

غرفة تجارة عمان  
إدارة الدراسات والتدريب  
وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية



دراسة  
قطاع تجارة السيارات وقطع غيارها ولوازمها...  
واقع وتطلعات

إعداد

مأمون صيدم

صبري الخصيب

إشراف وتدقيق: عماد ملحس

تشرين الثاني ٢٠٠٩

## المحتويات

- مقدمة.
- أهداف الدراسة.
- منهجية العمل.
- نبذة عن قطاع تجارة السيارات وقطع غيارها ولوازمها.
- نبذة عن سوق السيارات في المنطقة الحرة / الزرقاء.
- التجارة الخارجية لقطاع تجارة السيارات وقطع غيارها ولوازمها.
- جلسة العمل التشاورية:
- العقبات المتعلقة بالعرض والطلب التي تعيق قطاع تجارة السيارات وقطع غيارها ولوازمها من الوصول إلى معدلات نمو أعلى (العلاقة مع المستهلك).
- العقبات التي تعيق العمل في هذا القطاع مثل ( القوانين والأنظمة، عقبات استثمارية، العمالة والمهارات وغيرها ).
- العوامل والأسباب التي تؤدي إلى ارتفاع كلف وأسعار السيارات وقطع غيارها ولوازمها، وسبل الحد منها.
- الاحتياجات الحالية للقطاع من حيث عمليات البحث والتطوير والتسويق وخدمات الزبائن والتدريب.
- الإجراءات التي يمكن للحكومة اتخاذها لدعم القطاع.
- الخلاصة والتوصيات.



## مقدمة:

حرصاً من غرفة تجارة عمان وسعيها المستمر للتواصل الدائم مع مختلف الأنشطة التجارية وقطاعاتها المختلفة التي تتدرج تحت مظلتها، وترسيخاً منها لأبرز أهدافها المتعلقة بالتعرف على المعوقات والقضايا التي تحد من نموها بالشكل المنشود، واستناداً إلى اقتراح من وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية التابعة لإدارة الدراسات والتدريب في الغرفة، فقد تم تضمين دراسة "قطاع السيارات وقطع غيارها ولوازمها - واقع وتطلعات" لتكون أحد البنود الرئيسية لخطة العمل السنوية للوحدة للعام ٢٠٠٩.

فقطاع السيارات وقطع غيارها ولوازمها يُعد من القطاعات التجارية الهامة في المملكة، حيث يتمتع بانتشار واسع في مختلف مناطق المملكة الجغرافية وبعدد لا يُستهان به من المحلات التي تتعامل بشتى الأنشطة المتعلقة بوكالات السيارات وقطع الغيار الجديدة والمستعملة والزيوت والبطاريات والإطارات والإكسسوارات التي تغطي مختلف الاحتياجات اللازمة للمركبات في الأردن. وكغيره من القطاعات التجارية الرئيسية في المملكة، فقد ابتدأ نشاط هذا القطاع بشكل ملموس خلال فترة نهاية الخمسينيات من القرن العشرين، وكان متواجداً بشكل كثيف في شارع المحطة في الجزء الشرقي من وسط العاصمة عمان، إلا أنه أخذ بالتطور والتوسع التدريجي في مختلف المناطق والأسواق، حيث أصبح من المعروف أن قطع الغيار تتواجد بشكل مركز في مناطق الوحدات ووادي الرمم والمحطة وبيادر وادي السير، فيما توزعت وكالات تجارة السيارات الجديدة والمستعملة في مناطق أخرى من عمان الغربية كمنطقة المدينة الرياضية وطبربور ووادي صقرة وشارع المدينة المنورة وشارع مكة.

وقد استندت المحاور والمواضيع الواردة في هذه الدراسة بشكل رئيس على المعلومات والآراء التي قدمتها النقابة العامة لوكلاء السيارات وتجار قطع السيارات ولوازمها، وما يتوفر من معلومات وإحصاءات لدى أرشيف وحدة الدراسات والاتفاقيات الدولية في الغرفة، وما ورد من قضايا وشكاوى ومقترحات من الشركات العاملة في هذا القطاع، بالإضافة إلى المعلومات والمقترحات والتوصيات التي تمخضت عن جلسة العمل التشاورية التي تم عقدها مع النقابة.

ويتوجه فريق الدراسة بالشكر والتقدير إلى النقابة العامة لوكلاء السيارات وتجار قطع السيارات ولوازمها والعاملين في هذا القطاع، حيث كان لإسهاماتهم ومشاركاتهم أبرز الأثر في إثراء ما ورد من آراء ومعلومات في هذه الدراسة التي تهدف إلى التركيز على المشاكل والعقبات التي تؤثر سلباً على عمل هذا القطاع النشط، تمهيداً لمعالجتها ووضع الحلول المناسبة للحد من آثارها السلبية، إضافة إلى أخذها بعين الاعتبار عند وضع الاستراتيجيات والبرامج التي من شأنها تطوير آلية عمله واستمراريته ونمائه.



## أهداف الدراسة:

تتمثل الأهداف الرئيسية التي استوجبت القيام بهذه الدراسة بمجموعة من البنود، يمكن إيجازها بما يلي:

- التعريف بأهمية قطاع السيارات وقطع غيارها ولوازمها ودوره في السوق المحلي.
- التعرف على معوقات العرض والطلب التي تحول دون تطور القطاع بالشكل المطلوب.
- تحديد أهم التشريعات التي تحكم عمل هذا القطاع وتؤثر على أداءه بشكل سلبي مباشر.
- التعرف على العوامل الرئيسية التي تؤدي إلى ارتفاع أسعار منتجات هذا القطاع.
- التعرف على المستوى القائم لعمليات البحث والتطوير لهذا القطاع ومدى تنسيقه مع الجهات الأكاديمية في المملكة.
- تحديد الإجراءات التي يمكن للقطاع العام اتخاذها في سبيل دعم هذا القطاع.

## منهجية الدراسة:

قام فريق البحث بإعداد الدراسة والخروج بصيغتها النهائية بعد مرورها بعدة مراحل، هي:

- تحضير وإعداد جميع المؤشرات والإحصائيات المتوفرة حول هذا القطاع، من مختلف الجهات والمصادر المعلوماتية المتخصصة.
- عقد جلسة عمل متخصصة مع النقابة العامة لوكلاء السيارات وتجارة قطع السيارات ولوازمها لبحث ومناقشة المحاور الرئيسية المتعلقة بأداء القطاع من مختلف النواحي الواردة في الدراسة.
- تجميع وتبويب المعوقات والقضايا التي سبق وأن وردت للغرفة خلال السنوات السابقة حول هذا القطاع، واستثناء المشاكل التي تمت معالجتها.
- تحليل وتبويب المعلومات التي تم استقاؤها وبلورتها من العاملين في القطاع وأرشيف الغرفة، والخروج بالتوصيات المناسبة لمعالجتها.

## لمحة عن قطاع تجارة السيارات وقطع غيارها ولوازمها

مرت صناعه السيارات منذ اختراعها وحتى اليوم بتطورات ومراحل سريعة وعديدة مهمة جداً، حيث كانت في البدايات تسير بالقوة العضلية، ومن ثم تطورت وأصبحت تسير بالقوة البخارية، إلى أن أصبحت في وقتنا الحاضر تلعب دوراً مهماً وكبيراً في تطور ونمو الاقتصاديات العالمية، فقطاع السيارات يعتبر من الصناعات الاقتصادية الثقيلة جداً في البلدان الصناعية المتطورة، ومن أهم وأكثر القطاعات فاعلية في تحريك وتنشيط النمو الاقتصادي والارتقاء به، من حيث إسهامه في تشغيل الآلاف من الأيدي العاملة، وارتباطه بصناعات فرعية أخرى عديدة. وقد قامت عدة بلدان صناعية بدعم وإنشاء صناعات للسيارات، منها (انجلترا، ألمانيا، إيطاليا، اليابان، كوريا) التي تعد اليوم من أهم وأكبر الدول المنتجة لصناعة السيارات.

ويعتبر الأردن من الدول المستوردة لعدد كبير من أنواع السيارات من بلدان عديدة، وهو يستورد جميع أنواع السيارات سواء لغرض الرفاهية أو للأغراض الاقتصادية، حيث يتوفر في السوق المحلي أنواع عديدة من ماركات السيارات العالمية، خاصة السيارات الكورية، الألمانية، اليابانية، الأمريكية، وغيرها.

ويلعب قطاع السيارات ولوازمها دوراً مهماً في النشاط الاقتصادي الأردني بشكل عام، والتجاري بشكل خاص، وذلك من حيث ارتفاع نسبه إسهامه في حركة التجارة الخارجية الأردنية، إضافة إلى أنه يضم أنشطة اقتصادية فرعية أخرى، ويلبي احتياجات المواطنين من السيارات من معظم دول العالم.

ويشمل قطاع السيارات العديد من القطاعات الفرعية التي تخدم القطاع وتتكامل معه، أهمها (تجارة السيارات الجديدة والمستعملة، قطع الغيار، البطاريات، الزيوت، الإكسسوارات) وغيرها.

ويضم قطاع تجارة السيارات العديد من مستوردي ووكلاء السيارات من الماركات العالمية، وفيما يلي إحصائية موجزة بأعداد مستوردي ووكلاء السيارات في الأردن:

- وكلاء السيارات العالمية: ٢٨ وكياً.
- وكلاء تجارة الإطارات: ٣٠ وكياً.
- وكلاء تجارة الزيوت: ٢٢ وكياً.
- وكلاء تجارة البطاريات: ١٢ وكياً.
- وكلاء تجارة إكسسوارات السيارات: ٣٣ وكياً.
- وكلاء قطع غيار السيارات الجديدة: ١٤٠ وكياً.



- وكلاء قطع غيار السيارات المستعملة: ٨٠ وكيلًا.

### حجم القطاع:

بلغ عدد الشركات العاملة في مجال ( بيع وشراء) السيارات المسجلة في غرفة تجارة عمان (٣٠٧) شركة ومؤسسة برأسمال مقداره (٩٣,٨) مليون دينار أردني في العام ٢٠٠٨.

ويقدر عدد العاملين في قطاع تجارة السيارات ولوازمها نحو (١٠-١٢) ألف عامل على مستوى المملكة.

أما عن عدد جميع المؤسسات والشركات التي تتعامل بالسيارات وقطع غيارها ولوازمها (السيارات، قطع الغيار، البطاريات، الزيوت، الإطارات) فيبلغ نحو (٥) آلاف محل في مختلف مناطق المملكة.

### التجارة الخارجية:

يساهم قطاع المركبات ولوازمها بشكل نشط وفعال في حركة التجارة الأردنية بشقيها (الصادرات والمستوردات). فقد حققت حركة استيراد وتصدير المركبات دورا مهماً في زيادة معدلات التجارة الخارجية الأردنية ورفع وتيرة نموها وانفتاحها على الأسواق العالمية.

#### • المستوردات:

بلغت قيمة المستوردات الأردنية من المركبات ولوازمها خلال العام ٢٠٠٧ ما مجموعه (٦٩٣,٧) مليون دينار ، لترتفع إلى (٨٣٥,٢) مليون دينار خلال العام ٢٠٠٨، وبنسبة نمو بلغت (٢٠,٣%) وبزيادة بلغت (١٤١,٥) مليون دينار.

#### أهم الدول المستورد منها:

ألمانيا، بريطانيا، اليابان، كوريا الجنوبية، إيطاليا، فرنسا، السويد، أمريكا، الصين، تايلاند.

#### • الصادرات:

بلغت قيمة الصادرات الأردنية من المركبات ولوازمها خلال العام ٢٠٠٧ ما مجموعه (٨,٩) مليون دينار ، لترتفع إلى (١٥,٦) مليون دينار خلال العام ٢٠٠٨، وبنسبة نمو بلغت (٧٥,٢%) وبزيادة بلغت (٦,٧) مليون دينار .



## أهم الدول المصدر إليها:

ليبيا، الإمارات العربية المتحدة، السعودية، السودان، اليمن، الجزائر، العراق، الكويت، مصر، سوريا، سلطنة عمان، و"إسرائيل".

## • إعادة التصدير:

بلغت قيمة المعاد تصديره من المركبات ولوازمها خلال العام ٢٠٠٧ ما مجموعه (٩٥,٣) مليون دينار، لترتفع إلى (١٧٦,١) مليون دينار خلال العام ٢٠٠٨، وبنسبة نمو بلغت (٨٤,٧%) وبزيادة بلغت (٨٠,٨) مليون دينار.

## أهم الدول المعاد التصدير إليها:

السعودية، فرنسا، الكويت، الإمارات العربية المتحدة، مصر، الصين، العراق، السودان، لبنان، روسيا الاتحادية، قطر.

وتعتبر النقابة العامة لوكلاء السيارات وتجار قطع السيارات ولوازمها (المنضوية تحت مظلة غرفة تجارة عمان) الجهة المباشرة التي تقوم بتجسير الفجوة بين القطاع والجهة الحكومية، كما وتقوم بالإشراف على تطور القطاع ونموه، فهي حلقة الوصل بين القطاع والحكومة وبينه وبين القطاعات الاقتصادية الأخرى. كما وتقوم بتنفيذ برامج تدريبية وتعليمية متخصصة للعاملين في القطاع، وربما كانت النقابة الوحيدة التي تقوم بتدريب أعضائها وموظفيهم، إضافة إلى إنها تقوم بمتابعه المشاكل التي تواجه القطاع مع الجهات والدوائر الحكومية، وتوفير جميع مستلزمات قطع السيارات في المملكة من خلال أعضائها من المؤسسات والشركات العاملة في هذا المجال.

وقد تأسست النقابة في العام ١٩٨٠، واستطاعت خلال الثلاثين سنة الماضية إدارة القطاع بشكل كفؤ وفعال، فقد تطور قطاع تجارة السيارات ولوازمها بصورة ملحوظة خلال السنوات الماضية، حيث بلغ عدد المحلات العاملة في القطاع عام ١٩٨٠ ما مجموعه (٤٠٠-٥٠٠) محل في جميع أنحاء المملكة، ازداد الآن ليتراوح ما بين (٤-٥) آلاف محل تجارة سيارات وقطع غيارها ولوازمها (جديدة ومستعملة).

وتضم النقابة في عضويتها ممثلين عن الجهات التالية:

- وكلاء السيارات.
- الإطارات.
- تجار ومستوردي قطع الغيار.
- الزيوت ( مصفاة البترول).
- البطاريات.
- الإكسسوارات.

وتجدر الإشارة إلى أن عدد السيارات الموجودة حاليا في المملكة تبلغ نحو مليون ومائتي ألف سيارة من جميع الأنواع والأحجام، منها أكثر من مليون سيارة عاملة وصالحة للقيادة.





## سوق السيارات في المنطقة الحرة / الزرقاء

يلعب سوق السيارات في المنطقة الحرة / الزرقاء دوراً هاماً في تنشيط وتشجيع الحركة التجارية الأردنية ( الاستيراد للسوق المحلي، إعادة التصدير، تخليص السيارات) إلى جانب أهميته في ردف الخزينة بالعملات الصعبة من خلال إعادة التصدير للأسواق الخارجية، خاصة وان هذا السوق يعد حلقة وصل هامة بين الأردن ومختلف دول العالم.

وبحسب إحصائيات هيئة مستثمري المناطق الحرة الأردنية، يبلغ عدد معارض السيارات في المنطقة الحرة / الزرقاء نحو (٨٠٠) معرض، في حين يبلغ عدد تجار السيارات نحو (٤) آلاف تاجر، ويقدر عائدها من التصدير نحو (٢) بليون دينار سنوياً، وتعتبر الأسواق العربية من أهم الأسواق التي يتم إعادة تصدير السيارات إليها وبالأخص ( العراق، ليبيا، الخليج العربي، مصر، اليمن).

ووفق مصادر الهيئة يُقدر عدد السيارات التي يتم التخليص عليها إلى السوق المحلية نحو (٥٥) ألف سيارة سنوياً، حيث تشكل السيارات الكورية ما نسبته (٦٠%) منها، وتتراوح موديلاتها بين الأعوام ١٩٩٦ و٢٠٠٢، وتشكل السيارات الأمريكية نحو (٢٠%)، فيما تشكل السيارات اليابانية والأوروبية نحو (١٠%). ويقوم السوق بإعادة تصدير نحو (٧٠) ألف سيارة في العام تقريباً. ويذكر أن معدل التخليص اليومي في المنطقة الحرة يصل إلى (٢٠٠) سيارة وهو المعدل المعتاد.

وقد شهدت حركة تجارة المركبات من المنطقة الحرة / الزرقاء بشقيها ( الداخلة والخارجة) تقدماً ملموساً خلال العام ٢٠٠٨، حيث أسهمت هذه الحركة النشطة في زيادة معدلات نمو التجارة الأردنية بشكل عام.

ووفقاً للبيانات الصادرة عن المنطقة الحرة في الزرقاء، فقد سجلت جميع مؤسسات حركة تجارة المركبات ( الداخلة، الخارجة، السوق المحلي، السوق الدولي) نمواً واضحاً سواء من حيث الأرقام المطلقة أو النسبية، وفيما يلي جدول إيضاحي لتفاصيل حركة تجارة المركبات:



حجم تجارة المركبات (الداخلية والخارجية)  
المنطقة الحرة / الزرقاء للأعوام ٢٠٠٧-٢٠٠٨

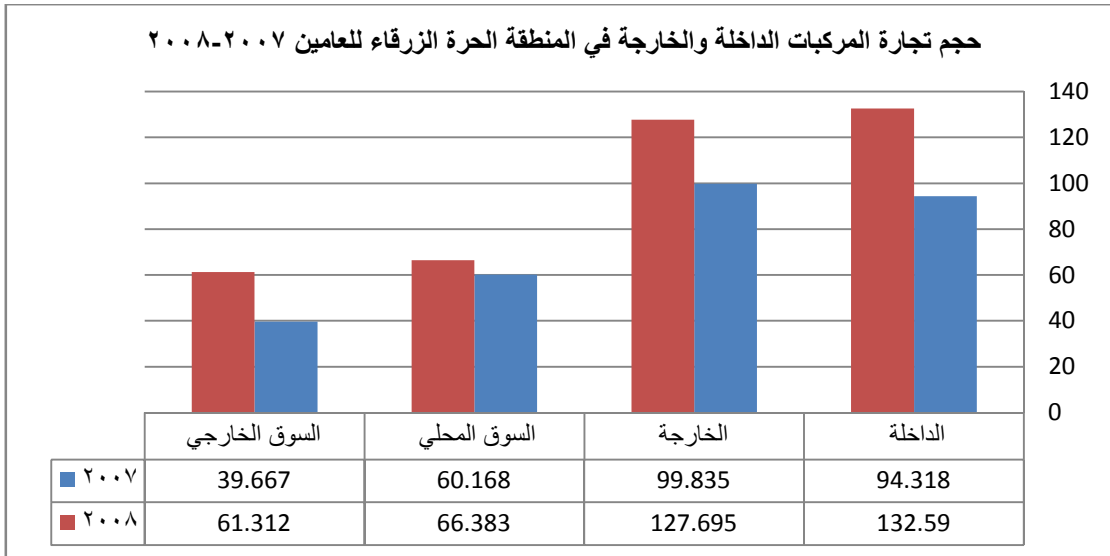
(ألف مركبة)

معدل التغير %	٢٠٠٨	٢٠٠٧	حجم تجارة المركبات
٤١	١٣٢,٥٩٠	٩٤,٣١٨	تجارة المركبات الداخلية
٢٨	١٢٧,٦٩٥	٩٩,٨٣٥	تجارة المركبات الخارجية
١٠	٦٦,٣٨٣	٦٠,١٦٨	تجارة المركبات إلى السوق المحلي
٥٥	٦١,٣١٢	٣٩,٦٦٧	تجارة المركبات إلى السوق الخارجي
٣٤	٢٦٠,٢٨٥	١٩٤,١٥٣	تجارة المركبات الداخلية والخارجية

سجل إجمالي حجم تجارة المركبات في المنطقة الحرة الزرقاء خلال العام ٢٠٠٨ ارتفاعاً بمقدار (٦٦,١٣٢) ألف مركبة، أو ما نسبته (٣٤%) مقارنة مع العام ٢٠٠٧، حيث بلغ إجمالي حجم تجارة المركبات في المنطقة الحرة الزرقاء خلال العام ٢٠٠٨ ما مقداره (٢٦٠,٢٨٥) ألف مركبة، مقارنة مع (١٩٤,١٥٣) ألف مركبة في العام ٢٠٠٧.

فقد بلغ عدد المركبات الخارجة من المنطقة الحرة إلى السوق الخارجية ما مجموعه (١٢٧,٦٩٥) ألف مركبة خلال العام ٢٠٠٨، مقابل (٩٩,٨٣٥) ألف مركبة خلال العام ٢٠٠٧، وبنسبة نمو بلغت (٢٨%)، في حين بلغ عدد المركبات الداخلة إلى المنطقة الحرة خلال العام ٢٠٠٨ ما مجموعه (١٣٢,٥٩٠) ألف مركبة، وبنسبة نمو (٤١%) مقابل (٩٤,٣١٨) ألف مركبة خلال العام ٢٠٠٧.

وبلغت حصة السوق المحلي ما مجموعه (٦٦,٣٨٣) ألف مركبة، مشكلة ما نسبته (٢٥,٥%) من إجمالي عدد المركبات الداخلة والخارجة، في حين بلغت حصة السوق الخارجي من إجمالي عدد المركبات ما مجموعه (٦١,٣١٢) ألف مركبة، وشكلت ما نسبته (٢٣,٥%) من إجمالي عدد المركبات الداخلة والخارجة.



هذا وقد شهد سوق السيارات خلال العام الحالي ٢٠٠٩ تباطؤاً في حركة البيع، حيث ألفت الأزمة المالية العالمية بظلالها على الاقتصاد الوطني ومنها سوق السيارات الذي يعتمد بشكل كبير جداً على القروض البنكية التي تشددت البنوك في منحها خلال هذه الفترة.

وبالرغم من تأثيرات الأزمة المالية العالمية على الاقتصاد الوطني، إلا أنها لم تكن السبب الوحيد لهذا التراجع والركود الذي يشهده قطاع السيارات، فهناك أسباب عديدة أخرى، أهمها:

- الإجراءات التي اتخذتها الحكومة العراقية بفرض قيود على الصادرات الأردنية من السيارات، من حيث نوعية وموديلات السيارات المصدرة إلى العراق، فقد اشترطت بأن لا يتجاوز عمر السيارة سنتين عند استيرادها، إضافة إلى تردي الأوضاع الأمنية في العراق التي تعيق حرية وحركة المصدرين الأردنيين إلى السوق العراقي وبالأخص قطاع النقل، مما أثر بشكل كبير على حركة الصادرات الأردنية من السيارات إلى السوق العراقي، الذي يعد أهم سوق للصادرات الأردنية.
- ارتفاع أسعار النفط العالمية وسعر اليورو الذي نتج عنهما ارتفاع في جميع الأسعار العالمية للسلع وخصوصاً المستوردة منها، مما أدى إلى ضعف القوة الشرائية لدى الغالبية العظمى من المواطنين، وعزوف عدد كبير منهم عن الشراء.
- يُعد تشدد البنوك في منح القروض وارتفاع نسبة الفائدة، عائقاً كبيراً لدى تجار السيارات، خصوصاً أن الغالبية الكبرى من المواطنين تعتمد في تمويل شراء سياراتها على القروض البنكية، التي تعتبر من أهم المحفزات لنشاط سوق السيارات في المملكة.

## المحاور الرئيسية للدراسة

تتضمن الدراسة عدة قضايا ومواضيع تتعلق بأداء وعمل قطاع تجارة السيارات وقطع غيارها ولوازمها في الأردن، من حيث العقبات والتحديات التي يواجهها، والاحتياجات والإجراءات اللازمة لتقدمه ونموه والارتقاء بأدائه.

### أولاً: العقبات المتعلقة بالعرض والطلب:

هنالك عدد كبير من المحلات والمؤسسات التي تتعامل بقطع غيار السيارات ولوازمها في مختلف المناطق وبخاصة في عمان واربد والزرقاء، وبشكل يفوق الحاجة بل بشكل مضاعف أيضاً. وتكمن المشكلة الفعلية في الدخلاء من عديمي الخبرة الفنية في هذا المجال (ونخص بالذكر تجارة قطع الغيار – كونها بحاجة إلى خبرة فنية واسعة أكثر بكثير من تلك المطلوبة في مجال تجارة السيارات)، مما يؤدي إلى استيراد قطع غيار غير مطلوبة في السوق المحلي وإلى تراكمها دون بيع أو طلب عليها، كما يؤدي إلى تجميد أموال صاحبها وتجميد نشاطه ومستوى بيعه وبالتالي انسحابه من العمل في القطاع بسبب الصعوبات التي يواجهها، إضافة إلى انخفاض مستوى رؤوس أموال هذه الأنشطة وعدم قدرة أصحابها على متابعة العمل بالشكل المطلوب.

ولمعالجة هذه المشكلة التي يواجهها التجار المستجدين في هذا القطاع أو غيره، لا بد من القيام بتعزيز مستوى الوعي والإرشاد للمقبلين على بدء نشاط تجاري معين من خلال آلية مرنة وفعالة، ويمكن تطوير وتنمية هذه الآلية عن طريق تقديم النصح والمشورة بالتعاون بين وزارة الصناعة والتجارة والغرف التجارية قبل بدء التاجر بإجراءات تسجيل نشاطه الجديد، بحيث يقوم التاجر المستجد بمراجعة الغرفة التجارية التابع لها (على أن يتم تأسيس دوائر متخصصة في الغرف لهذه الغاية تمتلك المقومات المناسبة والكفاءات المتخصصة) والإطلاع على المعلومات والإحصائيات المتوفرة حول طبيعة عمل القطاع المنوي العمل به، ومن ثم التنسيق مع ممثلي القطاع في هذه الغرف لأخذ النصح والمشورة حول جدوى تأسيس نشاط تجاري جديد ضمن هذا القطاع أو ذاك.

وفي هذه الحالة سوف يكون التاجر المستجد على علم ودراية كافية حول حقيقة وواقع القطاع المنوي العمل فيه، ولديه فكرة واضحة حول حجم رأس المال المناسب الذي يكفل استمرارية نشاطه دون أي قصور مستقبلي. لذا فإن ضبط انتشار المحلات العاملة في هذا القطاع بشكل عشوائي، والحد من دخول عديمي الخبرة الفنية، وانخفاض مستوى رؤوس أموالهم، سوف يعمل بالتأكيد على ضبط القطاع



بشكل عام وتحسين مستوى خدمته، وارتفاع حجم نشاطه، مما ينعكس بصورة إيجابية على التاجر والمستهلك على السواء.

### ثانياً: العقبات الأخرى التي تعيق العمل في القطاع وسبل معالجتها:

كغيره من القطاعات والأنشطة التجارية والخدمية، يعاني قطاع تجارة السيارات وقطع غيارها ولوازمها من وجود عقبات ومعوقات عديدة تحول دون نموه وتطوره بالشكل المنشود، خاصة في مجال التشريعات والأمور الضريبية والجمركية والعمالة والتدريب، ونورد فيما يلي أبرز هذه المعوقات وسبل معالجتها:

أ- كان للسياسة التي انتهجتها الحكومة الأردنية قبل بضع سنوات بفتح باب استيراد السيارات على مصراعيه دون تحديد حد أدنى لسنوات صنعها، آثار سلبية عديدة على كل من التاجر والمستهلك والاقتصاد الأردني بشكل عام، فقد أدت هذه السياسة إلى استيراد أعداد كبيرة من السيارات قديمة الصنع والمتهالكة (التي تحتاج أصلاً إلى قطع غيار ثقيلة - أي غير سريعة - وغير متوفرة بشكل دائم) مما أدى إلى شطبها بعد فترات قصيرة من استيرادها، وبالتالي تفكيكها وتحويلها إلى قطع غيار مستعملة. وكان لذلك أثر سلبي كبير على تجارة قطع غيار السيارات الجديدة لحساب تلك المستعملة التي دخلت المملكة أصلاً كسيارات وليس كقطع غيار.

ويرى تجار القطاع ضرورة قيام الجهات الحكومية المعنية بمراجعة هذه السياسة وإعادة النظر بوضع حد أدنى لعمر السيارات المستوردة، بما يضمن أن لا يزيد عن ثلاث سنوات من تاريخ صنعها، مما يعمل على تنظيم سوق السيارات وقطع غيارها من جهة، والحد من تزايد السيارات المستعملة والهالكة وما لها من آثار اقتصادية واجتماعية سلبية من جهة أخرى.

ب- هناك قرار حكومي تسمح بموجبه وزارة الصناعة والتجارة باستيراد الإطارات المستعملة للسيارات لغايات تلبيسها وإعادة بيعها في السوق المحلي بعد تجديدها من قبل المصانع المختصة، إلا أن ما يحصل فعلياً هو دخول هذه الإطارات المستعملة إلى الأسواق المحلية دون تلبيسها أو تجديدها أو إجراء أي تغيير عليها، وذلك من خلال عدم التقيد بالتعليمات من قبل هذه الجهات بمضمون قرار إدخال هذه السلعة لغايات التلبيس فقط.

ويتوجب هنا قيام الجهات الحكومية المعنية بوضع وتنفيذ آليات عملية صارمة لمتابعة عدم دخول الإطارات المستعملة المستوردة إلى السوق المحلي قبل تجديدها أو تلبيسها من المصانع المختصة، وذلك لما لاستعمال هذه الإطارات



من آثار سلبية عديدة على مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية، سواء من حيث الأضرار المباشرة على تجار الإطارات الجديدة من جهة، وعلى الأضرار الاجتماعية وتزايد أعداد حوادث السيارات الناجمة عن رداءة إطاراتها التي تعد من أهم عوامل الأمان.

ج- هنالك أكثر من (٥٠%) من قطع غيار السيارات تندرج ضمن بنود التعريفية الجمركية المرتفعة التي لم يطرأ عليها أي تغيير أو انخفاض بموجب اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، وبالتالي فهي تخضع لرسوم جمركية مرتفعة تصل إلى (٣٠%).

ويعود ذلك إلى عدم قيام الجهات الحكومية بالتشاور مع القطاع الخاص أو القطاع التجاري أو الخدمي المعني بشكل مباشر قبل التفاوض بشأن أية اتفاقية تجارية أو سن أي قانون أو تشريع من شأنه التأثير عليها.

ويتوجب التأكيد على ضرورة قيام الجهات الحكومية المعنية بمراجعة التعريفية الجمركية المفروضة على قطع غيار السيارات ولوازمها لتخفيضها وتوحيدها بشكل يضمن تحقيق العدالة الجمركية والضريبية بين تجار ومستوردي القطاع من جهة، وبما يضمن تسهيل وتبسيط إجراءات استيرادها وتخفيف الأعباء على موظفي الجمارك فيما يتعلق بتصنيفها وإدراج فئاتها العديدة تحت البند الجمركي الخاص بها من جهة أخرى، إلى جانب تفعيل الشراكة الحقيقية بين القطاعين العام والخاص، والتشاور مع القطاعات التجارية المعنية والتنسيق المسبق معها قبل اتخاذ أي قرار أو انتهاج سياسة يمكن أن تؤثر على عملها بطريقة أو بأخرى.

د- هنالك ضعف نسبي في قدرة موظفي دائرة الجمارك الأردنية على تخمين وتصنيف قطع غيار السيارات حسب التعريفية الجمركية الفعلية المفروضة عليها، حيث يتم في الكثير من الأحيان تصنيف قطع غيار بتعريف أعلى من تعريفها الفعلية، مما يؤدي إلى طول إجراءات التخليص عليها بعد اعتراض أصحاب البضائع والمستوردين على التخمين الخاطيء لقطع الغيار أو تصنيفها ضمن تعريفية جمركية غير صحيحة.

هذا إضافة إلى وجود أخطاء عديدة في التخمين الجمركي لا تكون ناتجة عن ضعف موظفي الجمارك فحسب بل أيضاً نتيجة أخطاء المستوردين أنفسهم وضعف مستوى معرفتهم بالقطع المستوردة وكيفية إدراجها ضمن تعريفها الجمركية الصحيحة.

المطلوب هنا تعزيز قدرات موظفي الجمارك وتأهيلهم وتدريبهم بشكل متقدم (خاصة العاملين في المعابر الجمركية) حول جميع اللوائح والتشريعات الجمركية وطرق التخمين المتقدمة، وتعزيز معرفتهم في مجال تصنيف السلع ضمن فئات تعريفها الجمركية الصحيحة، خاصة في مجال السلع المتعددة والدقيقة كقطع الغيار وغيرها.

هـ- ينص قانون الوسطاء والوكلاء التجاريين على ضرورة توفير ما لا يقل عن (١٠%) من المواد المستوردة كقطع غيار في كل إرسالية مستوردة (سيارات وأجهزة وآليات)، إلا أن هذا البند من القانون المذكور غير مفعّل حالياً، مما يسبب العديد من الآثار السلبية للمستهلك والتاجر وما ينتج عن عدم تفعيله من تلف سريع للأجهزة والسيارات والماكينات وغيرها من التي تحتاج إلى قطع غيار عند تعطلها.

يتوجب العمل على تنفيذ ما ورد في القانون ومتابعة تفعيله بالشكل المناسب لضمان استيراد قطع غيار للمواد والآليات والأجهزة المستوردة سواءً من قبل الوكيل أو أي تاجر مستورد آخر دون اشتراط تنفيذه على الوكيل فقط، وذلك للمحافظة على مصلحة المستهلك من جهة، وعلى مصلحة التاجر وسمعته في السوق المحلي وخدماته المقدمة ما بعد البيع من جهة أخرى. وسيضمن هذا الإجراء تنظيم عمل هذا القطاع بشكل أفضل، وتقليص عدد التجار المتعاملين في القطاع والحد من دخلائه.

و- يعاني الكثير من المواطنين الأردنيين أصحاب بعض أنواع السيارات من عدم وجود قطع غيار بشكل دائم لسياراتهم، وذلك بسبب إقتنائهم لأنواع سيارات تم تصنيعها أصلاً لدول غير الأردن (كالسيارات التي تمتلك مواصفات معدة خصيصاً للدول الأمريكية أو الأوروبية أو الخليجية وغيرها).

المطلوب هنا قيام الجهات الحكومية المختصة عدم السماح باستيراد السيارات التي ليست لها وكالات تستطيع إصلاحها في حالة تعطلها أو تزويد أصحابها بقطع الغيار اللازمة عند الحاجة، بحيث يتم استيراد سيارات ضمن المواصفات الأردنية المقبولة ولديها وكالات تغطي صيانتها وقطع غيارها.

ز- هنالك تفاوت في مقدار الضريبة التي يدفعها التجار العاملون في قطاع السيارات وقطع غيارها ولوازمها، بسبب إلزام تسجيل بعضها لدى الضريبة العامة على المبيعات، وعدم قيام بعضها الآخر بالتسجيل بسبب عدم بلوغ مبيعاتهم لحد التسجيل المنصوص عليه في القانون، مما يؤدي إلى إرباك الحركة التجارية بين المتعاملين في القطاع واختلاف أسعار نفس المنتجات

التي تباع لدى الطرفين بسبب خضوع إحداها للضريبة على حساب الأخرى، إضافة إلى عدم تحقق العدالة الضريبية وازدياد مستوى المنافسة غير العادلة التي تؤدي بشكل أو آخر إلى تراجع أداء القطاع والحيلولة دون نموه بالشكل المطلوب.

ويقترح بعض تجار القطاع، أن يتم إخضاع جميع تجار القطاع للضريبة العامة على المبيعات، باستثناء محلات محددة لا تزيد قيمة البضائع الموجودة لديها عن (١٥) ألف دينار، بحيث يتم إلزام جميع التجار في القطاع وغيره من القطاعات والأنشطة التجارية المختلفة بمسك حسابات منتظمة مهما بلغ حجم مبيعاتها بهدف تقديمها للجهات الضريبية المختصة، وبشكل يضمن تحقيق العدالة الضريبية بين مختلف الفئات التجارية بشتى مستوياتها وأنشطتها، والحد من مستوى الاحتيال والتهرب الضريبي الذي يلحق خسائر جسيمة بالخزينة العامة للدولة وبالاقتصاد الأردني وقطاعاته المختلفة.

### ثالثاً: العوامل والأسباب التي تؤدي إلى ارتفاع الكلف والأسعار:

تعتمد أسعار المواد والسلع الرأسمالية في أي بلد بصورة كبيرة على ارتفاع أو انخفاض أسعارها في بلدان المنشأ، وعلى مصادرها وتغيراتها حسب الأوضاع الاقتصادية والسياسية وحتى الجغرافية أو الجوية في بعض الأحيان، إلى جانب التغيرات في أسعار العملات العالمية وأسعار صرفها.

وبالتالي فإن التأثير بارتفاع الأسعار أو انخفاضها ليس له علاقة بالسوق أو التاجر المحلي في أغلب الأحيان، إلا من خلال التغيرات التي تطرأ على عمليات الطلب والعرض، خاصة في مجال قطع غيار السيارات الفاخرة التي يمتلك أصحابها القدرة المالية على التعامل مع ارتفاع الأسعار.

وتوجد ثلاثة أصناف من قطع غيار السيارات، الأول هو القطع الأصلية التي تحمل الشعار الأصلي (Original) وأسعارها تخضع بالأساس للشركة الصانعة. أما الصنف الثاني فهو القطع البديلة التي تُصنع في بلد المنشأ ذاته، وفي أغلب الأحيان بنفس المصانع الأصلية للسيارات، ولكن بماركات مختلفة، وهي أقل جودة وكفاءة من القطع الأصلية المذكورة في الصنف الأول. أما الصنف الثالث فيشمل القطع التجارية التي تُصنع بديلاً للصنفين السابقين، وهي ذات أسعار منخفضة وكفاءة متدنية مقارنة بالصنفين الأولين.



## رابعاً: الاحتياجات الحالية لعمليات البحث والتطوير للقطاع:

يفتقر الأردن إلى عمليات البحث والتطوير في مختلف مجالات الإنتاج المتعلقة بقطاع السيارات وقطع غيارها، ويعود هذا إلى عدم وجود مصانع متكاملة لإنتاج السيارات أو قطع غيارها، أو حتى ورشات محدودة لتصنيع بعض أنواع قطع غيار السيارات أو تجميعها كما في الدول المحيطة.

## خامساً: الاحتياجات التدريبية لقطاع السيارات وقطع غيارها ولوازمها:

تقوم النقابة العامة لوكلاء السيارات وتجار قطع الغيار ولوازمها ومنذ ما يزيد عن عشرين عاماً بتقديم برامج تدريبية متخصصة في مجال عمل قطاعها، وذلك بالتعاون والتنسيق مع مؤسسة التدريب المهني. حيث يتم سنوياً تخريج نحو (٥٠) متدرباً أردنياً للعمل في مجال التعامل مع قطع غيار السيارات ولوازمها والتي تعتبر من الأعمال الدقيقة التي تحتاج إلى دراية فنية وكفاءة مهنية نظراً لتعدد قطع الغيار وموديلاتها وأنواعها.

وتتضمن هذه البرامج التدريبية المتخصصة والتي تبلغ مدتها سنة كاملة وتمنح درجة الدبلوم، العديد من المواضيع ذات العلاقة بالتعامل والتعريف بقطع غيار السيارات والموتورات وكل ما يتعلق بالسيارات إلى جانب اللغة الإنجليزية، حيث يتم التدريب على مستوى مهني مميز يضمن اكتساب المعرفة للمتدربين من الناحية السلوكية والفنية والتأهيلية. وعادة ما تغطي هذه البرامج حاجة السوق المحلي بالكامل، بل ويتم أيضاً تصدير الكفاءات والخبرات العاملة في هذا القطاع إلى دول الخليج العربي.

## سادساً: تقويم العلاقات الحالية بين المجتمع التعليمي (الأكاديمي) وبين القطاع:

لا توجد علاقة حالياً بين المؤسسات الأكاديمية وبين نقابة تجار السيارات وقطع غيارها ولوازمها. ويؤكد تجار القطاع على ضرورة قيام الجامعات الأردنية بدور أكثر حيوية لرفع مستوى العاملين في القطاع من خلال عقد دورات فنية مسائية متخصصة لتنمية مستوياتهم وتطويرها، خاصة وأن معظم السيارات حديثة الصنع تعمل حالياً بالحاسوب.

ويلاحظ أن الأردن يستهلك ضعف حجم قطع الغيار الذي يستهلكه السوق الياباني مثلاً، ويُعزى هذا إلى كثرة تغيير قطع السيارات على أسس غير علمية لعدم توفر الخبرة في إصلاحها، أو الوعي بصيانتها والوقاية من تلفها. لذلك، فمن

الضروري أن يتم رفع مستوى كفاءة وأداء المهندسين والفنيين العاملين في مراكز صيانة السيارات، بحيث يتوفر مهندسون متخصصون في هذا المجال، مما سيؤدي إلى توفير الوقت والجهد والكلفة في صيانة السيارات وبالتالي توفير حجم قطع الغيار التي يتم استهلاكها في السوق المحلي.

لذا لا بد من قيام بعض - أو على الأقل إحدى - الجامعات الأردنية أو كليات المجتمع بإدراج مساق تعليمي متخصص لتعليم كيفية التعامل مع تجارة قطع غيار السيارات وتداولها وأساليب تخزينها واستخراجها وتصنيفها.



## الخلاصة والتوصيات:

يتضح من محاور الدراسة ومجرباتها وجود العديد من العقبات والمعوقات التي تحول دون نمو القطاع بالشكل المنشود، والتي تؤدي أيضاً إلى عرقلة عمله وببطء أداءه، وعليه تم استخلاص التوصيات التالية التي من شأنها معالجة هذه المعوقات، والتي سبق وأن تم ذكرها بشكل منفصل لدى تناول كل عقبة من العقبات الواردة في الدراسة:

**أولاً: تعزيز مستوى الوعي والإرشاد للمقبلين على بدء نشاط تجاري معين، عن طريق إنشاء وتنفيذ آلية مرنة وفعالة تقدم النصح والمشورة من خلال غرف التجارة، قبل بدء التاجر بإجراءات تسجيل نشاطه، للإطلاع على المعلومات والإحصائيات المتوفرة حول طبيعة عمل القطاع المنوي العمل به، ومن ثم التنسيق مع ممثل القطاع التجاري المعني في هذه الغرف لأخذ النصح والمشورة بشأن جدوى تأسيس نشاط تجاري جديد ضمن هذا القطاع.**

• **الهدف:** ضبط انتشار المحلات العاملة في القطاع بشكل عشوائي، والحد من دخول عديمي الخبرة الفنية وانخفاض مستوى رؤوس أموالهم.

• **الجهة المعنية:** غرف التجارة في مختلف مناطق المملكة.

**ثانياً: ضرورة قيام الجهات الحكومية المختصة بوضع حد أعلى لعمر السيارات المستوردة، وبشكل يضمن أن لا يزيد عن ثلاث سنوات من تاريخ صنعها.**

• **الهدف:** تنظيم سوق السيارات وقطع غيارها، والحد من تزايد السيارات المستعملة والهالكة لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية سلبية.

• **الجهة المعنية:** وزارة الصناعة والتجارة / دائرة الجمارك الأردنية.

**ثالثاً: وضع وتنفيذ آليات عملية صارمة لمتابعة عدم تسرب الإطارات المستعملة المستوردة إلى السوق المحلي قبل تجديدها أو تلبيسها من المصانع المختصة.**

• **الهدف:** الحد من الآثار السلبية العديدة الناجمة عن استعمال هذه الإطارات على مختلف المستويات الاقتصادية والاجتماعية، سواء من حيث الأضرار المباشرة على تجار الإطارات الجديدة من جهة، وعلى الأضرار الاجتماعية وتزايد أعداد حوادث السيارات الناجمة عن رداءة إطاراتها التي تعد من أهم عوامل الأمان.

- الجهة المعنية: وزارة الصناعة والتجارة / وزارة البيئة / دائرة الجمارك الأردنية.

**رابعاً: ضرورة قيام الجهات الحكومية المختصة بتخفيض وتوحيد التعريفات الجمركية المفروضة على قطع غيار السيارات ولوازمها.**

- الهدف: تحقيق العدالة الجمركية والضريبية بين تجار ومستوردي القطاع، وتسهيل وتبسيط إجراءات استيراد قطع غيار السيارات ولوازمها وتخفيف الأعباء على موظفي الجمارك فيما يتعلق بتصنيفها ضمن البند الجمركي الخاص بها.

- الجهة المعنية: وزارة الصناعة والتجارة / دائرة الجمارك الأردنية.

**خامساً: تعزيز قدرات موظفي الجمارك وتأهيلهم وتدريبهم بشكل متقدم (خاصة العاملين في المعابر الجمركية) حول جميع اللوائح والتشريعات الجمركية وطرق التخمين المتقدمة، والتركيز على تطوير معرفتهم في مجال تصنيف السلع ضمن فئات تعريفاتها الجمركية الصحيحة، خاصة في مجال السلع المتعددة والدقيقة كقطع الغيار وغيرها.**

- الهدف: تقويم الضعف في قدرة موظفي دائرة الجمارك الأردنية على تخمين وتصنيف قطع غيار السيارات حسب التعريفات الجمركية الفعلية المفروضة عليها، والحد من الأخطاء التي تحدث في كثير من الأحيان بتصنيف قطع غيار بتعريفات أعلى من تعريفاتها الفعلية، مما يؤدي إلى طول إجراءات التخليص عليها بعد اعتراض أصحاب البضائع والمستوردين على التخمين الخاطئ لقطع الغيار أو تصنيفها ضمن تعريفات جمركية غير صحيحة.

- الجهة المعنية: دائرة الجمارك الأردنية.

**سادساً: العمل على تنفيذ ما ورد في قانون الوكلاء والوسطاء التجاريين بشأن وجوب توفير ما لا يقل عن (١٠%) من المواد المستوردة كقطع غيار في كل إرسالية مستوردة (سيارات وأجهزة وآليات وغيرها)، لضمان استيراد قطع غيار للمواد والآليات والأجهزة المستوردة سواءً من قبل الوكيل أو أي تاجر مستورد آخر دون اشتراط تنفيذه على الوكيل فقط.**

● **الهدف:** المحافظة على مصلحة المستهلك، وتعزيز مستوى الخدمات المقدمة ما بعد البيع، إلى جانب ضمان تنظيم عمل هذا القطاع بشكل أفضل، وتقليص عدد التجار المتعاملين في هذا القطاع والحد من دخلائه. وبالتالي الحد من الآثار السلبية التي تقع على المستهلك والتاجر وما ينتج عن عدم تفعيل هذا البند من تلف سريع للأجهزة والسيارات والماكينات وغيرها التي تحتاج إلى قطع غيار عند تعطلها.

● **الجهة المعنية:** وزارة الصناعة والتجارة.

**سابعاً:** عدم السماح باستيراد السيارات التي ليست لها وكالات تستطيع إصلاحها في حالة تعطلها، أو تزويد أصحابها بقطع الغيار اللازمة عند الحاجة، واستيراد سيارات ضمن المواصفات الأردنية المقبولة بحيث تكون لها وكالات تغطي صيانتها وقطع غيارها.

● **الهدف:** الحد من معاناة الكثير من المواطنين الأردنيين أصحاب بعض أنواع السيارات من عدم وجود قطع غيار بشكل دائم لسياراتهم، وذلك بسبب إقتنائهم لأنواع سيارات تم تصنيعها أصلاً لدول غير الأردن (كالسيارات التي تمتلك مواصفات معدة خصيصاً للدول الأمريكية أو الأوروبية أو الخليجية وغيرها).

● **الجهة المعنية:** وزارة الصناعة والتجارة.

**ثامناً:** إخضاع جميع تجار القطاع للضريبة العامة على المبيعات، باستثناء محلات محددة لا تزيد قيمة البضائع الموجودة لديها عن (١٥) ألف دينار، بحيث يتم إلزام جميع التجار بمسك حسابات منتظمة مهما بلغ حجم مبيعاتها بهدف تقديمها للجهات الضريبية المختصة.

● **الهدف:** ضمان تحقيق العدالة الضريبية بين مختلف الفئات التجارية بشتى مستوياتها وأنشطتها، والحد من مستوى الاحتيال والتهرب الضريبي الذي يلحق خسائر جسيمة بالخزينة العامة للدولة وبالاقتصاد الأردني وقطاعاته المختلفة.

● **الجهة المعنية:** وزارة المالية / دائرة ضريبة الدخل والمبيعات.

**تاسعاً:** ضرورة قيام الجامعات الأردنية بدور أكثر حيوية لرفع مستوى العاملين في قطاع السيارات وقطع غيارها من خلال عقد دورات فنية مسائية في هذا

المجال لتنمية مستوياتهم وتطويرها، خاصة وأن معظم السيارات حديثة الصنع تعمل حالياً بالحاسوب، إلى جانب ضرورة قيام بعض الجامعات الأردنية أو كليات المجتمع بإدراج مساق تعليمي متخصص لتعليم كيفية التعامل مع تجارة السيارات وقطع غيارها وتداولها وأساليب تصنيفها وتخزينها واستخراجها، إضافة إلى رفع مستوى كفاءة وأداء المهندسين والفنيين العاملين في مراكز صيانة السيارات.

● **الهدف:** الحد من الكميات الهائلة التي يستهلكها الأردن من قطع الغيار بسبب تغييرها على أسس غير علمية لعدم توفر الخبرة في إصلاحها أو الوعي بصيانتها والوقاية من تلفها، والعمل على توفير الوقت والجهد والكلفة في صيانة السيارات وبالتالي توفير كميات قطع الغيار التي يتم استهلاكها في السوق المحلي.

● **الجهة المعنية:** وزارة التعليم العالي والبحث العلمي / الجامعات والمعاهد والكليات / غرفة التجارة والنقابات المعنية.

\*\*\*\*\*