

الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية

حبيطة علي¹

الملخص:

إن الهدف الرئيسي للنقل عامة وعلى اختلاف أنماطه هو تقديم أو تقريب الخدمات إلى المراكز الحضرية، وهذا يعني أن أي مشروع لقطاع النقل يستهدف خدمة المراكز الحضرية الرئيسية والمهمة بنشاطاتها الاقتصادية المتباينة، ووفق هذا المفهوم فإن النقل يعد من أهم النشاطات الاقتصادية المؤثرة بشكل فعال ومباشر على الاقتصاد الوطني، فقد ذكر الاقتصادي البريطاني مارشال " أن الحقيقة الاقتصادية المتسلطة في عصرنا هذا ليست التطور الصناعي بل التسهيلات التي يقدمها النقل"، فالنقل يعمل على زيادة وتعظيم الإنتاج كما ونوعاً، كما أنه يقدم الوسيلة لانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، ويلاحظ أن هناك روابط قوية بين المستوى الاقتصادي والتقدم الحضاري لأي مجتمع مع ما يمتلكه من وسائط النقل على اختلاف أنماطها.

الكلمات الدالة: النقل، النقل البري، النقل البحري، النقل الجوي، التنمية الاقتصادية، خدمات

النقل، تخطيط النقل.

تمهيد

سعى الإنسان منذ نشأته إلى تحسين ظروف معيشته وتوفير كل حاجياته، خاصة مع استقراره في الكثير من التجمعات السكنية البعيدة عن أماكن العمل أو الترفيه أو السياحة أو بصفة عامة تلك المناطق التي يقضي الكثير من حاجياته فيها، من هنا بدأ التفكير في تسهيل عمليات النقل والتنقل من وإليها، وهو ما جعل من اللازم توفير وسائل نقل واتصال بينها من شأنها تسهيل نقل الأشخاص والبضائع التي يحتاجها، فكان استخدام وسائل بدائية كبعض الحيوانات للحمل والجر، ثم العربات التي تجرها الحيوانات والقوارب المصنوعة من الخشب وجلد الحيوانات للتنقل عبر الأنهار وعلى ضفاف البحار.

ومع مرور الزمن لم تتمكن هذه الوسائل من تغطية الحاجات المتزايدة للنقل، ولم يكن هناك بديل حتى القرن الثامن عشر - إذا ما استثنينا من ذلك السفن الشراعية التي كانت تجوب البحار - حيث بدأت الثورة الصناعية في أوروبا، وتولدت عنها ابتكارات واختراعات قلبت الموازين، فكان القطار البخاري ثم السيارة البخارية بالإضافة إلى اختراع الكثير من وسائل الإنتاج التي سهلت عمليات الإنتاج، ومن هنا بدأ تطور سريع وغير مسبوق لوسائل النقل ما سهل تنقل

¹ أستاذ مساعد، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجلفة

الأشخاص والبضائع عبر العالم وفي أوقات قياسية مقارنة بما سبق، فقتربت أكثر فأكثر المدن والبلدان وحتى القارات، ليصبح العالم عبارة عن قرية تكاد تجد كل شيء في كل مكان وفي نفس الوقت. إن الأهمية التي يحظى بها نشاط قطاع النقل عامة بالمقارنة بغيره من القطاعات الاقتصادية الأخرى، أدت إلى اهتمام معظم الدول به وزيادة ضخ رؤوس الأموال لتطويره، الأمر الذي انعكس على التطور العلمي والفني والإداري في كافة أنشطة النقل وذلك من أجل تعظيم عوائد الاستثمار فيه وزيادة فعاليته في التنمية الاقتصادية للبلاد.

1. مفهوم النقل:

عند بحثنا عن تعريف محدد للنقل وجدنا أن هناك الكثير منها، فقد عرّف بأنه "النشاط الاقتصادي الذي يتعلق بحركة الأفراد 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 والإجراءات 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 الإنتاج 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 وسائل وطرق وشبكات ووقت وموارد مالية وبشرية بأقل تكلفة ممكنة واختصار في زمن النقل"¹.

يعتبر النقل خدمة تقدم منفعة وإن كانت غير ملموسة إلا أنها تلبي رغبات الأفراد والمؤسسات، لهذا فلها عرض وعليها طلب يحددان ثمنها، كما تتصف خدمة النقل بالندرة النسبية مثلها مثل أي سلعة مادية، فالمستفيد منها لا يستحوذ على الوسيلة أو يمتلكها مادياً - في الغالب - بل يستفيد من خدمة الانتقال، وتنتهي العلاقة التعاقدية بين الناقل والمنقول بانتهاء خدمة التوصيل من مكان لآخر في وقت معين وأجر محدد وبُعد مكاني معروف.

¹ خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، شباط، بغداد، 2009، ص 42.

ويتألف النقل من ثلاثة عناصر أساسية تكونه وهي: **النقل** حيث يدير وينظم ويتابع عملية النقل بمقابل، و**منقول** وفق أنواع وأحجام وأوزان وخصائص معينة، و**وسيلة النقل** التي تتناسب وتتلائم مع خصائص المنقول.

ومما يجب الإشارة إليه أن هناك اختلاف بين نقل المواد كفروع من فروع الإنتاج المادي، ونقل المصنوعات داخل المصنع عند عملية صنعها، كنقلها من ورشة إلى أخرى حيث أن مثل هذا النشاط يعتبر جزء من النشاط الصناعي.

II. أسباب النقل

إن الإنسان مجبول على الحركة المستمرة، ليس فقط لحاجته للغذاء بل لأن الحركة جزء أساسي من تكوينه البيولوجي أيضاً، وقد تطورت هذه الحركة لتصبح لها دوافع اقتصادية بحكم الرغبة في الحصول على الغذاء في كل مراحل البشرية، ومع التقدم الحضاري أصبحت للحركة دوافع أخرى حتى وإن هيمنت الدوافع الاقتصادية على خلفية الحركة بحكم انتماء الفرد لمجموعة بشرية تتحرك من أجل أرض أحسن أو أوسع، ويمكن إجمال أسباب النقل فيما يلي¹ :

- البحث عن الغذاء عند الجماعات البدائية تكنولوجياً؛
- الحركة اليومية إلى المدن الرئيسية؛
- التجارة الإقليمية والدولية؛
- الأغراض الترفيهية والدينية؛
- الأغراض السياسية والعسكرية.

III. تصنيف (تقسيم) وسائل النقل²: يمكن تقسيم وسائل النقل وفقاً للعديد من الأسس منها:

- وفق مجال التشغيل: حيث نجد النقل الداخلي، الخارجي، الحضري، المناولة (في نطاق المشروع).

- وفق نوع المسار أو الطريق: فنجد النقل البري (الطريقي والسكك الحديدية)، المائي (النهرية، الساحلية، البحرية)؛ والنقل الجوي؛

✓ وفق نوعية الخدمة: متخصصة (ركاب، بضائع،...)، مشتركة (ركاب وبضائع، ركاب درجات مختلفة على نفس وسيلة النقل،....)؛

¹ عبد علي الخفاف، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة، دار الفكر للطباعة، عمان، الطبعة 1، 2000، ص 37.

² - محمد مرسي الحريري، دراسات في جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 199-، ص 17-19.

- سعد الدين عشموي، تنظيم وإدارة النقل - الأسس، المشكلات والحلول، ط 4، مكتبة عين شمس، القاهرة، 1985،

✓ وفق مُسَيَّر وسيلة النقل: ناقل عام (متعهد نقل)، ناقل خاص (مشروع يملك وسائل نقل خاصة به)؛

✓ وفق طبيعة النقل: نقل اقتصادي هدفه الربح (تجاري)، نقل غير اقتصادي غير ربحي؛

IV. خصائص الطلب والعرض على قطاع خدمات النقل

1- الخصائص المميزة لجانب الطلب على خدمات النقل:

- الطلب على خدمات النقل هو طلب مشتق من أجل تحقيق أغراض مختلفة؛
- اختلاف معدلات الطلب على خدمات النقل البديلة على حسب التوفير في زمن أداء خدمة النقل؛
- يختلف الطلب على خدمات النقل باختلاف مستوى النشاط الاقتصادي؛
- التقلبات في معدلات الطلب على خدمات النقل وفق فترات معينة اليومية، الأسبوعية والموسمية¹.

2- الخصائص المميزة لجانب عرض خدمات النقل²:

- تختلف تكاليف عرض خدمات النقل باختلاف وسيلة النقل المستعملة؛
 - عدم القابلية للتخزين إذ أن عملية إنتاج هذه الخدمة تتم مع استهلاكها في آن واحد.
 - عدم قابلية تجزئة خدمات النقل حيث أنها تُقدم من نقطة الانطلاق إلى الوصول بشكل غير متجزئ؛
 - تختلف معدلات عرض خدمات النقل وفقاً لسرعة وسيلة النقل في إنجاز الخدمة؛
 - يختلف عرض خدمات النقل من حيث معدل تكرار الخدمة وتماثل إنجازها؛
- مما سبق يمكن أن نرى مدى الاختلاف في خصائص عرض خدمات وسائل النقل المتعددة، فلكل وسيلة خصائص منفردة تقتصر عليها وحدها، إلا أن هناك خاصية مشتركة مع كل الوسائل وهي عدم القابلية للتجزئة والتخزين.

V. عناصر النقل: يتكون النقل من أربعة عناصر أساسية³ هي:

- الطريق، حيث نجد الطرق الطبيعية والطرق الصناعية التي مهدها الإنسان؛
- وحدة الحمولة، تنقسم إلى وحدات الحمل الأرضي التي تتحرك على الأرض، ووحدات الحمل غير الأرضي التي تتحرك على الماء أو تطير في السماء؛

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 43 - 44.
² سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 30 - 34.
³ سعدي على غالب، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، العراق، 1987، ص 75.

- القوة المحركة (الدفع) التي قد تكون بيولوجية حية أو قوة دفع طبيعية أو قوة دفع ميكانيكية؛

- نهاية الطرق، نقصد المحطات والموانئ والمطارات التي تنتهي لها شبكات النقل المختلفة للشحن والتفريغ.

VI. العوامل المؤثرة في النقل

أ- العوامل والضوابط الطبيعية

إن للعوامل الطبيعية أثر واضح في تحديد حركة النقل وفي انشاء شبكة من الطرق على اختلاف أنماطها، وهي تؤثر في كافة أشكال النقل برية، بحرية أو جوية كانت، وتتخذ الضوابط الطبيعية أشكالاً عديدة، ولكل شكل ظروفه وقوة هيمنته على اختيار وسائط النقل المناسبة لسطح الإقليم، ومن ثمة يكون هذا العامل مسؤولاً إلى حد كبير على نجاح استثمار قطاعات النقل على اعتبار أنها مشاريع اقتصادية خدمية إنتاجية، وتتمثل هذه العوامل في:

✓ الموقع الجغرافي للإقليم المعني بشبكات وعمليات النقل؛

✓ التركيب الجيولوجي للأرض التي تقام عليها شبكات النقل؛

✓ مظاهر السطح من مرتفعات ومنحدرات وجبال ووديان...؛

✓ المناخ وخصائصه وتوزيع الجغرافي، وتتمثل عوامل المناخ المؤثرة على نشاط النقل في الرياح، الحرارة، الضباب، الأمطار، الضغط الجوي الذي يسبب المطبات الهوائية في النقل الجوي، والرطوبة التي تؤثر على العوارض الخشبية لخطوط السكة الحديدية.

✓ الغطاء النباتي الذي ساعد على التبادل التجاري المعتمد أساساً على توافر شبكات النقل

المتعددة بين مختلف الأقاليم التي توجد فيها، حيث يتخصص كل إقليم بإنتاج معين يتوافق مع نوع الغطاء النباتي؛

✓ الموارد المائية والتي أثرت في شبكات النقل منذ القديم، حيث أن مصادر المياه كانت

سبباً في جذب السكان نحوها للاستقرار وتكوين القرى والمدن التي تزدهر تبعاً لعوامل أخرى، وبالتالي تكون حاجتها للنقل أمراً ضرورياً لتلبية احتياجاتها الحالية والمستقبلية.

وعليه فإن الصفات المتنوعة للمناخ وما يترتب عليه من صور نباتية كثيراً ما تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على عملية التركيز العمراني والاستقرار، وبالتالي على عملية النقل في الإقليم، من هنا يجب الإلمام بالضوابط الطبيعية وأثرها على تنشيط النقل وتوزيع السكان وما ينجم عنهما من مؤثرات وتأثيرات تساهم بشكل جدي في بناء وتطوير الأقاليم.

ب- العوامل البشرية

- ✓ توزيع السكان وكثافتهم: فهناك ارتباط وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي وبالتالي يؤثر هذا على حجم الطلب على النقل؛
- ✓ النشاط الاقتصادي: إن التفاعل بين النشاط الاقتصادي والنقل عميق وطردى، ففي أحيان كثيرة يكون النشاط الاقتصادي مؤثراً في النقل وسابقاً له، وفي أحيان أخرى يكون مد شبكات النقل سابقاً للنشاط الاقتصادي؛
- ✓ التقدم التكنولوجي: في مجال النقل يسهل في التغلب على الكثير من مظاهر الصعوبات الطبيعية كشكل سطح الأرض ومناخها المتطرف، وبالتالي تحسين خصائص شبكات الطرق ورفع كفاءتها؛ كما أنه أثر على وسائل النقل الحديث فهو أساس وجودها وتطورها فقد تحسن أداء القطارات والسيارات والسفن والطائرات وزادت سرعتها وسلامتها مع زيادة حجم ما تنقله.
- ✓ الحدود السياسية التي تعمل في الكثير من الأحيان على انتهاء خطوط النقل عندها حيث تشكل نقاط انقطاع لشبكات الطرق بالنسبة للدول المتجاورة لاعتبارات عدة؛
- ✓ تغير الأوضاع السياسية¹: الذي يؤدي إلى تغير في انماط ومحاور تجارة الدول فيما بينها ما ينعكس على اتجاهات خطوط وحجم الحركة عليها، وخاصة خطوط النقل البحري على اعتبار أنه أهم أنواع النقل في التجارة الخارجية.

VII. الأهمية الاقتصادية للنقل

إن من خصائص الأقاليم التي يعيش فيها الإنسان أنها تتميز ببيئات مختلفة حيث تتوزع الموارد الطبيعية عليها، وهو ما أجبر الإنسان منذ القدم على محاولة استغلالها بأنسب الطرق وبأقل التكاليف، ولهذا فإن دراسة مدى إمكانية شق طرق النقل - التي يصل بها إلى هذه الموارد - وتكلفتها وكفاءتها تحدد مستوى استغلال هذه الموارد واقتصاديات عملية الانتاج، فالأقاليم ذات الموقع الجغرافي المتميز والسهل تستغل مواردها منذ زمن بعيد وبمستوى اقتصادي مُجَز، فقد سهلت جغرافيتها مد شبكات الطرق ما أنعشها سكانياً واقتصادياً، وعلى العكس من ذلك، هناك أقاليم تأخر استغلال مواردها لفترة طويلة حتى تم شق شبكات نقل توصل إليها.

يحظى قطاع النقل بنصيب كبير من الأهمية على الصعيد الوطني والعالمي من طرف كل الدول، من حيث كونه قطاع خدمي رائد له القدرة على استحداث نمو قطاعات أخرى في إطار التشابك الهيكلي بينها، فهو يساهم في تنمية الناتج الوطني وتوفير فرص العمل واستيعاب الاستثمارات المربحة، وتحسين استغلال الموارد، وتوسيع الامتداد العمراني والزراعي والتوطن

¹ محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2008، ص 45.

الصناعي، ودعم البنى الأساسية والهياكل القاعدية، واعدار المناطق النائية، ودعم الانتشار المعرفي وتنشيط السياحة، وتوسيع آفاق العلاقات الاقتصادية الدولية، وتعظيم المنافع بما يتماشى ومنحى عولمة الاقتصاد.

وتتضح أهمية النقل من خلال التشابك الذي يحدثه في الهيكل الاقتصادي للدول، فالطلب على النقل يرتبط بتحريك العناصر والمدخلات الانتاجية وكذلك بالنسبة للمنتج النهائي، وهذا يرتبط بمختلف الوحدات الانتاجية بصفة مباشرة وطردية سواء تعلق الأمر بحصولها على مستلزماتها الانتاجية أو تسويقها للمنتج النهائي، بالتالي فإن نسبة الانفاق على النقل يشكل جزء هام من تركيبية تكلفة المنتج النهائي يجب أخذها في الاعتبار في دراسة هيكل تكاليف الانتاج في المؤسسة.

أما على المستوى الكلي، فإن نمو قطاع النقل خلال النصف الثاني من القرن العشرين¹ كان بمعدل 7% سنوياً عالمياً، في حين تراوحت نسبة النمو الاقتصادي العالمي في باقي القطاعات ما بين 3-4 %، ما يعني احتلال قطاع النقل مكان الريادة للقطاعات التي لها القدرة على استحداث وتحفيز النمو، موفراً حصيلة إيرادات اسهمت بنسبة 15% في توليد الناتج الوطني بصفة مباشرة، ومناصب شغل لـ 7-8 % من اجمالي العمالة، كما استوعب نسبة 20 % في المتوسط من اجمالي التدفقات الاستثمارية، واستحوذ على نسبة تتراوح بين 15 - 20 % من ميزانية الأسرة في البلدان المتقدمة مقابل أقل من 5 % في الدول النامية والفقيرة²، ما يعكس الأهمية المتزايدة لهذا القطاع.

أ- أهمية النقل في زيادة قيمة الناتج الوطني

تبرز أهمية قطاع النقل في زيادة الناتج الوطني سواء بصفة مباشرة أو بآثاره المضاعفة الايجابية من خلال الترابط الطردية بينه وبين القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى، فالارتباط الطردية بينه وبين مختلف الوحدات الانتاجية لا ينعكس على الإيرادات المباشرة فقط، بل يمتد لعوائد عنصر العمل والتجهيزات الأساسية والتكميلية المرتبطة بالوسائل والمحطات وورشات الصيانة، وتنشيط الموانئ والمطارات والصناعات الوسيطة والنهائية ومختلف الخدمات المتعلقة به، بحيث تقود الحصيلة التنشيطية وإعادة استثمارها إلى تحديث القوى الانتاجية باستمرار، وتنشط بذلك دورة الاقتصاد الوطني عن طريق مضاعفات الانفاق الايجابية، وهو ما يؤدي إلى زيادة الدخل في قطاع النقل، وتصل القيمة المضافة لعوائدها الانتاجية لأكثر من 30 % في المتوسط³، مما يعني سرعة وارتفاع المردود الاستثماري والتنشيطي.

¹ حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، 2003، ص 95.

² حمد سليمان المشوخي، المرجع السابق، ص 92.

³ حمد سليمان المشوخي، المرجع السابق، ص 94.

ويزيد من إيرادات النقل والمواصلات ومضاعفاتها الإيجابية تعظيم صافي الإيراد عن طريق الإقلال من معدلات التسرب المتمثلة في المدفوعات للخارج مقابل خدمات أجنبية، أو للواردات من مستلزمات إنتاج القطاع وقيمة وسائط النقل وقطع الغيار المستوردة، فصافي الإيراد يمثل الاجمالي مطروحاً منه التسربات كمدفوعات للخارج، ومن ثم يعظم صافي الإيراد عن طريق رفع معدلات الأداء والكفاءة للوسائط والتجهيزات الأساسية والتكميلية ودعم الصناعات الأساسية والمكاملة ونتاج قطع الغيار محلياً وتطوير الخبرات الفنية والإدارية، إلى جانب تقليل التسربات خاصة عن طريق إحلال الواردات.

ب- قطاع النقل وتوفير فرص العمل

تعتبر البطالة من الآفات الاقتصادية والاجتماعية المدمرة على مختلف المجالات حتى سياسياً وأمنياً حيث تقود إلى صراعات اجتماعية وجرائم وتكوين عصابات وسرقة وتشرد، وما يزيد من تفاقم معضلة البطالة في الدول النامية عبئ الإعاقة والمتصف فيها بالارتفاع، حيث يلاحظ ارتفاع عدد الفئات العمرية المعالة من الأطفال والشيوخ والنساء والمرضى بالإضافة لإعاقة العاطلين عن العمل.

من هنا يأتي دور قطاع النقل كقطاع قائم بنشاطاته ووسائله وآثاره التنموية المضاعفة التي يمكن أن توفر فرص عمل بأجور مقبولة، لتمتص جزءاً من اليد العاملة العاطلة سواء بما يوفره هذا القطاع من فرص عمل مباشرة في شتى مجالاته، أو من فرص عمل في الأعمال غير المباشرة والمرتبطة به، خاصة أن طبيعة العمل في هذا القطاع تتصف بتكثيف عنصر العمل سواء في الأعمال المباشرة من قيادة وصيانة ومساعدين، إلى جانب الأعمال المرتبطة مباشرة كالشحن والتفريغ والمناولة والتخزين وخدمات محطات الوقود وإنشاء وتشغيل التجهيزات الأساسية والتكميلية للمطارات والموانئ والسكك والطرق والمسارات وصيانتها...إلخ.

بالإضافة إلى ذلك تفرض طبيعة العمل في هذا القطاع اختيار كفاءات عالية فنية وإدارية وفق تخصصات دقيقة ملمة بحركية الوسائط المتطورة وتكلفة التشغيل والبدائل والمسارات وطبيعتها وأطوالها وخصائصها، وحسن اختيار الوسيلة وفق أبعاد الوقت والمكان والاستفادة من النقل متعدد الوسائط لتعظيم التشغيل، والاهتمام ببرامج الرحلات وانتظامها، والصيانة ومستلزماتها واستمرارية التطور والتحديث.

ج- النقل وتوفير الفرص الاستثمارية

يقصد بالاستثمار في النقل مجموع التدفقات المالية الموظفة في الوسائط والخدمات والتجهيزات الأساسية والتكميلية اللازمة لتفعيل النقل، من أجل إنتاج وتقديم خدمات تشبع وتلبي حاجات الطلب وتحقق الأهداف المسطرة، وتُدرُّ عائداً استثمارياً مادياً واجتماعياً وفق

حسابات التكلفة/العائد، وهذا يعني التوفيق بين العرض والطلب سواء امتد الطلب لأبعاد آنية أو مستقبلية بما يحقق زيادة الطاقات الانتاجية المستقبلية للوسائط والتجهيزات وحتى أمثلية التشغيل ووفرة المنتج، كما يواكب هذا المفهوم تكثيف إنشاء الهياكل القاعدية كضرورة ارتكازية جوهرية ليس لتنمية وتطوير النقل فقط بل لأي تنمية أو تطور اقتصادي واجتماعي.

وهنا تبرز ضرورة الدفع بالمزيد من الاستثمارات الإنشائية الجديدة أو التوسعية أو الإحلالية التي ترتبط بالتحديث وفق التطور التقني ومتطلبات إحلال العمالة التقليدية من آلات ووسائط حديثة مكان أخرى انتهى عمرها الفني لرفع الكفاءة الانتاجية ومعدلات الأداء وإحداث تنمية فاعلة مضاعفة.

وتتحدد درجة التكتيف الرأسمالي في استثمارات قطاع النقل كغيره من القطاعات وفق معدلات الانشاء والتوسع أو الإحلال وأهميتها ودرجة تكاملها الفني والاقتصادي، والوفورات المتحققة ودرجة التقدم والتقانة، ومعدلات العائد وفترة الاسترداد والمردود الاقتصادي والاجتماعي، وتوظيف العمالة وتخصصها ومهارتها، والاهتلاك ومعدلاته ودرجة المخاطر والضمانات والاعفاءات والتأمين وغير ذلك من العوامل المؤثرة في الاستثمار في ميدان النقل خاصة في ضوء تعدد وتنوع الوسائط وسرعة تطورها وتجهيزاتها ومتطلبات تشغيلها وصيانتها وقطع غيارها وغير ذلك.

هذا الوضع تطلب تكثيف رأس المال في أصول ثابتة في ظل ظروف المخاطرة وطول فترة الاسترداد، مما فرض حتمية تحمل الكثير من الدول إقامة خدمات نقل متكاملة نظراً لإحجام القطاع الخاص عنها، خاصة في مجالات النقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي والبحري، إلا أن هناك اتجاه نحو الخصخصة منذ العقد الأخير من القرن العشرين بسبب منح اعفاءات جمركية وضريبية وحوافز استثمارية متمثلة في قوانين وضمانات تشجع الاستثمار المحلي والأجنبي سواء استثمار الأفراد أو المؤسسات التمويلية في اطار تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في هذا الميدان.

د - النقل والقطاع الزراعي

هناك تناسب طردي بين قطاع النقل ومساحة الأراضي الزراعية، فالنقل يساهم في التوسع الزراعي بما يقدمه من تسهيلات تصب في إطار زيادة مساحة الأراضي المستصلحة من جهة، وتوفير مستلزمات الحياة للعاملين في هذه الأراضي على اعتبار أن المناطق الجديدة المستصلحة أغلبها كانت مناطق نائية أو بعيدة عن المدن وطرق النقل، وهو ما يزيد من أهمية فك العزلة عنها بتوفير الوسائل المناسبة للنقل في الاتجاهين، نحوها بتوفير وسائل نقل المواد والتجهيزات الضرورية للعمليات الزراعية من بذور وأسمدة ومبيدات ومعدات وآلات وتجهيزات وغيرها من

مستلزمات الإنتاج وكذا نقل اليد العاملة، وبالعكس أي باتجاه المدن والأسواق لنقل المنتجات والسلع الزراعية وتسويقها بسرعة وسهولة وبتكاليف منخفضة قدر الإمكان.

وقد ساعد هذا الاتجاه وجود وسائل نقل متنوعة ومتخصصة كوسائل النقل المبردة أو الثلجة، والتي تتلائم مع زيادة المرونة السلعية وسرعة نقلها للأسواق المحلية أو الخارجية في إطار دعم التصدير للخارج، وهو الاتجاه الذي ساهم في زيادة ريع هذه الأراضي وكمية المحاصيل المنتجة التي سهّل تسويقها بوجود وسائل النقل، ما انعكس إيجابياً على التوسع الزراعي، إلى جانب التخصص الذي أصبح سمة الكثير من المناطق في العالم وفق أحدث البحوث التقنية التي ساعدت بدورها على زيادة المحاصيل وتخفيض التكلفة، وزيادة قدرة وتحكم الإنسان للاستفادة من التوسع الزراعي سواء من حيث تنوع المنتجات الزراعية أو تضاعف المساحات المزروعة.

هـ - النقل والقطاع السياحي

لقد فرض النقل منذ القديم محدداته على السياحة من حيث طول الرحلة وتنظيمها، فبدائية النقل قديماً جعلت السياحة تنحصر في سياحة الصيد والسياحة الدينية والثقافية وسياحة المغامرات، وتقوم في شكل قوافل بالإضافة إلى القوارب والسفن في الأنهار والبحار، مع ضرورة حمل كل مستلزمات الإعايشة من طعام وشراب ومعدات إقامة، وهو ما يشير إلى أن السفر والسياحة كان حكراً على القادرين مادياً.

ومع تطور النقل ووسائله وزيادة سرعتها وتحسين كفاءتها قلّ وقت السفر بدرجة كبيرة، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية التي ساهمت في تطوير النقل الجوي بشكل كبير بإدخال المحركات النفاثة في تشغيل الطائرات، وتقدم وسائل النقل البحري والبري، وهو ما سمح بتوزيع تكلفة النقل على مدة الرحلة القصيرة نسبياً مقارنة بما كانت عليه، وترتب على هذا دخول فئات جديدة مستهلكة لمنتج السياحة وهي الطبقات العاملة التي ترغب في قضاء عطلها السنوية خارج دولها.

بالمقابل فإن تطور القطاع السياحي في حد ذاته وتضاعف مناطق الجذب السياحي عبر مختلف أقاليم العالم، أسفر عن زيادة الطلب على النقل بتوفير الوسائل المناسبة لتحقيق ذلك، وبالتالي ساهمت في تطوير قطاع النقل، نظراً لأنه يعتبر قطاع محفز ومتفاعل بشدة معه، فقد تحسنت وسائل النقل وتطورت وفق متطلبات قطاع السياحة ما أفضى إلى انشاء النقل السياحي المتخصص في توفير مستلزمات وتحسين ظروف نقل السياح على متن وسائل النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية، كما أصبحت بعض وسائل النقل هي في حد ذاتها محور السياحة كالسفن السياحية التي تجوب البحار والمحيطات وتوفر كل مستلزمات السياحة الترفيهية داخلها.

من هنا يتضح مدى الترابط بين قطاع النقل والسياحة، فمحور تطور السياحة يركز بنسبة كبيرة على النقل، ودون النقل السياحي ما تطورت السياحة - خاصة الدولية منها - بمعدلات مذهلة فاقت كل تصور خاصة منذ خمسينيات القرن العشرين، فقد تراوح معدل نمو السياحة الدولية ما بين 6 إلى 7 % سنوياً، ففي سنة 2011 قُدر عدد السياح الدوليين وفق المنظمة العالمية للسياحة بـ 980 مليون سائح بعد أن كان لا يتجاوز 70 مليون سائح سنة 1960، وهذه الأرقام المعطاة لا تأخذ في الاعتبار السياحة الداخلية التي تحتاج هي الأخرى إلى وسائل النقل.

و- أهمية قطاع النقل على مستوى المؤسسات الإنتاجية

✓ إن خدمات قطاع النقل تؤثر على جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمية من خلال:

• تسهيل الحصول على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والسرعة اللازمة، مما يؤدي إلى انخفاض نقل المواد الخام ووسائل الإنتاج المحلية و المستوردة الموجهة للتخزين، وهذا بشرط أن تتوفر شبكات النقل الملائمة بصفة دائمة.

• المساهمة في تخفيض تكاليف التخزين والتكلفة النهائية للمنتوج مع تخفيض تكاليف النقل، مما يترتب عنه زيادة الإنتاج وزيادة العرض الكلي من مختلف السلع والخدمات مع زيادة قدرتها على المنافسة.

✓ بالنسبة لجانب الطلب الكلي فان خدمات النقل تؤثر من خلال:

• تخفيض تكلفة تخزين المنتوج النهائي.
• تخفيض تكاليف نقل المنتوج النهائي إلى الأسواق وبالتالي تخفيض سعر بيعه مما يزيد في الطلب عليه.

• توسيع نطاق الأسواق وضمان سهولة توزيع المنتوج و وصوله إلى المستهلك. وبالتالي فان توفر النقل بتكلفة مناسبة سيزيد من الطلب والعرض الكلي للمنتجات بما يحقق أرباح للمنتجين ومستوى رفاهية أعظم للمستهلكين نظرا لان حاجياتهم الاستهلاكية متوفرة بأسعار مقبولة.

ز- الأهمية النسبية لوسائل تقديم خدمات قطاع النقل:

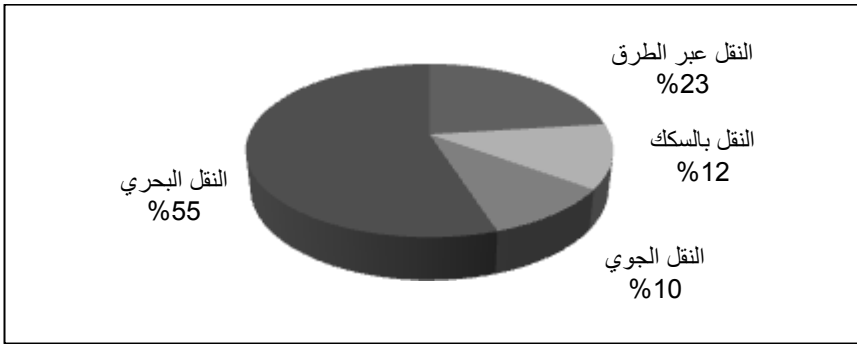
تتمثل وسائل تقديم خدمات قطاع النقل حسب طبيعة كل وسط (بري، جوي ومائي) حيث نجد:

- النقل البري: وهو قسمان النقل البري عبر الطرق والنقل البري عبر السكك الحديدية.
- النقل الجوي: يعتمد على تقديم خدمة النقل بواسطة أسطول من الطائرات المختلفة الأنواع والأحجام والتصميمات.

• **النقل المائي:** ويشمل النقل البحري من خلال نقل البضائع والركاب بالسفن الصغيرة منها والعلاقة، وكذا النقل عبر الأنهار من خلال السفن الصغيرة والمتوسطة الخاصة بالركاب أو السلع.

وتختلف وسائل النقل من حيث الأهمية النسبية التي يحتلها كل منها وكذلك حسب حجم الطلب الكلي على خدمات النقل كما يمثله الشكل التالي¹:

الشكل (02): توزيع الطلب على خدمات النقل عبر وسائل النقل.



من الشكل يمكن أن نقرأ ما يلي:

• أن الطلب على خدمات النقل البري عبر الطرق يشكل نسبة هامة تقدر بـ 23%، يرجع إلى عدة عوامل أهمها: السرعة والمرونة في استخدامها إضافة إلى السهولة في الشحن والتفريغ، كما أن مستعمل الخدمة له اختيار التوقيت والمكان الملائمين للانطلاق والتوقف والوصول.

• بالنسبة للطلب على خدمات النقل عبر خطوط السكك الحديدية الذي يبلغ حوالي 12% من إجمالي الطلب على خدمات النقل، ويرجع ذلك إلى طبيعة هذه الوسيلة حيث أنها تتمتع بارتفاع نسبة الأمان فيها مقارنة بالوسائل الأخرى إضافة إلى تكلفة استخدامها المتدنية بالنسبة للمستهلك، كما أنها تتميز بالانتظام إلى حد كبير في أداء الخدمة.

• بالنسبة للطلب على خدمة النقل الجوي فإنه يمثل حوالي 10% من مجموع الطلب على النقل، وهي النسبة الأقل مقارنة بالوسائل الأخرى وذلك راجع إلى عدة عوامل أهمها ارتفاع تكلفة الاستخدام، انخفاض قيمة معامل الأمان والسلامة فيها خاصة عند الإقلاع والهبوط، كما أن هذا النوع يرتبط أيضا بالظروف السياسية بين الدول.

¹ سميرة ابراهيم محمد أيوب، مرجع سابق، ص 22.

• أما عن النقل البحري فيعتبر أهم أنواع النقل الحديث حيث أن الطلب عليه يمثل أكبر نسبة وتقدر بـ 55% من إجمالي الطلب على خدمات النقل، ويرجع هذا أساساً إلى الخصائص التي تميزه عن باقي قطاعات النقل سواء من حيث تكاليف الاستخدام أو طاقة الاستيعاب. تجدر الإشارة هنا إلى أن الأهمية النسبية المتفاوتة لوسائل النقل السابقة دليل على أن خدمات النقل المختلفة لا تمثل بدائل كاملة للإحلال، ذلك أن لكل وسيلة خصائصها والتي تؤثر على نوعية الخدمة المقدمة وتكلفة استخدامها، كما يجب الأخذ في الاعتبار دائماً أدواق مستعملي الخدمة وكذا تباين ظروفهم الاقتصادية في توجيه الطلب على وسائل نقل معينة.

VIII. تحليل ودراسة خصائص فروع قطاع النقل

1- النقل الجوي

شهد القرن العشرون ثورة تكنولوجية غير مسبوقه في وسائل النقل، و قد برز النقل الجوي بالطائرات كوسيلة لنقل المسافرين عبر آلاف الكيلومترات في زمن قصير حيث تميزت بأنها أسرع وسائل النقل وأكثرها راحة. و يعد النقل الجوي في أيامنا هذه، العنصر الهام لمقتصي الوقت المسافرين بين الدول و القارات، و ما زاد في الطلب عليه هو التقدم الفني من حيث زيادة السرعة و الراحة و السعة، التي تعتبر عناصر أساسية تميز هذا النوع من النقل.

خصائصه:

- ✓ يتميز النقل الجوي بالعديد من الخصائص السلبية والإيجابية¹ في آن واحد نذكر منها :
- ✓ أن تكاليف النقل الجوي ترتبط طردياً مع المستوى التكنولوجي المستخدم.
- ✓ أن تكاليف التشغيل الكبيرة في النقل الجوي تؤثر على قرارات الاستثمار في هذا القطاع.
- ✓ أن التكاليف الرأسمالية للاستثمارات في هذا النشاط كبيرة جداً (تكلفة الطائرة، معدات الطيران، تجهيزات المطارات والخطوط الملاحية الجوية)؛
- ✓ تنوع أسطول الطائرات من حيث الحجم والمُصنع في شركات الطيران، وهو ما يتطلب ملائمة الطيارين لكل نوع ببرامج تدريب خاصة ومختلفة، صيانة وقطع غيار مختلفة؛
- ✓ المجالات الجوية للدول والتي تؤثر على مسار الطرق الجوية للطائرات، بالإضافة إلى تأثيرها بالقيود السياسية للدول التي تملكها؛
- ✓ القيود العسكرية التي تحدد مسار الرحلات الجوية المغادرة أو القادمة أو العابرة ما يؤثر في زمن وتكلفة الرحلة.

¹ حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص ص 371-377.

✓ التطور السريع والمستمر في مجال صناعة النقل الجوي من حيث زيادة السرعة والسعة؛

✓ طرق الملاحة الجوية: تستخدم الطائرات المجالات الجوية للدول كطرق لها، وبالتالي لا توجد حاجة إلى إنشاء أو صيانة، فشركات النقل الجوي لا تتكلف شيئاً في إنشاء خطوط الملاحة الجوية؛

✓ المطارات: وجوب وجودها حتى تكتمل عملية النقل ونجد فيها إدارة الجمارك، الشرطة الحدودية، مكاتب ممثلي شركات الطيران، مراكز المراقبة الجوية، خدمات الشحن و التفريغ، مكاتب سيارات الأجرة، مراكز الإسعاف، مراكز صيانة الطائرات، إضافة إلى مدارج الإقلاع و هبوط الطائرات.

الأهمية الاقتصادية للنقل الجوي

تبرز الأهمية لقطاع النقل الجوي ودوره في تحسين التنمية الاقتصادية في تزايد المردود الاقتصادي والاجتماعي الناتج عن خدمات هذا النشاط، وتأثيره على المتغيرات الاقتصادية التي ترفع من معدل التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ومنه فإن دراسة هذه الأهمية تكمن في دراسة تأثير هذا النشاط على متغيرات عديدة، كرفع معدلات العمالة، تنشيط وتنمية قطاع السياحة وتحسين مركز ميزان المدفوعات.

○ **أثر نشاط النقل الجوي على العمالة:** يعمل هذا النشاط كغيره من النشاطات على توفير فرص عمل سواء بطريقة مباشرة أي داخل القطاع أو بطريقة غير مباشرة بسبب العلاقات التي تربط هذا النشاط بالقطاعات الاقتصادية الأخرى، وبالتالي فإن هذا التوظيف (المباشر وغير المباشر) يساهم في رفع معدلات الطلب والعرض الكلي داخل الاقتصاد الوطني من خلال الإنفاق الاستهلاكي (سواء على السلع أو الخدمات) أو الادخار، ما ينتج عنه رفع قيمة الناتج المحلي الإجمالي.

○ **أثر نشاط قطاع النقل الجوي في تنشيط و تنمية قطاع السياحة:** كما سبق الإشارة إليه فإن نشاط قطاع النقل الجوي مرتبط بشكل واضح مع قطاع السياحة ويتضح ذلك من خلال:

- ارتفاع معدل العمالة الموظفة في شركات الطيران لتقديم الخدمات السياحية؛
- زيادة الجذب السياحي في الدول التي تتوفر لديها مقومات السياحة مع توفر وانتظام تقديم خدمات النقل الجوي وانخفاض أسعاره؛
- تزايد الطلب على خدمات السياحة يؤدي إلى زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي.

○ أثر نشاط النقل الجوي على تحسين مركز ميدان المدفوعات: يتضح هذا التأثير من خلال تحليل بنود ميزان المدفوعات خاصة حساب المعاملات الجارية (حساب الخدمات) و كذلك الحساب التجاري:

أ- الأثر على ميزان المعاملات الجارية: يظهر الأثر الإيجابي لهذا النشاط في العوائد المادية بالعملة الأجنبية، وتتمثل مصادرها في المردود المادي لنشاط السياحة الذي تقوم شركات الطيران بالدور الرئيسي في تحقيقه، من خلال تقديم خدمات النقل الجوي للسياحة وكافة الأنشطة التي يتم تسويتها بالعملة الأجنبية، أما عن الجانب الآخر في هذا الميزان والمتعلق بنشاط النقل الجوي و نقصد هنا ما تدفعه شركات الطيران المحلية إلى الدول الأخرى، ويتضمن أقساط التأمين، الوقود، رسوم الإقلاع والهبوط، وكذلك أسعار تذاكر وخدمات السفر على الطائرات الأجنبية.

وبالتالي فإن الأثر الصافي لنشاط القطاع الجوي على ميزان الخدمات الجارية إنما يتوقف على رصيد حساب الخدمات الجارية المتعلقة بالنشاط.

ب- الأثر على الميزان التجاري: إن حجم ونطاق التبادل التجاري (الصادرات والواردات) القائم بين الدولة وغيرها من الدول يتأثر بنشاط خدمات النقل الجوي، ذلك أن تكاليف النقل تؤثر على:

- التموقع الجغرافي للصناعة لتخفيض تكلفة الإنتاج.
- الميزة النسبية لإنتاج السلع و تصديرها، و بالتالي مركزها التنافسي في الأسواق العالمية.
- حصيلة تلك الصادرات بالعملة الأجنبية.
- تمويل قطاع النقل الجوي.

تمويل قطاع النقل الجوي:

تتسم تكاليف الاستثمار في قطاع النقل الجوي بالضخامة من أجل رفع معدل كفاءة أدائها، ومع عجز مصادر التمويل التقليدية عن مثل هذا التمويل كالقروض، الإعانات الحكومية، والتمويل الذاتي، ومع التحول إلى اقتصاد السوق في كثير من دول العالم، بدأ استعمال أساليب جديدة في تمويل هذا القطاع سواء عن طريق بيع شركات الطيران للخواص، أو بيعها الجزئي (فتح رأسمالها)، أو استخدام عقود الإدارة والتشغيل أو التمويل التأجيري (Leasing)، ويعد هذا الأخير أحد أهم الأساليب و يُعرف التمويل التأجيري على أنه اتفاق بين المؤجر صاحب الأصل والمستأجر، يحق بموجبه استخدام الأصل من طرف المستأجر خلال مدة زمنية محددة مقابل دفع إيجار متفق عليه في العقد.

ونظراً لأهمية هذا التمويل ظهر عدد كبير من البنوك والمؤسسات التمويلية المتخصصة في شراء الطائرات بهدف إعادة بيعها لشركات الطيران، وهو ما يسمى بالتأجير التمويلي متعدد الأطراف، ونجد هذا النوع من التمويل في قطاع النقل الجوي وكذا البحري نظراً لضخامة تكاليف الاستثمار في الأصل الرأسمالي (السفن والطائرات)، أين يعجز فيه المستأجر عن دفع قيمة الأصل المطلوب فيقوم طرف ثالث وهو الممول بعملية التمويل مقابل فائدة متفق عليها.

2- النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل خاصة الدولي منه، إذ أنه يدخل في أغلب المبادلات التجارية الدولية لما يتميز به من خصائص لا نجدها إلا في هذا النوع، ما أهله لإكتساب أهمية خاصة في تحقيق النمو الاقتصادي للدول النامية والمتقدمة على حد سواء، والتي تتمتع بمقومات طبيعية واقتصادية لممارسة هذا النشاط، ذلك أن نشاط النقل البحري يعد نشاطاً إنتاجياً مكماً للأنشطة الإنتاجية الأخرى، كما أنه يؤثر مباشرة في عناصر ميزان المدفوعات، وحسب قدرة الدولة على امتلاك أسطول تجاري يساهم في توفير العملات الأجنبية التي تصرف لعمليات تأجير السفن من جهة، وما يحققه من مداخيل في حالة تأجير هذه السفن لدول أخرى، صف إلى ذلك أن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لاختيار مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، لأن تكلفة النقل البحري تؤثر مباشرة على قيمة السلعة في جانبي الطلب والعرض.

نشاط النقل البحري ومحاور صناعته

يعرف نشاط النقل البحري على أنه نشاط إنتاجي لما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية من مكان لآخر، كما يعد نشاط توزيعي لأثره على عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً وإقليمياً، ويمكن تعريفه من خلال المحاور التي تساهم في تقديم خدماته من السفينة ومراكز بنائها، فضلاً عن الموانئ التجارية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين وتأمين إضافة إلى كل الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري، وفيما يلي سوف نعرض هذه المؤسسات والهيئات.

- **شركات الملاحة البحرية:** تهتم بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية؛
- **الموانئ البحرية:** أهم ركائز النقل البحري لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية لعمل السفن؛
- **شركات الشحن والتفريغ:** تقوم بشحن وتفريغ البضائع المختلفة الصادرة أو الواردة، نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة لشحنها أو بالعكس، استخدام

قاطرات السفن لعمليات قطر السفن، تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ كتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن؛

• **شركات بناء وإصلاح السفن:** يساهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل البضائع والركاب، ويتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح السفن، كما تقوم بتصميم وتنفيذ عمليات التصنيع وإجراء التجارب على السفن؛

• **شركات توريد المعدات البحرية:** تقوم بتزويد السفن باحتياجاتها من المواد الترميمية وتوفر خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة؛

• **شركات التوكيلات الملاحية:** وتقوم بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وبعد الوصول إلى الميناء، كما تتولى مهمة تنفيذ كل الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية لدى السلطات المحلية، إضافة إلى حجز التذاكر للمسافرين على السفن الأجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها حسب الحجم و السعة المتاحة في السفن، وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالملاك.

خصائص نشاط النقل البحري

إن مشاريع الاستثمار في أنشطة النقل البحري تنسم بطبيعة خاصة مقارنة بالمشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى و هذا راجع إلى طبيعة أن النقل البحري يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس،...)، و من هنا فإن الاستثمارات في هذا القطاع تنصف بدرجة عالية من الكثافة الرأسمالية للتغلب على قوى الطبيعة وجعلها في خدمة الإنسان، كما تتطلب مشروعات ملاحية مكملة وتوافر موانئ ذات أعماق ملائمة للسفن بمختلف أحجامها وقادرة على تحمل عمليات النحر الناتجة عن حركة الأمواج، إلى جانب توفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ، وتتميز مشاريع الاستثمار في أنشطة النقل البحري بخصائص نحاول تلخيصها فيما يلي:

أ- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري

تتميز مشاريع خدمات قطاع النقل البحري باعتمادها على الكثافة الرأسمالية مقارنة بصناعات النقل الأخرى، فالسفينة لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من مواجهة مخاطر البحار، بالإضافة لاحتوائها على معدات ووسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة في البحر لفترات زمنية طويلة، كما يجب أن تتوفر على أماكن ملائمة لمعيشة العمال، وتخزين المواد الغذائية والسريعة التلف؛

ب- تزايد استعمال التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري

يلعب التقدم التكنولوجي دورا هاما في صناعة النقل البحري، إذ يساهم في رفع معدلات الإنتاج وخفض بعض عناصر التكاليف، إلى جانب علاج المشاكل الملاحية فتطبيق النظام الآلي في إدارة السفن وعمليات الشحن والتفريغ في الكثير من موانئ العالم قلص فترة بقاء السفينة داخل الموانئ، وقضى على الطاقات العاطلة وحسن مستوى الإنتاجية كما ونوعا، ما عمل على تجنب تبديد رؤوس الأموال المستثمرة في القطاع البحري.

كما أن التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ عرف قفزة نوعية، عندما ظهرت الحاجة لإيجاد تسهيلات لمناولة البضائع متطلبات تخزينها، نتيجة حجم شحناتها من مختلف المنتجات المنقولة، و يعد نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور هذا التقدم التكنولوجي، ويقصد به تعبئة البضائع و رصها في حاويات ذات أحجام كبيرة و متماثلة، فيتم نقل البضائع الموحدة نمطيا من وإلى السفينة عن طريق استعمال وسائل موحدة، ما ساعد على ظهور عمليات النقل من الباب إلى الباب وتسهيل عمليات تخطيط النقل عبر كافة مراحلها وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط.

ت- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية: فهي صناعة لا تخضع لمنافسة متكافئة بين مختلف دول العالم، فالدول المطلة على البحار هي وحدها من تملك سفنا لنقل البضائع، وتقوم بتأجير ما يفيض عن حاجتها إلى أسواق النقل المختلفة، كما نلاحظ أن هناك عددا محدودا من الدول والشركات الملاحية العالمية تسيطر على صناعة بناء السفن، وتمتلك أسطول ناقلات إضافة إلى استحوادها على نسبة كبيرة من التجارة العالمية؛

ث- طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري: إن العمر الافتراضي للسفن على العموم يكون ما بين 25 و 30 سنة، بينما العمر الافتراضي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يتجاوز 100 سنة مما يترتب عنه صعوبة تقييم ومراجعة خطط الاستثمار خلال الإنشاء أو الاستغلال، وطول مدة الإنشاء والاستغلال يزيد من احتمال عدم ملائمة هذه المشاريع بعد الانتهاء منها، بسبب التطور التكنولوجي والتحولات الاقتصادية والاجتماعية الحاصلة خلال مدة الإنشاء والاستغلال؛

ج- خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين: تقدم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، فالسفينة تبحر في زمن ومكان محدد لتصل إلى ميناء آخر في فترة محددة، كما أن البضائع التي سوف تنقل بحرا يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة،

وشحنها يعتمد على زمن إبحار السفينة، مما قد يؤدي إلى عدم استغلال حيز السفينة كله في حالة عدم وجود الكم المناسب من البضائع المراد نقلها؛

ح- تكاليف صناعة النقل البحري غير قابلة للتجزئة لأنه عند تسعير خدماتها وتقييم الاستثمارات الموجهة إليها تظهر مشكلة توزيع هذه التكاليف، فمثلا نجد أن الموانئ تخدم عددا من السفن المختلفة حجما ونوعا وتخصصا وبالتالي يصعب توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف الأنواع، إضافة إلى مشكلة توزيع تكاليف نشاط النقل البحري على مدار السنة، فهناك فترات الذروة أين يزداد الطلب على خدمات النقل البحري والعكس.

الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في التنمية الاقتصادية

يؤثر قطاع النقل البحري بطريقة مباشرة وغير مباشرة على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية، والتي تشكل الإطار العام لرفع معدل الأداء الاقتصادي للدولة، كما يلعب دورا هاما في التنمية الاقتصادية خاصة في الدول النامية، ولدراسة هذا التأثير يجب دراسة العلاقة بينه وبين القطاعات الأخرى أو بينه وبين المتغيرات الاقتصادية كالتجارة الخارجية، التوظيف وتقسيم العمل.

• العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية:

يعتبر نشاط النقل البحري أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية في أي دولة نظرا لخصائصه المميزة من جانب العرض، ولقدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، مثال ذلك ناقلات البترول التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في الرحلة الواحدة، وهنا تبرز الأهمية البالغة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية.

فتوافر خدمات النقل البحري يعد من الشروط الضرورية لتسهيل حركة التجارة الخارجية للدولة سواء كان ذلك من جانب الصادرات أو الواردات، ذلك أنّ وجود سفن مملوكة للدولة على خط ملاحى معين يعمل على تشجيع وتنمية صادراتها، فنشاط التصدير لا يتوقف على تقديم منتج جيد فقط بل يتعداه إلى وفرته وبسعر مقبول، أضف إلى ذلك أنّ تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توفير خدمات النقل البحري والدليل على ذلك أنه في الحربين العالميتين تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لعمليات إمداد الجيوش المشتركة، مما ترتب عنه نقص عدد السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة وارتفاع تكاليف النقل البحري وتزايد مخاطر التشغيل.

ومن هنا تتضح أهمية قطاع النقل البحري لدى الدولة في تنمية تجارتها الخارجية، الأمر الذي يبرر اهتمام حكومات الدول بالتنمية ودعم صناعة النقل البحري، من خلال تخصيص

قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير هذا نشاط هذا القطاع حتى تخفض من اعتمادها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل الأجنبي، وتحمل تكلفة نقل عالية تعيق قدرة الدولة على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية.

• العلاقة بين نشاط النقل البحري وتحسين مركز ميزان المدفوعات:

إن أحد أهم المشاكل تواجه الدول عامة والنامية منها خاصة، مشكلة عجز ميزان المدفوعات، خاصة تلك الدول المستوردة للنفط، وقد يكون هذا العجز عجزا هيكليا حادا، وبالرغم من أنه عجز ناتج عن الاختلال القائم بين حجم الطلب الكلي من جهة، و حجم الجهاز الإنتاجي من جهة أخرى، إلا أن أحد مقوماته متمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل واتجاه العلاقات الاقتصادية الدولية، وحركة التبادل التجاري جزء منها تتأثر بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة، وبقيّة دول العالم من جهة أخرى، وبالتالي فتأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات واضح وتدعيمه سيعمل على:

- توفير أموال بالعملة الصعبة، كانت ستفقها تلك الدول في نقل منتجاتها بواسطة السفن الأجنبية؛

- إمكانية استغلال الأسطول كمصدر للنقل بتأجيّره إلى الدول والشركات الأجنبية.

• العلاقة بين نشاط النقل البحري وظاهرتي التخصص وتقسيم العمل:

إن نشاط النقل عامة والنقل البحري خاصة من أهم العوامل المحددة للتخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة من جهة، وفيما بين الدول المختلفة من جهة أخرى، فالتخصص الدولي هو عبارة عن تفوق نسبي لدولة في إنتاج سلعة أو مجموعة السلع لاكتسابها مزايا خاصة تؤهلها لإنتاجها، بينما تقوم دول أخرى بإنتاج سلع لها مزايا خاصة تؤهلها لإنتاجها، و يأتي هنا دور نشاط النقل البحري لنقل كل سلعة للدولة التي تطلبها، وبالتالي يتسع نطاق السوق مما يساهم في تدعيم التخصص وتقسيم العمل، كما أن لهذا النشاط دور كبير في عملية اختيار مواقع الصناعة ومراكز التوزيع، حيث نشير هنا إلى أن تكلفة النقل تعد من العوامل الهامة في تحديد مواقع الإنتاج، فأنسب مواقع الصناعة هي تلك التي تكون اقرب من مناطق تواجد المواد الأولية وأماكن إنتاج المواد الداخلة في الصناعة المعينة، ونفس الشيء ينطبق على تموقع مراكز التوزيع.

• العلاقة بين قطاع النقل البحري ومستويات التوظيف و تنوع العمالة:

يساهم قطاع النقل البحري في خلق فرص العمل سواء على مستوى السفن أو على مستوى النشاطات المكتملة لنشاط النقل البحري كالشحن والتفريغ.. الخ، ويتميز هذا القطاع بأنه قطاع يخلق فرص العمل دون اشتراط إنشاء أسطول تجاري وطني حيث أن سوق العمل في قطاع

النقل البحري يوظف العمالة البحرية في الدولة على سفن أجنبية، وبالتالي فهذا النشاط يمكن الدول من:

- زيادة فرص العمالة وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على العرض والطلب؛
- إمكانية الاستعانة بهذه العمالة إذا ما تم إنشاء أسطول تجاري وطني بعد اكتسابها الخبرة والمهارة اللازمة في هذا المجال، مما يؤدي إلى رفع كفاءة الخدمات التي يقدمها الأسطول المنشئ.

3- نشاط قطاع النقل البري

يمارس قطاع النقل البري دورا بارزا ورئيسيا في نقل البضائع والركاب، وتتزايد أهمية النقل البري (القطار، السيارات، الشاحنات، الحافلات) في دول العالم، حيث يضمن النقل البري تقديم خدماته عبر نظامين رئيسيين هما *النقل البري عبر الطرق* بواسطة الشاحنات (لنقل البضائع) والحافلات (لنقل الركاب) والسيارات الخاصة، و*النقل بالسكك الحديدية*، والملاحظ أنه في حالة وجودهما جينا إلى جنب تشتت - في معظم الأحيان - المنافسة بين هاذين النظامين.

أ. النقل البري عبر الطرق

- يعتمد النقل على الطرق البرية على ثلاثة محاور وهي:
 - **وسيلة النقل:** وتشمل السيارات الخاصة، الحافلات العامة، شاحنات النقل الضخمة،... ويراعى فيها الحد الأقصى والحجم والطول والارتفاع؛
 - **المحطات:** ونقصد بها نقطة انطلاق ووصول وحدات النقل المتحركة، ونجد فيها مهام التسيير، التجميع والتوزيع؛
 - **الطرق:** وهي المحور الأساسي لصناعة النقل البري وتختلف خصائصها حسب مواصفات وسائل النقل التي تستعملها وكذا التضاريس التي توجد فيها.
- يتميز النقل البري عبر الطرق باختلاف ملكية رأسمال ووسائله المتحركة وفقا لاختلاف ظروف التشغيل حيث أن:

أ- الحكومة تفضل امتلاك الأصول الإنتاجية (وسائل النقل) في الشركات التي تتصف بالقدرة على استيعاب معدلات طلب كبيرة على خدمة النقل عبر الطرق البرية، كشرركات نقل الركاب والشركات المتخصصة في نقل البضائع ضخمة الحجم وثقيلة الوزن، بسبب ضخامة التكاليف الرأسمالية وتكاليف التشغيل، إضافة إلى أنها تتدرج في إطار نشاطات المنفعة العامة، أي أن هناك ضمان توفير الخدمة على نطاق واسع دون مراعاة الجانب الاقتصادي فيه؛

ب- كما يتولى القطاع الخاص الاستثمار في خدمة النقل البري عبر الطرق ولكن من خلال مشاريع أقل تكلفة وتتلاءم مع الطاقة التمويلية التي يمكن تحملها، وهنا يتولى المالك بنفسه تمويل وتنظيم المؤسسة.

يعتبر النقل البري عبر الطرق من أهم أنواع النقل لما يتمتع به من مزايا على عدة أوجه، كاتساع نطاق السوق البري عبر الطرق وضآلة التكاليف الثابتة و تكاليف التشغيل لوحدات النقل، إلى جانب سهولة وسرعة استخدامها بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، إلا أنه يتسم بعدة سلبيات أهمها:

- **مشكلة الازدحام:** والتي تعد من الآثار السلبية خاصة داخل المدن في أوقات الذروة، مما يؤثر على قيمة الوفر المحتمل في زمن الرحلة؛

- **معدل حصول الحوادث:** زيادة عدد الحوادث وحدثها مع زيادة الحركة ما يترتب عليه تكاليف مالية، صحية وحتى نفسية بالنسبة للمصابين بسببها؛

- **تلوث الهواء الجوي:** يقصد به التكاليف التي يتحملها المجتمع لعلاج ما يترتب على تقديم خدمات النقل بسبب انبعاث الغازات ونواتج احتراق الوقود، أضف إلى ذلك انخفاض طاقاتهم الإنتاجية بسبب الأمراض الناتجة عن التلوث الجوي؛

- **التلوث السمعي:** يقصد به الضوضاء التي تنتج عن حركة المركبات العامة والخاصة.

ii. نشاط النقل البري بالسكك الحديدية

تعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، لذلك تقوم أغلب الدول بإنشاء خطوط السكك الحديدية وتحديثها، ويدخل في ذلك المنشآت الثابتة من محطات وخطوط السكك والمركبات المتحركة (القاطرة و المقطورة)، ويتم هذا التحديث من أجل ملائمة الخطوط لسرعات أكبر وسهولة تحرك أكثر، والملاحظ في هذا النوع من النقل ضخامة الاستثمارات المطلوبة، إضافة إلى تكامل الاستثمارات فيها حيث أن شراء قطارات ذات سرعات عالية يحتم تجديد الخطوط الحديدية بما يتلاءم والمعطيات الجديدة، إلى جانب أن معدل العائد للاستثمار في هذا القطاع منخفض.

يتم نشاط النقل البري بالسكك الحديدية بوجود ثلاثة عناصر أساسية وهي:

- **وسائل النقل (القطار):** ويتكون من القاطرة التي تحتوي على محرك قوي يستطيع جر مجموعة من القطارات التي تحمل الركاب أو البضائع أو كلاهما؛
- **المحطات:** وهي عبارة عن منشآت ثابتة تهدف إلى تجميع وتوزيع البضائع أو الركاب على الخطوط؛

• **السكك الحديدية:** وهي عبارة عن خط حركة وسير القطار، ويتكون من خطين حديديين مثبتين على خشبات عارضة موضوعة على أحجار صخرية بشكل متوازي، و يتباعد الختان عن بعضهما إما بـ 1435 ملم بالنسبة للخطوط العادية و 1055 ملم بالنسبة للخطوط الضيقة، كما أنها تحتوي على أنظمة الإشارات التي تسهل حركة القطارات عليها.

على عكس نشاطات النقل الأخرى، فإن شركات النقل بالسكك الحديدية تتحمل تكاليف تأسيس الخط الحديدي وتشغيله - وهنا نستثني النقل بالأنابيب أو على الخطوط الكهربائية - فشبكات النقل الجوي والمائي (البحري والنهري) هي طبيعية ولا تحتاج إلى إنشاء، أما المطارات والموانئ البحرية فتقوم في معظم الأحيان الحكومات بإنشائها وتطويرها وصيانتها، كذلك الأمر بالنسبة لإنشاء الطرق البرية وصيانتها، ومن هذا المنطلق فإن نشاط النقل بالسكك الحديدية يعتبر من النشاطات التي تنسم بارتفاع نسبة التكاليف الثابتة بغض النظر عن كمية السلع المنقولة أو عدد الركاب الذين يتم نقلهم.

وتقع أهمية النقل بالسكك الحديدية في أنها أحد العوامل المؤثرة في اختيار أماكن العمل والسكن، وفي اختيار أماكن تركيز الصناعة ومواقع بناء وتخزين السلع، ذلك أنه كلما كانت تكلفة نقل المواد الأولية أو المنتج النهائي كبيرة كلما كان النقل أحد العوامل المهمة في قرارات اختيار مواقع الصناعة وبالعكس.

IX. سوق خدمات النقل

يتميز سوق النقل بوجود العديد من وسائل النقل البديلة التي تعمل جنباً إلى جنب داخله، فنجد النقل البري (النقل عبر الطرقات و النقل بالسكك الحديدية)، النقل الجوي و النقل المائي (النقل النهري و البحري)، كما يوصف هذا السوق بأنه سوق مختلط يعمل داخله كل من شركات النقل الخاص والنقل العام والتي تتباين أهداف النشاط الاقتصادي الذي يقوم به كل نوع منها، وهنا تتولد المنافسة في سوق النقل حيث يمكن تقسيمها إلى أنواع هي:

• **المنافسة داخل القطاع:** هي المنافسة بين الشركات التي تتدرج تحت وسيلة نقل معينة، حيث تقوم عدة شركات عاملة بنفس الوسيلة بتقديم خدمات النقل داخل السوق من أجل جذب طالبي خدمات السفر ونقل البضائع، ولكي تتمكن هذه الشركات من جذب المزيد من طالبي هذه الخدمات فإنها تعمل على استثمار المزيد من المال والجهد لتحسين خدماتها وتخفيض تكلفة الخدمة؛

• **المنافسة داخل السوق:** تتعدد وسائل النقل العامة داخل دائرة سوق النقل من سكك حديدية ونقل مائي إلى نقل على الطرق البرية ونقل جوي، وتنتشأ المنافسة بين أي وسيلتين أو أكثر أو بينها جميعاً إذا كانت لها خطوط موازية تمتد بين المناطق أو المدن داخل إطار السوق، وتتأثر

هذه المنافسة بخصائص كل وسيلة، فالوسيلة القادرة على ضمان خدمة كاملة وبأقل تكلفة هي التي سوف تكون أكثر تنافسية من غيرها، حيث نجد:

- أن النقل البري عبر الطرقات يتميز بقدرته على زيادة مساحة السوق بسبب إمكانية وصولها إلى أماكن ومناطق لا تصل إليها وسائل أخرى، كما يتميز بانخفاض تكاليف التشغيل وخدمته الجاهزة؛

- أن النقل بالسكك الحديدية فيتميز بخصائص الخدمة الجيدة من حيث الراحة، الأمان، التكلفة المنخفضة للرحلات الطويلة، السرعة، نقل الكتل الضخمة والعدد الكبير من المسافرين في الرحلة الواحدة؛

- أن النقل البحري فيتميز بنقل الأحجام والكتل الكبيرة، نقل عدد كبير من المسافرين، وانخفاض تكلفة النقل؛

- أما النقل الجوي فيتميز بالسرعة الفائقة في النقل، مع نقل عدد كبير نسبياً من المسافرين، إلا إن له تكاليف كبيرة تنعكس في أسعار عالية بالمقارنة مع الوسائل الأخرى البديلة وبُعد المطارات عن المدن ومواقع العمل والإنتاج.

وبالتالي فإن هذا النوع من المنافسة يؤدي إلى التطور في السرعة، زيادة وسائل الراحة، زيادة وسائل السلامة وانخفاض تكاليف النقل.

وتعتبر نوعية الخدمة من أهم العوامل في المنافسة بين وسائل النقل البديلة، حيث تتمثل أهم خصائص نوعية الخدمة في سلامة الوصول في الوقت المناسب، سهولة الشحن والتفريغ، السرعة، خدمة من الباب إلى الباب، تكرار خدمة الوسيلة، الأمان، درجة الراحة والسلامة من الخسائر.

● **منافسة التأجير:** في هذا النوع تواجه وسائل النقل العاملة بصفة قانونية في سوق النقل حالتين من المنافسة هما:

أ- المنافسة التي تنشأ نتيجة غزو السيارات الخاصة سوق النقل بطريقة غير قانونية، وهذا النوع من المنافسة ذو تأثير كبير وخطير على وسائل النقل العاملة بصفة قانونية في السوق.

ب- المنافسة التي تنشأ نتيجة قيام الشاحنين بتسويق منتجاتهم بوسائل نقل يمتلكونها، ونتيجة قيام بعض المصانع والشركات والجامعات بشراء حافلات ركاب خاصة لنقل العمال من مناطق السكن إلى مواقع العمل والعكس.

الخلاصة

يعتبر النقل من أهم القطاعات التي تولي إليها الدول المتقدمة اهتماما خاصا، لما له من نتائج على الرفاه الاقتصادي والاجتماعي لشعوبها، وهو يدعم العلاقات بين الشعوب ويقارب بينها ويزيد من تبادلاتها التجارية من جهة، ويؤثر على كل القطاعات الأخرى من جهة أخرى، ففي الصناعة يعمل على إمداد مراكز التصنيع بالمواد الأولية واليد العاملة في جانب الإنتاج، ويعمل على توزيع المنتجات إلى مختلف الأسواق التجارية في جانب التوزيع، ونفس الشيء في الفلاحة إلى غير ذلك من القطاعات.

ويمثل النقل البحري أهم أنواع النقل حيث يعمل على تسهيل المبادلات الدولية فأكثر من 50% منها تتم عن طريقه بسبب طبيعته وتكاليف استخدامه المنخفضة وطاقته الاستيعابية الكبيرة، لكنه من جهة أخرى يتميز بارتفاع التكلفة الرأسمالية وتزايد استعمال التكنولوجيا الحديثة فيه، مما يجعله حكرًا على بعض الدول والشركات الملاحية، نفس الشيء يمكن ملاحظته في قطاع النقل الجوي حيث يتسم هو الآخر بالكثافة الرأسمالية والتكنولوجية المستعملة في مشروعاته، بالمقابل يؤثر النقل الجوي بشكل إيجابي على عدة مؤشرات كمستوى التشغيل وعلى عدة قطاعات كالسياحة التي ترتبط ارتباطا وثيقا به، ولا يقل النقل البري بنوعيه -النقل البري بالسكك الحديدية والنقل البري عبر الطرق- أهمية عن باقي قطاعات النقل الأخرى، بل إنه يفوقها أهمية في بعض الأحيان خاصة في الدول التي لا تملك منافذ على البحر.

يعتمد قطاع النقل على نظام تكنولوجي وتنظيمي معين لنقل الركاب والبضائع وفق مسار معين بأسلوب وتوقيت ملائمين، ومنه فالنقل يساهم في تحقيق التوازن بين مراكز العرض والطلب، ولعل هذا ما يبرر أن النقل أو صناعة النقل بصفة عامة تعد من أهم الصناعات وأكثرها انتشارا سواء على المستوى المحلي أو العالمي، فهي من ناحية نشاط إنتاجي قائم بحد ذاته لتمتعه بخصائص معينة متميزة عن باقي الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ومن ناحية أخرى نشاط توزيعي تعتمد عليه باقي الأنشطة الاقتصادية كالزراعة، الصناعة،... الخ، ويفسر ذلك بأن صناعة النقل تتميز بقدرتها على تحقيق التكامل مع الاستثمارات في قطاعات الاقتصاد الوطني المختلفة، إذ أن لهذا القطاع القدرة على التكامل من خلال مساهمته في توفير احتياجات باقي الأنشطة الاقتصادية من المواد الخام والسلع نصف المصنعة ومواد الطاقة هذا من جهة، ومن جهة أخرى له القدرة على فتح أسواق جديدة للمنتجات بمواكبة التغيرات في معدلات الطلب عليها سواء في السوق المحلي أو العالمي، ومن هنا يمكن أن نعتبر قطاع النقل بمختلف أنواعه من القطاعات المكتملة للقطاعات المهمة في الاقتصاد الوطني.

المراجع

- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
- حمد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، بيروت، الطبعة الأولى، 2009.
- حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، 2003.
- حسام الدين عبد الغني، الايجار التمويلي، دار النهضة، القاهرة، 1994.
- محمد مرسي الحريري، دراسات في جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، -199.
- محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، 2008.
- سعدي على غالب، جغرافية النقل والتجارة، دار الكتب للطباعة والنشر، الموصل، العراق، 1987.
- سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل -الأسس، المشكلات والحلول، ط 4 ، مكتبة عين شمس، القاهرة، 1985.
- سميرة ابراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2003.
- عبد علي الخفاف، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة، دار الفكر للطباعة، عمان، الطبعة 1، 2000.
- خالد طه عبد الكريم، الأبعاد الاقتصادية لقطاع النقل والأسلوب العلمي لتدنية وخفض تكاليف النقل، مجلة الفتح، العدد 38، بغداد، 2009.