



ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA

APR 22 1986

LIBRARY + DOCUMENT SECTION



الأمم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

التوزيع : عام
E/ESCWA/13/4/Add.17/Rev.1
١٤ نيسان/ابريل ١٩٨٦
ARABIC
الأصل: بالانكليزية

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا

الدورة الثالثة عشرة

١٩-٢٤ نيسان ١٩٨٦

بغداد

البند ٦ (أ) من جدول الأعمال المؤقت

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل

التطوير المتكامل لمرافق تصنيع الآليات ذاتية الحركة

الاطار اللازم لقيام تعاون اقليمي

مذكرة من الامانة التنفيذية

يستند هذا التقرير الى دراسة تفصيلية^(١) E/ECWA/IND/84/10 جرى اعدادها كجزء من برنامج عمل شعبة الصناعة المشتركة بين الاسكوا واليونيدو، الذي يتضمن تحديد مشاريع اقليمية في مجال صناعات السلع الرأسمالية والصناعات الهندسية الاخرى (عنصر البرنامج ١/٣).

وتعتمد الدراسة على نهج متكامل لتطوير الصناعات التي تشترك في عناصر كثيرة والتي يرتبط بعضها ببعض. ويمكن استخدام هذا النهج المتكامل في اطار التعاون الاقليمي اذ ان الصناعات التي يشملها ستكون مناسبة لمشاريع يمكن تطويرها على الاصعدة الاقليمية ودون الاقليمية والوطنية، مثل صناعة المعدات الزراعية وصناعة المركبات التجارية كالشاحنات والحافلات وصناعة معدات البناء.

والاهداف العامة للدراسة هي:

(أ) تحديد مجموعات من المشاريع المتكاملة، اقليمية ودون اقليمية وقومية، في مجال تصنيع أو تجميع المعدات الزراعية والمركبات التجارية ومعدات البناء وفي مجال تصنيع المكونات ذات الصلة بهذه المعدات؛

(ب) وضع خطة شاملة واستراتيجية لتطوير هذه الصناعة في المنطقة؛

(ج) وضع ملامح لمشاريع محددة؛

(د) اعداد دراسات سابقة لدراسات الجدوى للمشاريع المحددة.

وقد تبين خلال اعداد الدراسة ان الطلب كبير على الجزء المشترك الرئيسي في هذه الصناعة، وهو محرك الديزل، لدرجة ان هناك حاجة الى انشاء اكثر من مصنع واحد لانتاجه في المنطقة. وبالتنسيق مع المنظمات الاخرى الموجودة في المنطقة، تم التوصل الى اتفاق بين المنظمة العربية للتنمية الصناعية والشركة العربية للاستثمارات الصناعية والاسكوا من اجل توحيد الجهود والموارد لاعداد دراسة جدوى لتصنيع محركات الديزل ومكوناتها في العالم العربي. وستعتبر هذه الدراسة، المتوقع استكمالها قبل منتصف عام ١٩٨٧، أحد النواتج المستهدفة المشار إليها في الفقر (د) اعلاه.

اما مجال الدراسة الحالية، الذي يتعلق بالاهداف المذكورة في الفقرات من (أ) الى (ج) اعلاه، فيشمل ما يلي: استعراض عام لهذه الصناعة في العالم من حيث تنظيم المرافق الصناعية؛ واستعراض مرافق التصنيع القائمة والمخططة في المنطقة؛ ودراسة المعدات الموجودة حالياً في المنطقة والتنبؤ بالطلب حتى عام ٢٠٠٠؛ وتحديد الاجزاء المشتركة وتقدير الطلب عليها؛ وتحديد عدد من المشاريع؛ ووضع خطة لتطوير هذه المشاريع على الاصعدة الوطنية ودون الاقليمية والاقليمية؛ ووضع ملامح لهذه المشاريع.

(١) مولت الدراسة جزئياً من حساب المساهمات المالية المقدم من هولندا.

وقد استخدمت في اعداد هذه الدراسة البيانات الواردة في مختلف الوثائق الصادرة عن منظمة الامم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو) ومنظمة الاغذية والزراعة للامم المتحدة (الفاو). وبالنظر الى وجود اختلافات كبيرة في هذه البيانات والمعلومات فقد جرى تعديلها وفقا للمعلومات التي تم الحصول عليها ميدانيا، واحيانا حسب تقدير موظفي الشعبة المشتركة. وقد تم ارسال استبيانات الى جميع البلدان الاعضاء في المنطقة، وايقاد بعثات للمتابعة ولكن لم يصل اى رد عليها.

٢- الاطار اللازم للتعاون الاقليمي

تبين من الدراسات التي اضطلع بها في اطار هذا البرنامج ان قطاع صناعة الآليات ذاتية الحركة في البلدان الصناعية يشكل مجموعة صناعية متكاملة ومتشابكة فوحدات هذه الصناعة يعتمد بعضها على بعض ولا يمكن لأي وحدة بمفردها ان تقوم بذاتها. وتوجد فيما بين الشركات العملاقة والضخمة مجموعة كبيرة من المنظمات الداعمة لا يمكن ان تقوم الشبكة بدونها. وتحتاج الشركات الكبيرة الى التفاعل فيما بينها و مع الشركات الفرعية الاصغر ومع الشركات المستقلة.

ويقوم عدد من الشركات التي تزود الاسواق بمنتجاتها بشراء ما يلزمها من مكونات من منافسين يخدمون نفس السوق. ومن امثلة ذلك منتج السيارات الذين يشترون المحركات واجهزة نقل الحركة من شرك فورد وشركة جنرال موتورز. وبالنسبة لمعدات الاعمال الترابية فان شركة كاتربيللر هي الشركة الاولى في هذا الميدان، غير ان منافسيها في نفس المجال يشترون منها ما يحتاجونه من محركات واجهزة نقل الحركة. كذلك تورد شركة كلارك للانشاءات لمنافسيها اجهزة نقل الحركة ووحدات الادارة.

والشركات العملاقة لصناعة السيارات التي تعد من بين اكبر الشركات في العالم، تشتري ما تحتاجه من كوابح واجزاء كهربائية ومكونات اخرى من منتجين متخصصين، مما يدل على ان صناعة السيارات تشكل شبكة خائكة مترابطة. وهذا الترابط لا يقف عند حدود البلاد بل انه موجود الان على مستوى العالم.

ومن الواضح ان هيكل صناعة الآليات ذاتية الحركة هو هيكل «افقي» الى حد كبير. فالوحدات المختلفة موجودة جنباً الى جنب وهناك تعامل دائم بينها. وهذه الروابط هي روابط افقية وترتبط عادة بين شركات منفصلة.

أما في منطقة الاسكوا فيبدو ان الصورة عكسية، ان هيكل قطاع صناعة الآليات ذاتية الحركة يتكون من عدد محدود جدا من الشركات المبعثرة التي لا يوجد بينها الا القليل من الارتباط. ويمكن وصف هذه الشركات بأنها ذات هيكل «رأسي». إذ ان كل شركة مستقلة ومنفصلة والتعامل بينها قليل او منعدم. والروابط الوحيدة في الصناعة هي روابط رأسية داخل نفس الشركة.

ولتطوير هذا القطاع على افضل نحو في المنطقة يجب التحول الى الهيكل الافقي. وهذه هي الاستراتيجية الاساسية التي ينبغي اتباعها.

وبالنسبة لحجم الطلب على المعدات النهائية فان التقديرات المذكورة ادناه تبين ان هناك مجالا
لانشاء عدد من وحدات التجميع/التصنيع في المنطقة.

الطلب السنوي في منطقة الاسكوا (بالوحدة)

المعدات	١٩٨٥	١٩٩٠	١٩٩٥	٢٠٠٠
الجرارات	١٦ ٣٦١	١٩ ٥٣٥	٢٢ ٢٩٨	٢٧ ٨٢٦
المركبات التجارية، الشاحنات	١٦٦ ٣٩١	١٩٦ ٠٩٤	٢٣١ ٤٦٨	٢٧٢ ٦٩٣
الحافلات	١٢ ٤٣٤	١٤ ٧٦٩	١٧ ٥٤١	٢٠ ٨٣٣
معدات البناء واهمها:				
المحاملات	٤ ٧١٣	٥ ٥١٦	٦ ٤٥٤	٧ ٥٥٠
الجرافات	٣ ٩٣٣	٤ ٥٩٧	٥ ٣٨٠	٦ ٣٩٤

وقد تبين من البيانات المتاحة والبيانات التي جرى جمعها ميدانيا ان عدد المعدات النهائية
المنتجة في الفترة ١٩٨٢/١٩٨١ هو:

- الجرافات (الجمهورية العربية السورية، العراق، مصر) الاجمالي ١٢ ٠٠٠ وحدة
- المركبات التجارية والحافلات (مصر، العراق، الكويت، المملكة العربية السعودية) الاجمالي ١٥ ٠٠٠ وحدة
- معدات البناء (المحاملات والجرافات) لا شيء

وبافتراض ان الطاقات الانتاجية ظلت ثابتة خلال الفترة ١٩٨٢-١٩٨٥ فان نسب الاكتفاء الذاتي في
المنطقة هي كما يلي:

- ٧٣ في المائة بالنسبة لانتاج الجرارات
- ٨ في المائة بالنسبة للمركبات التجارية
- لا شيء بالنسبة للمحاملات والجرافات.

وانتاج الجرارات يغطي جزءا كبيرا من الطلب. ولذلك فإنه ينبغي توخي الحرص عند التخطيط لإقامة صناعة جديدة. وينبغي أن يكون توسيع المصانع القائمة تبعا للحاجة إلى تصنيع جرارات ذات حجم أكبر.

وبالنسبة للمركبات التجارية فإنه يقبل ما يروج به الكثير من الشركات الموجودة في البلدان ذات الاقتصادات السوقية المتقدمة النمو من أن الحجم الاقتصادي لتصنيع المركبات التجارية يتراوح بين ١٠٠٠٠ وحدة و ٢٠٠٠٠ وحدة فإن الحد الأدنى الأكثر واقعية للإنتاج يزيد عن ٢٠٠٠٠ وحدة. وهذا قد يرفع إلى إنشاء عدة مصانع في المنطقة؛ غير أنه من المستحسن، بدلا من ذلك، أن توسع المصانع الموجودة في العراق والكويت ومصر والمملكة العربية السعودية بحيث يصل إنتاج كل منها إلى ما بين ١٠٠٠٠ و ٢٠٠٠٠ وحدة.

وتجميع/تصنيع المحاملات والجرافات يتم على نطاق ضيق في حدود ٥٠٠ وحدة. ولذلك فإن الطلب على هذه المعدات يدعو إلى إنشاء مصنعين على الأقل في المنطقة.

وحجم الطلب المتوقع به سواء باستخدام معدل زيادة سنوي قدره ٣ في المائة أو ٥ في المائة، لن يؤدي إلى فرق كبير لأنه يتجاوز بالفعل الحد الأدنى للتصنيع.

ومع ذلك فإن العدد الحالي للمعدات النهائية من جرارات ومركبات تجارية وحافلات ومعدات بناء يشمل مجموعة كبيرة من الأنواع والطرز والأحجام. ومن المرجح أن يكون الطلب نفس النمط وهذا يمثل مشكلة حقيقية بالنسبة لإقامة مرافق متكاملة للتصنيع في المنطقة.

وأحد الخيارات المتاحة للتغلب على هذه المشكلة هو تبني مفهوم تطوير المعدات بشكل يلائم معظم احتياجات السوق بحد أدنى من التغييرات، فيكون هناك «شاحنة عربية» تماثل «الشاحنة العالمية» التي ترغب بعض الشركات في ترويجها.

وتعد استراتيجية «المسار الموازي» هي أفضل الاستراتيجيات لتطوير هذه الصناعة في المنطقة، علاوة على تطوير المرافق ذات الصلة بعمليات تجميع/تصنيع المعدات النهائية، بالإضافة إلى تشجيع إقامة مشاريع لإنتاج أجزاء هذه المعدات وذلك لتوفيرها للمصانع التي تحتاج إلى معدات نهائية، سواء كانت مصانع قائمة أو سيجرى إنشاؤها مستقبلا، بطريقة متكاملة. وقد حددت «مجموعة» من هذه المشاريع المتكاملة؛ ويرد في المرفق مخطط أولي لإقامة هذه المشاريع.

وقد جرى لهذا الغرض تقسيم المنطقة إلى منطقتين فرعيتين وهما:

- المنطقة التي تضم البلدان غير الخليجية؛ وتشمل الأردن والجمهورية العربية السورية ولبنان ومصر وشطرى اليمن؛

- والمنطقة التي تضم البلدان الخليجية؛ وتشمل الامارات العربية المتحدة والبحرين والمملكة العربية السعودية والعراق وعمان وقطر والكويت.

وعند التخطيط لاقامة صناعة متكاملة، ينبغي التمييز بين اسلوبين لتصنيع الاجزاء: الاسلوب الاول يتمثل في انتاج الاجزاء اللازمة لمنتجي المعدات الاصلية، والاسلوب الثاني يعنى بانتاج الاجزاء والملحقات التي تحل محل اجزاء الاليات ذاتية الحركة، اى التي تستخدم كقطع غيار. ويمكن تلخيص السمات الرئيسية للاسلوبين كما يلي:

- تحتاج الاجزاء اللازمة لمنتجي المعدات الاصلية الى استثمارات كبيرة في المصانع وفي عمليات التطوير، كما تحتاج الى حجم انتاج كبير للحصول على عائد اقتصادى كاف.

- وتحتاج الاجزاء التي تستخدم بعد البيع (قطع الغيار) الى استثمار اقل وتعطي عائداً أسرع. والطلب على الاجزاء التي تستخدم بعد البيع كبداية او كقطع غيار هو طلب اكثر مرونة من الطلب على الاجزاء التي يحتاج اليها منتجو المعدات الاصلية؛ كما أن أسعار الوحدة بالنسبة لها منخفضة. وكى تكون الشركات الموردة للاجزاء التي يحتاج اليها منتجو المعدات الاصلية قادرة على المنافسة في السوق، يحتاج الامر الى استثمارات كبيرة في البحوث وفي معدات الانتاج المتخصصة. ولأن انتاج الاجزاء التي يحتاج اليها منتجو المعدات الاصلية، مثل الهياكل والمحاور واجهزة نقل الحركة وغيرها، تحتاج الى تكاليف كبيرة في البداية فإن الشركات المنتجة لهذه الاجزاء تحتاج الى التعاقد على أعداد كبيرة جداً من الوحدات كي تحصل على عائد مناسب من الاستثمار.

وعلى خلاف منتجي الاجزاء التي يحتاج اليها منتجو المعدات الاصلية فإن منتجي الاجزاء التي تستخدم كقطع الغيار لا يحتاجون الى استثمارات في المصانع وفي التطوير بنفس حجم الاستثمارات التي يحتاجها الفريق الاول.

وبالنظر الى ما تقدم ينبغي ان تتجه الاستراتيجية الى التركيز على تصنيع الاجزاء التي تستخدم بعد البيع اى قطع الغيار كخطوة اولى، ويأتي تصنيع الاجزاء اللازمة لمنتجي المعدات الاصلية في مرحلة لاحقة.

من هنا تركز الملامح المقدمة عن المشاريع في غالبيتها على الاجزاء التي تستخدم بعد البيع اى قطع الغيار. اما ما يتعلق بمعدات اصلية فالغرض هو توضيح حجم ومجال وحدات التصنيع فقط.

وتنوع المعدات النهائية كبير نسبياً وبالتالي فان مواصفات الاجزاء التي تدخل في انتاج المعدات سواء كانت معدات نهائية او قطع غيار ستكون واسعة النطاق ومتنوعة؛ مما يحول دون توحيد الاجزاء من حيث الانواع والاحجام. وتنوع الاحجام والانواع يحول، في كثير من الحالات، دون استخدام اساليب الانتاج بالجملة في انتاج الاجزاء.

وحجم الطلب المتوقع بالنسبة لمعظم البنود المقترح انتاجها في منطقة الاسكوا كبير جدا، مما يدعو الى انشاء مصانع تستخدم فيها اساليب انتاج اتوماتيكية بالكامل. ولا شك في ان استخدام الاساليب الاتوماتيكية له ميزة ضمان انتظام نوعية المنتجات، من ناحية، وخفض تكلفة الانتاج، من ناحية أخرى، اذا كان حجم الانتاج كبيرا بدرجة تكفي لاستخدام خط انتاج اتوماتيكي. ولأن الطلب يشمل مجموعة كبيرة من المعدات التي تتراوح مصادرها بين اليابان واوروبا والولايات المتحدة فان الاحتياجات من قطع الغيار ستختلف تبعا لذلك من ناحية الحجم والمواصفات والأنواع.

وبالنظر الى هذه العوامل فانه يوصى بان يكون في الامكان تغيير العدد والمعدات المركبة في المصانع من حين لآخر حسب الحاجة. ومن الأمور البالغة الاهمية ايضا ان تكون المصانع مرنة بدرجة تسمح بانتاج اجزاء مطابقة لمواصفات مختلفة. كما انه في الامكان ان تكون طاقة الوحدات الانتاجية صغيرة نسبيا في البداية دون ان تتعرض اقتصاديات الانتاج لتأثيرات سيئة. وقد أخذ عدد من البلدان النامية، مثل جمهورية كوريا، بهذا النهج. وجدير بالملاحظة أن بعض المشكلات التي واجهتها الشركات في المراحل الاولى لاقامة الوحدات الانتاجية الجديدة تنطبق ايضا على منطقة الاسكوا. ومن بين هذه المشكلات مشكلات العرض والسوق والقوى العاملة.

وإضافة قدر من الحماية على المنتجات المصنعة أمر لا بد منه خلال المراحل الاولى. ولايجوز توقع ان ينتج المصنعون الجدد اجزاء معقدة ويقومون بتسويقها بكفاءة؛ فأي شركة جديدة تحتاج الى وقت لتطوير عملياتها واساليبها ولتدريب اليد العاملة فيها وزيادة كفاءتها بما يسمح بخفض تكاليفها. كما ان كل الشركات تقريبا تسعى الى تحسين ادائها ولذلك يصعب على اصحاب الصناعات الجدد ان يتنافسوا في البداية على قدم المساواة مع المصنعين الموجودين في السوق قبلهم بسنوات.

ويمكن الاخذ بنهج تحرري بالنسبة للسماح بالاستثمارات الاجنبية والتعاون في تطوير هذا القطاع. إذ لا يمكن اقامة صناعة دون الاعتماد على التكنولوجيايين ذوي الخبرة في المنتجات وفي اساليب الانتاج. والحصول على التكنولوجيا الاساسية يكون افضل وأسرع وأرخص، في نهاية المطاف، اذا كان من أحد المصادر المضمونة العاملة في هذا المجال. وينبغي ان تكون هذه التكنولوجيا حديثة ومتقدمة وان تكون مجربة بالفعل في المنطقة ومضمونة. ويمكن للصناعة الجديدة ان تجرب عمليات مبتكرة بعد ان تستقر تماما ويكون لها مواردها المالية وسمعتها الطيبة وليس اثناء مراحلها الاولى.

وبالنظر الى ما تقدم فان التوصيات التالية معروضة على البلدان الأعضاء للنظر فيها:

١- ان تنظر في تطوير المشاريع المحددة في المرفق بشكل متكامل يخدم المنطقة.

٢- ان تواصل الاسكوا هذه الدراسة وان تحدد ملامح مشاريع اضافية مغذية لصناعة الآليات ذاتية الحركة.

مخطط أولي لإقامة صناعة متكاملة للالباب في منطقة الامكو

المرفق

المنتج	حجم السوق	المنتج المقترح في السنة	التكلفة بملايين دولارات الولايات المتحدة	الخطوة المقترحة
1- اجسام العاقدات والعاقدات	191.000 مركبة تجارية 15.000 حافلة في عام 1990	المنتج المقترح في السنة	17,6	(1) توسيع المصانع الموجودة في العراق والكويت ومصر والمملكة العربية السعودية بحيث يصبح الانتاج كل منها 10.000 وحدة (2) انشاء مصنع واحد جديد في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان غير الخليجية
2- الهياكل (العام)	191.000 مركبة تجارية 15.000 حافلة في عام 1990	المنتج المقترح في السنة	10,2	(1) مصنع واحد في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان الخليجية (2) توسيع المصنع تدريجيا مع توسيع مصانع العاقدات ووحدة التجميع الحاليين
3- مصامح المحرك	7 ملايين 19 مليونتا حاملة ما يلزم لسيارات الركوب في عام 1990 (قطع غيار)	المنتج المقترح في السنة	12,1	(1) مصنع واحد في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان الخليجية (2) مصنع آخر مساوئ في مرحلة لاحقة في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان غير الخليجية
4- مصانع القابض ورباطة الكوابح	1 مليون واحد في عام 1990 ويصل الى المصنف اذا اميف الطلب المتعلق بسيارات الركوب (قطع غيار)	المنتج المقترح في السنة	1,7	مصنع واحد ذو طاقة مقترحة كافية لتلبية الطلب في المنطقة
5- تروس السيارات (تروس نقل الحركة) والتروس الفرعية	14.000 طن في عام 1990 (قطع غيار)	المنتج المقترح في السنة	2,0	مصنع واحد لتلبية طلب سوق قطع الغيار في المنطقة أو مصنع اكبر طاقة 5000 طن لتلبية طلب مصنع العاقدات ووحدة التجميع الحاليين
6- اعمدة دوران	اقل من 300.000 وحدة في عام 1990 (معدات املية)	المنتج المقترح في السنة	9,2	لا يتقنا هذا المصنع إلا بعد ان يصل الطلب الى الحجم الاقتصادي للانتاج
7- التوجيه، التوجيه الهيدروليكي	اقل من 100.000 وحدة (معدات املية)	المنتج المقترح في السنة	14,0	لا يتقنا هذا المصنع إلا بعد ان تتجاوز طاقة مصنع العاقدات ووحدة التجميع في المنطقة 100.000 وحدة

المرئقي (شايح)

المنتج	حجم السوق	المنتج المقتري في السنة	التكلفة بهلايين دولارات الولايات المتحدة	الخطوة المقترحة
8- ماسات الصمامات	٥ ملايين في عام 199٠ ويصل إلى الصنف ابيض الصمامات المتعلق بسيارات الركوب (قطع غيار)	١٠٠٠٠٠	٦٥	ينفذ ممتعا، ويعمل ان يكون اقدمها في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان الخليجية ويكون الاخر في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان غير الخليجية
9- اجزاء حقن الوقود	٧ ملايين في عام 199٠	٦ ملايين	٤٠	منتج واحد لتلبية احتياجات سوق المنطقة وينفذ على مرحلتين على ان يبدأ الانتاج ببطاوة قدرها ٢ ملايين قطعة
1٠- لوحة الاجهزة	اقبل من 2٥٠٠٠٠ وحدة (للمعدات الوطنية وكتقطع غيار)	2٥٠٠٠٠ (يعمل الحد الأدنى الاقتصادي للانتاج)	٢٤	لا يتخطى هذا المنتج إلا بعد ان تتجاوز طاوة منتج الشاحنات ووحدات التجميع في المنطقة 2٥٠٠٠٠ وحدة
11- المولدات وبادئات الحركة	أكثر من 1٠٠٠٠٠ وحدة (للمعدات الوطنية وكتقطع غيار)	١٠٠٠٠٠ (يعمل الحد الأدنى الاقتصادي للانتاج)	٨٧	منتج واحد لتلبية طلب سوق المنطقة
1٢- الزجاج	1٠٠٠٠٠ متر مربع (للمعدات الوطنية وكتقطع غيار)	٣٠٠٠٠٠	٢٩	منتج واحد لتلبية طلب سوق المنطقة
1٣- الحشيات	٤٥ مليون قطعة في عام 199٠ تزيد إلى 1٣٠ مليون قطعة ابيض الصمامات المتعلق بقطع غيار سيارات الركوب (قطع غيار)	٥٠ مليون قطعة	١٦	ينفذ ممتعا اقدمها في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان الخليجية والاخر في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان غير الخليجية
1٤- مانعات تسرب الزيت	٧ ملايين قطعة في عام 199٠ تزيد إلى ٣٠ مليون قطعة ابيض الصمامات المتعلق بقطع غيار سيارات الركوب (قطع غيار)	١٠ ملايين	٢٦٦	ينفذ ممتعا اقدمها في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان الخليجية والاخر في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان غير الخليجية

المرفق (تابع)

المنتج	حجم السوق	المنتج المقترح في السنة	التكلفة بمليين دولارات الولايات المتحدة	القطعة المقترحة
10- الاجزاء المطاطية للسيارات (الفرطيم عام 1990 تزيد الى حوالي 9 ملايين اذنا ابيض الطلب المتعلق بقطع غيار سيارات الركوب (قطع غيار)	270 مليون قطعة في عام 1990 تزيد الى 9 ملايين اذنا ابيض الطلب المتعلق بقطع غيار سيارات الركوب (قطع غيار)	9 ملايين	782	منتج واحد لتلبية طلب سوق المنطقة
11- محركات ساحات الرزجاج	كمعدات اقليمية، ونسبة 50000 محرك مساحة 1 في المساحة تقريبا لقطع الفيار	50000 محرك مساحة 150000 ذراع مساحة	10	منتج واحد لتلبية طلب سوق المنطقة بعد ان تزيد طاقة المنتج/تتمتع الفاححات والحافلات في المنطقة زيادة كبيرة
17- تجميع مضخة المياه	200000 (قطع غيار)	200000	4	ينشأ مصنع واحد لتلبية طلب سوق المنطقة
18- المحامل ثنائية المعدن	7 ملايين قطعة في عام 1990 مليون بإضافة الطلب المتعلق بسيارات الركوب (قطع غيار)	5 ملايين	10	ينشأ مصنع واحد لتلبية طلب سوق المنطقة
19- المنتج (الريديتير)	اكثر من 100000 في عام 1990 للمعدات الاقليمية وقطع الفيار	100000	200	نظرا لوجود عدد من المشاريع القومية فإنه يوصى بتحسين وتوسيع المصانع القائمة كي تكون قادرة على تلبية الطلب سواء بالنسبة للمعدات الاقليمية او بالنسبة لقطع الفيار
20- الهيكل السفلي	100000 مجموعة في عام 1985 (قطع غيار)	2000 مجموعة	—	ينشأ مصنع واحد لتلبية طلب سوق المنطقة
21- حافلات التقطيع	150000 مجموعة في عام 1985 (قطع غيار)	10000 مجموعة	100	ينشأ مصنع واحد على الاقل لتلبية طلب سوق المنطقة
23- الاجزاء الميكانيكية (الانوار الخلفية، الانوار الجانبية)	عدة ملايين من القطع بإضافة الطلب المتعلق بسيارات الركوب	50000	1	ينشأ مصنعان على الاقل احدهما في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان الخليجية والاخر في المنطقة الفرعية التي تضم البلدان غير الخليجية