جامعة عبد الحميد بن باديس

مستغانم.

كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير.

قسم العلوم التجارية.

العولمة والنقل

مطبوعة مخصصة لطلبة السنة الأولى ماستر امداد ونقل دولي.

السداسي الأول

المادة: العولمة والنقل

أستاذ المادة: د/ بن حمو عصمت محمد.

السنة الجامعية:2022-2023

قائمة المحاضرات

المحاضرة الأولى: مدخل للعولمة.

المحاضرة الثانية: العولمة الاقتصادية.

المحاضرة الثالثة: العولمة الاقتصادية (تابع).

المحاضرة الرابعة: خصائص العولمة الاقتصادية.

المحاضرة الخامسة: أنواع العولمة الاقتصادية.

المحاضرة السادسة: أنواع العولمة الاقتصادية (تابع).

المحاضرة السابعة: أدوات العولمة الاقتصادية.

المحاضرة الثامنة: الاقتصاد الجزائري وإشكالية العولمة.

المحاضرة التاسعة: النقل ودوره التنموي.

المحاضرة العاشرة: تطوير قطاع النقل المستدام حتمية في ظل العولمة.

المحاضرة الحادية عشر: النقل متعدد الوسائط.

المحاضرة الثانية عشرة :عولمة قطاع النقل في الجزائر.

قائمة البحوث الخاصة بمادة العولمة والنقل.

1/ العولمة وابعادها.

2/ ماهية العولمة الاقتصادية.

3/ تحليل خصائص وأنواع العولمة الاقتصادية.

4/ تأثير الأسواق المالية على تطبيق أسس العولمة المالية.

5/ تحليل العلاقة بين العولمة المالية والابداعات المالية.

6/ مؤسسات العولمة الاقتصادية (صندوق النقد الدولي ومجموعة البنك الدولي).

7/مؤسسات العولمة الاقتصادية (دراسة حالة المنظمة العالمية للتجارة).

8/تأثير شركات متعددة الجنسيات على تثبيت أسس عولمة الإنتاج.

9/ أهم الإصلاحات المالية، النقدية، المؤسساتية والقانونية الهادفة لعولمة الاقتصاد الوطني.

10/ تحليل الدور التنموي للنقل.

11/ النقل المستدام حتمية في ظل العولمة.

12/ تحليل أساسيات النقل متعدد الوسائط.

13/ قواعد روتردام والأسس الجديدة لعولمة قطاع النقل البحري

14/واقع قطاع النقل في الجزائر في ظل العولمة الاقتصادية.

قائمة الاشكال

-شكل 01: ابعاد العولمة.....ص09

-شكل02 خصائص العولمة الاقتصادية.....ص24

-شكّل 03: الجهاز المؤسّساتي الخاص بعملية الخوصصة حسب الأمر 95-22....ص58

-شكل04: الجهاز المؤسّساتي الخاصّ بعملية الخوصصة حسب الأمر 04/01.....ص60

-شكل05: ابعاد التنمية المستدامة.....ص88

-شكل06: نظام النقل المستدام ص90

-شكل07: سلسلة العمليات المكونة للنقل المتعدد الوسائط.....ص98

-شكل08: شبكة الطرقات في الجزائر.....ص104

-شكل09: مخطط تطوير شبكه السكك الحديدية في الجزائر.....ص106

-شكل10: شبكة السكك الحديدية في طور الإنجاز.....ص107

- شكل 11:خريطة أهم الموانئ في الجزائر.....ص108

قائمة الجداول

الجدول1: أوجه الاختلاف بين العقود الآجلة والعقود المستقبلية.....ص31

جدول 2: مفاهيم عقود الخيار.....ص33

جدول 03: مزايا وسلبيات عقود المبادلات.....ص36

جدول رقم 04المزايا الاحتكارية للشركات المتعددة الجنسية.....ص52

جدول05 ترتيب كبرى الشركات المتعددة الجنسية 25 في العالم (2013).....ص53

جدول 06: المؤسّسات المخوصصة طيلة فترة 1995-2003.....ص59

جدول 07: حصيلة الخوصصة في الجزائر(2007-2003).....ص61

جدول 08: بيانات التداول الخاصة ببورصة الجزائر لسنة 2022.....ص65

جدول09: مقارنة بين الانماط النقل.....ص79

جدول10: مقارنة بين النقل المتعدد الوسائط والاحادي الوسائط.....ص99

المحاضرة الأولى

مدخل للعولمة :

المحاضرة الأولى : مدخل للعولمة.

1–مقدمة :

–إن ظاهره العولمة تثير جدلا واسعا وتتعدد بشأنها الآراء واختلاف حولها الدارسون في علم الاقتصاد والسياسة والثقافة والاجتماع ، وقد زاد الحديث عن مصطلح العولمة مع زوال المعسكر الاشتراكي وانفراد أمريكا بقياده العالم كقائل للمعسكر الرأسمالي ويدل هذا المصطلح على نظام جديد للعالم يهدف إلى دمجه وإلغاء الفواصل والحدود الجغرافية بين الدول وما يترتب عن ذلك من تحرير للتجارة إلغاء للقيود على حركة رؤوس المال.

2– تعريف العولمة :

العولمة تعني **لغويا**[1] :تعميم الشيء وتوسيع دائرته ليشمل العالم كله، ويقال عولم الشيء أي جعله عالميا ،وعلى هذا الأساس فإنها تتجاوز البعد الاقتصادي لتشمل جميع مظاهر الحياة الأخرى، السياسية والثقافية أيضا.

–إن العولمة هي ظاهره متعددة الأوجه ،ورغم أن مفهوم العولمة أصبح احد المفاهيم الشائعة في علمنا الراهن ،إلا أن العلماء لم يتفقوا على تحديد تعريف لها بسبب تغير وجهات التحليل ويمكن ذكر بعض التعاريف:

* العولمة عمليه تتطلب نوعا من زوال المسافات والحدود في العلاقات الاجتماعية، فوحده المكان تلعب دورا متزايدا في العلاقات الاجتماعية بين البشر في العالم.

* لفظة العولمة هي ترجمة للمصطلح الإنجليزي (**Globalization**) وبعضهم يترجمها بالكونية، وبعضهم يترجمه بالكوكبة، وبعضهم بالشمولية ، إلا إنه في الآونة الأخيرة أشتهر بين الباحثين مصطلح العولمة وأصبح هو أكثر الترجمات شيوعاً بين أهل الساسة والاقتصاد والإعلام . وتحليل الكلمة بالمعنى اللغوي يعني تعميم الشيء وإكسابه الصبغة العالمية وتوسيع دائرته ليشمل العالم كله .

---

[1] –يعقوبن صليحة "**العولمة و أثرها على القطاع الصناعي الجزائري** "، مذكرة نيل شهادة ماجستير في العلوم اقتصادية تخصص تحليل اقتصادي جامعة الجزائر ، سنة 2009، ص03.

* إن العولمة ظاهرة متعددة الأوجه ، ورغم أن مفهوم العولمة أصبح أحد المفاهيم الشائعة في عالمنا الراهن ، إلاّ أن الفقهاء لم يتفقوا على تحديد تعريف لها ، حيث يرى روجيه جارودي بأنها : نظامّ يمكن الأقوياء من فرض الدكتاتوريات اللاإنسانية التي تسمح بافتراس المستضعفين بذريعة التبادل الحر وحرية السوق.

ويعرف بول سويزي العولمة بأنها [2]: صيرورة رأسمالية تاريخية يتحول فيها خط الإنتاج الرأسمالي من دائرة عولمة المبادلة والتوزيع والتسويق والتجارة الى دائرة عولمة الانتاج الرأسمالي مع عولمة رأس المال الإنتاجي وقوى وعلاقات الإنتاج الرأسمالية ، مما يؤدي لإخضاع العالم كله إلى النظام الرأسمالي تحت قيادة وهيمنة وتوجيه القوى الرأسمالية العالمية والمركزية وسيادة نظام التبادل الشامل والمتميز ، لصالح الاقتصاديات الرأسمالية المتقدمة.

ان العولمة ليست مجرد ظاهرة اقتصادية فحسب، بل إّ نها ظاهرة تحمل أبعادا ثقافية و سياسية و إيديولوجية. كما أّن ا لعولمة ليست مجرد مسخ تولدت عن الإمبريالية الغربية، بل أّ نها قد انبثقت عن مصادر عدة للثقافة و الفعل الكوبيين من مختلف أرجاء العالم. ربما هذا ما يجعل العولمة أكثر تعقيدا و خلافية، و هذا الأمر يلزمنا بضرورة تحفيز المفكرين و القراء جميعا على التفكير في هذه الظاهرة و حيثياتها بعمق أكبر[3].

وردت عده مصطلحات مرادفة للعولمة منها الكونية والشمولية والامركة والخصخصة (الخوصصة) وغيرها من المسمات ولكن في البداية يجب تعريف العولمة التي اختلف حول مفهومها كل من كتب في هذا المجال، فمنهم من فرق بين العالمية(International) وعرف العولمة (Globalization) على انها وضع الشيء على المستوى العالمي، او تصميم خاص وطني ليصبح عالمي او هي مسعى لإزالة الحدود والموانع ما بين الدول للسماح بحرية التبادل بين الافكار والاموال و السلع بدون قيود تفرضها السيادة الوطنية والخصوصية القومية[4]

---

[2] –د/ أحمد عبد العزيز و أخرون " **العولمة الاقتصادية و تأثيرها على الدول العربية** " مجلة الإدارة و الاقتصاد ، العدد 86 (سنة 2011) ص 64.

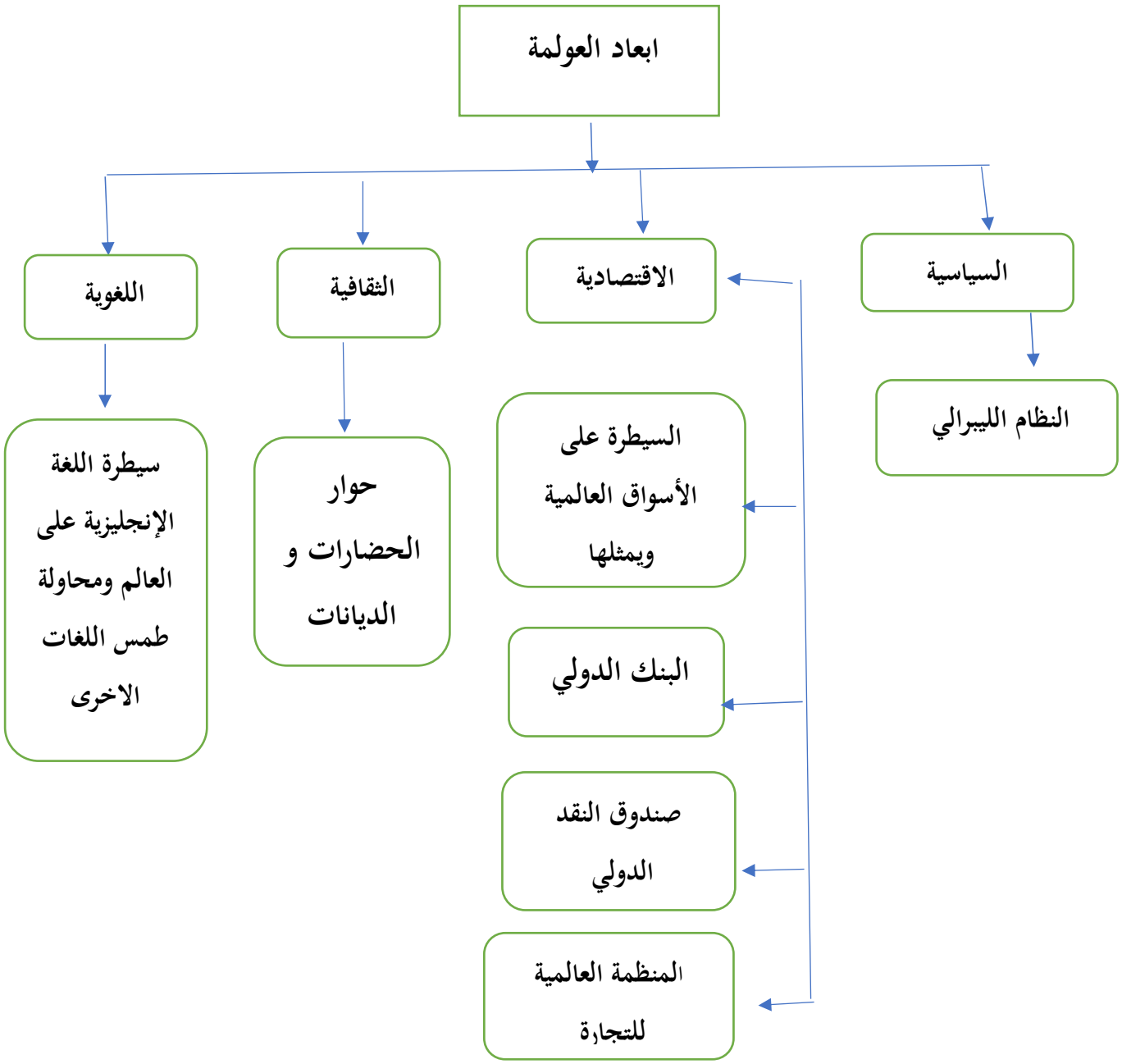
[3] – حيدرة فتيحة " **العولمة و التعليم (مؤهلات المعلم في عصر العولمة)**"، مجلة الحكمة للدراسات التربوية و النفسية ن المجلد 02العدد 04(2014) ، ص 61.

[4] –نعيم إبراهيم الظاهر "**إدارة العولمة و أنواعها**"، عالم الكتاب الحديث 2009 ، ص 10.

3-أبعاد العولمة:

يمكن تلخيص ابعاد العولمة في الشكل التالي :

شكل 01: ابعاد العولمة



المصدر :د/دنيا بقال ، شهات احمد "**العولمة بين الرفض المطلق و الاستسلام التام** "،مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 18 العدد 04 (2019)، ص181.

1-العولمة السياسية :

تهدف العولمة السياسية الى القضاء على الحدود الجغرافية بين الدول ،و ربط المجتمعات بمصالح اقتصادية و ثقافية تتعدى الدول و تتجاوز سيطرتها التقليدية على مجالها الوطني المحلي .مع بروز الشركات العملاقة في التحكم في سياسات الدولة.

تنقسم المظاهر السياسية للعولمة إلى اتجاهين [5]:

الأول يرى أصحابه أن :الجانب السياسي للعولمة هو جانب الحرية الديمقراطية، وهو جانب دفعت من أجله الشعوب باختلافها ثمن غالي من دماء أبنائها، وأن الديمقراطية لم تعد مجرد شعارات زائفة يمكن إرجاء تطبيقها، أو يمكن تزوير إرادة الشعوب فيها، وما العولمة إلا تيار يدخلنا إلى عالم جديد عالم تتجاوز مساحته الحدود الإقليمية لدول العالم.

أما الاتجاه الثاني فيرى أصحابه أن مظاهر العولمة السياسية تتمثل في :

-تراجع مبدأ السيادة الوطنية للدول ويظهر ذلك جليا في التوسع في إبرام الاتفاقيات الدولية والتي تتضمن أحكاما ملزمة لعموم الدول، وقد كان من نتائج هذا التراجع، أن تزايدت إمكانية التدخل في الشؤون الداخلية للدول الأخرى لاعتبارات إنسانية، أو لحماية حقوق الأقليات العرقية أو الدينية أو التدخل بدعوى مقاومة الإرهاب الدولي.

-تراجع قوة الدولة القومية وتضاؤل دورها، لحساب الشركات متعددة الجنسيات.

-اندثار الحدود الإقليمية والاتجاه نحو التكتلات والاندماج بين الدول، بالإضافة إلى حرية انتقال الأفراد من منطقة إلى أخرى دون قيود، ولا ريب أن مسألة الاستقلال السياسي والجغرافي لم تعد تحظى بتلك القدسية التي كانت تحظى بها سابقا، وأخذت التكتلات الإقليمية تحل محل السلطة السياسية القومية، حتى أن أهم مظاهر السيادة الوطنية وهي العملة لم تعد بتلك الأهمية.

[5] – يعقوبن صليحة "**العولمة و أثرها على القطاع الصناعي الجزائري** "، مرجع سابق الذكر ص21.

2-عولمة الثقافة:

العولمة الثقافية فتعرف بأنها محاولة الاندماج والتقارب الثقافي بين الشعوب المختلفة وازالة الفوارق الثقافية بينها ودمجها في ثقافة واحدة ذات خصائص مشتَّركة, تهدف الى هيمنة ثقافة الاقوى على الثقافات الضعيفة من خلال تذويب ثقافة الاخر وتلاشيها ودمجها بثقافة عالمية واحدة ،فهي مزيج من الثقافات الناجمة عن الاتصال الثقافي والاجتماعي ولكنه بطريقة غير متكافئة وهناك من عرفها بأنها نسق موحد من القيم يقوم على خرق الهوية القومية الوطنية من خلال الاستلاب والتهجين ومحاربة الهويات الثقافية وتجزئتها وسريان الفكر الامريكي وخصوصيته داخل هذه المجتمعات [6].

*تتعدد وتختلف وسائل العولمة الثقافية في عملية تمريرها لنماذجها الثقافية، خاصة في ظل الثورة التكنولوجية المنتشرة على المستوى العالمي، وعليه تتمثل وسائل العولمة الثقافية في الآتي[7]:

-وسائل الإعلام على اختلافها، من قنوات تلفزيونية وفضائية وصحف ومجلات والهاتف وشبكة الانترنت، ما دعى إلى تأسس النظام الإعلامي الدولي الجديد.

-تكنولوجيا المعلومات أو المعرفة والتي تمثل قوة الدفع للعولمة الثقافية.

-الوسائل الفنية: من موسيقى وأفلام وسينما.

-الأدوات اللغوية: انتشار استخدام اللغات الأجنبية كالفرنسية والانجليزية.

3-عولمة اللغة:

لقد كسرت العولمة الحدود الجغرافية بين لغات العالم وجاءت بفكرة اللغة بلا حدود، فانحصرت مهمة اللغة في حدود التبليغ و التعبير، وأصبح بمقدور أي إنسان أن يختار اللّغة التي يستعملها بالاعتماد على المفاضلة بين اللّغات، من حيث درجات نضجها وقدراتها على استيعاب المستجدات و المفاهيم العلمية، وما يتوفر فيها من إمكانات للتّعبير، ومدى طاقاتها على الاستجابة للحاجات

---

[6] -المعتصم بالله أحمد الخلايلة " **أبعاد العولمة الثقافية على الهوية العربية في عصر الأحادية القطبية**" ، مجلة التراث المجلد 08 العدد01 (2018) ، ص 252.

[7] -صديقة الفتني ، أ/ حنان مالكي "**الهوية الثقافية الجزائرية في زمن العولمة الثقافية – التحديات وسبل المواجهة–** "مجلة العلوم القانونية و السياسية، المجلد 12 العدد01 (2021) ص 1204.

التعبيرية المتجددة لحياة الناطقين بها. عندما نتناول الحديث عن العولمة اللغوية، فإننا نتّجه مباشرة إلى اللّغة الإنجليزية، فمن المؤكد أن هيمنة الثّقافة الأمريكية تعني هيمنة اللغة الإنجليزية التي أصبحت تهدد لغات كثيرة بالانقراض . فالعولمة اللغوية هي عملية جعل لغة الأمم المتحضرة لغة عالمية مهيمنة في مختلف نواحي الحياة في العالم، وتضم في طياتها تهميش بقية لغات العالم والتأثير فيها، وطمس بعضها من الخريطة الحضارية والثقافية[8].

4-العولمة الاقتصادية : سوف يتم شرحها في المحاضرات المقبلة.

[8] - هامل سمية "**المفردات العربية في ظل العولمة**" حوليات جامعة الجزائر1المجلد: 35العدد: 02 ، ص: 1092.

المحاضرة

الثانية و الثالثة:

العولمة الاقتصادية

المحاضرة الثانية و الثالثة: العولمة الاقتصادية

1-تعريف العولمة الاقتصادية:

يمكن تعريف العولمة الاقتصادية (Economic Globalization) بأنها تعني تحرر العلاقات الاقتصادية القائمة بين الدول من السياسات والمؤسسات القومية والاتفاقيات المنظمة لها بخضوعها التلقائي لقوى جديده افرزتها التطورات التقنية والاقتصادية، تعيد تشكيلها وتنظيمها وتنشيطها بشكل طبيعي على مستوى العالم بأكمله كوحدة واحدة[1].

كما يمكن تعريفه على انه نظام تجاري عالمي مفتوح، تزول فيه العوائق امام حركه السلع والخدمات والعوامل الخاصة منها راس المال، عبر الحدود الدولية وتغدو فيه التجارة الدولية الحرة والمتعددة الاطراف هي القاعدة فتنتهي بذلك الى تكامل اقتصادي عالمي متزايد في اسواق السلع والخدمات و رأس المال، وتتحول فيه قوى السوق العالمية الى نظام اقتصادي عالمي تفرض فيه الشركات المتعددة الجنسيات والمنظمات العالمية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي انسجاما بين جميع الاقطار مهما كانت مواقعها وتفصيلاتها[2] .

يعرف صندوق النقد الدولي العولمة الاقتصادية على انها "زيادة الاعتماد الاقتصادي المتبادل بين الدول مع تنوع وتكامل المعاملات التي تتم عبر الحدود، كما انها تصف العمليات التي من خلالها تؤدي القرارات والاحداث والأنشطة التي تحدث في أحد اجزاء العالم الى نتائج مهمه للأفراد والمجتمعات في بقية اجزاء العالم" ومن الواقع ان صندوق النقد الدولي يركز في تعريفه على مبدا الاعتماد المتبادل بين الدول الذي يعتبر الاساس والمحرك للنشاط الاقتصادي.

---

[1] د/ عبد المنعم محمد الطيب حمد النيل **'العولمة و اثارها الاقتصادية على المصارف – نظرة شمولية–** ' مجلة اقتصاديات شمال افريقيا العدد 03 – ص 10.

[2] د/ خالد عيجولي **'العولمة الاقتصادية و مؤشرات قياسها**، مجلة البديل الاقتصادي العدد السادس – ص 131.

– لابد ان نشير الى ان العولمة الاقتصادية هي أكثر اكتمالا وتحققا على ارض الواقع من العولمة الثقافية او السياسية، ويبدو العالم اليوم معولم اقتصاديا أكثر مما هو معولم ثقافيا او سياسيا بسبب انها تستنبذ على اتفاقيات دولية و توجهها مؤسسات و منظمات دولية وشركات متعددة الجنسيات.

2– أهداف العولمة الاقتصادية[1]:

حسب مؤيدي العولمة الاقتصادية فأنها تهدف الى تحقيق مجموعه من الاهداف يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- ❖ تفكيك وازالة الحدود الفاصلة والحواجز العازلة بين الشعوب وانهاء التوجهات الجزئية للدول والاقتصاد المحلي، والقضاء على حالة الانعزال القومي مما يسمح بأنشاء سوق عالمية مفتوحة لكل المؤسسات والشركات والافراد في مختلف انحاء المعمورة، حيث يصبح العالم قرية صغيره يسودها جو من الائتلاف والتوافق بين الاطراف المكونة لها .
- ❖ بناء هياكل إنتاجية مثلى لإنتاج السلع وتقديم الخدمات، وصناعة الأفكار هي مستوى الحجم الاقتصادي الكبير الذي يأخذ في معطياته السوق العالمي الجديد والذي يفرض على الأطراف المختلفة الاعتراف به على انه الافضل والاحسن لأنه يحقق:
  - الأكثر إشباعا لاحتياجاتهم الأكثر توافقا مع متطلباتهم.
  - الأكثر استجابة والاسرع إتاحة والأوسع اختيارا.
  - الأيسر من حيث الحيازة ومن حيث الانتفاع.
- ❖ اعطاء الفرصة الكاملة للإبداع والتطور للوصول الى:

[1] د/ جميلة الجوزي "**موقع الدول العربية ضمن العولمة الاقتصادية**" مجلة الاقتصاد و المناجمنت العدد 11 ص 91-92

- سلع متكررة وجديدة
- نظم تسويق عالية الكفاءة
- أدوات تمويلية مبتكرة ومشتقة مثل النقود الإلكترونية، التي تضمن تغطية النشاط الاقتصادي، وتحقيق الإنعاش والرواج الدائم والمستمر.

❖ الوصول إلى رابطة إنسانية شاملة تعتمد على الديمقراطية واحترام حقوق الإنسان.

❖ إن العولمة تهيئ الفرص للنمو الاقتصادي على المستويين المحلي والعالمي[1].

❖ إن العولمة تزيد من حجم التجارة العالمية وتنعش الاقتصاد العالمي.

❖ إن العولمة تقرب الاتجاهات العالمية نحو تحرير أسواق التجارة ورأس المال .

❖ إن العولمة تحل المشاكل الإنسانية المشتركة التي لا يمكن أي دولة بمفردها مثل أسلحة الدمار الشامل وانتشار المخدرات وقضايا البيئة .

[1] د/ أحمد عبد العزيز و اخرون "**العولمة الاقتصادية و تأثيرها على الدول العربية**" مجلة الإدارة و الاقتصاد، العدد السادس و الثمانون ص- 66.

المحاضرة 04:

خصائص العولمة

الاقتصادية

المحاضرة 04: خصائص العولمة الاقتصادية

تتصف العولمة الاقتصادية بمجموعة من الخصائص يمكن تلخيصها[1]

1- سيادة آليات السوق والسعي لاكتساب القدرات التنافسية:

حيث يلاحظ أن أهم ما يميز العولمة هي سيادة آليات السوق واقترانها بالديمقراطية بدلا من الشمولية واتخاذ القرارات في إطار من التنافسية والامثلية والجودة الشاملة واكتساب القدرات التنافسية من خلال الاستفادة بالثورة التكنولوجية و ثورة الاتصالات والمواصلات والمعلومات وتعميق تلك القدرات الممثلة في الإنتاج بأقل تكلفة ممكنة وبأحسن جودة ممكنة وبأعلى إنتاجية والبيع بسعر تنافسي على أن يتم كل ذلك باقل وقت ممكن، حيث أصبح الزمن احد القدرات التنافسية الهامة التي يجب اكتسابها عند التعامل في ظل العولمة. حيث أن العالم تحول إلى قرية صغيرة متنافسة الأطراف ويتغير فيه نمط تقسيم العمل الدولي ليتفق مع اتجاه الإنتاج او عالميه الإنتاج وعالميه الأسواق، حيث أصبح كل جزء من السلع المختلفة ينتج في أماكن مختلفة من العالم وأصبحت قرارات الإنتاج والاستثمار تتخذ من منظور عالمي اعتبارات الرشادة الاقتصادية في ما يتعلق بالتكلفة والعائد.

2- تزايد الاتجاه نحو الاعتماد الاقتصادي المتبادل:

ويعمق هذا الاتجاه نحو اعتماد المتبادل ما أسفرت عنه تحولات عقد التسعينيات من اتفاقيات تحرير التجارة العالمية وتزايد حرية انتقال رؤوس الأموال الدولية مع وجود الثورة التكنولوجية والمعلوماتية حيث يتم في ظل العولمة إسقاط حاجز المسافات بين الدول والقارات مع ما يعنيه ذلك من تزايد احتمالات وامكانيات التأثير والتأثر المتبادلين وإيجاد نوع جديد من تقسيم العمل الدولي الذي يتم بمقتضاه توزيع العملية الإنتاجية وبخاصة الصناعية بين أكثر من دولة بحيث يتم تصنيع مكونات أي منتج نهائي في أكثر من مكان واحد.

[1] عبد المطلب عبد الحميد" **العولمة الاقتصادية – منظماتها، شركاتها، تداعياتها**"، الدار الجامعية للنشر 2008 : ص 26.

وتشير هذه الاتجاهات إلى تغير موازين القوى الاقتصادية و تطرح معايير جديدة لهذه القوة تلخصت في السعي إلى اكتساب الميزة التنافسية للأمم في التسعينات في إطار اتجاه كل اطراف الاقتصاد العالمي الى التنافسية، وبالتالي لم تعد الركيزة الأساسية للقوة والقدرة الاقتصادية هي الموارد الطبيعية بل أصبحت الركيزة الأساسية في ذلك امتلاك الميزة أو القدرة التنافسية في مجال التبادل التجاري الدولي و التي تدور حوله التكلفة و الجودة و الإنتاجية و السعر وهو ما عمق الاتجاه نحو الاعتماد المتبادل.

وينطوي مفهوم الاعتماد المتبادل على معنى تعاظم التشابك بين الأطراف المتاجرة. ويؤدي هذا التشابك الى خلق علاقة في اتجاهين بين كل بلد واخر او بين مجموعة و أخرى من البلاد، فإن كانت التبعية الاقتصادية تنطوي على تأثير أحد الطرفين على الآخر وبالتالي يكون أحدهما تابعا والآخر متبوعا، فإن الاعتماد الاقتصادي المتبادل يعني وجود تأثير من كل من الطرفين على الآخر يكون كلاهما تابعا ومتبوعا في نفس الوقت.

وقد ترتب على زيادة درجة الاعتماد الاقتصادي المتبادل كأحد الخصائص المميزة للعولمة ظهور آثار عديدة لعل من أهمها:

1) زيادة درجة التعرض للصدمات الاقتصادية الوافدة من الخارج نظرا لارتفاع كبير في نسبة الاقتصاد المعتمد في رخائه أو كساده على ما يحدث في العالم الخارجي.
2) سرعة انتقال الصدمات الاقتصادية ايجابية كانت او سلبية من ركن إلى آخر من الأركان الاقتصاد العالمي.
3) تزايد أهمية التجارة الدولية كعامل محدد من عوامل النمو في البلاد المختلفة حيث أصبحت صادرات محرك النمو بعد زيادة درجة الاعتماد المتبادل.

4) زيادة درجة التنافسية في الاقتصاد العالمي زيادة كبيرة وينتج ذلك عن ازالة أو تخفيض العوائق أمام التدفقات السلعية والمالية وقيام أسواق عالمية في السلع والخدمات المختلفة تتصارع فيها البلاد المختلفة

3- وجود أنماط جديدة من تقسيم العمل الدولي:

حيث تتسم العولمة بوجود أنماط جديدة من تقسيم العمل الدولي، وقد ظهر ذلك واضحا في طبيعة المنتج الصناعي حيث لم يعد في إمكان دولة واحدة مهما كانت قدرتها الذاتية أن تستقل بمفردها لهذا المنتج وانما اصبح من الشائع اليوم أن نجد العديد من المنتجات الصناعية مثل السيارات، والأجهزة الكهربائية وغيرها يتم تجميع مكوناتها في أكثر من دولة بحيث تقوم كل واحدة منها بالتخصص في صنعاء أحد المكونات فقط.

ويرجع ذلك إلى تعاظم دور الشركات متعددة الجنسيات في ظل العولمة بإضافة الى حدود الثورة التكنولوجية والمعلوماتية والاتصالات. ومن هنا ظهرت أنماط جديدة لتقسيم العمل لم تكن معروفة، ومن أهم ظهورها تقسيم العمل بين البلاد المختلفة في نفس السلعة وأصبح من المألوف بل الغالب بالنسبة لعدد كبير من السلع الاستهلاكية المعمرة والآلات والمعدات ان تظهر نفس السلعة في قائمة الصادرات والواردات في نفس البلد، وهذا ما يعرف بتقسيم العمل داخل الصناعة واحدة. بل اصبح من المألوف أن يتجزأ انتاج السلعة الواحدة بين عدد من البلاد بحيث يتخصص كل بلد في جزء أو أكثر منها، وهذا ما يعرف بتقسيم العمل داخل السلعة الواحدة وقد أصبح هذا النوع من التخصص من أهم مظاهر تقسيم العمل بين البلدان الصناعية والنامية.

وبالتالي أصبحت قرارات الإنتاج والاستثمارات تتخذ من منظور عالمي ووفقا لاعتبارات الرشادة الاقتصادية في ما يتعلق بالتكلفة والعائد، بل واصبح من ممكن أمام الكثير من الدول النامية فرصه لاختراق السوق العالمية في الكثير من المنتوجات حيث تتيح الأنماط الجديدة لتقسيم العمل الدولي

لتلك الدول اكتساب مزايا تنافسية في دائرة واسعة من السلع في الصناعات الكهربائية والإلكترونية والهندسية والكيماوية ولعل تجربة النمور الآسيوي في جنوب شرق آسيا شاهد على ذلك.

4- تعاظم دور الشركات متعددة الجنسيات

وتجدر الاشارة الى ان الشركات متعددة الجنسيات Transnational Corporation هي أيضا الشركات عابرة القوميات واخيرا هي شركات عالمية النشاط والتي تعتبر في كل معانيها هي أحد السمات الأساسية للعولمة، فهي تؤثر بقوة على الاقتصاد العالمي، من خلال ما يصاحب نشاطها في شكل استثمارات مباشرة من نقل التكنولوجيا والخبرات التسويقية والإدارية وتأكيد ظاهرة العولمة في كافة المستويات الإنتاجية والمالية والتكنولوجية والتسويقية والإدارية.

ويضاف الى ذلك ان تلك الشركات العملاقة ذات الإمكانات التمويلية الهائلة تلعب دور العائد في الثورة التكنولوجية التي نقلت الفن الانتاجي الى ان يصبح فن انتاجيا كثيف المعرفة، وبالتالي فهي من هذا المنظور تعمق الاتجاه نحو العولمة وبالتحديد العولمة الاقتصادية.

ويلاحظ ان هناك العديد من المؤشرات الاخرى الدالة على تعاظم دور الشركات المتعددة الجنسيات العالمية النشاط في تشكيل وتكوين العالمية. ومن أهمها:

1. يشير التقرير الذي نشرته مجلة فورشن في يوليو1996 اكبر500 شركة متعددة الجنسيات في العالم ان اجمالي إيراداتها تصل الى حوالي 45% من الناتج المحلي الاجمالي العالمي، وتستحوذ الشركات المتعددة الجنسيات في مجموعها على حوالي 40% من حجم التجارة الدولية، ومعظم الاستثمار الأجنبي المباشر في انحاء العالم وذلك تلعب دورا مؤخرا في التمويل الدولي.

2. أن حوالي 80 %من مبيعات العالم تتم من خلال الشركات متعددة الجنسيات وهو يوضح مركزها في التسويق الدولي، وان انتاج اكبر 600 شركة متعددة الجنسيات وحدها يتراوح ما بين $\frac{1}{4}$ ، $\frac{1}{5}$ القيمة المضافة المولودة من إنتاج السلع عالميا.

3. كذلك الاصول السائلة من ذهب والاحتياطات النقدية الدولية المتوفرة لدى شركات متعددة الجنسيات حوالي ضعفي احتياطي الدولي منها، ويدل هذا المؤشر على مقدار تحكم هذه الشركات في السياسة النقدية الدولية واستقرار النقد العالمي.

4. يضاف إلى ذلك الدور القائد الذي تلعبه الشركات متعددة الجنسيات في الثورة التكنولوجية في مسؤولة على نسبة كبيرة من الاكتشافات التكنولوجية التي يرجع معظمها لجهود البحث والتطوير التي قامت بها هذه الشركات.

ولعل من الواضح أن هذه المؤشرات وغيرها توضح تماما الدور المتعاظم للشركات متعددة الجنسيات في العولمة.

5- ديناميكية مفهوم العولمة:

وفي هذه الحالة تعني الديناميكية هو احتمال تبدل موازين القوى الاقتصادية القائمة حاليا والمستقبلية وأن التنافسية تواجه الجميع بما في ذلك الولايات المتحدة الامريكية، حيث ان هذه الأخيرة تسعى بكل جهد الى اكتساب القدرات التنافسية لكي تستطيع التنافس مع باقي الاطراف الاخرى مثل (الصين، روسيا، الإتحاد الأوروبي)، وبالتالي البقاء في الريادة .

6- **تزايد دور المنظمات الاقتصادية العالمية في إدارة العولمة** والتي يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- صندوق النقد الدولي المسؤول عن إدارة النظام النقدي للعولمة.
- البنك الدولي وتوابعه المسؤول عن إدارة النظام المالي للعولمة.
- المنظمة العالمية للتجارة المسؤولة عن إدارة النظام التجاري للعولمة.

7- تقليص درجة السيادة الدولية القومية وإضعاف السيادة الوطنية في مجال السياسة النقدية والمالية.

ويمكن أن نجمل خصائص العولمة الاقتصادية في الشكل التالي:

شكل02 خصائص العولمة الاقتصادية

المصدر: عبد المطلب عبد الحميد "**العولمة الاقتصادية –منظماتها – شركاتها تداعياتها**"- الدار الجامعية للنشر- 2008 ص 37.

المحاضرة

الخامسة والسادسة:

أنواع العولمة

الاقتصادية

المحاضرة الخامسة والسادسة: أنواع العولمة الاقتصادية

استنادا على المحاضرات السابقة يمكن التمييز بين نوعين من العولمة الاقتصادية:

1- العولمة المالية :

1-1-تعريف العولمة المالية:

تعتبر العولمة المالية هي الناتج الأساسي لعمليات التحرير المالي والتحول الى ما يسمى بالإنتاج المالي مما أدى إلى تكامل وترابط الأسواق المالية المحلية بالعالم الخارجي من خلال إلغاء القيود على حركة رؤوس الأموال، ومن ثم أصبحت تتدفق عبر الحدود لتصب في اسواق المال العالمية.

كما يمكن تعريف العولمة المالية على[1] أنها ذلك الترابط والتشابك شبه الكامل للأنظمة النقدية والمالية لمختلف الدول والذي بدا بتجسيد اكثر مع تطبيق اجراءات التحرير المالي، ورفع الحواجز على حركة رأس المال في الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا خلال الفترة (1979-1982) ،ثم بعد ذلك في باقي الدول الصناعية الرئيسية الاخرى، اضافة الى تطبيق أسعار الصرف المرنة وتحويل الديون العمومية الى اوراق ماليه.

كما يمكن تعريف العولمة بأنها[2]: ناتج قيام علاقة وطيدة بين العولمة والنظام المالي، من خلال القيام بعمليات التحرير المالي والاتجاه نحو الانفتاح على الأسواق الدولية وتزايد تكامل وارتباط أسواق رؤوس الأموال المحلية بالعالم الخارجي من خلال القاء القيود على حركة رؤوس الأموال بكل انواعها واخذها بالتدفق على الحدود لتصب في الأسواق العالمية التي تكون شبكة متعددة بين الدول.

---

[1] نادية العقون "**العولمة المالية و دورها في تكريس الازمات المالية**" ؛أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية – تخصص التنمية- جامعة باتنة ص 49

[2] د/ نور الدين دلال – **العولمة المالية "كسب انتقال عدوى الازمات المالية الى البورصات**" مجلة الاقتصاد الصناعي المجلة 09 (2019) ص 243

من خلال ما سبق يمكن استنتاج أن العولمة المالية هي النمو الهائل في حجم ونوعية المعاملات المالية التي يخترق كل أشكال الحواجز الجغرافية والقيود التنظيمية بحيث تصبح المعاملات المالية تتم في إطار سوق مالي عالمي موحد يضمن الحصول على العوائد في أقل المخاطر.

1-2-أسباب العولمة المالية[1] :

تضافرت عدة عوامل في توفير المناخ الملائم لتطور ونمو العولمة المالية والتي بدأت تتبلور عن ما يزيد عن ربع قرن وكان أهمها:

❖ تنامي الرأسمالية المالية:

لقد كان للنمو الهائل الذي حققه الرأسمال المستثمر في الأصول المالية دورا أساسيا في إعطاء قوة الدفع للعولمة المالية، فأصبحت معدلات الربح التي يحققها الرأسمال في أصول مالية تزيد بعدة أضعاف عن معدلات الربح التي تحققها قطاعات الإنتاج الحقيقي، واصبحت الرأسمالية ذات طابع ريعي تتغذى على توظيف الرأسمال لا على استثماره.

على الصعيد العالمي لعب الرأسمال المستثمر في الأصول المالية دورا مؤثرا لما يقدمه من موارد مالية بشروطه الخاصة لمختلف البلدان والمناطق، لا سيما بعد الانخفاض الملحوظ الذي حدث في حجم التدفقات المالية الرسمية والحكومية التي كانت تقدم من طرف الدول المتقدمة والمنظمات الدولية، ولقد نمت المعاملات المالية نموا ملحوظا ، فقد قفزت حجم التدفقات المالية على المستوى العالمي من 1230 مليار دولار سنة 1982 الى حوالي 5000 مليار دولار سنة 1992 أي خلال 10 سنوات تضاعف حجم التدفقات المالية حوالي 04 مرات، متجاوزا بكثير حجم النمو المحقق في التجارة الدولية، فعلى سبيل المثال، فإن احتياجات التجارة الدولية من عملية الصرف الأجنبي لا تمثل

[1] د/ دلة مراد؛ بلخير عمر "**العولمة المالية و النظام المصرفي: اثار و التجليات**" مجلة مقاربات: مجلة 03، عدد 02 (2015) ص -258-259.

سوى 03 بالمئة من إجمالي عملية صرف الأجنبي التي تتم على المستوى العالمي، وهو الأمر الذي يعني أن حركة رؤوس الأموال غدت مستقلة عن حركة التجارة الدولية وآلياتها ودورتها الخاصة.

❖ عجز الأسواق الوطنية عن استيعاب الفوائض المالية:

ادى عدم قدرة بعض الاسواق الوطنية على استيعاب الأحجام الضخمة من المدخرات والفوائض المالية إلى اتجاه هذه الفوائض إلى أسواق خارجية بحثا عن فرص استثمار أفضل و معدلات ربح اعلى، وتجدر الاشاره هنا ان معظم هذه الفوائض المالية اتجهت نحو تسوية العجز في ميزان المدفوعات لكثير من الدول المتقدمة، وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية.

❖ ظهور الابتكارات المالية الجديدة:

ارتبطت العولمة المالية بدخول عدد هائل من الادوات الجديدة فإلى جانب الأدوات المالية التقليدية (الأسهم والسندات)المتداولة في الأسواق المالية أصبح هناك العديد من الادوات الاستثمارية منها: المشتقات المالية و التي يمكن تعريفها [1] على انها العقود التي تشتق قيمتها من قيمة الأصول المعنية(أي الأصول التي تمثل موضوع العقد و التي تتنوع ما بين: أسهم, سندات, سلع وعملات أجنبية...الخ) و تسمح المشتقات للمستثمر بتحقيق مكاسب أو خسائر اعتمادا أداء الأصل موضوع العقد ومن أهمها: عقود الخيار ,العقود المستقبلية , عقود المبادلات .....الخ. و هي عبارة عن عقود مالية تتعلق ببنود خارج الميزانية وتحدد قيمتها بقيمة واحدة أو أكثر من الموجودات أو المؤشرات الأساسية المرتبطة بها.

–المشتقات المالية هي أدوات مالية يتم اشتقاقها من أصل نقدي و يمكن شراءها و بيعها و تداولها بطريقة مماثلة للأسهم أو أية أصول مالية أخرى. يعتمد تسعير و أداء المشتقات المالية مثل المستقبليات، الخيارات و المقايضات بشكل كبير على الأصل محل التعاقد .تتم المتاجرة بالمشتقات

[1] - رمضاني محمد ، بن حمو عصمت محمد " **أثر الابداعات المالية على النمو و توازن الأسواق** " ، دفاتر بوادكس ، عدد خاص باليوم العلمي الابداع تحدي رئيسي لعولمة المؤسسات (25 جوان 2014).ص 62.

المالية في الأسواق المنظمة (البورصة) أو مباشرة عبر الهاتف أو الكمبيوتر وذلك في السوق الغير منظمة، وهي عقود مالية تتعلق ببنود خارج الميزانية.

يمكن تلخيص خصائص المشتقات المالية فيما يلي :

– هي عبارة عن عقود تتم تسويتها في تاريخ مستقبلي.

–لا تتطلب استثمارات مبدئية أو تتطلب مبلغ مبدئي صغير مقارنة بقيمة العقد(مثل عقود الخيار)

– تتوقف قيمتها على قيمة الأصل أو المؤشر(أي تشتق قيمتها من قيمة الأصل أو المؤشر محل التعاقد , لهذا سميت بالمشتقات).

و تشمل مجموعة من الأنواع و هي :

–1/العقود الآجلة و المستقبلية :

يمكن تعريف العقود الآجلة على أنها "العقود التي يلتزم فيها البائع أن يسلم المشتري السلعة في تاريخ لاحق ،بسعر يتفق عليه وقت التعاقد".

كما يمكن تعريفها على أنها تلك العقود التي تعطي لمشتريها الحق في شراء أو بيع قدر معين من أصل مالي، أو عيني ،بسعر محدد مسبقا ،وبحيث يتم التسليم في تاريخ لاحق.

كما يمكن تعريفها على أنها اتفاق بين طرفين لشراء أو بيع أصل مالي أو عيني في وقت لاحق و بسعر محدد مسبقا[1]. فهي عبارة عن عقود و مشتقات بسيطة تبرم بين طرفين (البائع و المشتري)

[1] -بوعافية سمير ،فريد مصطفى "**التعامل بالمشتقات المالية كأحد عوامل ظهور الازمات المالية الحديثة**" ،الملتقى الدولي حول الازمات المالية و الاقتصادية الدولية و الحوكمة العالمية 2009، ص08.

يحتمل حصول أي منهما على مكاسب أو خسائر نتيجة التغيرات في المركز المرتبط بالعقود و تتميز بالخصائص التالية [1]:

-**المرونة** هذا يعني اتصاف طرفي العقد (البائع و المشتري) بحرية التصرف في ما يخص تحديد شروط و بنود العقد.

-**إمكانية الربح و الخسارة فإمكانية** فحدوث إحدى طرفي هذه الثنائية يتحدد من خلال العلاقة بين السعر السوقي الفعلي للأصل محل التعاقد وسعر التنفيذ الذي تم تضمينه في العقد من خلال الاتفاق بن الطرفين.

-تحقيق قيمة العقد الأجل في نهاية تاريخ صلاحية العقد (لا توجد نقود يتم تحويلها بين الطرفين قبل انتهاء صلاحية العقد).

أما العقود المستقبلية فهي تعتبر امتدادا و تطورا طبيعيا للعقود الآجلة حيث أن الاختلاف الوحيد كون بنود العقد المستقبلي[2] نمطية (أي متشابهة في عدد الوحدات في العقد الواحد وتواريخ التسليم و جودة الأصل...الخ) ما يتيح إمكانية تداولها في البورصة.

كما يمكن تعريف العقود المستقبلية على أنها عقود قانونية تتضمن نوع السلعة، تاريخ التسليم، الأسعار، الخصائص النوعية ،و التفاعلات الأخرى ذات العلاقة. أو هي التزام تعاقدي نمطي إما لبيع أو لشراء موجود معين بسعر محدد وبتاريخ معين في المستقبل.

كما تم تعريف العقود المستقبلية على أنها عقود تعطي لحامليها الحق في شراء أو بيع كمية من أصل معين قد تكون سلعة أو ورقة مالية بسعر محدد مسبق ،على أن يتم التسليم و التسليم في وقت لاحق في المستقبل.

---

[1] -بلعزوز بن علي" **استراتيجيات إدارة المخاطر في المعاملات المالية** "، مجلة الباحث ،العدد07 ص 339.

[2] -سحنون محمد، محسن سميرة "**مخاطر المشتقات المالية و مساهمتها في خلق الازمات**" ، الملتقى الدولي حول الازمة المالية و الاقتصادية الدولية و الحوكمة العالمية 2009، ص03.

يمكن تلخيص أوجه الاختلاف بين العقود الآجلة و المستقبلية في الجدول التالي :

الجدول1: أوجه الاختلاف بين العقود الآجلة و العقود المستقبلية .

العقود المستقبلية	العقود الآجلة
*عقود غير شخصية	*عقود شخصية
*عقود نمطية موحدة من حيث قيمتها و تواريخ التسليم .	*عقود غير نمطية تحد شروطها باتفاق و تراضي الطرفين.
*تتيح وجود سوق ثانوي.	*عدم وجود سوق ثانوي لها.
*يجد المضاربون فرصة لتحقيق الأرباح.	* لا يجد فيها المضاربون مكان لهم.
*يتم الاحتفاظ بهوامش متحركة لتعكس تحركات الأسعار.	* يحدد هامش مرة واحدة يوم توقيع العقد.
*يمكن تسوية العقد في أي وقت قبل تاريخ الاستحقاق.	*تتم تسوية العقد في تاريخ الاستحقاق.
*يتحقق الربح أو الخسارة يوميا عند ارتفاع أو انخفاض الأسعار.	*يتحقق الربح أو الخسارة يوم التسليم.

المصدر :حيدر عباس عبد الله الجنابي "الأسواق المالية و الفشل المالي"،دار الأيام لنشر و التوزيع، 2015 ، ص 108. .

3-2/ عقود الخيارات :

بدأت عقود الخيارات أولا في السلع في سنة 1630 ،ثم توسع التعامل بها لتشمل العقارات و معاملات الأوراق المالية في الأسواق خارج البورصة ،حيث ثم التعامل بعقود الخيارات في الأسهم في سوق لندن للأوراق المالية في بداية سنة 1820،وفي سنة 1860 كانت هناك سوق الخيارات الأوراق المالية في أمريكا و كانت تلك العقود غير نمطية و بالتالي لم تكن لها قابلية التداول في السوق الثانوي.

ظهرت أول سوق منظمة للخيارات في أمريكا في مدينة شيكاغو سنة 1973 حيث أنشأ سوق متخصصة للخيارات صممت فيها عقود نمطية مكن من تداولها و التعامل بها بوصفها أدوات مالية، ثم أنتشر التعامل بهذا النوع من العقود في داخل الولايات المتحدة حيث وصلت عقود الخيارات الى أكثر من مليون عقد يومي.

يمكن تعريف عقد الخيار على أنه عقد يمثل حق للمشتري (وليس إلزاما)في بيع أو شراء شيء معين (سعر التعاقد أو الممارسة)خلال فترة زمنية معينة، ويلزم بائعه ببيع أو شراء ذلك الشيء بالسعر المتفق عليه خلال تلك الفترة الزمنية ،مقابل مبلغ محدد يدفعه مشتري العقد يسمى علاوة الصفقة الشرطية. و يعرف علاوة الصفقة الشرطية على أنه تعويض متفق عليه يدفع للبائع (بائع عقد الخيار)في البورصة من قبل المشتري (دافع ثمن الخيار)مقابل تمتعه حق شراء (إن كان خيار الشراء) أو حق بيع (إن كان خيار بيع) أوراق مالية خلال فترة زمنية محددة . و هذا المبلغ غير مرجع سواء نفذ المشتري حقه، أو لم ينفذه.

كما يمكن تعريف عقد الاختيار على انه عقد بين طرفين [1](مشتري و محرر) يعطي للمشتري الحق في أن يشتري أو يبيع إلى المحرر عدد من وحدات أصل حقيقي أو مادي بسعر يتفق عليه لحظة إبرام العقد على أن يتم التنفيذ في تاريخ لاحق يطلق عليه تاريخ التنفيذ أو تاريخ انتهاء صلاحية العقد ,و للمشتري حق في عدم التنفيذ إذا كان في غير صالحه وذلك في مقابل تعويض يدفعه للمحرر يعرف باسم المكافئة أو العلاوة عند بداية التعاقد غير قابل للرد ولا يمثل جزئ من قيمة الصفقة.

[1]- بن رجم محمد خميسي "**المنتجات المالية المشتقة : أدوات مستحدثة لتغطية المخاطر أم لصناعتها؟** " الملتقى الدولي حول الازمات المالية و الاقتصادية الدولية و الحوكمة العالمية 2009، ص07.

و تتمثل مفاهيم عقود الخيار في الجدول التالي :

الجدول 2: مفاهيم عقود الخيار

1-مشتري أو حامل عقد الخيار	هو الطرف الذي يستفيد من الحق الذي يتيح له العقد بشراء الأصل (إن كان خيار الشراء) أو حق بيع (إن كان خيار بيع).
2-بائع أو محرر عقد الخيار	هو الطرف الذي يقع عليه الالتزام بتنفيذ العملية موضوع العقد في حالة طلب المشتري التنفيذ للعقد.
3-سعر الممارسة أو التنفيذ	و هو السعر المحدد سلفا لتنفيذ عقد الخيار
4-العلاوة أو المكافأة	هو ما يدفعه المشتري لحق الخيار للبائع مقابل الشراء.و غالبا ما تحدد بنسبة مؤوية من مبلغ العقد.
5-السعر السوقي	هو سعر الأصل محل التعاقد في السوق في تاريخ تنفيذ العقد أو في أخر يوم في فترة العقد.
6-تاريخ التنفيذ	هو التاريخ الذي يقوم فيه مشتري العقد بتنفيذ الاتفاق.
7-تاريخ الانتهاء	و هو أخر يوم متفق عليه لصلاح تنفيذ العقد.

المصدر:بن رجم محمد خميس"المنتجات المالية المشتقة :أدوات مستخدمة لتغطية المخاطر أم لصناعتها؟ "الملتقى العلمي الدولي حول الأزمات المالية و الاقتصادية الدولية و الحوكمة العالمية ، جامعة فرحات عباس سطيف ،20-21 أكتوبر2009.

- تنقسم عقود الخيار من حيث صلاحية ممارسة الحق الى:

***الخيار الأمريكي:** يعطي لحامله الحق في التنفيذ في أي وقت أثناء مدة الخيار (ابتداء من تاريخ إبرام العقد حتى تاريخ انتهاء مدة الخيار أي يوم الاستحقاق).

* **الخيار الأوربي**: لا يعطي لحامله الحق في التنفيذ في أي وقت أثناء مدة الخيار بل يقتصر حقه في التنفيذ يوم المحدد لانتهاء العقد (يوم الاستحقاق).

-كما يمكن تنقسم عقود الخيار من حيث طبيعة و شروط العقد إلى نوعين:

***خيار الشراء**:هو عقد بين طرفين يمنح فيه الطرف الأول و هو محرر العقد أو البائع للطرف الأخر و هو المشتري الحق في الاختيار بين شراء الأصل محل التعاقد أو عدم شراءه و ذلك في تاريخ مستقبلي محدد و بسعر يحدد مسبقا في العقد،و مقابل ذلك يحصل على مبلغ من المشتري مقابل منحه هذا الحق يسمى بالعلاوة أو سعر الخيار.

***خيار البيع** : :هو عقد بين طرفين يمنح فيه الطرف الأول و هو محرر العقد أو المشتري للطرف الأخر و هو البائع الحق في الاختيار بين بيع الأصل محل التعاقد أو عدم بيعه و ذلك في تاريخ مستقبلي محدد و بسعر يحدد مسبقا في العقد. و مقابل ذلك سوف يدفع البائع قيمة من المال مقابل منحه هذا الحق يسمى بالعلاوة أو سعر الخيار.

3-3/عقود المبادلات أو المقايضات:

يعود إنشاء هذا النوع من عقود المبادلات إلى سنة 1970 عندما طور تجار الجملة مبادلات العملة من اجل تجنب الرقابة البريطانية على حركة رؤوس الأموال والعملات الأجنبية هي التزام تعاقدي يتضمن مبادلة نوع معين من التدفق النقدي أو موجود معين مقابل تدفق نقدي أو موجود أخر ،بموجب شروط تنفيذ معينة يتفق عليها عند التعاقد ،أو هي أتفاق بين طرفين أو أكثر لمبادلة التزامات دين أو أكثر، أو تبادل الفوائد المتحققة على أصول مالية (موجودات) بطريقة يستفيد منها جميع أطراف العقد.

كما يمكن تعريفه على انه اتفاق بين طرفين على تبادل قدر معين من الأصول المالية أو العينية في الحاضر على إن يتم التبادل العكسي للأصل في تاريخ لاحق محدد مسبقا ، و يمكن تقسيمه الى نوعين[1] :

-عقود مبادلات أسعار الصرف :

تتضمن عملية مبادلة بين عملتين معنيتين في شراء إحداهما و بيع الأخرى على أساس السعر الفوري، و في نفس الوقت يتم إعادة بيع الأولى و شراء الثانية بموجب سعر المبادلة (السعر الأجل) لذي يتم تحديده وفق الفرق القائم بين أسعار الفائدة السائدة حينئذ على الإيداع و الإقراض لكل من العملتين.

-عقود مبادلات أسعار الفائدة:

تهدف إلى تقليل من المخاطر الناجمة عن تقلبات أسعار الفائدة وذلك خلال تقديم مدفوعات الفائدة على قرض الطرف الأخر بدلا من قرضه هو بهدف التحوط من المخاطر ارتفاع أو انخفاض أسعار الفائدة .

لهذا النوع من العقود مجموعة من المزايا نذكر من أهمها:

-تعتبر أداة لإدارة المخاطر و التحوط.

- منخفضة التكاليف.

-تتمتع بمرونة عالية .

ويمكن تلخيص مزايا و سلبيات عقود المبادلات في الجدول التالي:

[1] - بن رجم محمد خميسي "**المنتجات المالية المشتقة : أدوات مستحدثة لتغطية المخاطر أم لصناعتها؟** مرجع سابق ص09.

جدول 03 : مزايا و سلبيات عقود المبادلات

المزايا	العيوب
*تحقيق هيكل اقتراض بالكلفة المرغوبة *تمكن المقترضين من الدخول إلى مصادر تمويل جديدة. *استعمالها في التحوط من مخاطر تقلب أسعار الفائدة و أسعار صرف العملات الأجنبية. *مرونتها الكبيرة و إمكانية تصميمها حسب رغبات المتعاملين. * لا تتطلب دفع العلاوات أو الهوامش في أغلب أنواعها.	*لا تخضع لرقابة السوق المنظمة. *يصعب إلغاؤها أو تسييلها في أغلب الأحيان. *وجود مخاطر ائتمانية كبيرة. *صعوبة قياس المخاطر الناجمة عنها . *اتصافها بالغموض و التعقد في بعض الأحيان هذا ما يجعل صعوبة فهمها من طرف المتعاملين.

المصدر :حيدر عباس عبد الله الجنابي "الأسواق المالية و الفشل المالي"،دار الأيام لنشر و التوزيع، 2015 ، ص 116.

من الملاحظ إن المشتقات المالية هو إبداع و ابتكار كان وليد الحاجة إلى التغطية من المخاطر الناجمة عن تقلبات السريعة في أسواق رأس المال و كذلك محاولة إتاحة فرص استثمارية جديدة مع اعتبارها كأداة للتنبؤ بأسعار الأصول (أسهم, سندات, سلع وعملات أجنبية...الخ) في تواريخ مستقبلية.

ولقد ظهرت هذه الأدوات تحت تأثير عاملين مهمين [1]هما:

1. الاضطرابات التي سادت الأسواق المالية بعد الاتجاه نحو تعويم أسعار صرف العملات وأسعار الفائدة، و تكمن أهمية هذه الأدوات في الحماية من مخاطر التقلبات التي تحدث على مستوى

[1] -/ دلة مراد؛ بلخير عمر "**العولمة المالية و النظام المصرفي: اثار و التجليات**" مرجع سابق ص261.

أسعار صرف العملات وأسعار الفائدة، مع مرور الوقت أصبحت المخاطر نفسها سلعة تتداول في الأسواق.

2. المنافسة الشديدة بين المؤسسات المالية، أدت إلى لجوء هذه المؤسسات وخاصة الحديثة منها الى استعمال هذه الادوات من اجل تجزئة المخاطر وتحسين السيولة.

❖ **التقدم التكنولوجي:**

لقد ساهم التقدم التكنولوجي في مجال الاتصالات والمعلومات مساهمه فعاله في دمج وتكامل الأسواق المالية على المستوى العالمي، حيث تم التغلب على الحواجز المكانية والزمانية بين مختلف الأسواق الوطنية، وانخفضت تكلفة الاتصالات السلكية واللاسلكية، ولقد ساعد كثيرا هذا التقدم التكنولوجي في ترابط الأسواق وكذلك القدرة على متابعة الأسعار في مختلف الأسواق المالية لاتخاذ قرارات المناسبة بالبيع والشراء.

❖ **التحرير المالي المحلي والدولي:**

لقد أقدمت العديد من الدول على إلغاء الرقابة على الصرف منذ 1979 في بريطانيا، 1980-1985 في اليابان وبداية التسعينيات في فرنسا، وهذا بالنسبة للمقيمين وغير المقيمين.

1-3 أسس العولمة المالية و مظاهرها[1]:

1-أسس العولمة المالية: قصد تفسير العولمة المالية و لمحاوله معرفه اسسها سنلجأ الى الاستناد الى ما يسمى بقاعدة الدلالات الثلاث او Les trois D و التي تتمثل فيما يلي:

ا- تغيير القوانين والتنظيمات: وهو أن تقوم البلدان بإلغاء او تحديد كل القوانين والتنظيمات التي كانت تقيد عمل المؤسسات والأسواق المالية، وإدخال سلسلة كاملة من الأدوات المالية الجديدة

[1] د/ نوردين دلال "**العولمة المالية لانتقال عدوى الازمات المالية الى البورصات** "مرجع سابق الذكر، ص 244.

لإدارة مختلف التذبذبات الحاصلة في معدلات الفائدة ومعدلات الصرف، والمتمثلة في المشتقات المالية (الخيارات، والعقود المستقبلية)، إلى جانب تحرير مختلف المعاملات في أسواق الصرف.

ب–تقليص دور الوساطة في التمويل: وهو ما يسمح للمتعاملين الاقتصاديين الذين هم بحاجة إلى التمويل الى اللجوء مباشرة إلى الأسواق المالية بدلا من اللجوء الى القروض المصرفية، بمعنى الانتقال من التمويل غير مباشر من خلال الوساطة المالية والمصرفية إلى التمويل المباشر من خلال الأسواق المالية لإجراء مختلف عمليات التوظيف والاقتراض. غير أن ذلك لم يفقد البنوك مكانتها ضمن المؤسسات المالية وأهميتها في تمويل الاقتصاد.

ج–عدم الفصل بين مختلف أقسام أسواق رأس المال:

وهو يعني رفع وإلغاء الحواجز القانونية والإدارية داخليا، من خلال فتح مجال العمل للمؤسسات المالية في كل اقسام السوق المالي (الأسواق النقدية، أسواق رأس المال)، وأسواق الصرف (تبادل العملات في ما بينهما)، وخارجيا بالسماح للمؤسسات المالية الأجنبية بممارسة النشاط المالي وكذلك تمكين المؤسسات المالية المحلية من ممارسة النشاط المالي خارج حدود الدولة الواحدة. في العولمة المالية لا تعني فقط انفتاح الأسواق القطرية بعضها على بعض ولكن أيضا انفتاح الاقسام الموجودة داخل هذه الأسواق وتوسيعها.

ويمكن الاستدلال عن العولمة المالية بمؤشرين [1] هما:

* تطور حجم المعاملات عبر الحدود في الأدوات المالية الكلاسيكية (الأسهم والسندات) في الدول الصناعية المتقدمة حيث تشير البيانات إلى أن المعاملات الخارجية في الأسهم و السندات كانت تمثل الأقل من 10% في الناتج الإجمالي المحلي في هذه الدول عام 1980 بينما وصلت إلى

[1] -عبد المطلب عبد الحميد" **العولمة الاقتصادية –منظماتها –شركاتها–تداعياتها–** "مرجع سابق ص49.

ما يزيد عن 100% في كل من الولايات المتحدة الأمريكية و ألمانيا عام 1996 والى ما يزيد عن 200% في فرنسا وايطاليا وكندا في نفس العام.

*تطور تداول النقد الأجنبي على الصعيد العالمي فان الإحصائيات تشير إلى أن متوسط حجم التعامل اليومي في أسواق الصرف الأجنبي ارتفع من 200 مليار دولار في منتصف الثمانينات إلى 1200 مليار دولار في عام 1995 وهو ما يزيد عن 84 % من الاحتياطات الدولية لجميع بلدان العالم في نفس العام .

2- عولمة الإنتاج:

تتم عولمة الإنتاج بواسطة الشركات متعددة الجنسيات وتتبلور عولمة الإنتاج من خلال اتجاهين [1]:

الاتجاه الأول :عولمة التجارة الدولية

حيث أن التجارة العالمية زادت بدرجات كبيرة خلال عقد التسعينيات من القرن العشرين حيث بلغ معدل النمو التجارة العالمية ضعفي معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي سنه 1995 (زاد معدل النمو التجاري العالمي بحوالي 9% بينما زاد الناتج المحلي الإجمالي العالمي ب 5 %).

الاتجاه الثاني والخاص بالاستثمار الجانبي المباشر

في سنه 1996 وصل قيمه الاستثمار الأجنبي المباشر 386 مليار دولار على مستوى العالم بعدما كان في المتوسط خلال الفترة (1990 - 1995)يتراوح عند 226 مليار دولار ،أي زيادة بنسبه 71% ، وبقي الاستثمار الأجنبي المباشر في تزايد المستمر إلى أن يصل في سنه 2000 مثلا إلى ما

[1] - يعقوبن صليحة "**العولمة و أثرها على القطاع الصناعي الجزائري** "، مذكرة نيل شهادة ماجستير في العلوم اقتصادية تخصص تحليل اقتصادي جامعة الجزائر ، سنة 2009، ص11.

قيمته 1495 مليار دولار أي تضاعف ب 6.6 مرة ما كان عليه في الفترة(90- 95) ،وهذا التطور الهائل يشير إلى تزايد أهمية هذا الاتجاه نحو تعميق عولمة الإنتاج بكل أبعادها وجوانبها وأثارها .

المحاضرة السابعة:

أدوات العولمة

الاقتصادية

المحاضرة السابعة: أدوات العولمة الاقتصادية

1-مؤسسات العولمة الاقتصادية

يمكن القول أن العولمة الاقتصادية تنطوي على ثلاثة نظم رئيسيه هي : النظام النقدي الدولي، النظام المالي الدولي والنظام التجاري الدولي ،ويقوم على إدارة هذه الأنظمة الثلاث ثلاثة منظمات اقتصادية عالمية وهي على التوالي صندوق النقد الدولي، مجموعة البنك الدولي و منظمة التجارة العالمية وتقوم هذه المنظمات بإدارة السياسات الاقتصادية للعولمة.

1-1-صندوق النقد الدولي :

أ-تعريف صندوق النقد الدولي:

صندوق النقد الدولي هو وكالة متخصصة من وكالات منظمة الأمم المتحدة، أنشئ بموجب معاهدة دوليه عام 1944 للعمل على تعزيز سلامه الاقتصاد العالمي ودعم التعاون النقدي والمالي الدولي يقع مقرها في واشنطن[1].

تبلورت فكره صندوق النقد الدولي أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الذي عقد في بريتون وودز (و-م-أ) ، عندما اتفق ممثلو 45 حكومة على إطار للتعاون الاقتصادي يهدف إلى تجنب تكرار كارثة السياسات الاقتصادية الفاشلة، التي ساهمت في حدوث الكساد الكبير في الثلاثينيات من القرن العشرين.

صندوق النقد الدولي هو المؤسسة المركزية في النظام النقدي الدولي، أي نظام المدفوعات الدولية و أسعار الصرف العملات، الذي يسمح بإجراء المعاملات التجارية بين البلدان المختلفة .

[1] -عليوة علي "**المؤسسات المالية الدولية و دورها في تكريس العولمة المالية -إدارة الازمات المالية نمودجا**-"مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص مالية دولية ، جامعة ورقلة سنة 2016 ،ص 03.

يهدف صندوق النقد الدولي إلى منع وقوع الأزمات عن طريق التشجيع البلدان المختلفة على اعتماد سياسة اقتصاديه سليمة ،كما انه كما يتضح في اسمه (صندوق) يمكن أن يستفيد من موارده الأعضاء الذين يحتاجون إلى التمويل المؤقت لمعالجة ما يتعرضون له من مشاكل في ميزان المدفوعات.

يرتكز صندوق النقد الدولي في معالجته للسياسات الاقتصادية الكلية على الفترة القصيرة، وأحيانا على الفترة المتوسطة و يطلق عليها سياسة التثبيت[2].

ب-أهداف الصندوق :

تنص المادة الأولى من اتفاقيات الصندوق على تحديد أهدافه والتي يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

-تسيير التوسع والنمو المتوازن في التجارة الدولية.

-تحقيق استقرار أسعار الصرف و المحافظة على ترتيبات صرف منتظمة بين الدول الأعضاء.

-المساعدة على إقامة نظام مدفوعات متعدد الأطراف، وإلغاء القيود المفروضة على عمليات الصرف وتحويل العملات.

-تقديم المشورة والمساعدة الفنية والتدريب في مجالات خبرة الصندوق إلى حكومات الدول الأعضاء وبنوكها المركزية.

-إتاحة موارد الصندوق(بضمانات كافية) للبلدان الأعضاء التي تمر بمشاكل في ميزان مدفوعاتها .

-مراقبه التطورات السياسية، الاقتصادية والمالية للدول الأعضاء وتقديم المشورة.

[2] -أ/دودان حنان ،أ.د/ زبيري بلحاج " **دور صندوق النقد الدولي في إدارة أزمة الديون الخارجية للدول العربية خلال الفترة 2008-2015**" مجلة البشائر الاقتصادية ، المجلد 04 العدد 02 ، ص 235.

ج- موارد صندوق النقد الدولي:

يتكون موارد صندوق النقد الدولي من [3]:

- الحصص : وهو المصدر الرئيسي لموارد الصندوق ويمثل الاشتراكات او الحصص التي تسددها البلدان عند الانضمام إلى عضويه الصندوق (تدفع 25 % من الاشتراكات بحقوق السحب الخاصة أو بإحدى العملات الرئيسية مثل الدولار الأمريكي أو الين الياباني...الخ،أما الباقي فيدفع بالعملة الوطنية) أو في أعقاب المراجعات الدورية(كل 5 سنوات) التي تزداد فيها الحصص بهدف زيادة رأس مال الصندوق.

- اقتراض : يجوز لصندوق النقد الدولي الاقتراض عند الضرورة من اجل تكميل الموارد المتاحة لديه.

**الاتفاقيات العامة للاقتراض* تم استحداثها سنه 1962 ويشارك فيها 11 مشترك من حكومة مجموعة الدول الصناعية العشر وسويسرا أو بنوكها المركزية.

* *الاتفاقيات الجديدة للاقتراض* و التي تم استحداثها عام 1997 ويشارك فيها 25 دولة.

-بيع الذهب : يعتبر صندوق النقد الدولي من أكبر الحائزين الرسميين للذهب في العالم بامتلاك احتياطي 65 مليار دولار بسعر السوق سنة 2006 . و يمكن هذا الأخير بيع جزئ من هذه المادة بهدف توفير موارد مالية إضافية.

1-2-مجموعة البنك الدولي:

أ-تعريف البنك الدولي :

[3] - برباص الطاهر "**اثر تدخل المؤسسات النقدية و المالية الدولية في الاقتصاد -دراسة حالة الجزائر** – مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص نقود و تمويل " جامعة بسكرة ، سنة 2009 ، ص 21.

ينظر للبنك الدولي دائما على انه المؤسسة الاقتصادية العالمية التوأم لصندوق النقد الدولي، والذي أنشئ في إطار تكوين النظام الاقتصادي العالمي ما بعد الحرب العالمية الثانية، ونتيجة الاتفاقيات بريتون وودز من منظور الحاجة إلى مؤسسة اقتصادية تمنح قروض طويلة الأجل لتكمل عمل الصندوق.

يمكن تعريف البنك الدولي بأنه المؤسسة الاقتصادية العالمية المسؤولة عن إدارة النظام المالي الدولي :

البنك الدولي منظمة دولية تتمثل رسالتها في الحد من الفقر والإسهام في تحقيق التنمية المستدامة وهو يتألف من خمس مؤسسات فرعيه[4]:

***البنك الدولي للإنشاء والتعمير (1946)** تقوم السياسة الافتراضية للبنك الدولي للإنشاء والتعمير على منح القروض متوسطه الى الدول النامية في الوقت الحاضر، بعدما كانت موجهه في بداية الانشاء الى الدول المتضررة من الحرب العالمية الثانية ، وعاده ما تكون مدة الاسترداد ما بين 15 و 20 سنة ،وهي تعطى حاليا للدول النامية متوسطة الدخل وكذلك للدول الاقل دخلا ممن يتمتعون بالأهلية الائتمانية.

اما في ما يتعلق بانواع القروض التي يقدمها البنك الدولي فنجزها فيما يلي:

– **قروض المشروعات** وتمنح لتمويل مشروع معين مثل مشروعات الري والطرق وتوليد الكهرباء ....الخ و هذا النوع من القروض النسبة الغالبة من النشاط الاقراض للبنك الدولي.

– **قروض البرامج** تمنح هذه القروض للتمويل برنامج انمائي او قطعي ليتناول عده مشروعات، او للتمويل الواردات من المواد الأولية والسلع الرأسمالية اللازمة لصناعة معينة، وتقضي اتفاقية البنك الدولي بان هذا النوع من القروض لا يمنح الا في ظروف استثنائية.

[4] -عبيدات ياسين ،قصاص طيب "**تقييم الاستراتيجيات الدولية لتحقيق التنمية المستدامة في افريقيا– مجموعة البنك الدولي نموذجا** "مجلة الرسالة للدراسات و البحوث الإنسانية المجلد07العدد02(2022) ، ص 620.

- **قروض التصحيحات الهيكلية** وقد استحدث في اوائل 1980 وحددت شرطين لازمين لتقديم هذه القروض اولهما ضرورة وجود خل الخطير في ميزان المدفوعات للدول ويكون من الصعب احتوائه سريعا، والشرط الثاني يتمثل في وجود رغبة من جانب الحكومة لتنفيذ برامج التكثيف الهيكلي خلال فترة زمنية معينة.

– القروض القطاعية تقتصر على السياسات المتعلقة بقطاع معين مثل الزراعة او الصناعة او الطاقة ، الا انها تنطوي كذلك على درجه عالية من المشر وطية وان كان نطاقها محدودا بالقطاع الذي تمنح من اجله .

***المؤسسة الدولية للتنمية(1960)** تقدم قروضا بدون فوائد تسمى الاعتمادات ومنحا لحكومات البلدان الأشد فقرا عددها 80 دولة.

*مؤسسه التمويل الدولية(1956) تقدم قروض ومساهمات في أسهم رأس المال ومساعدات فنيه للقطاع الخاص هدف هو مشاركة القطاع الخاص في المشروعات الاستثمارية المنتجة والتي تساهم في زيادة معدلات النمو.

*الوكالة متعددة الأطراف لضمان الاستثمار(1988) تحفز الاستثمار الخاص عن طريق تقديم ضمانات لما قد يتكبده المستثمرون بالبلدان النامية من خسائر ناجمة عن المخاطر الغير تجارية (السياسية).

*المركز الدولي لتسويه منازعات الاستثمار(1966) يقدم تسهيلات دوليه للتصالح والتحكيم في المنازعات الاستثمارية.

ب- وظائف البنك العالمي:

نلخص وظائفه في النقاط التالية.

-تقديم المساعدات المالية الخاصة للدول النامية الأكثر فقرا والذي يقل متوسط دخل الفرد فيها 3.5 دولار يوميا.

-العمل على تقديم التمويل الدولي طويل الآجل لمشاريع وبرامج التنمية الخاصة بالدول النامية .

-العمل على زيادة دور القطاع الخاص في الدول النامية.

-القيام بتقديم المشورة الفنية للدول الأعضاء لمساعدتها في تحقيق أفضل الحلول لمشاكلها التمويلية .

-عمل على تقويه البنية الأساسية للتنمية من خلال تمويل المشاريع الكبير مثل بناء سدود المياه ، مشاريع الري ، محطات توليد الكهرباء ، السكك الحديدية و الطرقات ....الخ

- على مر الزمان زادت اهتمام البنك الدولي بمشاكل التنمية عموما ومكافحة الفقر، وتحسين توزيع الدخل داخل البلاد المقترضة وحماية البيئة.

ج-الموارد و الحصص و القوة التصويتية للبنك العالمي:

يتحصل البنك الدولي على موارده المالية من رأس المال المكتسب والمدفوع من طرف الدول الأعضاء (تدفع فقط 10% من المبلغ على أن يتم الحصول على النسبة الباقية حين الحاجة).

كما توجد طرق أخرى فرعية يمكن من خلالها الزيادة من موارد البنك الدولي يمكن تلخيصها في النقاط التالية :

-فوائد تسديد القروض الممنوحة للدول الأعضاء.

-التدفقات المالية و الدخل الصافي من عمليات البنك المختلفة.

-بيع سندات التي يصدرها في مختلف الأسواق العالمية.

-فوائد استثمار أصول البنك السائلة كالودائع لدى المصارف التجارية والتي بلغت قيمه الفوائد المتحصل عليها سنه 1990(17.2) مليار دولار.

ونلاحظ من ناحية أخرى أن الحصص في رأسمال البنك الدولي موزعه تقريبا بنفس النسب الموزعة بها في صندوق النقد الدولي، حيث نجد أن الدول المتقدمة الخمس تمتلك حوالي 43 % من الحصص إجمالي الاكتتاب وبالتالي تتحدد قوتها التصويتية بحوالي 41 % و بالتالي تكون لها قوة كبيرة في توجيه السياسات الداخلية للبنك.

1-3-المنظمة العالمية للتجارة :

1-تعريف المنظمة العالمية للتجارة:

استكمالا لاتفاقيات بريتون وودز تقدمت الحكومة الأمريكية باقتراح للبدء في مفاوضات تجارية دولية تهدف إلى تحريرها من القيود المفروضة عليه،ا وقد اصدر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة بناءا على هذا الطلب توصيه بعقد مؤتمر دولي للتجارة والتوظيف بلندن عام **1946**، والذي استكمل أعماله في جنيف عام 1947 واختتمها في هافانا عام 1948 ليصدر عن هذا الاجتماع الأخير وثيقة عرفت باسم ميثاق هافانا أو ميثاق التجارة الدولية يهدف إلى وضع أسس التواصل لاتفاقيه التجارة الدولية والعمل على إنشاء منظمه للتجارة الدولية.

تقوم الاتفاقية العامة لتعريفات التجارة، والتي تتضمن نظام شامل للقواعد العامة التي تحكم العلاقات التجارية بين الاطراف والتي تقع في 35 مادة، أضيفت لها في عام 1965 ثلاثة مواد لتلبية مطالب الدول النامية على ثلاث مبادئ رئيسية هي: تحرير التجارة عدم التمييز بين الأطراف المتعاقدة ، والاعتماد على الوسائل السعرية دون الكمية في تقييد الواردات . قد دامت هذه الاتفاقيات ما بقارب نصف قرن (من اتفاقية جنيف المذكورة سابقا إلى غاية اتفاقية مراكش 1994) التي تمثل أساس إنشاء المنظمة العلمية للتجارة.

تعرف منظمة التجارة العالمية بأنها منظمة دولية تعمل على حرية التجارة العالمية من خلال الانتقال السلع والخدمات والأشخاص بين الدول، وما يترتب على ذلك من أثار الاقتصادية ،السياسية ،الاجتماعية ،الثقافية وبيئية .

وهي منظمة اقتصادية عالمية النشاط ذات شخصية قانونيه مستقلة ،تعمل ضمن منظومة النظام الاقتصادي العالمي الجديد ،على إدارة و إقامة دعائم نظام التجاري الدولي وتقويته في مجال تحرير التجارة الدولية ، وزيادة التبادل الدولي والنشاط الاقتصادي العالمي.

ب– أهداف المنظمة العالمية للتجارة:

إن الهدف الأساسي للمنظمة العالمية للتجارة هو تحرير التجارة بين دول العالم و إلى جانب هذا الهدف هناك أهداف أخرى يمكن تلخيصها كما يلي:

– تقويه الاقتصاد العالمي بتحرير التجارة ورفع المستوى الدخل الوطني الحقيقي للدول الأعضاء وتسهيل الوصول إلى الأسواق الدولية.

– التعاون مع صندوق النقد الدولي والبنك الدولي لتنسيق السياسات التجارية والمالية والنقدية.

– محاولة إدماج اقتصاديات الدول أوروبا الشرقية والدول النامية في الاقتصاد العالمي والاستفادة من الإمكانيات المادية والبشرية والطبيعية المتاحة لديها.

– منح الدول النامية معاملة تفضيلية خاصة بمنحها فتره سماحة أطول من تلك الفترة الممنوحة للدول المتقدمة للسماح لها بالاندماج في اقتصاد السوق.

– إيجاد هيكل خاص بفض النزاعات التجارية التي قد تنشأ بين دول الأعضاء.

– توسيع وخلق أشكال جديدة لتقسيم العمل الدولي و زيادة نطاق التجارة الدولية.

– السعي إلى استخدام الأمثل للموارد مع الحفاظ على البيئة وحمايتها ودعم الوسائل الكفيلة بتحقيق ذلك.

– خلق منافسة في التجارة الدولية تعتمد على الكفاءة الاقتصادية في تخصيص الموارد.

2-الشركات متعددة الجنسيات :

تعد الشركات متعددة الجنسيات من أهم مظاهر و أسس العولمة الاقتصادية نظرا لضخامة حجمها ، اتساع رقعتها الجغرافية ، تنوع نشاطاتها الإنتاجية ، وأيضا التفوق التكنولوجي الذي تتصف به و تحاول المحافظة عليه لكي يكون سبب في خلق الميزة التنافسية مقارنة بالمنتجات البديلة أو المؤسسات المنافسة.

سوف نحاول في هذه المحاضرة تحليل ماهية الشركات المتعددة الجنسيات ، مع ذكر مختلف الخصائص التي تتصف بها وكذلك تحديد دوافعها وأثارها على الاقتصاد العالمي.

2–تعريف الشركات متعددة الجنسيات:

–عرف المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة الشركة متعددة الجنسيات" بأنها تلك المنشاة التي تمتلك وسائل الإنتاج، وتسيطر عليها وتباشر نشاطها في مجال الإنتاج والمبيعات أو الخدمات في دولتين أو أكثر"

كما عرفها **ميلتون فريدمان** [5]* :«الشركة التي تقوم بشكل أو بآخر وحسب اختصاصها باستثمارات مباشرة في أكثر من دولة، وتنظم نشاطات في الحاضر والمستقبل فيما يخص التسيير والإستراتيجية على المدى الطويل في الإطار الدولي.

–الشركة متعددة الجنسيات هي تلك الشركة التي تمارس نشاطها في عدة بلدان حيث تتكون من شركة الأم في البلد الأصلي، وفروع في البلدان المضيفة ويطلق عليها عدة تسميات مثل الشركات الشمولية ، عابرة القومية أو الدولية.

[5] –لمزري مفيدة، سالمي وردة "**الشركات المتعددة الجنسيات واقتصاديات الدول النامية**" ، مجلة ايليزا للبحوث و الدراسات ، المجلد 05 العدد01 2020 ،ص 139.

– هي الشركات التي يجب أن تصل مبيعاتها الخارجية أو عدد العاملين في الخارج أو حجم الاستثمارات في الدول الأجنبية حوالي 25 % من إجمالي المبيعات والاستثمار والعاملين.

–كيان اقتصادي يزاول التجارة والإنتاج عبر القارات، وله في دولتين أو أكثر شركات وليدة أو فروع تتحكم فيها الشركة الأم بصورة فعالة وتخطط لكل قراراتها تخطيطا شاملا.

–فالشركات المتعددة الجنسيات لها دور فعال في الاقتصاد الدولي وتأثيرها لا يمكن تجاهله من أي دولة، فقد كانت هذه الشركات في سنة 1990حوالي 37000شركة [6]متعددة الجنسية منها 33500شركة أم متواجدة في الدول المتقدمة و وبلغ عدد فروعها حوالي 170000فرع أجنبي ووصل عددها في سنة 2004حسب تقرير الأونكتاد السنوي 70000شركة غير وطنية والتي لها على الأقل 690000فرع على المستوى العالمي، فبمقارنة الأرقام السابقة نلاحظ أن عدد الشركات قد تضاعف تقريبا ولكن عدد الفروع قد ازداد أربع مرات عما كان عليه في السابق وهذا ما يبين زيادة انتشار هذه الشركات على المستوى العالمي، فحسب تقرير سنة 2002فان 40% من المبادلات التجارية عالميا تقوم بها هذه الشركات وهي تمتلك 44 %من قيمة الإنتاج العالمي ،بينما تبلغ حصة أفريقيا والشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية 4.6%من الإنتاج العالمي، وحسب معطيات البنك الدولي فان حجم الواردات والصادرات للبلدان النامية في انخفاض مستمر حيث انخفض من 6.7 %عام 1991–1993 الى 1.9 % عام 2004.

3–خصائص الشركات المتعددة الجنسيات:

من أهم خصائص الشركات المتعددة الجنسيات:

أ/ تركيز الإدارة العليا و وحدة مركز القرار

[6] –بولعيد بعلوج "**الشركات المتعددة الجنسيات ودورها في نقل التكنولوجيا في الدول النامية**" ، مجلة العلوم الإنسانية العدد 35 (2011) ، ص 239.

تمارس الشركات المتعدّدة الجنسية سيطرة مركزية على فروعها المنتشرة عبر العالم، حيث تعمل جميع فروعها تحت نظام انضباطي دقيق وتخضع لمركز موحد لاتخاذ القرار وذلك في إطار استراتيجية عالمية موحدة . وباعتماد هذه الشركات على شبكة اتصالات واسعة، فإها تتمكن من معرفة وضعية فروعها في أي وقت إلى جانب وضع استراتيجيات وتبني سياسات واتخاذ قرارات في الوقت المناسب.

ب/ –ازدياد درجة تنوع الأنشطة: إن الشركات المتعددة الجنسيات تتميز بالتنوع الكبير في أنشطتها ، فسياساتها الإنتاجية تقوم على وجود منتجات متنوعة ومتعددة ،ويرجع هذا التنوع إلى رغبة الإدارة العليا في التقليل من احتمال الخسائر (حيث أنها إذا خسرت في نشاط يمكن أن تعوضه بالأرباح المحققة في الأنشطة الأخرى).

ج/ المزايا الاحتكارية :

إن اكتساب الصفة الاحتكارية للشركات المتعددة الجنسية يرجع إلى هيكل السوق الذي تعمل فيه ،بحيث يأخذ شكل احتكار القلة وعليه يخضع السوق لسيطرة عدد قليل من المشروعات الكبيرة. ومن أهم العوامل التي أضفت صبغة الميزة الاحتكارية للشركات ماتتمتع به هذه الأخيرة من التفوق التكنولوجي والمهارات الفنية والادارية وغيرها، ويصف الجدول الموالي مختلف المزايا الاحتكارية للشركات المتعددة الجنسية:

جدول رقم 04 المزايا الاحتكارية للشركات المتعددة الجنسية

المزايا	مضمونها
المزايا التمويلية	*توافر موارد مالية كبيرة لدى الشركات المتعددة الجنسية، وتمكنها من الاقتراض بأفضل الشروط من الأسواق المالية العالمية نظرا لوجود عنصر الثقة في سلامة وقوة مركزها المالي.
المزايا التنظيمية و الإدارية	*وجود هيكل تنظيمي على أعلى مستوى من الكفاءة، يسمح بتدفق المعلومات وسرعة الاتصالات، ويؤدي بالتالي إلى اتخاذ القرار السليم. *تحرص الشركات على وجود وحدات متخصصة في مجالات التدريب والاستشارات والبحوث الإدارية
المزايا التقنية والتكنولوجية	*تحصل الشركات على هذه المزايا من خلال التطور التكنولوجي المستمر للاستجابة لمتطلبات السوق والحد من دخول منافسين جدد *تحرص هذه الشركات على التجديد والابتكار وتحسين الإنتاجية وتطويرها و زيادتها. وتحقيق مستوى عالي من الجودة، فهي تخصص أغلفة مالية ضخمة في اطار البحوث-تطوير
المزايا التسويقية	* تهتم بأبحاث السوق والتركيز على أساليب الترويج والدعاية والإعلان لمنتجاتها لضمان طلب متزايد ومستمر عليها. * تعتمد الشركات على المزيج التسويقي (المنتج-السعر-التوزيع والاعلان) كما تحرص على وجود وحدات متخصصة في مجالات التدريب والاستشارات والبحوث التسويقية

المصدر : الجوزي جميلة ،دحماني سامية "دور استراتيجيات الشركات المتعددة الجنسية في اتخاذ القرار في ظل التطورات العالمية" ،المجلة الجزائرية للعولمة والسياسات الاقتصادية العدد06 2015 ،ص 89.

د/ كبر الحجم وضخامة الانتاج:

تتفوق الشركات المتعددة الجنسية مقارنة بالشركات المحلية من حيث حجم رأسمالها واستثماراتها، عدد العاملين فيها، حجم المنظومة الادارية والتسويقية والكفاءة البشرية ،تنوع انتاجها وأرقام مبيعاتها والإيرادات التي تحققها.

ويوضح الجدول الموالي ترتيب أكبر الشركات المتعددة الجنسية على الصعيد العالمي في 08جويلية 2013وذلك حسب مجلة فرتون العالمية(fortune global 500):

الجدول05 ترتيب كبرى الشركات المتعددة الجنسية الخامسة والعشرون في العالم لعام (2013) حسب الأصول والمبيعات وعدد العمال)الوحدة : مليون $/ عدد العمال.

الرتبة	اسم الشركة	رقم الاعمال	الأرباح	عدد الموظفين
01	**Royal Dutch Shell (بترول)**	481700	26600	87000
02	**Wal- Mart** (تجارة التجزئة)	469200	17000	220000
03	**ExxonMobil**(بترول)	449900	44900	88000
04	**Sinopec** (بترول)	428200	8200	1015039
05	**National Petroleum Corporation**(البترول)	408600	18200	1674541
06	**BP**(البترول)	388300	11600	85700
07	**State Grid** (الكهرباء)	298400	12300	849594
08	**Toyota MOTOR(ص السيارات)**	265700	11600	333498
09	**Volkswagen(ص السيارات)**	247600	27900	549763
10	**Total(بترول)**	234300	13700	97126

المصدر : الجوزي جميلة ،دحماني سامية "دور استراتيجيات الشركات المتعددة الجنسية في اتخاذ القرار في ظل التطورات العالمية" ،المجلة الجزائرية للعولمة والسياسات الاقتصادية العدد06 2015 ،ص91.

و/التفوق والتطور التكنولوجي في الشركات المتعددة الجنسيات: إن قوه الشركات المتعددة الجنسيات تكمن في إحكام هيمنتها على التكنولوجيا الجديدة و التي من خلالها تهدف إلى خلق اكبر هامش ممكن من الأرباح.

وفي هذا الإطار توضح المعطيات الإحصائية إلى الاستحواذ الشركات المتعددة الجنسيات على نسب عالية من الإنفاق الموجه للبحث والتطوير في الدول المتقدمة صناعيا، مثل اليابان التي بلغ نسبة الإنفاق على البحث العلمي 3.1% من الناتج القومي الإجمالي أما الولايات المتحدة الأمريكية فبلغ حوالي 2.7% من نفس الناتج في الفترة (1997-2002).

ر –الانتماء إلى الدول المتقدمة صناعيا: تنتمي الشركات المتعددة الجنسيات (شركات الأم) إلى الدول المتقدمة وذلك بسبب توفر مناخ استثماري مناسب لنموها مع السعي إلى إقامة التحالفات الإستراتيجية: وذلك في إطار تحقيق مصلحة اقتصادية مشتركة لأعضاء التحالف واكتساب قدرات تنافسية وتسويقية على مثيلاتها من الشركات غير الأعضاء في التحالف.

ز –السيطرة: إن الشركات متعددة الجنسيات تسيطر على كل الفروع التابعة إليها وفي بعض الحالات تتبنى نهج الشراكة مع الشريك المحلي، فهي توفر التمويل والتكنولوجيا مقابل المواد الأولية الخام والعمالة التي يقدمها الشريك .

4–دوافع الشركات المتعددة الجنسيات: يمكن تلخيص هذه الدوافع في النقاط التالية.

–ترشيد النفقات والحصول على المواد الأولية: قد عمل شركات متعددة الجنسيات على الحصول على المواد الأولية اللازمة لعملياتها الإنتاجية بأقل التكاليف(ترشيد النفقات)، هذا الأمر الذي أدى إلى اختفاء عدد كبير من المؤسسات التي ليس لها الموارد المالية والتقنية والكفاءات اللازمة للمنافسة.

-عوائق التجارة الدولية: تعتبر تكاليف النقل والاختلاف في الفوارق النقدية(معدلات سعر الصرف العملات) من العوامل الدافعة للشركات على استبدال عملية التصدير بالإنتاج في الموقع، وهذا ما يجعلها تبحث على إنشاء فروع في بلدان أخرى.

-الحصول على اليد العاملة بكل أنواعها بأجور منخفضة مقارنة بالوطن الأصلي في ظل سياسة الترشيد الإنفاق والتي قد تجدها في الدول النامية.

المحاضرة الثامنة:

الاقتصاد الجزائري

وإشكالية العولمة.

المحاضرة الثامنة: الاقتصاد الجزائري وإشكالية العولمة.

عرف الاقتصاد الجزائري مجموعة من الإصلاحات الاقتصادية مواكبة للإشكالية العولمة الاقتصادية يمكن تلخيصها في النقاط التالية :

1-التقليل من تدخل الدولة في الاقتصاد عن طريق تطبيق استراتيجية الخوصصة:

-حسب الدّكتور "حسين بني سعد"[1]يعرّف الخوصصة على" أنّها العملية التّي تهدف إلى إدخال طرق التّسيير و الرّأس المال الخاصّ في المؤسّسات العمومية".

- أمّا الدّكتور بن بيتور[2]" يعرّفها على "أنّها العملية التّي يمكن من خلالها التّخلّي أو بيع ممتلكات المؤسّسات العمومية إلى الخواص".

-حسب مضمون الأمر 04/01 الصّادر في 20 أوت 2001 المتعلّق بالتّنظيم و التّسيير و خوصصة المؤسّسات العمومية الاقتصادية، تعرّف الخوصصة على" أنّها أيّة صفقة تؤدّي تحويل إلى أشخاص عاديين أو معنويين ذوي القانون الخاصّ في المؤسّسات العمومية ما يلي:

*كلّ أو جزء من رأس مال الشّركات التّي تملكها الدّولة بشكل مباشر أو غير مباشر من طرف أشخاص معنويين ذوي القانون العمومي، ببيع الأسهم أو حصص من رأس المال أو الاشتراك في زيادة رأس المال.

* الأصول التّي تشكّل وحدة استغلال مستقلّة للشّركات التّابعة للدّولة".

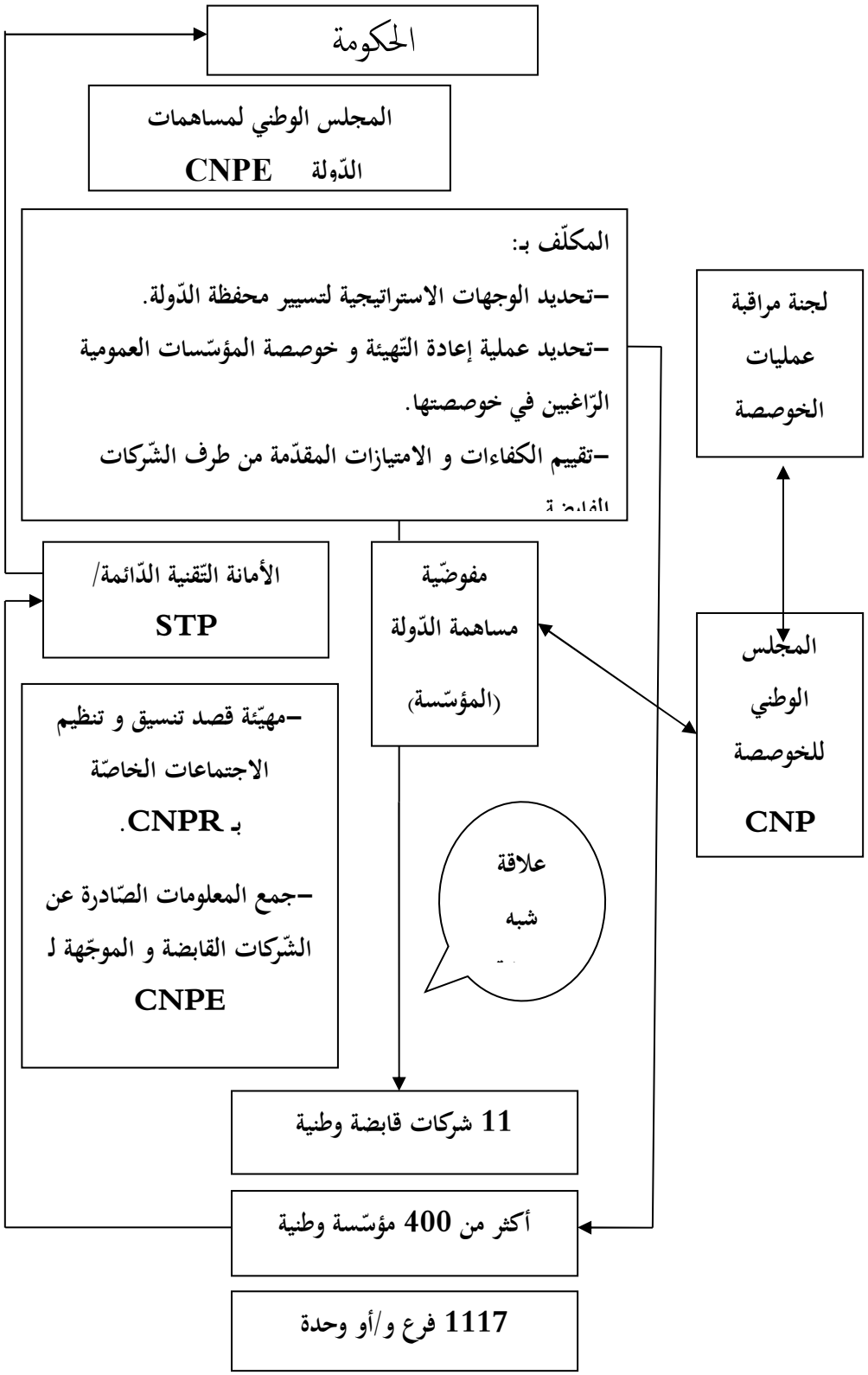
- لقد تمّ إعداد أوّل إطار قانوني و مؤسّساتي خاص بعملية الخوصصة في الجزائر سنة 1995 بصدور الأمر 22/95 المتعلّق بخوصصة المؤسّسات العمومية و كان متبوعا بقانون آخر متمثّل في الأمر 25/95 المتعلّق بالمشاريع الأساسية للدّولة و الذّي أوكل مأمورية تسيير المؤسّسات العمومية للمؤسّسات القابضة بدل صناديق المساهمة.

---

[1] - **Hocine BENISSAD ,Restructuration et réformes économiques (1979-1993) ,opu ,p 158 .**

[2] **BOUHEZZA Mohammed, La privatisation de l'entreprise publique algérienne et le rôle de l'état dans ce processus, revus des sciences économique et de gestion, N°03,p 81.**

الشّكل 03:الجهاز المؤسّساتي الخاص بعملية الخوصصة حسب الأمر 95-22



Source :Nacer-eddine SADI « La privatisation des entreprises publiques en Algérie -op-cité ,p 122 .

كانت الانطلاقة الحقيقية لخوصصة المؤسّسات العمومية الجزائرية سنة 1995 بصدور قانون 22/95 المتعلّق بخوصصة المؤسّسات العمومية في قطاعات محدّدة و استنادا على ذلك فقد تمّت عمليّة الخوصصة لبعض المؤسّسات العمومية و لكن بوتيرة بطيئة إلى غاية سنة 2001 و كانت الحصيلة مخيّبة. يمكن تلخيصها في الجدول التّالي:

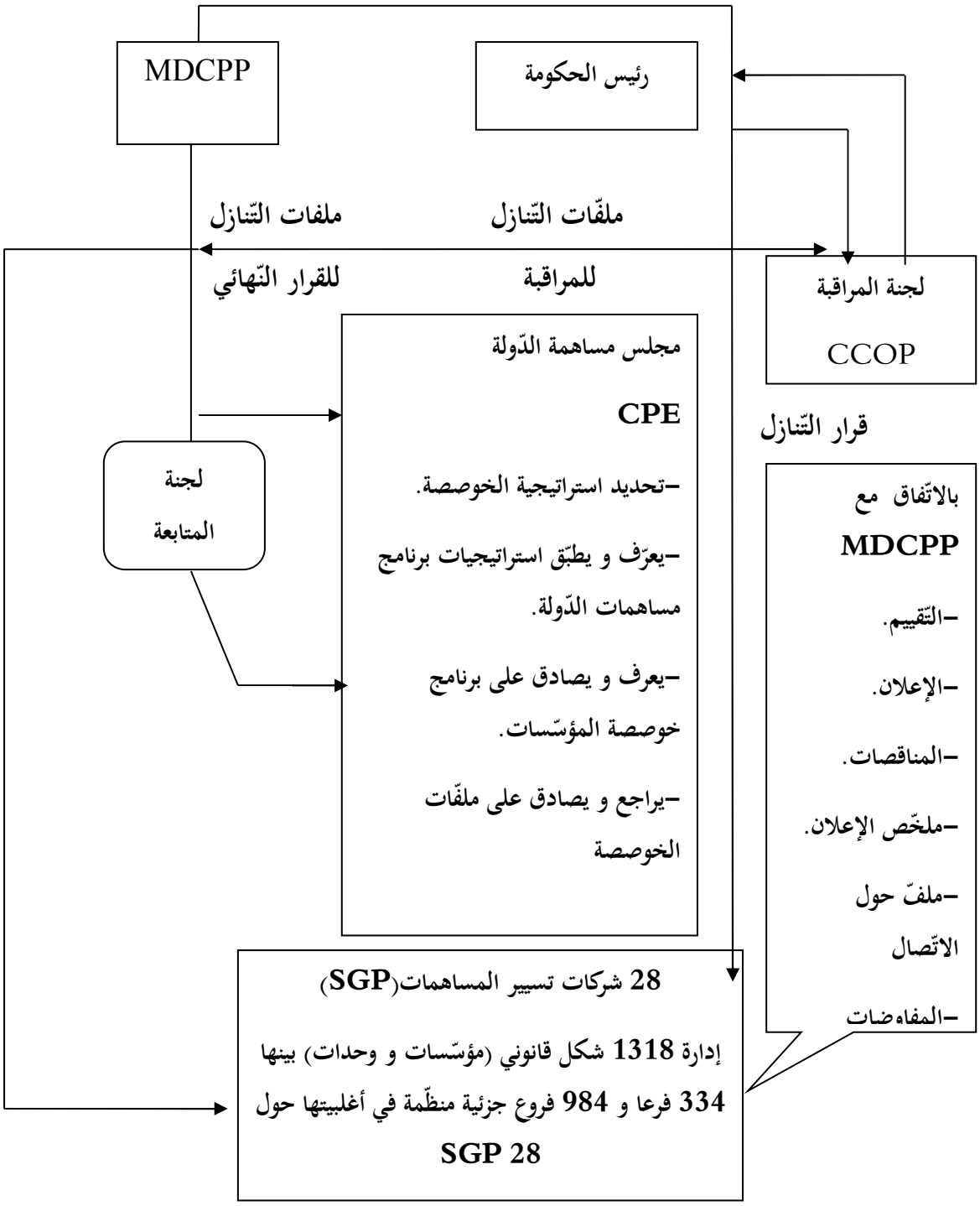
الجدول 06: المؤسّسات المخوصصة طيلة فترة 1995-2003:

المؤسّسة المخوصصة	فرع النّشاط	حصّة الرّأسمال المتخلّى عنه	تقنية الخوصصة	إسهام الشّريك
فندق الأوراسي	السّياحة	%20	اللّجوء إلى سوق المال	مداخيل العملية(قيمة التّنازل)
صيدال	كمياء الصّيدلة	%20	اللّجوء إلى سوق المال	مداخيل العملية(قيمة التّنازل)
إرياض سطيف	تصنيع الموارد الغذائية	%20	اللّجوء إلى سوق المال	مداخيل العملية(قيمة التّنازل)
سيدار الحجّار	صناعة الحديد و الصّلب	%70	فتح رأس المال الاجتماعي لفائدة الشّركة الهندية **LNM-ISPAT**	استثمار بـ50 مليار دينار لتجديد الوسائل و الأجهزة.
إيناد	مواد التّنظيف	%60	فتح رأس المال الاجتماعي لفائدة الشّركة الألمانية **HENKEL**	الماركة + استثمارات تجديد الوسائل و الأجهزة.

Source : Wladimir ANDREFF, Réformes, Libéralisation, Privatisation en Algérie, L'harmattan , 2009, P 13.

بسبب محدودية النتائج أدّت إلى ظهور أمر تعديلي 01-04 الصّادر في 20 أوت 2001 المتعلّق بتنظيم و تسيير و خوصصة المؤسّسات العمومية الاقتصادية حيث أنّه يتألّف من 05 أعضاء يمكن تلخيصها في الشكل التالي :

شكل04: الجهاز المؤسّساتي الخاصّ بعملية الخوصصة حسب الأمر 04/01:



Source :Nacer-eddine SADI « La privatisation des entreprises publiques en Algérie -op-cité ,p 123 .

و كانت النتائج هذه المرحلة على النحو التالي :

جدول 07: حصيلة الخوصصة في الجزائر(2007-2003):

عدد العمليات	2003	2004	2005	2006	2007	المجموع
الخوصصة الكليّة	**05**	**07**	**50**	**62**	**68**	**192**
الخوصصة الجزئية>50%(أغلبية)	**01**	**02**	**11**	**12**	**07**	**33**
الخوصصة الجزئية<50%(أغلبية)	**00**	**03**	**01**	**01**	**06**	**11**
الاستعادة من طرف العمّال	**08**	**23**	**29**	**09**	**00**	**69**
الشّراكة المضافة	**04**	**10**	**04**	**02**	**09**	**29**
بيع الأسهم للخواص	**02**	**13**	**18**	**30**	**20**	**83**
المجموع	**20**	**58**	**113**	**116**	**110**	**417**

Source : **HAMMADA Mohammed Tahar**, **Privatisation des entreprises publiques en Algérie**, **Editions Choiseul**(**Géo-économie**), **2011**, **p 147**.

نلاحظ من خلال الجدول أنّ الخوصصة الكلّية استحوذت على حصّة الأسد، أي أعلى نسبة من العمليات خلال الفترة المدروسة حيث بلغت نسبة (46 %) من جملة كلّ الخوصصة تليها طريقة الخوصصة التّي تعتمد على بيع الأصول للخواص التّي تحصلت على نسبة (19,90 %)، في حين جاءت الخوصصة عن طريق التّنازل لصالح العمّال في المركز الثّالث بنسبة(16,54 %). أمّا أضعف نسبة فكانت تخصّ طريقة الخوصصة الجزئية(أقلّ من 50% من أصول المؤسّسات العامّة بنسبة 02,63 %).

-من الإحصائيات نستنتج أنّ خيار الخوصصة بصفة كلية تمثّل البديل الأمثل الذّي حُظي بأكبر مستوى من النّجاح مقارنة بباقي البدائل المطروحة و هو ما يفسّر التّطوّر المتصاعد لعدد العمليات من سنة لأخرى فيما يتعلّق لهذا الخيار و هو ما لا نجده في باقي الخيارات المطروحة الأخرى.

2- انشاء بورصة الجزائر :

2-1التّعريف ببورصة الجزائر:

تمّ تكريس إنشاء بورصة الجزائر بصدور المرسومين التّشريعيين رقم 08/93 المؤرّخ في 1993/04/25م المتمّم و المعدّل للأمر المتضمّن قانون التّجارة و أيضا المرسوم 10/93 الصّادر في 23 ماي 1993م المتعلّق ببورصة القيم المنقولة و الّذي عرّفها على أنّها [3]"إطار لتنظيم و سير العمليات فيمل يخصّ القيم المنقولة و التّي تصدرها الدّولة و الأشخاص الآخرون من القانون العام و الشّركات ذات الأسهم". كما تخصّ المادّة الثّانية من نفس المرسوم التّشريعي انعقاد هذه الأخيرة في مدينة الجزائر.

تمّ توكيل مهمّة تسيير و تنظيم بورصة الجزائر إلى الجهات التّالية:

أ/ لجنة تنظيم و مراقبة عمليات البورصة (COSOB):

إنّ المادّة 20 من المرسوم التّشريعي 10/93 (الباب الثّالث:الفصل الأوّل) تكرّس إنشاء لجنة تنظيم و مراقبة عمليات البورصة، أمّا المادّتين 21-22 من نفس المرسوم التّشريعي فتحدّدان أعضاء هذه اللّجنة و المتمثّلين في رئيس و ستّة أعضاء على النّحو التّالي:

- الرّئيس مدّة نيابته 04 سنوات.
- قاض يقترحه وزير العدل.
- عضو يقترحه محافظ الجزائر.
- عضوان يُختاران من بين مسؤولي الأشخاص المعنويين الصّادرين للقيم المنقولة.
- عضوان يُختاران لما لهما من خبرة اكتسباها في المجال المالي والمصرفي أو البورصي.

تتمتّع هذه اللّجنة بالاستقلالية المالية والإدارية وتتمثّل مهمّتها في تسيير ومراقبة القيم المنقولة وذلك من خلال[4]:

-السّهر على حماية المستثمرين في البورصة.

---

[3] - المرسوم التّشريعي رقم 93-10 الصّادر في 23 ماي 1993 م، ص 01.

[4] - حسين عثماني، سعاد شعابنية،"النّظام المالي المحاسبي كأحد أهمّ متطلّبات حوكمة الشّركات و أثره على بورصة الجزائر"، الملتقى الوطني حول "حركمة الشّركات كآلية للحدّ من الفساد المالي و الإداري"،جامعة بسكرة، يومي 06 و 07 ماي 2012.

-ضمان حسن سير العمل وشفافية هذا السّوق.

ب/شركة تسيير بورصة القيم (SGBV):

حسب المادّة 15 من المرسوم التّشريعي (10-93) المذكور سابقا تتوّلى هذه الشّركة مهمّة تسيير أو أدارة بورصة القيم المنقولة و تكتسي شكل شركة ذات أسهم تسيّر المعاملات التّي تجري حول القيم المنقولة في البورصة.

حسب المادّة 18 من نفس المرسوم يمكن حصر أهداف هذه الشّركة فيما يلي:

- التّنظيم العملي لإدخال القيم المنقولة في البورصة.
- التّنظيم المادي لمعاملات البورصة و اجتماعاتها.
- تسجيل مفاوضات الوسطاء في عمليات البورصة.
- تنظيم عمليات مقاصة المعاملات حول القيم المنقولة.
- تسيير نظام للتّفاوض في الأسعار و تحديدها.
- نشر المعلومات المتعلّقة بالمعاملات في البورصة.
- إصدار نشرة رسمية لسعر البورصة تحت مراقبة اللّجنة.

كما يمكن تعريف هذه الشّركة في الموقع الرّسمي لبورصة الجزائر على أنّها " شركة ذات أسهم مملوكة للوسطاء في عملية البورصة و تتمثّل مهامها في التّنظيم العملي لعمليات إدخال الشّركات إلى البورصة، و تنظيم جلسات التّداول و تسيير نظام التّسعير و نشر المعلومات و الإحصائيات المتعلّقة بالبورصة(من خلال النّشرة الرّسمية للتّسعيرة و قنوات الإعلام الأخرى :مواقع الإنترنيت، الومضات المتلفزة، الصّحف الوطنية...الخ).

ج/ المؤتمن المركزي على السّندات:

تمّ التّطرّق لأوّل مرّة لهذه الشّركة في القانون 04/03 المؤرّخ في 17 فبراير 2003 م المعدّل و المتّمم للقانون 10/93 المؤرّخ في 23 ماي 1993 م المتعلّق ببورصة القيم المنقولة في المادّة الثّالثة حيث يمكن تعريفها على أنّها " شركة ذات أسهم تتمثّل مهمّتها في ضمان حفظ السّندات المالية المصدرة و

إدارة الحسابات الجارية المفتوحة باسم مالكي اكتسابات حافظي السّندات(**TCC**)[5] و إنجاز معاملات على السّندات لفائدة الشّركات المصدرة و نزع الصّفة الماديّة عن السّندات و ترميزها وفقا للمعايير الدّولية (**ISIN**:الرّقم الدّولي لتعريف الأوراق المالية).

كما يمكن تعريف هذه الهيئة على أنّها " الهيئة الثّالثة من الهيئات المنظّمة لبورصة الجزائر وهي شركة ذات أسهم يقدّر رأسمالها بحوالي 240[6]مليون دينار جزائري من سنة 2010 م مقسّمة على 240000 سهم بقيمة 1000 دج للسّهم الواحد تحوزها ستّة بنوك عمومية و ثلاث مؤسّسات مسعّرة في البورصة، و هي مجمّع صيدال، مؤسّسة تسيير نزل الأوراسي و أخيرا مؤسّسة رياض- سطيف لها وظيفة تسوية و تسليم المعاملات السّندات.

د/ الوسطاء في عملية البورصة(**IOB**):

إنّ المادّة السّادسة من القانون رقم 03-04 المؤرّخ في 17 فبراير 2003 م المعدّل و المتّمم للمرسوم التّشريعي 93-10 المؤرّخ في 10 ماي 1993 م يعرّفان الوسطاء في عملية البورصة على النّحو التّالي:"يمارس نشاط الوسيط في عمليات البورصة بعد الاعتماد من لجنة تنظيم عمليات البورصة و مراقبتها من طرف الشّركات التّجارية التّي تنشأ خصّيصا لهذا الغرض و البنوك و المؤسّسات المالية". أمّا المادّة السّابعة من نفس القانون (03-04) فتحدّد المجالات أو الأنشطة التّي يمكن أن يقوم بها هذا الوسيط في حدود الأحكام التّشريعية و التّنظيمية التّي يخضعون لها و التّي تشمل:

- التّفاوض لحساب الغير.
- الإرشاد في مجال توظيف القيم المنقولة.
- التّسيير الفردي للحافظة بموجب عقد مكتوب.
- تسيير حافظة هيئات التّوظيف الجماعي في القيم المنقولة.
- توظيف القيم المنقولة و المنتجات المالية.

[5] **http**:/ www.sgbv.dz/ar/?page=document&doc=5.

[6] التقرير السّنوي للجنة تنظيم و مراقبة عمليات البورصة(**2010**)، ص **75-76**

- ضمان النّجاح في المسعى و الاكتتاب في مجموع السّندات المصدرة.
- التّفاوض للحساب الخاص.
- حفظ القيم المنقولة و إدارتها.
- إرشاد المؤسّسات في مجال هيكلة الرّأسمال وإدماج وإعادة شراء المؤسّسات.

2-2/ تحليل أداء بورصة الجزائر في سنة 2022:

ان بيانات التداول الخاصة ببورصة الجزائر لسنة 2022 كانت على النحو التالي:

جدول 08: بيانات التداول الخاصة ببورصة الجزائر لسنة 2022.

الشركة	حجم التداول (سهم)	القيمة المتداولة (دج)	عدد الصفقات
ALLIANCE ASSURANCES	124 403	47 060 876,00	65
AOM invest spa	26500	6338100.00	08
BIOPHARM	40227	63987477.00	75
EGH EL AURASSI	4010	2094950.00	08
SAIDAL	34643	18812728.00	55
المجموع	229783	138294131.00	211

Source : https://www.sgbv.dz/ar/?page=bilan_boc consulter le 09/01/2023.

أن عدد المؤسسات التي يتم تداول أدواتها المالية في السوق المالي الوطني حسب أحدث المعلومات المصرح بها من طرف هيئة شركة تسيير بورصة القيم (SGBV) لا تتعدى5 مؤسسات و هي (أليانس للتأمينات ، م.ت.فالاوراسي ،صيدال ، بيوفارم و أخيرا مؤسسة أوم انفست التي يتم تداولها في سوق المؤسسات الصغيرة و المتوسطة).

- حسب بيانات التداول لسنة 2022 تم أبرام 211 صفقة (أقل من صفقة في اليوم) مع تداول 229783 سهم أغلبها خاصة بمؤسسة أليانس للتأمينات التي استحوذت على 124403 سهم أي 54.13% من اجمال الأسهم المتداولة في السوق الثانوي .

3/اصلاح القطاع البنكي في الجزائر بصدور قانون النقد و القرض .

كرس قانون النقد والقرض أفكار ومبادئ جديدة فيما يتعلق بتنظيم النظام البنكي وأدائه حيث سمح قانون رقم 90/ 10 بتحول السلطة النقدية إلى مجلس القرض والنقد، الذي يعتبر بمثابة مجلس إدارة بنك الجزائر، يتمتع بصلاحيات واسعة في مجال القرض والنقد. بالإضافة إلى أنه اخذ بأهم الأحكام التي جاء بها قانون الإصلاح النقدي لسنة 1986والقانون المعدل والمتمم لسنة ،1988كما حمل في طياته أفكار جديدة فيما يتعلق بتنظيم الجهاز البنكي وأدائه[7]، كما أن المبادئ التي يقوم عليها واليات العمل التي يعتمدها تعكس إلى حد كبير الصورة التي سوف يكون عليها هذا النظام في المستقبل، أما عن مبادئه الأساسية فإنه يمكن اختصارها في النقاط التالية [8]:

***الفصل بين الدائرة النقدية والدائرة الحقيقية:** في النظام السابق كان ينبنى التخطيط المركزي للاقتصاد وذلك وفق اعتبارات القطاع الحقيقي، ولكن قانون 90-10بموجبه أصبحت القرارات النقدية تتخذ اعتبارا للسياسة النقدية وذلك اعتبارا ب:

-استرجاع البنك المركزي سلطته النقدية واعتلائه الهرم النقدي في الاقتصاد؛

-تنشيط السوق النقدية؛

-إعادة تنظيم آلية منح القروض وفق مبدأ المردودية؛

-إيجاد مرونة نسبية في تحديد سعري الصرف والفائدة وفي تحديد سعر القروض؛

***الفصل بين الدائرة النقدية ودائرة ميزانية الدولة:** مع صدور هذا القانون أصبح دور الخزينة خلافا لذلك الذي كانت عليه في الفترة السابقة، حيث لم تعد حرة في اللجوء إلى البنك المركزي وتمويل عجزها إلا في حدود ما نصت عليه المادة رقم (78)من هذا القانون الذي يحدد نسبة 10%من الإيرادات العادية للدولة في السنة المقفلة.

***الفصل بين دائرة ميزانية الدولة ودائرة القرض:**

على غرار المبدأ السابق خول القانون 90-10للبنوك التجارية والمؤسسات المالية عمليات الإقراض

---

[7] -زواوي فاضلة و أخرون **" أثر تعديلات قانون النقد و القرض على مسار اصلاح المنظومة البنكية الجزائرية خلال الفترة 1990-2017"** مجلة البحوث و الدراسات التجارية -المجلد 05العدد01 -مارس 2021-ص 77.

[8] - عباس بو هريرة **" دروس و محاضرات في قانون النقد و القرض "** جامعة غرداية سنة 2021، ص 27.

وتمويل الاقتصاد دون سواها، وبذلك فإن الخزينة العمومية يقتصر دورها في تمويل الاستثمارات الإستراتيجية المخططة من طرف الدولة، وقد أشارت المادة رقم120 في باب الموانع لذلك كالتالي:

-يمنح كل شخص طبيعي أو معنوي القيام بالعمليات التي تجريها البنوك والمؤسسات المالية؛

-يمكن للخزينة القيام بالعمليات الممنوعة وفق النصوص القانونية الخاصة؛

***إنشاء سلطة نقدية وحيدة:**

في النظام السابق يلحظ وجود عدة رؤوس للهرم النقدي والمالي، بدءا بوزارة المالية، ثم الخزينة والبنك المركزي، وقد حدد قانون النقد والقرض وخول ذلك بإنشاء سلطة نقدية وحيدة تكلف بتسيير وضبط ومراقبة النظام النقدي والمالي ومسؤولة على السياسة النقدية وهو مجلس النقد والقرض ."

***وضع النظام البنكي على مستويين:**

الفصل بين وظائف البنك المركزي بصفته بنك البنوك وبنك الإصدار و وظائف البنوك التجارية الأخرى المانحة للقروض و فقط.

و يمكن **تلخيص أهداف**[9] قانون النقض و القرض على النحو التالي:

-إدخال وظائف وأنشطة على البنوك التي تدخل في إطار الوساطة البنكية والأسواق المباشرة النقدية، المالية والصرف وبذلك تطورت الأنشطة البنكية ووجدت البنوك نفسها أمام عدة أنشطة مالية جديدة تمثلت في تقديم سلفات، مساهمات في رأس المال، إصدار السندات والاستثمارات المباشرة.

-وضع حد لكل تدخل إداري في القطاع المالي والبنكي عن طريق إنشاء نظام يعتمد على القواعد التقليدية في تمويل الاقتصاد الوطني ليحرر الخزينة من عبئ منح الائتمان ويرجع دورها كصندوق للدولة.

[9] - زواوي فاضلة و أخرون **" أثر تعديلات قانون النقد و القرض على مسار اصلاح المنظومة البنكية الجزائرية خلال الفترة 1990-2017"** ، مرجع سابق ، ص 80.

-إعطاء الاستقلالية للمؤسسة البنكية وتجسيدها على ارض الواقع، إذ تصبح تعمل وفقا لمعايير اقتصاد السوق والمتمثلة في الربحية والمردودية المالية وحرية التعامل مع القطاع العام والخاص بدون التمييز بينهما، مما جعل اختيار السياسة الإقراضية من صلاحيات البنك وليس مفروضا عليها.

- إعادة تقييم العملة بما يخدم الاقتصاد الوطني وكذلك التخلص نهائيا من مصادر المديونية والتضخم ومختلف أشكال التسربات.

-رد الاعتبار لدور البنك المركزي في تسيير النقد والقرض عن طريق إعادة تأهيل السلطة النقدية من خلال إعطاء الاستقلالية للبنك المركزي والهدف منه خلق جو ملائم بالادخار والاستثمار وبالتالي الوصول إلى النمو المطلوب.

- تشجيع الاستثمارات والسماح بإنشاء مصارف وطنية خاصة أو أجنبية وهذا لإرساء قواعد اقتصاد السوق لتطوير عملية تخصيص الموارد.

- جلب المستثمر الأجنبي وتشجيعه بإجراءات مسهلة وضعها بنك الجزائر ومنه تمهيد الأرضية القانونية للاستثمار بصدور قانون الاستثمار وانشاء سوق مالية.

- إيجاد مرونة نسبية في تحديد سعر الفائدة من قبل البنوك .

ومن خلال ما سبق يمكن القول أن قانون النقد والقرض قد وضع وبشكل تام المنظومة البنكية و النظام النقدي في مسار الانتقال من الاقتصاد مسير مركزيا إلى اقتصاد موجه بآليات السوق

4/ اصلاح قطاع التأمينات في الجزائر بصدور قانون 07/95:

تطبيقا للإصلاحات المفروضة من طرف المؤسسات المالية الدولية وعلى رأسها صندوق النقد الدولي والهادفة إلى ترشيد الإنفاق العام بالتقليل من تدخل الدولة في الاقتصاد تم فتح سوق التأمينات الجزائري سنه 1995 أمام رأس المال الخاص الوطني والأجنبي وذلك من خلال إصلاح حقيقي لسوق التأمينات بموجب القانون 95 /07 حيث يهدف إلى إلغاء الأوامر الصادرة سنه 1966 (127/66و129/66)حسب المادة 278 وبالتالي فتح أبواب المنافسة بين شركات التامين العامة

والخاصة بما يخدم مصلحه القطاع وإدخاله في ديناميكية اقتصاد السوق مثلما هو حال الاقتصاد الوطني ككل.

- حسب المادة 215 من قانون 95 /07 أصبحت شركات التامين في الجزائر تأخذ احد الشكلين التاليين:

*شركات ذات أسهم (SPA).

* شركات ذات شكل تعاضدي .

- أما المادة 252 من النفس القانون 95 /07 يعيد وسطاء تامين في صوره الوكيل العام للتامين و سماسرة التامين وذلك بهدف تحفيز وتوجيه الأشخاص الباحثين على المنتجات التأمينية مما سيؤثر بالإيجاب على نسبة الطلب عليها.

-أما المادة 253 من نفس القانون تعرف الوكيل العام للتأمينات على انه شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتامين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة و يضع الوكيل العام بصفته وكيلا:

*كفاءته التقنية تحت تصرف الجمهور قصد البحث عن عقد التامين واكتتابه لحساب موكله.

*خدماته الشخصية وخدمات الوكالة العامة حتى تصرف الشركة والشركات التي يمثلها بالنسبة للعقود التي توكل له إدارتها.

- المادة 258 من نفس القانون يعرف سماسرة التامين بأنه شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنه التوسط بين طالبي التامين وشركات التامين بغرض اكتتاب عقد التامين، ويعد سمسار التامين وكيلا للمؤمن له و مسؤولا اتجاهه. أما المادة 259 من نفس القانون تبين أن مهنة سمسار التامين نشاط تجاري ، و بهذه الصفة يخضع هذا الأخير إلى التسجيل في السجل التجاري كما يخضع للالتزامات الأخرى الموضوعة عاتق كل تاجر.

-المادة 274 من نفس القانون يحدث جهاز استشاري يدعم مجلس الوطني للتأمينات(CNA) ويرأس هذا المجلس الوزير المكلف بالمالية ويستشار في المسائل المتعلقة بوضعيه نشاط التامين وإعادة التامين وتنظيمه وتطويره.

-أما المادة 277 تبين انه يتشكل المجلس الوطني للتأمينات على الخصوص من الأطراف التالية:

* ممثلي الدولة.
* ممثلي المؤمنين والوسطاء.
* ممثلي المؤمن لهم .
*ممثلي مستخدم القطاع.

تنظم المجلس الوطني للتأمينات أمانه دائمة وذلك من خلال مجموعه من اللجان هي: لجنة الاعتماد، لجنة تحديد الأسعار والدفاع عن مصالح المؤمنين لهم، لجنة تنظيم وتطوير السوق، اللجنة القانونية الاستشارية، لجنة الدراسات المتخصصة. يقدم المجلس تقارير عن الوضعية العامة للنشاط التامين في الجزائر ترسل إلى رئيس الحكومة وتضمن أيضا رقم الأعمال القطاع السنوي.

-ومن اجل ممارسة رقابة الدولة على النشاط التامين وإعادة التامين تم إنشاء لجنة الإشراف على التأمينات حسب المادة 26 من القانون 06 /04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل والمتمم للقانون 95 /07 المذكور في سابقا. وحسب المادة 28 من نفس القانون 06 /04 تتكفل لجنة الإشراف على التأمينات على تحقيق الأهداف التالية:

*السهر على احترام شركات ووسطاء التامين المعتمدين، الأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالتامين وإعادة التامين.

*التأكد من أن هذه الشركات تفي بالالتزامات التي تعاقدت عليها اتجاه المؤمن له وأنها لا زالت قادرة على الوفاء.

*تحقق من المعلومات حول مصادر الأموال المستخدمة في إنشاء أو زيادة رأس مال شركة تامين أو إعادة التامين .

-سمح تحرير القطاع بإنشاء العديد من المؤسسات الخاصة والعامة، الوطنية والأجنبية في سنه 1995 كان سوق التأمين محتكرا كليا من طرف ستة الشركات عمومية وهي:CAAR، CAAT و SAA التي تهيمن على 87.3% من حصة السوق و تبقى 12.7% من حصة التعاضديتين (CNMA، MAATEC) بالإضافة إلى CCR التي كانت تحتكر مجمل عمليات إعادة التامين ،أما أحدث التقارير تبين ارتفاع عدد الشركات التأمين في الجزائر الى 22 شركة هي بالإضافة إلى المذكورة سابقا :

*الشركة الجزائرية لتأمين و ضمان الصادرات (1996/01/10)

* TRUST ALGERIE (ترست الجزائر للتأمين و إعادة التأمين) 1997/10/25.

* الشركة الدولية للتأمين و إعادة التأمين (1998/02/15)

*الجزائرية للتأمينات A2 (1998/08/05)

*شركة ضمان القرض العقاري (5 أكتوبر 2010)

*شركة لتأمين للمحروقات (1999/07/31)

*شركة سلامة للتأمينات الجزائر (شركة البركة و الأمان سابقا)(2000/03/26)

*التأمينات العامة المتوسطة (10 سبتمبر 2002)

*أليونس للتأمينات (2005/07/30)

*كرديف الجزائر (2006)

*تأمينات لايف الجزائر (2011/03/09)

*تأمين الاحتياط و الصحة (2011/03/10)

*مصير حياة (2011/08/10)

*أكسا للتأمينات في الجزائر

*التأمين التعاضدي (MUTUALISTE)(2012/01/05)

بالإضافة إلى ما ذكر سابقا نلاحظ لقد ارتفع رقم الأعمال الخاص بسوق التأمينات الجزائري من مستوى 13.6 مليار دج سنة 1995 إلى ما يفوق 86.5 مليار دج سنة 2011 و ما يفوق 142.6مليار دج نهاية سنة 2018.

المحاضرة التاسعة:

النقل ودوره التنموي.

المحاضرة التاسعة: النقل ودوره التنموي.

يعد قطاع النقل شريان الحياة الاقتصادية وأهم قطاعات البنية التحتية نظرا للدور الهام الذي يلعبه هذا القطاع في التطور الاقتصادي والاجتماعي للمجتمعات. حيث يتسم الاستثمار في مشروعات النقل بمنافعه الكبيرة التي تتحقق لفترة طويلة جدا، وانعكاساته الاقتصادية والاجتماعية الهامة على الاقتصاد الوطني، ونظرا للأهمية النقل في هذا المجال فقد حرصت الدول المتقدمة والنامية على حد السواء على تطوير نظمها النقلية وتحديثها، فوجود قطاع نقل فعال هو مطلب أساسي لضمان التطور الاقتصادي في كل دولة ويقاس مستوى تطور هذه الدولة أو تلك بمدى تطور قطاع النقل فيها. كما يلعب دورا محوريا في التنمية على المستويين الإقليمي والعالمي، وذلك من خلال تسهيل عمليات التبادل، ويظل الأساس في مشاريع البنية التحتية واسعة النطاق، التي تأتي في إطار دعم التحرك السريع نحو التنمية المستدامة.

1-تعريف النقل:

يعتبر النقل من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع ، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدرجة الأولى كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية، وأحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10ماي 1988على ما يلي[1] :

"يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى أخر على متن مركبة مهما كان نوعها.

كما أيضا تطرق المشرع الجزائري لتعريف النقل نظرا للأهمية التي يحققها في مختلف جوانب الحياة الاقتصادية الاجتماعية، السياسية و حتى العمرانية، حيث حدد مفهوم النقل حسب نص المادة

[1] - قانون رقم **17/88المؤرخ** في 10ماي 1988المتضمن تنظيم النقل البري وتوجهيه ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

.

02من القانون رقم01-13أنه "**كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو سكة حديد على متن مركبة ملائمة.**

عند بحثنا عن تعريف محدد للنقل وجدنا أن هناك الكثير منها، فقد عُرِّف بأنه "النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الافراد أو السلع من مكان لآخر متجاوزا المسافة المكانية والبعد الزمني بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها"، كما يعرف أنه "مجموعة الطرق والأساليب والوسائط والتكنولوجيا والاجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف إلى تحويل الإنسان وإنتاجه من مكان لآخر"، في حين عرّفه "هانز أولر" الخبير السابق بشؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير بأنه عبارة عن "خدمة أوجدت لإيصال مراكز الانتاج والمناطق المأهولة ببعضها أو مع مراكز الاستهلاك"، فيما يعرفه "جان بودوسكي" المستشار السابق بمنظمة الأمم المتحدة الخاص بشؤون النقل بقوله أن "النقل عبارة عن شحن الاحمال المادية أي نقل الاشخاص والسلع"، ويرى الباحث المصري الدكتور عبد الحسن عبد الغني عمليات النقل بانها عبارة عن "نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الاشخاص والاشياء من مكان الى آخر كما أنه يقتصر في الوقت الذي تستلزمه هذه الحركة وأن وظيفة النقل هي عبور عنصري الزمان والمكان، ويترتب عليه خلق المنافع الزمانية والمكانية"، ومن خلال هذه التعاريف يمكن القول بأن عمليات النقل هي "نشاط تنظيمي علمي يسعى للاستخدام الاقتصادي الأمثل لمستلزمات النقل من وسائط وطرق وشبكات ووقت وموارد مالية وبشرية بأقل تكلفة ممكنة واختصار في زمن النقل.[2]"

2-أنواع النقل :

ان تواجد عدة أشكال او انواع للنقل يتيح للناقل امكانية اختيار وسيلة النقل المناسبة من حيث التكلفة والسرعة، وذلك في ظل الاهداف المسطرة وخصائص وطبيعة كل وسيلة من جهة و من جهة أخرى طبيعة المواد المنقولة وينقسم الى مجموعه من الاقسام:

[2] -حبيطة علي "**الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية** "،مجلة الاقتصاد و الإحصاء التطبيقي ؛العدد رقم 22 سنة 2014، ص 60.

2-1/ النقل البري :تنقسم الى قسمين [3]

أ/ **النقل بالسكك الحديدة** :تبرز أهمية النقل بالسكك الحديد من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات 210كم/ساعة، كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وكما نلاحظ ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديد فيها. و تعتبر السكك الحديد في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وعلى ذلك تقوم العديد من الدول بإنشاء السكك الحديد وتحديثها بالوحدات المتحركة الحديثة. والمنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في قطاع سكك الحديد التي يتمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة، ولأن سكك الحديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأس المال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات ذات سرعة عالية فلابد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعات العالية، و كذلك تعتبر السكك عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك.

ب/**النقل البري بالشاحنات والسيارات** :وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الأفراد أم البضائع. إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات، وإن تطور النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير انسيابية سليمة لهذه المركبات لذا

[3] – سمير بوختالة و أخرون "**واقع و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية**" المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية – عدد / 06جوان 2017 ،ص 49.

اتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارة.

2-2 **النقل المائي**: يعد النقل المائي الذي ينقسم الى النقل النهري والنقل البحري أقدم وسيلة نقل بعد الحيوان، وتستخدم في حالة السلع ذات الاحجام الكبيرة مثل: الفحم، الحديد و الصلب، الحبوب ويتطلب استخدام هذا الشكل من النقل وجود نقطة شحن خاصة بالمؤسسة على الممر المائي نفسه، والا اضطر الناقل لاستخدام وسيلة نقلة إضافية[4].

لهذا يعتبر استعمال هذا الشكل محدودا نسبيا فهو لا يفضل في نقل المنتجات عالية القيمة نظرا لما تتعرض له من تلف وخسارة نتيجة العوامل المناخية.

2-3/**النقل الجوي** :إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان وإنما أيضاً بين المدن في البلد الواحد، و إن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضاً حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديد من جهة ثانية وهذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم.

2-4/خطوط الانابيب:

يقتصر استخدام خطوط الانابيب على المنتجات السائلة والغازية والمتمثلة في البترول الخام والغاز الطبيعي ومن مزايا التي تجعل الخطوط الانابيب منافسة للوسائل الاخرى نذكر :

- تحقيق استمرارية في النقل على مدار 24 ساعة دون توقف .

-لا تتأثر بالظروف المناخية.

- تتميز بالأمان و السلامة في النقل المنتجات وهذا راجع لطبيعة الانابيب .

[4] -خطيب سيدي محمد، بلقريصات رشيد" **أهمية قطاع انقل في دفع التنمية الاقتصادية**"، مجلة الاقتصاد و المناجمنت العدد 06 (2007) ،ص 129.

-تقلل هذه الوسيلة من حجم التلوث البيئي.

لكن بالرغم من المزايا الا ان هذه الوسيلة تعاني من بعد الصعوبات التي تزيد من تكلفتها، اذ تتطلب مواصفات قياسية في الجودة هو الدقة الشديدة في طرق مدها ويد عملة ماهرة تسهر على الصيانة لمنع التسربات والانفجارات التي يمكن ان تحدث.

وخلاصة لما سبق يتشكل كل شكل من اشكال النقل السابق الذكر على مميزات اقتصادية وخدماتية يلخصها الجدول التالي:

جدول09: مقارنة بين الانماط النقل.

	السيارات	السكك الحديدية	نقل جوي	نقل مائي	خط انابيب
المميزات الاقتصادية					
التكاليف	معتدلة	منخفضة	مرتفعة	منخفضة	منخفضة
تغطية السوق	من المؤسسة الى نقطة البيع	من جهة الى جهة أخرى	من جهة الى جهة أخرى	من جهة الى جهة أخرى	من جهة الى جهة أخرى
درجة المنافسة	مرتفعة	معتدلة	معتدلة	منخفضة	منخفضة
المواد المنقولة	كل المواد	ذات القيمة المنخفضة	ذات القيمة المرتفعة	ذات القيمة المنخفضة+الكمية و الحجم المرتفعين	ذات القيمة المنخفضة و الكثافة العالية
المسافة المتوسطة المقطوعة (كلم)	850	1000	1500	2200-600	550-450
المميزات الخدماتية					
مدة العبور	متوسطة	طويلة	قصيرة	طويلة	طويلة
درجة التوفر	مرتفعة	متوسطة	متوسطة	منخفضة	منخفضة
تحويل مواعيد التسليم	ضعيفة	معتدلة	ضعيفة	من معتدلة الى مرتفعة	ضعيفة
نسبة الخسارة و الضياع	ضعيفة	متوسطة الى مرتفعة	ضعيفة	منخفضة الى معتدلة	منخفضة

المصدر : خطيب سيدي محمد، بلقريصات رشيد" **أهمية قطاع انقل في دفع التنمية الاقتصادية"**، مجلة الاقتصاد و المناجمنت العدد 06 (2007) ،ص 130.

3/محددات الطلب على النقل :

يتميز الطلب على النقل بمجموعة من الخصائص من اهمها[5]:

* الهدف من الطلب على النقل: بمعنى ان الطلب على النقل ليس لذاته مثل السلع الاستهلاكية وانما هو طلب من اجل تلبية احتياجات مختلفة، فطلب النقل بالنسبة للمنظمات يكون من اجل تلبية الاحتياجات من المواد المختلفة او تصريف المنتجات في السوق.

* ارتباط الطلب على النقل بالزمن: ان زمن الرحلة له دور كبير في الطلب على النقل ولنفس النوع من النقل بمعنى ان الطلب على اي نوع من انواع النقل يرتبط بوسيلة النقل نفسها وهذا ما يتوقف على عدة عوامل وصول السلعة في الوقت المناسب، والاعتبارات الشخصية للمسافر وذلك من خلال تقييمه للزمن والثمن خاصة انه مع زيادة سرعة نوع او وسيلة النقل فان تكاليف النقل ترتفع.

* الطلب على النقل يرتبط بمستوى النشاط الاقتصادي: ان التقلبات الاقتصادية لها دور كبير في الطلب على النقل ففي حالة الرواج يزداد الطلب على النقل بغيت نقل المواد اللازمة للإنتاج ونقل المنتجات الى المخازن او اسواق التصريف، والعكس صحيح ففي حالة الكساد تكون الحاجة الى المواد اقل وبالتالي يقل الطلب على النقل.

* التكلفة: تتصف تكاليف النقل بارتفاع التكاليف الرأسمالية الثابتة والتي تصل الى عدة اضعاف التكاليف المتغيرة، وذلك لما تتطلبه مشاريع النقل من إنشاءات ضخمة تستمر لعده سنوات كالمطارات، الموانئ، طرق الحديدية...الخ، بالإضافة الى ثمن وسائل النقل مثل الطائرات، السفن القطارات، والوسائل المساعدة مثل: محطات الوقود، معدات التحميل والتفريغ، والصيانة.

ان تكلفة النقل لوحدها غير كافية لتحديد اسلوب او وسيلة النقل الافضل، فعلى سبيل المثال ان تكلفة النقل بالسكك الحديدية أقل من تكلفة النقل الجوي والسيارات، ولكن هناك تكاليف اضافية

[5] –قلبازة أمال، بن حراث حياة "**لوجستيك النقل ودوره في التنمية الاقتصادية– دراسة برامج تطور قطاع النقل في الجزائر**–" مجلة الاقتصاد و إدارة الاعمال ،العدد 02/13 سنة 2014 ،ص 78.

يجب اخذها في عين الاعتبار وهي تكاليف اعادة النقل من محطات السكك الحديدية الى المخازن أو منافذ التوزيع أو الى الاسواق.

* المنافسة: لا يوجد في عالم اليوم تقريبا اي نشاط او عمل بدون منافسه وفي مجال النقل فان المنافسة تكون في ثلاث نواحي رئيسية وهي: مستوى الخدمة، الامان، التكاليف.

4/أهمية النقل:

يلعب قطاع النقل دورا فعال في حياة الافراد والمجتمعات وحتى المؤسسات، من خلال الانتاج والتوزيع من جهة، ومن خلال الرفاهية والتحضر من جهة اخرى وتتمثل أهمية النقل في[6]:

-التأثير على نمط واستراتيجية التنمية الاقتصادية حيث تؤثر خدمات قطاع النقل بمختلف انواعه على عملية التوطن الصناعي، من خلال اختيار مراكز الانتاج ومنافذ التسويق.

-المساعدة في رفع معدلات راس المال حيث تعمل الخدمات قطاع النقل على تسهيل عمليه انتقال المعرفة التكنولوجية التي ترتفع فاعليتها مع رفع معدلات النمو الاقتصادي.

-المساهمة في تصدير الانتاج الفائض على الاسواق العالمية وبالتالي الحصول على الموارد اللازمة من العملة الصعبة.

- العمل على تحسين ميزان المدفوعات.

-المساهمة في خفض عجز ميزان المدفوعات وذلك بإنتاج الصادرات وتوفير بدائل الواردات وتوفير تكاليف نقل المنتجات المصدرة الى الخارج.

-تدعيم الترابط والتكامل الاقتصادي سواء بين الصناعات المختلفة في القطاع الواحد وبين مختلف القطاعات فيما بينها.

---

[6]-بيدي مدني " **دور النقل وهياكله في تنمية السياحة"، مجلة "الأبحاث الاقتصادية" لجامعة البليدة 2 –العدد (08جوان 2013)، ص 224**.

5/قطاع النقل ودوره التنموي[7]:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي، ويعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، ولا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل، الأمر الذي لا يمكن تحقيقه إلا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل، يرتبط ارتباطًا وثيقًا بخطط القطاعات الاقتصادية الأخرى.

وقد تطورت صناعات النقل في وقتنا الحاضر وأّثرت بشكلٍ كبير على التطور الاقتصادي، حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة والبعد، فيساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية وزيادة الانتاج وانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل ، ويمكننا لمس ذلك في كافة البلدان الصناعية المتقدمة حيث كانت السكك الحديدية قديما هي الوسيلة الرئيسة للنقل عموما، أما الآن فإن تلك البلدان تتميز بوجود أنظمة نقل متطورة، فبالإضافة إلى السكك الحديدية هناك وسائل أخرى كثيرة كالطائرات والسفن والأنابيب(لنقل المواد السائلة كالنفط) وأنظمة مرور عابر مؤلفة من شبكات الطرق البرية، وبالتالي نجد إن قطاع النقل قد ساهم مساهمة فعالة في تقدم هذه البلدان اقتصاديا وصناعيا.

كما يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما إنه يعتبر عاملا مساعدا في استغلال الموارد الطبيعية التي غالبا ما يتركز وجودها في مناطق نائية، ويمكن إجمال المساهمات الرئيسة لقطاع النقل في عملية التنمية لأي دولة في الأمور التالية:

- اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في خفض نفقات الإنتاج والنقل والتوزيع.

---

[7] - سمير بوختالة وأخرون "**واقع و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية**" المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية – عدد / 06جوان 2017، ص 50.

- اكتشاف الثروات الطبيعية واستغلالها في أفضل الظروف.
- توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعيا.

-نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها.

-تحقيق التوازن في عملية العرض والطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية والخارجية.

-تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان واندماجها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي.

المحاضرة رقم 10:

تطوير قطاع النقل المستدام حتمية في ظل العولمة.

المحاضرة رقم 10: تطوير قطاع النقل المستدام حتمية في ظل العولمة.

يعد النقل عنصر محفز لحركية الأشخاص و البضائع بطريقة إيجابية تحقق التنمية وتسهل تبادل الثروات، لكنه أصبح مصدر تأثير سلبي على البيئة و المجتمع والاقتصاد، ذلك أن البيئة تأثرت بانبعاثات الغازات الضارة الناجمة عن وسائل النقل، وتلوث الهواء وتلوث المياه التي أدت إلى أمراض خطيرة .كما لم يسلم المجتمع من تأثيرات النقل من حوادث المرور، الضوضاء و الازدحام مما سبب ارتفاع في عدد الوفيات وزيادة التوتر والقلق في وسط أفراد المجتمع بالتوازي مع ارتفاع معدلات النمو السكاني الذي أدى بدوره إلى تفاقم حدة الطلب على النقل ضف إلى ذلك تداعيات النقل على الاقتصاد المتمثلة في ارتفاع تكاليف تنقل الأشخاص نتيجة الارتفاع المستمر لأسعار الوقود المحرك لوسائل النقل المختلفة.

وفي ظل هذه الظروف أصبح من الضروري أن يتحول هذا القطاع إلى أنماط أنظف ومنخفضة الكربون و أكثر مراعات للبيئة و بالتالي التطرق الى مفهوم الاستدامة في النقل.

1- مفاهيم حول التنمية المستدامة:

تعرف التنمية المستدامة على انها التنمية التي تلبي احتياجات الجيل الحاضر دون التضحية او الاضرار بقدرة الاجيال القادمة في تلبية احتياجاتها. كما يمكن تعريفها على انها التخفيف من وطأة الفقر على الفقراء من خلال تقديم حياة امنة ومستديمة والحد من تلاشي الموارد الطبيعية وتدهور البيئة والخلل الثقافي والاستقرار الاجتماعي[1].

للتنمية المستدامة مجموعة من الخصائص يمكن تلخيصها في النقاط التالية [2]:

*التنمية المستدامة تنمية طويلة الأمد، حيث تأخذ بعين الاعتبار حقوق الأجيال القادمة في موارد الأرض وتسعى إلى حمايتها .تلبي احتياجات الفرد الأساسية والضرورية من الغذاء، والكساء،

---

[1] – أحمد رحموني وآخرون "**ضرورة الانتقال نحو النقل المستدام –عرض التجربة النيوزلندية في مجال استدامة قطاع النقل** "،مجلة التحولات الاقتصادية العدد01 المجلد01، ص 43.

[2] –قندوز عائشة ،التاوتي عبد العليم "**النقل المستدام في الجزائر–حالة النقل البري–**"مجلة جديد الاقتصاد المجلد16 العدد01 ،ص 344.

والحاجات الصحية والتعليمية التي تؤدي إلى تحسين الأوضاع المادية والاجتماعية للبشر دون الإضرار بالتنوع الحيوي، وهذا من أولوياتها فعناصر البيئة منظومةٌ متكاملةٌ والحفاظ على التوازن ما بين هذه العناصر يوفر بيئةً صحيةً للإنسان.

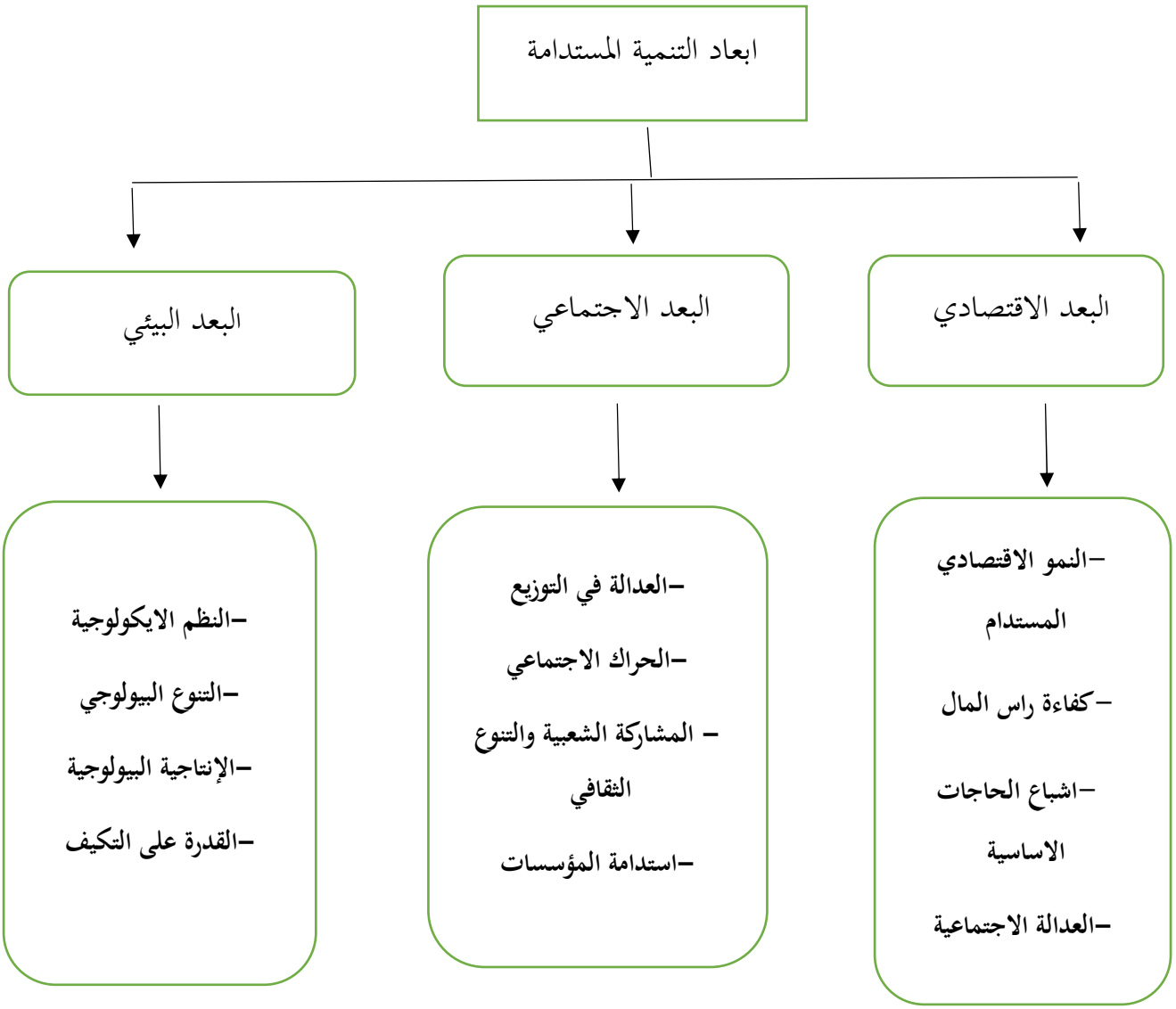
*تحافظ على عناصر المحيط الحيوي ومركباته الأساسية، مثل :الهواء والماء؛ حيث تشترط الخطط عدم استنزاف الموارد الطبيعية في المحيط الحيوي، وذلك برسم الخطط والاستراتيجيات التي تحدد طرق استخدام هذه الموارد مع المحافظة على قدرتها على العطاء.

*تعتمد على التنسيق بين سلبيات استخدام الموارد واتجاهات الاستثمارات؛ حيث تعمل جميعها بانسجام داخل منظومة البيئة، بما يحقّق التنمية المتواصلة المنشودة.

وللتنمية المستدامة مجموعة من الابعاد يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

ان التنمية المستدامة هي تنمية لا ترتكز على الجانب البيئي فقط ،بل تشمل ايضا الجوانب الاقتصادية والاجتماعية اي انها تنمية بأبعاد ثلاث مرتبطة ومتداخلة فيما بينها. وكل بعد منها يتكون مجموعة من العناصر كما هو مبين في الشكل التالي

شكل05: ابعاد التنمية المستدامة.



المصدر : أحمد رحموني وآخرون "**ضرورة الانتقال نحو النقل المستدام –عرض التجربة النيوزلندية في مجال استدامة قطاع النقل** "،مجلة التحولات الاقتصادية العدد01 المجلد01، ص 44.

ويمكن الإشارة الى ان ابعاد التنمية المستدامة هي ابعاد المرتبطة ومتداخلة ومتكاملة ويمكن التعامل معها على انها منظومات فرعيه لمنظومة التنمية المستدامة ويتمثل هذا الترابط فيما بينها وفق احد الباحثين فيما يلي:

- **اقتصاديا** النظام المستدام اقتصاديا هو النظام الذي يتمكن من انتاج السلع والخدمات بشكل مستمر وان يحافظ على مستوى معين قابل للإدارة من التوازن الاقتصادي ما بين الناتج العام والدين العام .وان يمنع حدوث اختلالات اجتماعية ناتجة عن السياسات الاقتصادية.
- **بيئيا** النظام المستدام بيئيا يجب ان يحافظ على قاعدة ثابتة من الموارد الطبيعية تجنب الاستنزاف الزائد للموارد المتجددة والغير المتجددة. ويتضمن ذلك حماية التنوع الحيوي والاتزان الجوي وانتاجية التربة والانظمة البيئية الطبيعية الاخرى التي لا تصنف عادة كموارد اقتصادية.
- **اجتماعيا** يكون النظام مستداما اجتماعيا في تحقيق العدالة في التوزيع ،وايصال الخدمات الاجتماعية كالصحة والتعليم الى محتاجيها ،والمساواة في النوع الاجتماعي والمحاسبة السياسية والمشاركة الشعبية.

2/مفاهيم حول النقل المستدام :

2-1/تعريف النقل المستدام :

النقل المستدام هو ذلك النوع من النقل الذي لا يهدد الصحة العامة، ويحافظ على سلامة المواطن والبيئة والمناخ، كما يهدف إلى ترشيد استعمال وسائل النقل من أجل الحفاظ على مصالح الأجيال القادمة[3].

في تقرير التنمية المستدامة لسنه 2009 والصادر عند مؤسسه النقل في مونتريال حيث ترى ان النقل المستدام عباره عن نظام يهدف الى تحقيق النقاط التالية:

[3] -عز الدين نشاد " **النقل البحري المستدام وتحديات التنمية المستدامة في الدول النامية _المبررات والآثار_**"، مجلة العلوم الإنسانية لجامعة أم البواقي المجلد 08 العدد03 (2021) ،ص 19.

-يسمح للأفراد والمجتمعات بالتلبية حاجاتهم الاساسية للتنقل بشكل امن ويتلاءم مع صحة الافراد والنظم البيئية، ولا يحمل مضرة للأجيال الحالية او المستقبلية.

- تكاليفه تكون منطقية كما يقدم اختيارات وبدائل الوسائل النقل ويشجع الاقتصاد التنافسي.

- يحد من انبعاثات الغازات الدافئة بشكل لا يتعدى قدره الارض على استيعابها، ويخفض الى ادنى المستويات استهلاك الموارد النابضة ويحدد استهلاك الموارد المتجددة في حدود احترام اسس التنمية المستدامة.

- يعيد استعمال المواد المعاد تدويرها ويخفض الى اقصى حد الضوضاء واستعمالات الأرض.

شكل 06:نظام النقل المستدام

المصدر :خالد ليتيم ،صفية دريوش "**تقييم استراتيجية تطوير النقل البري في الجزائر في إطار رؤية تنموية مستدامة**"، مجلة "الإدارة والتنمية للبحوث والدراسات العدد05 ،ص 224.

2-2/أدوات النقل المستدام:

حددت المديرية العامة للنقل والطاقة في الاتحاد الأوروبي أدوات النقل المستدام في النقاط التالية[4]:

***الوقود النظيف**: وقود الديزل الحيوي، الطاقة المتجددة، غاز البترول المسال، الغاز الطبيعي المضغوط، طرق النقل التي تعمل بالطاقة البشرية طرق النقل باستخدام الطاقة الحيوانية.

***البنية التحتية المستدامة** (الخضراء): الطرق الخضراء -المسالك المستدامة -طرق السكك الحديدية -المرافق المنفصلة للدراجات والطرق والمسارات الخاصة بحافلات النقل السريع.

***القيود المفروضة على الوصول**: شوارع حية ومناطق محدده للسيارات- ادارة المواقف- مناطق للمشاة- تهدئة حركة المرور والحد من السرعة.

***استراتيجيات التسعير الكامل**: تسعير الازدحام -التذاكر المتكاملة- البطاقة الذكية- تسعير المواقف.

***النقل الجماعي للركاب**: حافلات العبور- النقل المتعدد الوسائط -مرافق ومواقف السيارات - الاستجابة للطلب على النقل او الاستجابة للطلب على النقل العابر- الامن وشرطة المرور العابر- النقل العام -خدمات الحافلات- السكك الحديدية- البطاقات التكاملية- التسويق -جودة الخدمة.

***معلومات الرحلات**: الجداول الزمنية لوسائل النقل العامة وهي وكالة متخصصة في البحث الالكتروني المستخدم لإيجاد أفضل رحلة بين نقطتين من طرف بعض وسائل النقل.

***اعتماد مركبات نظيفة**: المركبة الكهربائية -المركبة الهيدروجينية- المركبة الهجينة.

---

[4] -صونية شنبي "**استراتيجيات وسياسات تطوير قطاع النقل المستدام في التجارب الحديثة- دراسة حاله قطاع النقل في الجزائر-**" مجله التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، المجلد 02 العدد 01 سنة 2017 ،ص 59.

2-3/مبادئ النقل المستدام :

يرتكز النقل المستدام على مجموعة من المبادئ نلخصها في النقاط التالية[5]:

***تأمين الوصول** :حيث أن الوصول إلى الأشخاص والأماكن والسلع والخدمات من الأهمية الاجتماعية والاقتصادية لرفاهية المجتمعات، ويتم ذلك من خلال تحسين فرص التواصل بين الأفراد من خلال تنويع خيارات النقل، واعطاء الأفراد مزيداً من الخيارات لتلبية احتياجاتهم من النقل.

***العدالة الاجتماعية** :حيث تكتسي خدمات النقل أهمية بالغة في اقتصاديات الدول، وتساهم بشكل فعال في بناء المجتمع وتحسين نوعية الحياة، وبالتالي وجب على الدولة توفير نظم نقل تحقق العدالة الاجتماعية والإنصاف بين الأجيال والأقاليم، وجميع السكان على اختلاف طبقاتهم خاصة المناطق النائية والفقراء منهم.

***سياسة نقل متكاملة** :حيث يتم وضع خطة شاملة لمنقل بالاعتماد على جمع معلومات عن مستوى خدمات النقل المتوفرة حاليا، والخدمات المتوقع تقديميا مستقبلا، زيادة الكثافة السكانية وانتشارها الجغرافي بهدف التمكن من تطوير وتوسيع شبكات النقل وتهيئة الوسائل المناسبة.

وتقع عملية تخطيط النقل على عاتق صناع القرار في الدولة والذي يتضمن النظم والحلول المستدامة والمتكاملة فيما بينها، وليس مجرد حلول جزئية أو مؤقتة.

***الصحة والسلامة** :حيث يجب تصميم وتشغيل نظم النقل بطريقة غير مضرة بالصحة العامة (البدنية و العقلية)، وتحقيق الرفاهية الاجتماعية والسلامة لجميع الأفراد وتحسين ونوعية الحياة في المجتمع.

---

[5]- عز الدين نشاد " **النقل البحري المستدام وتحديات التنمية المستدامة في الدول النامية _المبررات والآثار_**"، مجلة العلوم الإنسانية لجامعة أم البواقي المجلد 08 العدد03 (2021) ،ص 21

***جودة البيئة** :حيث نجد أن الأنشطة البشرية تساهم في تدمير الموارد الطبيعية أو استهلاكها بمعدلات تفوق قدرة الطبيعة على إعادة تجديدها أو استبدالها، كما تزيد الضغط على البيئة وقدرتها المحدودة على استيعاب النفايات، لهذا وجب بذل جهود نحو تطوير نظم نقل تتقيد بالاعتبارات البيئية التالية:

-التأكد من أن معدل استخدام الموارد المتجددة لا تتجاوز معدلات تجديدها، واستخدام الموارد المتجددة ضمن الحد الأدنى.

– منع التلوث: حيث يجب سد احتياجات النقل دون توليد الانبعاثات التي تهدد الصحة العامة، والمناخ العالمي، والتنوع البيولوجي وسلامة العمليات الإيكولوجية الأساسية.

– الحد من النفايات: وذلك عن طريق تقليل الانبعاثات والمخلفات والملوثات السطحية (المياه العذبة والمالحة والمياه الجوفية) خاصة المتعمقة بالنقل الجوي، إضافة إلى الحد من النفايات المتولدة من تغيير وسائل النقل والمركبات والسفن المنتهية الخدمة أو المتوقفة عن العمل واستبداليا بجيل جديد والبنى التحتية المتعمقة بها، وذلك عن طريق خفض عمليات التغيير واعادة استخدامها أو إعادة تدويرها.

– ضمان وجود إدارة طوارئ ضمن مكونات نظم النقل المعمول بها من أجل الاستجابة لأية حوادث ممكن أن تؤدي إلى كوارث بيئية (مثل تسرب النفط من إحدى الناقلات العملاقة في البحر)، وغيرها من الحوادث ذات الصلة.

-الحد من استهلاك الوقود الأحفوري والتقليل من الانبعاثات من خلال كفاءة إدارة الطلب.

– يجب مواكبة التطور والبحث العلمي للتكنولوجيات البديلة المبتكرة التي تساعد على تحسين كفاءة النقل وحماية البيئة وتشجيع استخدام الطاقة البديلة والمتجددة.

*__الجدوى الاقتصادية__: حيث يجب أن تكون نفقات نظم النقل المستدامة فعالة من حيث التكلفة، وعلى صناع القرار إيجاد نظام حساب للتكاليف الإجمالية، بحث يعكس الحقيقة الاجتماعية الاقتصادية والبيئية لها، وذلك من اجل إيجاد معيار المساواة والعدالة في الدفع من قبل مستخدمي وسائل النقل مقارنة مع التكاليف الإجمالية، إضافة إلى النظر في الآثار الاقتصادية و فرص العمل والمنافع التي يمكن أن تتولد من إعادة تشكيل نظم النقل.

المحاضرة 11:

النقل متعدد الوسائط.

المحاضرة 11: النقل متعدد الوسائط.

في إطار العولمة الاقتصادية والتسارع وتيرة النمو والتنمية عالميا في مجال النقل و اللوجستيك، اصبح من الضروري الاهتمام اكثر بمنظومه النقل المتعدد الوسائط لمواكبة تطورات هذا القطاع الحيوي والذي يعتبر من احدث واكثر انظمة النقل فعالية، اذ يتمثل الهدف الرئيسي من تطبيقه في تخفيض التكاليف، تقليص مدة النقل وغيرها من الخصائص التي بموجبها يتم ايصال البضائع الى المستهلك النهائي بأفضل سعر في الوقت المناسب وباقل الخسائر.

1-تعريف النقل متعدد الوسائط:

-هو نقل البضائع باستخدام عدة وسائط نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤوليتها.

-عرف الاتحاد الأوروبي [1]عام 1975النقل الذي يستعمل أكثر من واسطة: بالنقل البري بين الدول الأعضاء حيث يتم نقل المقطورة بالسكك الحديدية بين مكان الشحن واقرب نقطة من مكان التفريغ. وفي عام 1992تم مراجعة تعريف عام 1975حيث أصبح النقل متعدد الوسائط يشمل وسائط النقل الأخرى مثل النقل البحري ولا يقتصر على دمج النقل الحديدي والطرقي وعرف النقل متعدد الوسائط بأنه: نظام النقل الذي يدمج أكثر من واسطة نقل بهدف تقديم خدمات نقل من الباب إلى الباب ويستجيب للأصول الفنية.

- عرفته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة سنة 1890على أنو "نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، وعلى أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في

[1] -رصاع حياة "**دور اللوجستيات في تطوير البحرية -دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران-**" اطروحة لنيل شهاده الدكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعه وهران سنه 2019،ص125.

بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر."، لذا يجب أن يتضمن مفهوم النقل متعدد الوسائط العناصر التالية[2]:

* ضرورة أن يشتمل عقد النقل على واسطتي نقل على الأقل لا يشترط أن يكون بين الواسطتين الواسطة البحرية.

* أن يكون النقل دوليا أي يتجاوز الحدود السياسية لدولة ما إلى داخل الدولة الأخرى.

* أن يعهد لجهة واحدة مسئولية تنظيم النقل خلال أنماط النقل المختلفة أمام أصحاب البضاعة في مقابل أجرة نقل لكافة مراحل النقل.

* تصدر وثيقة نقل واحدة لكافة مراحل النقل تكون بديل لسند الشحن فيما تم لو الشحن بطريق البحر أو تذكرة نقل في الأحوال التي يتم فيها النقل بالجو.

نستنتج مما سبق ان نظام النقل المتعدد الوسائط يشكل التكنولوجيا حديثة في مجال النقل المعاصر تم تصميمه لتسهيل انسيابية حركة السلع بين منطقتين مختلفتين في دولتين مختلفتين بموجب عقد النقل واحد (اي مسؤوليه قانونيه واحده)، يمكن من خلال عبور الحدود الجغرافية عن طريق نظام التحويلة وباستخدام وسائط نقل مختلفة متناسقة وفق منهج ثابت ومستقر.

اضافة الى ذلك، فان مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية قد فرق بين واسطة ووسيلة النقل حيث اقر بان النقل الدولي المتعدد الوسائط يتكون من المكونات الثلاثة الرئيسية التالية:

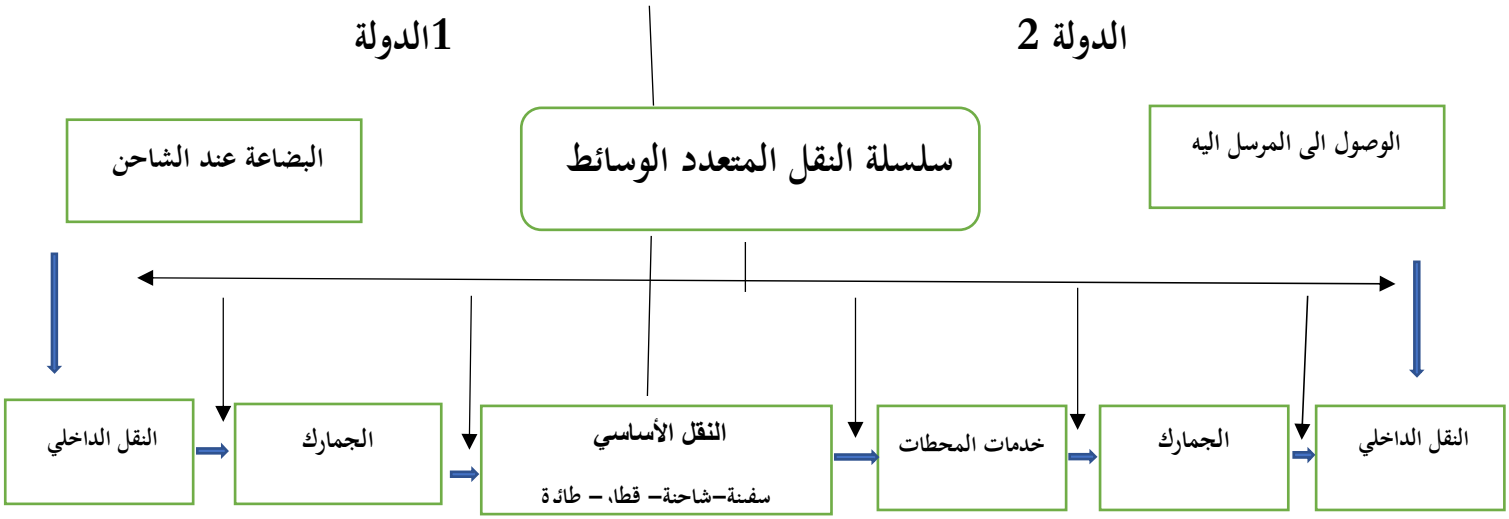
*وسائط النقل مثل البحر، الطريق البري، الجو، السكك الحديدية.

*سائل النقل مثل السفينة، سيارة الشحن، القطار، الطائرة.

*وحدات تحميل النمطية مثل الحاويات.

[2] -كاكي عبد الكريم، يحياوي عبد الحفيظ " **مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البينية**" مجلة البحوث و الدراسات التجارية العدد 4(سبتمبر2018)، ص77.

الشكل07: سلسلة العمليات المكونة للنقل المتعدد الوسائط.



المصدر :نبيلة الحبيتري "**فعالية نظام النقل المتعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير المبادلات التجارية –حالة الجزائر–**" مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة المجلد 06لعدد 02 (سنة2021)، ص 286.

2/أهمية النقل متعدد الوسائط:

تأتي أهمية هذا النظام استجابة للمتغيرات العالمية في المجالات الاقتصادية والتجارية، وقد برزت أهميته حديثا بمناسبة ظهور فكرة النقل الشامل التي تستند الى النظر الى العمليات النقل الدولي من وجهة شاملة في اطار لوجستيات التجارة الدولية، حيث يشمل انشطة متعددة ترتبط بالإنتاج والتوزيع والتخزين بكفاءة عالية وتكلفة اقتصادية. ومن ثم فان النقل متعدد الوسائط يستهدف ضمان انسيابية ومرونة حركه البضائع من خلال سلسلة النقل المتكاملة وبسعر واحد وفي وقت مضبوط، اذ يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض الى مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق ومن خلال استعمال سلسلة متصلة من وسائل النقل البحرية، البري، الجوية. التي تتفاعل في اتساق مكاني وزماني لا تعوقه الفجوات الجغرافية او الفواصل الزمنية، مما يسمح بزيادة كفاءة وسائل النقل وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الاقليمية والدولية. والجدول الموالي يوضح اهمية النقل المتعدد الوسائط مقارنه بأنواع النقل الأخرى.

جدول10: مقارنة بين النقل المتعدد الوسائط والاحادي الوسائط.

النقل المتعدد الوسائط	النقل الاحادي الوسائط
خدمة مباشرة وميسرة للشحن	تعدد مرات الشحن وتعقدها
خدمات التزامن المحكم	صعوبة ضبط التوقيت
الترشيد في اختيار وسيله النقل وخط سير الرحلة	جمود في اختيار وسيلة النقل
تكامل عملية النقل بأقل التكاليف	تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف
التعامل مع متعهد واحد للنقل	التعامل مع متعاملين متعددين
مسؤولية واحدة في مواجهة الشاحن	تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل
وثيقة نقل واحدة	تعدد وثائق النقل
تخفيض حجم المخزون والوصول الى المخزون الصفري لليقين من خدمات النقل المتكاملة.	زيادة حجم المخزون لعدم اليقين من الخدمات المختلفة واحكام السيطرة عليها.
تقليل تلف وضياع البضائع	كثرة ما تتعرض لها البضائع من التلف والخسارة والضياع
تحقيق مبدأ سرعه تسليم البضائع	طول زمن رحلة البضائع حتى تصل الى اليد المستهلك

المصدر: مصداع راضية و أخرون **"واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية"** مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير وعلوم التجارية المجلد 13 العدد 03 (سنه 2020)،ص 870.

3/متطلبات تفعيل نظام النقل متعدد الوسائط:

لقد أصبح لزاما على كل الدول التي ترغب في جذب شركات النقل العالمية وجعل اراضيها ممرا للمنتجات الدولية تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط، ولتطبيقه بصورة كاملة وصحيحة لابد من

تحديد مقومات لتفعيل هذا النظام منها ما يتعلق بمتطلبات خاصة بوسائل النقل ومتطلبات لوجستية ومنها ما يتعلق بمتطلبات قانونية[3].

3-1/ المتطلبات الخاصة بوسائل النقل: ان تطور ونمو التبادل التجاري بين الدول ولا سيما المتجاورة يفرض تطوير في وسائل النقل من حيث السرعة والحجم والعدد وذلك لتتلاءم مع تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط.

***النقل البحري:** تعتبر الموانئ البحرية الحلقة الأهم ضمن سلسلة النقل الدولية بسبب انخفاض تكاليفه مقارنة بباقي وسائل النقل، مع امكانية الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير للنقل. فبعد تهيئه البنية التحتية المناسبة يصبح المرفأ المكان المناسب للقيام بعمليات التفريغ والتخزين والانتقال الى نمط اخر من النقل، كما ظهرت الموانئ المحورية وهي موانئ حاويات تستقبل السفن العملاقة وتقدم كامل الخدمات اللوجستية لدى على السلطات الموانئ تطوير وتسيير الاجراءات التنظيمية والادارية وتعزيز بنية الموانئ من الساحات و ارصفة وتزويدها بالمعدات اللازمة للرفع من كفاءتها خاصة فيما يخص النقل بالحاويات، وبالنسبة للسفن ينبغي ان ينسجم اوضاعها من حيث السلامة والبناء مع المواصفات العالمية كما يجب ان تندمج الشركات الملاحية الصغيرة في كيانات كبيرة وذلك لمواجهة المنافسة الشديدة من قبل الشركات المماثلة لها في العالم.

***النقل البري:** للنقل البري دور هام في منظومة النقل المتعدد الوسائط حيث تكون اهميته في المزايا النسبية التي يحققها من خلال الشحنات التي تستطيع تحقيق خدمة النقل من الباب الى الباب، وذلك لكونها أكثر وسائل النقل مرونة. اما بالنسبة للسكك الحديدية فتكمل اهميتها من خلال تحقيق اقتصاديات الحجم الكبير.

ولكي يتم تفعيل النقل البحري في النظام النقل المتعدد الوسائط يجب توافر شبكة من الطرقات عالية الجودة تربط بين الموانئ الرئيسية والمدن المختلفة، كما يجب ان يتوافر اسطول من الشاحنات عالية

[3] – مصداع راضية و أخرون "**واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية**" مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير وعلوم التجارية المجلد 13 العدد 03 (سنه 2020)،ص 871.

الكفاءة وخصوصا الشاحنات التي تنقل الحاويات وذلك من اجل تحقيق السرعة في عملية الشحن والتفريغ وكذلك تحقيق مستوى أمن جيد عند نقل البضائع.

اما بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فهو ينافس النقل البحري من حيث السعة والحجم والتكلفة، ولكي يتم تفعيله في النقل المتعدد الوسائط فانه يجب ان يتوافر على شبكة جيدة ومتطورة تربط ما بين الموانئ ومحطات متخصصة لتداول البضائع والموانئ الجافة. ويتم ذلك من خلال وضع دراسة شاملة لشبكة السكك ا الحديدية، وتحديث التشريعات الخاصة بهذا النوع من النقل وخصوصا ما بين الدول المتجاورة.

***النقل الجوي:** يعد النقل الجوي جزء من منظومة النقل المتعدد الوسائط، ولكي يتم تفعيله يجب ان تتوفر على اسطول من الطائرات الحديثة، كما يجب ان تكون المطارات قريبة من اماكن التصنيع ومن الموانئ الرئيسية، وان يتم تجهيز المطارات بمحطات تجميع وشحن وتوزيع البضائع. وبالرغم ان النقل الجوي يستخدم بنسبة ضئيلة بنقل البضائع مقارنة مع انماط النقل الاخرى الا انه ضروري في بعض الاصناف سريعة التلف وغالية الثمن.

3-2/الإطار القانوني والتشريعي: ان النقل الدولي يتطلب عبور البضائع اكثر من دولة، ولكل دولة انظمة جمركية مختلفة لذا اقامة بنية تحتية للنقل متعدد الوسائط لا يكفي بل يجب وضع بنية قانونية وتنظيمية موحدة من خلال ابرام اتفاقيات دولية تتضمن قواعد موحدة تلتزم بها جميع دول الأعضاء.

3-3/نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونيا: تحتل النظم الحديثة لوسائل الاتصال المرتبة الاولى في تبادل البيانات عن طريق اجهزة الاعلام الالي والبرامج الالكترونية، وبذلك اصبح التكنولوجيا المعلومات والبرمجيات تلعب دورا كبيرا في انشطة النقل من خلال القضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في الاعمال الورقية، كما تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل بالإضافة الى تحقيق تخفيضات في التكاليف والنفقات عبر مراحل عملية النقل. والنظام المعلوماتي يقتضي تصميم

بوابة معلوماتية لخدمات النقل تشارك فيها كافة الاطراف الفاعلة ذات العلاقة من وكلاء الشحن وجمارك وسلطات محلية ومحطات لوجستية. ويجب ان يقوم النظام على قاعدة بيانات تتضمن كافة المعلومات المطلوبة في الخدمات اللوجستية.

المحاضرة رقم 12: عولمة قطاع النقل في الجزائر.

يعتبر النقل من المتطلبات الاساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بالدراجة الاولى كما انه يعد أحد مصادر الرفاهية واحد عوامل تحسين مستوى معيشة الافراد من خلال اشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل، باعتباره ضرورة اجتماعية يفرضها ظروف الحياة اليومية.

لقد عرف القانون الجزائري خدمه النقل حيث نصت المادة 16 من القانون 88/ 17 المؤرخ فيه 10 ماي 1988 على ما يلي: يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي او معنوي اشخاص أو بضائع من مكان الى اخر على متن مركبة مهما كان نوعها[1].

ومن هنا نستنتج ان القانون عرف النقل على انه نشاط وأقتصر على وصفه دون التطرق الى الجانب الاقتصادي الذي يتضمنه حيث ان النقل من الناحية الاقتصادية هو نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة تحويل الفيزيائي للسلع والاشخاص من مكان الى اخر.

يعتبر النقل واحد من الركائز الأساسية للتنمية المستدامة والازدهار لأي بلد. وعليه فإن تواجد نظم نقل فعالة وشبكات حديثة ضروري لتحقيق التنمية الاقتصادية والرفاه الاجتماعي والإنتاج على نطاق واسع وحماية البيئة.

وقد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا. حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع وأخرى في طور الإنجاز لجعل هذا القطاع أكثر كفاءة وفعالية للمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد. يمكن تحليل واقع قطاع النقل في الجزائر في النقاط التالية:

[1] -قرومي حميد **مشاريع تنميه قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها** ا،ص.241

1-شبكة الطرقات:

تعتبر شبكة الطرق الجزائرية واحدة من أكبر الشبكات الأكثر كثافة في القارة الإفريقية، حيث يقدر طولها ب 112 696كلم من الطرق، منها 29 280كلم من الطريق الوطني وأكثر من 4910هيكل[2].تنقسم [3]الى 29534كلم طرق وطنية ،23875كلم ما بين الولايات و57591كلم ما بين البلديات. كما تمثل الطرق المعبدة 72% اي 80,000كلم من الشبكة الوطنية ترتكز معظمها في الشمال كما هو موضح في الشكل التالي.

شكل08: شبكة الطرقات في الجزائر.

المصدر: سمير بوختالة و أخرون "**واقع و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية**" المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية – عدد 06 /جوان 2017 ،ص 49.

[2] – سمير بوختالة و أخرون "**واقع و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية**" المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية – عدد / 06جوان 2017 ،ص 51.

[3] – خالد ليتيم ،صفية دريوش "**تقييم استراتيجية تطوير النقل البري في الجزائر في إطار رؤية تنموية مستدامة**"، مجلة "الإدارة والتنمية للبحوث والدراسات العدد05 ،ص 230.

ويمكن تلخيص الانشاءات الطرقية الحديثة في الجزائر في النقاط التالية[4]:

– الطريق السيار شرق –غرب يبلغ طوله 1216 كلم يمتد من الحدود الجزائرية التونسية شرقا الى الحدود الجزائرية المغربة يعبر 24 ولاية.

–طريق الهضاب العليا يمتد على طول 1300 كلم يعبر 12 ولاية وهو حزام ثاني جاء لتعزيز الحزام الاول الرابط بين الشرق والغرب.

– طريق الوحدة الافريقية (الطريق العابدي الصحراء):يعتبر بوابه للنهوض بالمخططات التعاون الاقتصادي بين الافارقة يبلغ طوله حوالي 2344 كلم يشترك فيه ستة دول افريقيا و هي الجزائر نيجيريا ،المالي، تشاد، النيجر وتونس.

2/شبكة السكك الحديدية:

تقدر شبكة السكك الحديدية في الجزائر ب 2150 كلم[5]، اذا شاهدت في الآونة الاخيرة كهربة بعد المقاطع لوضع قطارات ذات السرعة فائقة قريبا من شانها ان تربط بين المدن الرئيسية للبلاد.

تسير شبكه السكك الحديدية من قبل شركه النقل للسكك الحديدية الوطنية، هذه الشبكة مجهزة بأكثر من 200 محطة تغطي خاصة شمال البلاد منها:

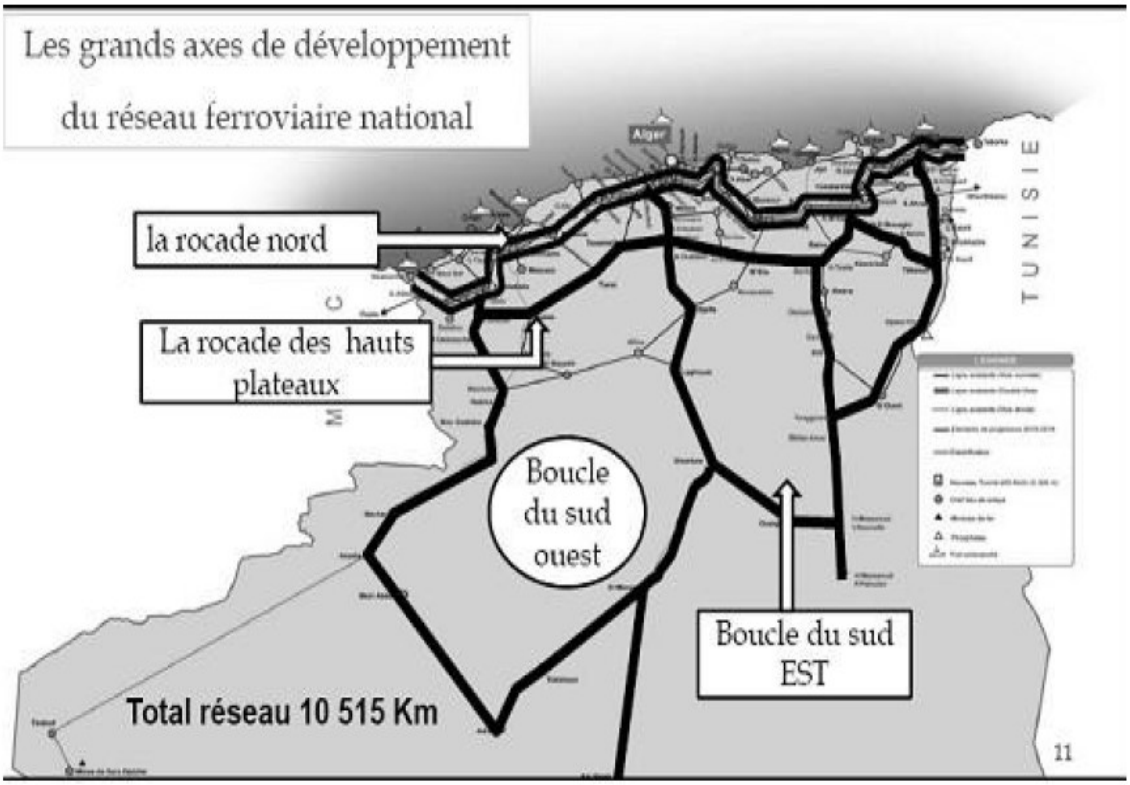
- 299 كلم السكك مكهربة.
- 305 سكك مزدوجة.
- 1085 سكك ضيقة.

[4] –نفس المرجع السابق، ص 231.

[5] – سهام بجاوي" **اهميه ترويج خدمات النقل في تحسين الصورة الذهنية لدى المسافر كوسيلة لدعم التنمية المستدامة في الجزائر**" مجله دفاتر الاقتصادية المجلد 13 العدد 01(2022)،ص707.

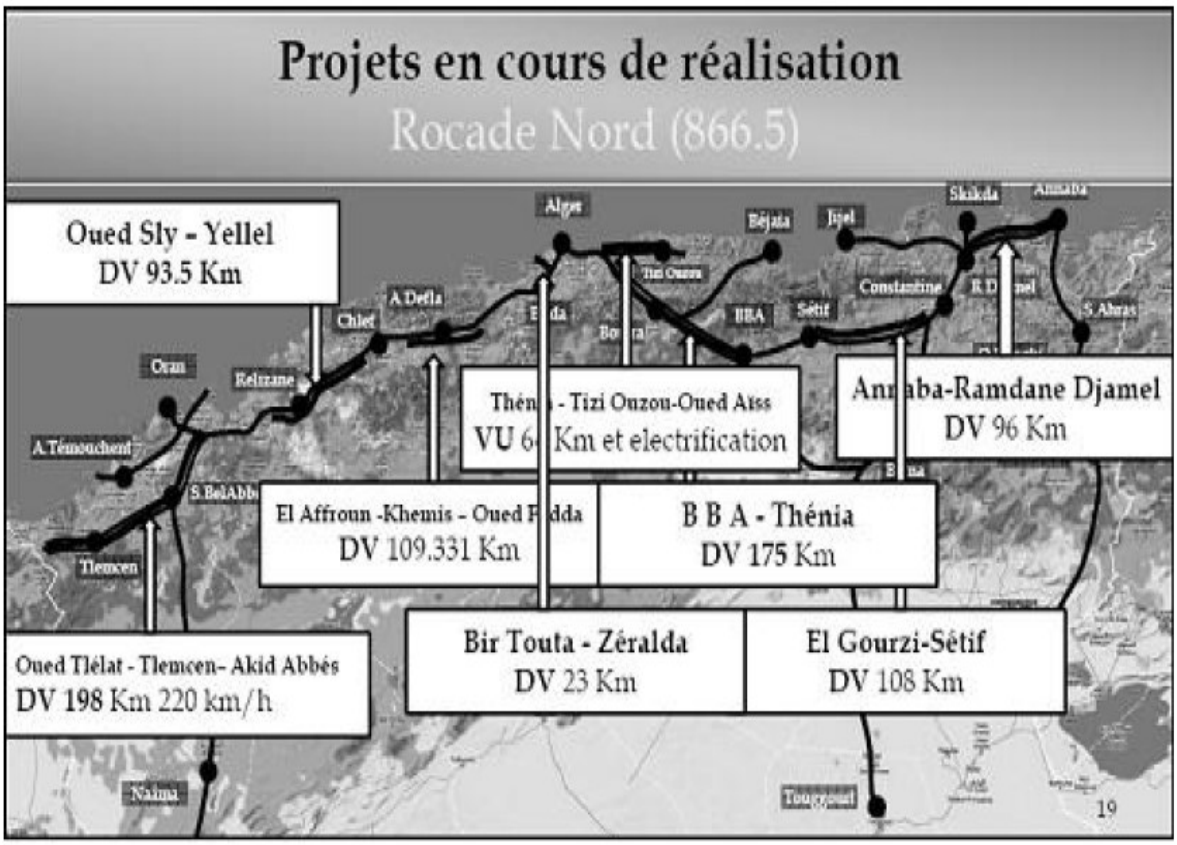
من بين مشاريع السكك الحديدية في طول الانجاز نذكر مشروع كهرباء 1000 كلم من السكاك الحديدية، وايجاز 3000 كلم من السكك الحديدية. كما تم مد طول شبكة السكك الحديدية الى 10515 كلم سنة 204.

الشكل09: مخطط تطوير شبكه السكك الحديدية في الجزائر.



المصدر: سهام بجاوي" **اهميه ترويج خدمات النقل في تحسين الصورة الذهنية لدى المسافر كوسيلة لدعم التنمية المستدامة في الجزائر**" مجله دفاتر الاقتصادية المجلد 13 العدد 01(2022)،ص708.

الشكل10: شبكة السكك الحديدية في طور الإنجاز.



المصدر: سهام بجاوي" **اهميه ترويج خدمات النقل في تحسين الصورة الذهنية لدى المسافر كوسيلة لدعم التنمية المستدامة في الجزائر**" مجله دفاتر الاقتصادية المجلد 13 العدد 01(2022)،ص708.

3/قطاع النقل البحري في الجزائر:

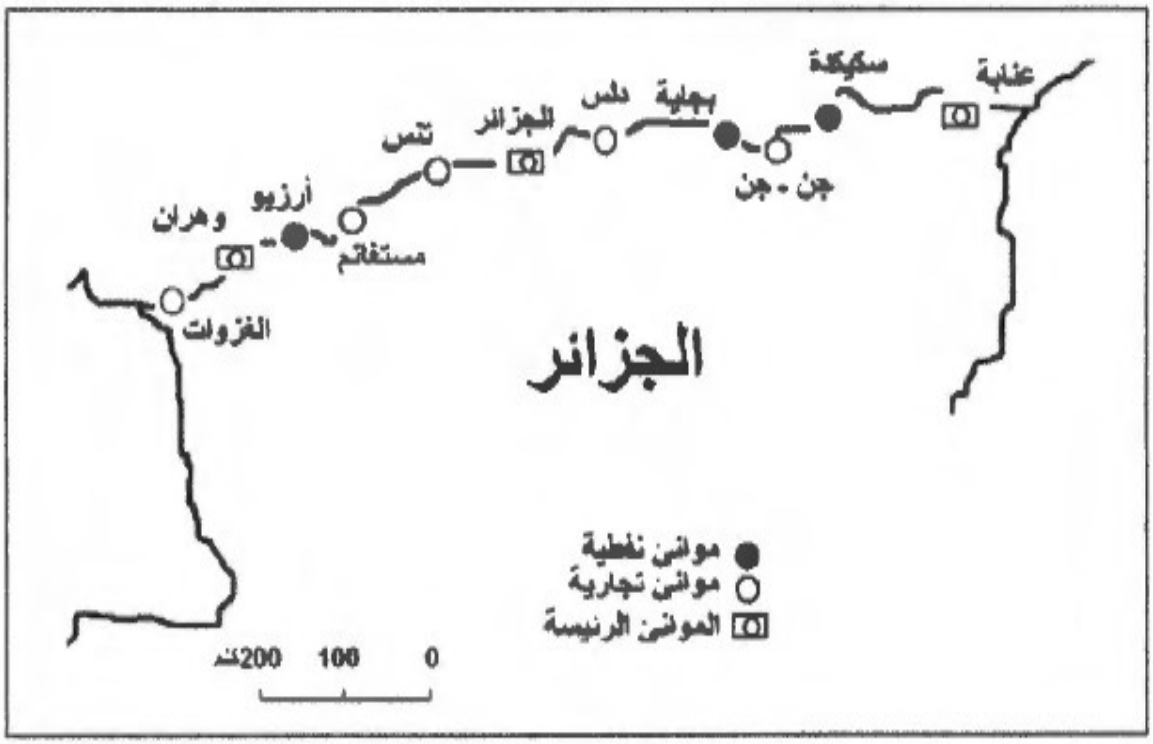
تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة والمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلين قطاع النقل البحري في الجزائر، معظم العبارات (السفينة العابرة) تعمل على ايصال الركاب الى الشواطئ الاوروبية ونقل البضائع الى جميع انحاء العالم[6].

معظم الانشطة التجارية الدولية تتم عبر طرق نقل البحري عبر 11 الميناء تجاري نذكر منها: الجزائر، وهران، عنابة، سكيكدة، ارزيو، بطيوة، بجاية، مستغانم، غزوات، جيجل، ودلس. اما فيما يخص

[6] - قلبازة أمال، بن حراث حياة "**لوجستيك النقل ودوره في التنمية الاقتصادية– دراسة برامج تطور قطاع النقل في الجزائر**–" مجلة الاقتصاد و إدارة الاعمال ،العدد 02/13 سنة 2014 ،ص 88.

اعمال ترميم الهياكل الاساسية للموانئ فان عدد قليل منها استفادت من هاته العملية باستثناء محطات النفط والغاز.

شكل 11:خريطة أهم الموانئ في الجزائر



قلبازة أمال، بن حراث حياة "**لوجستيك النقل ودوره في التنمية الاقتصادية– دراسة برامج تطور قطاع النقل في الجزائر**–" مجلة الاقتصاد و إدارة الاعمال ،العدد 02/13 سنة 2014 ،ص 89.

ويمكن استخلاص النواتج التالية:

– استحواذ الموانئ الجزائرية على 95% من المبادلة التجارية الخارجية

– انخفاض الثقة الاستيعابية للموانئ الجزائرية

– احتكار ميناء الجزائر لأكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية.

– احتكار الدولة لتسيير الموانئ وما ترتب على ذلك من مشاكل جانبية عديدة كبطيء المعاملات وسيطرة الروتين عليها وتكدس المخازن.

المراجع:

1/ أحمد عبد العزيز و أخرون " **العولمة الاقتصادية و تأثيرها على الدول العربية** " مجلة الإدارة و الاقتصاد ، العدد 86 (سنة 2011).

2/ حيدرة فتيحة " **العولمة و التعليم (مؤهلات المعلم في عصر العولمة)**"، مجلة الحكمة للدراسات التربوية و النفسية ن المجلد 02العدد 04(2014).

3/ نعيم إبراهيم الظاهر "**إدارة العولمة و أنواعها**"، عالم الكتاب الحديث 2009 .

4/ يعقوبن صليحة "**العولمة و أثرها على القطاع الصناعي الجزائري** "، مذكرة نيل شهادة ماجستير في العلوم اقتصادية تخصص تحليل اقتصادي جامعة الجزائر ، سنة 2009.

5/ دنيا بقال ، شهات احمد "**العولمة بين الرفض المطلق و الاستسلام التام** "،مجلة الحقيقة للعلوم الاجتماعية والإنسانية، المجلد 18 العدد 04 (2019).

6/ المعتصم بالله أحمد الخلايلة " **أبعاد العولمة الثقافية على الهوية العربية في عصر الأحادية القطبية**" ، مجلة التراث المجلد 08 العدد01 (2018).

7/ صديقة الفتني ، أ/ حنان مالكي "**الهوية الثقافية الجزائرية في زمن العولمة الثقافية – التحديات وسبل المواجهة–** "مجلة العلوم القانونية و السياسية، المجلد 12 العدد01 (2021).

8/ هامل سمية "**المفردات العربية في ظل العولمة**" حوليات جامعة الجزائر1المجلد: 35العدد: 02 ، ص: 1092.

9/ د/ عبد المنعم محمد الطيب حمد النيل **'العولمة و اثارها الاقتصادية على المصارف – نظرة شمولية–** ' مجلة اقتصاديات شمال افريقيا العدد 03 .

10/ خالد عيجولي **'العولمة الاقتصادية و مؤشرات قياسها**، مجلة البديل الاقتصادي العدد 06.

11/ جميلة الجوزي "**موقع الدول العربية ضمن العولمة الاقتصادية**" مجلة الاقتصاد و المناجمنت العدد 11.

12/ عبد المطلب عبد الحميد، العولمة الاقتصادية – منظماتها، شركاتها، تداعياتها، الدار الجامعية للنشر 2008.

13/ نادية العقون "**العولمة المالية و دورها في تكريس الازمات المالية** ؛أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية – تخصص التنمية، جامعة باتنة.

14/ نور الدين دلال – **العولمة المالية "كسب انتقال عدوى الازمات المالية الى البورصات**" مجلة الاقتصاد الصناعي المجلة 09 (2019).

15/ دلة مراد؛ بلخير عمر "**العولمة المالية و النظام المصرفي: اثار و التجليات**" مجلة مقاربات: مجلة 03، عدد 02 (2015).

16/ رمضاني محمد ، بن حمو عصمت محمد " **أثر الابداعات المالية على النمو و توازن الأسواق** " ، دفاتر بوادكس ، عدد خاص باليوم العلمي الابداع تحدي رئيسي لعولمة المؤسسات (25 جوان 2014).

17/ بوعافية سمير ،فريد مصطفى "**التعامل بالمشتقات المالية كأحد عوامل ظهور الازمات المالية الحديثة**" ،الملتقى الدولي حول الازمات المالية و الاقتصادية الدولية و الحوكمة العالمية.

18/ بلعزوز بن علي" **استراتيجيات إدارة المخاطر في المعاملات المالية** "، مجلة الباحث ،العدد07.

19/ سحنون محمد، محسن سميرة "**مخاطر المشتقات المالية و مساهمتها في خلق الازمات**" ، الملتقى الدولي حول الازمة المالية و الاقتصادية الدولية و الحوكمة العالمية 2009،.

20/ حيدر عباس عبد الله الجنابي "الأسواق المالية و الفشل المالي"، دار الأيام لنشر و التوزيع، 2015.

21/ بن رجم محمد خميسي "**المنتجات المالية المشتقة: أدوات مستحدثة لتغطية المخاطر أم لصناعتها؟** " الملتقى الدولي حول الازمات المالية والاقتصادية الدولية والحوكمة العالمية 2009.

22/ يعقوبن صليحة "**العولمة و أثرها على القطاع الصناعي الجزائري** "، مذكرة نيل شهادة ماجستير في العلوم اقتصادية تخصص تحليل اقتصادي جامعة الجزائر ، سنة 2009.

23/ عليوة علي "**المؤسسات المالية الدولية و دورها في تكريس العولمة المالية –إدارة الازمات المالية نمودجا**–"مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص مالية دولية ، جامعة ورقلة سنة 2016 .

24/ دودان حنان ، زبيري بلحاج " **دور صندوق النقد الدولي في إدارة أزمة الديون الخارجية للدول العربية خلال الفترة 2008–2015**" مجلة البشائر الاقتصادية ، المجلد 04 العدد 02 ،

25/ برباص الطاهر "**اثر تدخل المؤسسات النقدية و المالية الدولية في الاقتصاد –دراسة حالة الجزائر** – مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص نقود و تمويل " جامعة بسكرة ، سنة 2009.

26/ عبيدات ياسين ،قصاص طيب "**تقييم الاستراتيجيات الدولية لتحقيق التنمية المستدامة في افريقيا– مجموعة البنك الدولي نموذجا** "مجلة الرسالة للدراسات و البحوث الإنسانية المجلد07 العدد02(2022).

27/ لمزري مفيدة، سالمي وردة "**الشركات المتعددة الجنسيات واقتصاديات الدول النامية**" ، مجلة ايليزا للبحوث و الدراسات ، المجلد 05 العدد01 2020.

28/ بولعيد بعلوج "**الشركات المتعددة الجنسيات ودورها في نقل التكنولوجيا في الدول النامية**" ، مجلة العلوم الإنسانية العدد 35 (2011).

29/ الجوزي جميلة ،دحماني سامية "**دور استراتيجيات الشركات المتعددة الجنسية في اتخاذ القرار في ظل التطورات العالمية**" ،المجلة الجزائرية للعولمة والسياسات الاقتصادية العدد06 2015.

30/ حسين عثماني، سعاد شعابنية،"**النّظام المالي المحاسبي كأحد أهمّ متطلّبات حوكمة الشّركات و أثره على بورصة الجزائر**"، الملتقى الوطني حول "حركمة الشّركات كآلية للحدّ من الفساد المالي و الإداري"،جامعة بسكرة، يومي 06 و 07 ماي 2012.

31/ زواوي فاضلة و أخرون " **أثر تعديلات قانون النقد و القرض على مسار اصلاح المنظومة البنكية الجزائرية خلال الفترة 1990–2017**" مجلة البحوث و الدراسات التجارية –المجلد 05العدد01 –مارس 2021

32/ عباس بو هريرة " **دروس ومحاضرات في قانون النقد والقرض** " جامعة غرداية سنة 2021.

33/ حبيطة علي "**الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية** "،مجلة الاقتصاد و الإحصاء التطبيقي ؛العدد رقم 22 سنة 2014.

34/ سمير بوختالة و أخرون "**واقع و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية**" المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية – عدد 06 /جوان 2017.

35/ خطيب سيدي محمد، بلقريصات رشيد" **أهمية قطاع انقل في دفع التنمية الاقتصادية**"، مجلة الاقتصاد و المناجمنت العدد 06 (2007).

36/ قلبازة أمال، بن حراث حياة "**لوجستيك النقل ودوره في التنمية الاقتصادية– دراسة برامج تطور قطاع النقل في الجزائر**–" مجلة الاقتصاد وإدارة الاعمال، العدد 02/13 سنة 2014.

37/ بيدي مدني " **دور النقل وهياكله في تنمية السياحة**"، **مجلة "الأبحاث الاقتصادية" لجامعة البليدة 2 –العدد (08جوان 2013**).

38/ أحمد رحموني وآخرون "**ضرورة الانتقال نحو النقل المستدام –عرض التجربة النيوزلندية في مجال استدامة قطاع النقل** "،مجلة التحولات الاقتصادية العدد01 المجلد01.

39/ قندوز عائشة ،التاوتي عبد العليم "**النقل المستدام في الجزائر–حالة النقل البري–**"مجلة جديد الاقتصاد المجلد16 العدد01.

40/ عز الدين نشاد " **النقل البحري المستدام وتحديات التنمية المستدامة في الدول النامية _المبررات والآثار_"، مجلة العلوم الإنسانية لجامعة أم البواقي المجلد 08 العدد03 (2021)**.

41/ خالد ليتيم، صفية دريوش "**تقييم استراتيجية تطوير النقل البري في الجزائر في إطار رؤية تنموية مستدامة"**، مجلة "الإدارة والتنمية للبحوث والدراسات العدد05.

42/ صونية شنبي "**استراتيجيات وسياسات تطوير قطاع النقل المستدام في التجارب الحديثة– دراسة حاله قطاع النقل في الجزائر–"** مجله التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، المجلد 02 العدد 01 سنة 2017.

43/ رصاع حياة "**دور اللوجستيات في تطوير الحرية –دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران–"** اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعه وهران سنه 2019.

44/ كاكي عبد الكريم، يحياوي عبد الحفيظ " **مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البينية**" مجلة البحوث والدراسات التجارية العدد 4(سبتمبر2018).

45/ نبيلة الحبيتري "**فعالية نظام النقل المتعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير المبادلات التجارية –حالة الجزائر**–" مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة المجلد 06لعدد 02 (سنة2021).

46/ مصداع راضية و أخرون "**واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية"** مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير وعلوم التجارية المجلد 13 العدد 03 (سنه 2020).

47/ قرومي حميد **مشاريع تنميه قطاع النقل في الجزائر والمشاكل التي تواجهها**، مجلة دفاتر اقتصادية المجلد06 العدد01 (2015).

48/ سهام بجاوي" **اهميه ترويج خدمات النقل في تحسين الصورة الذهنية لدى المسافر كوسيلة لدعم التنمية المستدامة في الجزائر**" مجله دفاتر الاقتصادية المجلد 13 العدد 01(2022).

49/ المرسوم التّشريعي رقم 93-10 الصّادر في 23 ماي 1993 م.

50/ التّقرير السّنوي للجنة تنظيم ومراقبة عمليات البورصة (2010).

51/قانون 10/90 النقد والقرض.

52قانون 07/95 الخاص بقطاع التأمينات في الجزائر.

53/ قانون رقم 17/88المؤرخ في 10ماي 1988المتضمن تنظيم النقل البري وتوجهيه ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

54/ Hocine BENISSAD, Restructuration et réformes économiques (1979-1993) ,opu .

55/BOUHEZZA Mohammed, La privatisation de l'entreprise publique algérienne et le rôle de l'état dans ce processus, revus des sciences économiques et de gestion, N°03.

56/ Nacer-eddine SADI « La privatisation des entreprises publiques en Algérie - opu.

57/ Wladimir ANDREFF, Réformes, Libéralisation, Privatisation en Algérie, L'harmattan , 2009.

58/ HAMMADA Mohammed Tahar, Privatisation des entreprises publiques en Algérie, Editions Choiseul(Géo-économie), 2011.

59/: **https://www.sgbv.dz/ar/?page=bilan_boc consulter le 09/01/2023.**

60/www.sgbv.dz/ar/?page=document&doc=5.