

دكتور الاقتصاد كاميل ساري لـ "الخبر"
"رونو" لم تشتترط الحصرية في كل مشاريعها السابقة في العالم
السبت 22 ديسمبر 2012 الجزائر: حفيظ صوالي

Les relations entre l'Algérie et la France : sur de nouvelles bases

Les relations entre l'Algérie et la France ont été ponctuées de passions, de souvenirs douloureux, mais aussi de liens humains tissés au fil des ans par les Algériens venant s'installer dans l'Hexagone pour y travailler ou fonder une famille. Certains d'entre eux sont binationaux, la plupart ont eu des enfants et même des petits enfants. Les entrepreneurs algériens se sont adressés aux PME françaises à hauteur de 80% pour leurs approvisionnements en biens intermédiaires, biens d'équipement, biens semi-finis et biens de consommations ainsi que les véhicules et les produits électroménagers. Ces « petits contrats » qui faisaient de la France le premier fournisseur de l'Algérie avec des parts de marché dépassant les 28% ont été facilités par la proximité géographique, la facilité linguistique, les flux humains dans les deux sens à l'origine de flux financiers sur le marché parallèle des devises. J'ai été témoins depuis 1986 de ces relations où l'importateur algérien pouvait aller chercher des devises dans des cafés et restaurants parisiens et plus généralement hexagonaux tenus par des nationaux dont les proches recevaient l'équivalent en dinars avec un bonus pouvant atteindre 4 fois le taux officiel. Les importations par les cabas et les achats de véhicules ont laissé place à un système mieux organisé et plus industrialisé.

Par contre les négociations des gros contrats dans un pays dominé par le secteur public sont l'apanage de négociations de haut niveau. La barrière linguistique et la disponibilité financière ne sont pas un critère de choix mais ce sont d'autres intérêts qui priment, particuliers ou géostratégiques.

أشار الخبير ودكتور الاقتصاد كاميل ساري، إلى أن الشركة الفرنسية "رونو" لم تشتترط الحصرية من قبل في مشاريعها سواء تلك التي أقيمت في المغرب أو أوروبا الشرقية، معتبرا أن مشروع تركيب السيارات في الجزائر أملت اعتبارات سياسية، معتبرا أنه يتعين أيضا النظر إلى افتقاد الجزائر لشبكة مؤهلة لصناعة السيارات.

وأوضح ساري لـ "الخبر": "لا يجب التركيز فقط على مكاسب الشركة الفرنسية "رونو"، لأنه من المنطقي لأي شركة أن تراعي مصالحها، فالأمور سهلة الاستيعاب ومنطقية، فسوق "رونو" استفاد من دعم مغربي وسعودي لإقامة مصنع طنجة الذي يراعي مبدأ المردودية وإعادة تصدير النسبة الأكبر من الكمية المنتجة، كما تستفيد من امتيازات خاصة لضمان تخفيض التكلفة على عكس السوق الفرنسية. كما أن السوق المغربية ناضجة في مجال المناولة وإن كانت أقل سعة من السوق الجزائرية، لكن يوجه الإنتاج إلى التصدير".

ولاحظ الخبير "لا يمكن عمليا تحقيق مردودية عالية مع إقامة مصنعين في منطقة واحدة في أسواق متواضعة، بل الأفضل أن تكون وحدة صناعية لفائدة 85 مليون نسمة بدلا عن 36 أو 34 مليونا، مضيفا "لم تطلب "رونو" الحصرية في مشاريع المغرب ولوبيانا بسلوفينيا ورومانيا ولا المصانع الأخرى ولكن في الجزائر قامت بذلك، لأنها اعتمدت حسابات عقلانية وموضوعية، فالمصنع سيخصص للسوق الجزائرية لا للتصدير وهم يفقدون عمليا في مجال المردودية ولكنهم يعوضون

خسائرهم في التسويق المضمون"، مشيرا "اتفاق السيارات لـ"رونو" له رمزية خاصة، فمشروع السيارات له وقع خاص على المواطن مقارنة بمشاريع أخرى للبترول وحتى الأدوية، ومن الواضح أن ضغوطا مورست على المسؤولين من قبل الساسة، لأن الدولة مساهمة في "رونو" ويمكن أن يكون غياب كارلوس غوسن عن مراسم التوقيع في الجزائر مؤشر على حساسية الملف".

في المقابل، أكد ساري أن الجزائر بحاجة إلى تطوير شبكة المناولة وتفعيل التكوين ومستويات الإنتاجية، فمن غير المعقول أيضا أن نطالب صانعين دوليين بأن يصححوا اختلالات ونقائص والإنتاج بخسارة في غياب شبكة مناولة فاعلة".