلامة الخاصة لموزع حر
- بيع تحت علامة الزبائن المصنعين مثل: فاليو، بوش.....
- بيع تحت علامة موزع مثل: أوطو توزيع، سبيدي، نوروتو

جذب استثمارات الخارجية: مصنعين ومجهزين من الرتبة 1



المحور الرابع: بناء عرض للمصنعين

يمكن الأمر في إدخال منطقة أغادير ضمن مذكرة المصنعين الدوليين من خلال لائحة خصوصيات عملية تفوق تحسن المناخ الماكرو إقتصادي والسياسي والتنظيمي.

• إنجاز بنيات تحتية

يجب توفير البنية التحتية الضرورية لتواجد منشآت المصنعين:

- بنيات تحتية بالموائئ
- النقل البري (تير وخطوط سكك حديدية)
- سوق عمالة مكونة من وذات كفاءة

تهدف هذه الإجراءات إلى تيسير إنشاء جمعيات لمهندسي صناعة السيارات بمنطقة أغادير مثل SIA بفرنسا و SAE بالولايات المتحدة الأمريكية ووضع خريطة تكوين جامعي ومهني في المنطقة يرمي إلى ظهور مراكز تخصصات بكل دولة

• تنمية عرض لوجستيكي

زيادة عن إنشاء مناطق Offshore ، وبنيات لوجيستكية ومبادرات لتسهيل تطور كلوستر، يجب اتخاذ إجراءات قصد تبادل الخبرات في مجال اللوجيستيك Offshore و إتباع ما هو أفضل في هذا الاتجاه أحسن الإجراءات مثل منطقة بون PUNE بالهند / ماكيا دور (بالمكسيك)

- تخصيص مختبرات تجارب مختصة في السيارات تستعمل مقاييس تقنية بالشراكة مع المصنعين والمجهزين والجمعيات المهنية.
- سياسة التشجيع
- التنسيق الهادف
- تنسيق سياسات التسويق و الترويج تجاه مصنعي السيارات مع اخذ بعين الاعتبار الموقع الجغرافي للبلد

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

تنسيق تواجد نسيج من المناولين حول مراكز الإنتاج وتسهيل خلق أقطاب صناعية حسب الخصوصيات الطبيعية للبلاد (مواد أولية) والخبرة المتوفرة في كل بلد.

المحور الخامس: بناء عرض تنافسي للمجهزين

يهدف هذا المحور إلى قياس تحسين النسيج الصناعي طبقا للمقاييس العالمية للمرور من انفرادية تركز فقط على تكلفة اليد العاملة ومنتوج واحد محدد بالأسلاك والصفائر الكهربائية إلى تنوع شامل لسلسلة العروض. يمكن الهدف من توفير موقع للمجهزين من الرتبة 2 وأكثر

• تطوير الاختصاصات

• استغلال فرض التكوين في إطار اتفاقات تكنولوجية مع شركاء مصنعين ومجهزين أجنب

- تحفيز الشركات على الاستثمار في التكوين
- تمويل برامج التكوين
- إطلاق إجراءات تأهيل وتشجيع للاعتراف

• إطلاق إجراءات تأهيل وتشجيع للاعتراف

- تبادل المعرفة التخصصية (ISO.TS، مكاتب الدراسات...)
- توفير صناديق المساعدة على التأهيل
- التركيز على التجارب الناجحة (منتدى التبادل)

• تنمية البحث والتطوير (R £ D)

- تنمية التعاون بين مراكز التجارب والبحث والتطوير المتوفرة
- خلق صندوق جهوي للدفع بالتعاون بين دول أغادير في مجال البحث والتطوير المنفتح على الشركات والجامعات ومراكز التكوين
- حث الشركات على تنمية البحث والتطوير عن طريق وضع توفير سلف، ضرائب بحث
- منح إمكانيات خاصة للبحث والتطوير والتصنيع للشركات
- دراسة إمكانية التعاون في مجال البحث والتطوير استعداد لتحرير وخلق أقطاب متميزة داخل المنطقة

○ تشجيع تنمية نسيج للمتدخلين من نوع رفيع

- تشجيع حركات التمركز والاندماج شراء من خلال توفير صندوق لإعادة الهيكلة الصناعية (الخاصة)
- وضع سياسات تحفيزية لاستثمار الشركات وخاصة إجراءات جبائية في مجال الاستثمار الرامي إلى الرفع من الطاقات الانتاجية والتعريف به
- تشجيع ظهور شركات مختلطة (Joint Venture) في قطاع تجهيز السيارات (الاتحاد الأوربي/ دول المنطقة).
- تشجيع ظهور مهام أساسية: القولية , الصناعات البلاستيكية، السباكة ، كأمثلة جذابة في مجال تراكم المنشأ.
- مساندة تطور التكنولوجيات المستعملة في المنطقة للوصول بها إلى تكنولوجيات حديثة.

بالإمكان صنع هذه المنتجات في منطقة أغادير من خلال إبرام شركات تكنولوجية أو تجارية

المنتج	منفرد في حالة تكنولوجيات حديثة	شراكة في حالة تكنولوجيات حديثة	تكنولوجيات قديمة	تكنولوجيا حديثة	قوة استهلاك اليد العاملة	حيز السوق
جهاز خلط الهواء والبنزين	X	X			متوسط	OE
مبردات حرارة بالماء + مبادلات حرارية	X	X				OE /IAM
جهاز ترشيح أو تقنية الوقود	X				عالي	IAM
مرايا بما فيها المرايا الخارجية للرؤية	X	X				OE/IA M
مكثفات		X			متوسط	OE
مبخرات		X			متوسط	OE
جهاز ترشيح أو تنقية الهواء	X	X		تجاري X	متوسط	OE/IA M
عجلات او دواليب	X	X			متوسط	OE
بطاريات	X	X			متوسط	IAM
إطارات خارجية هوائية جديدة	X	X		في حالة تصدير X	عالي	IAM غالبية

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

○ تنويع المنتجات

- الاستثمار بالوسائل الكفيلة بتعزيز تنافسية الكلفة
- الزيادة في القدرة الإنتاجية
- انتقاء المنتجات المزمع تطويرها، مع تفادي تلك المعرضة للتكنولوجيات التعويضية.

بناء عرض تنافسي يستوجب الرفع من التقنيات ومناولة منتجات أكثر تعقيدا.

منتجات	شراكة ضرورية	نوع التكنولوجيا	نسبة استهلاك اليد	حيز السوق
			العامة	
المضخات	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE
خزانات الوقود	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE
الملا	X	تكنولوجيا متوسطة	عالي	OE
شمعة السيارة	X	تكنولوجيا متوسطة	ضعيف	IAM
شمعة التسخين الأولى	X	تكنولوجيا متوسطة	ضعيف	IAM
حافقات الوقود	X	تكنولوجيا عالية	متوسط	OE
أنابيب حقن الوقود	X	تكنولوجيا عالية	متوسط	OE
أنظمة ذات أنابيب	X	تكنولوجيا متوسطة	ضعيف	OE
أنظمة EGR	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE
محفزات	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	IAM
ضاغطات توربو	X	تكنولوجيا عالية	متوسط	OE
مولدات	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE IAM
حشيات معدنية بلاستيكية	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE IAM
مروحة البث	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE
النظريات الأمامية	X	تكنولوجيا ضعيفة	متوسط	OE OES
الضفائر الكهربائية	X	تكنولوجيا متوسطة	عالي	OE
التوصيلات	X	تكنولوجيا متوسطة	عالي	OE
المقاعد الكاملة	X	تكنولوجيا متوسطة	عالي	OE
إطارات المقاعد	X	تكنولوجيا متوسطة	عالي	OE
أليات المقاعد	X	تكنولوجيا متوسطة	عالي	OE
لوحة القيادة	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE
المكثفات	X	تكنولوجيا عالية	متوسط	OE
الأكياس الهوائية	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE
أنظمة الكبح	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE
موهونات الصدمات	X	تكنولوجيا متوسطة	متوسط	OE IAM
الدوران	X	تكنولوجيا عالية	متوسط إلى ضعيف	OE

المحور السادس: توضيح الرؤية بالنسبة لأصحاب القرار بخصوص الامكانيات المتاحة بمنطقة أغادير

لضمان تحقيق استراتيجية 2012، من الضروري الترويج لمؤهلات منطقة أغادير بطريقة مدروسة تجاه أصحاب القرار وأهم الأسواق المستهدفة.

أهمية هذا الترويج وضرورته، تكمن في إدماج منطقة أغادير في لائحة المستثمرين القصيرة وتصنيفها كمنطقة تركز وانتقال واعدة. ولهذا الغرض، من الضروري وضع حملة ترويجية من طرف الوحدة الفنية للاتفاقية وذلك على عدة محاور:



○ تطوير بوابة مشتركة خاصة بالسيارات.
 إن إنشاء هذه البوابة سيمكن من التواصل وتحديد، عبر موقع إلكتروني مشترك، عرض منطقة أغادير.

تظهر على هذا الموقع كل من المعلومات الاقتصادية والمؤسسية كمناطق الترحيل، والفرص المتاحة والمعلومات حول شركات المنطقة ومنتجاتها.

○ التنسيق بين المعارض المختصة الموجودة بدول المنطقة
 يتعلق الأمر بتنسيق تنظيم المعارض المختصة الموجودة للتمكن من تنمية التبادل داخل المنطقة.

تعد هذه المعارض المختصة تظاهرات محلية من ناحية العارضين تجاه المستثمرين وأصحاب القرار العالميين. لكنها تبقى صغيرة الحجم ولا ترقى للمستوى العالمي ودون أهمية للعارضين العالميين.

البلد	تونس
الإسم	SIAT الصالون الدولي للسيارة بتونس
المقر	مجمع التظاهرات ومركز التجارة العالمي بتونس
الزمن	مرتين في السنة
القطاعات الممثلة	مصنعي السيارات، الحافلات النفعية، الشاحنات والحافلات ومنتجاتي المكونات، قطع الغيار، التوايح، مزودي تجهيزات الورشات ومراكز الخدمات وأصحاب الخدمات المصاحبة
عدد العارضين	174 سنة 2005
عدد الزوار	82451 سنة 2005
المنظم	شركة المعارض العالمية بتونس

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

البلد	مصر
الإسم	Autoparts اوتوبارتنس
المقر	القاهرة
الزمان	مرتين في السنة
القطاعات الممثلة	قطع ومكونات وتوابع السيارات
عدد العارضين	غير معروف
عدد الزوار	غير معروف
المنظم	الفروزن للتظاهرات والمعارض العالمية
Al Frosan for Exhibitions and International Fairs	

البلد	مصر
الإسم	Automech أوطوميك
المقر	Cairo International Fair Ground المعرض العالمي للقاهرة
الزمان	سنوي من 4 إلى 9 يونيو 2008
القطاعات الممثلة	صالون السيارات، الحافلات، تجهيزات الورشات، قطع الغيار ومستلزماتها
عدد العارضين	345 (2007) – مفترض 380 سنة 2008
عدد الزوار	420135 (2007)
المنظم	ACG ITF

البلد	المغرب
الإسم	Tec'Auto Maroc تيك أوطو المغرب
المقر	مكتب المعارض والتظاهرات بالدار البيضاء OFEC
الزمان	مرة كل سنتين
القطاعات الممثلة	تجميع السيارات، تجهيزات التركيب الأولي، قطع غيار وتوابع للعربات، مواد بترولية، ألزمة وتجهيزات الورشات، خدمات السيارات
عدد العارضين	80 سنة 2007
عدد الزوار	8000 سنة 2007
المنظم	الجمعية المغربية لصناعة تسويق السيارات AMICA

البلد	المغرب
الإسم	Auto Expo Maroc اوتو إكسبو المغرب
المقر	مكتب المعارض والتظاهرات بالدار البيضاء OFEC
الزمان	مرة كل سنتين من 10 إلى 18 ماي 2008
القطاعات الممثلة	مستوردي ومسوقي العربات والدراجات النارية الجديدة
عدد العارضين	غير معروف
عدد الزوار	غير معروف
المنظم	جمعية موردي السيارات المجمع AIVAM

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

يمكن لهذا التنسيق أن يمر عبر المراحل التالية:

- مواعيد تنظيم هذه التظاهرات من جهة
- تمركز التظاهرة: معرض متخصص "ب إلى س" « B to c » مثل أوطو إكسبو المغرب، بالإمكان ل MCV (مصر) أو IVECO/NASR (مصر) أن تعرض وتبحث عن زبائن بالمغرب (شركات النقل الحضري)
- فيما يخص "ب إلى ب" « B to B » : دعوة العارضين من منطقة أغادير: مصنعي ومجهزي المنطقة لإبرام شراكات إلخ. يتعلق الأمر بتعزيز علاقات الشراكة و الأعمال بين مختلف المتعاملين من المنطقة.

○ تنظيم معرض تخصص مهني مهم وشامل: International Agadir Automotive Exhibition

يتعلق الأمر بمعرض متخصص ملم بصناعة السيارات، ينظم بالتناوب بين دول المنطقة

يخص بالأساس المصنعين والمجهزين الأوروبيين ويهدف إلى:

- إنعاش الفرص المستقبلية لتنمية صناعة السيارات بالمنطقة
- إنعاش الطاقات الصناعية بدول أغادير كمرصد تنافسي

يتكون الزوار والعارضين المؤهلين من:

- مصنعي السيارات
- المجهزين درجة أولى وثانية
- مزودي التركيب الأولي
- مختبرات ومراكز البحث والتطوير الأجنبي
- مدارس المهندسين ومراكز التكوين إلخ...

مثلة:

AUTOMECHANIKA ASIA معرض متخصص عالمي لمجهزي السيارات والمزوي المكونات والتوابع ينظم كل سنتين بكوالانبور من طرف Messe Dusseldorf GmbH	ماليزيا
Johor International Automobile parts and accessories show معرض دولي للسيارات متخصص للمصنعين ومزودي المكونات والتوابع المنظم: Tradenet Exhibition Organisers Sdn Bhd	ماليزيا
Automotiv annuel salon des équipements, pièces détachées et services المنظم: ITF/CNR	تركيا
Automechanika (biennale) مرتين في السنة معرض متخصص في التجهيزات، قطع الغيار والخدمات المنظم: Hannover Mess	تركيا

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

• تنظيم مبادرات ترويجية بالتشاور تجاه أصحاب القرار الكبار

- من خلال وسائل مباشرة
- تنظيم مشاركة شركات القطاع في منتديات الشراء التي يقيمها أصحاب القرار
- إعداد دليل مهني قطاع السيارات بمنطقة أغادير ينظم حسب أنواع المنتوجات.
- إعداد مجلة صناعة السيارات بمنطقة أغادير

○ المشاركة في أكبر المعارض المتخصصة

- التنسيق في ما يتعلق بالمشاركة في المعارض المتخصصة والتظاهرات بالخارج
- دعم شركات القطاع للمشاركة في كافة المعارض العالمية

○ خلق علامة أغادير

تعد هذه النقطة جد مهمة وذلك لضمان مستوى من الجودة وقدرة على منافسة العرض تجاه أهم مزودوا أصحاب القرار (مصنعين ومجهزين درجة أولى).

يستوجب كذلك حث شركات قطاع السيارات بالمنطقة على اتباع المقاييس العالمية وتشجيعها على الوصول إلى المستوى المطلوب (المالي والاعتراف بالتجهيزات والتقنيات، تكوين اليد العاملة، ابتكارات تكنولوجية....) قصد ولوج الاسواق المستهدفة

وبالتالي، فإن إعداد دراسة، في هذا الشأن، يعد ضروريا لضبط دفتر التحملات وميثاق حول:

- جودة المواد وشهادات الاعتراف بالتجهيزات والتقنيات
- أخلاقية المهنة
- معايير اقتصادية ومالية

• المشاركة في المعارض المتخصصة العالمية تحت علامة أغادير

المحور السابع: إجراءات تنظيمية مواكبة

- إنشاء اتحاد الجمعيات المهنية لقطاع السيارات بالمنطقة
- وضع لجنة متابعة حول متابعة تنفيذ استراتيجية تنمية صناعة السيارات بمنطقة أغادير (الوحدة الفنية/الاتحاد/ممثلي القطاع العام)

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

تضم هذه اللجنة كل المتعاملين المعنيين: قطاع عام وجمعيات مهنية، وتكون مهامها:

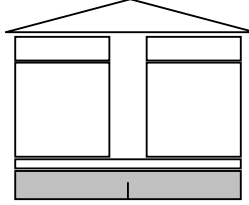
- متابعة تنفيذ استراتيجية 2012 ومدى تقدمها،
- الوقوف على الحواجز واقتراح حلول لها
- اقتراح حلول ترمي إلى الدفع بالعمل وإنجازه في مواعيد
- الموافقة ونشر مؤشرات تقدم تنفيذ الاستراتيجية

• إنشاء مرصد للسيارة بمنطقة أغادير

تكمّن مهامه في :

- تحليل ومتابعة سوق السيارات في دول أغادير: تسجيلات
- تحليل ومتابعة عرض دول أغادير
- تحليل ومتابعة التوجهات العالمية لصناعة السيارات: مراقبة الأسواق والتطورات
التكنولوجية والتنظيمية بالبلدان المصدرة
- تحليل ومتابعة مشاريع ترحيل الشركات أو فروعها، في مجال السيارات، على المستوى العالمي.

دور اتفاق أغادير في إنجاح هذه الاستراتيجية



تذكير بقاعدة المنشأ التفصيلية: تراكم المنشأ

في إطار اتفاق أغادير والاتفاقيات الثنائية التي تربط دول منطقة أغادير بالاتحاد الأوروبي، تم التعريف بالمنشأ أو "المواد ذات المنشأ" ضمن بروتوكول خاص بهذا الموضوع ملحق باتفاقية أغادير ومطابق لبروتوكول قواعد المنشأ الأوروبية، وذلك بهدف الاستفادة من تراكم المنشأ.

وقد تم تحديد مفهوم المنتجات، بما فيها قطاع العربات ومكوناتها، ذات منشأ إحدى دول الاتفاقية على النحو التالي:

(أ) المنتجات التي يتم الحصول عليها بالكامل داخل الدولة الطرف؛
 (ب) المنتجات التي يتم الحصول عليها داخل الدولة الطرف وتحتوي على مواد لم يتم الحصول عليها بالكامل داخل الدولة الطرف، بشرط أن تكون هذه المواد قد مرت بعمليات تشغيل أو تصنيع كافية.

هذا من جهة، ومن ناحية أخرى، فقد تمت الإشارة، ضمن نفس البروتوكول، إلى ميزة إضافية تعتبر جوهر وأساس اتفاقية أغادير، وهي مبدأ تراكم المنشأ، الذي يوفر فرصة لدول منطقة أكادير تتجلى في تنمية المبادلات البينية في إطار الفضاء المتوسطي عن طريق ولوج أسواق دول منطقة اغادير من ناحية وسوق الاتحاد الأوروبي والسوق التركية من ناحية أخرى دون الامتثال لقاعدة التشغيل الكافي لإكساب المنشأ.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

فبروتوكول قواعد المنشأ، يوضح بتفصيل حالتين تخضع لهما صادرات الدول التي تنتمي إلى الشراكة الأوروبية المتوسطية المستندة، بما فيها دول منطقة أغادير، إلى إعلان برشلونة الذي تم إقراره يوم 28 نونبر 1995:

الحالة الأولى: إكساب صفة المنشأ لمنتوج وطني دون تطبيق تراكم المنشأ: في هذه الحالة العامة تخضع المواد غير ذات المنشأ الأوروبية متوسطي إلى القواعد الواردة بالبروتوكول المذكور والتي تنص في غالب الأحيان على ضرورة تجاوز قيمة المدخلات التي لا تنتمي إلى المنطقة المتوسطية، نسبة 40 بالمائة إضافة إلى قواعد أخرى كتغيير البند الجمركي...

الحالة الثانية: إكساب صفة المنشأ لمنتوج وطني مع تطبيق تراكم المنشأ: وفي هذه الحالة، فإن المنتجات ذات منشأ إحدى الدول الأطراف، تعتبر ذات منشأ البلد المصدر إذا ما تم الحصول عليها، بإضافة مواد من منشأ إحدى الدول المنتمة إلى الشراكة الأوروبية المتوسطية، بشرط أن تكون عمليات التشغيل أو التصنيع التي تتم في هذه الدولة الطرف تتجاوز العمليات المشار إليها في المادة 6 من البروتوكول المذكور. وليس من الضروري أن يتم إجراء عمليات تشغيل أو تصنيع كافية على هذه المواد.

وعندما لا تزيد عمليات التشغيل أو التصنيع التي تتم في إحدى الدول الأطراف عن العمليات المشار إليها في المادة المذكورة، فإن المنتج الذي تم الحصول عليه، يعتبر من منشأ الدولة الطرف تمت فيها أعلى قيمة للمواد ذات المنشأ المستخدمة في عمليات التصنيع.

الإمكانات المتاحة عن طريق تراكم المنشأ

- يتعين دراسة آثار تطبيق اتفاق أغادير على مستويين:
- تكثيف التبادل التجاري بين الدول الأطراف
 - زيادة حجم صادرات كل دولة تجاه الاتحاد الأوروبي عن طريق الاستفادة من تراكم المنشأ،

ذلك أن الإعفاءات الجمركية ستؤدي إلى الرفع من مستوى تنافسية منتجات المنطقة مقارنة مع المنتجات الواردة من خارج المنطقة تجاه الاتحاد الأوروبي.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

أمثلة:

بإمكان شركة Renault Tanger أو Somaca بالمغرب إدماج مكونات من تونس أو مصر، مستوردة بالإعفاء الجمركي، داخل السيارات التي سيتم تصديرها لاحقا إلى الأردن أو مصر أو تونس معفية من الرسوم الجمركية، مع احترام مقتضيات بروتوكول قواعد المنشأ الملحق باتفاقية أغادير

بإمكان الشركات التونسية التالية تزويد مصنع رونو بطنجة من الأئحة المشار إليها اسفله تعد استرشادية و ليست بحصرية ان بوسع شركات مصرية و تونسية من صنف ب ان تزود المصنع بمنتجات غير واردة بهذه الأئحة

الشركات	اصناف المنتوجات
ARIANA CONFECTION, ZODIAC AIRBAGS TUNISIE	الأكياس الهوائية
VALEO EMBRAYAGES ET TRANSMISSION, SIM	أجهزة البث
ASF, ASW, DALPHIMETAL TUNISIE, SELLERIE AUTOMOBILE TUNISIENNE, SWTF, UNION DES ATELIERS TECHNIQUES DE SOUSS	مقاود
ATI, ITCV, SOTUFIA, SATURNO TUNISIE	عناصر كبح
AUTOLIV TUNISIE	أحزمة السلامة
COMPAGNIE TUNISIENNE DE CONFECTION AUTOMOBILE, CONFORT AUTOCAR, SRARFI ELYES, STEA, UNITE TUNISIENNE DE SIFAMOS SELLERIE ,	أغطية مقاعد، مقاعد، أليات المقاعد
CIE TUNISIENNE DE RESSORTS A LAMES, COLMAR, SIA	ماصات الصدمات
MGI GOUTIER, DFF, STE IND DES ACCESSOIRES DE LA VOITURE	أجهزة مختلفة
GLE IND DE FILTRATION	فلتر، مرشحات
SOMA	مواد من بلاستيك

بإمكان الشركات المصرية من فئة أ و ب تزويد مركب طنجة:

- أطوكول،
- ليوني،
- ماتراكس (نظام و مكابح الفرملة، جنوط(أطواق) (...)،
- فلتر (فلاتر) و
- AKLfor autofeeding industrie (مرايا، مروحيات، واقيات جنوط، مصابيح و أجهزة الإنارة)
- Chloride Egypt (بطاريات)،
- Get Hamen (مكابس، مضاحات تربو....)
-Egyptian German Automotive Co

يعد تيسير انسياب المبادلات التجارية شرط أساسي لتمكين مبدأ تراكم المنشأ من تعزيز صادرات دول منطقة اعااير داخل المنطقة المتوسطة كاملة

إمكانيات تراكم المنشأ الممكن استغلالها حاليا بين مصنعي المنطقة بما أن أهم مراكز التجميع على صعيد المنطقة توجد بمصر و المغرب، فإنه بإمكان هذه المراكز التزويد من المغرب وتونس من المكونات التالية معفاة من الرسوم الجمركية

تونس	مغرب	مصر
X		الأكياس الهوائية
X		مولدات أجهزة إطلاق الحركة
	X	أجزاء محرك من ألومونيوم
	X	أسلاك تحكم
X	X	أجزاء من بلاستيك
X	X	التوصيلات
X	X	الإلكترونيك
X	X	معسقات
	X	أجهزة المحركات
X	X	فواصل
X		رافعات الزجاج
	X	معدات
X	X	سلامة
X		مصاصات صدمات التعليق
X	X	مقاود

كما أنه بإمكان منشآت التجميع بالمغرب، استيراد المكونات التالية من تونس ومصر

المغرب	مصر	تونس
الأكياس الهوائية		X
مولدات أجهزة إطلاق الحركة		X
الإنارة	X	X
رافعات الزجاج		X
عجلات	X	X
مصاصات صدمات التعليق		X
أطواق (جنوط)	X	

نفس الوضع ينطبق على المصنع الأردني لتجميع الحافلات الباء ELBA الذي ينتج 400 وحدة في السنة بالارتكاز على مكونات مردسييس مصدرة من مصانع بالبرازيل. إن بإمكان هذا المصنع استعمال مدخلات من الشركات المختلفة المذكورة التونسية او المصرية او المغربية، و بالتالي يمكنها تصدير الحافلات المنتجة بإعفاء جمركي إلى كل من تونس و المغرب.

2. الحفاظ على وثيرة صادرات كل دول اكاير نحو السوق الأوروبية بالاستفادة من قاعدة تراكم المنشأ

• سوق التبديل الحر للاتحاد الأوروبي

السوق	المميزات	الشروط
سوق تبديل الحر بالاتحاد الأوروبي	سوق الأسعار	<ul style="list-style-type: none"> • منافسة عن طريق السعر (اقتصاد الحجم) • منافسة مباشرة مع الصين

• سوق التركيب الأولي والتبديل الأصلي للاتحاد الأوروبي

السوق	الحجم	المميزات	الشروط
سوق التركيب الأولي والتبديل الأصلي	حوالي 142 مليار يورو	جودة، تكلفة، القرب/الاستجابة	<ul style="list-style-type: none"> • جذب المجهزين من الرتبة 1 • إبرام شراكات مع المجهزين من الرتبة 2 لتنويع المنتجات

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

إمكانيات تراكم المنشأ الممكن استغلالها حالياً بين المصنعين

• المواد الأولية

من بين المواد الأولية التي بإمكانها أن تكون أساس تطبيق تراكم المنشأ، يوجد الصلب الذي يعد المصدر الأول لصناعة مختلف المكونات الحديدية

مثال: مغرب ستيل Maghreb steel المنتجة لصلب بالمغرب، بإمكانها تزويد باقي دول المنطقة. إن بعض المتعاملين قد انطلقوا كما هو الشأن لمنتجي الأطواق التونسي CENTREX الذي يستورد Acier من Maghreb steel للاستفادة من تراكم المنشأ والتصدير إلى أوروبا وباقي بلدان المنطقة.

SEKURID من شركة كوبان Cobain الذي استثمر في وحدة لإنتاج الزجاج بمصر الذي يمكن أن يحول بالمغرب وتونس...

• تحويل المواد نصف المصنعة

إن التعاون الصناعي، على أساس تراكم المنشأ، سيساعد المصنعين عن طريق علاقات عبر المناولة أو عن طريق التوريد بالمواد نصف المصنعة

مثال: يتكون قرص المعسقات من قرص صلب، يتم تصنيعه وبعدها كساؤه بطبقة واقية، القرص الأولي أو المصنع يمكن استيراده من إحدى دول أغادير ليخضع لعملية الكساء في دولة ثانية. هكذا الشأن بالنسبة لشركة Plustek المغربية، التي تقوم باستيراد هذه الأقراص من تركيا، الصين ودول أخرى.

مثال آخر يتعلق بشركة FIM التي تستورد الشميزات من صلب لإجراء عمليات التصنيع ومعالجة السطح وتصدير بعد ذلك.




• توابع مجموعات تركيبية

هناك مستوى ثاني من التعاون، يمكن استغلاله بين المصنعين من أجل صناعة عناصر مجموعات تركيبية.

مثال: الفواصل من حديد وبلاستيك المستعملة بالمحركات المجهزة من عدة عناصر، من بلاستيك، حديد، ومركبات، والتي يتم شراؤها من جهات مختلفة.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التنبيل ونشاطات تركيب السيارات داخل الءول الأءضاء في اتفاق التبادل الحر بين الءول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأرءن، ءونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>   <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الخءامى - ابريل 2008</p>	




خءة العمل

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

رقم النشاط تعريفه	المضمون
1 المشروع في حملة تحسيس وإعلام واسعة النطاق لصالح الهيئات السياسية والجمعيات المهنية والقطاع الخاص حول رؤية دول اكادير بالنسبة لقطاع العربات، وذلك في إطار تظاهرات وملتقيات متخصصة تنظم في كل من دول اكادير وأوروبا.	<p>المرحلة 1: السهر على نشر الدراسة المطبوعة حول أجزاء ومكونات السيارات ونشاط التجميع بصيغتها النهائية</p> <p>الجهات المستهدفة: القطاع الخاص بالبلدان الأربعة، وممثلي القطاع العام (التجارة الخارجية، الصناعة، المالية، الجمارك، إنعاش الاستثمارات والصادرات)</p> <p>المرحلة 2: تنظيم ندوة حول توجه خلاصات واستنتاجات الدراسة داخل دول منطقة اكادير وأيضا داخل دول أهم أصحاب القرار (فرنسا، اسبانيا، ألمانيا، إيطاليا) وذلك في إطار الصالونات المهنية والملتقيات المتخصصة (انظر الملحق حول برنامج الصالونات المهنية لتجهيزات السيارات بأوروبا وبدول منطقة اكادير)</p> <p>الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير</p> <p>الجمعيات المهنية وممثلي التجارة الخارجية بالبلدان الأربعة</p> <p>نشاط ترويجي موجه إلى أصحاب القرار الأوروبيين بهدف اعطاء دينامية جديدة لقطاع التجميع وتجهيزات السيارات داخل منطقة أكادير</p> <p>شنتبر 2008</p> <p>شنتبر 2009</p> <p>شهر واحد</p> <p>بمعدل 8000 يورو سنويا للنشاط الواحد / الوحدة الفنية</p>
	الجهة المسؤولة الجهات المساهمة النتيجة المتوخاة الإنطلاق تاريخ الانتهاء المدة التمويل

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير اراسه حول قطاع مكونات واجزاء التبايل ونشاطات تركيب السيارا داخل الءول الأءضاء في اءفاق الءباال الءر باين الءول الءرببة المءوسطبة المسمى اءفاق أعااير (الأرءن، ءونس، مصر، المءرب) الءقراير الءءامب - ابرايل 2008	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit


رقم النشاط تعريفه	2 تنظيم مهمة للفاعلين المهنيين (المصريين، الأردنيين والتونسيين) بالمغرب - لقاء مع أصحاب القرار في قطاع التجميع وفي شركة رونو
المضمون	<p>إءاء لائءة مءءصرة للمءهزبن من صنف أ و ب في البلاءان الءلالء</p> <p>- ءنظبم المءمة على مءى بومبن</p> <ul style="list-style-type: none"> • لقاء صانعب القراار بشركة صوماكا • لقاء المسؤولبن عن الءزوبء في رونو في المءرب • زبارة موءع الءبعب بالءار الببضاء (صوماكا) • زبارة مبناء طنءة المءوسطب الءب سببم فبه إنشاء وءة ءبعب رونو <p>- ءنظبم لقاءا مءفرءة مع الشركات الءب وقع علبها الاءءبار الاولب من طرف رونو من أجل إنءاز عروضا مءمقة</p> <p>إءاء ءقراير عن الزبارة بءطرق إلى مؤهلاء الءعاون الءب سءبزز على إءر هءة المءمة</p> <p>- القبام بءببب الاءصلاا وءناءبها</p> <p>بمكن ءنظبم زباراا أءرى، أيضا لمصر لءب وءاءا ءبعب الءافلاا.</p> <p>اءاء ءبعباا قطاع السباراا بلبءان أعااير</p> <p>ءالبا ءبرة مسءقلة (ءنظبم، مواكبة، ءقراير إلء...)</p> <p>اطلاق مءاربب للءعاون ببب المءهزبن فب المنءقة وشركة رونو نبسان المصنعة المءواءة بالمءرب (مع اسءءلال مءرك ءراكم المنشاء)</p> <p>نونبر 2008</p> <p>-</p> <p>من بومبن إلى 4 أيام</p> <p>20 ألف بوروب ءعطب الءنظبم ومواكبة الءءء / الوءة الفنية لأعااير</p>
الجهة المسؤولة	اتحاد ءبعباا قطاع السباراا بلبءان أعااير
الءهال المساهمة	ءالبا ءبرة مسءقلة (ءنظبم، مواكبة، ءقراير إلء...)
الءبءبءة المءوآة	اطلاق مءاربب للءعاون ببب المءهزبن فب المنءقة وشركة رونو نبسان المصنعة المءواءة بالمءرب (مع اسءءلال مءرك ءراكم المنشاء)
الإءلاق	نونبر 2008
ءاربء الاءءباء	-
المءة	من بومبن إلى 4 أيام
الءموبل	20 ألف بوروب ءعطب الءنظبم ومواكبة الءءء / الوءة الفنية لأعااير

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

رقم النشاط تعريفه	3 تنسيق المراقبة وتوحيد المقاييس
المضمون	<p>1. توحيد اجراءات المعايرة والمراقبة . ضمان اعتراف متبادل للمعايير المطبقة داخل كل بلدان منطقة اغادير ، والشواهد الواردة من مختبرات التجارب والمراقبة المتواجدة بهذه الدول. ○ توحيد إجراءات المراقبة ○ أخذ العينات ○ تحديد آخر الأجل بالنسبة للمراقبة ○ محاضر المراقبة ○ تعميم تجربة توحيد إجراء تطبيق المراقبة المعيارية المعتمدة حديثا بين المغرب وتونس (تجربة مهمة)</p> <p>2. الشروع بعملية مطابقة النظام المعياري المرتبط بقطاع التجهيزات داخل الدول الاربعة ، تماشيا مع اتفاقية الأوروبية الموقعة بجنيف يوم 20 مارس 1958 والمعروفة باسم Agreement UNECE والتي تحدد المعايير الخاصة بقطاع مكونات وتجهيزات العربات وشروط الاعتراف المتبادل لشواهد المراقبة المعتمدة على المعايير 1.</p> <p>3 . تنظيم ورشة عمل تضم ممثلي القطاع الخاص والعام من الدول الأربعة ، قصد دراسة إمكانية اعتماد المعيار الأوروبي المنبثق عن اتفاقية 1958) قامت تونس باتخاذ إجراءات مطابقة نظام المعايرة المتوفر لديها في قطاع تجهيز السيارات بالمعيار الأوروبي المذكور)</p>
الجهة المسؤولة	يمكن للوحدة الفنية أن تتكلف بتنظيم ورشة عمل تضم لجنة تقنية مكونة من ممثلي القطاعين العام والخاص بدول منطقة اغادير.
الجهات المساهمة	القطاعات الوزارية المعنية بالتنسيق مع الجامعات المهنية والمراكز التقنية بالدول الاربعة.
النتيجة المتوخاة	تيسير وتنمية المبادلات.
الإنتلاق	دجنبر 2008 (تنظيم ورشة عمل)
تاريخ الانتهاء	المرحلة 1 – يناير 2009: اعتراف متبادل باجراءات المعايرة والمراقبة على مستوى الدول الأربعة (دراسة مقارنة حول تجربة المغرب - تونس) المرحلة 2 – يناير 2010 : اعتماد المعيار الاوروبي الخاص بقطاع التجهيزات والمنبثق عن اتفاقية 1958.
المدة	15 شهرا
التمويل	الوحدة الفنية / الاتحاد الاوروبي

رقم النشاط تعريفه	5 حل المشاكل اللوجيستية
المضمون	<p>المرحلة 1: الشروع بانجاز دراسة جدوى حول العرض اللوجيستي بين بلدان اغادير وبين هذه الدول والاتحاد الأوروبي، اعتمادا على:</p> <ul style="list-style-type: none"> • خط بحري يربط البلدان الأربعة <ul style="list-style-type: none"> ▪ البنيات التحتية للموانئ ▪ التردد ▪ مدة إرسال البضائع ▪ كلفة النقل ▪ شروط ارسال البضائع ▪ إمكانيات النقل،... • خط بري يربط البلدان الأربعة <ul style="list-style-type: none"> ▪ البنيات التحتية ▪ التردد والتغطية من قبل الناقلين ▪ الكلفة • خط سكي (نفس الشيء) <p>يجب تعميق النظر بالتجربة المغربية التونسية من خلال الدراسة التي سيتم انجازها ، خصوصا ما يتعلق بالإحداث الجديدة لخط ملاحي مباشر يربط بين المغرب وتونس باستثمار مشترك من قبل جهات تمثل القطاع الخاص بالبلدين.</p> <p>المرحلة 2: انجاز الشروط الواردة من خلال استنتاجات الدراسة، بهدف تفعيل وسائل النقل البري وخصوصا الخط الملاحي الرابط بين دول المنطقة فيما بينهم ومع الاتحاد الأوروبي</p> <p>المرحلة 1: الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير</p> <p>المرحلة 2: وزارات النقل .</p> <p>وزارات التجارة الخارجية</p> <p>القطاع الخاص (الهيئات المهنية بالدول المعنية)</p> <p>إحداث خطوط ملاحية تربط البلدان الأربعة.</p> <p>تأهيل الخطوط الملاحية الرابطة بين بلدان اغادير وأهم مدن جنوب ارو أوروبا.</p> <p>ابريل 2009</p> <p>نونبر 2009</p> <p>5 أشهر لدراسة الجدوى، 7 أشهر للإنجاز</p> <p>ميزانية تقديرية: 85 ألف يورو (H 120) – دراسة الاتحاد الأوروبي / الدول المعنية</p>
الجهة المسؤولة	
الجهات المساهمة	
النتيجة المتوخاة	
الإطلاق	
تاريخ الانتهاء	
المدة	
التمويل	

من بين الحلول المقترحة، يمكن اعتماد آليات دعم مؤقتة، لمدة سنتين، من أجل إعطاء انطلاقة لتطوير حركة التنقل. سيكون هذا الحل مؤقتا، يوجه بالأساس إلى شركات الملاحة التي ستربط بين موانئ بلدان المنطقة، في انتظار النهوض بمبادلات السلع بين بلدان اغادير إلى المستوى المطلوب.




	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

رقم النشاط تعريفه	6
المضمون	<p>خلق اتحاد يجمع الجمعيات المهنية في قطاع السيارات بمنطقة أغادير على غرار جمعية أمم جنوب شرق آسيا</p> <p>المرحلة الأولى: إعداد القوانين الداخلية (مسودتها الأولى في الملحقات) مع دعم خبرة (الوحدة الفنية لأغادير)</p> <p>- المهام الأساسية:</p> <ul style="list-style-type: none"> • تطبيق الرؤية المتعلقة بقطاع السيارات في بلدان المنطقة • أنشطة للتواصل ولتحسيس الفاعلين الخواص • تحديد الحواجز واقتراح حلول • المصادقة والتعريف بالمؤشرات العامة فيما يخص وتيرة تطبيق الاستراتيجية <p>المرحلة الثانية: تبني القوانين الداخلية وإنشاء مكتب الاتحاد</p> <p>المرحلة الثالثة: خطة العمل على المديين القريب والمتوسط (الأساس نتائج الدراسة حول قطاع السيارات للوحدة الفنية لأغادير)</p> <p>في انتظار الإنشاء الرسمي للاتحاد، يمكن تشكيل فريق عمل يضم ممثلي القطاع الخاص في مجالات التجميع ومكونات العربات من بلدان المنطقة. هذا الفريق سيتم تنشيطه من قبل الوحدة الفنية لاتفاقية اغادير، حيث يجتمع حسب الحاجة.</p> <p>الجمعيات المهنية للدول الأعضاء في اتفاقية أغادير</p> <p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير</p> <p>الشركات المصنعة للتجهيزات بمنطقة أغادير</p> <p>خلق الاتحاد وتفعيله</p> <p>يونيو 2009</p> <p>دجنبر 2009</p> <p>7 أشهر</p> <p>ميزانية الاتحاد تنطبق على برنامج العمل المقرر بالنسبة للسنة الأولى من عمل الجمعية</p>
الجهة المسؤولة	
الجهات المساهمة	
النتيجة المتوخاة	
الإنتلاق	
تاريخ الانتهاء	
المدة	
التمويل	

	الوحدة الفنية لاتفاقية آغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق آغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

رقم النشاط تعريفه	7
	تحديد علامة تنتمي إلى منطقة آغادير (التواصل بشأن علامة مشتركة تجمع شركات المنطقة)
المضمون	الغاية: التعريف بعرض بلدان المنطقة لدى الزبناء في أوروبا المرحلة الأولى: إطلاق دراسة لإعداد الميثاق والعلامة <ul style="list-style-type: none"> • تحديد الموعد. • تحديد مضمون الميثاق (القيم، الجانب التقني، الاعتماد، الاسواق...) • تحديد معايير القبول • هيكلية الاختصاصات والمراقبة المرحلة الثانية: تعيين الشركات المؤهلة للحصول على علامة آغادير المرحلة الثالثة: تنظيم التواصل بشأن علامة آغادير (في إطار تظاهرات، معارض، منتديات ...)
الجهة المسؤولة	اتحاد جمعيات قطاع السيارات ببلدان آغادير
الجهات المساهمة	المؤسسات المسؤولة عن توحيد المعايير الشركات المصنعة للتجهيزات بمنطقة آغادير
النتيجة المتوخاة	إنعاش المبادلات مع الزبناء الدوليين وتعزيز المبادلات داخل المنطقة
الإنتلاق	2010
تاريخ الانتهاء	2011
المدة	
التمويل	

ستعزز العلامة توضيح الرؤية بالنسبة للعرض المتعلق بمجهزي العربات من بلدان آغادير، وبشكل خاص خلال التظاهرات الدولية (صالونات ومنتديات متخصصة). لا يتعلق الأمر بعلامة عربية منبثقة عن منطقة آغادير، وإنما هوية مشتركة تضم مجهزي السيارات المنظمين، والمتوفرين على معايير الجودة المطلوبة من قبل المهنة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	


رقم النشاط تعريفه	8 تنسيق مشاركة بلدان المنطقة في أهم المعارض الدولية (جناح دول أغادير)
المضمون	<p>برمجة مشاركة مجهزي المنطقة بأهم الصالونات الأوروبية تحضير المداخلات حول الإمكانيات المتاحة داخل منطقة اغادير في إطار الصالونات المستهدفة</p>
الجهة المسؤولة	اتحاد الجمعيات المهنية في قطاع السيارات باتفاقية اغادير
الجهات المساهمة	مكتب الربط الخاص بالوحدة الفنية لاتفاقية أغادير بأوروبا / وزارات التجارة الخارجية لكل بلد
النتيجة المتوخاة	تطوير العرض من حيث تجهيزات السيارات ببلدان أغادير
الإطلاق	دجنبر 2010 (مباشرة بعد إنشاء اتحاد الجمعيات المهنية)
تاريخ الانتهاء	-
المدة	-
التمويل	اتحاد الجمعيات المهنية/ وزارات التجارة الخارجية

رقم النشاط تعريفه المضمون	9 إنشاء مرصد السيارات بمنطقة أكادير
	<p>المرحلة 0: إحداهات قاعدة معلومات حول شركات قطاع التجميع والتجهيزات داخل منطقة اكادير (سيتم انجاز هذا النشاط في انتظار إحداهات اتحاد الجمعيات المهنية المكلف بتوجيه إنشاء المرصد).</p> <p>المرحلة 1: الشروع في إعداده دفتر التحملات لقاعدة البيانات على المدى القريب والمتوسط والبعيد</p> <ul style="list-style-type: none"> • دفتر التحملات • طريقة الحصول على المعلومات • المسؤوليات • طريقة النشر (خدمة بالأداء) <p>المرحلة 2: إعداده وإنشاء قاعدة بيانات حول:</p> <ul style="list-style-type: none"> • العرض في المنطقة فيما يتعلق بقطاع السيارات CBU, CKD, SKD سواء فيما يخص: <ul style="list-style-type: none"> - السيارات الخفيفة والنفعية أو الحافلات و الشاحنات الثقيلة - التجهيزات وأجزاء ومكونات السيارات المصنعة في المنطقة • الشركات النشيطة في قطاعات التجميع، صناعة أجزاء ومكونات السيارات وتجهيزاتها، توزيع قطع الغيار وأخيرا التصليح • أجزاء ومكونات السيارات المصنعة في المنطقة مع إدماج التكنولوجيا المعنية • أهم الأسواق المستهدفة من طرف المجهزين بالمنطقة (OEM, OES, IAM, الأسواق المحلية/ التصدير، ...) <p>المرحلة 3: إعداده وتطوير قاعدة بيانات حول أهم الزبناء الأوروبيين:</p> <ul style="list-style-type: none"> • جرد مواقع التجميع (والنماذج) حسب الموقع الجغرافي في أوروبا (اسبانيا، البرتغال، ايطاليا، فرنسا والمانيا....) • جرد المجهزين من صنف 1 و 2 المتواجده بهذه المناطق نفسها • التعرف على الأسواق المحتملة (حجمها، طبيعتها، مستوى متطلباته، طريقة عملها من أجل التزود بتكلفة منخفضة إلخ) <p>المرحلة 4: إعداده وتطوير قاعدة بيانات حول عرض أهم البلدان المنافسة لمنطقة أكادير (بلدان PECO، تركيا)</p> <ul style="list-style-type: none"> • جرد مواقع التجميع والنماذج المصنعة،... • تحديد المجهزين المتواجدين من الصنف 1 • تحديد المجهزين من الصنفين 2 و 3
الجهة المسؤولة	المرحلة 0: الوحدة الفنية
الجهات المساهمة	المراحل من 1 إلى 4 : اتحاد الجمعيات المهنية في مجال العربات لاكادير
النتيجة المتوخاة	الوحدة الفنية لأكادير قاعدة بيانات موثقة وجاهزة للاستفادة منها



	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير اراسه حول قطاع مكونات وأجزاء التبايل ونشاطات تركيب السيارا داخل الال الأعضاء في اافاق التبايل الحر بين الال العربية الماوسطية المسمى اافاق أعااير (الأراا، الونس، مصر، المار)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الخااامى - ابريل 2008	

الإنااق	نونبر 2008
اارياا الأناهاا	المرالا 1: يناير 2009 المرالا 2: ماي 2009 المرالا 3: شاااير 2009 المرالا 4: فبراير 2010
المال	15 شهر
الاماويل	المرالا 0 : 15.000 يورو من اال ااااا قاعاا باااناا / الال الفنية المرالا من 1 إلى 4 : 200.000 يورو لإنشاء المرصا / مساهمة مشاااا : الال لفنية ؟ الأااا الأوروبى ؟ الال الأعضاء ؟


رقم النشاط تعريفه	10 إنشاء صندوق لتمويل المشاريع الصناعية بقطاع السيارات داخل منطقة آغادير
المضمون	<ul style="list-style-type: none"> • تحديد هندسة ونموذج أعمال الصندوق (نوع الاستثمار، النضج، المرود المنتظر، نظام التسيير والحكمة، الشراكة...) • تحديد محيط المشاريع المؤهلة للتمويل في إطار الصندوق، مثال: <ul style="list-style-type: none"> ▪ مشاريع إعادة هيكلة التمويل (التحويل إلى رأس مال) ▪ مشاريع البحث والتطوير ▪ مشاريع اندماج - اقتناء ▪ مشاريع تقريب صناعي، تكنولوجي أو تجاري (شركات مشاركة) • تحسيس الشركات المستفيدة من هذه الأداة التمويلية الموضوعة رهن إشارتهم • تحديد المشاريع المؤهلة للتمويل داخل المنطقة • تمويل برامج البحث لصالح الشركات والتطوير الصناعي للقطاع من شأن هذا الصندوق أن يشجع كل مبادرة تقريب بين شركات منطقة آغادير وبالتالي التحفيز على خلق شركات فيما بين هذه الشركات و مع شركات متموقعة بأوروبا.
الجهة المسؤولة	الوحدة الفنية
الجهات المساهمة	خبرة خارجية / أبناك/ شركات التأمين/ صناديق الضمان
النتيجة المتوخاة	تمويل التنمية (...M&A) والبحث والتطوير داخل مجال صناعات العربات بالنسبة لبلدان آغادير
الإنتلاق	ماي 2009: إنشاء الصندوق ورفع التمويل
تاريخ الإنتهاء	دجنبر 2009: إغلاق الصندوق وبدء النشاطات.
المدة	7 أشهر لخلق الصندوق والإنتلاق الفعلي للصندوق
التمويل	20 مليون يورو خلال المرحلة الاولى (3 سنوات)، تمدد إذا ما تم استهلاك الموارد خلال هذه الفترة / البنك الأوروبي للاستثمار، البنك الإفريقي للتنمية، القطاع الخاص بدول المنطقة.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	



رقم النشاط تعريفه	11
المضمون	<p>إنشاء بوابة إلكترونية "أغادير أوتوموتيف"</p> <p>المرحلة 0 : إحداث باب حول قطاع التجميع وتجهيزات السيارات داخل الموقع الإلكتروني الحالي للوحدة الفنية، في انتظار إنشاء الاتحاد الذي سيكلف بتطوير موقع مخصص للقطاع داخل بلدان اغادير. هذا الباب سيتمكن من إبراز عرض المجهزين داخل المنطقة.</p> <p>المرحلة الأولى: إعداد شكل ومضمون البوابة</p> <ul style="list-style-type: none"> • تقديم "أغادير أوتوموتيف" • تقديم العرض الخاص بتجميع وتجهيز السيارات بالمنطقة • تقديم برنامج الحدث للسنة الجارية • تقديم أهم المستجدات المرتبطة بقطاع صناعة السيارات بالمنطقة • تذكير بالحاجيات التي عبر عنها قطاع صناعة السيارات من المواد نصف المصنعة أو من الأجزاء المكملة للسلسلة • خلاصة البحث عن شركات صناعية / تكنولوجية أو تجارية • إلخ... <p>المرحلة الثانية: تطوير تفاعل البوابة</p> <ul style="list-style-type: none"> • نشر الخدمات المؤدى عنها على شبكة الانترنت. مثال: - المعلومات والإحصائيات - دراسات السوق بالمنطقة - إلخ <p>اتحاد الجمعيات المهنية لقطاع السيارات بمنطقة أغادير</p> <p>بوابة فعالة مخصصة لقطاع صناعة السيارات بمنطقة أغادير</p> <p>مارس 2009</p> <p>مارس 2010</p> <p>3 أشهر بالنسبة للمرحلة الأولى</p> <p>15 ألف يورو (وكالة إنترنت) // اتحاد الجمعيات // الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير</p>
الجهة المسؤولة	
الجهات المساهمة	
النتيجة المتوخاة	
الإطلاق	
تاريخ الانتهاء	
المدة	
التمويل	

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسته حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	




رقم النشاط تعريفه	12
المضمون	<p>تطوير دخول شركات جديدة إلى قطاع تجهيز السيارات</p> <p>المرحلة الأولى: في كل بلد من بلدان اتفاقية أغادير، تحديد الصناعات النشيطة في التكنولوجيا العرضية التي من شأنها الاندماج في صنف المجهزين "ب"</p> <ul style="list-style-type: none"> • الصناعات التعدينية • الصناعات البلاستيكية (أجزاء خاصة) • النوافذ • المطاط • النسيج • إلخ... <p>المرحلة الثانية: تنظيم حملة تحسيسية لفائدة الشركات التي وقع عليها الاختيار الأولي، ومن أجل تعريفهم بمؤهلات قطاع السيارات والمتطلبات المرتبطة به</p> <p>المرحلة الثالثة: تنظيم مواكبة هادفة لفائدة الشركات المهمة من أجل الاندماج في قطاع السيارات</p> <ul style="list-style-type: none"> • تنظيم تطبيق التكوين الشامل (مجهزين أكفاء) • تنظيم دورات لدى شركات التجهيز الدولية (مثال: رونو،...) وشركات التجهيز من الصنف 1 من أجل تحسيس شركات منطقة أغادير بشأن متطلباتها • انطلاق العمليات <p>اتحاد الجمعية المهنية لقطاع السيارات بمنطقة أغادير وزارات الصناعة ببلدان منطقة اغادير</p> <p>تنويع نسيج المجهزين في قطاع السيارات داخل بلدان منطقة أغادير تطوير إنتاج المنتجات شبه المصنعة في قطاع صناعة السيارات تطوير إمكانيات استغلال تراكم المنشأ (المواد شبه المصنعة في أحد بلدان أغادير والتي تم إتمام صنعها في بلد ثالث)</p> <p>يناير 2009 يناير 2012 36 شهرا</p> <p>اتحاد الجمعيات/ الوحدة الفنية لأغادير/ وزارات التجارة بالبلدان الأربعة 100 ألف يورو (100 يوم. خبراء) المرحلة الثانية</p>
الجهة المسؤولة الجهات المساهمة النتيجة المتوخاة	<p>الإنتلاق تاريخ الانتهاء المدة التمويل</p>

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	




رقم النشاط تعريفه المضمون	13 إقامة معرض متخصص للمجهزين وتجميع السيارات بمنطقة أغادير
<p>المرحلة 0 : عقد اجتماع فريق ممثل من مسؤولي الصالونات المهنية في قطاع التجهيزات داخل بلدان اغادير من أجل تبادل الآراء والتصديق على جدوى إحداث صالون مخصص للقطاع داخل المنطقة، تماشياً مع خطة العمل أسفله. يتم تنظيم هذا الصالون بصفة مترودة ومنتظمة (يحدد التوقيت والمكان بالاتفاق بين الأطراف المعنية قبل كل موعد)</p> <p>المرحلة الأولى: التعريف بمفهوم معرض متخصص</p> <ul style="list-style-type: none"> • إيجاد سعر للمعرض المتخصص • تحديد الأهداف، شريحة العارضين والزوار، الميزانية وإجراءات تحديد إقامة الدورة الأولى • أعضاء التسيير وحكمة المعرض المتخصص <p>المرحلة الثانية: التحضير للدورة الأولى للمعرض المتخصص</p> <ul style="list-style-type: none"> • اختيار مكان الدورة الأولى (أوروبا؟ / منطقة أغادير؟) • التحضير والترويج للتظاهرة • انطلاق العمليات <p>المرحلة الثالثة: انطلاق الدورة الأولى للمعرض المتخصص</p> <p>اقتراحات: اختيار طنجة للدورة الأولى تزامناً مع الإنطلاقة المرتقبة لمصنع تجميع رونو.</p> <p>سر النجاح: تواجد مصنع عالمي مع شريحة هامة من المجهزين العالميين اتحاد جمعية مهنيين السيارة بأغادير</p> <p>وزارة الصناعة والتجارة الخارجية للدول الأربعة</p>	<p>الجهة المسؤولة الجهات المساهمة النتيجة المتوخاة</p>
<p>التعريف بعرض كل دولة تجاه الدول الأخرى من منطقة أغادير</p> <p>إنعاش عرض التجهيزات بدول أغادير تجاه أصحاب القرار الأوروبيين</p> <p>تيسير التبادل بين دول أغادير</p> <p>تيسير التقارب الصناعي والتكنولوجي والتجاري داخل منطقة أغادير</p>	<p>الإنطلاق تاريخ الانتهاء المدة التمويل</p>
<p>فبراير 2009</p> <p>فبراير 2010</p> <p>400.000 يورو/ لكل بلد/ الوحدة الفنية/ الاتحاد الأوروبي/ المنعش رونو؟</p>	

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	



رقم النشاط تعريفه	14 وضع لجن داخل اتحاد الجمعيات للعمل معا على مواضيع خاصة في قطاع السيارات بالمنطقة
المضمون	<p>المرحلة الأولى: وضع 5 لجن بالاتحاد:</p> <ul style="list-style-type: none"> • لجنة الإنتاجية (الإنتاج، المواصفات، المردودية) • لجنة الموارد البشرية والتكوين • لجنة الهندسة والتصنيع (R&D) • لجنة الترويج والتواصل • لجنة للصعوبات المعترضة <p>المرحلة الثانية: تزويد اللجان ببرامج وإمكانيات لتمكينها من:</p> <ul style="list-style-type: none"> • تنظيم التظاهرات • تبادل الخبرات • التواصل وبيت المعلومات • تقاسم الخبرات • تقاسم الإمكانيات
الجهة المسؤولة	اتحاد جمعية السيارات بدول أجادير
الجهات المساهمة	
النتيجة المتوخاة	تطوير المبادلات بالمنطقة وعلى الصعيد العالمي واختيار وسائل التطور المستمر
الإطلاق	يونيو 2009
تاريخ الانتهاء	شتنبر 2009
المدة	4 أشهر
التمويل	


	الوحدة الفنية لاتفاقية أكاير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكاير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

رقم النشاط تعريفه	15 إنشاء بنك للمعلومات حول مشاريع الاستثمار والتصنيع في قطاع السيارات بالمنطقة
المضمون	<p>المرحلة الأولى: انطلاقا من النسيج الصناعي المتوفر بالمنطقة واحتياجات أصحاب القرار، وضع بنك للمعلومات للمشاريع الصناعية في قطاع السيارات</p> <ul style="list-style-type: none"> • حسب وحدات العربات: <ul style="list-style-type: none"> - الخارجي (مثال الهياكل) - الداخلي (مثال جهاز القيادة، طاولة القيادة) - المحرك (مثال محرك كامل) - نظام امتصاص صدمات التعليق • حسب الحرف/ تكنولوجيا متفاعلة: <ul style="list-style-type: none"> - الصناعة البلاستيكية - الصناعة الحديدية - نسيج - مطاط - إلكترونيك - ألخ... • حسب قطاع السيارات <p>المرحلة الثانية: وضع برنامج تسويقي أولي للوحدات والقطع التي تعرف طلب متواصل (خدمات مسجلة) مع إمكانية الاستفادة من دعم الخبرات الخارجية</p> <p>اتحاد الجمعيات المهنية للسيارات بأكاير الوحدة الفنية لأكاير وضع رهن إشارة الصناع بالمنطقة، بنك معلومات حول مشاريع مدروسة وذات جاذبية بالمنطقة</p> <p>يونيو 2009 يوليو 2011 25 شهر</p> <p>اتحاد الجمعيات/ الوحدة الفنية/ وزراء الصناعة بالدول الأربعة 100.000 يورو (100 يوم. خبراء) في مرحلة أولى وفي مرحلة ثانية: تحدد حسب العناصر المرجعية لبرنامج العمل</p>
الجهة المسؤولة	اتحاد الجمعيات المهنية للسيارات بأكاير
الجهات المساهمة	الوحدة الفنية لأكاير
النتيجة المتوخاة	وضع رهن إشارة الصناع بالمنطقة، بنك معلومات حول مشاريع مدروسة وذات جاذبية بالمنطقة
الإنتلاق	يونيو 2009
تاريخ الإنتهاء	يوليو 2011
المدة	25 شهر
التمويل	اتحاد الجمعيات/ الوحدة الفنية/ وزراء الصناعة بالدول الأربعة 100.000 يورو (100 يوم. خبراء) في مرحلة أولى وفي مرحلة ثانية: تحدد حسب العناصر المرجعية لبرنامج العمل

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكاير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أكاير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	


رقم النشاط تعريفه	16 خلق منتدى سنوي للتبادل حول النقاط المتعلقة بقطاع صناعة السيارات على مستوى المنطقة
المضمون - وضع لجنة لتنظيم منتدى دائم (سنوي؟) <ul style="list-style-type: none"> • تحليل الأسواق • دراسة مقارنة • تبادل الخبرات • التكوين • فرص التكامل الصناعي والتكنولوجي والتجاري - تنظيم أول دورة يمكن تنظيم هذا المنتدى في إطار المعرض المتخصص بأكاير اتحاد الجمعيات المهنية للسيارات بأكاير الوحدة الفنية لأكاير تبادل الخبرات تنمية الشراكة داخل المنطقة تنمية متابعة السوق المنافسة أكتوبر 2009	الجهة المسؤولة الجهات المساهمة النتيجة المتوخاة الانطلاق تاريخ الانتهاء المدة التمويل

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU</p> <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	
	<p>التقرير الختامي - إبريل 2008</p>	

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU</p> <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>ااراسة حول فطاع مكونات واجزاء التناايل ونشاطات تركيب</p> <p>السيارات اااال ااال الاعضاء في اتفالق التناايل الحر بين ااال</p> <p>العربية المتوسطة المسمى اتفالق أعااير (الأراان، تونس، مصر،</p> <p>المغرب)</p>	
	<p>التقرير الختامى - ابريل 2008</p>	


	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التنبيل ونشاطات تركيب السيارات داخل الءول الأءضاء في اتفاق التبادل الحر بين الءول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأرءن، ءونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>   <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الخءامى - ابريل 2008</p>	

الملءقات

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير اراسه حول قطاع مكونات وأجزاء التبايل ونشاطات تركيب السيارات اااا الدول الأعضاء في اناقا التبايل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اناقا أعااير (الأرنا، انا، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامى - ابريل 2008	

الملحقة الاولى: المعارض

إيكيب أوتو باريس	
المكان	حديقة المعارض باريس الشمال – فرنسا
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	تجهيزات العربات، تجهيزات الورشات
عدد العارضين	-
عدد الزوار	104137
الجهات المنظمة	COM'EXPO PARIS
أوتوميكانيا، فرنكفورت ألمانيا	
المكان	حديقة المعارض باريس الشمال – فرنسا
التاريخ	من 16 إلى 21 شتنبر 2008
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	مكونات، أجزاء وتوابع السيارات، تجهيزات الورشات، الإصلاح، محطات خدمات السيارات
عدد العارضين	-
عدد الزوار	-
الجهات المنظمة	Messe Frankfurt

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	



المكان	مركز معارض تجارة بولونيا
التاريخ	من 20 إلى 24 ماي 2009
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	تجهيزات مكونات، أجزاء وتوابع السيارات، الإصلاح، خدمات متعلقة بالسيارات
عدد العارضين	-
عدد الزوار	-
الجهات المنظمة	PROMOTEC S

موتورتيك	
المكان	معرض مدريد - اسبانيا
التاريخ	من 10 إلى 14 مارس 2009
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	تجهيزات ومكونات العربات
عدد العارضين	-
عدد الزوار	-
الجهات المنظمة	28042 IFEMA مدريد، اسبانيا

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أعادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

المعرض التجاري للسيارات بانجلترا	
المكان	NEC، برمينغهام ، إنجلترا
التاريخ	من 15 إلى 17 ابريل 2008
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	صناعات النقل، تجهيزات ومكونات العربات
عدد العارضين	-
عدد الزوار	-
الجهات المنظمة	CRYSTAL COMMUNICATIONS ، كريستال هوس 14 طريق رينهم لندن - ME8 6YX

معرض تونس الدولي للعربات SIAT	
المكان	حديقة المعارض .ومركز التجارة الدولية لتونس
التاريخ	-
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	أهم مصنعي العربات ، والسيارات النفعية والشاحنات والحافلات ومصنعي مكونات السيارات وأجزاء التبديل والتوابع، مزودي تجهيزات الورشات والمحطات وموفري الخدمات ذات الصلة
عدد العارضين	174 سنة 2005
عدد الزوار	82451 سنة 2005
الجهات المنظمة	شركة المعارض الدولية لتونس

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

اوتوبارتس مصر	
المكان	القاهرة
التاريخ	
التردد	مرتين بالستة
القطاعات الممثلة	أجزاء، مكونات وتوابع السيارات
عدد العارضين	
عدد الزوا	
الجهات المنظمة	الفرسان للمعارض الدولية

اوتوميك مصر	
المكان	ارض المعارض الدولية لمصر، شارع ممدوح سالم، القاهرة.
التاريخ	من 4 إلى 9 يونيو 2008
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	معرض السيارة، الحافلة، وتجهيزات الورشات، الأجزاء والتوابع
عدد العارضين	345 سنة 2007 380 متوقعة سنة 2008
عدد الزوار	420135 سنة 2007 440000 متوقعة سنة 2008
الجهات المنظمة	ACG، رقم 261 المعادي الجديدة، القاهرة، مصر

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

اكيب اوتو الجزائر	
المكان	حديقة المعارض بالجزائر
التاريخ	من 31 مارس 2008 إلى 3 ابريل 2008
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	معرض تجهيزات السيارة و الورشات،
عدد العارضين	157 سنة 2007
عدد الزوار	4680 سنة 2007
الجهات المنظمة	COM'EXPO PARIS

معرض تيكاتو المغرب : المعرض المتوسطي لتكنولوجيات وخدمات السيارات	
المكان	مكتب المعارض بالدار البيضاء
التاريخ	من 21 إلى 25 نونبر 2007
التردد	مرتين بالسنة
القطاعات الممثلة	تجميع العربات، تجهيزات التركيب الاولي، اجزاء التبديل والتوابع، المنتجات البترولية، لوازم وتجهيزات الورشات، خدمات السيارات
الجهات المنظمة	الجمعية المغربية لصناعة وتسويق السيارات www.tecautomaroc.com

الملحق الثانية : تركيا

البطاقة الوصفية		
لدان أكادير	تركيا	معطيات 2006
125	69,5	السكان (بالملايين)
الطلب		
7,2	8,4	أسطول السيارات (بالملايين)
16	9	متوسط عمر أسطول السيارات
57	115	نسبة كثافة السيارات
5,2	5	السيارات الخاصة (بالملايين)
2,0	3,4	السيارات النفعية وغيرها (بالملايين)
382	670	مبيعات السيارات الجديدة (بالآلاف)
العرض		
28	15	عدد وحدات التجميع
21 150	130 000	عدد العمال
122 900	1 100 000	الإنتاج (بالوحدة)
1 770		الإنتاج (بملايين الأورو)
	800 000	الصادرات (بالوحدة)
	7 460	الصادرات (بملايين الأورو)
417	1 100	عدد شركات تجهيز السيارات
101 300	120 000	عدد العمال
2 310		الإنتاج (بملايين الأورو)
1 536	3 250	الصادرات (بملايين الأورو)

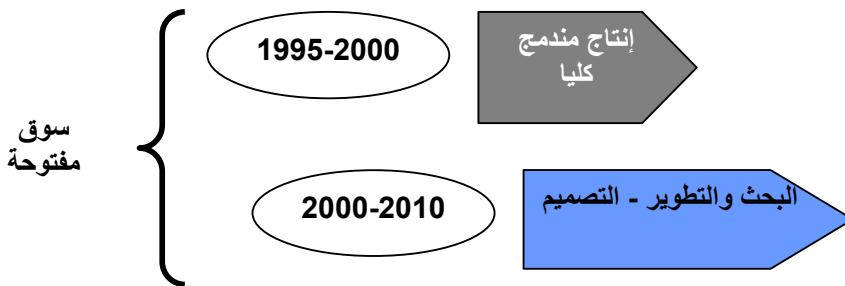
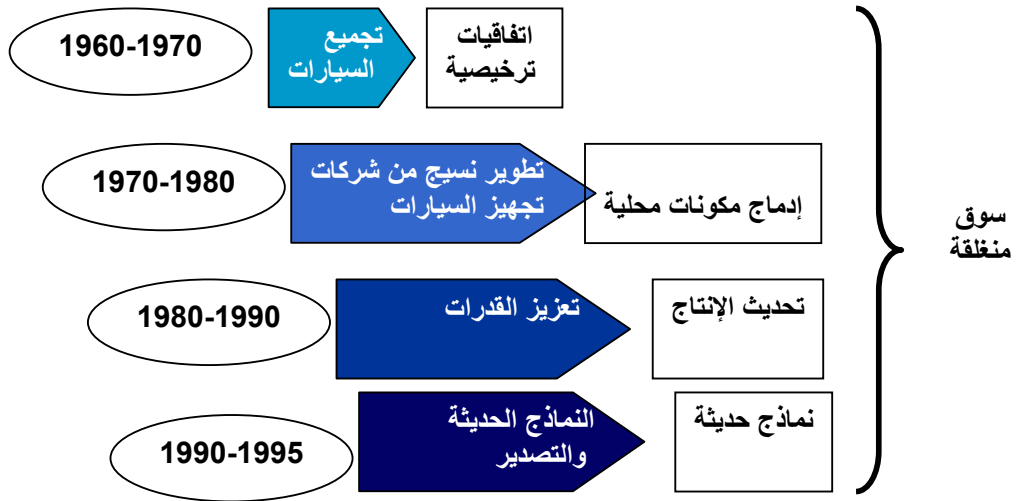
وصف قطاع صناعة السيارات و التجهي:

تعتبر صناعة السيارات قطاعا هاما وجد نشيط في تركيا، حيث تضم 15 مصنعا وأكثر من ألف شركة تجهيز. وتشكل هذه الصناعة أهم ثاني صادرات البلد (بعد النسيج/الملابس) وأهم نقطة تبادل بين فرنسا وتركيا.

تطورت صناعة تجهيز السيارات منذ السبعينات نظرا لتركز مصنعي السيارات خاصة رونو و فيات حيث جذبوا على أثرهم مجموعة من المجهزين العالميين. و كانت آنذاك صناعة تجميع تستهدف السوق المحلية بالأساس و محمية بالحوجز الجمركية. ولقد أدى دخول الاتفاقية الجمركية مع الاتحاد الاوروبي حيز التنفيذ، في يناير 1996، إلى إنعاش القطاع، حيث أن مجموعة من المصنعين (رونو وفيات ثم تويوتا وفورد...) اختاروا تركيا كأرضية للتصدير نحو أسواق أوروبا الغربية.

وفي السنوات الأخيرة، عرفت الصناعة نموا ملحوظا وتحسنت الجودة: حازت معظم شركات التجهيز التركية على شهادات الجودة من نوع ISO TS 16949 أو QS 9000 و ISO 14000 و ISO 9000 ، مما يسمح لها بالتصدير إلى الأسواق الخارجية مباشرة أو بطريقة غير مباشرة كمزودين لأجزاء السيارات.

وفي هذا الصدد، فقد استفادت شركات التجهيز القائمة بتركيا من سياسة "الإمداد العالمي" المعتمدة من طرف شركات التجميع العالمية.



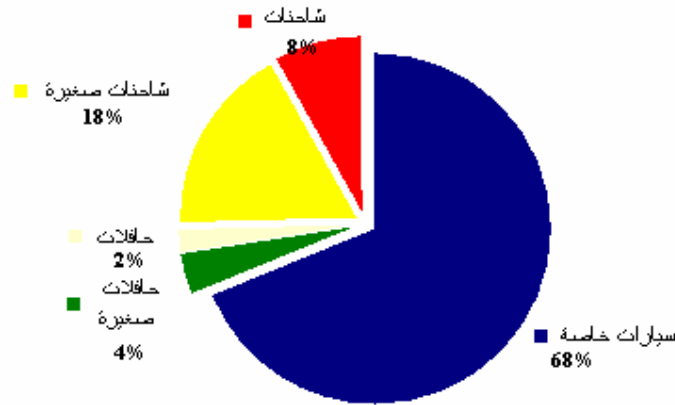
هدف 2010 : قطب الجودة

- سيتم إنتاج مليوني سيارة في أفق 2015
- أن تكون مركز جودة من حيث الإنتاج والبحث والتطوير

تحليل الطلب:

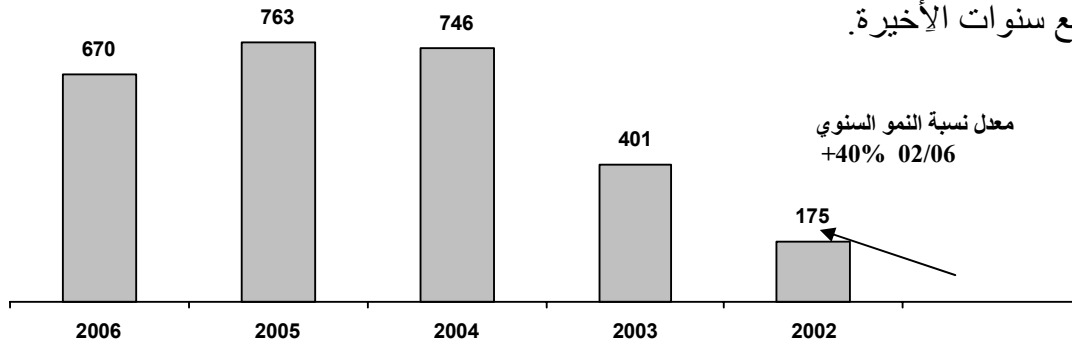
● أسطول السيارات: 8,4 مليون سيارة

في 2005، كان أسطول السيارات التركي يقدر بـ 8,4 مليون سيارة ويشمل 5 ملايين سيارة خاصة. ويبلغ متوسط عمر الأسطول 9 سنوات.



ويشهد الطلب على السيارات تطورا دوريا حسب الظروف الاقتصادية. فبين 2002 و2005، تضاعفت المبيعات 4 مرات لتصل إلى 763000 وحدة.

وفي 2006، تم بيع 670000 سيارة في السوق التركية، وذلك بزيادة 40% سنويا على مدى الأربعة سنوات الأخيرة.

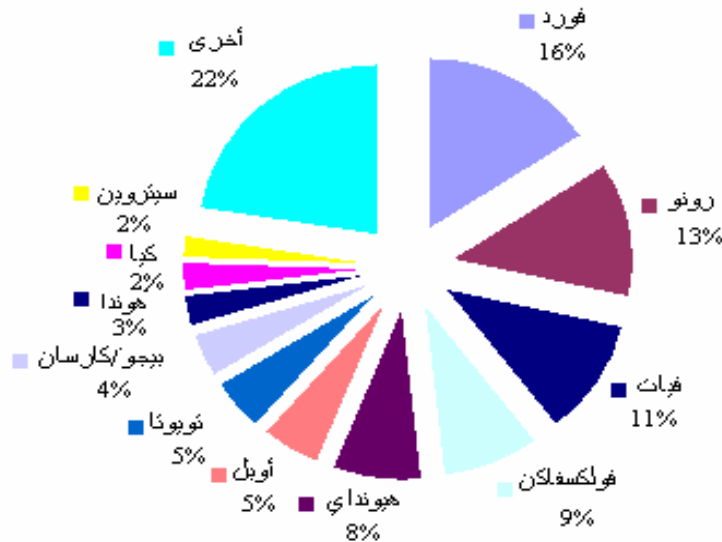


تصل نسبة كثافة السيارات إلى 115 سيارة لـ 1000 نسمة.

● العلامات التجارية المسوقة:

تهيمن على السوق 11 علامة تجارية تحقق حوالي 80% من مجموع المبيعات السنوية. وتمثل الواردات 60% من المبيعات المحلية.

مبيعات 2006	سيارات CBU	سيارات CKD	العلامات التجارية
106 672	42 075	64 597	فورد
85 010	33 443	51 567	رونو
72 383	14 919	57 464	فيات
59 249	59 249	-	فولكسفاكن
53 479	27 052	26 427	هيونداي
34 947	34 947	-	أوبل
31 562	15 126	16 436	تويوتا
28 000	18 831	9 169	بيجو/كارسان
18 891	6 259	12 632	هوندا
15 180	15 180	-	كيا
14 748	14 748	-	سيتروين
149 879	120 171	29 708	أخرى
670 000	402 000	268 000	المجموع
	60%	40%	



تحليل العرض:

التجميع:

يضم نشاط التجميع 15 مصنعا منهم 5 يصنعون سيارات خاصة. في 2006، صنعت تركيا مليون سيارة، أكثر من نصفها سيارات خاصة لطاقة إنتاجية تتجاوز 1,5 مليون سيارة. في 2007، قدر الإنتاج ب 1,1 مليون سيارة مما يعادل نموا يقدر ب7% بالمقارنة مع 2006.

ويعزى هذا النمو إلى السيارات التجارية، خاصة الشاحنات الصغيرة (فان، ميني فان، سيارات النقل بيك أب) التي مثلت 84% من مجموع إنتاج السيارات التجارية. و من ثم فإن تركيا هي أول مصنع للحافلات في أوروبا.

جدول: صناعة السيارات في تركيا

التغير	2007	2006		السيارات الخاصة	
		السيارات الخاصة + السيارات التجارية	السيارات التجارية		
1%	260 000	258 126	258 126	0	فورد أوتوسان
12%	255 000	228 593	0	228 593	أويك رونو
6%	190 000	178 434	98 705	79 729	توفاس فيات
5%	185 000	176 688	0	176 688	تويوتا
14%	69 500	60 895	18 545	42 350	هيونداي
118%	40 000	18 322	0	18 322	هوندا
0%	15 000	15 209	15 209	0	مرسيدس بنز
0%	12 500	12 524	12 524	0	بيجو كرسان
-4%	72 800	76 196	76 196	0	أخرى
7%	1 099 800	1 024 987	479 305	545 682	المجموع

المصدر: المهمة الاقتصادية و الجمعية التركية لشركات التجهيز

حتى نهاية التسعينات، كانت صناعة السيارات التركية تزود السوق المحلية بشكل حصري تقريبا. ومنذ 2001، توجهت استراتيجية المصنعين نحو التصدير بوضوح. فتضاعفت الصادرات 3 مرات بين 2001 و 2006 لتنتقل من 200000 إلى 700000 سيارة.

وفي 2006، صدرت تركيا 706000 سيارة أي ما يعادل زيادة 35% بالمقارنة مع 2005. أهم المصنعين الموجودين هم فورد وأويك رونو وتوفاس (فيات) وتويوتا وهيونداي وهوندا.

في 2006 ، بلغت صادرات مكونات و قطع غيار السيارات 3،3 مليار أورو.
مجموعة المعدات التي تنتجها شركات تجهيز السيارات في تركيا متنوعة جدا:

- أنظمة المحرك الكاملة
- أنظمة الفرملة و مكوناتها
- قطع الواصل
- قطع بلاستيكية
- مجمعات الكهرباء
- زجاج السيارات
- الكراسي و المكونات
- المعدات الكهربائية
- أنظمة الإضاءة
- العجلات
- البطاريات
- الهيكل الخارجي
- الهيكل الداخلي

تحليل تنافسي

يعد مجال السيارات أهم القطاعات بتركيا، حيث يضم 15 مصنعا وما يزيد عن 1000
مجهز ويمثل ثاني قطاع مصدر بعد النسيج والالبسة.

تطورت صناعة تجهيزات السيارات مع بداية السبعينات، بسبب تواجد مصنعي السيارات
(خصوصا Fiat و Renault) الذين حفزو بدورهم العديد من المجهزين العالميين
للتموضع بالقرب منهم.

تعلق الامر في البداية، بصناعات تجميع، موجهة فقط للسوق المحلية ومحمية بالقيود
الجمركية.

مع دخول الاتفاق الجمركي مع الاتحاد الأوروبي حيز التنفيذ خلال شهر يناير 1996، تم
إعطاء دفعة قوية لتطوير القطاع: العديد من المصنعين (Fiat، Renault و بعدها
Toyota و Ford....) اختاروا تركيا كقاعدة للتصدير إلى الأسواق الأوروبية الغربية.

اعتمد المصنعون على شبكة تضم أكثر من 1100 ممون، قادرين على توفير 80 في المائة
من التجهيزات الضرورية لصناعة السيارات بتركيا.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

و بتركيا فئة المجهزين من الرتبة 1 غنية وذات جودة، ويرجع هذا طبعا لتواجد كبار المجهزين العالميين بالسوق.

على المستوى الجغرافي، يتمركز مجهزو السيارات بمنطقة مرمارا خصوصا بمدينة بورصا، حيث توجد وحدتي إنتاج السيارات Fiat و Renault ومنطقتين مخصصتين لهذا الغرض.

الجمعية التركية لمجهزي السيارات TAYSAD تدير منذ 1999 منطقة صناعية مخصصة لصناعة السيارات (بمساحة 2500 متر مربع).

ظهرت الموجة الأولى للترحيل داخل السوق التركية بالسبعينات في (Valéo, BURSA, Faurecia, متبوعة بموجة ثانية بالتسعينات (MGI Coutier, Mecaplast, Plastic Ominium, Safanou, Unifil, Renault). تجد هذه الشركات حاليا منافذ لها عند مصنعين آخرين. هناك اهتمام متزايد لشركات فرنسية أخرى في مجال التجهيزات بالسوق التركية.

خلال السنوات الأخيرة، ارتفعت وثيرة الإنتاج، كما ارتفعت جودة المنتجات: غالب المجهزين الأتراك يتوفرون على علامات جودة من نوع ISO 14000، QS 9000، ISO 9001 ISO TS 16949 ISO 244، مما يسمح لهم بالتصدير، إما مباشرة نحو الأسواق الخارجية أو بصفتهم مزودين بقطع الغيار للسيارات المصنعة بتركيا والموجهة للتصدير. وفي هذا الصدد فإن سياسة Global Sourcing أو التوريد الإجمالي المعتمدة من بعض المصنعين تعود بالنفع على المجهزين المتواجدين بتركيا.

تشكيلة التجهيزات المنتجة من قبل مجهزين أترك جد متنوعة، نظام كامل للمحركات، نظام كبح ومكوناته، قطع بلاستيكية، زجاج السيارات، مقاعد ومكوناتها، تجهيزات كهربائية ومدخرات كهربائية، أنظمة الإضاءة.

النسيج الصناعي لمجهزي السيارات بتركيا متنوع بحيث نجد 3 فئات:

- الشركات الاجنبية، فروع على شكل شركات مشتركة (Joint-venture) أو مصنع تحت شهادة (أوروبية، امريكية، يابانية أو كورية).

تستفيد هذه الشركات من تكنولوجيا تتماشى مع المتطلبات وتمثل ممونين أو مزودين رسميين للتجهيزات من التركيب الأولي أو أجزاء التبديل. جودة المنتجات التي يتم صنعها داخل هذه الشركات تكون مماثلة لتلك المتعلقة بمنتجات باقي مصانع العالم. وتضم الجمعية التركية لمجهزي السيارات TAYSAD 185 شراكة بين شركات محلية وأجنبية بتركيا.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- المجهزين الأحرار الذين يستطيعون الحفاظ على مكانتهم أيضا كمجهزين بالتركيب الأولي ومتواجدين بسوق التركيب 2 وسوق التبدل الحر يستطيع هذا النوع من المجهزين تطوير واقتراح أجزاء من ابتكارهم الشخصي، حيث توجه هذه الأجزاء خصوصا نحو سوق السيارات النفعية والشاحنات.

- الشركات التقليدية المنتجة لأجزاء ذات قيمة مضافة منخفضة وموجهة فقط لسوق التبدل المحلي. هذه الشركات تمون في بعض الأحيان السوق المحلية لقطع الغيار غير الأصلية. مجهزو السيارات المحليون لا يقتصرون حاليا على السوق المحلية: يطورون مبيعاتهم، مع إمكانية الاستثمار بالخارج، خصوصا باتجاه الدول الأوروبية.

كما أن الاستثمار بالتطوير والبحث، يبقى ضعيفا، وفي تطور. لكن هذه الخاصيات تنطبق فقط على المجهزين الأكثر نجاعة بالسوق، وبالتالي فهناك هوة كبيرة بدأت تظهر بين المجهزين القادرين على ربط شراكات مع شركات أجنبية أو تكون مباشرة معتمدة من قبل المصنعين وبين المجهزين الغير متوفرين على هذه الوسائل والإمكانات.

الآفاق بالنسبة للمجهزين بتركيا واعدة لأنه، حسب جميع التكهانات، يعتبر إنتاج السيارات، المدعوم عبر عملية التصدير، في تطور مستمر في أفق السنوات المقبلة. الصادرات من أجزاء السيارات وتجهيزاتها عرفت خلال السنوات الأخيرة، ارتفاعا نسبيا، حيث بلغت 3 مليار دولار سنة 2004 (31 في المائة بالنسبة لسنة 2003) و 3.6 مليار دولار سنة 2005 (+20 في المائة بالنسبة لسنة 2004). أكثر من 60 في المائة من صادرات تركيا موجهة إلى الاتحاد الأوروبي.

أهم أسواق مجهزي السيارات بتركيا عند التصدير، هي: ألمانيا (25 في المائة)، إيطاليا (10 في المائة)، فرنسا (9 في المائة)، إنجلترا (6 في المائة)، بلجيكا (7 في المائة) و إسبانيا (3 في المائة)

• السوق:

مزايا السوق:

تزخر تركيا بعدة مزايا تسمح للمجهزين بتركيا بالاستفادة من التموقع الجيد داخل السوق العالمية:

- يد عاملة منخفضة نسبيا (2 إلى 4 مرات أرخص من فرنسا)، مؤهلة وذات إنتاجية عالية؛
- تبعا للاتحاد الجمركي بين تركيا والاتحاد الأوروبي، يستفيد هذا البلد من الإعفاء من الرسوم الجمركية؛
- السوق التركية مهمة وتزخر بقدرة هائلة على التطور؛

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

- الموقع الجغرافي يسهل التصدير نحو البلدان المجاورة؛
- نسيج المزددين مكثف ويتميز بمهارة هائلة اعتبارا لأهمية الاستثمارات المنجزة بالقطاع.

سلبيات السوق:

تتوفر السوق التركية أيضا على سلبيات: كلفة الكهرباء مرتفعة، ضرائب مرتفعة عند شراء السيارات، انبثاق وظهور منافسين جدد (دول شرق أوروبا، إيران) ضعف في مجال البحث والتطوير، بيروقراطية وتعقيدات إدارية، ترويج أجزاء وسلع غير أصلية.

• العرض

العرض المحلي شاسع ومتنوع. بعض التكنولوجيات والتجهيزات لا تستجيب لمتطلبات السوق.

مزايا العرض:

- تحويل المعادن و الميكانيك: صناعة أجزاء بالدوبان (مدابة أو مقولبة)، وجود مصانع 100% تركية تتجاوب مع متطلبات المصنعين، نشاط هام للتقطيع والقولبة، معرفة مستحسنة للتصميم والإنتاج بالنسبة للأجزاء والأدوات. قطاع السباكة متواجد بقوة، لكن التكنولوجيا المتواجدة لا زالت غير كافية بالنسبة للمصنعين المعتمدين على تقنيات دقيقة.
- تحويل البلاستيك: عدد كبير من المجهزين (شركات أجنبية ومحلية) لكنهم في بعض الأحيان يفتقرون لدراسة كافية بسلسلة التحويل
- تجهيزات كهربائية وإلكترونية: تواجد مجهزين عالميين كبار، حتى في مجال الضفائر الكهربائية (Yazaki, Delphi...)

سلبيات العرض:

- تصنيع – تعرية، يحتاج إلى المزيد من التطوير، لأن هذا النشاط كان في السابق ينجز من قبل المصنعين أنفسهم. تحويل المعدن، عبر إزالة مواد، غير متطور بالمقارنة مع تغيير شكل المعدن.
- أدوات وأجزاء لصناعة البلاستيك: صناعة قوالب لتحويل البلاستيك تتسم بالضعف (في حين أن صناعة أدوات من أجل القوالب متطورة نسبيا)
- معالجة سطح المواد: هناك عدة شركات محلية تنشط بهذا المجال، لكن مستوى الجودة لا يستجيب بصفة عامة لمتطلبات سوق السيارات
- ضعف أيضا بنشاط الغلفنة.
- أجهزة الربط
- أنظمة ذاتية الحركة والآلية.

الملحقة الثالثة:

الفرص المتاحة بفضل قواعد المنشأ

تحديد المنشأ التفضيلي

تعد قواعد المنشأ بمثابة وسيلة في خدمة السياسة الاقتصادية. ويطمح هذا النظام إلى تسهيل الاندماج الاقتصادي بين الشركاء من نفس المنطقة التفضيلية.

والمنشأ هو الجنسية الاقتصادية للسلع المتبادلة في التجارة العالمية. تحديد جنسية سلعة أمر ضروري لمعرفة إن كان بإمكان هذه الأخيرة الاستفادة من ميزات تعريفية (تخفيض أو إعفاء من الرسوم الجمركية) أم لا. يتعلق الأمر إذن بمنشأ تفضيلي أو منشأ غير تفضيلي.

فيما يتعلق باتفاقية أكادير، فهي تدخل ضمن اتفاقية برشلونة التي تدير العلاقات بين الاتحاد الأوروبي و دول المنطقة الأورو متوسطية و تتوقع التأسيس التدريجي لمنطقة تبادل حر من خلال إنشاء اتفاقيات ثنائية و محلية للشراكة و التبادل الحر.

وتعتبر اتفاقية أكادير من بين الاتفاقيات الأولى جنوب - جنوب التي تم عقدها من أجل هذا الإدماج الاقتصادي. و هي نفس قواعد المنشأ التي نص عليها الاتفاق الأوروبي.

وفي نطاق المبادلات بين بلدان اتفاقية أكادير، يمكن تحديد منشأ سلعة من الاستفادة من الإعفاء من الرسوم الجمركية. فمثلا، يمكن أن تصدر سلعة منشأها المغرب نحو بلد آخر من البلدان الثلاثة الشركاء مع إعفائها من الرسوم الجمركية. و بالمثل، فسلعة مصرية يمكنها أن تصدر نحو الاتحاد الأوروبي، تونس، المغرب، و الأردن مع إعفائها من الرسوم الجمركية. يتعلق الأمر إذن بمنشأ تفضيلي.

● معايير تحديد المنشأ التفضيلي في اتفاقية أكادير

يمنح المنشأ التفضيلي للسلع الآتية من بلدان محددة عندما تستجيب هذه السلع إلى معايير محددة. يتضمن الملحق الثاني للاتفاقية بروتوكول الحصول على المنشأ: العمليات التي يجب القيام بها للحصول على المنشأ و يبين إذن ما يجب أن تمر به سلعة للاستفادة من المنشأ التفضيلي.

المبدأ الذي تنص عليه اتفاقية أكادير حسب المادة الثانية هو لاكتساب صفة المنشأ من بلد ما، فإن هذه السلع إما ينبغي أن تكون قد صنعت بكاملها في هذا البلد، وإما أن تكون المواد المستوردة قد خضعت لعمليات تشغيل أو تصنيع كافية .

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

ويقوم هذا المبدأ على قواعد المنشأ و التراكم التي وردت في الاتفاقية الأورو - متوسطة. وتضم المادة الرابعة من الاتفاقية تعريفا ولائحة للمنتوجات المصنعة بالكامل.

أما فيما يخص المنتوجات المصنعة من مواد أولية مستوردة من بلدان أخرى، فهناك عدد من المعايير المستعملة لمعرفة ما إذا كانت هذه المنتجات ستستفيد أم لا من التفضيل، أي ما إذا كانت قد تعرضت لعمليات التصنيع أو التشغيل كافية أم لا. هذه المعايير محددة في المادة الخامسة من الملحق الثاني للاتفاقية.

ولقياس درجة التصنيع أو التشغيل و معرفة ما إذا كانت كافية، تستعمل ثلاثة معايير:

- معيار تغيير البند في النظام المنسق
- معيار القيمة المضافة، المستعمل أساسا لتحديد منشأ السلع الصناعية: لا يجب أن تتعدى قيمة السلع المستوردة، المدمجة في السلع المحصل نسبة معينة لكي تستفيد من صفة المنشأ التفضيلي؛
- معيار التصنيع الخاص: تتبع بعض السلع قواعد خاصة تصف التصنيع الذي يمنحها صفة المنشأ. وهذا المعيار يخص أساسا سلع قطاع النسيج .

يؤخذ معيار تغيير البند في النظام المنسق بعين الاعتبار عندما يعكس تحولا كافيا. ويمكن أن يكون المعياران الآخران بديلين (أو مكملين) لمعيار تغيير البند في النظام المنسق.

مثلا: توربينة مصنفة تحت الوضعية 8411 مصنوعة في تونس من سلع مستوردة من الهند، لا يمكنها الحصول على المنشأ التفضيلي إلا إذا استجابت لمعايير التصنيع أو التشغيل الكافية الآتية:

- إما أن تكون جميع المواد و السلع المستعملة لإنتاج توربينة مصنفة ضمن بند مختلف عن 8411 و كذلك يجب ألا تتجاوز المواد التي ليست لها صفة المنشأ نسبة 40% من سعر المنتج عند التسليم لدى باب المصنع؛
- أو أن لا تتجاوز نسبة هذه السلع التي ليست لها صفة المنشأ 25% من سعر المنتج عند التسليم لدى باب المصنع.

مثال آخر: نفس التوربينة مصنفة تحت البند 8411 من النظام المنسق ومصنوعة في تونس من سلع مستوردة من مصر يمكن أن يعاد تصديرها إلى المغرب بصفة منشأ تونس التفضيلي وإعفاؤها من الرسوم الجمركية.

في حالة سلعة مصنفة تحت البند 8408 من النظام المنسق ، مثلما هو الحال لمحركات الديزل: للحصول على صفة المنشأ فالمعيار المعتمد هو القيمة المضافة، و بذلك فنسبة السلع التي ليست لها صفة المنشأ يجب أن لا تتعدى 40% من سعر المنتج عند التسليم لدى باب المصنع.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

● الإعفاء من الرسوم الجمركية في اتفاقية أكادير

يقدم الملحق الأول لاتفاقية أكادير لائحة بجميع السلع المعفية تماما من الرسوم الجمركية حالما تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ. يتعلق الأمر بلائحة حسب البلدان. فمثلا هناك لائحة أولى تتضمن و تحدد جميع السلع ذات المنشأ الأردني و المصري و التونسي التي تعفى تماما من الرسوم الجمركية عند تصديرها إلى المغرب. وبالمثل، هناك لائحة ثانية تحدد جميع السلع ذات المنشأ المغربي و المصري و الأردني التي تعفى تماما من الرسوم الجمركية عند تصديرها إلى تونس.

● بروتوكول تراكم قواعد المنشأ:

إذا ارتكزنا على عملية التصنيع، من الشائع أن تتشارك شركتان أو عدة شركات متمركزة في دول مختلفة في إنتاج السلع تامة الصنع.

عندما تطبق دولتان أو عدة دول نفس قواعد المنشأ و تبرم اتفاقيات تبادل حر، فبإمكانها تراكم المنشأ. مما يعني أن السلع التي اكتسبت صفة المنشأ في بلد ما يمكن إدماجها مع منتوجات بلد آخر دون أن يؤثر ذلك سلبا على المقام التفضيلي للسلعة.

تنص المادة الثالثة من البروتوكول الأورو - متوسطي على أن "السلع تعتبر ذات منشأ من الاتحاد الأوروبي إذا حصل عليها هناك انطلاقا من مواد من بلغاريا أو سويسرا أو أيسلندا أو النرويج أو رومانيا أو تركيا أو الاتحاد الأوروبي بشرط أن تكون هذه السلع خضعت لعمليات التصنيع أو التشغيل في الاتحاد الأوروبي، متعددة العمليات المستهدفة من طرف المادة 7. و ليس من الضروري أن تكون هذه المواد قد خضعت لعمليات التصنيع أو التشغيل الكافية.

ولذلك، في حالة التراكم، ليس من الضروري أن تكون عمليات التصنيع أو التشغيل التي خضعت لها المنتوجات ذات منشأ بلد شريك تصنيعا أو تشغيلا كافييا لكي يمنح للمنتوج النهائي منشأ البلد الشريك، شريطة أن تتعدى العمليات الغير كافية المذكورة في المادة 7. جميع العمليات الغير كافية الواردة في المادة 7 من البروتوكول الأورو - متوسطي أعيد ذكرها في المادة 6 لاتفاقية أكادير.

وتساهم قواعد تراكم المنشأ في جعل مبدأ التصنيع أو التشغيل الكافي أكثر مرونة: فهي تسمح لبلد بالاستعمال المتزايد لمواد مستوردة من البلدان الشريكة الأخرى، مع إعفاء هذه المواد المستوردة الآتية من البلدان الشريكة من ضرورة التحويل الكافي.

طبقا للمادتين 3 و 4 من البروتوكول، لكي تحصل سلعة مصنعة في إحدى دول منطقة أكادير على صفة المنشأ:

- ليس من الضروري أن يكون التصنيع أو التشغيل الذي خضعت له السلع المستوردة من دول أعضاء منطقة أكادير كافيا
- لكن التصنيع أو التشغيل الذي تتعرض له السلع الأخرى المستوردة (خارج دول أكادير) يجب أن يكون كافيا.

لا تطبق مرونة قواعد المنشأ إلا على السلع المستوردة من الدول الأعضاء، بينما جميع السلع المستوردة من طرف آخر غير دول أكادير حسب قواعد الاتفاقية المبرمة، كيفما كان منشأها، تخضع لعمليات التصنيع أو التشغيل الكافي. أما المواد أو المكونات التي لم تكتسب صفة المنشأ يجب أن يتم تصنيعها بطريقة كافية لكي تحصل على صفة المنشأ، وبذلك تستفيد من قواعد التراكم المحددة في الاتفاقية.

خلاصة:

تمكن اتفاقية أكادير من التراكم القطري بين الدول الأربعة الأعضاء في الاتفاقية. قواعد هذا التراكم هي كالتالي:

- المواد المستوردة من الدول الشريكة ليست ملزمة بأن تكون محولة بطريقة كافية
- السلعة المحصل عليها عن طريق التراكم تحصل على منشأ البلد الذي حصل فيه آخر تحويل يتعدى العمليات غير الكافية، أو منشأ البلد الذي أعطى أكبر قيمة مضافة فيما يخص مواد المنشأ
- السلع التي لا تتعرض لأي تصنيع في بلد شريك تحافظ على منشأها عندما تصدر من جديد نحو بلد شريك

● إمكانيات استغلال تراكم قواعد المنشأ:

- التراكم الثنائي مع الاتحاد الأوروبي: في كل من الدول الأربعة الأعضاء التي أبرمت اتفاقا تفضيليا ثنائيا مع الاتحاد الأوروبي، فإن السلع الآتية من أحد الطرفين و التي يتم تحويلها في الطرف الآخر تعتبر صفة منشأ الطرف الثاني. بعبارة أخرى، التحويل الذي تخضع له المواد الأولية المستوردة من البلد الشريك ليس من اللازم أن يكون "كافيا" حسب قواعد المنشأ. يعمل التراكم الثنائي على زيادة الاندماج الاقتصادي بين كل بلد و الاتحاد الأوروبي و بين الدول الأعضاء في الاتفاقية فيما بينهم.

	الوحدة الفنية لاتفاقية أكادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أكادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - أبريل 2008	

- التراكم القطري بين الدول الأربعة: يتعلق الأمر بتراكم ثنائي ممدد إلى البلدان الأربعة المرتبطة باتفاقية أكادير. سوف يمكن هذا التراكم من تنشيط المبادلات بين الدول الأعضاء لاتفاقية أكادير
- التراكم القطري بين الدول الأربعة و الاتحاد الأوروبي و الجمعية الأوروبية للتبادل الحر: دخل هذا التراكم حيز التنفيذ منذ 01 غشت 2007. في هذه الحالة الخاصة فالدول الأربعة الأعضاء في اتفاقية أكادير بإمكانهم أن يلعبوا دور مناولين للاتحاد الأوروبي و الجمعية الأوروبية للتبادل الحر
- يمكن أن يطبق التراكم القطري بين الاتحاد الأوروبي و المغرب و تونس و مصر وتركيا ابتداء من فاتح يوليوز 2006

• فصل حضر رد الرسوم الجمركية:

يطبق على المواد التي لم تكتسب صفة المنشأ من المنطقة و التي، إضافة إلى كونها مصنعة ومشغلة بطريقة كافية، يجب أن تدفع الرسوم الجمركية اللازم دفعها في البلد الذي أصدر دليل المنشأ التفضيلي

• إثبات المنشأ

. يستمر إثبات طابع المنشأ لسلعة ما بشهادة المرور أور 1 المسلمة من طرف السلطات الجمركية أو عبر التصريح بالفاتورة، غير أن أهمية معرفة الظروف التي اكتسبت فيها المواد و/أو المنتجات صفة المنشأ تبرر إصدار و استعمال دليل منشأ محدد: شهادة أوروميد أو التصريح على فاتورة أوروميد

يجب استعمال هذه الوثائق عندما يتم اكتساب المنشأ:

- بالتراكم، مع بلد متوسطي أو جزر فارو
- بدون التراكم، مع بلد متوسطي أو جزر فارو، لكن بنية إعادة تصدير أو استخدام هذا المنتج داخل المنطقة

توضح شهادة أوروميد في خانتها 7 شروط اكتساب المنشأ، بموجب قواعد التراكم الأورو متوسطي، بفضل تأشير إحدى التصريحين التاليين:

- إذا تم الحصول على المنشأ بتطبيق التراكم بمواد مصدرها واحد أو أكثر من البلدان المشار إليها في المادتين 3 و 4 من البروتوكول الأورو متوسطي (تراكم مطبق مع... اسم البلد)
- إذا تم الحصول على المنشأ دون تطبيق التراكم بمواد مصدرها واحد أو أكثر من البلدان المشار إليها في المادتين 3 و 4 من البروتوكول الأورو متوسطي: "لم يطبق أي تراكم". تطبق قاعدة التحويل الكافي على المواد القادمة من خارج المنطقة فقط.

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>  <p>ATU Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	

وهكذا، فإن إنشاء صلة من خلال تنفيذ أحكام التراكم في قواعد المنشأ له عدة نتائج إيجابية على الفاعلين الاقتصاديين:

- ولوج أفضل للسوق لصالح منتوجات جميع الشركاء في المنطقة؛
- تشجيع متزايد للاستثمارات؛
- تعزيز التعاون الاقتصادي و التجاري بين جميع الشركاء؛
- إمكانيات تزويد أوسع للمواد و المنتوجات لصالح جميع الشركاء؛
- فرص أفضل للمنتجين لتحقيق مقتصدات الحجم و ذلك عن طريق تنظيم أنشطة على مجال أوسع .

سوق التركيب الأولي والتبديل الأصلي بمنطقة أغادير



تتواجد حاليا أهم مواقع تجميع السيارات بمصر والمغرب:

السوق	الحجم	خصوصيات	شروط
سوق التركيب الأولي	0.1 مليار يورو إمكانيات هامة موقع رونو-نيسان بطنجة ومواقع أخرى	متطلبات متعلقة بالجودة التكلفة التجاوب	<ul style="list-style-type: none"> • اشتراط قيمة محلية يمثل عائقا أمام المبادلات في اتجاه مصر، في حالة إحداث مواقع صناعية بهذا البلد • ضرورة إزالة هذه القيود غير الجمركية وفتح الأسواق • تحديث النسيج الصناعي • التوجه نحو التكنولوجيا المتوسطة • حل المشاكل اللوجيستية

أمثلة:

بإمكان شركة Renault Tanger أو Somaca بالمغرب إدماج مكونات من تونس أو مصر، مستوردة بالإعفاء الجمركي، داخل السيارات التي سيتم تصديرها لاحقا إلى الأردن أو مصر أو تونس معفية من الرسوم الجمركية، مع احترام مقتضيات بروتوكول قواعد المنشأ الملحق باتفاقية أغادير

بإمكان الشركات التونسية التالية تزويد مصنع رونو بطنجة من الأتحة المشار إليها اسفله تعد استرشادية و ليست بحصرية ان بوسع شركات مصرية و تونسية من صنف ب ان تزود المصنع بمنتجات غير واردة بهذه الأتحة

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات واجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الاعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

الشركات	اصناف المنتوجات
ARIANA CONFECTION, ZODIAC AIRBAGS TUNISIE	الأكياس الهوائية
VALEO EMBRAYAGES ET TRANSMISSION, SIM	أجهزة البث
ASF, ASW, DALPHIMETAL TUNISIE, SELLERIE AUTOMOBILE TUNISIENNE, SWTF, UNION DES ATELIERS TECHNIQUES DE SOUSS	مقاود
ATI, ITCV, SOTUFIA, SATURNO TUNISIE	عناصر كبح
AUTOLIV TUNISIE	أحزمة السلامة
COMPAGNIE TUNISIENNE DE CONFECTION AUTOMOBILE, CONFORT AUTOCAR, SRARFI ELYES, STEA, UNITE TUNISIENNE DE SELLERIE , SIFAMOS	أغطية مقاعد، مقاعد، آليات المقاعد
CIE TUNISIENNE DE RESSORTS A LAMES, COLMAR, SIA	ماصات الصدمات
MGI GOUTIER, DFF, STE IND DES ACCESSOIRES DE LA VOITURE	أجهزة مختلفة
GLE IND DE FILTRATION	فلاتر، مرشحات
SOMA	مواد من بلاستيك

يعد تيسير انسياب المبادلات التجارية شرط أساسي لتمكين مبدأ تراكم المنشأ من تعزيز صادرات دول منطقة اغادير داخل المنطقة المتوسطة كاملة

إمكانيات تراكم المنشأ الممكن استغلالها حالياً بين مصنعي المنطقة بما أن أهم مراكز التجميع على صعيد المنطقة توجد بمصر و المغرب، فإنه بإمكان هذه المراكز التزويد من المغرب وتونس من المكونات التالية معفاة من الرسوم الجمركية

2. الحفاظ على وثيرة صادرات كل دول اغادير نحو السوق الأوروبية بالاستفادة من قاعدة تراكم المنشأ

• سوق التبدل الحر للاتحاد الأوروبي

الشروط	المميزات	السوق
<ul style="list-style-type: none"> • منافسة عن طريق السعر (اقتصاد الحجم) • منافسة مباشرة مع الصين 	سوق الأسعار	سوق تبدل الحر بالاتحاد الأوروبي

• سوق التركيب الأولي والتبدل الأصلي للاتحاد الأوروبي

الشروط	المميزات	الحجم	السوق
<ul style="list-style-type: none"> • جذب المجهزين من الرتبة 1 • برامج شراكات مع المجهزين من الرتبة 2 لتنويع المنتجات 	جودة، تكلفة، القرب/الاستجابة	حوالي 142 مليار يورو	سوق التركيب الأولي والتبدل الأصلي

إمكانيات تراكم المنشأ الممكن استغلالها حالياً بين المصنعين

• المواد الأولية

من بين المواد الأولية التي بإمكانها أن تكون أساس تطبيق تراكم المنشأ، يوجد الصلب الذي يعد المصدر الأول لصناعة مختلف المكونات الحديدية

مثلاً: مغرب سنيل Maghreb steel المنتجة لصلب بالمغرب، بإمكانها تزويد باقي دول المنطقة. إن بعض المتعاملين قد انطلقوا كما هو الشأن لمنتجي الأطواق التونسي CENTREX الذي يستورد من Acier Maghreb steel للاستفادة من تراكم المنشأ والتصدير إلى أوروبا وباقي بلدان المنطقة.

SEKURID من شركة كوبان Cobain الذي استثمر في وحدة لإنتاج الزجاج بمصر الذي يمكن أن يحول بالمغرب وتونس...

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبديل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement  ATU Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

• تحويل المواد نصف المصنعة

إن التعاون الصناعي، على أساس تراكم المنشأ، سيساعد المصنعين عن طريق علاقات عبر المناولة أو عن طريق التوريد بالمواد نصف المصنعة

مثال: يتكون قرص المعسقات من قرص صلب، يتم تصنيعه وبعدها كساؤه بطبقة واقية، القرص الأولي أو المصنع يمكن استيراده من إحدى دول أغادير ليخضع لعملية الكساء في دولة ثانية. هكذا الشأن بالنسبة لشركة Plustek المغربية، التي تقوم باستيراد هذه الأقراص من تركيا، الصين ودول أخرى.

مثال آخر يتعلق بشركة FIM التي تستورد الشميزات من صلب لإجراء عمليات التصنيع ومعالجة السطح وتصدير بعد ذلك .

• توابع مجموعات تركيبية

هناك مستوى ثاني من التعاون، يمكن استغلاله بين المصنعين من أجل صناعة عناصر مجموعات تركيبية.
 مثال: الفواصل من حديد وبلاستيك المستعملة بالمحركات المجهزة من عدة عناصر، من بلاستيك، حديد، ومركبات، والتي يتم شراؤها من جهات مختلفة.

الملءة الرابعة : الشركات ءونسية

Entreprises	Produits
TUDOR Tunisie	Accumulateurs éءriques
L'accumulateur tunisien assad	Accumulateurs éءriques
STE Tunisienne de l'accumulateur nour	Accumulateurs éءriques
Saphir Tunisie	Accumulateurs éءriques
Nortex	Amortisseurs
SIA	Amortisseurs
STE Schlemmer Tunisie	Faisceaux de câbles
CNT	Faisceaux de câbles
EPITRONIC Tunisie	Faisceaux de câbles
SIE	Faisceaux de câbles
LTN	Faisceaux de câbles
AET	Faisceaux de câbles
BISMA Câbletechnic	Faisceaux de câbles
BUTITEC	Faisceaux de câbles
COFAT	Faisceaux de câbles
CMRT	Faisceaux de câbles
CYLADIDE	Faisceaux de câbles
FEEZ	Faisceaux de câbles
INTER CABLES	Faisceaux de câbles
KABELKO SARL	Faisceaux de câbles
LEAR automotive eeds	Faisceaux de câbles
METS	Faisceaux de câbles
SIDILEC INTERNATIONAL	Faisceaux de câbles
STARZ ELECTRONIC	Faisceaux de câbles
SYSMOTRONIC	Faisceaux de câbles
TELCAM	Faisceaux de câbles
ZET	Faisceaux de câbles
PEC	Faisceaux de câbles
ICA	Faisceaux de câbles
STC	Faisceaux de câbles
SYLEA	Faisceaux de câbles
AUTOCABLES TUNISIE	Fils pour automobiles
CIFICAB Tunisie	Fils pour automobiles
SBA	Fils pour automobiles
COELEC TUNISIA	Câbles automobiles

Entreprises	Produits
BKS CABLES	Câbles automobiles
ITAC	Câbles automobiles
SAMELEC	Câbles automobiles
TTE INTERNATIONAL	Faisceaux de câbles
KILOWATT	Faisceaux de câbles
TEKNE Tunisie	Faisceaux de câbles
AEV	Faisceaux de câbles
CABLAGE INTER	Faisceaux de câbles
COFITEL	Cartes électroniques
CONNECT	Faisceaux de câbles
CTT	Faisceaux de câbles
EUROCAVI	Faisceaux de câbles
FAHS CABLAGES	Faisceaux de câbles
LECTRIC	Faisceaux de câbles
MTC	Faisceaux de câbles
SCEET	Faisceaux de câbles
SCV	Faisceaux de câbles
SICOR	Faisceaux de câbles
STAC	Faisceaux de câbles
TCE	Faisceaux de câbles
TUN CONTACT	Faisceaux de câbles
KBE Tunisie	Fils pour automobiles
STE Automotive Tunisie	Faisceaux de câbles
ACT	Faisceaux de câbles
COGEF	Faisceaux de câbles
ICC	Faisceaux de câbles
STE LES PROJECTEURS MAGHREBINS	Projecteurs, blocs optiques et feux pour auto
MAD	Projecteurs, blocs optiques et feux pour auto
STEA-FARBA	Projecteurs, blocs optiques et feux pour auto
AUTO 7	Câbles automobiles
MACOFLEX	Câbles automobiles
SOPREBAC	Câbles automobiles
ACEM	Carrosserie
GAI	Carrosserie
POLYCARGO	Carrosserie
BOUAZIZ JAMEL	Carrosserie

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسه حول قطاع مكونات واجزاء التبيال ونشاطات تركيب السيارات داخل الال الاعضاء في اتفااق التباال الحر بين الال العربية المتوسطة المسمى اتفااق أعااير (الأراان، الونس، مصر، المغرب) التقراير الختامى - ابريل 2008	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit

Entreprises	Produits
COGIFAA	Carrosserie
SCCM	Carrosserie
SNCM	Carrosserie
CEM	Carrosserie
ATZ	Ceintures de sécurité
SIBEC	Pots d'échappement
ERECA	Pots d'échappement
BISA	Pots d'échappement
SIPA	Pots d'échappement
GIF FILTER	Filtres
MISFAT	Filtres
SOFIMA FILTRES	Filtres
AR FILTER	Filtres
SOTUFCA	Filtres
SIVEF	Pare brise
GLAMIVER	Pare brise
SOTUFIA	Garnitures de freins
ITCV	Plaquettes de freins
SIPAF	Plaquettes de freins
MIM	Durits, organes de freinage, suspension
TGF	Garnitures de freins
SIM	Organes de transmission
SOTUFRA	Radiateurs
STE EL MOUBARED	Radiateurs
COTREL	Ressorts à lame
COLMAR	Ressorts à lame
STIP	Pneus pour autos
MAGHREB Transmissions	Courroies et bandes en caoutchouc
SCM	Chambres à air, plaques en caoutchouc
SOGICA	Durits
Recopneu	Rechapage des pneumatiques
SIOC	Chambres à air, pneumatique en caoutchouc
Le joint industriel	Joints pour automobile
JMS	Flexibles pour automobiles
TPS	Pièces techniques en matière plastique
PIC	Pièces techniques en matière plastique

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات واجزاء التبايل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الاعضاء في اتفاق التبايل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

Entreprises	Produits
LI Connectique	Pièces techniques en matière plastique
SIAME	Pièces techniques en matière plastique
CONTACT	Assemblage de connecteurs
TUNILUX	Interrupteurs
CENTRAX	Jantes, pompes à eau
ROTFIL	Résistances pour automobile
STE MICRON	Composants électroniques pour véhicules
TERMAX	Matériels électriques pour véhicules
ERT	Démarrateurs, alternateurs, moteurs d'essuie glace
STE KARMEX	Organes de direction
MGI COUTIER TUNISIE	Canalisation carburants, aeroteurs auto, résistances non chauffantes transition, serrure pour véhicules, pompe
SOFAMEC	Arbres de transmission, roulements à bille, à aiguille
STE DEFONTAINE	Volants, moteurs, poulies
DFF	Canalisation carburants automobile
Valeo embrayages et transmission tunisie	Organes de transmission
Intercolor	Peintures
Astral	Peintures
Cap valentine	Peintures
SIFAMOS	Sièges pour véhicules
HOSECO	Housses pour voitures
Confort autocar	Housses pour voitures
STEA	Housses pour voitures
STIVEL	Tissu en velour
Leader plastic industrie	Tapis pour automobile
POLYCARGO	Cabines frigorifiques
Alpha Bus Tunisie	Carrosserie et remorques
Coreme	Carrosserie et remorques
COMET	Bennes, constructions métalliques et équipements de transport
IMM	Camions et camionnettes
MAGRIMEX	Carrosserie et remorques
SINPAR	Construction de cabines et plaques

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات واجزاء التبيال ونشاطات تركيب السيارات داخل الال الاعضاء في اتفاق التباال الال الال العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأراال، الونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>   <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامى - ابريل 2008</p>	

Entreprises	Produits
STE de carrosserie et de constructions metalliques	Carrosserie et remorques
COMECAB	Bennes, remorques, semi-remorques
SICAME	Bennes, remorques, semi-remorques
STE LE MOTEUR	Matériels de transport et de manutention
SNCM	Bennes tasseuses, cabines chantier et isothermes, panneaux de signalisation routière, pédalots, pièces de rechanges mécaniques
SETCAR	Carrosserie, remorques et auto-bus
STIA	Autobus, véhicules industriels
TUNICOM	Citernes et récipients similaires, équipement et accessoires de transport, réservoirs et citernes métalliques
MFGT	Voitures à voyageurs et wagons

الملحة الخامسة : الشركات المصرية

Entreprises	Produits
10th. Of Ramadan Co. For Glass Products	Verre
Abou Youssef Eng. OFFICE	Feuille de métal - Réservoir de carburant
Abu El Ela Co. For Weaving Knitting Dying	Tissage Tricotage & Finition
Afico Filters	Filtres (carburant, d'huile et de filtres à air)
Air Craft Factory	Diesel - Gabarits et accessoires - Formation de tôle
Akl Factories for Auto Spare Parts	Des lampes principales avec des rayons hauts et bas, des lampes de devant et arrière, coincement(verrouillent) des lampes, des lampes de marqueur de côté, des lentilles de lampes, des couvertures de roue, les miroirs intérieurs et extérieurs, des ventilateurs et etc.
Alex. Automotive Casting	Disques de Frein / Tambours et compas ou étriers
Alex. Co. for Rubber , Plastic & Metal Production	Caoutchouc, plastique, Production de métal
Aliaa for seat covers	Couvertures de siège - visières - tapis plats et modelés - isolation - paillasons - Panneaux de porte - alignement de toit et étagère arrière
Amreya Metal company	Le disque de frein, le tambour, le Centre, l'Articulation, la suspension complète
Arab British Dynamics ABD	La conception, Fabriquez des systèmes de commande électroniques, électriques et mécaniques
ASCOM	Tuyaux à haute pression assemblés et pipes
AUTOOCOOL	A/C Unité (HVAC) Échangeurs Thermiques de modules se rafraîchissant (Condensateur-Radiateurs – Evaporateurs et chauffage) Lignes

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدال ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	


Entreprises	Produits
	réfrigérantes (HOSES*PIPES) Autobus A/C
Autotek Valves	Moteur de Vannes
Cablex Engineering Industries	Contrôle de câbles et fils
Casting For Feeding Industries Co. (CFI)	Roues de l'alliage & parties Aluminium (pression basse) Parties en aluminium (haute pression) Traitement thermique de pièces en aluminium
Central Spring CO.	Lame ressort
Chloride Egypt SAE	Batteries
City Glass	Lampe en verre
Comex Industrial Co.	Poignées de porte et pièces de rechange
Development Projects	Le toit principal de doublure - panneau de porte Les tapis et la doublure moulés de tronc Pare-soleil du soleil - tronc emmêlé Les matériaux sains d'imperméabilisation et d'isolation
Ebeid Engineering Company	producteurs d'atelier et de machines- outils
EGYPTIAN ABRASIVES CO.	Abrasifs
Egyptian Aluminum Products Co. (ALUMISR)	Fraisez, anodisée et électrostatique des profils d'aluminium enduits par poudre de finition - Profil aluminium - des accessoires d'aluminium
Egyptian Axles Co	Le disque de frein, tambour, hub, frottent avec le poing, accomplissent la suspension, axe complet
Egyptian Co. for Cars Manufacturing	Corps de véhicules pour des usages spécifiques, par exemple, Lutte contre les incendies, de lutte émeutes, le sauvetage
Egyptian CO. For Light Industries (MISRIAT)	Feuille de métal

	الوحدة الفنية لاتفاقية أجادير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطية المسمى اتفاق أجادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

Entreprises	Produits
Egyptian German Automotive Co. (EGA)	Les disques de frein
El Gammal Co. For Paints , Chemical Industries & Spray Products	Peinture et Matériel de peinture
El Magmoua Design & Printing	Autocollants et décalques de véhicules
El Teriak industrial group	Condenseurs - évaporateurs - Radiateurs - aileron de radiateurs - radiateurs refroidisseurs
El Zaharna Co. for sheet metal forming & exhaust systems	Systèmes d'échappement
ELkady For Hoses & Pipes	Assembler les tuyaux et tuyauteries - Aménagement hydraulique et pneumatique - Tuyaux industriels pour toutes les applications et buts
ElOmara for Industries	Klaxons automatiques
E-MAK Braking Systems Co.	Les garnitures de frein - Plaquettes de frein
Engineering Co. For Automotive Trim Parts (Aliaa)	Aménagement intérieur et pièces intérieures des véhicules à moteur d'équilibre
Engineering Co. For Exhaust Systems	Système d'échappement - Composante Carrosserie - Châssis métallique et pièces de rechange - Fil formé
Engineering for Industries (ENGIN)	Suspensions
Faik Industrial Co. Private Free zone	disque de frein de suspension, tambour de frein, soutiens de hub des moteurs et boîtes de vitesse - axe, boulons, écrous, pièces en caoutchouc
Falcon Electronic & Electrical ind. (FALCON)	Garnitures légères intérieures pour le ballast électronique de véhicules pour la lampe fluorescente "
FERCON	Faisceaux de câbles
Filtrac	Filtres (huile, carburant et filtres à air)
Friendship Factory for Plastic	Parties en plastique
Hamenz Co. For German Technological Industries.	Segments de piston

	الوحدة الفنية لاتفاقية أغادير دراسته حول قطاع مكونات واجزاء التبدل ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الاعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أغادير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

Entreprises	Produits
Helwan Diesel Engies CO. (HDC)	Arbustes et coussinets - coquilles blanches d'alliage - coquilles de roulement - Coquilles rouges d'alliage - Paliers de butée - Buissons déformés. Autobus re de technologie, camions de voitures à être véhicules de gaz naturel.
Helwan Engineering Industries (Factory 99)	Recouvrements de pistons, de cylindre, goupilles, segments de piston et circlips
Helwan Iron Foundries (Factory 9)	Moulages de fer - Pièces moulées en acier
Industrial CONTROL CO.	Châssis et ses composants - Tôle formée et façonnée
Industrial Development of Automotive Co. (IDACO)	Faisceaux de câbles
Industrial Engineering Co. (INDE)	Corps de voiture chassis
International Co. For Developed Industry (ICDI)	Caoutchouc, plastique, la production métallique
International Co. For Electronic Devices	Radio
International Group Ind. (I G I)	Klaxons automatiques - ampoules automatiques - commutateurs électriques automatiques
International supplementary industries (ISI)	Lampes combinées de couvertures de roue, arrière et avant, lampes de permis
Kapci Coating	Peinture et Matériel de peinture
Landmark Mechanical Works	Dispositif d'échappement - joints à rotule d'axes de propulseur - boulon en U de barre - stabilisateur de ressort hélicoïdal - barre - contrefiche - commande de taille - bras - barre de torsion
Magef – Manufacture for Head Lamp Glass	verre principal de lampe

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبدال ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الأعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامي - ابريل 2008	

Entreprises	Produits
Mak Brake Lining Company (TRAXX)	Gartinures de frein - Plaque de frein
Mena Fiber Glass	Moteur de voiture en verre de fibre et foom de voiture réglé
Misr Engineering Co. S.A.E.	corps arrière pour le châssis de collecte
Modern Building Carpentry Co. (MOBICA)	Sièges de voiture : Mousse - armature en métal et couverture d'équilibre.
Mousa El Zaghal co.	Miroirs pour tous les types de camions, remorques et autobus - La transformation des métaux pour les miroirs armes avec crochets - Queue de camions et remorques
Nile Metallic Industires Co. (FRANKE SAMI)	Réservoir d'essence et corps en feuille de métal
Nour El Hoadia For Car SUPPLEMENTED IND.	Feuille de métal
Qualitat Egypt (QUALITAT)	Filtre à essence - allumage de filtre d'essence - Filtre à air
Ramis Key	Serrures, poignées intérieures et extérieures et les portes, les charnières et les marques
Ranio Car Misr	Caoutchouc
Sakr Factory for developed industries	Assemblage de voitures - Fabrication de véhicule et pièces de rechanges
SPARE CAR	Couvertures de sièges
Spring & Transport Needs Manufacturing Co.	Ressort hélicoïdal Lame de ressort chaud et froid
Star For Autofeeding Industries	Caoutchouc
Taki Vita	Sièges de voiture : Mousse - armature en métal et couverture d'équilibre.
Termar for trading and manufacturing	Produit d'échangeurs de chaleur - radiateurs
The Arab Co. for Petroleum Industries.	huile
The Arab Co. Manufacturing of Filter (FAC)	Filtres (pétrole, carburant, air, filtres des véhicules à moteur hydrauliques et filtres de turbine à gaz)
The Arab Company for special steel	Acier du carbone - acier facile à couper - acier de ressort - acier inoxydable - acier allié

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات واجزاء التبدال ونشاطات تركيب السيارات داخل الدول الاعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الدول العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأردن، تونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>   <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامي - ابريل 2008</p>	


Entreprises	Produits
The British Co. For Manufacturing & Assemblage Of Hydraulic Hoses	A assemblé des tuyaux et des pipes - hydrauliques et des tuyaux industriels - de garnitures pneumatiques pour tous les applications et objectifs
The Engineering Company for Specialized Industries (MOTACO)	Tuyaux et pipes assemblés - joint universel - extrémité de tige - rangée de joint à rotule
Trust for Engineering Industries	Sièges voiture
United Co. for Engineering Industries	Les tambours de frein - Pompes à eau
United Co. for feeding Industries (FIMCO)	Pare-chocs et Plastic Parts peinture et le montage - Formage et fabrication de Métaux
WHS Plastics Egypt	Moulage de plastique par injection - Outil rendant

الملحة السادسة : الشركات المغربية

Entreprise	Segment	CA en €	CA Export en €	Capital en €	Effectif	Marchés cibles	Normes
Afrique Câbles	Pièces de rechange automobile	6 744 000	52 400	1 004 000	180	France, Espagne, Portugal, Belgique, Italie, Afrique de l'ouest	ISO 9001v2000, ISO/TS 16949
A2S	Autres services liés à l'automobile	nd	nd	nd	210	Europe	ISO 9001v2000
A2ME	Autres services liés à l'automobile	420 000	nd	100 000	20	France	En cours
Aluminium du Maroc	Autres services liés à l'automobile	27 000 000	7 290 000	4 659 540	240	Europe, Afrique, USA	ISO 9001v2000, ISO 14001 et OHSAS 18001
AMC plastic	Transformation plastique	nd	nd	nd	105	Europe	aucune
Antolin	Coiffes pour automobile	nd	nd	nd	105	Europe	aucune
Avl d'estampage	Travail des métaux	nd	nd	121 740	40	Maroc	aucune
Cablerie auto luso marocaine	Faisceaux électriques	2 712 310	nd	300 000	360	France, Usa, Allemagne, Espagne, Portugal...	aucune
Capelem	Transformation plastique						
CFD	Pièces de rechange automobile	nd	nd	400 000	100	Europe Etas Unis	ISO 9001v2000 TS en cours
CIEA	Autres services liés à l'automobile						
Coficab	Faisceaux électriques	nd	nd	3 000 000	180	Europe	aucune
Cover car	Coiffes pour automobile						
Cva silicone	Transformation caoutchouc	nd	56 304	1 000 000	15	Europe Etats Unis	ISO 9001v2000
Demicron	Autres services liés à	nd	nd	20 000	38	Europe	aucune

Entreprise	Segment	CA en €	CA Export en €	Capital en €	Effectif	Marchés cibles	Normes
	l'automobile						
EC2M	Autres services liés à l'automobile	nd	nd	10 000	30	Europe	aucune
Ettel Maroc	Etudes, conception et Engineering	nd	nd	nd	nd	Europe	aucune
Faïda Polymer	Transformation caoutchouc	900 000	nd	4 000 000	36	Maroc	aucune
Fam	Fonderie	nd	nd	910 000	130	Europe	aucune
Famab	Fonderie						
Fapec	Faisceaux électriques	700 000	600 300	140 000	80	Europe	aucune
Flexi ressorts	Pièces de rechange automobile						
Fli Maroc	Travail des métaux	nd	nd	1 024 000	120	Europe	aucune
Fmi et SMFN	Travail des métaux	4 850 000	4 260 000	100		Europe, Afrique, Moyen Orient	ISO 9001v 2000 ISO TS 16949, PSA
Fontec	Fonderie	nd	nd	450 000	42	Europe	aucune
Galaplast	Transformation plastique	2 000 000	nd	50 000	100	Europe	ISO 9001v2000
Gecam	Transformation caoutchouc	1 381 807	1 052 369	135 000	70	Europe de l'Ouest	ISO TS 16949
Ifplast automobile	Transformation plastique	12 000 000	1 000 000	2 850 000	371	Europe	ISO 840-1/2/3/4/5/6 Renault, Nissan Faurecia ISO 9001 v 2000 ISO TS 16949
Induver	Pièces de rechange automobile	9 100 000	400 000	nd	280	Europe	ISO 9001 v 2001 ISO TS 16949
Imaplast	Transformation caoutchouc	9 200 000	276 000	520 000	51	Europe	aucune
Laser tolérerie plus	Autres services liés à l'automobile						
Le plastique	Transformation plastique	8 545 850	nd	500 000	100	Tous	ISO TS en cours

Entreprise	Segment	CA en €	CA Export en €	Capital en €	Effectif	Marchés cibles	Normes
Maghreb steel	Travail des métaux	nd	nd	12 000 000	900	Europe	ISO 9001 v 2001 ISO 14001
Maroc cablage	Faisceaux électriques						
Mafoder	Fonderie	nd	nd	1 100 000	100	Europe	aucune
Matra automobile engineering	Autres services liés à l'automobile	nd	nd	nd	28	Europe	ISO 9001 en cours
Meillor seal	Pièces de rechange automobile	nd	nd	nd	nd	Europe	aucune
Meri	Travail des métaux	550 000	nd	250 000	19	Bassin méditerranéen	aucune
Nexans	Pièces de rechange automobile	nd	nd	22 435 200	499	NM	ISP 9001 v 2000 ISO TS 16949
NRF Maroc	Pièces de rechange automobile						
OB Electronique	Autres services liés à l'automobile	nd	nd	1 200 000	100	Europe	aucune
OMR Morocco	Autres services liés à l'automobile	500 000	2 600 000	250 000	40	France Italie	ISO TS 16949, Fiat, Peugeot, Renault, ACI
Plastima	Coiffes pour automobile	nd	nd	nd	400	Europe	aucune
Polyfil	Coiffes pour automobile						
Polydesign	Transformation plastique	4 500 000	4 500 000	1 000 000	500	Europe	ISO TS 16949, Q1 Ford, ISO 14000, VDA
Polytech	Composants automobiles	1 300 000	nd	600 000	25	Europe, Bassin Méditerranéen	aucune
prevent	Coiffes pour automobile	nd	nd	300 000	120	Europe USA	MV SS 302

	الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات وأجزاء التبايل ونشاطات تركيب السيارات داخل الال الأعااء في اتفاق التبايل الحر بين الال العربية المتوسطة المسما اتفاق أعااير (الأراا، الونس، مصر، المغرب)	The Arab Mediterranean Free Trade Agreement   Agadir Technical Unit
	التقرير الختامى - ابريل 2008	

Entreprise	Segment	CA en €	CA Export en €	Capital en €	Effectif	Marchés cibles	Normes
process& Assembly	Coiffes pour automobile	nd	nd	nd	120	Europe	aucune
Promacab	Coiffes pour automobile	1 000 000	1 000 000	150 000	180	Maroc et Europe	ISO TS 16949
Promagheb	Faisceaux électriques	6 900 000	800 000	3 067 500	140	Europe	ISO TS 16949
Ressorts gagnebins	Habillage	nd	nd	3 067 500	140	Europe	ISO 9002 ISO TS 16949
Sacred Maroc	Transformation caoutchouc	nd	nd	nd	210	Europe	aucune
Segaplast Maroc	Transformation plastique	220 000	55 000	350 000	43	France, Argentine, Brésil, Maroc	ISO 9001 v 2000
Sila Maroc	Habillage	1 279 070	1 279 900	644 100	70	Tous	ISO 9001 v2000 ISO TS en cours Fiat, Renault, Valéo
Simoun	Faisceaux électriques	2 859 000	20 500	300 000	120	Europe, USA	MV SS 302
Sinfa	Composants automobiles	12 000 000	4 000 000	2 500 000	300	Afrique, Europe, Australie, Moyen Orient	ISO TS 16949 V2002
Siprof	Composants automobiles	7 200 000	nd	nd	197	Europe, Moyen Orient, Afrique de l'Ouest, Maghreb	ISO 9001 V 2000 en cours ECE B90
Socafix	Faisceaux électriques	nd	nd	1 500 000	165	Europe USA	ISO TS 16949
Sofanou	Faisceaux électriques	nd	nd	nd	nd	Europe	aucune
Somaver	Pièces de rechange automobile						
Sotraglance	Pièces de rechange automobile						

	<p>الوحدة الفنية لاتفاقية أعااير دراسة حول قطاع مكونات واجزاء التبيال ونشاطات تركيب السيارات داخل الال الاعضاء في اتفاق التبادل الحر بين الال العربية المتوسطة المسمى اتفاق أعااير (الأرااين، الونس، مصر، المغرب)</p>	<p>The Arab Mediterranean Free Trade Agreement</p>   <p>Agadir Technical Unit</p>
	<p>التقرير الختامى - ابريل 2008</p>	

Entreprise	Segment	CA en €	CA Export en €	Capital en €	Effectif	Marchés cibles	Normes
Stequal	Transformation plastique	280 000	112 000	30 000	15	France, Espagne, Italie, Maroc	ISO 9001 V 2000
Tanger shoes	Faisceaux électriques	2 500 000	nd	800 000	200	Europe	aucune
Tecmoule	Travail des métaux	nd	nd	nd	18	Europe, Maghreb, USA	aucune
Tuyauto	Travail des métaux	3 380 000	830 000	1 000 000	126	Europe, Afrique	ISO 9001 V 2000 ISO TS 16949