

واقع المناولة الصناعية في قطاع صناعة وتركيب السيارات بالجزائر -دراسة ميدانية لعينة من المؤسسات المناولة-

طوبال متي¹، حداد بختة²

¹ طالبة دكتوراه ، مخبر إدارة التغيير في المؤسسة الجزائرية ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير،
جامعة الجزائر 3 tobmouna@gmail.com

² أستاذة تعليم عالي، مخبر إدارة التغيير في المؤسسة الجزائرية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير،
جامعة الجزائر 3 220162ia@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2020/2/14 تاريخ القبول: 2020/4/6 تاريخ النشر: 2020/7/1

ملخص :

يهدف هذا البحث لدراسة واقع صناعة وتركيب السيارات بالجزائر وتحديد نسبة الإدماج المحلي التي وصلت إليه من خلال المناولة الصناعية مع المؤسسات والموردين المحليين، مع تسليط الضوء على أهم العوائق والأسباب التي تحول دون تحقيق النسبة المرجوة. واتضح من خلال الدراسة الميدانية أن هذه الصناعة لانزال حديثة قائمة على المناولة الأجنبية، بالرغم من توفر مجموعة من المؤسسات المحلية سواء كبيرة أو صغيرة ومتوسطة لها القابلية والقدرة على تغطية حاجيات هذه الصناعة، إلا أن عدد المؤسسات المناولة مع شركات تصنيع السيارات يبقى جد محدود ، وهذا راجع لنقص تكوين يد العاملة المؤهلة في هذا مجال، وعدم حيازة أغلبها على شهادة المطابقة لصناعة السيارات (16949 IATF)، ولايمكننا الحديث عن صناعة سيارات جزائرية ما لم تصبح قائمة على المناولة الصناعية المحلية.

الكلمات المفتاحية: المناولة، المناولة الصناعية، صناعة السيارات، المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، الإدماج المحلي

تصنيف JEL : L25, L14, L24.

Abstract:

The purpose of this research is to study the Automobile Industry in Algeria, and its integration rate represented by the actual number of local industrial subcontractors. The results of the study showed that the automotive industry in Algeria is an emerging industry based mainly on foreign subcontracting. Despite the fact that there are Algerian companies, small and medium or even large, with the capacity to produce and supply the parts necessary to achieve this industry, however the number of local subcontracting companies, remains very limited in this sector, for reasons such as the absence of qualified manpower in this field, and the lack of possession of the certificate of conformity to the automotive industry IATF 16949 at most local businesses.

Keywords: subcontracting, industrial subcontracting, Automotive industry, Small and Medium Enterprises, Local integration;

JEL Classification Codes: L25, L14, L24.

1. مقدمة:

بعد الأزمة الاقتصادية التي عرفتها السوق العالمية في أواخر 2014 الناجمة عن انخفاض أسعار المحروقات أين وصل سعر البرميل الخام لـ 53 دولار، سعت الجزائر إلى تنويع اقتصادها والبحث عن مصادر جديدة للثروة بعيدة عن الربيع البترولي، وهذا بإعادة ترتيب أولوياتها والهوض بالقطاعات الاقتصادية الأخرى على رأسها القطاع الصناعي، لكن ونتيجة لسنوات الركود التي عرفها هذا القطاع، كان لابد من تسطير سياسة اقتصادية جديدة قائمة على جذب وتشجيع الإستثمارات الأجنبية المباشرة لإنجاز كبرى المشاريع الإقتصادية، بغرض تنويع النشاطات الإنتاجية والخدماتية وتعزيز علاقات الشراكة بين مختلف المتعاملين الإقتصاديين، إما وفق القاعدة الاستثمارية 49%-51% فيما يخص الشراكة الأجنبية المحلية أو من خلال عقود مناولة محلية، فالإحتكاك بهذه المؤسسات يسمح بنقل التكنولوجيات الحديثة، والخبرات الإنتاجية وبذلك المساهمة في ترقية المؤسسات المحلية.

عرفت صناعة وتركيب السيارات نقلة جذرية في الجزائر، فبعد سنوات من المفاوضات تم سنة 2012 فتح أول مصنع "SAFAV.MB" يضم ثلاثة أطراف: شركة "آبار" الإماراتية، شركة "دايملر" الألمانية "مرسيدس بينز" وكل من "SNVI" و"EPIC EDIV" لصناعة السيارات والمركبات العسكرية وكذا الشاحنات، تلتها سلسلة من الشراكات والعقود في هذا المجال مع كبرى العلامات الدولية، وذلك بغرض تنويع الإنتاج المحلي وإحلال الواردات من السيارات بمنتجات محلية، وهذا عن طريق مساهمة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة المحلية الناشطة في المناولة الصناعية.

إن صناعة وتركيب السيارات صناعة شاملة متكاملة قائمة على المناولة والإخراج L'externalisation، تدخل فيها العديد من الأنشطة الصناعية، لذا تعتمد الدول المستقبلية لترقية صناعاتها المحلية المختلفة، من خلال تطوير كافة الصناعات المناولة لها.

• إشكالية البحث وفرضياته:

بغرض معرفة واقع هذه الصناعة بالجزائر، وعلاقتها بمؤسسات المناولة الصناعية المحلية قمنا بطرح الإشكالية التالية: كيف يمكن للمناولة الصناعية أن تساهم في ترقية صناعة السيارات في الجزائر؟

لمعالجة الإشكالية نطرح مجموعة من التساؤلات التالية:

- ما مكانة المناولة الصناعية المحلية في القطاع الصناعي في الجزائر؟
- ما هو واقع صناعة السيارات في الجزائر؟
- هل المؤسسات المحلية خاصة الصغيرة والمتوسطة تغطي سوق المناولة الصناعية في مجال صناعة السيارات؟ وما هي العوائق التي تواجهها والحائلة دون ذلك؟

للإجابة عن التساؤلات السابقة تم وضع مجموعة من الفرضيات:

1. تعتبر المناولة الصناعية وسيلة أساسية في ترقية القطاع الصناعي.
2. تعول الجزائر على صناعة السيارات لتنوع القطاع الصناعي وتطويره.
3. إن المؤسسات الصغيرة والمتوسطة المحلية هي المناول الأول لمصانع تركيب السيارات في الجزائر.

● أهداف البحث:

- تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على قطاع اقتصادي صناعي تم اعتماده أخيرا من قبل الجزائر لتحقيق التنوع الاقتصادي خارج المحروقات وهي صناعة وتركيب السيارات وهذا من خلال:
- التعرف على أهم الشركات المصنعة للسيارات في الجزائر؛
 - دراسة المناولة الصناعية لصناعة السيارات وتحديد مكانة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من هذه المناولة؛
 - محاولة إبراز أهم العراقيل التي تواجهها المؤسسات الصغيرة والمتوسطة للحصول على عقود المناولة مع مصانع تركيب السيارات.

● منهجية البحث:

لدراسة صحة الفرضيات ومعالجة الإشكالية المطروحة قمنا بإعتماد المنهجين الوصفي والتحليلي الإحصائي، لمعرفة مكانة المؤسسات المحلية خاصة الصغيرة والمتوسطة في المناولة الصناعية والميكانيكية لصناعة السيارات بالجزائر، وتم تقسيم البحث إلى المحاور التالية:

1. تعاريف عامة حول المناولة وأنواعها، ثم تسليط الضوء على المناولة الصناعية في الجزائر؛
2. واقع صناعة السيارات في الجزائر مع تحديد أهم المصنعين ومانحي الأوامر الناشطة في القطاع؛
3. دراسة ميدانية لعينة من المؤسسات المناولة في صناعة السيارات مع محاولة تحديد أهم العراقيل التي تواجهها.

2. مفهوم المناولة والمناولة الصناعية في الجزائر:

قبل التطرق إلى المناولة الميكانيكية والمناولة في صناعة السيارات في الجزائر لابد لنا أن نتطرق لمفهوم المناولة والمناولة الصناعية.

1.2 مدخل إلى المناولة:

هناك مفاهيم مختلفة حول المناولة ومحاولات عديدة لإعطائها تعريفا محددا إنطلاقا من خصائصها

1.1.2 تعريف المناولة :

عرفها المشرع الفرنسي على أنها " كل عملية يقوم من خلالها المانح بالأمر أو المقاول الأساسي بتفويض أو تكليف مقاول خارجي أو ثانوي، لإنجاز جزء من منتج أو خدمة لصالح زبائنه حسب توجيهاته وتحت مسؤوليته " (Martin, 2014, pp. 720-722) أين يتم إخراج جزء من نشاط الإنتاج أو الخدمة المتفق عليها بالتعاقد مع طرف خارجي، لذا تندرج المناولة أيضا تحت مصطلح « التعاقد من

الباطن « وهو عبارة عن عقد باطني (عقد فرعي) تمنحه شركة ما حاصلة على عقد رئيسي تم إبرامه مع جهة ما تسمى "صاحبة الشغل" بتكليف شركة أو جهة أخرى تسمى "المتعاقدين من الباطن"، بتنفيذ جزء من هذا العقد (علالي و عراب، 2012، صفحة 3) يمكن للمقاول الأصلي أن يتعهد بالعمل للمقاول من الباطن ما لم يوجد شرط صريح أو ضمني يمنعه من ذلك في العقد الرئيسي، حيث يشمل التعامل الثانوي جزءاً من موضوع الصفقة في إطار التزام تعاقدي يربط المتعامل الثانوي مباشرة بالمتعامل المتعاقد التابع للمصلحة المتعاقدة.

أما المشرع الجزائري فلطالما تطرق إلى المناولة في مختلف النصوص التشريعية دون تقديم تعريف محدد لها إلى غاية سنة 2017، أين عرفها من خلال قانون الصفقات العمومية في المرسوم الرئاسي رقم 15-247 المؤرخ في 2 ذي الحجة الموافق لـ 16/09/2015 على أنها "قيام المتعامل المتعاقد للمصلحة المتعاقدة بمنح تنفيذ جزء من الصفقة العمومية لمناول بواسطة عقد مناولة" ومهما يكن من أمر لا يمكن أن تتجاوز المناولة 40% من المبلغ الإجمالي للصفقة، أي يشترط أن تبقى أغلبية المشروع تحت السيطرة المباشرة للمتعاقد، فهو المسؤول الوحيد عن تنفيذ الصفقة سواء الجزء الخاص به أو جزء الصفقة المناول، حيث تتم العملية تحت وصايته أين يقوم بمراقبة ومتابعة الأشغال الخاصة بالمناولة، والحرص على تطابقه وما ينص عليه العقد الرئيسي

مما سبق يمكن القول أن المناولة عبارة عن تكليف يقوم من خلاله المقاول الذي يعرف بمانح الأمر بإخراج (Externalisation) جزء من نشاطاته لصالح مقاول خارجي يعرف بالمناول، يقوم بإنجاز جزء من عمليات إنتاج الخدمة أو المنتج تحت توصيات مانح الأمر، كخطوة إستراتيجية من قبل هذا الأخير إما لتغطية عجزه أو للاستفادة من مزايا التخصص، لكن ليس كل القطاعات يمكنها اعتماد المناولة نظراً لدرجة حساسيتها أو لحماية المعلومات الداخلية الخاصة بها

2.1.2. أنواع المناولة

- تختلف عقود المناولة باختلاف أسباب اللجوء إليها والأغراض المراد تحقيقها منها فتميز:
- **مناولة قصيرة الأجل:** يتم اعتمادها لظروف مؤقتة غالبا ما تكون داخلية وغير دائمة تدفع بالمؤسسة إلى اللجوء للمناولة لإنجاز جزء من العمليات الإنتاجية (Gasmi & Grolleau, 2005, p. 157).
- **مناولة طويلة الأجل:** تعتمد غالبا في حالة إذا ما كان منتج يتطلب عناصر ذات مواصفات محددة، ويعتبر هذا النوع أحسن من قصيرة الأجل إذ تسمح بإنشاء علاقة دائمة بين مانح الأمر والمناول، تجعله يضمن استمرارية في نوعية وسعر المنتج المتعاقد عليه، وهذا من خلال تخصيص بعض الموارد الداخلية للقيام بالدراسات اللازمة لتطويره وكذا تقديم التكوين اللازم لعمال المناول. مناولة الإختصاص: يتوفر المناول على المعدات والتجهيزات والآلات المتخصصة وكذلك على مستخدمين مؤهلين متمكنين من تنفيذ مهام إنتاجية دقيقة ومعقدة، كما لهم كفاءات ومهارات تقنية جد متخصصة تتعلق بمكونات الإنتاج يستفيد منها المقاول.
- **مناولة القدرة:** إذا كانت القدرة الإنتاجية للمقاول غير كافية لتغطية متطلبات العقد المتفق عليها، يلجأ للمناولة للوصول لطاقة إنتاجية معينة، فالمناول بهذه الحالة يتميز بالمرونة من أجل مواجهة التغيرات في الطلب وكذا القدرة على تقليص التكاليف الثابتة (Said, 2006, pp. 220-221) أما في ما يخص المجالات التي تختص بالمناولة فقد تنوعت بتنوع النشاطات الاقتصادية الحديثة:
- **المناولة الصناعية أو الإنتاجية:** يتم على مستواها إخراج بعض نشاطات الإنتاجية والصناعية لمؤسسات أخرى مختصة، تقوم بإنتاج أو تصنيع الأجزاء الداخلة في المنتج النهائي، مثلا في الصناعات الغذائية يتم مناولة نشاط التعبئة والتغليف لمؤسسات خارجية، أو كما هو الحال في الصناعات الكبيرة كصناعة السيارات أين يتم إنتاج مختلف القطع الداخلة في تركيب السيارات من قبل مؤسسات مناولة وموردين مختلفين.
- **المناولة الخدماتية:** وهي تشمل مختلف الخدمات التي يمكن أن تقدمها مؤسسات خارجية لمانحي الأوامر كخدمات الإطعام أو خدمات النقل والصحة، وحتى خدمات ما بعد البيع والخدمات الاستشارية.

2.2 المناولة في الجزائر:

تحصي الجزائر حوالي 10.000 مؤسسة مناولة، 90% منها في مجال البناء والأشغال العمومية و10% منها فقط ينشط في المناولة الصناعية المختلفة (الميكانيكية، الالكترونية، الكيمائية ..) (يوسفي، 2017)، وهي نسبة ضئيلة مقارنة مع كل من تونس 20% والمغرب 30%. حيث ساهم جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة في المجالات الصناعية في تعزيز نشاطات هذه المؤسسات فيما وارتفاع الطلب على منتجاتها، وبالتالي رفع وتيرة الإنتاج وكذا تحسين وتعديل منتجاتها تبعا ومتطلبات مانحي

الأوامر بغرض تقديم ميزتها التنافسية التي تفرقها عن باقي المؤسسات المناولة في نفس المجال، ومن بين أهم الوسائل المحلية المسخرة لتطوير المناولة في الجزائر هي البورصة الجزائرية للمناولة والشراكة. تعتبر BASTP (Bourse Algérienne De Sous-traitance Et De Partenariat) مركزا للتطوير المحلي لترقية المناولة الصناعية والخدمات المتعلقة بالصناعة، فهي الحليف الأول والأفضل لهذه المؤسسات، إذ تلعب دورا هاما في رفع المنافسة بين المؤسسات الجزائرية والارتقاء بها إلى الأسواق الدولية، وهذا من خلال تقديم الدعم اللازم وتنظيم التظاهرات والفعاليات للربط والتقريب بين مختلف المتعاملين (البورصة الجزائرية للمناولة والشراكة، 2016، صفحة 1)

لكن بالرغم من المجهودات المبذولة من قبل البورصة الجزائرية للمناولة والشراكة إلا أنه من الصعب إحصاء كافة المؤسسات المناولة في الجزائر نتيجة لغياب قاعدة معلومات واضحة، إذ يتم تجميعها من خلال التقرب من هذه المؤسسات ومحاولة تحديد نشاطاتها وكذا ربطها مباشرة مع مانحي الأوامر، إلا أن حجب المعلومات وعدم التصريح بها من قبل بعض هذه المؤسسات يجعلها بعيدة عن التصنيف أو الإحصاء، وبغرض تسهيل المعاملات تم على مستوى "BASTP" تبويب قطاعات المناولة الصناعية إلى 5 قطاعات رئيسية يشمل كل قطاع أهم المؤسسات المناولة في المجال الصناعي.

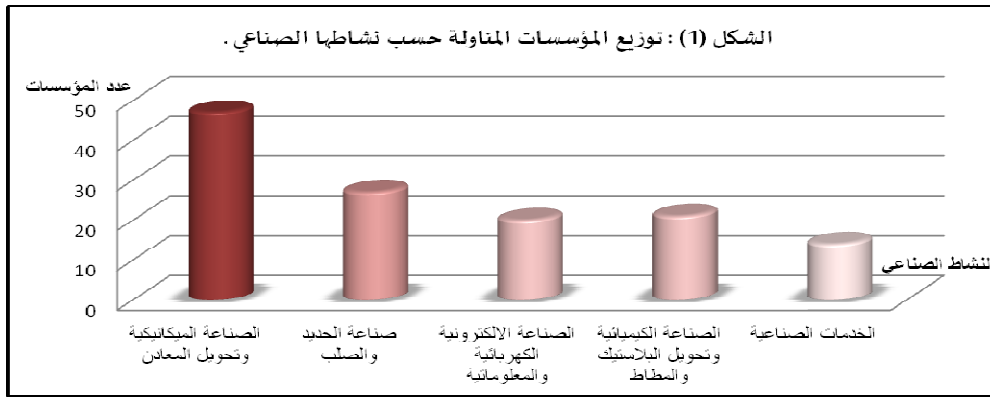
2.2.2 المناولة الصناعية في الجزائر: نتيجة لصعوبة إحصاء كافة المؤسسات المناولة في الجزائر سنقوم بإجراء دراسة مصغرة اعتمدا على معطيات "BASTP"، وهذا بدراسة 129 مؤسسة مصرح بها من قبل البورصة الناشطة في المناولة الصناعية.

الجدول (1): توزيع أهم المؤسسات المناولة في المجال الصناعي (إلى غاية 2017)

النسب	المجموع	نوع المؤسسات المناولة في المجال الصناعي							قطاع نشاط المؤسسات المناولة
		مؤسسات كبرى		توزيع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والمصغرة					
		النسب %	العدد	النسب %	المجموع	مصغرة	صغيرة	متوسطة	
36%	47	10,7%	5	89,3%	42	15	20	7	ص.الميكانيكية وتحويل المعادن
21%	27	40,7%	11	59,3%	16	1	11	4	ص.الحديد والصلب
16%	20	50%	10	50%	10	1	2	7	ص.الإلكترونية الكهربائية والمعلوماتية

%16	21	%38,2	8	%61,8	13	4	7	2	ص.الكيميائية وتحويل البلاستيك والمطاط
%11	14	%35,2	5	%64,3	9	4	3	2	الخدمات الصناعية
%100	129	%100	39	%100	90	25	43	22	المجموع
%100	-	%30,3	-	%69,7	-	%19,4	%33,3	%17	النسب%

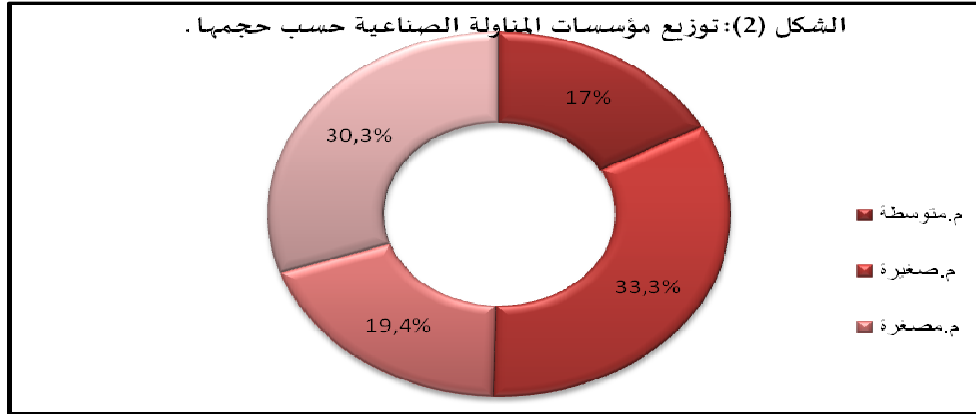
المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات دليل المناولة الصناعية، BASTP



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على الجدول السابق

يحتل قطاع الصناعة الميكانيكية وتحويل المعادن الصدارة في مجال المناولة الصناعية في الجزائر، إذ يمثل قرابة 37% منها بـ 47 مؤسسة من أصل 129 مؤسسة مختصة في المناولة الصناعية (تم احصاؤها من قبل "BASTP") هذا راجع إلى التطور الذي عرفته الجزائر في هذا المجال، سواء المحلية أو في إطار الشراكة الداخلة في الإستثمارات الأجنبية المباشرة، ثم تلها المناولة في صناعة الحديد والصلب وهي صناعة ثقيلة تمثل أحد أعمدات الصناعات الوطنية منذ الإستقلال، فأغلب المؤسسات المناولة في هذا القطاع هي مؤسسات وطنية متوسطة أو كبيرة الحجم، إذ تمثل قرابة 21% من المؤسسات المناولة صناعيا، أما كل من "الصناعة الكيميائية وتحويل البلاستيك والمطاط" و"الصناعة الإلكترونية والكهربائية والمعلوماتية" فتمثل كل واحدة منهما 16% من إجمالي مؤسسات المناولة الصناعية، وتعتبر الصناعة الإلكترونية حديثة نسبيا لكنها عرفت تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة جعلها في نفس مرتبة الصناعات الأخرى، في الأخير نجد الخدمات الصناعية والتي تشمل الخشب الزجاج التبريد وغيرها من الخدمات الإستشارية والصناعية تمثل 11% من المناولة الصناعية في الجزائر.

تقتطع المؤسسات المصغرة الصغيرة والمتوسطة مكانة هامة من إجمالي مؤسسات المناولة الصناعية، حيث تمثل 89,3% من الصناعة الميكانيكية وتحويل المعادن، وهي صناعة كبرى يدخل فيها العديد من الأنشطة الصناعية الصغيرة كقطع الغيار والأجزاء الداخلة في الصناعات التحويلية لذا أغلبها إما مؤسسات صغيرة أو مصغرة، كما تمثل 61,8% من المؤسسات المناولة في الصناعة الكيميائية وتحويل البلاستيك والمطاط وهي صناعات خفيفة كصناعة البراغي والأنابيب والقوالب، و64,3% من الخدمات الصناعية، أما الصناعة الإلكترونية والكهربائية والمعلوماتية فتمثل المؤسسات الكبرى 50% من المؤسسات المناولة فيها، فهذا القطاع يحتاج لتكنولوجيات إنتاج عالية حديثة وعالمية قد لا تتوفر لدى المؤسسات الصغيرة والمصغرة، بالمقابل نجد أن 59,3% من المؤسسات المناولة في صناعة الحديد والصلب هي مؤسسات صغيرة ومتوسطة.



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الجدول السابق

حسب الإحصائيات السابقة للبورصة الجزائرية للمناولة والشراكة فإن المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والمصغرة تمثل 69,7% من إجمالي مؤسسات المناولة الصناعية، وهذا راجع هذه لقدرتها على التأقلم مع التغيرات الإقتصادية وفي إحداث التغييرات اللازمة على منتجاتها وفقا لمتطلبات مانحي الأوامر، موزعة كالآتي: 33,3% مؤسسات صغيرة، 19,4% مؤسسات مصغرة ينشط معظمها في الصناعة الميكانيكية وتحويل المعادن و17% مؤسسات متوسطة، بالمقابل، بالرغم من أن النشاطات الصناعية أغلبها نشاطات ثقيلة كصناعة الحديد والصلب والذي لطالما كان معظمها تحت سيطرة المؤسسات العمومية، فإن المؤسسات الكبرى وأخرى تمثل 30,3% من المؤسسات المناولة صناعيا فأغلبها عبارة عن مؤسسات ذات أسهم تعود ملكيتها للدولة.

3. واقع صناعة وتركيب السيارات والمناولة الميكانيكية في الجزائر:

تكمن أهمية صناعة وتركيب السيارات كغيرها من الصناعات الكبرى في المساهمة في تقليص الواردات وتعويضها بمنتجات محلية مما ينعكس إيجابا على ميزان المدفوعات، ورفع نسبة العمالة وامتصاص البطالة، ونقل الخبرات والتكنولوجيات الصناعية الحديثة وتكوين اليد العاملة، إلا أن ما

يتميزها عن باقي الصناعات هو اعتمادها الكبير على سياسة الإخراج وتنوع نشاطات المناولة الصناعية الداخلة فيها، فهي تشمل عدة قطاعات صناعية كالصناعة الميكانيكية وتحويل المعادن، صناعة الحديد والصلب، الصناعة الإلكترونية الكهربائية والمعلوماتية، الصناعة الكيمائية وتحويل البلاستيك والمطاط، والخدمات الصناعية، إذ يمكن اعتبارها صناعة شاملة متكاملة.

1.3 نشأة صناعة وتركيب السيارات في الجزائر:

عند التحدث عن صناعة السيارات في الجزائر، نجد أرضية صلبة لصناعة السيارات النفعية والثقيلة (الشاحنات والحافلات والعتاد الفلاحي) من خلال شركة "SNVI"، لكن فيما يخص صناعة السيارات السياحية والخفيفة نجد أنها صناعة حديثة في الجزائر، ومرت صناعة السيارات بـ 3 مراحل أساسية:

أ. مرحلة ما قبل الإستقلال: أين أنشأ من قبل حكومة الإستعمار الفرنسية مصنع "BERLIET" للشاحنات، والذي تم تأميمه بعد الإستقلال (طوبال، 2018، صفحة 3)

ب. 1962 - 2011 : حيث أنشأت في بداية السبعينيات المؤسسة الوطنية للصناعة الميكانيكية "SONACOM" أين تم استغلال وتوجيه خبرات العمال الجزائريين المكتسبة في الشركة السابقة وتحويلها للشركة الوطنية والتي كانت تضم 11 مؤسسة وطنية تنشط في الصناعة الميكانيكية، تقوم بتصنيع السيارات الثقيلة والصناعية كالشاحنات والجرارات والمكانات، وصل معدل إنتاجها لـ 6.000 وحدة سنويا وتم تصدير منتجاتها للدول الجوار كتونس والمغرب وحتى بعض الدول العربية كالعراق، وفي 1994 تم تغيير تسميتها إلى "المؤسسة الوطنية للسيارات الصناعية SNVI" وانخفض في هذه الفترة معدل الإنتاج إلى 2.200 وحدة سنويا (ww.snvigroupe.dz، 2018) - إلى وقتنا الحالي: أصبحت الجزائر تستقبل الاستثمارات الأجنبية المباشرة لأكبر العلامات المصنعة في هذا المجال في شكل عقود شراكة تحت السيطرة الجزائرية، أهمها:

- شركة "مرسيدس بينز دايملر" : تم في 2012 عقد شراكة "SAFAV.MB" يضم ثلاثة أطراف: شركة "آبار" الإماراتية بنسبة 49%، شركة "دايملر" الألمانية "مرسيدس بينز" والتي تشارك بتكنولوجياتها وعلامتها التجارية، والجزائر بمؤسستها ("SNVI" و"EPIC EDIV") بنسبة 51%. ولها مقرين الأول بالعاصمة وبالتحديد برويبة يتم على مستواه تصنيع الشاحنات والحافلات حيث تشارك فيه "SNVI" بنسبة 34% و"EDIV" بـ 17%، والآخر بغرب الجزائر وبالتحديد بتيارت يختص بتصنيع العربات العسكرية وتساهم فيه المؤسسة العسكرية لصناعة السيارات "EDIV" بنسبة 34% أما "SNVI" فبنسبة 17% (وزارة الصناعة والمناجم، 2018، صفحة 11)

- شركة "رونو الجزائر للإنتاج" "RAP": تم إنشاؤها سنة 2014 بواد تليلات غرب الجزائر وفقا لعقد الشراكة المبرم بين ثلاث متعاقدين: شركة "رونو للإنتاج" والتي تساهم بنسبة 49%، شركة "SNVI" بنسبة قدرها 34% والصندوق الوطني للاستثمار بنسبة 17%، وهي تختص في إنتاج نوعين من

السيارات داسيا ورونو، ساهمت منذ إنشائها في خلق 350 منصب عمل مباشر و500 منصب عمل غير مباشر بعد 4 سنوات من النشاط تم تصنيع أكثر من 170.000 سيارة (Tournebize, 2018) وعرف المصنع تحسنا في وتيرة الإنتاج حيث ارتفع معدل الإنتاج في 2016 من 25.000 إلى 42.000 وحدة سنويا ووصل لـ 80.000 وحدة في بداية 2018 بهدف الوصول الى 100.000 وحدة سنويا؛

- شركة "هيونداي": في نفس السنة تم عقد إتفاق شراكة بين شركة "هيونداي" و"شركة طحكوت للصناعات" "TMC" يتم بموجبه تركيب سيارات هيونداي محليا على مستوى مصنع التركيب بتيارت والذي تصل قدرته لإنتاجية إلى 60.000 وحدة سنويا، يتضمن 8 أنواع من سيارات هيونداي الأكثر رواجاً محليا، وسمح بخلق 500 منصب عمل مباشر (Chahboub, 2017)

- فولكسواغن "Volkswagen": بالشراكة مع مجمع سوفاك الجزائري "SOVAC"، تم في 2015 إنشاء مصنع في غرب الجزائر بالتحديد المنطقة الصناعية سيدي كتاب بغيلزان، بقدرة إنتاج قدرت بـ 20.000 وحدة سنويا، تم إنتاج أولى الوحدات في 2017 وحددت قيمة المشروع قدر بـ 170 مليون أورو (Patrice, 2018)

- شركة "بيجو" الفرنسية "SPA Peugeot": وقعت في 2017 على عقد شراكة مع كل من الشركة الوطنية لإنتاج الماكينات والعتاد "PRO Constantine"، شركة "كوندور"، وشركة "Palpa Pro Algérie" حددت قيمة المشروع بـ 100 مليون أورو، بهدف لإنتاج 75.000 سيارة في السنوات 3 المقبلة أي بمعدل 25.000 سيارة سنويا، مع تخصيص 10% للتصدير (Mezaib, 2018) والجديد الذي تضمنه هذا العقد هو إنشاء أكاديمية من قبل SPA الجزائر لتكوين اليد العاملة الجزائرية في مجال تركيب وصناعة السيارات وكذا في وضع العتاد وهذا بغرض تطوير الشراكة مع الجزائر، ما يعتبر إضافة حقيقية سواء للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة وحتى للمناولة الميكانيكية؛

- شركة "كيا" "KIA": في نفس السنة تم عقد شراكة ما بين شركة "كيا" الكورية بنسبة 51% مع Groupe Algérie Global بنسبة 49%، تم بموجبه إنشاء مصنع "GLOVIZ" في 2018 بمنطقة جرمة بباتنة بقدرة إنتاج تصل لـ 50.000 و سنويا (KIA CORPORATION, 2019)

- شركة "سوزوكي" "SUZUKI" اليابانية بالشراكة مع "طحكوت للصناعات" الجزائرية "TMC" تم إنشاء مصنع لتركيب السيارات في مدينة سعيدة، حددت قدرته الإنتاجية بـ 15.000 وحدة سنويا في المرحلة الأولى (Ministère de l'Industrie et des Mines, 2018, p. 20).

2.3 مكانة المناولة الصناعية والميكانيكية في تركيب وصناعة السيارات في الجزائر:

تسعى الجزائر لترقية المناولة والمناولة الصناعية من خلال الإدماج المحلي، خاصة في صناعة وتركيب السيارات ومن بين أهم الإجراءات والتدابير التي اتخذتها الدولة لتحقيق ذلك:

- فرض المناولة المحلية على كافة المستثمرين الأجانب وعلى رأسهم شركات تصنيع وتركيب السيارات وهذا بفرض نسبة إدماج 15% في الثلاث سنوات الأولى وتصل إلى 40% بعد خمس سنوات من الإنتاج (وزارة الصناعة والمناجم، 2018، صفحة 7)؛

- تقليص حصة استيراد السيارات إلى 30.000 سيارة سنويا لتشجيع استهلاك المنتج المحلي، وإجبار وكلاء السيارات المعتمدين على تحويل جزء من أرباحهم إلى إنتاج وتصنيع قطع غيار السيارات وتوجيهها للمناولة الميكانيكية، بغرض تغطية حاجيات السوق محليا ومساعدة مصنعي السيارات على تحقيق الإدماج المحلي، وهذا كشرط أساسي للسماح لهم بالإستيراد.

1.2.3 المؤسسات المانحة للأمر للمناولة المحلية في صناعة السيارات

تنحصر حالا المؤسسات المانحة للأمر للمناولين الصناعيين المحليين في هذا المجال في كل من :

● شركة "SNVI" : كغيرها من كبرى الشركات تبنت إستراتيجية الإخراج L'externalisation 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 204 مناوول ومورد يمثلون 35% من إجمالي موردي المؤسسة (زيدان غربي و الداوي، 2019، صفحة 66) ، وهذا في إطار تدعيم الإدماج المحلي وتشجيع المنافسة المحلية والرقى بالمنتج المحلي بما يلائم ومواصفات الدولية، بحكم التجربة الواسعة لهذه المؤسسة في مجال تصنيع المركبات وخبرتها التقنية والتكنولوجية، وتمثل أغلبية المنتجات المقدمة من قبل المناولين والموردين في : البطاريات، الأسلاك والصفائر الكهربائية، الأجزاء البلاستيكية، النسيج، الزجاج، بعض الأجزاء المعدنية، الدهانات ومواد التشحيم، وأغلبها موجه للسيارات الصناعية الثقيلة؛

● 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 سيتال "SITEL" لتزويدها بالكوابل الكهربائية، ومؤسسة "JOKTAL" للقطع البلاستيكية (شراكة بين "JOKEY" 51% الألمانية وشركة TALEB الجزائرية)، ومؤسسة "SAREL" للكهرباء وعتاد الإتصال، مؤسسة "FORMPAK MARTUR" لصناعة المقاعد، ومؤسسة سيلانكس "SEALYNKS" للعوازل والسجاد، مع استحداث عقد جديد مع مؤسسة "O.K.I" لصناعة الأنابيب العادمة، حيث وجدت صعوبة في اختيارها للمناولين الملائمين نتيجة لعدم استجابتهم لمختلف المعايير الملائمة لعلامة "رونو" وكذا عدم حيازة أغلبهم على شهادة المطابقة، وتمكنت "رونو" من الوصول إلى نسبة 22% من الإدماج المحلي (سعيد، 2017).

في انتظار المصانع الأخرى لتركيب السيارات التي تسعى لخلق الإدماج تدريجيا من خلال البحث على المناولين الحاملين لشهادات المطابقة وأصحاب المنتجات الملائمة للمعايير الدولية.

2.2.3 انعكاسات المناولة الخارجية لصناعة السيارات على ميزان المدفوعات:

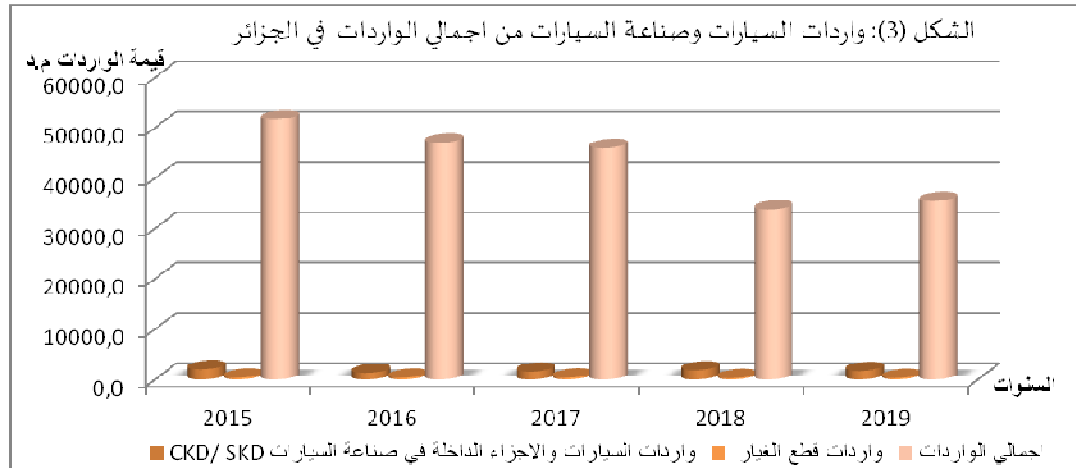
سجلت الجزائر خسائر نتيجة استيراد القطع الموجهة لنشاط تركيب السيارات، التي تم إعفاؤها من الحقوق الجمركية بموجب تدابير قانون المالية 2010، إذ يعد ال "سي.كا.دي/أس.كا.دي" نظاما تفضليا للمزايا الجبائية الممنوحة لدى استيراد منتج مفكك ومكون من مجموعات فرعية (SKD) أو منتج مفكك كليا (CKD) ووضع هذا النظام لتطوير الإنتاج والمناولة الصناعية الوطنية وتشجيع المتعاملين الاقتصاديين لرفع مستويات الإدماج، لكنه انعكس سلبا على خزينة الدولة فقد بلغت هذه الخسائر 13 مليار دج في 2016 مقابل 6,82 مليار دج في 2015 أي بزيادة قدرها 90% وقدر هذا الرقم خلال الأشهر الخمسة الأولى من 2017 بحوالي 8,24 مليار دج (2018 C.N.T.S.I.D) ، كما انعكس سلبا على ميزان المدفوعات كما يوضحه الجدول التالي:

الجدول (2) تطور واردات السيارات وتجهيزات صناعة السيارات وقطع الغيار في الجزائر

(القيمة بمليون دولار)

السنة	2019	2018	2017	2016	2015
اجمالي الواردات	35.448	33.794	46.059	47.098	51.702
نسبة التغير	4,8%	-26,6%	-2,2%	-8,9%	-
واردات قطع غيار السيارات	325,47	306,70	416	395,3	394,9
واردات السيارات والأجزاء الداخلة في صناعة السيارات (CKD SKD)	1.753,83	1.884,2	1.617,1	1.351,7	2.038,2
المجموع	2.079,3	2.073,1	2.033,1	1.747	2.433,1
نسبة التغير	0,2%	1,9%	16,37%	-28%	-
نسبتها من إجمالي الواردات	5,8%	6,8%	4,4%	3,7%	4,7%

المصدر: وزارة المالية. C.N.T.S.I.D. (2019-2018-2017-2016-2015) إحصائيات التجارة الخارجية للجزائر



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الجدول السابق

عرفت سنة 2016 انخفاضا محسوسا في واردات السيارات والأجزاء الداخلة في صناعتها حيث انتقلت من 2.433,1م.دولار سنة 2015 إلى 1.747 م.د أي انخفضت بنسبة 28%، وهذا تزامنا مع بداية نشاط مصانع التركيب في الجزائر، وفرض قانون الحصص على واردات السيارات، إلا أن قيمة هذه الواردات تعرف تزايدا مستمرا، حيث ارتفعت بنسبة 16,37% خلال سنة الموالية لتصل قيمتها إلى 2.033,1 م.د، وهذا راجع لارتفاع كل من واردات الأجزاء الداخلة في صناعة السيارات اعتمادا على النظام التفاضلي CKD/SKD و قطع غيار السيارات، مع ارتفاع عدد مصانع التركيب بالتالي تضاعف استيراد أجزاء السيارات خلال سنة 2017، أما خلال سنتي 2018 و 2019 فواصلت قيمة الواردات في الارتفاع لكن بمعدل اصغر 1,9% و 0,2% على التوالي وقدرت قيمتها بـ 2.079,3 م.د في 2019. وهذا راجع الى قرار الحكومة لتخفيض الواردات الداخلة ضمن CKD/SKD نتيجة لما تكبدته خزينة الدولة من خسائر بملايير الدولارات، وفي هذا الإطار تم في 2019 حصر مصانع التصنيع المستفيدة من هذا النظام في 4 مصانع رئيسية وهي "RAP"، "KIA"، "هيونداي" و "SOVAC" (Khaled, 2020)، حتى إشعار آخر. صناعة السيارات في الجزائر حاليا قائمة على واردات الأجزاء و قطع الغيار ولا يمكن تحقيق الأهداف المرجوة من هذه الصناعة ما لم يتحقق الإدماج المتفق عليه من قبل المؤسسات المانحة للأمر.

4. الإطار التطبيقي:

تشمل المؤسسات المناولة في صناعة وتركيب السيارات مختلف الموردين والمؤسسات المصنعة والخدماتية، التي تقوم بإنتاج قطع الغيار والأجزاء الداخلة في صناعة السيارات، نجد أن أغلب هذه المؤسسات عبارة عن مؤسسات صغيرة ومتوسطة تنشط في مناطق صناعية قريبة من مصانع التركيب تعرف بـ (Parc Industrielle PIF Fournisseurs)، وبغرض معرفة واقع المناولين في هذه صناعة السيارات في الجزائر، قمنا بإجراء دراسة ميدانية لعينة من 30 مؤسسة مناولة في هذا المجال.

1.4. منهج الدراسة و أدوات الدراسة الميدانية

إن هذه الدراسة عبارة عن دراسة تحليلية إحصائية، نسعى من خلالها إلى تحليل البيانات التي تم جمعها حول المناولة المحلية في مجال صناعة وتركيب السيارات في الجزائر، وتبسيط الضوء على المكانة الفعلية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في هذا المجال، وهذا من خلال تحليل البيانات والمعطيات التي تم جمعها.

تمثلت أول خطوة في عرض للمعطيات التي تساعد على التعرف على المؤسسات الناشطة في مناولة صناعة السيارات والمركبات في الجزائر، بالاعتماد على سنة الإنشاء وحجم المؤسسات صغيرة كبيرة أو متوسطة انطلاقا من عدد العمالة. وكذا كشف طبيعتها سواء كانت خاصة، عمومية أو شراكة أجنبية جزائرية، ثم تلتمها دراسة وصفية لنشاط المؤسسات المناولة مع محاولة تحديد أسباب عدم المناولة في باقي المؤسسات.

● **عينة الدراسة :** تتمثل عينة الدراسة في 30 مؤسسة ناشطة محليا في مجال صناعة وتركيب المركبات (السيارات النفعية والسياحية والشاحنات)، من بين 129 مؤسسة مصرح بها من قبل "BASTP"، على أنها مؤسسات إما ناشطة في المناولة الصناعة لصناعة السيارات والشاحنات، أو لها القابلية على المناولة في هذا المجال.

● **أدوات الدراسة :** تطلبت منا الدراسة الميدانية الإستعانة بالمقابلة والملاحظات الشخصية وجمع المعطيات والوثائق الرسمية، واعتماد إجابات العينة لأسئلة الإستبيان المتكون من ثلاث محاور:

1. المحور الأول: طبيعة المؤسسات محل الدراسة؛
2. المحور الثاني: المؤسسات المناولة في مجال صناعة وتركيب السيارات؛
3. المحور الثالث: دراسة أسباب العزوف عن المناولة لدى هذه المؤسسات في هذا القطاع خاصة مع المصانع الأجنبية الحديثة في صناعة وتركيب السيارات.

● **أسلوب معالجة البيانات :** تم الاعتماد على النسب المئوية لوصف العينة، وعلى الجداول المتقاطعة وذلك لربط العلاقة بين المؤسسة ونشاط المناولة أو عدمه، والجدول التالي يبين لنا طبيعة المؤسسة انطلاقا من معيار الحجم الملكية وتاريخ الإنشاء.

2.4 تحليل المعطيات ومناقشتها:

بداية ارتأينا عرض المؤسسات مجال الدراسة، مع تحديد حجمها انطلاقا من معيار عدد العمالة وسنة الانشاء بالإضافة الى تحديد نوع المؤسسة كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول (3): طبيعة المؤسسات المناولة بناء على معيار الحجم والملكية وسنة النشاط

الرقم	نوع المؤسسة	سنة الإنشاء	عدد العمال (2017/2016)	طبيعة المؤسسة	الرقم	نوع المؤسسة	سنة الإنشاء	عدد العمال (2017/2016)	طبيعة المؤسسة
1	عمومية	1969	3000	محلية	16	عمومية	1980	5.600	محلية
2	خاصة	2014	150	شراكة أجنبية محلية	17	خاصة	2014	70	شراكة أجنبية محلية
3	عمومية	1988	30	محلية	18	خاصة	2004	230	محلية
4	خاصة	1994	300	محلية	19	خاصة	2001	600	محلية

5	عمومية	1986	102	محلية	20	خاصة	2005	19	محلية
6	عمومية	1979	300	محلية	21	خاصة	2005	19	محلية
7	خاصة	2014	100	محلية	22	خاصة	2006	25	محلية
8	خاصة	1988	20	محلية	23	خاصة	1999	21	محلية
9	عمومية	1983	700	محلية	24	خاصة	2008	5	محلية
10	خاصة	1994	20	محلية	25	خاصة	2002	15	محلية
11	خاصة	2015	75	شراكة أجنبية محلية	26	خاصة	1988	270	شراكة أجنبية محلية
12	خاصة	1992	100	محلية	27	خاصة	1995	18	محلية
13	خاصة	1998	6	محلية	28	عمومية	1989	102	محلية
14	خاصة	1998	45	شراكة أجنبية محلية	29	خاصة	2001	40	محلية
15	عمومية	1969	40	محلية	30	خاصة	2003	21	محلية

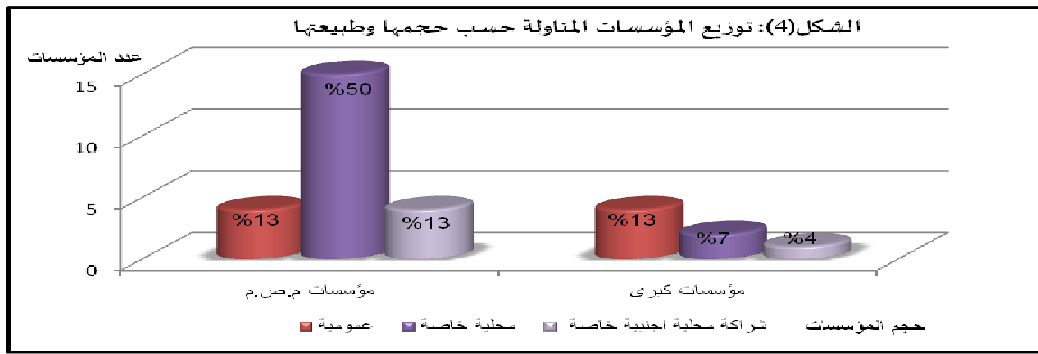
المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الاستبيان.

تمثل العينة السابقة مجموعة من المؤسسات الناشطة في كافة المجالات الصناعية الداخلة في صناعة وتركيب السيارات والمركبات، من صناعة وتحويل الحديد، الصناعة البلاستيكية، الصناعة الكهربائية، صناعة الزجاج وغيرها، وهي مؤسسات ناشطة أو مؤهلة للمناولة في هذا المجال، ما يمكن ملاحظته أن 76% منها هي مؤسسات صغيرة والمتوسطة ومصغرة في حين تمثل المؤسسات الكبرى 24% منها كما يوضحه الجدول التالي:

الجدول (4): توزيع المؤسسات المناولة حسب حجمها وطبيعتها

المجموع	مؤسسات خاصة					مؤسسات عمومية		طبيعة المؤسسات
	شراكة أجنبية محلية		محلية			النسبة	العدد	
النسب	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد			النسبة
24%	7	4%	1	7%	2	13%	4	مؤسسات كبرى
76%	23	13%	4	50%	15	13%	4	مؤسسات م.ص.م
100%	30	17%	5	57%	17	26%	8	المجموع

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الجدول السابق



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الجدول السابق

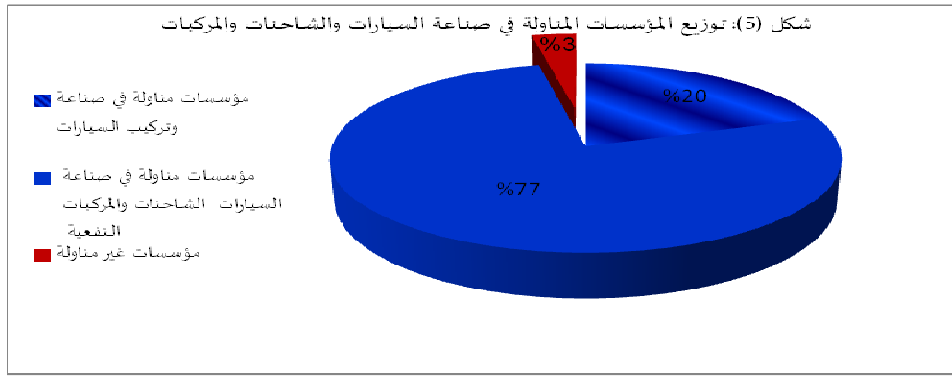
صناعات خفيفة كالمقطع البلاستيكية الكوابل الكهربائية، أما المؤسسات الكبرى فهي تهتم بالصناعة الثقيلة كالحديد والصلب، نجد أن 26% من إجمالي هذه المؤسسات هي عمومية أغلبها مؤسسات كبيرة الحجم قديمة النشأة تعود إلى فترة ما بعد الإستقلال، في حين أن المؤسسات الخاصة أغلبها حديثة النشأة تضم مؤسسات شراكة جزائرية أجنبية تمثل 17% من إجمالي مؤسسات العينة، تتمثل في مشاريع محلية أنشأتها شركات عالمية بالشراكة مع مؤسسات جزائرية على أساس مبدأ الشراكة 49%-51%، وتضم مؤسسات محلية بنسبة 50% أغلبها صغيرة ومصغرة.

الجدول (5): المؤسسات المناولة في صناعة السيارات السياحية والمركبات النفعية والشاحنات

المتغير	الفئة	التكرار	النسب
مؤسسات مناولة في صناعة السيارات والشاحنات والنفعية	نعم	29	97%
	لا	1	3%
	مجموع	30	100%
مؤسسة مناولة في صناعة وتركيب السيارات	نعم	6	20%
	لا	23	80%
	مجموع	29	100%

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الاستبيان

الجدول أعلاه أن 97% من العينة المدروسة هي مؤسسات مناولة في الصناعة الميكانيكية وصناعة السيارات والشاحنات والمركبات النفعية، مقابل 3% فقط غير نشطة لحد الآن، إلا أن 20% فقط من إجمالي العينة تقوم بالمناولة مع المصانع الأجنبية الحديثة لصناعة السيارات كشركة "RAP" أما الباقي فتنشط في مناولة الصناعية للمركبات النفعية والشاحنات كتلك المصنعة من قبل شركة "SNVI".



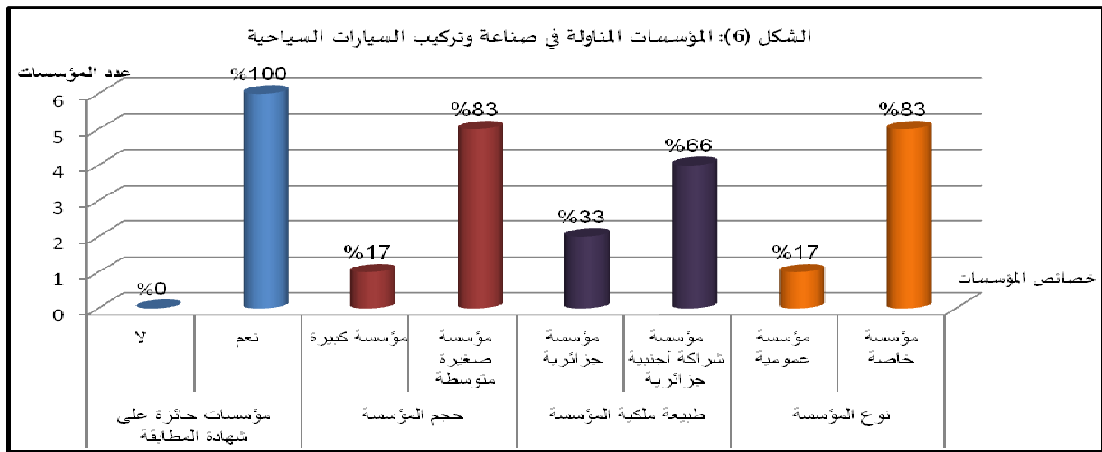
المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الجدول (4)

سنحاول في الجداول التالية دراسة أهم الأسباب التي تمنع هذه المؤسسات من النشاط مع هذه المصانع الحديثة، بالرغم من نشاطها في صناعة الشاحنات والمركبات، وهي نفسها الأسباب التي تحول دون تحقيق الإدماج المحلي والتي تمثل عائقا أمام المناولة الصناعية والميكانيكية المحلية.

الجدول (6): دراسة خصائص المؤسسات المناولة في صناعة وتركيب السيارات السياحية

المتغير	الفئة	التكرار	النسب
نوع المؤسسة	مؤسسة خاصة	5	83%
	مؤسسة عمومية	1	17%
	مجموع	6	100%
طبيعة ملكية المؤسسة	مؤسسة شراكة أجنبية جزائرية	4	67%
	مؤسسة جزائرية	2	33%
	مجموع	6	100%
حجم المؤسسة	مؤسسة صغيرة متوسطة	5	83%
	مؤسسة كبيرة	1	17%
	المجموع	6	100%
مؤسسات حائزة على شهادة المطابقة	نعم	6	100%
	لا	0	0%
	المجموع	6	100%

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الاستبيان



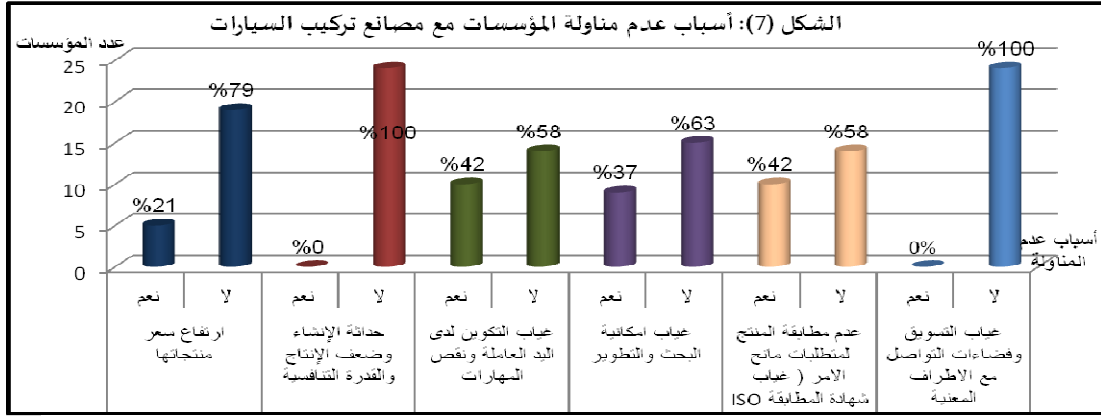
المصدر: من اعداد الباحثين انطلاقا من معصيات الجدول (6)

تشارك كافة المؤسسات المناولة في صناعة السيارات السياحية في حيازتها على شهادة المطابقة لصناعة السيارات IATF 16949، وأغلبها مؤسسات صغيرة ومتوسطة خاصة تنشط في اطار شراكة جزائرية أجنبية، مما سمح بنقل الخبرات والتكنولوجيات اللازمة لترقية منتجاتها للمواصفات المطلوبة.

الجدول (7) أسباب عدم المناولة لدى باقي المؤسسات مع مصانع تركيب السيارات

أسباب عدم المناولة	الفئة	التكرار	النسبة
ارتفاع سعر منتجاتها	نعم	5	21%
	لا	19	79%
	المجموع	24	100%
حادثة الإنشاء وضعف الإنتاج والقدرة التنافسية	نعم	0	0%
	لا	24	100%
	المجموع	24	100%
غياب التكوين لدى اليد العاملة ونقص المهارات	نعم	10	42%
	لا	14	58%
	المجموع	24	100%
غياب إمكانية البحث والتطوير	نعم	9	37%
	لا	15	63%
	المجموع	24	100%
عدم مطابقة المنتج لمتطلبات مانح الأمر (غياب شهادة المطابقة IATF 16949 – ISO)	نعم	10	42%
	لا	14	58%
	المجموع	24	100%
غياب التسويق وفضاءات التواصل مع الأطراف المعنية	نعم	0	0%
	لا	24	100%
	المجموع	24	100%

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الاستبيان



المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على معطيات الجدول السابق.

أجمعت العينة السابقة على أن حادثة إنشاء المؤسسات ليس العائق الأول أمام غياب نشاط المناولة لديها، كما أكدت على توفر فضاءات التواصل مع الأطراف المعنية وكذا اعتمادهم السياسة التسويقية الملائمة، بالمقابل حددت أحد أهم العوامل المتسببة في عدم المناولة في غياب شهادات المطابقة كشهادة ISO وبالأخص شهادة IATF 16949 إذ غالبا ما يصطدم أصحاب المؤسسات بعراقيل بيروقراطية للحصول على هذه الشهادات، وكذا بشروط تعجيزية من قبل المؤسسات المانحة للأمر، فالحصول على شهادة IATF 16949 (وهي شهادة مطابقة خاصة لصناعة السيارات) يتطلب مطابقة المنتج للمعايير الدولية وكذا إحترام الشركة لمعايير الأمن والسلامة الإنتاجية ولأجل التسليم، بالإضافة إلى سنة كاملة من النشاط في إنتاج واستخدام هذا المنتج من قبل الشركة المصنعة، قبل تكليبه بالموافقة على معيار المطابقة، فالبرغم من حيازة هذه المؤسسات لشهادة ISO إلا أنها لا تأهلهم للحصول على عقود المناولة مع مصنعي السيارات، كما أكدت 43% من إجمالي المؤسسات أن نقص تأهيل اليد العاملة وغياب التكوين يشكل أكبر العراقيل التي تواجهها للحصول على عقود مناولة مع مصانع تركيب السيارات في الجزائر.

5. الخاتمة

من خلال الدراسة النظرية ونتائج الإستبيان المتحصل عليها يتضح لنا أن أغلب المناولين الفعليين هم مناولين أجنب، أي أن صناعة وتركيب السيارات بالجزائر قائمة لحد الآن على استيراد الأجزاء الداخلة فيها، وغياب المناولين المحليين ومحدوديتهم ليس راجعا لعدم القدرة على الإنتاج أو التصنيع وإنما إلى نقص في المعرفة الإنتاجية والتسويقية الحديثة ونقص الاطلاع على المستجدات التكنولوجية لتحسين النوعية، والتي يمكن اكتسابها من خلال الاحتكاك الدائم مع المصنعين الدوليين المختصين وكذا بتكثيف جهود البحث والتطوير وعدم اقتصرها على التمويل، وهذا لتطوير الشراكة مع

- المؤسسات المحلية بخلق شبكة من الممولين المحليين والانتقال إلى مرحلة أخرى من الشراكة ألا وهي مرحلة المناطق الصناعية للموردين والممولين، وفي ما يخص صحة الفرضيات فقد توصلنا لمايلي:
- صحة الفرضية الأولى حيث تمثل المناولة الصناعية المفتاح الأساسي لترقية القطاع الصناعي سواء من خلال فتح المجال أمام المؤسسات الصغيرة المناولة لاكتساب خبرات ومهارات إنتاجية، أو بالنسبة لمناحي الأوامر وهذا بالاستفادة من تخفيض للتكاليف والتقليص في آجال الإنتاج، كما أنها تساهم في خلق علاقات اقتصادية متينة والسماح بإنشاء شبكات اقتصادية متكاملة:
 - صحة الفرضية الثانية التي مفادها أن صناعة السيارات في الجزائر هي صناعة ناشئة، تسعى لتطويرها والنهوض بها بغرض المساهمة في تنوع الاقتصاد وتطوير القطاع الصناعي وهذا برفع الإنتاج والاستهلاك المحلي وتوجيه جزء منه للتصدير نحو المناطق المجاورة، بالإضافة إلى رفع مستوى الأداء لدى المؤسسات المحلية من خلال تحقيق الإدماج المحلي وفتح المجال أمام المؤسسات الصغيرة والمتوسطة للمناولة الميكانيكية والصناعية:
 - عدم صحة الفرضية الثالثة فالمناولة في صناعة وتركيب السيارات في الجزائر لا تزال مبنية على المناولة الخارجية، أين يتم استيراد أجزاء نصف مصنعة وتركيبها محليا في مصانع السيارات في إطار نظام (SKD) و (CKD).
- بالنسبة للمؤسسات المحلية المناولة في هذا المجال أغلبها عبارة عن مؤسسات ناشطة مع شركة واحدة وهي شركة "SNVI" المختصة في صناعة الشاحنات أو الجرارات، أما بالنسبة لمصانع السيارات الحديثة مثل "بيجو" و"كيا" و"فولفزواغن" فهي تعتمد على المناولة الخارجية، باستثناء "رونو" التي منحت عقود مناولة محلية لأقلية من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة التي استطاعت أن تقتطع مكانة لها في سوق المناولة، وهي عبارة عن مؤسسات أجنبية انشأت شركات داخلية مع مؤسسات محلية، بالتالي لا يمكننا الحديث عن الإدماج المحلي إلا بعد عدة سنوات من النشاط الفعلي لجملة المصنعين.
- بغرض الوصول للأهداف المسطرة للصناعة للسيارات، وكذا تطويرها وجعلها صناعة "جزائرية" و القضاء على ما يعرف "بمصانع النفخ" لابد من ترقية المناولة الصناعية والميكانيكية المحلية، وهذا بالانتقال التدريجي من صناعة صغيرة محلية إلى شراكة أجنبية جزائرية تسمح بإدماج التكنولوجيات الحديثة منحها القدرة على التجديد والتصميم بالنسبة للمنتج، ولتصل إلى مرحلة الابتكار والهندسة والتحكم في التكنولوجيا للحصول على منتج ذو جودة عالية قابل للتصدير. ولتحقيق ذلك يمكن اتخاذ مجموعة التدابير على رأسها:
- تعزيز البنى التحتية لصناعة السيارات بتكثيف وتنويع نسيج الممولين المحليين في هذه الصناعة، لتشمل كبار المصنعين لأجزاء السيارات متمثلين في مستثمرين أجنب، ومصنعي قطع الغيار متمثلين في مؤسسات محلية أو شركات جزائرية أجنبية،

- جذب كبار المصنعين لقطع الغيار للاستثمار محليا، لخفض واردات هذه الأجزاء (خاصة تلك التي لا يمكن تصنيعها محليا) وحتى لو استلزم الأمر إلغاء قاعدة 49%-51% استثنائيا كصناعة جزئية أو منتج موجه للتصنيع، مع اعتماد يد عاملة ومواد أولية محلية، مما يسمح من جهة بخفض تكاليف الإنتاج وبالتالي خفض أسعار السيارات المنتجة محليا وزيادة استهلاكها محليا ودوليا، وبنقل الخبرات الإنتاجية والتكنولوجية التي تسمح بخلق صناعة محلية لأجزاء السيارات وقطع الغيار؛
- مطابقة المنتج المحلي للمواصفات العالمية وإكسابه شهادة المطابقة على رأسها شهادة صناعة السيارات IATF 16949، وتسهيل إجراءات الحصول على شهادة المطابقة بإبقاء المعايير الإنتاجية وتغيير شرط التسليم، أي يجب اشتراط التعامل أولا مع المؤسسات المناولة المحلية ثم منحها شهادة المطابقة وليس العكس، بالمقابل تخصيص الإعفاءات الجمركية والضريبية بشكل حصري للصناعة الداخلة في نظام CKD دونا عن SKD، مع تحديد مدة الاستفادة من الإعفاءات مما يدفع تدريجيا بالمصنعين والمستثمرين للانتقال إلى CKD ثم إلى التصنيع المحلي الكلي؛
- الاستغلال الأمثل للدعم المقدم من قبل الدولة لإنشاء المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وهذا بتخفيض أسعار المنتجات لانخفاض تكاليف الإنتاج، واكتساب ميزة تنافسية لدى المصنعين؛
- خلق مراكز البحث والتطوير في هذا مجال الصناعي وفي المناولة الصناعية لصناعة السيارات، فعلى الشركات الحاملة للمشاريع الاستثمارية أن تقدم الدعم والتأهيل والتكوين لشركائها المرتقبين، كما هو الحال مع شركة بيجو والتي تعاقدت على فتح مركز تكوين لليد العاملة، إذ يمكن للتكوين أن يشمل الدعم الإداري والتكنولوجي.

6. قائمة المراجع:

- البورصة الجزائرية للمناولة والشراكة. (2016). تعريف بالشبكة الجزائرية لبورصة المناولة . دليل المناولة الصناعية (1)، (صفحة 1).
- عبد القادر سعدي. (2017). كلمة المدير التقني BAST، الصالون الوطني الرابع المنعكس للمناولة بالجزائر. الجزائر.
- فتيحة علاي، وفاطمة الزهراء عراب. (2012). تنشيط المناولة الصناعية كخيار استراتيجي هام لدعم وترقية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر. استراتيجيات التنظيم ومرافقة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجزائر، (صفحة 3). ورقة.

- منى طوبال. (2018). صناعة وتركيب السيارات لترقية الاقتصاد المحلي- دراسة مقارنة بين الجزائر والمغرب. إستراتيجية تطوير القطاع الصناعي في إطار تفعيل برنامج التنوع الاقتصادي في الجزائر (صفحة 3). البليلة: جامعة لونيبي علي.
- نسرين زيدان غربي، و الشيخ الداوي. (01 جانفي، 2019). واقع المناولة الصناعية للمؤسسة الونية للسيارات الصناعية. مجلة المؤسسة ، صفحة 66.
- وزارة الصناعة والمناجم. (جوان، 2018). المناولة قطاع خلاق للثروة. ALGERIE INDUSTRIE ، 1 ، صفحة 11.
- يوسف يوسف. (2017). كلمة وزير الصناعة والمناجم. الصالون الوطني الرابع المنعكس للمناولة بالجزائر. الجزائر.
- Chahboub, M. (2017). Relation des sous-traitants avec les constructeurs. Journées Techniques sur la Sous-traitance véhicules. Alger.
- Franke Patrice .(2018) .Perspectives d'évolution des véhicules pour une industrie de sous-traitance adaptée .Journées Technique de la Sous-traitance Véhicules .Alger.
- Gasmi, N., & Grolleau, G. (2005). Nike face à la controverse éthique relative à ses sous-traitants lavoisier. Revue française de gestion (04), 157.
- Hamid Mezaib .(2018) .Condition de réussite et d'émergence pour le développement de la sous-traitance dans la filière véhicules .Journée Techniques sur la Sous-traitance Véhicules .Alger.
- Karime Said .(2006) .Le transfert de compétences au sein des alliances interentreprises euro-méditerranéennes en question -Le cas des entreprises tunisiennes et égyptiennes Direction et Gestion (La RSG .(La Revue des Sciences de Gestion.(04)
- Khaled, a. (2020, Janvier 19). Ckd-Skd: Le Président De La République Instruit Le Gouvernement D'assainir La Situation En Urgence. Consulté le 20 Janvier, 2020, sur autoalgerie.com: <https://www.autoalgerie.com/wp/actualite/industrie-automobile/vehicules-en-ckd-skd-le-president-de-la-republique-instruit-le-gouvernement-dassainir-la-situation-en-urgence/>
- KIA CORPORATION . (2019, Octobre 07). Consulté le 20 Janvier, 2020, sur www.globalgroup-dz.com.: <https://globalgroup.dz.com/Kia%20Motors%20Corporation%20met%20fin%20aux%20sp%C3%A9culations.pdf>
- Martin, C. (2014). Sous-traitance, Dictionnaire des risques psychosociaux. Paris: édition le Seuil,.
- Ministère de l'Industrie et des Mines. (2018, Décembre). Une nouvelle usine de montage automobile en Algérie. ALGERIE INDUSTRIE (2), p. 20.

- Tournebize, C. (2018). Témoignages des acteurs de la filière véhicule constructeurs et sous-traitants en Algérie. Journée Techniques sur la sous-traitance véhicules. Alger.

