

تقييم خيار إستراتيجية تصنيع السيارات في الجزائر في ظل متطلبات السوق الوطنية دراسة تحليلية للفترة 2012-2020

Evaluating the option of a car manufacturing strategy in Algeria in shade of the requirements of the national market Analytical study for the period 2012-2020

زerman محمد¹، غردى محمد²

¹طالب دكتوراه، مخبر البحث حول الإبداع وتغيير المنظمات، جامعة البليدة2، الجزائر،

em.zermane@univ-blida2.dz

²أستاذ التعليم العالي، مخبر البحث حول الإبداع وتغيير المنظمات جامعة البليدة2، الجزائر.

gherdi-m@univ-blida2.dz

تاريخ النشر: 2021/10/1

تاريخ القبول: 2021/6/4

تاريخ الاستلام: 2021/1/15

ملخص:

تهدف هذه الدراسة لتقييم تجربة صناعة السيارات في الجزائر بعد مرور عدة سنوات على انطلاقتها، من خلال مقارنة الأهداف المسطرة مع النتائج المحققة حالياً، بعد ما كان شعار "صنع في الجزائر"، بمثابة الرهان الذي راود أحلام المسؤولين الجزائريين مطلع عام 2013.

وقد خلصت نتائج الدراسة إلى أنه بالرغم من التشجيع الاستثنائي لهذا القطاع عبر إعفاءات جمركية وضريبية وتسهيلات بنكية وإدارية كبيرة لإنجاح هذه الإستراتيجية، إلا أنها لم ترقى إلى مستوى التطلعات سواء من ناحية ترقية مستوى المناولة المحلية، أو رفع معدل الإدماج الصناعي، أو المساهمة في تخفيض معدل البطالة، أو حتى تغطية الطلب المتزايد على السيارات والتحكم في أسعارها.

كلمات مفتاحية: الإستراتيجية الصناعية، صناعة السيارات، السوق الوطنية.

تصنيف JEL : L52، L62، L16.

Abstract:

This study aims to assess the experience of the automotive industry in Algeria several years after its launch, by comparing the programmed goals with the results achieved now, after what the slogan "Made in Algeria" was like the bet that accompanied the dreams of Algerian officials at the beginning of 2013.

And The results of the study concluded that despite the exceptional encouragement of this sector through customs exemptions, tax exemptions, and large banking and administrative facilities for the success of this strategy, it did not live up to aspirations either in terms of the level of local handling, raising the rate of industrial integration, or contributing to reducing the rate of

Unemployment, or even covering the growing demand for cars and controlling their prices.

Keywords: industrial strategy, auto industry, national market.

Jel Classification Codes: L52, L62, L16.

المؤلف المرسل: زمران محمد، الإيميل: zermane09@gmail.com

1. مقدمة:

لقد عرف الاقتصاد الجزائري منذ الاستقلال حالة من اللاستقرار نظرا لارتباط موارده بمورد واحد يتمثل في المحروقات، هذه الحالة جعلته يعاني من أزمة هيكلية لازمته إلى يومنا هذا، هذا الوضع لم يرضي الحكومات المتعاقبة، مما جعلها تتبنى عدة استراتيجيات اقتصادية لتخطي هذه العقبة، ومن بين هذه الخيارات نجد استراتيجية تركيب وصناعية السيارات التي تبنتها الدولة منذ 2012 من أجل بناء قاعدة صناعية تساهم في توسيع النسيج الصناعي وتخفيف العبئ على ميزان المدفوعات، خاصة بعد الصدمة التي عرفت أسعار المحروقات منذ 2014، وقد نجحت الجزائر في استقطاب العديد من الشركات العالمية الرائدة في مجال صناعة السيارات، كان ذلك نتيجة تنازلات ضخمة قدمتها الدولة لتوطين هذه الشعبة، وهو ما قادنا لمحاولة تقييم واقع استراتيجية تركيب وصناعة السيارات في الجزائر في ظل متطلبات السوق المحلية، ولمعالجة هذا الموضوع تم طرح الإشكالية التالية: **هل نجحت الجزائر في استراتيجيتها بالتوجه نحو صناعة وتركيب السيارات محليا لمواجهة متطلبات السوق المحلية؟**

وللإحاطة بكل جوانب الموضوع تم الاستعانة بمجموعة من الأسئلة الفرعية:

- ما هي الامتيازات التي قدمتها الدولة لتوطين صناعة السيارات في الجزائر؟
- هل نجحت الجزائر في جعل صناعة السيارات قاطرة لصناعات أخرى من خلال التحول من التركيب نحو التصنيع المحلي؟
- ما هي انعكاسات هذا التوجه على احتياجات السوق المحلية؟

• الفرضيات :

- وللإجابة على هذه التساؤلات وأخرى تم وضع الفرضيات الآتية:
- إن الإمكانيات التي سخرتها الدولة لإنجاح صناعة السيارات لم تكن في المستوى المطلوب؛
- تعتمد صناعة السيارات بشكل كبير على المناولة المحلية وهو ما ساعد العديد من المؤسسات الجزائرية المناولة من عقد اتفاقيات مع الشركات الأمرة مما ساهم في رفع معدلات الإدماج في هذه الصناعات؛
- لقد ساهمت صناعة السيارات في الجزائر في تغطية الطلب المحلي؛
- أهمية الدراسة :

تكمّن أهمية هذا الموضوع في تسليط الضوء على القطاع الصناعي في الجزائر من خلال تقييم فرع صناعة السيارات الذي اعتبرته السلطات الجزائرية من بين الفروع ذات الأولوية الاقتصادية لتحقيق التنوع الاقتصادي خارج المحروقات.

• هيكل الدراسة:

لمعالجة صحة الفرضيات المعروضة سابقا تم اعتماد المنهج الوصف والتحليلي للاحصائيات المتعلقة بصلب الموضوع لمعرفة واقع صناعة السيارات في الجزائر، وعليه تم تقسيم الموضوع إلى ثلاث محاور كما يلي:

المحور الأول : التأطير القانوني لتطوير صناعة السيارات في الجزائر.

المحور الثاني : دور الشراكة الصناعية في توطين صناعة وتركيب السيارات في الجزائر .

المحور الثالث : واقع وآفاق صناعة السيارات في الجزائر .

2. التأطير القانوني لتطوير صناعة السيارات:

تعتبر صناعة السيارات من الصناعات التي تعول عليها الجزائر لتنويع اقتصادها خارج المحروقات وتوفير احتياجاتها من السيارات التي طلباتها في تزايد مستمر، وتشمل هذه الصناعة بالإضافة إلى تركيب السيارات صناعة كافة الأجزاء والتجهيزات وقطع الغيار الداخلة فيها والتي غالبا ما تصنع وتستورد من قبل مناولين وموردين، وتتطلب هذه العملية إطار قانوني وتشريعي ينظمها.

1.2 الاجراءات التنظيمية لنشاط صناعة السيارات:

بهدف إطلاق صناعة السيارات في الجزائر وتنظيم سوقها وإدماجها كأهم قطاع صناعي في النشاط الاقتصادي تم وضع مجموعة من الإجراءات القانونية والتشريعية لتكون تبمثابة الأرضية التي يبنى عليها النشاط نذكر منها:

1.1.2 المرسوم الرئاسي 222-09:

يتضمن هذا المرسوم إحداث مؤسسة عمومية ذات طاع صناعي وتجاري تابعة للقطاع الاقتصادي للجيش تحت تسمية "مؤسسة تطوير صناعة السيارات بتيارت" يكون مقر المؤسسة في سيدي بلعباس، ويمكن نقله إلى أي مكان آخر من التراب الوطني بقرار من وزير الدفاع الوطني، وتكلف بضمان تصميم عربات الأوعار ودراستها وتطويرها وإنتاجها وتسويقها، ويمكن لهذه المؤسسة أن تعمل بالتعاون والشراكة مع الشركات المحلية من أجل تنمية وترقية صناعة السيارات. (المرسون الرئاسي رقم 222-09، 2009).

2.1.2 قانون المالية 2014:

لقد أعطى هذا القانون أهمية كبيرة للاستثمارات المحلية خاصة في الجانب الصناعي، حيث أولى أهمية خاصة بالصناعات ذات الأولوية كالصناعة الميكانيكية وعلى رأسها صناعة السيارات، إذ أعطى تحفيزات جبائية مختلفة نذكر منها: (القانون رقم 08-13، 2013).

- تشجيع الاستثمار في مجال الصناعات الميكانيكية؛

- إلزام وكلاء السيارات بالشروع في عملية التصنيع بداية من صدور هذا القانون في

الجريدة الرسمية وعدم الالتزام بهذا القانون يترتب عنه سحب الرخصة؛

- إعفاء الشركات التي تسعر أسهمها العادية في البورصة من تخفيض على الضريبة على أرباح الشركات يساوي معدل فتح رأسمالها في البورصة ولمدة 5 سنوات وذلك ابتداء من أول جانفي 2014؛
- يتعين على المكلفين بالضريبة الذين يستفيدون من إعفاءات أو تخفيضات في الضريبة على أرباح الشركات والرسم على النشاط المهني الممنوح خلال مرحلة الاستغلال في إطار أجهزة دعم الاستثمار إعادة استثمار حصة الأرباح الموافقة لهذه الاعفاءات أو التخفيضات في أجل 4 سنوات ابتداء من تاريخ إختتام السنة المالية التي تخضع نتائجها للنظام التفضيلي؛
- تستفيد من إعفاءات جبائية وشبه جبائية كل الصناعات في إطار الشراكة وفق قاعدة 49-51 التي تحقق معدل إدماج يفوق 40%.

2. 1. 3 قانون المالية 2016:

نص هذا القانون في المادة 52 منه على إلزام وكلاء السيارات بالاستثمار في غضون ثلاث سنوات، في نشاط صناعي أو شبه صناعي أو أي نشاط آخر له صلة مباشرة بقطاع صناعة السيارات، وتسعى الحكومة من خلال هذا الإجراء إلى "جذب لهذا النشاط المهارات المحلية الشابة وجذب الشركات الأجنبية المصنعة للمعدات من جانب آخر.

2. 1. 4 المرسوم التنفيذي 17-344:

إحتوى هذا المرسوم على شروط ممارسة تركيب السيارات، حيث نص على إلزامية التقيد بدفتر الشروط ومدة ثلاث (3) سنوات خبرة كحد أدنى في مجال صناعة السيارات، بالإضافة إلى إلزام مقدم طلب ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها بتقديم دراسة تقنية اقتصادية مفصلة تغطي فترة خمس (5) سنوات على الأقل وتتضمن خصوصا ما يلي: (المرسوم التنفيذي رقم 17-344، 2017).

- مخطط المنشآت الأساسية التي ستحتضن النشاط؛
- التوقعات الخاصة بمستويات الإنتاج حسب الطراز؛
- التوقعات الخاصة بالقيم المالية؛
- مناصب العمل المتوقع استحداثها؛
- مستويات التصدير المرتقبة عند الاقتضاء؛
- الإلتزام بتحقيق نسبة إدماج 15% على الأقل بعد السنة الثالثة من النشاط، وبين 40% و60% بعد السنة الخامسة من النشاط.

2. 2 الإدماج الصناعي:

حضيت صناعة السيارات بمكانة مميزة وباهتمام كبير من قبل الحكومة الجزائرية من خلال السعي لتوسيع نطاق نسيجها الصناعي عن طريق رفع معدلات الإدماج الصناعي.

2. 2. 1 تعريف الإدماج الصناعي:

يقصد الإدماج في مفهوم دفتر الشروط بلوغ الحد الأدنى من النشاطات المنجزة في الجزائر التي تساهم في إنتاج منتج نهائي، سواء في مصنع الإنتاج أو عن طريق المناولة المحلية. (المرسوم التنفيذي رقم 20-227، 2020).

كما يعني إعادة دمج لمجموعة أجزاء من الأنشطة التي تقع على عدة مستويات من عملية الإنتاج داخل شركة واحدة.

2.2.2. كيفية احتساب معدل الإدماج:

يتم حساب هذا المعدل كما يلي: (المرسوم التنفيذي رقم 17-344، 2017)

نسبة الإدماج = النسبة المحلية + نسبة تصدير قطع الغيار + نسبة التشغيل في صناعة قطع الغيار.

النسبة المحلية = التكاليف المحلية + المشتريات المحلية + الصادرات من المركبات. إعادة النظر

حيث: التكاليف المحلية: كل التكاليف المحلية (الأجور والتكوين).

المشتريات المحلية: المشتريات المحلية من قطع الغيار المنتجة محليا، وكذا كل الخدمات المنجزة في الجزائر المرتبطة مباشرة بنشاط الإنتاج.

تصدير المركبات: قيمة تصدير المركبات المنتجة في الجزائر من قبل المستثمر.

حيث: قيمة قطعة السيارة المصدرة: القيمة المصدرة للقطعة المصنعة محليا إلى الصانع الشريك.

نسبة تصدير قطع الغيار = (قيمة قطعة السيارة المصدرة / المشتريات عند الاسترداد) X (5/10)

المشتريات عند الاسترداد: تكاليف شراء المجموعات المستوردة.

نسبة التشغيل = عدد مناصب الشغل للمناولة في قطع الغيار / 100

حيث: عدد مناصب الشغل المباشرة للمناولة في قطع الغيار : هي عبارة عن عدد مناصب الشغل المباشرة التي يستحدثها نشاط صناعة المكونات والتجهيزات وقطع الغيار والأجزاء.

3. دور الشراكة الصناعية في توطيد صناعة وتركيب السيارات في الجزائر :

تعتبر الشراكة الصناعية عن كل أنواع التحالفات الإستراتيجية، لكن هناك فرق بين التحالف والاندماج والشراكة فالاندماج يعني زوال المؤسسة، أما التحالف والشراكة فالمؤسسة تحافظ على استقلاليتها ووجودها وتقييم علاقات لزيادة فعاليتها، كما تجدر الإشارة إلى أن التحالف والشراكة يختلفان جوهريا باعتبار أن التحالف يكون بين المؤسسات المتنافسة، أما الشركة فتتم بين مؤسسات غير متنافسة (Johnson & kevan, 2009, p. 437).

كما ينصرف مصطلح الشراكة الصناعية إلى المجال الصناعي أين تجتمع الأطراف وتتفق على إنجاز أعمال صناعية من خلال دمج ومشاركة التجهيزات والوسائل ومختلف عوامل الإنتاج التي يمتلكها الأطراف (بوخباش و علاق، 2017).

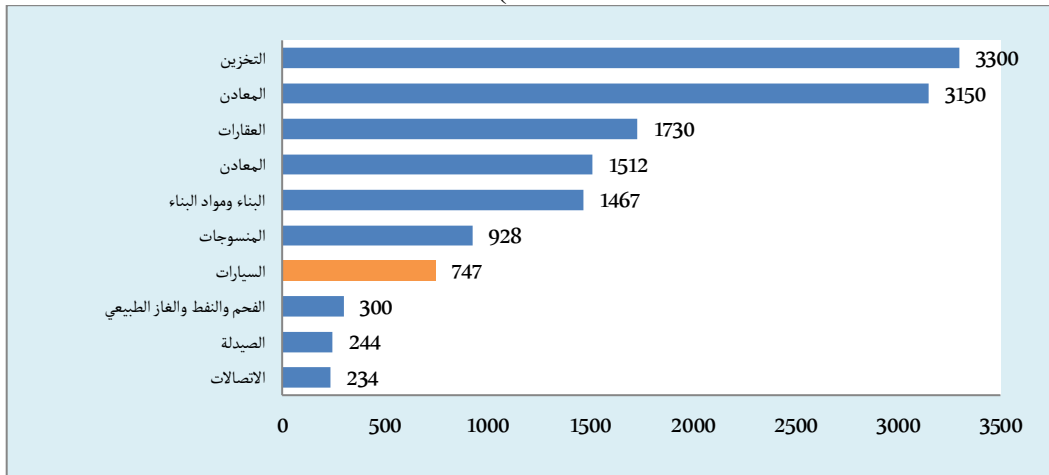
ومنه فالشراكة الصناعية هي عبارة عن اتفاق بين طرفين أو أكثر على إنجاز أعمال صناعية من خلال دمج ومشاركة التجهيزات والوسائل ومختلف عوامل الإنتاج التي يمتلكها الأطراف.

3.1 تطور حجم الاستثمار الأجنبي في مجال قطاع صناعة وتركيب السيارات:

الاستثمار الأجنبي المباشر هو ذلك النوع من أنواع الاستثمار الدولي الذي يعكس حصول كيان مقيم (المستثمر المباشر) في اقتصاد ما على مصلحة دائمة في مؤسسة مقيمة (مؤسسة الاستثمار المباشر) في اقتصاد آخر، وينطوي على وجود علاقة طويلة الأجل، إضافة إلى تمتع المستثمر بدرجة كبيرة من النفوذ في إدارة المؤسسة (مناخ الاستثمار في الدول العربية، 2018، صفحة 12).

في حين أن الشركات التي بدأت في عملية التركيب هي 5 علامات، حيث وضعت الوزارة المعنية تأطيرا خاصا لنشاط إنتاج وتركيب المركبات، وذلك من أجل ضبط نشاط الإنتاج والتركيب للمركبات، وقد عرف الاستثمار الأجنبي المباشر في مجال تركيب وصناعة السيارات نموا خلال الفترة 2013-2017 كما هو مبين في الشكل أناه.

الشكل رقم (01) تطور حجم الاستثمارات الأجنبية حسب أهم 10 قطاعات بين 2013-2017 (مليون دولار)



المصدر: (مناخ الاستثمار في الدول العربية، 2018، صفحة 61).

نلاحظ من خلال الشكل أعلاه أن حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة المنجزة فعليا شهدت اختلاف من فرع لآخر حيث استحوذ قطاع التخزين على أكبر قيمة استثمارية متبوعا بفرع المعادن والعقارات ومواد البناء والمنسوجات ليحل بعده فرع صناعة وتركيب السيارات إذ بلغ 747 مليون دولار بنسبة تقدر بـ 5.5% من إجمالي الاستثمارات الواردة للجزائر، وقد عرف الاستثمار الأجنبي المباشر في مجال صناعة السيارات نموا قدر بـ 18.5% مقارنة مع سنة 2016 إذ بلغ 630 مليون دولار، ويأتي هذا النمو بسبب زيادة عدد المؤسسات المستثمرة في هذا النشاط بعد التحفيز التي منحتها الدولة من أجل التحكم في حجم الواردات.

2.3 أهم العلامات المستثمرة في صناعة السيارات في الجزائر:

تعرف الجزائر في إطار سياساتها الصناعية والاقتصادية الحديثة مرحلة انتقالية في صناعة السيارات، حيث فتحت المجال لمعاملين وصناعيين أجانب لنقل نشاطاتهم التصنيعية والتركييبية إلى الجزائر، فأصبحت تستقبل الاستثمارات الأجنبية المباشرة لأكبر العلامات المصنعة في هذا المجال في شكل عقود شراكة.

الجدول رقم (01) الشركات المستثمرة في صناعة السيارات في الجزائر

تاريخ التأسيس	إسم المصنع	الشراكة	(مليون أورو) الاستثمار	القدرة الإنتاجية المستهدفة سنوياً	الفئات المصنعة	المصنعة التي تبيع	موقع المصنع
2012	رونو الجزائر	المؤسسة الوطنية للسيارات الصناعية و Renault	1000	150	سياحية	3	وهران
2014	Merce des-Benz	مؤسسة إديف وأبار للاستثمار و ديلمير	103	15	الشاحنات والحافلات	6	الجزائر (روبية)
				8	سياحية ونفعية	2	
2016	SOV AC	مجمع صوفاك و Volkswagen	170	150	سياحية	3	غليزان
2016	RAP	المؤسسة الوطنية للسيارات الصناعية وشركة Renault-Volvo Trucks	/	5	الشاحنات	3	البلدية
2016	TMC	مجمع طحكوت وشركة Hyundai	403	120	سياحية	6	تيارت
2017	KIA	غلوبال غروب و Hyundai Motors	100	100	سياحية	4	باتنة
2018	JAC Auto	Emin Auto و JAC (التركي)	70	100	السيارات و الشاحنات	7	عين تموشنت
2018	FOTO N	شركة و KIV Group	45	50	السيارات والشاحنات	4	عنابة
2018	Ival Algeri a	إيفيكو IVECO	25	15	نفعية وشاحنات	4	البويرة
2019	بيجو الجزائر	كوندور و بروديفال و Peugeot	100	120	سياحية	4	وهران

**تقييم خيار إستراتيجية تصنيع السيارات في الجزائر في ظل متطلبات السوق الوطنية
دراسة تحليلية للفترة 2012-2020**

2019	Suzuki	مجمع طحكوت و Suzuki	/	100	سياحية	2	سعيدة
------	--------	------------------------	---	-----	--------	---	-------

المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على نشریات وزارة الصناعة:

(Ministère de l'Industrie et des Mines, 2012-2019.)

يشير الجدول أعلاه إلى أهم الشركات العالمية التي وافقت على الاستثمار في الجزائر عبر اتفاقيات شراكة مع الشركات الوطنية العمومية والخاصة، حيث تم إنجاز مشاريع تركيب وتصنيع السيارات من مختلف العلامات سواء سياحية أو نفعية أو شاحنات، وقد ساهم في هذه العملية كل من القطاع العام والخاص وفق قاعدة الاستثمار 51/49 واعتماد النظام التفاضلي (ckd - skd) ، وقد فاقت قيمة الاستثمار في شكلها الإجمالي 2 مليار أورو، وقد انطلقت عملية التركيب المحلي في 5 علامات، فكانت البداية مع الشركة الفرنسية "رونو" حيث تم إبرام العقد في 2012 بينما كانت أول سيارة جزائرية مركبة محليا في 9 نوفمبر 2014 ، وتقوم هذه الشركة بتركيب ثلاثة أنواع من السيارات منها Symbol وClio4، بينما الشركة المختلطة بين مجمع طحكوت وهيونداي المسماة " Company Manufacturing Tahkout Golf 7, Seat Ibiza, Skoda, Octavia, Caddy حين أن مجمع صوفاك يقوم بتجميع علامات Accent- i10- i20-i30-i40 ، في أما مجمع إيفال فيقوم بتجميع السيارات النفعية والشاحنات من علامة إفيكو دايلي.

4. واقع تجربة صناعة السيارات في الجزائر:

لقد تبنت الجزائر تجربة تركيب السيارات منذ 2012 وكانت البداية الفعلية منذ 2014 بغية الوصول فيما بعد إلى صناعة حقيقية تساهم في تنويع الاقتصاد الوطني، وتخفيف العبء على ميزان المدفوعات.

4.1 تطور سوق السيارات الجزائري:

إن سوق السيارات حالها كحال بقية أسواق السلع والمنتجات الأخرى تحكمها مجموعة من الضوابط كظروف العرض والطلب والأسعار.

4.1.1 تطور السوق المحلية من حيث وحدات الإنتاج والاستيراد:

لقد شهدت الحظيرة الوطنية للسيارات تطورا معتبرا خاصة خلال الفترة 2009 - 2013 نتيجة تحسن الوضعية المالية للدولة تبعا لارتفاع أسعار المحروقات، وهو ما أدى ولو بشكل نسبي إلى تحسن القدرة المعيشية للمواطن، مما نتج عنه زيادة الطلب على السيارات.

الجدول رقم (02) تطور الحظيرة الوطنية للسيارات المرقمة والمعاد ترقيمها في الجزائر

السنوات	السيارات السياحية	السيارات النفعية	دراجات نارية	سيارات أخرى ومقطورات	المجموع
2012	243263	85410	2897	7815	339386
2013	167984	59794	1431	5751	234960
2014	214673	74271	2430	10348	301722
2015	177631	65883	2908	11176	257598
2016	249727	29311	13737	10250	303025
2017	111538	19135	38638	7051	176362

تقييم خيار إستراتيجية تصنيع السيارات في الجزائر في ظل متطلبات السوق الوطنية
دراسة تحليلية للفترة 2012-2020

255538	15989	62212	10546	166791	2018
--------	-------	-------	-------	--------	------

المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على: (الديوان الوطني للإحصائيات، 2012-2018)
يوضح الجدول أعلاه تطور إجمالي عدد السيارات المركبة محليا والمستورة المرقمة والمعاد ترقيمها، حيث نلاحظ تراجع في عدد المركبات بداية من سنة 2013 إذ انتقل من 339386 مركبة سنة 2012 إلى 176362 مركبة سنة 2017، منها 111538 سيارة سياحية سنة 2017، ويعود هذا التراجع إلى سياسة الدولة المنتهجة بداية من 2013 والتي تقضي بالزام وكلاء السيارات بإقامة مشاريع شراكة في مجال تركيب السيارات محليا بغية التحكم في فاتورة الواردات ، بالإضافة إلى فرض رخص الاستيراد عن طريق نظام الحصص لتشجيع المركبين المحليين.

وبخصوص تقسيم الحظيرة الوطنية للسيارات فقد بلغت 6.418 مليون وحدة في عام 2018، منها 4.151 مليون سيارة سياحية، أي 64,68 % من إجمالي السيارات، وكذا 1.790 مليون سيارة نفعية، و 139780 دراجة نارية (2.18 %).

الجدول رقم (03) توزيع عدد السيارات المستوردة والمركبة محليا خلال الفترة 2013-2018

2018	2017	2016	2015	2014	2013	
/	/	83	282	439	650	عدد السيارات المستوردة (ألف)
180	110	42	20	-	/	عدد السيارات المركبة محليا (ألف)

المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على :

- (وزارة التجارة، 2016)

- (وكالة الأنباء الجزائرية، 2020)

من الجدول نلاحظ انخفاض في عدد السيارات الجديدة المستوردة في إطار تجاري من قبل وكلاء السيارات انتقل من 650 ألف وحدة سنة 2013 إلى 83 ألف وحدة سنة 2016 أي بانخفاض قدر بـ 87 % ، كما تم تخفيض هذا العدد إلى 25 ألف مركبة في سنة 2017، والسبب في ذلك راجع إلى توجه الدول نحو خيار التركيب محليا ومنع الاستيراد إلا في إطار الرخص المقدمة للوكلاء بهدف تشجيعهم على إنشاء مصانع للتركيب المحلي نظرا لارتفاع فاتورة واردات المركبات بكل أنواعها مما تسبب في خروج كبير للعملة الصعبة وهذا ما أدى بالدولة إلى إعادة النظر في سياسة الواردات من خلال فرض رخص الاستيراد (وزارة التجارة، 2016).

أما بالنسبة للسيارات المركبة محليا فقد انتقلت من 20 ألف مركبة سنة 2015 إلى 42 ألف مركبة سنة 2016 في مصنع رونو الجزائر (أندري، 2017) ليرتفع هذا العدد سنة 2018 إلى 180 ألف مركبة بسبب دخول كل من مصنع طحكوت ومصنع صوفاك عملية التركيب (وكالة الأنباء الجزائرية، 2019).

4.1.2 تطور السوق الوطنية من حيث الأسعار:

من المتعارف عليه أن الأسعار تخضع لقانون العرض والطلب، فكلما نقص العرض أو زاد الطلب ارتفعت الأسعار والعكس صحيح، وقد كشفت وزارة الصناعة والمناجم عن أسعار السيارات في الجزائر، بنشرها للقيمة الحقيقية لأسعار المركبات عند خروجها من

المصنع، وحسب قائمة الأسعار التي كشفت عنها مصالح الوزارة الوصية فإن الزيادات في الأسعار بين سعر السيارة الحقيقي عند خروجها من المصنع، والسعر النهائي المعروض على المواطن، تراوحت ما بين 100 ألف دج إلى أكثر من 300 ألف دج على حسب نوعية السيارة (بنزين أو مازوت)، حيث أن سيارة «symbol» بنزين المركبة في مصنع «رونو» والتي يعرضها المصنع للبيع بقيمة 1.34 مليون دج، لا يتجاوز سعرها الحقيقي عند الخروج من المصنع 1.14 مليون دج، فيما لا يتجاوز سعر سيارة «إيبيزا» المركب في مصنع غيليزان المعروضة بمبلغ 2.20 مليون دج، سعر الـ 1.80 مليون دج، أما سيارات «أوكتافيا» من 2.49 مليون دج إلى 3.5 مليون دج، في حين سيارات «غولف» من 2.49 مليون دج إلى 3.6 مليون دج، سيارات «كادي» من 2.11 مليون دج إلى 3.5 مليون دج، أما سيارات مجمع «هيوندي» فتراوح سعر سيارات «i10» من 1.53 مليون دج بالمصنع إلى 1.67 مليون دج، سيارات «i20» من 1.95 مليون دج ارتفع السعر إلى 1.97 مليون دج، سيارات «Accent» من 1.75 مليون دج إلى 1.90 مليون دج، وبخصوص سيارات «داسيا» فإن سعر سيارات «Sander Stepway» بنزين 1.34 دج، سيارات «Sander Stepway» ديزل 1.49 مليون دج، أسعار سيارات «Nouvelle Picanto JA» من 1.41 مليون دج إلى 1.81 مليون دج (وكالة الأنباء الجزائرية، 2018).

الجدول رقم (04) تطور أسعار السيارات بين الورشة والسوق الوحدة مليون دج

العلامة	Symb ol	Ibiz a	Sande ro stepw y	i 10	skoda	Octav ia	Cad dy
السعر عند الخروج من المصنع	1.14	1.80	1.34	1.53	2.49	2.49	2.11
السعر في السوق	1.47	2.2	1.8	1.67	/	3.5	3.53

المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على معطيات قدمتها وكالة الأنباء الجزائرية.

وعليه ما يمكن ملاحظته من خلال الجدولين السابقين (03) و (04) فإنه بعد الاجراءات التي اتخذتها الدولة من أجل الشروع في التركيب محليا كفرض نظام الحصص على واردات السيارات بهدف حماية المركبين المحليين أدى ذلك إلى انخفاض العرض من 650 ألف مركبة مستورة سنة 2013 إلى 200 ألف وحدة سنة 2017 بين الاستيراد والتركيب، في حين أن الطلب يقدر في حدود 500 ألف سيارة، وعليه فإن حالة عدم التوازن الناتج عن التراجع الكبير في العرض نتج عنه ارتفاع مضاعف في الأسعار تراوح بين 50% و 150% في بعض العلامات.

وبذلك فإن السيارات المركبة محليا تكلف سعر أعلى من المستوردة مباشرة، نظرا لتفكيك السيارة وإعادة تركيبها فضلا عن الإعفاءات الضريبية التي تدفعها الدولة لصاحب العلامة.

2.4 تطور حجم واردات السيارات وأجزاء تركيبها في الجزائر:

لطالما شكلت الواردات بصفة عامة والصناعية بصفة خاصة هاجس بالنسبة للجزائر نظرا للأموال الطائلة التي خسرتها الخزينة العمومية، وتعد السيارات بمختلف أشكالها وأصنافها من أكبر المنتجات التي استنزفت مداخيل خزينة الدولة، والجدول الموالي يوضح تطور قيمة واردات السيارات وأجزاء تركيبها.

الجدول رقم (05) تطور واردات السيارات وأجزاء تركيبها في الجزائر

السنوات	2013	2014	2015	2016	2017	2018
السيارات الجاهزة (مليار دج)	460.2	406.2	341.6	249.2	237.4	348.6
الهياكل والمقطورات (مليار دج)	107.0	98.9	84.5	68.9	84.1	150.8
أجزاء السيارات (مليار دج)	39.9	44.1	52.4	57.4	61.6	63.7
النسبة من إجمالي الواردات (%)	13.9	11.6	9.2	7.3	7.5	10.4
القيمة الإجمالية (مليار دج)	607.1	549.4	478.6	375.6	383.2	563.1
القيمة الإجمالية (مليار دولار)	7.6	6.8	4.7	3.4	3.4	4.8

المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على : (ONS, DECEMBRE 2019, p. 30)

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن قيمة الواردات من السيارات خلال الفترة الممتدة 2013-2016 عرفت تراجع مستمر حيث انتقل من 607.1 مليار دج إلى 375.6 مليار دج وهذا راجع لإلزام الوكلاء القيام بعمليات التحول نحو تركيب السيارات محليا وفرض نظام الحصص على الواردات تماشيا مع أزمة تراجع أسعار المحروقات، إلا أن بداية من 2017 وتزامنا مع زيادة عدد المؤسسات الصناعية في هذا المجال بدأت قيمة الواردات في الارتفاع لتنتقل من 383.2 مليار دج إلى 563.1 مليار دج بين 2017 و2018 وهو ما يعادل 5.7% و10.4% من إجمالي الواردات.

وللتذكير فإن الفاتورة الاجمالية لاستيراد مجموعة الاجزاء (ckd و skd) الموجهة لتركيب السيارات (السياحية و النفعية) بلغت 1.8 مليار دولار، أما استيراد المركبات الجاهزة (منتوج نهائي) بلغت 3 مليار دولار في 2018 مقابل 2.2 مليار دولار في 2017 اي بارتفاع سنوي قدره 1 مليار دولار.

4.3 المناولة في صناعة السيارات بالجزائر :

تعرف المناولة على أنها جميع العلاقات التعاونية التكاملية التي تنشأ بين مؤسستين أو أكثر خلال مراحل العملية الإنتاجية، بموجبها تقوم المنشأة المقدمة للأعمال بتكليف منشأة أو أكثر (تسمى منفذة للأعمال أو مناولة أو مجهزة) متخصصة بإنجاز مرحلة أو أكثر من عمليات الإنتاج طبقا لعقد محدد مسبقا وملزم للطرفين.

لقد بلغ عدد المؤسسات الجزائرية الناشطة في مجال المناولة حوالي 900 مؤسسة أي 10 % فقط من النسيج الصناعي المحلي مقابل 20% إلى 30 % في تونس والمغرب على التوالي (Ministère de l'Industrie et des Mines, Mars 2017) ، دفعت هذه الوضعية إلى جعل المناولة أحد أولويات السلطات العمومية قصد تقليص فاتورة استيراد المكونات وقطع الغيار بشكل يسمح ببناء شراكات مستدامة تعود بالنفع على النسيج الصناعي الوطني، خاصة بعد أن قامت الدولة بفرض نسب معينة من معدلات الإدماج على

المؤسسات الصناعية التي يجب تحقيقها سعت هذه المؤسسات للقيام بعدة اتفاقيات مع مؤسسات مناولة يتمحور نشاطها أساس في البلاستيك والمطاط، الصفائح الإلكترونية وكهرباء السيارات ومن أهم المؤسسات التي أبرمت اتفاقيات في مجال المناولة نذكر:

4.3.1 المؤسسة الوطنية للسيارات الصناعية "SNVI":

تعتبر هذه الشركة من أولى المؤسسات التي تبنت فكرة المناولة الصناعية من خلال تكثيف شبكة المناولة الميكانيكية المحلية بالتعاون مع مختلف المؤسسات المتوسطة الصغيرة والمصغرة العامة والخاصة، وتحتوي شبكة المناولة المحلية الخاصة بها على ما لا يقل عن 300 مناول ومورد يمثلون 35% من إجمالي موردي المؤسسة، وتتمثل أغلبية المنتجات المقدمة من قبل المناولين والموردين في: البطاريات، الأسلاك والصفائح الكهربائية، الأجزاء البلاستيكية، النسيج، الزجاج، بعض الأجزاء المعدنية، الدهانات ومواد التشحيم، وأغلبها موجه للسيارات الصناعية الثقيلة (زيدان غربي و الشيخ، 01 جانفي 2019 ، صفحة 67).

4.3.2 شركة رونو الجزائر للإنتاج:

وتسعى شركة رونو لتحقيق نسبة الإدماج المحلي المتفق عليه من خلال المناولة المحلية، إذ منحت 5 عقود مناولة لكل من مؤسسة "سيئال" لتزويدها بالكوابل الكهربائية، ومؤسسة " JOKTAL " للقطع البلاستيكية (وهي شراكة بين JOKTEY الألمانية و TALEB الجزائرية)، ومؤسسة " SAREL " للكهرباء وعتاد الإتصال، مؤسسة SEALYNKS لصناعة المقاعد، ومؤسسة سيلانكس MARTUR FORMPAK للعوازل والسجاد، مع استحداث عقد جديد مع مؤسسة "OKI" لصناعة الأنابيب العادمة، وهذا في انتظار منح عقود مناولة أخرى لمؤسسات محلية، حيث وجدت صعوبة في اختيارها للمناولين الملائمين نتيجة لعدم استجابتهم لمختلف المعايير الملائمة لعلامة رونو وكذا عدم حيازة أغلبهم على شهادة المطابقة، لذا لا تزال تبحث عن مناولين في ما يتعلق بالبطاريات وزجاج المركبات وأنابيب التفرغ، وتمكنت رونو من الوصول إلى نسبة إدماج تقدر بـ 22% من الإدماج المحلي (طوبال و حداد، 2020، صفحة 584).

4.3.3 مؤسسة إيفال ومجمع غلوبال غروب:

وقعت مؤسسة إيفال اتفاقية مع مؤسسة HIOLE INDUSTRIE ALLGERIA ومؤسسة FRGO CAR EURL ALGERIA للتموين بالمعدات والهياكل الصناعية، ومن جانبه وقع مجمع GLOBAL GROUP ALGERIA اتفاقا مع الشركة الآسيوية DONGHAENG كما وقع نفس المجمع اتفاقية أخرى مع الوكالة الوطنية لدعم وتشغيل الشباب والصندوق الوطني للتأمين عن البطالة من أجل مرافقة المناولين في الجزائر لاسيما عن طريق إنشاء مؤسسات مصغرة في هذا المجال (وزارة الصناعة والمناجم، 2018، صفحة 06).

4.3.4 مجمع بايك الجزائر:

لقد قام مجمع بايك الجزائر بإبرام عدة اتفاقيات مع مؤسسات مناولة محلية وأجنبية على غرار COLTV BAIC international (مجمع صيني مختص في صناعة

السيارات) للتموين بالقطع الكهربائية وملحقات السيارات، ولمجمع العمومي إليك الجزائر لإنشاء مصنع لقطع الغيار، بالإضافة إلى عقد مع شركة إيريس لتصنيع العجلات وشركة محلية متخصصة في تصنيع أسلاك و"كوابل" السيارات (وزارة الصناعة والمناجم، 2018).

وإضافة إلى ما سبق وفي نفس السياق نجد من بين المشاريع المنطلقة في 2017 ضمن هذا النشاطي وحدة إنتاج العجلات الموجهة للمركبات ذات الوزن الخفيف والنفعية بسطيف والذي بادر به مجمع إيريس. يوجد حاليًا حوالي 20 مصنعًا جزائريًا "للمطاط"، يضاف إلى ذلك مصنع إنتاج الزجاج أفريكافير (جيجل) الذي ينتظر منه دعم جهود تعزيز نسيج المناولة المحلية عن طريق إنتاج زجاج السيارات الأمامي والجانبية ومرايا الرؤية الخلفية وكذا الزجاج المضاعف بالنسبة للمركبات العسكرية، وزيادة على ذلك تم إطلاق مصنع لإنتاج مقاعد السيارات من طرف شركة مارتور الجيريا اوتوموتيف سيتينغ (وهران) التي تقوم بالمناولة لصالح مركب رونو الجزائر (الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، 2017).

وبصفة عامة وبحسب تصريحات المسؤول الأول عن القطاع الصناعي فإنه بالرغم من المحاولات التي بذلتها السلطات في تطوير نشاط صناعة السيارات والانتقال به من مستوى التركيب إلى مستوى التصنيع من خلال تشجيع نشاط المناولة إلا أن هذا الأخير لم يرقى للمستوى المطلوب حيث لم يتعدى معدل الاندماج 6% بما في ذلك جميع التكاليف والمشتريات المحلية (فرحات آيت علي، 2020).

4.4 مساهمة قطاع صناعة وتركيب السيارات في توفير مناصب الشغل:

لقد سعت الجزائر من خلال هذا التوجه إلى إرساء قاعدة صناعية بهدف تقليص فاتورة الواردات من السيارات التي بلغت مستويات قياسية، فضلا عن ذلك توفير مناصب شغل وتخفيض معدلات البطالة وقد وفرت هذه المصانع عدة مناصب شغل تباينت من مؤسسة إلى أخرى كما يوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم(06) مناصب العمل المستهدفة والفعلية في مصانع التركيب في الجزائر

المؤسسة	رونو الجزائر	TMC	غلوبال غروب « KIA »	إيفيكو دايلي	صوفاك	مرسدس بينز
عدد المناصب المستهدفة	4000	1500	5000	2000	1800	/
عدد المناصب الفعلية	350	470	450	100	450	3500

المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على نشرات وزارة الصناعة والمناجم 2013-2018.

يشير الجدول أعلاه إلى مساهمة المؤسسات الناشطة في مجال تركيب السيارات في توفير مناصب الشغل، حيث نلاحظ أن مؤسسة "رونو الجزائر" كانت تهدف إلى توفير 4000 منصب شغل خلال 5 سنوات الأولى إلا أن ذلك لم يتحقق إذ بلغ عدد العمال بعد مرور 8 سنوات من النشاط حوالي 350 عامل، ونفس الشيء بالنسبة لباقي المصانع، وبالرغم من التحفيزات والامتيازات الجبائية وشبه جبائية التي استفادت منها هذه المصانع في إطار النشاطات الصناعية الممنوحة لفائدة الاستثمارات المنجزة خارج المناطق الواجب

ترقيتها من ثلاث (3) سنوات إلى خمس 5 عندما تنشئ أكثر من مائة (100) منصب شغل دائم خلال الفترة الممتدة من تاريخ تسجيل الاستثمار إلى غاية نهاية السنة الأولى من مرحلة الاستغلال على الأكثر، إلا أن هذه المصانع لم ترقى لمستوى الطموحات من حيث عدد العمال المشغلين فعليا وهذا راجع لعدم وجود صناعة فعلية تتطلب عدد متزايد من العمال، وإنما اقتصر على تركيب أجزاء مفككة لا تحتاج إلى يد عاملة كبيرة.

4.5 انعكاسات تجربة تركيب السيارات على الخزينة العمومية:

لقد قدمت الجزائر امتيازات معتبر للنشاطات الصناعية ذات الأولوية ومن بينها نشاط صناعة وتركيب السيارات، وتتطوي هذه الامتيازات خاصة في الضريبة على أرباح الشركات IBS الرسم على القيمة المضافة TVA والرسم على النشاط المهني TAP والحقوق الجمركية DD، وقد كلفت هذه العملية خزينة الدولة أموال معتبرة.

الجدول رقم (07) تطور الإعفاءات الجبائية على إجمالي الاستثمار الوحدة: مليار دينار

المؤسسة	2013	2014	2015	2016	2017
قيمة الإعفاءات على مستوى الإدارة الجبائية	301.8	305.9	307.5	321.7	392.7
قيمة الإعفاءات على مستوى الإدارة الجمركية	334.9	404.4	482.3	486.5	493.6
إجمالي الإعفاءات الجمركية	636.7	710.3	789.8	808.2	886.3

المصدر: (المجلس الوطني للمحاسبة، 2018، الصفحات 22-23)

يشير الجدول أعلاه إلى تطور حجم الإعفاءات الضريبية والجمركية الاجمالية التي منحتها الدولة لتشجيع الاستثمار، حيث بلغت تكلفة الإعفاءات الضريبية لسنة 2013 والممنوحة على مستوى مديرية كبريات المؤسسات 301.8 مليار دج لتنتقل إلى 7.392 مليار دج سنة 2017، أما الإعفاءات الممنوحة من قبل الادارة الجمركية فقد بلغت 334.9 مليار دج لسنة 2013 لتبلغ 493.6 مليار دج سنة 2017.

أما فيما يخص الاعفاءات والمزايا الجبائية التي استفاد منها عدد من رجال الاعمال وأرباب مؤسسات نافذين فقد قدرت بأكثر من 244 مليار دينار أي ما يعادل 2.037 مليار دولار، بينما بلغت الخسائر التي تتكبدها الخزينة العمومية من مشاريع تركيب السيارات بـ

422 مليون دولار سنويا (eco-algeria, 2019)

وبعد حراك 22 فيفري 2019 وفي إطار مكافحة الفساد ومحاسبة المتورطين فيه أكد وكيل الجمهورية لدى محكمة الجناح الابتدائية لسيدى المحمد (الجزائر العاصمة) في ديسمبر 2019 أن ملف تركيب السيارات بالجزائر، الذي تورط فيه وزراء سابقين ورجال أعمال، كشف عن "وقائع كارثية" كبدت الخزينة العمومية خسائر فادحة قاربت 129 مليار دج، وهو ما يعادل حوالي 1.1 مليار دولار، وقد تسبب في هذه الخسائر ثلاثة متعاملين اقتصاديين متابعين في القضية، حيث بلغت الخسائر التي تسببت فيها أحد هؤلاء المتعاملين الناشطين في مجال تركيب السيارات والشاحنات أكثر من 39 مليار دج فيما تسبب المتعامل الثاني بخسائر بأكثر من 87 مليار دج و تسبب المجمع الثالث بخسائر تفوق 1 مليار دج،

**تقييم خيار إستراتيجية تصنيع السيارات في الجزائر في ظل متطلبات السوق الوطنية
دراسة تحليلية للفترة 2012-2020**

حسب ممثل الخزينة العمومية، وأوضح وكيل الجمهورية أن الممارسات المتعلقة بالاستثمار في مجال تركيب السيارات كانت قائمة على "أساس المحاباة وتفضيل متعامل على آخر دون وجه حق مما أدى إلى توسيع الهوة و الشرح المتواجد بين الشعب ومؤسساته" (وكالة الأنباء الجزائرية، 2020).

الجدول رقم (08) المقارنة بين تكلفة السيارات قبل الشروع التركيب المحلي وبعده

بعد عملية التركيب				قبل عملية التركيب		
السنة	العدد "ألف"	التكلفة مليار دج	السنة	العدد ألف	تكلفة الأجزاء مليار دج	قيمة الإعفاءات مليار دج
2013	650	460.2	2017	110	242	244
486						
4.5		6			التكلفة (مليار دولار)	

المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على التحليل السابق

يوضح الجدول أعلاه إلى مقارنة التكلفة الإجمالية للسيارات المستورة قبل عملية الشروع في التركيب المحلي والتكلفة الإجمالية للسيارات المركبة محليا، حيث نلاحظ أن في سنة 2013 تم استيراد حوالي 650 ألف سيارة بتكلفة قدرت بـ 460.2 مليار دج ما يعادل 6 مليار دولار، أما في سنة 2017 فقد تم تركيب حوالي 110 ألف سيارة بتكلفة إجمالية تقدر بـ 486 مليار دج أي ما يعادل 4.5 مليار دولار.

وعليه إذا ما حاولنا استقرار انعكاسات خيار التوجه نحو التركيب المحلي على الإنتاج والأسعار وعلى خزينة الدولة نجد أن ما خسرناه من أموال قطع غيار تركيب 180 ألف سيارة في 2018 أكبر مما استوردنا 650 ألف سيارة في 2013، من خلال المقارنة بين قيمة السيارات المستوردة قبل سياسة التركيب مع ما تتحمله خزينة الدولة من خسائر جراء الإعفاءات الضريبية والجمركية والتهرب الضريبي... الخ.

4.6 مستقبل صناعة السيارات في الجزائر:

نظرا للنتائج غير المرضية التي حققتها الجزائر في مجال تجربة صناعة وتركيب السيارات كان لزاما عليها إعادة النظر في هذه التجربة من خلال دفتر الشروط الخاص بهذه الشعبة. في أي مجالات

إذ يحث دفتر الشروط على وجوب الاعتماد على الممولين الوطنيين وكذا استقطاب الأجانب منهم وجلبهم إلى الاستثمار في الجزائر لإنتاج وصناعة الأجزاء وقطع الغيار في سبيل رفع مستوى الإدماج الوطني في صناعة السيارة بالجزائر، ومن بين أهم المحاور التي ركز عليها دفتر الشروط الجديد نذكر (المرسوم التنفيذي رقم 20-227، 2020):

- إلغاء قاعدة الاستثمار الخاصة بـ 49/51 والتي شكلت عائق أمام استقطاب الاستثمارات الأجنبية في شعبة صناعة وتركيب السيارات.

- يلتزم المصنع ببلوغ نسبة ادماج بـ 30 % في السنة الأولى و 35 % في السنة الثالثة و 40 % في السنة الرابعة. كما يلزم المصنع ببلوغ نسبة ادماج على الأقل بـ 50 % بعد 5 سنوات.

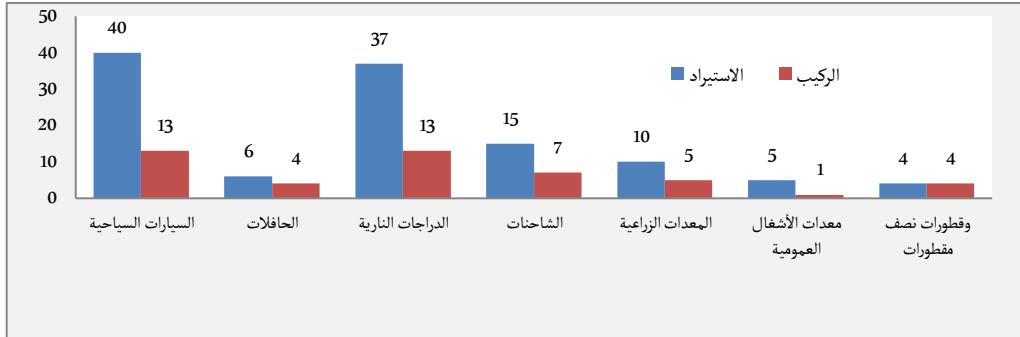
- يشترط على المستثمر الأجنبي الراغب في إقامة مصنع سيارات ان يكون فاعلا دوليا من الصف الاول في المجال، وأن يكون مستعدا لنقل التكنولوجيا والمعارف، وفي حالة التمويل البنكي الجزئي أن يكون كافلا في ما يخص الضمانات، وان يوفر دراسة تقنية للمشروع من انجاز مكاتب دراسات مختصة متعاقدة مباشرة مع الشركة الأم، بالإضافة إلى المساهمة برأس المال الخاص في تمويل المشروع عند انطلاقه بما لا يقل عن 30 % من القيمة الإجمالية للاستثمار.

- إذا كان المستثمر وطني(جزائري)، فانه ملزم بتوفير موارد مالية ذاتية لا تقل عن 30 % للمساهمة في إجمالي قيمة الاستثمار مع اظهار قدرة على اقامة وادارة وتسيير استثمار صناعي مجسد عبر تجارب سابقة لا تقل عن 5 سنوات في نشاط الانتاج الصناعي دون أي اختلالات سواء في مجال التسيير او النواحي المالية أو مخالفات إضافة إلى امتلاك قدرة على الدفع و موارد ذاتية .

- أما بالنسبة لكيفية ممارسة نشاط الوكيل يجب أن يكون لدى طالب ممارسة نشاط الوكيل المنشآت الملائمة للعرض وخدمة ما بعد البيع وقطع الغيار والتخزين، المحددة مساحاتها الدنيا في دفتر الشروط الذي يكون جزءا لا يتجزأ من هذا المرسوم، والمرفق به. كما يمنع على وكلاء السيارات استيراد المركبات لحساب وكلاء آخرين خارج شبكة توزيعهم.

وفي إطار هذه الشروط سجلت وزارة الصناعة والمناجم عدة طلبات لإنجاز مشاريعهم وفق دفتر الشروط الجديد الصادر في المرسوم التنفيذي رقم 20-227 كما يوضحه الشكل أدناه:

الشكل رقم (02) عدد الطلبات المقدمة من المستثمرين في مجال التركيب والإستيراد وفق دفتر الشروط الجديد



المصدر: من إعداد الباحثان اعتمادا على: (Ministère de l'Industrie et des Mines, 2020)

وعليه فقد سجلت وزارة الصناعة عدة طلبات، حيث سجلت بعد أسبوعين من صدور المرسوم 133 تسجيلاً مسبقاً لنشاط تجار المركبات (الإستيراد) في جميع الأنواع إذ احتلت السيارات السياحية المرتبة الأولى من حيث عدد الطلبات بـ 40 طلباً لتليها الدراجات النارية بـ 37 طلباً، أما بالنسبة لطلبات تركيب السيارات فقد تم تسجيل 51 طلباً مسبقاً (جميع الأنواع) منها 13 طلباً في كل من السيارات السياحية والدراجات النارية.

5. الخاتمة:

بعد أن قررت السلطات الجزائرية التوجه نحو استراتيجية تصنيع وتركيب السيارات محليا، بهدف تخفيض حجم الواردات والتطلع إلى التصدير بعد سنوات، كانت البداية بإنتاج أول سيارة من علامة "رونو الجزائر" في نوفمبر 2014 نتيجة شراكة مع فرنسا، وبعدها نمت مصانع التركيب سريعا في ظل تشجيع استثنائي للمبادرة الصناعية عبر إعفاءات جمركية وضريبية وتسهيلات بنكية وإدارية كبيرة، إلا أن بعد الأحداث السياسية في 2019 ونخص بالذكر الحراك الشعبي عجل باكتشاف عدة خروقات على مستوى هذا الشعبة، وبعد دراستنا لهذه التجربة توصلنا لمجموعة من النتائج التالية:

- لقد تم استقطاب عدد معتبر من الاستثمارات الكبيرة في قطاع تركيب السيارات إلا أنها لم تستطع تغطية حجم الطلب المتزايد على السيارات بكل أشكالها، وهو ما أدى إلى الارتفاع الكبير في أسعار السيارات بشكل مضاعف.
 - لقد أدت الاستثمارات في هذه الشعبة إلى تقليص حجم الواردات إلا أن ذلك كان على حساب خزينة الدولة إذ خسرت مبالغ ضخمة في إطار الإعفاءات الجمركية التي استفادت من المؤسسات المعنية بتركيب السيارات.
 - عدم المتابعة والمراقبة من قبل الإدارة الوصية (وزارة الصناعة) وعدم التمييز بين مرحلة الإنجاز والإستغلال وحالات إنشاء أو توسيع النشاط قد تسبب فيما يلي:
 - منح امتيازات غير مستحقة؛
 - الترخيص بإعفاءات لبعض المكلفين في غياب مقررات منح لهذه الامتيازات؛
 - عدم القيام بالمعاينات الميدانية للتأكد من مدى احترام المستثمرين لالتزاماتهم.
 - غياب التكامل والتنسيق والتنظيم بين الشركات العاملة في تركيب صناعة السيارات محليا والشركات العاملة في المناولة.
 - اعتماد الشركات على التجميع بصفة أساسية دون الاعتماد على توطين التكنولوجيا وزيادة نسبة الإدماج المحلي للوصول إلى سيارة جزائرية بنسبة إدماج محلية مرتفعة.
- المقترحات او التوصيات:**
- رغم جهود الدولة الجزائرية في استقطاب المشاريع الصناعية ونخص بالذكر تركيب وتصنيع السيارات بنوعها النفعية والسياحية بهدف تقليص فاتورة الواردات إلا أنها لابد أن تكون تمهيد للإنتاج الفعلي للسيارات محليا وليس تركيب فقط، وعليه يجب:
- ضرورة وضع إطار قانوني يسمح بالانتقال من التركيب إلى التصنيع المحلي؛
 - ضرورة إنشاء مصانع موازية لإنتاج أجزاء وقطع غيار السيارات محليا من أجل التقليص من فاتورة واردات هذه الأخيرة التي تشكل عبئ كبير على الدولة .

6. المراجع:

1. eco-algeria. (2019, 03 23). Consulté le 09 05, 2020, sur <https://www.eco-algeria.com/node/2807>.

2. Gerry Johnson, Sholes kevan .(2009) .stratégique 8 édition .(paris): Pearson éducation France.
3. Ministère de l'Industrie et des Mines. (Mars 2017). *Bulletin de Veille Industrielle*. Algérie: Division de la Veille Stratégique et des Systèmes d'Information.
4. Ministère de l'Industrie et des Mines .(2019-2012) .*Bulletin de Veille Industrielle, Direction Générale de la Veille Stratégique des Etudes et des Systèmes d'Information Division de la Veille Stratégique et des Systèmes d'Information* .,Algérie.
5. Ministère de l'Industrie et des Mines .(2020 ,10 01) .*Bilan détaillé de l'opération de lancement des dispositifs » construction de véhicules « et » concessionnaires de véhicules neufs « Du 20-09-2020 au 01-10-2020* . تاريخ . <http://www.mdipi.gov.dz/?Bilan-de-l-operation-de-lancement> ,10 06 ,2020 ، من
6. (ONS) .DECEMBRE 2019 .(EVOLUTION DES ECHANGES EXTERIEURS DE MARCHANDISES DE 2013 A 2018, Collections Statistiques N .2019/214 ° Algérie: La Direction Technique Chargée de la Comptabilité Nationale.
7. ابراهيم فرحات آيت علي. (11 08 ,2020) .برنامج بوضوح. (قناة الشروق، المحاور) الجزائر، الجزائر.
8. الديوان الوطني للإحصائيات. (2018-2012) .*الجزائر بالأرقام* . الجزائر: مديرية المنشورات والنشر والتوثيق والطبع.
9. القانون رقم 08-13. (30 12 ,2013) .المتضمن قانون المالية لسنة 2014، المواد 05، 52، 55. الجزائر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 68.
10. المجلس الوطني للمحاسبة. (2018) .*التقرير السنوي 2018* .الجزائر.
11. المرسوم التنفيذي رقم 17-344. (28 11 ,2017) .المتضمن شروط وكيفيات ممارسة نشاط إنتاج المركبات وتركيبها. الجزائر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 68.
12. المرسوم التنفيذي رقم 20-227. (19 08 ,2020) .المتضمن شروط وكيفيات ممارسة نشاط تصنيع المركبات. الجزائر: الجريدة الرسمية، العدد 49/2020.
13. المرسوم الرئاسي رقم 09-222. (29 06 ,2009) .يتضمن إحداث مؤسسة لتطوير صناعة السيارات بتيارات. الجزائر: الجريدة الرسمية للجمهور للجمهورية الجزائرية /العدد 39.
14. الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار. (17 12 ,2017) .تاريخ الاسترداد 02 10 ,2020، من <http://www.andi.dz/index.php/ar/presse/1453-industrie-la-filiere-mecanique-marque-des-points-la-sous-traitance-en-manque-d-epaisseur>.
15. عبود أندري. (10 12 ,2017) .تاريخ الاسترداد 10 10 ,2020، من <https://www.echoroukonline.com/>.
16. كريمة بوخباش، و فريد علاق. (21/22 فيفري، 2017) .آثار الشراكة الصناعية على تطوير قطاع صناعة السيارات بالمغرب. *الملتقى الوطني حول إستراتيجية الشراكة الصناعية لبناء القدرات التنافسية في المؤسسات في الدول النامية -الواقع و الآفاق-* ، 69. الجزائر: جامعة أدرار.
17. مناخ الاستثمار في الدول العربية. (2018) .مؤشر جاذبية الاستثمار. الكويت: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات.

18. منى طوبال، و بختة حداد. (2020). واقع المناولة الصناعية في قطاع صناعة وتركيب السيارات بالجزائر -دراسة ميدانية لعينة من المؤسسات المناولة، *مجلة الاقتصاد الجديد، المجلد 11، العدد 2/2020* ، 574-596.
19. نسرین زیدان غربی، و الداوي الشيخ. (01 جانفي 2019). واقع المناولة الصناعية بالمؤسسة الوطنية للسيارات الصناعية SNVI ودورها في دعم قطاع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة المناولة الجزائرية. *مجلة المؤسسة* ، 57-68.
20. وزارة التجارة. (09 09, 2016). *إحصائيات وحصائل*. تاريخ الاسترداد 09 12, 2020، من <https://www.commerce.gov.dz/ar/statistiques/le-parc-national-automobile-compte-plus-de-5-6-millions-de-vehicules-a-fin-2015-ons>.
21. وزارة الصناعة والمناجم. (2018). المناولة قطاع خلاق للثروة، ص 06. *مجلة وزارة الصناعة والمناجم العدد 01 الثلاثي الثاني 2018* ، 06.
22. وكالة الأنباء الجزائرية. (14 03, 2018). تاريخ الاسترداد 11 09, 2020، من <http://www.aps.dz/ar/economie/54369-2018-03-14-18-59-57>.
23. وكالة الأنباء الجزائرية. (17 10, 2019). تاريخ الاسترداد 30 08, 2020، من <http://www.aps.dz/ar/economie/78074-2020>.
24. وكالة الأنباء الجزائرية. (21 01, 2020). تاريخ الاسترداد 20 12, 2020، من <http://www.aps.dz/ar/economie/82632-4-6-2018>.
25. وكالة الأنباء الجزائرية. (19 01, 2020). تاريخ الاسترداد 10 09, 2020، من <http://www.aps.dz/ar/economie/82531-2020-01-19-11-54-34>.