

دوافع وأبعاد التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر

Motives and dimensions of the trend towards the localization of the automobile industry in Algeria

د. بوعقل مصطفى¹¹ المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، Dr.Bouakel@gmail.com

تاريخ النشر: 15 / 06 / 2019

تاريخ القبول: 03 / 03 / 2019

تاريخ الاستلام: 24 / 02 / 2019

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على دوافع وأبعاد التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر، وخلصت الدراسة إلى أن سعي الجزائر لتوطين هذه الصناعة ينطوي على خلفيات تتعلق باندفاع الطلب المحلي وارتفاع فاتورة الواردات، إضافة إلى أبعاد ذات علاقة بالتحول إلى قطب صناعي استراتيجي والعمل على تنشيط المناولة المحلية وتعزيز تكامل النسيج المؤسساتي. وعلى الرغم من الجهود المبذولة إلا أن الجزائر تدرك أن تبنيتها لهذه الاستراتيجية جاء في وقت متأخر ولا يزال الأمر يستدعي الكثير من التدخلات قصد تهيئة مناخ الأعمال وإرساء قاعدة صناعية حديثة، قوية وتستجيب لمتطلبات البيئة الاقتصادية المعاصرة.

كلمات مفتاحية: التوطين، صناعة السيارات، حظيرة السيارات، الشراكة، الاستثمار، المناولة، الجزائر.

تصنيف JEL : L62.

Abstract:

This study aims to identify the motives and dimensions of the trend towards the localization of the automobile industry in Algeria. The study concluded that Algeria's endeavor to settle this industry involves the background of the rush of domestic demand and the high costs of the import bill, as well as dimensions related to the transformation into a strategic industrial pole and to activate local handling and promote the integration of the institutional fabric. Despite the efforts made, Algeria is aware that its adoption of this strategy came late, and it still requires a lot of interventions in order to create a business climate and establish a modern industrial base,

strong and responsive to the requirements of the contemporary economic environment.

Keywords: Localization, Automobile Industry, Car Park, Partnership, Investment, Handling, Algeria.

Jel Classification Codes: L62.

Résumé:

Cette étude vise à identifier les motifs et les dimensions de la tendance à la localisation de l'industrie automobile en Algérie. L'étude nous a permis de conclure que les efforts de l'Algérie pour mettre en place cette industrie reposaient sur l'essor de la demande intérieure et les coûts élevés de la facture d'importation, ainsi que sur les dimensions liées à la transformation en un pôle industriel stratégique et à motivation de la sous-traitance locale et à la promotion du tissu institutionnel. Malgré les efforts déployés, l'Algérie est consciente que l'adoption de cette stratégie a été tardive et que de nombreuses interventions sont encore nécessaires pour créer un climat des affaires et établir une base industrielle moderne, solide et répondante aux besoins de l'environnement économique contemporain.

Mots-clés: Localisation, Industrie automobile, Parc Automobile, Partenariat, Investissement, Sous Traitance, Algérie.

Codes de classification de Jel: L62.

المؤلف المرسل: د. بوعقل مصطفى، الإيميل: Dr.Bouakel@gmail.com

1. مقدمة:

إن توجه العديد من الدول لا سيما المتقدمة منها إلى توطين صناعة السيارات منذ بداية فترة التسعينات، دفع بالجزائر إلى اتخاذ إجراءات وتدابير قصد تطوير هذه الأخيرة ومسايرة التوجه العالمي. وكانت البداية سنة 2009، حيث أقرت الحكومة بضرورة تصنيع 50% من قطع الغيار المستوردة، غير أن الفوائض المحققة من ارتفاع الإيرادات النفطية حالت دون تفعيل هذه الاستراتيجية حتى منتصف سنة 2014. وقد أحصت العديد من الهيئات مدى خصوبة السوق الجزائري لاحتضان هذا النوع من الصناعات، خصوصا وأن المؤسسات الصغيرة والمتوسطة أصبحت تتعدى 1,022 مليون وحدة

(Bulletin PME n°30, 2017)¹ وغالبيتها مؤهلة للتعاقد في إطار المناولة الصناعية، وقد صرحت الهيئة الإحصائية للسيارات GIPA أن متوسط معدل السياقة في الجزائر يقدر بـ 20 ألف كلم سنوياً أي ما يعادل أزيد عن 66% عن متوسط السياقة في الدول المتقدمة والذي يتراوح بحوالي 12 ألف كلم سنوياً، إضافة إلى أن أكثر من 55% من حظيرة السيارات تزيد مدة حياتها عن 10 سنوات. من جهة أخرى فقد أبدى العديد من المتعاملين الاقتصاديين رغبتهم في الاستثمار في الجزائر كونها تتمتع بموقع استراتيجي يسمح لها أن تتحول إلى قطب صناعي إقليمي بامتياز وانخفاض تكاليف الإنتاج خصوصاً أجور العمال، فضلاً عن درجة نمو واتساع السوق الوطني باعتباره ثاني أكثر الأسواق نشاطاً وديناميكية في إفريقيا وكذا استشرافها للتصدير في مدة وجيزة لا تتعدى الخمس سنوات بحسب تصريح السلطات المحلية لتغطية النطاق الأفريقي بالدرجة الأولى واستهداف الدول الأوروبية لا سيما الشرقية منها في المرحلة الموالية.

1.1. إشكالية الدراسة:

إن توجه الجزائر لتوطين صناعة السيارات يعد أحد أهم البدائل التنموية الهامة التي تندرج في إطار برنامج التنوع الاقتصادي المفعل مؤخراً على إثر الاضطرابات الناجمة عن انخفاض الإيرادات النفطية، وعلى الرغم من ارتكاز توجهها الحالي على عدة مقومات امتياز كالطاقة البشرية والموقع الاستراتيجي وغيرها، بيد أن هناك عوامل اقتصادية أخرى أكثر تأثيراً في مستقبل تصنيع السيارات في الجزائر كارتفاع التضخم وتدهور القدرة الشرائية للمواطن، وهو ما يطرح أمام السلطات الحكومية رهانات يجدر الاعتداد بها في معادلة التحول إلى تصنيع السيارات في الجزائر. وأمام هذه المتغيرات تنبثق معالم الإشكالية المصاغة في السؤال الرئيسي التالي:

ما هي دوافع وأبعاد التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر؟

2.1. أهداف الدراسة:

تسعى الدراسة لتحقيق جملة من الأهداف نوجز أبرزها فيما يلي:

- إبراز أسباب تبني صناعة السيارات في الجزائر؛
- الوقوف على واقع حظيرة السيارات في الجزائر؛
- استعراض الجهود الحكومية في إطار الشراكة وتشجيع الاستثمار والمناولة في مجال تصنيع السيارات؛

3.1. منهج الدراسة:

إن طبيعة الموضوع وخصوصياته تطلبت الاعتماد على المنهج الوصفي في استعراض الظروف المصاحبة لإقبال السلطات الحكومية على تفعيل استراتيجية تصنيع السيارات، وجهود الشراكة مع المتعاملين الاقتصاديين الأجانب، كما تم اللجوء إلى المنهج التحليلي بهدف استقراء البيانات المجمعة حول تطور واردات السيارات وملحقاتها وكذا تحليل تأثير الوضعية الاقتصادية الحالية على مستقبل هذا التوجه.

4.1. هيكل الدراسة:

- المحور الأول: دوافع التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر؛
- المحور الثاني: واقع حظيرة السيارات في الجزائر؛
- المحور الثالث: الجهود الحكومية لتوطين صناعة السيارات.

2. دوافع التوجه نحو توطين صناعة السيارات في الجزائر

1.2. تطور الميزان التجاري للجزائر خلال الفترة 2010-2017

عرفت الواردات الجزائرية ارتفاعا محسوسا خلال الفترة 2010-2014، حيث نمت من 40.473 مليون دولار سنة 2010 إلى 58.580 مليون دولار سنة 2014 بمعدل زيادة قدر بحوالي 37%. وقد تميزت هذه الفترة بتحسّن أسعار النفط وارتفاع العائدات النفطية وهو ما جعل أجهزة الدولة تعجز عن مجابهة التوسع في الاستهلاك. لكن ومنذ جوان 2014 دخلت الجزائر في اضطرابات اقتصادية نتيجة الانخفاض الحاد في أسعار النفط من 115 دولار للبرميل إلى حوالي 35 دولار للبرميل، هذا الظرف الاقتصادي ولد مشاكل وضغوطات داخلية تجسدت في توقيف مؤقت لتمويل المشاريع التنموية حسب الأولويات والتخوف من العجز عن تغطية النفقات العمومية وما ترتب عن ذلك من نفذ للاحتياطي الرسمي، وأجبرت الحكومة على اتخاذ تدابير استعجالية كان على رأسها التخفيف من فاتورة الواردات بما في ذلك السيارات ولواحقها، ومراجعة قوائم السلع المستوردة وكذا تعديل المعدلات الضريبية وغيرها. وبذلك انخفضت قيمة الواردات من 51.702 مليون دولار سنة 2014 إلى 45.957 مليون دولار سنة 2017.

على الرغم من ذلك نلاحظ أن الصادرات الجزائرية بدورها عرفت تدهورا ملحوظا خلال الفترة 2011-2017، حيث انخفضت من 73.489 مليون دولار سنة 2011 إلى 30.026 مليون دولار سنة 2016 بمعدل تراجع يقدر بحوالي 59% لتعاود التحسن مع مطلع سنة 2017 في حدود 34.763 مليون دولار وذلك بفضل تفعيل برنامج التنوع الاقتصادي وإعادة الاعتبار للقطاعات المهمشة.

الجدول 1 : تطور الميزان التجاري للجزائر خلال الفترة 2010-2017

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
45.957	47.089	51.702	58.580	55.028	50.376	47.247	40.473	الواردات
34.763	30.026	34.668	62.886	64.974	71.866	73.489	57.053	الصادرات
-11.194	-17.063	-17.034	4.306	9.946	21.490	26.242	16.580	الميزان التجاري
76	64	67	107	118	143	156	141	معدل التغطية

Source: Evolution De La Balance Commerciale De L'Algérie, 2005-2015, ONS.

Statistiques du Commerce Extérieur, Direction Générale de la Douane, 2016.

إن تأثير هذه التطورات وتداخلها ينعكس جليا على مستوى الميزان التجاري، حيث نلاحظ أن هذا الأخير قد حقق فوائض معتبرة بلغت أوجها سنة 2011 برصيد يقدر بـ 26.242 مليون دولار، ومنذ تلك الفترة استمر في التراجع إلى أن حقق عجزا وبأرصدة سالبة بلغت -17.034، -17.063 و-11.194 مليون دولار سنوات 2015، 2016 و2017 على الترتيب.

وفي نفس السياق فقد سجل معدل التغطية نسبا عالية خلال الفترة 2010-2014، إلا أن الاضطرابات الاقتصادية خلفت أثرا عميقا جعل هذا الأخير يتراجع إلى مستويات متدنية بلغت 67%، 64% و76% خلال سنوات 2015، 2016 و2017 على التوالي.

2.2. تطور واردات السيارات في الجزائر خلال الفترة 2010-2017:

لقد شهدت الفترة 2010-2014 توسعا ملحوظا في الإقبال على استيراد السيارات، حيث ارتفعت قيمة الواردات من 3010 مليون دولار إلى 6488 مليون دولار في ظرف عامين فقط أي بمعدل تجاوز 115%. وبفضل آليات الرقابة والتقصيف التي فرضتها الحكومة على هذا النوع من التجهيزات في الآونة الأخيرة فقد عاودت هذه القيمة الانخفاض في حدود 2360 مليون دولار و2370 مليون دولار سنتي 2016 و2017 على الترتيب.

وقد أخذت السيارات السياحية الحصة الأوفر من القيمة الإجمالية للواردات من السيارات حيث انتقلت من 48% سنة 2010 إلى 68% سنة 2017، على غرار سيارات نقل البضاعة التي تقلصت حصتها من 43% إلى 19% خلال نفس الفترة.

الجدول 2 : تطور واردات السيارات في الجزائر خلال الفترة 2010-2017

2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	الطبيعة
1617	1342	1966	2963	3725	3909	2110	1456	سيارات سياحية
472	709	1365	2109	2225	2206	1569	1304	سيارات نقل البضاعة

281	309	322	414	357	373	239	250	سيارات خاصة
2370	2360	3653	5486	6307	6488	3918	3010	المجموع
5.15%	5.01%	7.06%	9.36%	11.46%	12.87%	8.29%	7.43%	نسبة إلى الواردات

Source: Statistiques des Importations de Véhicules, ONS, 2005-2015.

Statistiques du Commerce Extérieur, Direction Générale de la Douane, 2016-2017

ومن خلال الجدول السابق يتضح أيضا أن قيمة الواردات من السيارات تمثل نسبة معتبرة من القيمة الإجمالية للواردات وقد ارتفعت هذه النسبة من 7.43% سنة 2010 إلى 12.87% سنة 2012 لتعاود الانخفاض عند مستوى 5.15% سنة 2017. وبالنظر إلى هذه القيم بالنسبة إلى التجهيزات والمواد المستوردة منفردة فيمكن اعتبارها تسربات خارجية مكلفة جدا مقارنة بطابعها الاستهلاكي، حيث أنها تحتل المرتبة الأولى متبوعة باستيراد الأدوية بنسب تقدر بحوالي 23% و 22% على التوالي ضمن مجموع السلع الاستهلاكية غير الغذائية. كما تجدر الإشارة أيضا إلى أنه ومقارنة بالدول الأجنبية الأخرى ففاتورة السيارات المستوردة لا تحتل نفس المكانة التي تحتلها هذه الأخيرة في قائمة الواردات.

3.2. تطور واردات السيارات حسب الموردين في الجزائر لسنتي 2012 و 2017:

من خلال استقصاء البيانات المجمعة حول تطور واردات السيارات في الجزائر حسب حصة كل مورد على حدى فقد تبين أن سنة 2012 قد سجلت قيما تمثل ذروة التوسع في استيراد السيارات، حيث احتلت شركة Renault طليعة الموردين بإجمالي بلغ 115.630 سيارة، تليها شركة Peugeot بـ 68.158 سيارة باعتبارهما أكثر السيارات استقطابا من قبل المواطن الجزائري. علاوة على هاتين العلامتين فقد تصدرت كل من شركتي Hyundai و Sovac المركزين الثالث والرابع بإجمالي بلغ 52.095 سيارة و 51.381 سيارة على التوالي.

ورغبة من الجزائر في التقليل من فاتورة الاستيراد لا سيما السيارات فقد اتخذت جملة من الإجراءات التي تهدف بالدرجة الأولى إلى توطين هذه الصناعة محليا والعمل على تغطية الطلب الداخلي، والتحول تدريجيا من مرحلة التجميع والتركيب إلى مرحلة التصنيع ومن ثم الانتقال إلى خدمة الأسواق الأجنبية. وتزامنا مع تطبيق هذه التدابير تراجع عدد السيارات المستوردة بشكل ملحوظ للغاية، حيث تقلصت واردات شركة Renault خلال سنة 2016 إلى 21.895 وحدة، بنسبة 81%، فيما تراجعت واردات شركة Peugeot إلى 10.271 وحدة بنسبة تعادل 84%، وشركة Sovac إلى حوالي 7.643 وحدة أي ما يمثل 85%، وشركة Hyundai في حدود 2.571 وحدة بنسبة 95%، وبنفس الوتيرة تراجعت واردات باقي العلامات كـ Toyota، Kia وغيرها.

الجدول 3 : تطور واردات السيارات حسب الموردين في الجزائر لسنتي 2012 و2016

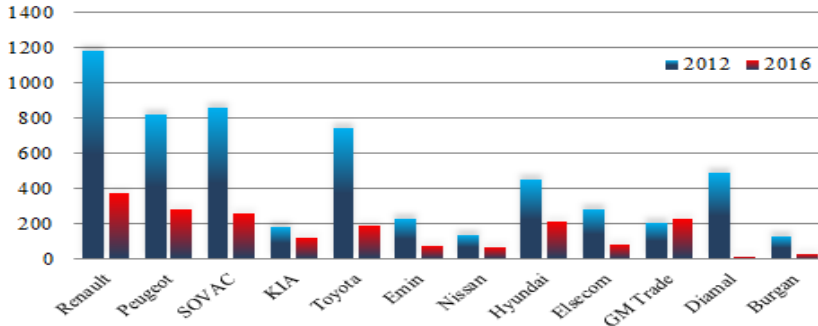
المورد	2012	2016	المورد	2012	2016
SPA Diamal	41.545	409	SPA Renault	115.630	21.895
EURL Kiv	6.343	265	SPA Peugeot	68.158	10.271
SARL Famoval	7.944	244	SOVAC	51.381	7.643
SPA Sodi	551	237	KIA Motors	18.306	6.731
SARL GMS	10.994	212	SARL Toyota	41.979	4.359
Renault Trucks	677	200	SARL Emin Auto	22.666	3.905
SARL Akrou	---	171	Nissan Motors	11.771	3.696
SARL Tizir	---	149	Hyundai Motors	52.095	2.571
SARL Burgan	26.482	143	SARL Elsecom	30.932	2.453
SARL Al Faw	2.099	141	EURL GM Trade	24.982	2.315
SARL Falcon	1.182	96	EURL Saida	11.470	2.063
SARL Midi	724	62	SARL Cima	6.166	1.513
SPA Jamal	503	22	SARL Foton	---	1.083
SARL Prox 4	---	20	Ival SPA	865	670
EURL Alliance	---	7	SARL Vedis	2.001	482
باقي الموردين		12.949	SPA GBR Auto	---	455

Source: Les Immatriculation des Véhicules Automobiles 2016, ONS

Statistiques des Importations de Véhicules, 2012 -2013, Direction Générale de la Douane.

ومن منظور قيمة واردات السيارات بحسب الموردين يمكن القول أن السلطات الحكومية نجحت بشكل ملحوظ في كبح التوسع في اقتناء السيارات السياحية ولواحقها من الخارج، ووفرت مبالغ مالية معتبرة، حيث انخفضت فاتورة واردات شركة Renault 1186 مليون دولار سنة 2012 إلى 375 مليون دولار سنة 2016 بمعدل انخفاض قدر بـ 68%، في حين تراجعت قيمة واردات شركة Peugeot من 823 مليون دولار سنة 2012 إلى 375 مليون دولار سنة 2016 بما يعادل 54%. وبنفس الشكل تقلصت فاتورة الواردات لشركة Sovac بنسبة 69% وشركة Toyota بنسبة 74% خلال نفس الفترة، وهو ما سمح بتوفير حوالي 4128 مليون دولار خلال سنة 2016 مقارنة بتكاليف استيراد السيارات لسنة 2012.

الشكل رقم (01): تطور واردات السيارات حسب المورد في الجزائر لسنتي 2012 و 2017 (الوحدة: مليون دولار)



Source: Les Immatriculation des Véhicules Automobiles 2016, ONS

Statistiques des Importations de Véhicules, 2012 -2013, Direction Générale de la Douane.

3. واقع حظيرة السيارات في الجزائر

1.3. تطور حظيرة السيارات في الجزائر خلال الفترة 2010-2016:

من خلال البيانات الموضحة في الجدول الموالي يتبين أن حظيرة السيارات في الجزائر في ارتفاع مستمر، حيث قدر عددها في سنة 2000 بحوالي 2.8 مليون سيارة ثم ارتفع إلى 3.1 مليون سيارة سنة 2005 (Ouazene, 2017)²، وقد صرح الديوان الوطني للإحصائيات أن عدد السيارات المكونة للحظيرة الوطنية قد بلغ 4.314.107 سيارة سنة 2010، واستمر في الارتفاع إلى أن بلغ 5.986.181 سيارة نهاية سنة 2016 (www.autobip.com, 02/01/2019)³.

الجدول رقم (04): تطور حظيرة السيارات في الجزائر خلال الفترة 2010-2016

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
العدد	4.314.107	4.513.925	4.812.555	5.123.705	5.425.558	5.683.156	5.986.181
نسبة النمو	---	%4,6	%6,6	%6,5	%5,9	%4,7	%5,3

Source: Abekhoukh Sihem, Ahmim Farid, Le protectionnisme et le secteur automobile en Algérie, Essai

d'analyse de l'activité des concessionnaires automobile de la wilaya de Bejaia, Mémoire de Master, 2017,

P53. - www.AutoBip.com/ar/actualite_auto, 28/12/2018

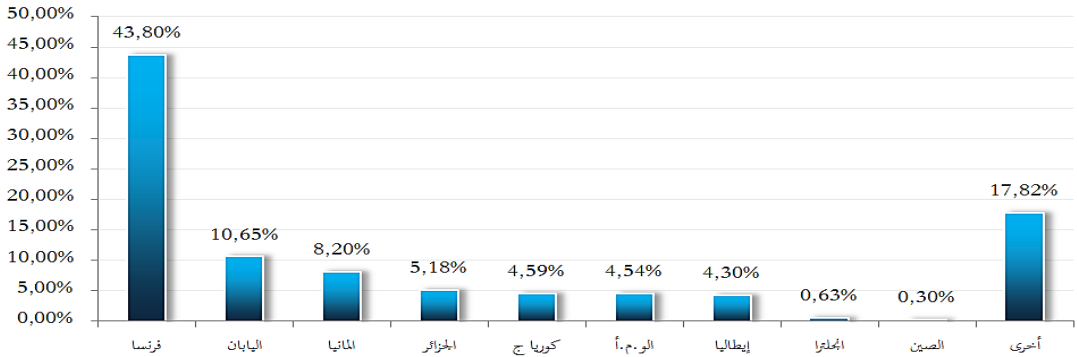
وقد قدر معدل النمو في الحظيرة الوطنية للسيارات بحوالي 5.6 سنويا، وبلغ أعلى ذروة له سنة 2012 بنسبة تعادل 6.6%، من جهة أخرى وبحسب بيانات البنك العالمي فقد بلغ عدد السكان في الجزائر حوالي 40.606.052 نسمة مع نهاية سنة 2016⁴ مما جعل المؤشر يتوزع بمعدل سيارة لكل 7 أفراد ويعد هذا الأخير ضعيفا إذا ما تم مقارنته بالدول الأخرى كالألمانيا وفرنسا والنرويج بمعدل سيارة لكل

شخصين والمكسيك بمعدل سيارة لكل 4 أشخاص، وتقريبا بنفس المعدل مع دول الجوار كتونس والمغرب.⁵

2.3. توزيع حظيرة السيارات حسب البلد الأصلي:

نلاحظ من خلال الشكل الموالي أن أغلب السيارات المكونة للحظيرة الوطنية تم تصنيعها من قبل متعاملين فرنسيين بنسبة بلغت 43.80% تصدرها كل من علامات Renault و Peugeot و Citroen. أما السيارات المصنعة من طرف المتعاملين اليابانيين فقد قدرت نسبتها بـ 10.65% تصدرها كل من Kia و Nissan و Toyota، ونسبة 8.20% لصالح الألمان تتصدرها كل من Volkswagen و Mercedes و Audi و BMW، بنما انحصرت نسبة السيارات ذات التصنيع الجزائري بـ 5.18% تمثلها المصانع التي تدخل في إطار الاستثمار الأجنبي في مجال تصنيع السيارات.

الشكل رقم (02): توزيع حظيرة السيارات في الجزائر حسب البلد الأصلي لسنة 2015



Source: Ouazene Mourad, Op. cit, P6.

3.3. توزيع المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها حسب النمط والعلامة خلال سنة 2016:

يبين الجدول الموالي أن شركتي Renault و Peugeot قد تصدرتا باقي العلامات في إطار ترقيم وإعادة ترقيم المركبات خلال سنة 2016 بإجمالي بلغ 271.584 وحدة و 201.577 وحدة على التوالي وبسبة تقارب 15% و 11% أيضا على التوالي، وهو ما يؤشر بقوة على أن هاتين الأخيرتين هما من أكثر المركبات استقطابا للاستهلاك المحلي، إضافة إلى اتساع حصصها السوقية في الجزائر واعتبارات أخرى تتعلق بأقدمية تأسيسها والخبرة المكتسبة في مجال نشاطها في الجزائر منذ فترة طويلة من الزمن.

ومن حيث الأنماط فتبين الإحصائيات الموضحة في الجدول أن السيارات السياحية قد استحوذت على الحصة الأكبر من بين المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها خلال سنة 2016 بإجمالي بلغ 1.358.275 سيارة سياحية وبنسبة تقدر بـ 73%، وتؤشر هذه النتائج على التغير المستمر في السلوك الاستهلاكي للمواطن الجزائري وتحسن قدرته المعيشية كأكثر العوامل المؤثرة في توجيهه لاقتناء سيارة سياحية. يلي ذلك

الشاحنات الصغيرة بإجمالي بلغ 310.291 وحدة وبنسبة تقدر بـ 16% وتعكس هذه المعطيات أيضا مدى إقبال الأفراد على مزاولة الأنشطة التجارية التي تندرج في إطار المؤسسات المصغرة والصغيرة والمرتكزة أساسا تجارة الجملة والتجزئة وكذا خدمات التوزيع ونقل البضائع وغيرها، إضافة إلى اعتبارات أخرى تتعلق بالطبيعة العائلية للهاته المؤسسات وحجم النشاط الممارس. أما الشاحنات فقد احتلت المركز الثالث بإجمالي بلغ 68.374 وحدة وبنسبة راوحت 4% وهو ما يدل على أن هيكل السوق وكذا حظيرة المركبات في الجزائر يغلب عليه الاعتبارات الاجتماعية أكثر منها الاقتصادية.

الجدول رقم (05): توزيع المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها حسب النمط والعلامة خلال سنة 2016

العلامة/النمط	سيارة سياحية	شاحنة	شاحنة صغيرة	حافلة	أخرى	المجموع
Renault	234.815	4.362	31.515	892	0	271.584
Peugeot	157.359	1.641	38.286	1.326	2.965	201.577
Mitsubishi	89.204	1.431	18.641	0	0	109.276
Hyundai	58.812	3.406	5.528	740	0	68.486
Dacia	65.326	0	1.110	0	0	66.436
Toyota	30.297	2.810	27.733	2.448	0	63.288
Volkswagen	56.127	104	4.293	0	0	60.524
Chinoises	37.647	1.005	13.186	0	0	51.838
Ford	37.029	1.820	4.765	0	0	43.614
Nissan	32.879	498	6.531	0	0	39.908
Citroen	28.432	432	5.727	0	0	34.591
Chevrolet	28.415	13	887	0	0	29.315
Seat	19.587	360	1.210	0	0	21.157
Kia	17.782	246	2.528	106	0	20.662
أخرى	464.564	50.246	148.351	11.530	99.203	773.894
المجموع	1.358.275	68.374	310.291	17.042	101.668	1.856.150

Source: Les Immatriculation des Véhicules Automobiles 2016, ONS, P8.

4.3. توزيع المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها حسب النمط والولاية خلال سنة 2017:

بلغ عدد المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها على مستوى الجزائر العاصمة خلال سنة 2017 حوالي 69.446 وحدة بنسبة تقدر بـ 9%، تليها ولاية تبسة بإجمالي 51.128 مركبة وبنسبة تقدر بـ 7%، متبوعة بولاية ميلة بعدد بلغ 36.701 مركبة وبنسبة تعادل 5%. كما بلغت السيارات السياحية المرقمة والمعاد

ترقيمها في الجزائر العاصمة 52.507 وحدة بنسبة تقدر بـ 10%، وهي بذلك لوحدها تتجاوز جميع المركبات المرقمة في باقي الولايات، تليها كل من ولايتي تبسة وميلة بعدد بلغ 42.773 سيارة و 28.045 سيارة على الترتيب.

وقد تصدرت الجزائر العاصمة بحسب نمط المركبات كلا من السيارات السياحية، الحافلات والشاحنات الصغيرة، السيارات الخاصة والدراجات النارية، ويمكن تفسير هذه المعطيات بارتفاع نسبة السكان بالعاصمة بحوالي 5 ملايين نسمة، وهو ما يدفع السكان إلى اقتناء السيارات السياحية، والاستعمال المكثف للحافلات، إضافة إلى ازدحام حركة المرور الأمر الذي يجعل المواطنين يميلون لاستخدام الدراجات النارية بشكل يومي.

الجدول رقم (06): توزيع المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها حسب النمط والولاية خلال سنة 2017

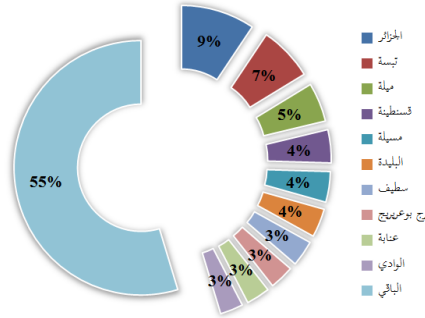
الولاية/النمط	سيارة سياحية	شاحنة	شاحنة صغيرة	حافلة	جرار	جرار فلاحي	سيارة خاصة	مقطورة	دراجة نارية	المجموع
الجزائر	52.507	1.725	9.421	744	778	162	186	688	3.235	69.446
تبسة	42.773	1.349	6.002	108	230	259	28	199	180	51.128
ميلة	28.045	996	6.459	283	162	243	16	177	320	36.701
قسنطينة	25.020	612	4.448	232	170	213	28	202	281	31.206
مسيلة	18.745	1.764	5.654	228	900	346	48	796	312	28.793
البليدة	19.856	560	3.833	209	169	100	14	141	2.109	26.991
سطيف	15.317	1.070	4.530	195	411	219	33	330	2.158	24.263
برج بوعريج	15.408	792	4.742	182	479	193	18	510	612	22.936
عنابة	17.772	315	2.538	214	236	103	17	252	781	22.228
الوادي	12.021	1.378	6.773	149	428	144	26	454	322	21.695
الباقي	285.960	16.845	73.442	3.780	4.383	5.475	563	5.366	8.649	404.463
الإجمالي	533.424	27.406	127.842	6.324	8.346	7.457	977	9.115	18.959	739.850

Source: Les Immatriculation des Véhicules Automobiles Op. cit, P3.

أما ولاية مسيلة فقد تصدرت طليعة الولايات ضمن مجموعة الشاحنات، الجرارات، الجرارات الفلاحية والمقطورات وترتبط هذه البيانات بالطابع الفلاحي للولاية وارتفاع مناطق النشاط بها وهو ما يدفع سكان المنطقة لاقتناء هذا النمط من المركبات.

وعموما فتجدر الإشارة إلى أن أغلب المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها خلال سنة 2017 تركزت في العشر الولايات الوسطى والشرقية بإجمالي بلغ 335.387 مركبة بنسبة تجاوزت 45%.

الشكل رقم (03): توزيع المركبات المرقمة والمعاد ترقيمها على الولايات حسب النمط لسنة 2017



المصدر: من إعداد الباحث، بالاعتماد على بيانات الديوان الوطني للإحصائيات، 2017.

4. الجهود الحكومية لتوطين صناعة السيارات

لقد بذلت الحكومة الجزائرية في إطار السعي نحو توطين صناعة السيارات، العديد من الجهود التي يمكن فيا يلي:

1.4. الإجراءات والتدابير التشريعية المنظمة لصناعة السيارات في الجزائر

1.1.4. مشروع قانون إلزام شركات السيارات بتصنيع قطع الغيار بالجزائر:

خلال سنة 2009 تم طرح مشروع قانون على مستوى الدائرة الوزارية يفرض على الوكلاء المعتمدين للسيارات إنشاء مصانع لإنتاج بعض مكونات وقطع غيار السيارات التي يستوردونها في الجزائر. ويمنح المشروع مهلة لشركات السيارات من أجل التأقلم مع الإجراءات الجديدة، وينص على أن يلتزم الوكلاء بالتوجه نحو الإنتاج خلال آجال معينة، على غرار ما تم تطبيقه على مستوردي الأدوية، بدلا من استيراد السيارات ومكونات السيارات كلها جاهزة تماما من الخارج، كخطوة أولى نحو تجسيد استراتيجية الدولة الرامية إلى الذهاب مباشرة إلى الإنتاج وليس التركيب والمناولة، إضافة إلى إدماج اليد العاملة الوطنية من مهندسين وعمال في سوق الشغل، وبناء على أنه من غير المريح أن تستورد الجزائر جميع مكونات السيارة من مقاعد وعجلات ومقابض وفرامل وغيرها من قطع الغيار من الخارج، لذلك فقد بات من الضروري إنشاء معامل صغيرة تتكفل بتصنيع هذه المكونات لفائدة المصنع الرئيسي الذي ينبغي أن يتواجد بالقرب من الميناء أو خطوط السكك الحديدية والطرق.⁶

2.1.4. المرسوم الرئاسي رقم 09-222 المؤرخ في 29 جوان 2009:

يتضمن المرسوم إحداث مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تابعة للقطاع الاقتصادي للجيش الوطني الشعبي تحت تسمية "مؤسسة تطوير صناعة السيارات بتيارت" تتمتع بالشخصية المعنوية

والاستقلال المالي، وتهدف إلى تطوير صناعة السيارات. وبحسب المادة 9 تكلف المؤسسة بضممان تصميم عربات الأوعارودراساتها وتطويرها وإنتاجها وتسويقها، وعلى هذا الأساس يمكن لهذه المؤسسة أن تعمل بالتعاون والشراكة مع الوحدات المحلية من أجل تنعي وترقية مستوى التصنيع في مجال السيارات، ويمكن للمؤسسة أن تباشر كل عملية يمكن أن تكون ذات صلة بموضوعها وبتطويرها وتقدم كل خدمة من شأنها أن تجعل قدراتها التقنية والصناعية و/ أو التجارية ذات مردودية دون أن تعرقل برامج الأنشطة المنوطة بها.⁷

3.1.4. قانون المالية لسنة 2014:

لقد أثارَت المادة 52 من قانون المالية لسنة 2014 دفعة قوية لدى المستثمرين في مجال تصنيع السيارات، حيث نصت على حذف الاعتماد من المتعامل الذي لا ينجز مشروعه في المدة المتفق عليها في دفتر الشروط والتي حددها التشريع بثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الإعلان عن قانون المالية لسنة 2014.

4.1.4. المرسوم 344-17 المؤرخ في 2017/11/28 والمحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها:

ينص المرسوم على أنه يرخّص بممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها للمتعاملين الذين يتأسسون في شكل شركات تجارية، طبقاً للتشريع المعمول به، ويثبتون ثلاث (3) سنوات خبرة، كحد أدنى، في مجال صناعة السيارات و يحوزون اعتماداً نهائياً كوكلاء سيارات، يسلمه الوزير المكلف بالصناعة.

وأشارت المادة 5 إلى أنه يتعين على مقدم طلب ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها أن يحصل على رخصة مؤقتة يسلمها الوزير المكلف بالصناعة، مع بيان لبعض المتطلبات كدفتر الأعباء ممضيا بالأحرف الأولى ومؤرخا وموقعا من قبل الشخص المؤهل قانونا ودراسة تقنية - اقتصادية للمشروع، وكذا عقد رخصة إنتاج واستعمال العلامة التي يحوزها الصانع الشريك يغطي نطاق حقوقها نشاط التصدير.⁸ وفي نفس السياق تنص المادة 9 على أنه يشترط للممارسة الفعلية لنشاط إنتاج المركبات وتركيبها، الحصول على الاعتماد النهائي.⁹

من جهة أخرى، يخضع تسليم الاعتماد النهائي لزيارات تفتيش ميدانية مسبقة تقوم بها المصالح المؤهلة في الوزارة المكلفة بالصناعة قصد التأكد من مدى احترام الالتزامات التي تعهد بها المتعامل.

2.3. الاستثمارات الأجنبية المفعلة في إطار شراكة تصنيع السيارات:

الإدماج %	الطراز	العمالة	الانتاج الأقصى	الانتاج الابتدائي	الشراكة	التأسيس	المنطقة	وحدة التصنيع
50-45	Golf 7, Seat Ibiza, Skoda Octavia, Caddy	-450 12 500	100 ألف	12 ألف	مجمع SOVAC وشركة Volkswagen	2015	غليزان	صوفاك ¹¹¹⁰
11	Accent i10-i20-i30-i40...	1500	100 ألف	30 ألف	مجمع طحكوت وشركة TMC هيونداي	2016	تيارت	هيونداي ¹³
40	C - P301-P208 Illizi	-1000 4000	75 ألف	25 ألف	كوندور، بروديغال، بي.أم.أو ومصنع بيجو سيتروين	2019	وهران	بيجو سيتروان ¹⁴
42	Symbol, Clio.4..	350	150 ألف	20 ألف	مجمع رونو	2017	تليلات	رونو ¹⁵
60-15	ALTO, SWIFT	400	100 ألف	15 ألف	مجمع طحكوت وشركة TMC سوزوكي	2019	سعيدة	سوزوكي ¹⁷¹⁶
40	K2700	-450 2000	20 ألف	30 مركبة يوميا	TMC طحكوت Hyundai Motors	2019	باتنة	كيا - الشاحنات ¹⁸
40	Ka, Fiesta Transit Kuga Everest,	---	150 ألف	25 ألف	AMC و GICM Ford	2019	غليزان	فورد ¹⁹
40-15	Tivoli, XLV, Korando	-270 450	20 ألف	10 ألف	JAC و Emin Auto	2018	عين تموشنت	إيمين للشاحنات ²⁰
40-15	Mini-Van 80 Truck 80 و	-200 1000	10 آلاف	4 آلاف	AlFaw Motors و FAW	2018	مغنية	أل فاو ²¹
---	Mercedes Benz, Sprinter	3500	16.500	8.500	شركة روبية وشركة مرسيدس	2014	تيارت	مرسيدس للمركبات ²²

المصدر: من إعداد الباحث

2.4. إحياء المنافسة الصناعية وتعزيز تكامل النسيج المؤسسي الوطني:

لقد بذلت الحكومة الجزائرية جهودا عدة محاولة منها لتحسيس ممثلي شركات المنافسة الصناعية من خلال الأيام التقنية للمنافسة في مجال السيارات، إضافة إلى البحث في أسس إرساء تعاون قوي بينهم وبين مصنعي السيارات. وخلال ورشة حول علاقة المنافلين مع المصنعين تم التركيز على إدماج المنافلين المحليين في عملية الإنتاج التي يقوم بها المصنعون.

كما تم التوصل من خلال التوصيات إلى ضرورة ربط العلاقة بين المناولين والمصنعين والانخراط في الشبكات العالمية للممونين، والتي ينشط حاليا ما بين 250 و 300 مناول وطني في هذا المجال ولكثهم مازالوا يواجهون عراقيل إدارية ووظيفية.

وتتعلق هذه العراقيل أساسا بثقل إجراءات قانون الصفقات العمومية والذي يكبح نشاط المناولين من حيث تطوير إمكانياتهم وعلاقاتهم بالشركات المصنعة. ويؤدي هذا الوضع أحيانا إلى هجرة شركات المناولة للنشاط والتوجه نحو القطاعات والأسواق الأكثر أمنا. وتستدعي مواجهة هذا الوضع تكريس سياسة حقيقية للمناولة الصناعية في البلاد، إضافة إلى إقامة علاقة راجح- راجح بين المناولين والمصنعين، بطريقة تضمن المزيد من القيمة المضافة والاستدامة والاستقرار وتكريس الفعالية والكفاءة ومزايا تنافسية كبيرة وإشراكهم في مراحل الدراسة وتطوير المنتجات الجديدة على المدى الطويل. كما يتعين أن تتضافر جهود جميع الأطراف من أجل الإنتاج أكثر وأفضل، وبطريقة أسرع، وذلك من خلال البحث عن مهارات جديدة وأداء نوعي وناجع في عملياتهم الصناعية من خلال الاستثمار المستمر في مجال البحث والتطوير.²³

3.4. الانتقادات الموجهة لتوطين صناعة السيارات في الجزائر:

لقد أجمعت العديد من الرؤى عن غياب عمليات تصنيع حقيقية للسيارات في الجزائر، باعتبار أن المصانع الحالية ما هي إلا مجرد ورشات لإنتاج قطع غيار بسيطة وأن ما يحدث فيها سوى عمليات تجميع وتركيب لقطع السيارات ولواحها بالرغم من أنها وفرت عددا معتبرا من مناصب العمل، كما أن المتعاملين الأجانب يقومون بتوريد الجزائر بسيارات مصنعة جاهزة ومفصلة، وهو ما يحد من استفادتها من عدة مزايا تندرج في إطار الشراكة والاستثمار وبالدرجة الأولى نقل التكنولوجيا والخبرة وترقية الكفاءات الوطنية ورفع نسبة الاندماج.

من جهة أخرى عبرت العديد من المصادر عن تأخر الجزائر في احتضان هذه الصناعة، بالنظر إلى باقي البلدان لا سيما النامية كالمغرب الذي يعتبر أكبر المنافسين إذا ما تم الاعتماد بخبرته في هذا المجال وحجم الاستثمارات الموجهة له، وبالأخص الإجراءات الأخيرة المتعلقة باستثمار 900 مليون أورو والتي تهدف إلى رفع نسبة الاندماج إلى 65% وتحقيق إيرادات تقدر بحوالي 1.82 مليار أورو، إضافة إلى إنتاج 200 ألف سيارة و200 ألف محرك للتصدير ابتداء من سنة 2019.²⁴

فيما رجحت تحاليل أخرى التحديات التي تواجه تصنيع السيارات قد امتدت لتشمل كلا من جودة المخرجات المحلية إذا ما تم مقارنتها بالسيارات الأجنبية خصوصا ما يتعلق بمستوى الرفاهية وأصالة المكونات الأساسية، إضافة إلى نقص متطلبات السلامة والجاهزية التقنية، كما أقرت أيضا بارتفاع

أسعارها مقارنة بإجمالي التكاليف المرتبطة بها في حالة الاستيراد، وانتشار الاحتكار بسبب ضعف الرقابة الحكومية وسوء استغلال المناصب وغيرها من العوامل التي تقف حجرة عثرة أمام نجاح توطين صناعة السيارات في الجزائر.

5. خاتمة:

إن سعي الجزائر لتوطين صناعة السيارات ينطوي على خلفيات تتعلق بارتفاع الطلب المحلي وتكاليف فاتورة الواردات لا سيما في ظل الاضطرابات الاقتصادية الناجمة عن تراجع الإيرادات النفطية، إضافة إلى أبعاد ذات علاقة بالتحول إلى قطب صناعي نظرا للمقومات الطبيعية، البشرية والاستراتيجية التي تتوفر عليها تنشيط المناولة وتعزيز تكامل النسيج المؤسسي.

ومن هذا المنطلق تبذل الحكومة حاليا مجهودات جبارة تجسدت في تعزيز الإطار التشريعي وتشجيع الشراكة مع المتعاملين الأجانب، واستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر، وعلى الرغم من ذلك فإن الجزائر تدرك أن تبنيها لهذه الاستراتيجية جاء في وقت متأخر ولا يزال الأمر يستدعي الكثير من التدخلات قصد تهيئة مناخ الأعمال وإرساء قاعدة صناعية حديثة، قوية وتستجيب لمتطلبات البيئة الاقتصادية المعاصرة.

1.5. نتائج الدراسة:

- إن تبني صناعة السيارات في الجزائر يعتبر أهم البدائل التنموية التي تندرج في إطار برنامج التنوع الاقتصادي؛
- تسعى الجزائر من خلال توطين صناعة السيارات إلى استقطاب الاستثمار الأجنبي واستغلال الخبرات الفنية، والمقومات المالية والمادية للمتعاملين، إضافة إلى نقل التكنولوجيا، وتكوين اليد العاملة ورفع الكفاءات؛
- إن صناعة السيارات تدخل ضمن أهم الاستثمارات ذات سلاسل القيمة العالمية والتي تدر إيرادات مالية ضخمة؛
- تهدف الجزائر من خلال توطين صناعة السيارات إلى تنشيط المناولة المحلية، خلق فرص العمل، وتغطية الطلب المحلي والتحكم فيه، فضلا عن التخفيف من فاتورة الواردات، واستهداف التصدير نحو الأسواق الأفريقية بالدرجة الأولى؛

- نجحت الجزائر في استقطاب العديد من المتعاملين الاقتصاديين الأجانب كالألمان، الأمريكيان، اليابان غير أن الاستثمار الفرنسي لا يزال الأكثر حضورا والممثل بشركاته رونو، بيجو وسيتروان؛
- على الرغم من ارتفاع مستوى الطلب المحلي على اقتناء السيارات السياحية في الجزائر غير أن هذا المعدل يبقى ضعيفا مقارنة بالدول الأجنبية كفرنسا، وألمانيا وموازيا للدول المجاورة كتونس والمغرب.
- تواجه الجزائر تحديات تتعلق بأنماط التصنيع وفق CKD وSKD، حيث يستوجب آليات رقابية فعالة وتجسيد فعلي للنصوص المنظمة لهذه الأنماط وفي فترات زمنية وجيزة وبأقل التكاليف؛
- تواجه الجزائر تحديات تتعلق بانخفاض معدل الاندماج، حيث يتطلب الأمر دعم وتطوير المؤسسات المحلية وتشجيعها على توفير المنتجات المصنعة ونصف المصنعة في إطار التعاقد من الباطن والضغط على المصانع من أجل اقتناء الانتاج المحلي؛
- تتوفر الجزائر على مؤسسات صغيرة ومتوسطة مؤهلة للولوج إلى مجال المناولة غير أنها تتطلب المزيد من العمل على مستوى الابداع والابتكار ومجال البحث والتطوير ومقاييس الجودة العالمية.

2.5. توصيات الدراسة:

- ضرورة العمل على تعديل قاعدة 49/51 في إطار استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر وتفعيل الشراكات مع المتعاملين الرائدة في مجال تصنيع السيارات؛
- ضرورة تأهيل المؤسسات الصغيرة والمتوسطة المحلية والرفع من تنافسيتها وتحفيزها للاهتمام بمجال البحث والتطوير وتحسين كفاءات الموارد البشرية والاستثمار في التكنولوجيا المتقدمة والالتزام بمعايير الجودة العالمية وتشجيع المؤسسات المبتكرة؛
- خلق آليات فعالة لمراقبة تطور الطلب المحلي على السيارات السياحية، والعمل أكثر على التوجه نحو خدمة الأسواق الأجنبية؛

- ضرورة تعزيز تكامل النسيج المؤسساتي الوطني فصناعة السيارات تركز بدرجة كبيرة على صناعات أخرى كالميكانيك والإلكترونيك والنسيج وغيرها.
- دراسة التجارب الأجنبية في مجال تصنيع السيارات والاقتباس منها بما يتواءم مع خصوصيات الاقتصاد الوطني.

6. الإحالات والتهميش:

¹ Bulletin d'Information Statistique des PME, Direction de l'Industrie et des Mines, n°30, Mai 2017, P1.

² Ouazene Mourad, Expérience Algérienne Dans La Promotion Des Carburants Et Véhicules Propres, «workshop sur la Promotion des Carburants Propres" Balacalava , le 12 et 13 octobre 2017- république de l'île de Maurice, Publié Par Agence Nationale Pour La Promotion Et La Rationalisation De L'utilisation De L'Energie, P5.

https://www.autobip.com/ar/actualite_auto/parc_national_automobile_pres_de_6_millions_de_vehicules_a_fin_2016/4507_02/01/2019

⁴ World Bank Data available on: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=DZ>; 31/12/2018.

⁵ Bilal Idres, Nouara Kaïd Tlilane, La politique de transport en Algérie : Moteur de croissance économique ou de dépense?, Les cahiers du MECAS, N° 13/ Juin 2016, P238.

⁶ ليلى شرفاوي، مشروع قانون يلزم شركات السيارات بتصنيع قطع الغيار بالجزائر، مقال منشور على موقع الشروق، بتاريخ 2009/02/22، تاريخ الاطلاع: 2018/12/25، على الرابط التالي:

<http://echoroukonline.com/مشروع-قانون-يلزم-شركات-السيارات-بتصني/>

⁷ المرسوم الرئاسي رقم 09-222 المؤرخ في 29 جوان 2009، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 39، المصادرة في 2009/07/01، ص 04.

⁸ المادة 5، المرسوم 17-344 المؤرخ في 2017/11/28، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 68، المصادرة في 2017/11/28، ص ص 19-20.

⁹ المادة 9، نفس المرجع السابق، ص 20.

¹⁰ مصنع فولكس فاجن في غليزان يرتقب أن يوظف 1400 منصب شغل مباشر، مقال نشر في مدونة التوظيف يوم 2016/11/25 على الموقع: <http://www.dzemploi.org/2016/11/volkswagen-relizane.html> تاريخ الاطلاع: 2017/06/02.

¹¹ حنان حيمر مراسلة جريدة المساء، مقال بعنوان: عهد السمسرة بالعقار ولّى وإخضاع الكوابل لرخص الإستيراد، بوشوارب يؤكد أنّ غليزان ستتحول إلى قطب صناعي جهوي، نشر بتاريخ 17 جانفي 2017.

- ¹² ليندة بلجيلالي، مصنع تركيب سيارات فولسفاغن بسيدي خطاب يفتح المجال للشباب، مقال منشور بتاريخ 2017/02/26، تاريخ الاطلاع: 2019/01/05 على الموقع: djazairess.com/eldjournhouria/77636
- ¹³ echoroukonline.com/06/01/2019/نسبة-الإدماج-في-مركب-هيوندي-تيارت-بلغ/
- ¹⁴ فارس بوشعالي، مصنع بيجو سيتروين في الجزائر: انطلاق مرحلة الدراسة التقنية لموقع طفراوي (وهران)، مقال منشور بتاريخ 2018/11/23، تاريخ الاطلاع: 2018/12/29، على الرابط: autobip.com/ar/actualite_auto/usine_peugeot_citroen_en_algerie_debut_de_la_phase_d_etude_technique_du_site_de_tafraoui_oran/6421
- ¹⁵ eldjazair365.com/كل-التفاصيل-عن-مصنع-بيجو-الجزائر/
- ¹⁶ ب.حكيم، تركيب سيارة الطو سوزوكي بمصنع سعيدة، مقال منشور على موقع إيكو ألجيريا بتاريخ 2017/01/29، تاريخ الاطلاع: 2018/12/27، على الرابط التالي: eco-algeria.com/content/تركيب-سيارة-الطو-سوزوكي-بمصنع-سعيدة/
- ¹⁷ آدم ب.، مجموعة طحكوت - مصنع سوزوكي: الموديلات الخمس المركبة في سعيدة، مقال منشور على موقع أوتو بيب، بتاريخ 2018/07/25، تاريخ الاطلاع: 2018/12/26، على الرابط التالي: autobip.com/ar/actualite_auto/groupe_tahkout_usine_suzuki_les_5_modeles_assembles_a_sa_da/5944
- ¹⁸ معرض الصحافة، منتدى رؤساء المؤسسات FCE، الثلاثاء 19 جانفي 2016، الشارقة، الجزائر، ص ص 19-20.
- ¹⁹ مقال موسوم بـ " الإعلان رسميا عن مصنع لتركيب سيارات FORD في الجزائر"، متاح على الرابط التالي: djazairess.com/elbilad/277535
- ²⁰ K.Benabdeli, Algérie en quete de leadership Africain, Crésus, n°67, du Dimanche 8 au Samedi 14 Janvier 2017, PP. 6-7
- ²¹ Ibid, PP. 6-7
- ²² Industrie Algérie, Publication trimestrielle du Ministère de l'Industrie, de la Petite et Moyenne Entreprise et de la Promotion de l'Investissement, Avril 2012, P8.
- ²³ مقال موسوم بـ "يوسف: نجاح صناعة السيارات محليا مرهون بتحقيق إدماج تدريجي"، الإذاعة الجزائرية، تاريخ الاطلاع: 2018/12/28، متاح على الرابط التالي: www.radioalgerie.dz/news/ar/article/20180305/135561.html
- ²⁴ K.Benabdeli, op, cit, P6.