العرب
الإثنين 2021/02/15
السنة 43 العدد 11972

الفساد يبدد أحلام الجزائر في مشاريع تجميع السيارات

اختلال قوانين الاستيراد يفتح المجال للتجاوزات

يكشف فشل الجزائر في مشاريع صناعة السيارات عن اختلالات قانونية حالت دون تحقيق الإدماج حيث فتح إجراء استيراد السيارات المجزأة المجال للتجاوزات، مما زاد من وتيرة الفساد وتسبب في إغلاق العديد من المصانع وطرد الآلاف من العمالة ليحرم البلد من التقدم في خطته لتنويع الاقتصاد والتخلص من التبعية للنفط.

الجزائر - بدد الفساد طموحات مشروع بناء مصانع تجميع السيارات بسبب سوء التخطيط في ظل اعتماد خطة استيراد السيارة في أجزاء مُجمّعة مسبقا، ما فتح المجال للتجاوزات وتحويل غير قانوني للأموال وتضخيم فواتير استيراد السيارات ثم سعرها في السوق مما أجبر السلطات على إعادة النظر في المشروع.

أُغلقت مصانع سيارات وسُجن مالكوها وطُرد الآلاف من العمال، منها تحوّل مشروع بناء مصانع لتجميع السيارات في الجزائر والذي كان يفترض أن يصبح فخر الاقتصاد الجزائري، إلى إخفاق تام، ما أجبر السلطات على إعادة النظر في المشروع برمته.

مراد سعدي

فشل تجميع السيارات يعود إلى عدم وجود صناعة مرافقة

وقال وزير الصناعة فرحات آيت علي في يناير "الحكومة تستعد لإحياء هذه الصناعة على أسس متينة تخرج عن الممارسات السابقة".

وبسبب التجاوزات والاختلاسات والفساد، انهار مشروع إنتاج سيارات بوسم "صُنع في الجزائر" الذي بدأ في العام 2012 بشراكة بين شركة رينو الفرنسية والحكومة الجزائرية أثمرت في العام 2014 عن إنشاء أول مصنع لإنتاج السيارات بالقرب من وهران (شمال غرب)، ثاني أكبر مدينة في البلاد.

وتبع ذلك إنشاء ورش تجميع أخرى عندما أجبرت السلطات وكلاء السيارات على إنتاج بعض القطع محليا من خلال شراكات مع العلامات التجارية الأجنبية.

وبعد رينو الفرنسية افتتحت هيونداي الكورية الجنوبية وفولكسفاغن الألمانية مصانع في تيارت وغليزان (شمال غرب) في العامين 2016 و2017.

وتحوّل القطاع إلى أولوية بالنسبة إلى الجزائر التي كانت تسعى لتقليص وارداتها وتنويع اقتصادها في مواجهة تراجع عائدات النفط الذي يشكل مصدر أكثر من 90 في المئة من العملات الأجنبية.

ولكن في ربيع العام 2017 وجد القطاع نفسه في خضم جدل شعبي كبير انتقل إلى الحكومة.

وشجبت السلطات "واردات مقنّعة" لسيارات جاهزة فأرسلت لجنة تحقيق إلى شركة هيونداي بعد نشر صور على مواقع التواصل الاجتماعي لنماذج مستوردة لسيارات شبه كاملة لا ينقصها سوى تركيب العجلات.

وفي نهاية يوليو 2017 أوقف وزير الصناعة الأسبق لمخوب بدة، المسجون الآن لدوره في القضية، أي مشروع جديد لتجميع السيارات.

ويرجع هذا الفشل الذريع بشكل أساسي إلى النظام المعتمد "أس.كي.دي" الذي يتمثل في استيراد السيارة في أجزاء مُجمّعة مسبقا، يتم تركيبها في الموقع. وفتح ذلك الطريق لتجاوزات مثل الاستيراد "المقنّع" وتحويل غير قانوني للأموال نحو الخارج وتضخيم فواتير استيراد السيارات ثم سعرها في السوق.

وبعد استقالة الرئيس عبدالعزيز بوتفليقة في أبريل 2019 وإدانة العديد من رؤساء مصانع التجميع بالسجن، وعد الرئيس عبدالمجيد تبون بإصلاح القطاع الذي شابه الفساد.

وغداة انتخابه في ديسمبر 2019 شجب "بعض المشاريع التي لا يمكن وصفها بصناعة لأنها ببساطة استيراد مقنّع".

ونتيجة لذلك، تم حظر استيراد قطع الغيار لمصانع التجميع. وكان هذا القرار بمثابة القشة التي قصمت ظهر البعير بالنسبة إلى هذه الصناعة الفتية التي تواجه أصلا مشاكل كبيرة منذ سجن جميع مُلاكها تقريبا في إطار تحقيقات أجريت بعد تنحي بوتفليقة.

وفي ديسمبر 2019، أوقفت فولكسفاغن إنتاجها إلى أجل غير مسمى بسبب نقص قطع الغيار وتسريح 700 عامل. ثم في مايو 2020 قامت الشركة الجزائرية التابعة لشركة كيا الكورية الجنوبية بغلق مصنع التجميع، ما أدى إلى طرد 1200 عامل.

وكانت فضيحة مصانع تجميع السيارات محور أول محاكمة فساد كبرى في عهد بوتفليقة، انتهت بسجن رئيسي وزراء سابقين أحمد أويحيى وعبدالمالك سلال ووزيرين سابقين للصناعة ورجال أعمال مثل محيي الدين طحكوت هيونداي أو مراد عولمي فولكسفاغن.

وظهر خلال المحاكمة أن هذه الشركات حصلت على امتيازات تفضيلية مثل عدم دفع ضرائب ورسوم جمركية، على الرغم من عدم احترامها كراس الشروط إلاّ نادرا.

واعتمدت الحكومة في أغسطس كراس شروط جديدة تنص خصوصا على نسبة إدماج (كمية الأجزاء المصنعة محليا) تبدأ بـ30 في المئة عند انطلاق التشغيل.

ويرى الخبير الاقتصادي مراد سعدي أنه "من الوهم الادعاء بتأسيس صناعة سيارات دون خبرة".

ويقول مراد الذي يتابع عن قرب سوق السيارات بالجزائر إن "فشل تجربة تجميع السيارات بشكل رئيسي يعود إلى عدم وجود صناعة مرافقة حقيقية قادرة على إمداد المصانع بأجزاء مصنوعة في الجزائر، وتحقيق الإدماج الذي تطلبه الحكومة".

وتحدّث وزير الصناعة الذي تعرّض لانتقادات بسبب التأخير في وضع كراس الشروط مؤخرا عن "محادثات مع ألمان ومتعاملين عالميين آخرين لإطلاق صناعة حقيقية للسيارات السياحية وسيارات نقل البضائع". لكن، حتى الآن، لم يتقدم أي مصنع.

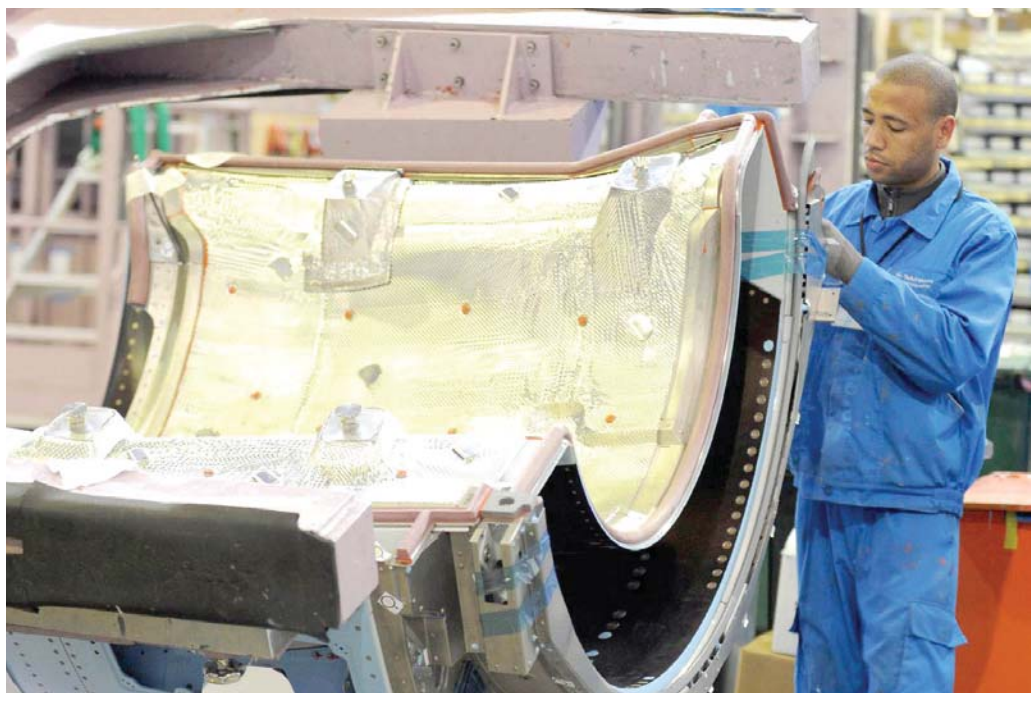
طموحات مؤجلة حتى إشعار آخر

المغرب يعزز مكانة صناعة الطيران بمصنع لو بيستون الفرنسي

دعم خطط التحول إلى مركز صناعي على قواعد تنافسية قوية

عزز المغرب مكانة صناعة الطيران بانضمام مجموعة لو بيستون الفرنسية إلى خارطة الصناعة المحلية، مما يدعم خطوات البلد في التحول إلى وجهة استثمارية مهمة في السنوات المقبلة وتعزيز التنافسية.

محمد ماموني العلوي
صحافي مغربي



صناعة تنافس كبرى الشركات

الرباط - ينضم لو بيستون الفرنسي إلى عمالقة صناعة الطيران المستثمرة داخل المغرب مما يدعم خطط المنافسة القوية وتوسيع الاستثمارات المتنوعة لتحيز الاقتصاد على أسس مستدامة.

وافتتحت المجموعة الفرنسية لو بستون قبل أيام مصنعا جديدا لها مخصصا لإنتاج أجزاء ميكانيكية ذات تقنية عالية لصناعة الطيران، وهو أول مصنع مغربي خاص بالمعالجة الآلية للأجزاء المعدنية الصلبة الدائرية لمحركات الطائرات.

وسيسمح ذلك للمغرب باكتساب خبرات جديدة في تخصصات تكنولوجية ذات قيمة مضافة عالية متعلقة بالمنظومة الصناعية لمحركات الطائرات.

وشيد المصنع على مساحة إجمالية تصل إلى 6828 مترا مربعا، منها 4078 من المساحة المغطاة، حيث بلغت قيمة الاستثمار 55 مليون درهم بالنسبة إلى المرحلة الأولى (حوالي 6.15 مليون دولار).

وتتركز صناعة الطيران بمنطقة الدار البيضاء، (من بين 97 هكتارا من الوعاء المخصص للمنظومات الصناعية لقطاع الطيران هناك 63 في المئة تتواجد بالنواصر)، ويعزى ذلك إلى مناخ الأعمال الذي سمح باستقطاب المملكة للعديد من كبريات الشركات العالمية الرائدة في القطاع.

وسيوفر المصنع حوالي 100 وظيفة في أفق سنة 2024، فضلا عن كونه سيسمح لمجموعة لو بستون برفع قدرتها الإنتاجية ودخول أسواق جديدة من خلال اكتساب زبائن جدد.

واعتبر المدير العام للصناعة بوزارة الصناعة والتجارة والاقتصاد الأخضر والرقمي، علي صديقي، أن المغرب يقطع خطوة مهمة في اتجاه الاندماج ضمن المنظومة الصناعية لمحركات الطيران التي تعد من المجالات الأكثر تعقيدا في صناعة الطيران.

وسيتيح الاستثمار خلق فرص عمل للمهندسين والتقنيين المتخصصين والعاملين المؤهلين، مشيرا إلى أن افتتاح هذا المصنع يؤكد جودة الكفاءات المغربية والتقدم الكبير الذي يعرفه قطاع صناعة الطيران بالمغرب.

ويتوفر المغرب اليوم على إمكانات كبيرة لقطاع الطيران في المغرب، كما أن هذا القطاع يضم حاليا 140 شركة في أفق الوصول إلى 220 شركة بعد 11 عاما.

وشهد قطاع صناعة الطيران المغربي بفضل رؤية ودعم العاهل المغربي الملك محمد السادس قفزات نوعية كبيرة جعلته يحتل المرتبة الـ15 من حيث الاستثمارات في صناعة الطيران، ليقتحم بذلك الدائرة الضيقة جدا للبلدان الناشطة في هذا القطاع.

علي صديقي

المغرب يتقدم للاندماج في صناعة محركات الطيران

وتقول الرباط إن القطاع شهد نموّا هاما في السنوات الأخيرة، حيث تضاعف حجمه بنحو 6 مرات خلال عقد من الزمن وأصبح يضم 121 شركة تعمل في هذه الصناعة.

ودخلت صناعة الطيران المتنامية في المغرب مرحلة جديدة في 2016 بتوقيع اتفاق مع بوينغ لتوطين صناعاتها المتطورة في المنطقة الصناعية بمدينة طنجة.

واحتل المغرب المرتبة الـ17عالميا والأولى أفريقيا والسادسة عربيا في "مؤشر أجيليتي اللوجستي السنوي للأسواق الناشئة" لسنة 2020، الذي يصدر هذا العام في نسخته السنوية الثانية عشرة، والذي يعنى بتصنيف 50 دولة بحسب العوامل التي تعزز جاذبيتها بالنسبة إلى مزودي الخدمات اللوجستية ووكلاء وخطوط الشحن وشركات الطيران والموزعين.

وحسب خبراء في القطاع، سيحتاج سيحتاج إلى 260 طائرة إضافية بحلول 2038 قصد الاستجابة للنمو الكبير في حركة المسافرين الذي من المتوقع أن يتضاعف خلال العقدين المقبلين.

وأبرز مدير "بي.أل.أف كازابلانكا" عادل بيداوي أن افتتاح هذا المصنع الجديد سيمكن من الانتقال إلى مرحلة جد مهمة على المستوى التكنولوجي بالمغرب بالنظر إلى تخصصه في صناعة الأجزاء الميكانيكية ذات التقنية العالية.

وأشار بيداوي إلى أن مصنع الدار البيضاء يشكل اللبنة الأولى ضمن منظومة صناعية متكاملة لتصنيع المحركات، مسجلا أن تعزيز تواجد المجموعة داخل المغرب، والذي يمتد لأكثر من عشرين سنة، أتاح الرفع من جودة وكفاءة الأطر المغربية.

وتتواجد مجموعة "أل.بي.أف" بالمغرب منذ سنة 1999، وهو تاريخ إحداث شركة سامبر الكائنة بالقطب التكنولوجي للنواصر، والتي كانت من المصانع الأولى لقطاع صناعة الطيران بالمغرب.

وتندرج كل الاستثمارات في مجال الطيران ضمن مخطط وطني لتسريع التنمية الصناعية يمتد بين عامي 2014 و2020 بميزانية تقارب مليار يورو، تم عرضه أمام الملك محمد السادس في الدار البيضاء في أبريل عام 2014.

وتضاعف رقم معاملات قطاع صناعة الطيران في المغرب بمرتين خلال الخمس سنوات، ليصل إلى 17 مليار درهم بعد إطلاق خطة التسريع الصناعي.

وفقا للمبيعات المتوقعة، سيضاعف القطاع عائداته إلى ثلاثة أضعاف بحلول عام 2021، كما أن معدل التكامل المحلي لهذه الصناعة، والذي تم تحديده في 32 في المئة عند إطلاق خطة التسريع الصناعي، يتجاوز حاليا 38 في المئة.

وأصبح المغرب قاعدة أساسية في بناء الطيران الموزعة في النظم الإيكولوجية للتجميع والهندسة، وكذلك صيانة الطائرات والمحركات والأنظمة الكهربائية وفي النظم الإيكولوجية المركبة والسيارات والإلكترونيات المدمجة.

وأسهم تطور الفروع المتنوعة لصناعة الطيران (أسلاك، مكونات الميكانيك، توصيلات كهربائية، تغليف داخلي) في تموقع المغرب كوجهة مفضلة لقطاع المناولة في المجال، إلى جانب قدرته على استقطاب المزيد من كبريات الشركات العالمية العاملة في القطاع. وبفضل هذه المكتسبات فإن صناعة الطيران توفر حاليا أزيد من 11 ألف منصب شغل وتحقق مليار دولار كرقم معاملات، وهو ما يؤشر على أن المغرب أصبح ضمن دائرة الدول الصاعدة في مجال صناعة الطيران.

12.4 مليون سوري يعانون من انعدام الأمن الغذائي

بيروت - أعلن برنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة السبت أنّ 12.4 مليون شخص في سوريا التي مزقتها الحرب يكافحون للعثور على ما يكفيهم من الطعام، في زيادة كبيرة وصفها بأنها "مقلقة".

وقال البرنامج إن الرقم يعني أن "60 في المئة من السكان السوريين يعانون الآن انعدام الأمن الغذائي"، بناءً على نتائج تقييم وطني في أواخر عام 2020.

ويمثل ذلك زيادة حادة من 9.3 مليون شخص كانوا يعانون انعدام الأمن الغذائي في مايو من العام الماضي.

وأفادت المتحدثة باسم برنامج الأغذية العالمي جيسيكا لوسون في تصريحات صحافية أنّ "المزيد من السوريين (صاروا) ينزلقون إلى براثن الجوع والفقر وانعدام الأمن الغذائي أكثر من أي وقت مضى".

وتابعت "من المثير للقلق أن الوجبة الأساسية أصبحت الآن بعيدة عن متناول غالبية العائلات".

ودمرت الحرب السورية المستمرة منذ ما يقرب من عشر سنوات الاقتصاد وزادت التضخم في جميع أنحاء البلاد.

وقال برنامج الأغذية العالمي إنه في مطلع عام 2021 كانت أسعار المواد الغذائية في جميع أنحاء البلاد أعلى 33 مرة من متوسط خمس سنوات قبل الحرب.

وتسببت الأزمة المالية التي شهدها لبنان المجاور في تباطؤ تدفق الدولار إلى الداخل السوري كما أدت عمليات الإغلاق لوقف انتشار جائحة كوفيد – 19 إلى زيادة المشكلات الاقتصادية.

وقالت لوسون إنّ "الوضع الاقتصادي في سوريا يتسبب في ضغوط هائلة على العائلات التي لم يبق لها شيء بعد سنوات من الصراع، والكثير من هذه العائلات تعتمد بشكل كامل على المساعدات الإنسانية للبقاء على قيد الحياة".

ويعاني الاقتصاد السوري من انهيار تحت وطأة الصراع المعقد متعدد الأطراف في عامه العاشر ومن أزمة مالية في لبنان تعمل على خنق مورد حيوي للدولارات.

وتسبب ارتفاع الأسعار في زيادة مصاعب الحياة للسوريين الذين يعانون من ويلات حرب سقط فيها مئات الآلاف من الضحايا ونزح خلالها الملايين عن ديارهم.

وفي يونيو العام الماضي فرضت الولايات المتحدة مجموعة من العقوبات على سوريا هي الأكثر شمولا حتى الآن. وتقول واشنطن إن قانون العقوبات المعروف باسم قانون سيزر يستبعد المساعدات الإنسانية ويهدف إلى محاسبة بشار الأسد وحكومته على جرائم حرب.

وتحمّل السلطات السورية العقوبات الغربية مسؤولية المصاعب الكثيرة التي يواجهها المواطن العادي.

> **33**
> مرة قيمة ارتفاع أسعار المواد الغذائية من متوسط خمس سنوات قبل الحرب

وظلت العملة السورية مستقرة حول 500 ليرة مقابل الدولار لعدة سنوات ثم شهدت هبوطا سريعا في العام الماضي وبلغت مستوى متدنيا عند 3000 ليرة للدولار في يونيو العام الماضي تحسبا للعقوبات الجديدة.

ويعرقل هذا التراجع في قيمة العملة خطط بشار الأسد لشراء كل محصول القمح هذا العام من أجل تعويض أي نقص في الواردات من شأنه أن يقلص المخزون الإستراتيجي.

وكانت سوريا تفخر قبل الحرب بأن لديها مخزونات من القمح تكفي لمدة تتجاوز العام. وامتنعت الحكومة عن الرد على استفسارات عن الحجم الحالي للمخزون ومشتريات القمح. وقال روبسون من منظمة الأغذية والزراعة إنه ليس لديه بيانات عن هذا الأمر.

وحاولت الحكومة السورية من خلال المؤسسة العامة للحبوب التعاقد للحصول على 1.2 مليون طن من القمح الروسي خلال 2019 بما قيمته 310 ملا يين دولار.

وحاولت المؤسسة مقايضة بعض القمح السوري الصلد المستخدم في صناعة المعكرونة بالقمح اللين المستخدم في صناعة الخبز مرتين في سبتمبر 2019 دون أن تعلن عن نتيجة هذا المسعى.

وعندما بدأت طوابير الخبز تطول في المناطق الخاضعة لسيطرة الحكومة في مارس من العام الماضي تلقت السلطات الروسية نداء يطالب بإرسال كمية القمح الكاملة التي وعدت بها كمساعدات إنسانية منذ 2019 وقدرها 100 ألف طن.

وتعد روسيا (أكبر مصدر للقمح في العالم) موردا دائما للقمح إلى سوريا لكن حجم مساعدات القمح لدمشق لا يلبي الطلب. ولا توضح بيانات الجمارك الروسية حجم الإمدادات لسوريا، كما أن حجم هذه الإمدادات يتباين كثيرا.