

البنية التحتية الداعمة لصناعة مكونات السيارات والصناعات المغذية لها في منطقة

ساحل غرب ليبيا؛ دراسة تمهيدية

أبو القاسم خليفة جبودة د. عبدالله دقروم د.حسين الأسود

أعضاء هيئة تدريس بكلية الهندسة رقدالين

Abulgasem74@yahoo.com

0910225350

الملخص

وجود بنية تحتية داعمة ومتمينة من ورش ومراكز صيانة وتوافر الخبرات والمهنية العالية لسنين طويلة في بيوت الخبرة هي الأساس لإقامة الصناعات الإستراتيجية مثل صناعة بعض مكونات السيارات والصناعات المغذية لها. فعندما تتوفر البيئة المناسبة من بنية تحتية وإرادة وتخطيط جيد، يتحول المهنيون إلى صناع والحرفيون إلى مبادرين ومساهمين في صناعات كبيرة. هذه الدراسة تهدف إلى تسليط الضوء على البنية التحتية الممكن توفرها لصناعة السيارات في منطقة الساحل الغربي بليبيا، وتبحث مدى توفر الفرص لخلق صناعة حقيقية تساهم في دعم الاقتصاد الوطني. لتحقيق هذا الهدف نهجت هذه الدراسة جانبين، الجانب التمهيدي للتعريف بالمفاهيم الأساسية للصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات وأهميتها. أما في الجانب العملي اعتمدت الدراسة على الزيارات الميدانية والمقابلات الشخصية لتجميع البيانات والمعلومات، ومن ثم تحليلها باستخدام تحليل (سوات SWOT) وتكون النتائج نقاط القوة والضعف والفرص المتاحة والمخاطر المحتملة للموضوع. حيث أظهرت النتائج إمكانية إقامة صناعات إستراتيجية لأجزاء من مكونات السيارات أو بعض الصناعات المغذية لها.

الكلمات المفتاحية: البنية التحتية، الصناعات المغذية، مكونات السيارات، الخبرات.

1. المقدمة

صناعة السيارات اليوم واحدة من أهم الصناعات الرائدة في تحديد معدلات النمو في الاقتصاد العالمي حيث تدر هذه الصناعة عائدات هامة. وصناعة السيارات من الصناعات التجميعية التي تعتمد على مجموعة كبيرة من الصناعات المغذية التي تنتمي إلى معظم الأنشطة الصناعية مثل الصناعات الهندسية والكيمياوية والكهربائية والمعدنية والجلدية. وتتواجد حالياً بعض الصناعات المغذية لصناعة السيارات مثل صناعة بعض الهياكل المعدنية والشاسيه والبطاريات والمبادلات الحرارية والأحزمة (السيور) وأجهزة العادم وبطانات أجهزة التوقيف (الفرامل) وبعض أجزاء المحرك وناقل الحركة وخزانات الوقود المعدنية وأجهزة تنقية الهواء وزيتوت السيارات ودهان السيارات وغيرها. وبالنظر إلى أهمية الموضوع اهتمت

هذه الدراسة بالجوانب النظرية والتطبيقية لمعالجة الأسباب الكاملة لعدم وجود صناعة حقيقية للسيارات في ليبيا، بالرغم من وجود بعض المحاولات لتجميع بعض أنواع السيارات [1].

1.1 فرضية واهداف الدراسة

ارتكزت هذه الدراسة على فرضية وجود بنية تحتية وخبرات صناعية في المنطقة الممتدة من الزاوية إلى الحدود الغربية، وللإجابة على السؤال، هل من الممكن قيام صناعة إستراتيجية؟ (أي هل من الممكن أن تصبح بيوت الخبرة الصناعية من ورش ومراكز الصيانة والتصنيع قاعدة لإقامة صناعة إستراتيجية كصناعة مكونات السيارات والصناعات المغذية لها)، وذلك عن طريق التقنيات المتبعة من تركيز الصناعات الصغرى وتجميعها واستراتيجية التكامل الصناعي وغيرها، ولنا في الدراسات السابقة ولو أنها قليلة مناهج عدة للتطبيق إذا تكونت الإرادة لذلك. وهذه القلة في الدراسات السابقة رغم وجود تجارب حية لإقامة هذه الصناعات في بعض البلدان العربية، تعطي أهمية لهذه الدراسة. تهدف هذه الدراسة لتسليط الضوء على الأسس العلمية للصناعات والخدمات المغذية لصناعة مكونات السيارات والتفكير في إنشاء مصادر لدعم الاقتصاد الوطني والمساهمة في توفير فرص العمل. كما تهدف لإبراز أهمية الخبرات الطويلة لدعم وتطوير الصناعات من خلال وضع خطط منهجية وإستراتيجية، وجذب الاستثمارات.

2.1 منهجية الدراسة

نهجت هذه الدراسة جانبين، جانب نظري تمهيدي للتعريف بالمفاهيم الأساسية للصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات وأهميتها والتجارب المماثلة لبعض الدول. أما في الجانب العملي اعتمدت الدراسة على الزيارات الميدانية والمقابلات الشخصية لتجميع البيانات، تلى ذلك استخدام تحليل سوات (SWOT) لتحليل نتائج الاستبيان وإظهار نقاط القوة والضعف والفرص المتاحة والمخاطر المحتملة.

2. الإطار النظري والدراسات السابقة

تختص الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات بتقديم الصناعات، كصناعة قطع الغيار، وتوفير الخدمات، كأعمال الصيانة والإصلاح وتوفير المستلزمات وعمليات الصيانة الدورية. في هذا الإطار تعتبر الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات أحد روافد الصناعة، وهي تعتمد بالدرجة الأولى على تراكم الخبرات لذوي المهنية العالية في بيوت الخبرة والتي تشكل البنية التحتية الداعمة لهذه الصناعات.

وبالرجوع لبدايات ظهور الصناعات المكثفة نجد الحرب العالمية الثانية (1939-1945) عجلت من زيادة الاحتياجات الصناعية لمواجهة طلبات تدعيم احتياجات الحرب الكبيرة من جهة، واحتياجات إعادة الإعمار للبلدان المتضررة من جراء الصراع العالمي، تحول الحرفيون الصغار إلى صناعيين، وتمثلت الصناعات آنذاك في: التصليح والصيانة، صناعة قطع الغيار واللوازم الاستهلاكية، صناعة القطع المنفصلة للتركيب الأولي، صناعة قطع معدة للتجميع، صناعة المنتجات النهائية.

وشيئاً فشيئاً وجد الصناعيون أنفسهم أمام مواجهة الظروف التنافسية التي أجبرتهم عن البحث عن الإنتاجية والجودة، وفي هذا الجو ظهر مجال المناولة الصناعية، الذي يستطيع تلبية احتياجات الصناعيين بسبب المهارة والقدرة المتوفرة وكذلك التخصص وسعر التكلفة.

أما في سنوات الستينات، فقد قام الصناعيون اليابانيون بدراسة خصائص إنتاج الدول الغربية خاصة الولايات المتحدة الأمريكية، وقاموا بتحديد مساوئ الإنتاج المكثف، وطوروا طريقة جديدة للإنتاج معتمدة على الجودة والتخصص وكذلك الوقت [2]. هذه الطريقة سمحت لهم بتحقيق إنتاجية عالية، واعتمدت فيما بعد من طرف جميع الصناعيين في العالم بداية الثمانينات، وهذا بدوره سوف يجزنا إلى وضع حيز تطبيق المواصفات العالمية وتطوير العديد من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة المختصة في المناولة الصناعية.

1.2 الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات

(أ) تعريف الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات

الصناعات المغذية لصناعة السيارات تتمثل في إنتاج أجزاء ومكونات السيارات مثل صناعة بعض الهياكل المعدنية والشاسيه والبطاريات والمبادلات الحرارية والأحزمة (السيور) وأجهزة العادم وبطانات أجهزة التوقيف (الفرامل) وبعض أجزاء المحرك وناقل الحركة وخزانات الوقود المعدنية وأجهزة تنقية الهواء وزيوت السيارات ودهان السيارات وغيرها.

(ب) خصائص ومزايا الصناعات المغذية لصناعة السيارات

تعتبر الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات أحد روافد الصناعات الصغرى والمتوسطة، والبنية التحتية الداعمة للصناعات والتنمية الاقتصادية عموماً، حيث أن الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات تحمل الكثير من الخصائص والمزايا والمشاكل والمعوقات الخاصة بالصناعات الصغرى والمتوسطة. ترتبط الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات بعدد من البرامج والخطط الداعمة لهذه الصناعات كما ومنها: (البنية التحتية للداعمة للصناعة، التشريعات والقوانين المساعدة، التدريب والتأهيل المهني، الدعم المالي والقروض والحوافز، التكامل الصناعي والاستثمارات والتجارب، تشجيع الصناعات الصغرى والمتوسطة، توطين صناعة السيارات وتطويرها بخطط قصيرة طويلة المدى، توفير الآلات والمعدات وقطع الغيار، الاعتماد على المواد الخام والمكونات المحلية) [3].

(ج) دور وأهمية الصناعات المغذية لصناعة السيارات

تضيف الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات قدراً كبيراً من المرونة والتنوع إلى الهيكل الصناعي، فيمكن إنتاج بعض الأجزاء والمكونات اللازمة لتجميع وصناعة السيارات بكميات مختلفة لصالح الشركات الصناعية الكبيرة وحسب الطلب، وتزويد المؤسسات الصناعية بما تحتاج إليه من منتجات تامة الصنع أو المنتجات النصف مصنعة التي تستخدمها كمدخلات لإنتاجها النهائي، وذلك بمواد خام محلية وبأسعار تنافسية تُمكن من المنافسة في الأسواق الخارجية، وهذا من شأنه أن يسهم في تطور وزيادة إنتاجية هذه الصناعات وتكاملها وتربطها ، وتلعب هذه الصناعات دوراً كبيراً في تنمية المجتمعات البشرية، ومصدراً هاماً لزيادة الاستخدام والدخل وتحقيق التقدم التكنولوجي وتوسيع نطاق التنمية الصناعية والاقتصادية.

الصناعات المغذية لصناعة السيارات تعتبر مشروع وطني وقومي يحتاج إلى اهتمام كبير من المسؤولين والحكومات في الدولة، كونه الطريق لإنتاج سيارات أغلبية مكوناتها محلية، ويمكن للقطاعين الخاص والعام والمختلط إنشاء مشاريع وشركات لإقامة صناعات جديدة وتطوير الصناعات القائمة.

(د) اختصاصات الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات

تختص الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات بتقديم الصناعات والخدمات وأعمال الصيانة وإصلاح السيارات وقطع الغيار وعمليات الصيانة الدورية وتشمل هذه القائمة المشاريع التطويرية للصناعات القائمة، وكذلك مشاريع الصناعات الجديدة:

قائمة بالصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات [3]:

المبردات.	المنقيات.	المولدات والمحركات.
بطانات الموقوفات للمركبات.	زجاج المركبات	أجزاء منظومة الموقف الفاصل الميكانيكية.
النوابض الورقية.	الكاتم	التسليك الكهربائي والموصلات الكهربائية.
النوابض الحلزونية.	أحزمة نقل القدرة بأنواعها.	الرافعات الهيدروليكية وملحقاتها.
مخفف الصدمات.	الدواليب.	مقابض وأقفال أبواب المركبات.

2.2 تجارب عالمية وعربية مفيدة

من المفيد استعراض بعض التجارب العالمية والإقليمية الرائدة في مجال الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات، حيث يمكن الاسترشاد بمثل هذه التجارب في إقامة وتطوير صناعات مماثلة في ليبيا وكذلك استخلاص الدروس بالشكل الذي يحقق الأهداف المرجوة من هذه الصناعات في مجالات التنمية الصناعية والاقتصادية. فيما يلي عرض لبعض التجارب:

(أ) تجربة الهند

أصبحت الهند أحد أبرز المراكز العالمية لصناعة مكونات السيارات، فقد وصلت عائداتها من هذه الصناعات إلى ما يقارب 43.5 مليار دولار سنويا منها 28% كصادرات تصدر إلى أكثر من 160 دولة. وتحظى أوروبا بالحصة الأكبر من صادرات مكونات السيارات الهندية، حيث تبلغ نسبتها 38.1%، وتأتي بعدها أميركا الشمالية بحصة نسبتها 26%، ثم آسيا بنسبة تبلغ 25%، وأفريقيا بنسبة 6%، وأميركا اللاتينية بنسبة 4%.

وتشمل المكونات التي يتم تصديرها أجزاء من محركات ديزل، والعمود المرفقي للمحرك، ونظام إشعال بالشمعة، وصناديق التروس، وأنظمة التوجيه الهيدروليكية، ومنتجات مطاطية، وأجزاء توجيه، ومكونات من هيكل السيارة، وممتصات الصدمات مثل الشوكة الأمامية، وأجزاء من صناديق التروس، ووسائد مخففة للصدمات أمامية وخلفية للسيارات ذات العجلتين، ودعامات لسيارات الركاب. وجعل مصنعو المعدات الأصلية على مستوى العالم من الهند مصدراً رئيسياً لتوريد المكونات لعملياتهم على مستوى العالم، وأصبحت الهند قاعدة مفضلة للتصميم والتصنيع بالنسبة لشركات مثل «فورد»، و«فيات»، و«سوزوكي»، و«جنرال موتورز» [4].

(ب) تجربة سلطنة عُمان

تمثل المؤسسات الصناعية في سلطنة عُمان تقريباً حوالي 60% من المؤسسات العاملة، وعددها في جميع المناطق الجغرافية في السلطنة يبلغ حوالي 80 ألفاً وتشكل حوالي ما نسبته أكثر من 90%، وتبين المؤشرات الاقتصادية

والإحصائية نمواً مستمراً وزيادة الواردات كماً وقيمة، ودور وزارة الصناعة هو الأخذ بهذه المؤسسات للقيام بالدور الفعال وتقليل الصعوبات ما أمكن بالتعاون مع الأطراف ذات العلاقة وجهات الاختصاص والجهات الراعية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة من القطاع الخاص من خلال إزالة العوائق ووضع الحلول المناسبة، وإن الاستفادة من إقامة مشاريع في هذه القطاعات تتطلب الدراسة والخبرة لتجنب الوقوع في الفشل، وتحقيق النتائج المرجوة على المدى القريب والبعيد. وتؤدي مشروعات الصناعات المغذية لصناعة السيارات دوراً هاماً وداعماً رئيسياً لنمو وازدهار الاقتصاد، ومساهمتها في إيجاد فرص للعمل [5].

(ج) تجربة مصر

صناعة السيارات في مصر من الصناعات التجميعية التي تعتمد على مجموعة كبيرة من الصناعات المغذية التي تنتمي إلى معظم الأنشطة الصناعية مثل الصناعات الهندسية والكيميائية والكهربائية والمعدنية والجلدية وتعتمد صناعة السيارات في مصر على تصميمات الشركة الأم في الخارج بحيث يتم تجميع موديلات عالمية في مصر وتحتاج هذه الصناعة إلى استثمارات ضخمة وتكنولوجيا متقدمة وإلى إنتاج كمي كبير. وفي مصر بلغ إجمالي عدد السيارات عام 2005م حوالي 3.5 مليون سيارة، نصفها تقريباً قديماً ويعود إلى ما قبل عام 1980م، وقد بلغت مبيعات السيارات خلال ذلك العام حوالي 240 ألف سيارة ومن المتوقع لأن يصل الطلب إلى مستوى 600 ألف سيارة عام 2011م، وهو ما اعتبرته وزارة التجارة والصناعة المصرية شرطاً لإقامة صناعة متكاملة للسيارات في مصر [6].

3. الحالة موضوع الدراسة

لما يقرب من الخمسين سنة شهدت المنطقة المكتظة بالسكان وعلى الطريق الساحلي من الزاوية والمدن التي تقع غربها مراكز لصيانة السيارات والورش وتقديم الخدمات المتعلقة بالسيارات، نتج عنه تراكم للخبرات وتكون ما يعرف ببيوت الخبرة تحوي المهنيين والحرفيين ومنهم أرباب المهنة المدربين لأجيال المهنيين الصغار، وتشكل بنية تحتية أو قاعدة لإقامة صناعة تمهد هذه الدراسة لإمكانية قيامها.

1.3 حدود الدراسة

تمثلت حدود الدراسة في التالي:

- **الحدود الموضوعية:** أقتصر موضوع البحث على دراسة الصناعات والخدمات المغذية لصناعة السيارات وأثر هذه الصناعات على التطور الصناعي والنمو الاقتصادي في ليبيا ودول العالم.
- **الحدود البشرية:** اقتصرت الدراسة على العاملين في مجال صيانة السيارات من الفنيين والمهنيين والحرفيين بورش الصيانة ومراكز الخدمات والخرطة بمنطقة الزاوية والمنطقة الصناعية رقدالين.
- **الحدود المكانية:** اقتصرت الدراسة على ورش صيانة السيارات ومراكز الخدمات والخرطة بمنطقة الزاوية- الصناعية رقدالين، والتي تتعامل مع مكونات السيارة (الميردات - التروس والمدحرجات - التكييف والتبريد - صالون السيارة - كهرباء السيارة...).

2.3 مجتمع الدراسة

يتكون مجتمع الدراسة من العاملين في مجال صيانة السيارات من الفنيين والمهنيين والحرفيين والعاملين بورش صيانة السيارات ومراكز الخدمات والخراطة بالمنطقة الصناعية رقدالين - الزاوية.

3.3 الزيارات الميدانية

تشتمل المنطقة الصناعية على عدد من الورش والمصانع والمراكز الفنية والمهن الميكانيكية والكهربائية وأعمال الخدمات والصيانة، مثل ورش صيانة السيارات والمركبات الآلية - ورش الخراطة العامة، ويمكن بيان ذلك كما يلي:

❖ ورش صيانة السيارات:

- ورش صيانة المحرك + الملحقات.
- ورش صيانة الكهرباء (المحرك+الإضاءة).
- ورش صيانة القاعدة الأمامية والخلفية.
- ورش صيانة الإطارات (العجلات).
- ورش صيانة صندوق التروس.
- ورش صيانة الهيكل (التصليح+الطلاء).
- ورش صيانة المدخنة (عادم الغاز).

وبالنسبة لمنطقة الزاوية العديد من الورش والمراكز على طول الطريق الساحلي إلي ما حدود مدينة صبراتة، نأخذ إحداها على سبيل الدراسة:

مركز للخراطة وصيانة المركبات بالزاوية (ورشة الخراطة العامة لأبورياض)

- الاسم والمكان: ورشة الخراطة العامة لأبورياض من الورش الكبيرة، وتقع في مدينة الزاوية - قبل كوبري المصفاة مباشرة.
- تاريخ الإنشاء والعمل: 1978، وتصل الخبرة العملية للمنشأة لأكثر من (40 سنة).
- نوعية العمالة بالورشة: تم استقطاب وجلب عمالة متخصصة وميكانيكي السيارات، وتعاقبت على الورشة العديد من العمالة الفنية (مهنية تخصصية وذات مهارات مكتسبة وخبرات متوسطة وعالية)، ومنها (عمالة ليبية وتونسية ومغربية ومصرية وباكستانية وهندية).
- المهام والعمليات التي تقام في الورشة: تختص الورشة بالخدمات والعمليات الصناعية وأعمال ميكانيكا وأجزاء وقطع غيار السيارات ومنها الخراطة - التركيب والتعديل - الضغط والكبس - الصيانة - التنعيم - التنظيف.

4.3 المقابلات الشخصية:

لمراكز الصيانة وورش الخراطة وبعض مراكز التصنيع المصغرة التي تتعامل مع أنشطة صناعية مغذية ومكملة لصناعة السيارات، خبرات طويلة في التعامل مع مكونات السيارة مكنها من اكتساب مهنية عالية وإمكانية التطوير إن وجدت الإمكانيات والدعم، فبعضها له أكثر من 40 سنة من الخبرة المتراكمة، نستعرض في هذه الدراسة عينات منها: -

• الاسئلة المطروحة:

من خلال الزيارات والمقابلات مع أصحاب المهن الميكانيكية والكهربائية وأعمال الخدمات وصيانة السيارات بالمنطقة الصناعية رقدالين - الزاوية، تم عرض الأسئلة المقترحة التالية وكانت الآراء والأفكار والنتائج كما يلي: -

(1) كم عدد العمالة الوطنية مقارنة بالأجنبية في الورشة؟

الجواب: عدد العاملة الوطنية (3) وعدد العاملة الأجنبية (11).

(2) ما علاقة الورش بسوق العمل من حيث استيعاب القوى العاملة والخبرات والشباب؟

الجواب: تستوعب الورش عدد لا بأس به من الشباب والقوى العاملة حيث تعتبر مركز مهم للخبرات والحرفيين أي أن للورش علاقة مباشرة في خفض مستويات البطالة وتوفير فرص العمل.

(3) ما علاقة الورش بمؤسسات الدولة - الحكومة - الوزارة المختصة - المصارف - وجود دعم أو حوافز أو

تسهيلات أم لا؟

الجواب: أغلب الورش بالمجهود الذاتي وبدون دعم وتمويل أو قروض مصرفية منذ تأسيسها وحتى الآن، وبعض الورش تحتاج لصيانة المبنى والترميم وأحياناً التوسعة وبعضها يحتاج إلى المعدات والآلات الحديثة والمنظومات الخدمية والتقنية عالية الجودة، وهذا يتطلب تعاون مؤسسات الدولة المصرفية في المساعدة بالقروض المصرفية وفتح الاعتمادات والتحويلات لتطوير القطاع ومواكبة العالم وتقديم أفضل الخدمات للمواطنين.

(4) ما علاقة الورش بمؤسسات التدريب الفني والمهني؟ وهل هناك تبادل خبرات وتعاون فني وتقني ورفع كفاءة؟

الجواب: أحياناً تأتينا رسائل من إدارات مراكز التدريب المهني للمساعدة في تقديم معلومات فنية عن آلة أو معدة في إطار بحث ومشروع تخرج للطلبة، وأحياناً تأتي رسائل لمنح شهادة خبرة من الورشة للطلبة بعد تلقي فترة تدريب ومتابعة وممارسة عملية لمدة لا تقل عن 6 شهور متواصلة، تساعد الطالب في البحث عن فرصة عمل أفضل.

(5) ما مدى استعداد الورشة لتدريب حرفيين ومهنيين وشباب للرفع من كفاءتهم وصقل موهبتهم وتنمية قدراتهم

وبث روح العمل والإنتاج فيهم للمساعدة في توفير فرص العمل لهم؟

الجواب: نحن نرحب بذلك ولكن في حدود إمكانياتنا، فقد تعاوننا في السابق مع مراكز التدريب المهني بالبلدية ورسائل توجيه رسمية منها قمنا بالتدريب والممارسة العملية المباشرة في الورشة لعدد من الخريجين ولمدة تزيد عن 6 شهور وتم تأهيلهم لسوق العمل.

(6) ما مدى استعداد العاملين بالورشة (الحرفيين والفنيين والمهندسين والخبراء) للتحويل إلى صناعة كبرى

والاستفادة من تخصصهم وخبرتهم للمساهمة في تغذية صناعة كبرى استراتيجية (السيارات مثلاً)؟

الجواب: العاملين بالورشة جميعاً لا مانع لديهم في السعي من أجل النهوض بهذا القطاع وتقديم الأفضل والبحث في تطوير القطاع ودعمه حتى يكون رافداً صناعياً واقتصادياً للرقى بمجتمعاتنا نحو التنمية والازدهار، وخاصة ونحن نعيش اليوم في عصر العولمة والفضاءات، مما يحتم علينا السعي مع الدول العربية الشقيقة للتكامل الفاعل وتطوير المنظومة الصناعية والخدمية والاقتصادية والدخول لعالم الصناعة من أوسع الأبواب.

(7) ما هي المعوقات القانونية أو الإجراءات الإدارية المحلية أو غيرها من الصعوبات التي لا تساعد القطاع في

أداء مهمته نحو المجتمع، ومقترحاتكم بشأنها؟

الجواب: تواجهنا بعض الصعوبات الإدارية نذكر منها مثلاً جلب عمالة فنية من الشقيقة مصر هناك إجراءات إدارية مطولة وتحتاج شهور لإتمام هذه العملية من موافقات لدى القوى العاملة وتأشيرات قسم الجوازات وتأمينات وضرائب وشهادات صحية وتكاليف السفر والنقل بالطائرة أو بالسيارة براً وإجراءات الجمارك، يرجى العمل على تطوير هذا القطاع الخدمي والصناعي من خلال الدعم والتمويل والقروض المصرفية القصيرة والمتوسطة الأجل، ووضع ضوابط لقطع الغيار الغير مطابقة للمواصفات والرديئة الصنع المنتشرة في السوق الليبي، والحد من ظاهرة التهريب والفساد حتى يمكن الارتقاء بهذا القطاع.

(8) هل أنتم راضون عن مستوى الأداء وجودة الخدمة؟

الجواب: نحن دائماً شعارنا نبحت عن رضا الزبائن والمتريدين على الورشة وتقديم أفضل الخدمات وتوفير الوقت والجهد والمال للجميع، لذلك نحن راضون عن أنفسنا اتجاه المواطن، ولكن الوضع الحالي لا يساعد كثيراً مثل انقطاع الكهرباء وأزمة السيولة ونقص البنزين قد أثر سلباً في هذه العملية.

(9) ما هي سبل تطوير القطاع والارتقاء به لتقديم أفضل الخدمات وجودة عالية؟ (الطموحات والأهداف والخطط

والبرامج)

الجواب: الحديث في هذا الموضوع يطول ويحتاج إلى ندوات ومؤتمرات وورش عمل، ويمكن تلخيص الأمر في نقاط بسيطة منها التدريب وصقل القدرات والدورات الداخلية والخارجية - التمويل والقروض وإنشاء مناطق صناعية مركزية وخدمية وتجارية حرة فاعلة - إنشاء مراكز خدمات متخصصة للسيارات حسب نوعها مثلما هو موجود بالخارج حيث تقوم بإجراء الصيانة الوقائية الدورية مثلاً كل 6 شهور.

(10) هل من الممكن نجاح فرص الاستثمار الخدمي والصناعي في هذا القطاع؟ وهل من الممكن جذب واستقطاب

المستثمرين الأجانب (الشريك) لتوطين الاستثمارات الخدمية والصناعية في بلادنا؟

الجواب: في الشق الأول من السؤال نعم وبكل تأكيد نجاح الاستثمار في هذا المجال، نظراً لأهمية هذه الأنشطة الصناعية الصغرى والمتوسطة في الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية لأفراد المجتمع ومؤسسات الدولة، أما السؤال الثاني فإننا نرى أن بلادنا لا زالت وستبقى خصبة لجذب واستقطاب الاستثمارات.

(11) ما هي آفاق وفرص نجاح إقامة صناعة مغذية لصناعة السيارات محلياً وعربياً؟

محلياً الأمر ليس سهلاً وليبيا مرت بمراحل اقتصادية مختلفة منذ استقلالها في الخمسينيات وحتى الآن ... وهناك الكثير من التجارب الصناعية وخاصة القطاع العام حيث كانت هناك صناعات تجميعية للسيارات والشاحنات والجرارات الزراعية كما نعرف، وهذه التجارب كانت متواضعة وإنتاجها مرتبط بالسوق العالمي، ووفرت إلى حد ما فرص عمل لقاعدة من القوى

العامة الوطنية ودورات تدريبية تخصصية وتنمية مهارات لا بأس بها ... ولكن الأمر توقف بسبب أو بأخر وتبخرت هذه الأفكار والبرامج في ظل الفساد والفوضى العارمة.

12) هل هناك مؤتمرات ومعارض وندوات وورش عمل لدعم وتشجيع هذا القطاع الصناعي؟ محلياً أو عربياً أو إقليمياً؟
الجواب: لا يوجد هناك إلا بعض المزادات الخاصة بالخرقة المستعملة (الرابش) والسيارات نصف العمر هنا وهناك تم الاستفادة منها كإجراء صيانة لبعض السيارات أو قطع الغيار مستعملة وأصلية وبصورة عشوائية وما الى ذلك.

13) هل لديكم خطط أو مقترحات للالتحاق بدورات محلية أو خارجية في المجال الفني والصناعي في هذا القطاع؟
الجواب: هناك بعض المقترحات وفي إطار ضيق وعلى حسابنا الخاص لبعض الدورات في مصر الشقيقة وجلب المعدات التقنية المساعدة والحديثة في مجال صيانة السيارات.

14) ما هي فرص الاستفادة من التجربة المصرية والعراقية الناجحتين والغنيتين لتحقيق التكامل العربي وتوطين الصناعة محلياً ولو بشكل محدود؟

الجواب: ما يمكن أن نقوله وخاصة عن التجربة المصرية أننا نعتمد على العمالة المصرية الفنية الماهرة وكذلك العمالة العادية في الورش والأعمال الميكانيكية والكهربائية للسيارات نظراً لجودتها وخبرتها وقربها من الزبون الليبي وكذلك تكاليفها الاقتصادية، أما الخبرة العراقية وكما نعرف فقد جلبت الدولة الخبراء والأساتذة والمهندسين العراقيين للجامعات والمعاهد العليا والاستفادة منها.

4. فحص وتحليل المخرجات العملية والنتائج

بناءً على ماورد ذكره من بيانات في المقابلات الشخصية تم تحليل النتائج المتحصل عليها باستخدام تحليل سوات (SWOT)، فيما يلي عرض لنتائج التحليل.

التحليل الرباعي (SWOT Analysis):

يهدف هذا الجزء من الدراسة إلى التعرف على مواطن القوة والضعف الحالية لقطاع الصناعات المغذية لصناعة السيارات في ليبيا، ومن ثم التعرف على الفرص والتحديات التي تواجه هذا القطاع، وتُعد هذه الخطوة ضرورية لبناء الخطط والمبادرات المستقبلية لتطوير وتنمية هذا القطاع الحيوي وتحقيق أهدافه الرئيسية، ومن خلال الاطلاع على موضوع الدراسة والزيارات والمقابلات والاستبيانات ونتائجها توصلنا إلى الآتي [7،8]:

1.4 البيئة الداخلية: عناصر القوة (نقاط القوة)

- خبرات وطنية طويلة تتجاوز 50 سنة.
- أكثر العناصر المنتمية للصناعات هي عناصر شابة.
- الأكثرية تعليمها متوسط وعالي.
- نسبة كبيرة جداً تقوم بالعمل الفني في صيانة السيارات.
- نسبة جيدة تقوم بتركيب وصيانة محركات السيارات، ونسبة متوسطة تقوم بتركيب وصيانة الصالة / الكهرباء للسيارة.
- نسبة ممتازة للعاملين في القطاع على استعداد كبير للانخراط في دورات تدريبية مهنية وتخصصية.
- رضاء العاملين بالقطاع عن وظيفتهم في مجال عملهم واقتناعهم بها.

- نسبة ممتازة للعاملين في قطاع الصناعات الغذائية لصناعة السيارات تقوم بدورها في مجال عملها على أكمل وجه بكل فهم وحرص ودقة في انجاز شغلها.
- نسبة ممتازة للعاملين في القطاع الصناعي على استعداد للانخراط في برنامج للتطوير في مهنتهم.
- نسبة ممتازة للعاملين في الصناعات مستعدة ومتحمسة للمساهمة في صناعة السيارات إن وجد.

2.4 البيئة الداخلية: نقاط الضعف (جوانب الضعف)

- نسبة متدنية للعاملين في مجال التصنيع، ونسبة متوسطة في مجال العمل الخدمي (التركيب والخدمات الفنية).
- نسبة ضعيفة للعاملين في أعمال تتعلق بالهيكل الخارجي للسيارة، وكذلك الصالة / الكهرباء للسيارة.
- عدم وجود مؤتمرات ومعارض وورش عمل لدعم القطاع الصناعي.
- نسبة ضعيفة للعاملين في القطاع يتلقون دورات تدريبية مهنية وتخصصية، حيث يتلقون المعلومات الفنية بالصدفة.
- نسبة العناصر الوطنية الليبية العاملة بالقطاع الصناعي والمهني والخدمي متدنية.

3.4 البيئة الخارجية: الفرص المتاحة

- موقع ليبيا الجغرافي على شاطئ البحر الأبيض المتوسط ومناخها المعتدل، وهي مجاورة لستة دول أفريقية ومساحتها كبيرة وعدد سكانها صغير وبها العديد من المنافذ البرية والمطارات الجوية والموانئ البحرية وقربها من الدول الصناعية المصدرة في أوروبا.
- ليبيا دولة غنية بالنفط والغاز والمعادن والمواد الخام والموارد المحلية، وبها مقومات اقتصادية كبيرة لإنشاء مشاريع وشركات واستثمارات وإقامة قاعدة قوية للتصميم والتصنيع والتطوير والتنمية.
- ليبيا محاطة بفراغ كبير ودول فقيرة تعاني حروباً وتخلفاً وجهلاً ومرضاً وسوء البنية التحتية.
- ليبيا لديها طاقات شابة واعدة ونسبة الشباب أكثر من 80% من عدد السكان.
- ليبيا أرض خصبة ويكر وخام تتجح فيها الصناعات المرشدة وتتحول إلى ورشة عمل كبيرة تسع المنطقة وجيرانها وتكون ترسانة قوية للصناعات الغذائية والمكملة.
- ليبيا والتعليم العالي والمتوسط التقني والمهني ومخرجاته الكبيرة من الأساتذة والخبراء والمهندسين والفنيين.
- الاستفادة من البطالة المحلية الكبيرة وانخفاض أجور العاملين محلياً مقارنة بالعمالة العربية والأجنبية الأخرى.
- ليبيا وجذب الاستثمارات العربية والأجنبية في مجال القطاع الصناعي ونقل الخبرات وتوطينها.
- ليبيا والشراكات والتكامل الصناعي والخدمي عربياً وأفريقياً وعالمياً.
- الاسترشاد بالتجارب العربية والدولية الرائدة في مجال صناعة السيارات ومكملاتها مثل الجزائر - المغرب - مصر - دول شرق آسيا - الصين - الهند - البرازيل.

4.4 البيئة الخارجية: المخاطر والتحديات

- عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي في بلدان المنطقة.
- عدم استقرار القوانين وصعوبة الإجراءات الإدارية.
- البنية التحتية الضعيفة والمتهاكلة في ليبيا مثل الكهرباء والاتصالات والطرق والمواصلات والمرافق والمياه والصرف الصحي.

- عدم وجود مركز معلومات مختص وعدم توفر قاعدة البيانات الدقيقة وصعوبة الوصول إليها أحياناً.
- مشاكل الاقراض والتمويل ودراسات الجدوى الاقتصادية وغياب دور المؤسسات المالية والمصارف التنموية المختصة.
- محدودية السوق المحلي والطلب الفعلي على منتجات الصناعات المغذية والمكملة لصناعة السيارات.
- غياب دور الجامعات والمعاهد والمراكز البحثية والدراسية في التواصل مع قطاع الصناعات والخدمات المغذية والمكملة لصناعة السيارات.
- تعديل سياسات وخطط الدولة نحو التنمية الصناعية بحيث تكون مورد اقتصادي بديل وعدم اعتمادها على النفط والغاز كمصدر وحيد للدخل.

5. النتائج والتوصيات

من خلال التحليل أعلاه تستخلص الدراسة أنه بالإمكان قيام صناعة إستراتيجية مثل الصناعات المغذية لصناعة السيارات أو تصنيع أجزاء منها، إذا توفرت الإرادة والتصميم والتخطيط الجيد، أو كحد أدنى تكوين رؤية مستقبلية. كما توصي الدراسة بالتأكيد على ضرورة وجود إطار تنظيمي واضح يجمع بين المشروعات الصغيرة والمتوسطة والكبيرة لكي تتكامل مع بعضها البعض وذلك من خلال مساندة وتعزيز فكرة التكامل والتعاون بين المستثمر الكبير والصانع الصغير ليواكب التطورات التكنولوجية في شتى المجالات وذلك بناء على دراسة الاحتياجات الفعلية للمشروعات الكبيرة من المشروعات الصغيرة المغذية والمكملة لها مما يساعد في رفع معدلات الإنتاج وتحسين جودته وتدعيم فرصه التنافسية وضمان نجاح واستمرارية المشروعات الصغيرة.

- إن الخدمات والصناعات المغذية لصناعة السيارات تسهم في تشغيل الكثير من القطاعات الإنتاجية الصغيرة، وتبرز أهمية الاهتمام بقطاع صناعة السيارات لقدرته على تنشيط الطاقات الإنتاجية في العديد من القطاعات الأخرى، فضلاً عن دوره في نقل الخبرة الفنية للشباب والقوى العاملة.
- استحداث برامج توعوية وتنموية لدعم الشباب وتحفيزهم على العمل الحر.
- التوسع في إنشاء حاضنات الأعمال الخدمية والصناعية.
- تطوير مواقع للمنشآت والصناعات المغذية لصناعة السيارات في المناطق الصناعية.
- تبسيط الإجراءات الإدارية لكافة الأنشطة التجارية والخدمية والصناعية المرتبطة بقطاع الصناعات المغذية لصناعة السيارات.
- توفير قدر من الحماية لقطاع الصناعات المغذية لصناعة السيارات بالإعفاءات الضريبية والامتيازات الجمركية.
- تفعيل دور مؤسسات التعليم العالي ومراكز البحوث في دعم قطاع الصناعات المغذية لصناعة السيارات.

المراجع

- 1- موقع ساسابوست، <https://www.sasapost.com/> ، تطور صناعة السيارات في العالم، يناير 2015م.

2- أ/ بن قيراط عبد العزيز، أ/ بركات غنية، أ/ شمام وفاء، استراتيجية المناولة، جامعة العقيد الحاج لخضر، كلية العلوم الاقتصادية، الجزائر، 2009م.

3- موقع درر العراق، [/https://www.dorar-aliraq.net](https://www.dorar-aliraq.net) ، الصناعات المغذية لصناعة السيارات، العراق، 2011م.

4- موقع صحيفة الشرق الأوسط، [/https://aawsat.com](https://aawsat.com) ، الهند مركز عالمي لصناعة مكونات السيارة_السعودية، أبريل 2018م.

5- موقع الوطن، [/https://www.alwatan.com](https://www.alwatan.com) ، صوت عُمان في العالم، عُمان، 2008م.

6- بنك التنمية الصناعية والعمال المصري، دراسة عن سوق صناعة السيارات في مصر، 2010م.

7- Andrews, K., The concept of corporate strategy, Irwin, Homewood, Ill. 1987.

8- ProvenModels – swot analysis – Edmund P. Learned, C. Roland Christensen, Kenneth R. Andrews, William D. Guth. Provenmodels.Com 2019.