

## "المبحث الأول"

### "اقتصاد النقل"

#### أولاً : مفهوم النقل وتعريفه:

يعد علم اقتصاد النقل على أنه أحد الاختصاصات المهمة ضمن حقل الاقتصاد التطبيقي الذي يستخدم أدوات التحليل الاقتصادية لمشاهدة أو لملاحظة وفهم وتقييم النقل كظاهرة اقتصادية. وهو لا يختلف عن الفروع المهمة الأخرى ضمن علم الاقتصاد كالاقتصاد الدولي واقتصاد العمل والاقتصاد الزراعي... الخ. ولكنه يتميز عنهم جميعاً بكونه وثيق الصلة بفروع محددة مثل التنظيم الصناعي والمالية العامة.

أما عن تعريف النقل فقد وردت عدد من التعاريف نذكر منها: -

- هو عملية حمل الأشخاص والمتاع والأخبار من جهة الى أخرى، وهذا هو أبسط تعريف للنقل.

- كما يعرف على أنه " حركة انتقال البضائع والأشخاص والموارد المختلفة من مكان لآخر "

- كما يعرف أيضاً على أنه " تغيير مكان الأشخاص والسلع من موقع لآخر وتمثل شبكات النقل الشريين التي يتدفق من خلالها النشاط الاقتصادي.

- ويعرف على أنه " مجموعة الطرق والوسائل والتكنولوجيا والإجراءات التنظيمية والاقتصادية التي تهدف الى نقل الامسان ومنتجاته من مكان لآخر "

وتقوم عملية النقل على أربعة عناصر رئيسية هي: -

1- الناقل : ويتمثل بالشركات والمؤسسات المالكة لوسائل النقل والتي تتعهد بعملية النقل مقابل ثمن معين.

2- المنقول : ويأخذ أشكالاً متعددة أما أشخاص، أو بضائع وسلع وقد تكون سلع نهائية، أو سلع وسيطة أو مواد أولية صلبة وسائلة.

3- وسيلة النقل : وتتعدد وسائل النقل ما بين النقل البري والنقل المائي والنقل الجوي وتدخل ضمنها كل وسائل النقل المعروفة سواء كانت بدائية أم متطورة.

4- الحيز : ويقصد به المجال الذي يتم النقل فيه من مكان لآخر، فقد يكون حيزاً واسعاً عبراً للقارات أو بين دول أو بين مدن أو حتى داخل المدن.

## المطلة تاريخية حول تطور النقل في العصور القديمة:-

تعتبر ظاهرة النقل جزءاً من التكوين البيولوجي للإنسان، فمنذ نشأة الخليقة كان هناك دفعا رئيساً الإنسان من مكان لآخر بحثاً عن الغذاء والماء. وأهم وسائل النقل القديمة هي النقل البري والنقل

فيما يلي شرحاً موجزاً لهما:-

### 1- النقل البري:-

ولد من المراحل الآتية:-

أ- استخدام القدرة العضلية للإنسان، وهو الأيدي والأكتاف والظهر بدون أي وسائل أخرى مساعدة.

ب- استخدام الأرواح الخشبية عن طريق السحب من قبل الإنسان بما يشابه الزلاجات وازدادت فعالية

هذه الوسيلة خاصة في المناطق الجبلية.

ت- استخدام الحيوانات، وتتحقق ذلك عندما استطاع الإنسان تدجين الحيوانات وساعد ذلك على

الانتقال لمسافات طويلة واتساع الرقعة الجغرافية لحركة الإنسان. وتتباين عملية استخدام

الحيوانات حسب خصائص البيئة، فالجمال يستخدم في الصحراء، والحصان في الغابات والجبال

والمستنقعات، والبعال استخدمت في الأماكن الجبلية الوعرة، واستخدمت حيوانات أخرى مثل

الأبقار والجاموس... الخ.

ث- استخدام الزلاجات التي تجرها الحيوانات وأهم أنواعها المعروف بـ (Travois) وهو قطعان من

الخشب ترتبطان بشكلًا أشكلاً أقرب للحرف (Y).

ج- استخدام العربة، وتتحقق ذلك بعد اكتشاف العجلة من قبل العراقيين القدماء في حدود منتصف

منتصف الألف الرابع قبل الميلاد. إن استخدام العربات قد زاد من قدرة الإنسان على الحركة

والانتقال. وقد تطلب ذلك تهيئة الطرق التي تجعل حركة العربات أكثر انسيابية، فكان ذلك

بداية لتشييد الطرق.

### 2- النقل المائي:-

ولد من المراحل الآتية:-

أ- استخدام جذوع الأشجار في الطرفان على سطح الماء. وقد تحقق ذلك بعد أن استخدم الإنسان

الحيوانات في النقل. وقد فكر الإنسان بطريقة تجعل استخدامه لتلك الجذوع أكثر أماناً واستقراراً،

إذ قام بتفريغ القسم الأوسط فيها وجعلها أكثر انسيابية في حركتها في الماء.

ب- ربط جذوع الأشجار مع بعض بالشكل الذي يزيد من مساحة السطح الأمامي الطافي على سطح

الماء، وبالتالي يزيد من إمكانية نقل بضائع أكبر حجماً وأثقل وزناً.

ت- استخدام القوارب الشراعية، حيث فكر الإنسان بتوظيف طاقة الهواء في تسيير القوارب.

ث- استخدام القصب في صنع القوارب وطلائه بالقار. وهذا ما يسمى بالقصبة التي ظهرت في العراق

منذ العصر الأكدي (حوالي 2340 ق.م).

ج- استخدام القوارب المدعومة بعوامات جانبية لتحقيق درجة أعلى من حالة التوازن وتقليل مخاطر

الانقلاب.

ح- استخدام السفن الشراعية، حيث تم توسيع حجم القوارب باستخدام ألواح من الخشب مدعومة بعدد

من الأشعة الكبيرة.

## ثالثاً : الأهمية الاقتصادية في الاقتصاد القومي:-

إن نمو الأمم والأقاليم والصناعات والأنشطة التجارية يعتمد اعتماداً كبيراً على توافر خدمات النقل.

وقد اتضح في الواقع العملي أن المواقع القريبة من وسائل النقل وخاصة النقل البحري أو النهري قد كانت

سباقة في عملية التطور مقارنة بالمواقع البعيدة عن وسائل النقل وخاصة النقل المائي. ولحد الآن توجد

مناطق داخل القارة الأفريقية ما زالت غير متطورة بسبب كونها مناطق معزولة تفتقر إلى وسائل النقل التي

تربطها مع بقية أجزاء أفريقيا.

وبشكل عام يمكن حصر فوائد النقل في الاقتصاد القومي من خلال الآتي:-

1- يعمل النقل على تمكين المستهلكين من التمتع بفوائد السلع التي لا يمكنهم الحصول عليها إلا بواسطة

نقلها من مناطق بعيدة، لأنهم غير قادرين على إنتاجها بسبب عدم توافر البيئة الملائمة لإنتاجها، أو

لعدم توافر المادة الخام أو لعدم توافر المهارات أو بسبب ارتفاع تكاليف إنتاجها.

2- النقل يعمل على دعم مبدأ التخصص وتقسيم العمل على الصعيد الجغرافي فالإقليم الفلاني مثلاً

يتخصص بإنتاج نوع من السلع يلائم عناصر الإنتاج والعوامل البيئية للإقليم، وعن طريق النقل يقوم

بتسويق هذه السلع إلى الأقاليم الأخرى، وبالمقابل وعن طريق النقل أيضاً يقوم بشراء السلع التي لا

تتوافر لها الظروف الملائمة للإنتاج وكما هو معروف إن مبدأ التخصص وتقسيم العمل يؤدي إلى تدني

التكاليف.

3- وبما أن النقل يعمل على ترسيخ مبدأ التخصص وتقسيم العمل، فالنتيجة النهائية تعد أحد المتطلبات

المهمة لقيام الإنتاج الواسع وبالتالي الوصول إلى الحجم الأمثل للإنتاج (مرحلة وفورات الإنتاج) وما

يتربط عن ذلك من مزايا إيجابية تعمل على تخفيض تكاليف الإنتاج وتحسين النوعية.

4- يشجع النقل على خلق حالة من المنافسة بين المنتجين للإنتاج الواحد عن طريق زيادة عدد المنتجين

الذين يتنافسون في منطقة جغرافية واحدة، وهذا يعني القضاء على الاحتكار، وبالتالي تخفيض أسعار

السلع وما يتربط عن ذلك من فوائد كبيرة لجمهور المستهلكين.

- 5- تطور النقل يؤثر في قيمة الأرض، فالمعروف أن قيمة الأرض ترتفع عند توافر خدمات النقل فيها، وذلك لأن الأرض تصبح أكثر فائدة للاستخدامات المختلفة عندما ترتبط بالمناطق الأخرى بطرق النقل.
- 6- يسهل النقل على دعم الوحدة الاقتصادية والسياسية للدولة، عن طريق القضاء على العزل أو التباعد بين الوحدات الجغرافية للبلد وبالتالي يعمل على تسهيل وصول التنمية إلى أبعد الأماكن.
- 7- بالإضافة إلى الفوائد الاقتصادية للنقل، فمن الممكن أن يلعب النقل دوراً في الدفاع عن الوطن، فإن ولادة أو كفاية النقل لأفراد القوات المسلحة وتجهيزاتهم يؤدي إلى نجاح العمليات العسكرية. وبالتالي يسهل ذلك في تعزيز الاستقرار في البلد ويعكس إيجابياً في التنمية الاقتصادية.
- 8- يعد النقل مهم جداً لحركة المسافرين لعدة أغراض قد تكون اقتصادية وتعليمية واجتماعية... أو لأغراض سياحية.

ومكنا وبالنظر لأهمية النقل في الاقتصاد القومي، فقد اهتمت البلدان بتطوير هذا الجانب الحيوي، مما شجع البلدان على تخصيص ما بين 20% إلى 40% من الإنفاق الحكومي على الاستثمار في قطاع النقل.

ويشكل الاستثمار في قطاع النقل بحدود ثلث ميزانية التنمية الاقتصادية في الدول المتقدمة.

### رابعاً : أهمية النقل على المستهلك :-

- 1- تسهل عملية النقل حصول المنتجين على مستلزمات الإنتاج من مواد أولية ومواد نصف مصنعة... الخ المحلية منها والمستورد بالكم المطلوب والتوقيت المناسب، من دون الحاجة لاستنزاف أو تخصيص موارد مالية كبيرة لتخزين تلك المستلزمات طالما تتوفر شبكات نقل ملائمة وبصورة مستمرة تضمن وصول مستلزمات الإنتاج للمنتجين بالآوقات المناسبة.
- 2- يترتب على عملية تخفيض تكاليف التخزين، بفعل النقل، إلى تخفيض (التكلفة النهائية للمنتجات على نحو يترتب عليه تعظيم طاقة المنتجين على زيادة حجم الإنتاج ومن ثم ارتفاع إيراداتهم وأرباحهم.
- 3- إن دور النقل في تخفيض تكاليف الخزن بما يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والعرض الكلي يؤدي بالنتيجة النهائية إلى زيادة في الناتج القومي والدخل القومي مما يؤدي إلى زيادة مستوى الرفاهية للسكان سواء كانوا منتجين أم مستهلكين.

- 4- إن قدرة عملية النقل على إيصال السلع إلى أبعد الأماكن تعني توسيع نطاق الأسواق ومن ثم ضمان سهولة تصريف المنتجات ووصولها إلى المستهلكين.
- 5- تؤدي عملية النقل إلى قلة حاجة المستهلك لتخزين السلع في البيوت، طالما أنها متوفرة في الأسواق القريبة، ويؤدي ذلك إلى قلة حاجة المستهلك لتخزين السلع في التلاجيات والمجمدات وما يترتب عن ذلك من استهلاك للطاقة الكهربائية. بالإضافة إلى عدم الحاجة إلى تخصيص مكان للخزن في البيت والاستفادة من هذا المكان لأغراض أخرى.
- 6- إن دور النقل الفعال في تخفيض تكاليف الخزن والتكلفة الكلية للإنتاج تؤدي إلى تخفيض أسعار السلع مما يزيد من قابلية المستهلك على شراء كميات أكبر ومن ثم اشباع أكبر، وفي نفس الوقت سوف تزداد كمية المبيعات لدى المنتجين مما يؤدي إلى زيادة أرباحهم.

### خامساً : عرض النقل :-

يتكون عرض النقل من قسمين: - -

- 1- القسم الثابت، مثل سكك الحديد للقطارات، والمطارات والموانئ والطرق والمراتب... الخ، ويتمتع القسم الثابت بعمر إنتاجي طويل ونسبة إنقار أقل، إلا أنه عملية الاستبدال فيه تكلف مبالغ كبيرة جداً. ويطلب القسم الثابت وفورات حجم كبيرة أو مهمة. فعلى سبيل المثال إن بناء سكة حديد ذات كلفة عالية يتطلب أن يتم استخدامها من قبل عدد كبير من القطارات حتى تكون عملية إنشاء تلك السكة اقتصادية.
  - 2- القسم المتحرك، مثل السيارات والقطارات والطائرات والسفن... الخ، ويكون عمره الإنتاجي أقصر نسبياً ونسبة إنقار أعلى، وعملية الاستبدال فيه تحصل في أوقات قصيرة، وتكاليف نسبية أقل ويتمتع بعمره عرض أعلى من القسم الثابت.
- وما يهمنا في عرض النقل هو الخصائص المميزة له والتي يمكن عرضها كما يأتي: -
- 1- اختلاف تكاليف عرض خدمات النقل باختلاف وسيلة النقل: -
- وتعد وسائل النقل المائي من أرخص وسائل النقل، حيث تقدر تكلفة (الطن/ميل) في المتوسط بحوالي سنتاً واحداً أو أقل، يليها وسائل النقل بالسكك الحديدية بتكلفة (2.3) سنتاً ثم في النقل البري (8) سنت وأعلى قيمة في النقل الجوي حيث تصل إلى (20) سنت.

2- عرض خدمات النقل غير قابل للخرن: -

إذ يقترن استهلاك خدمات النقل بإنتاج النقل في آن واحد. وهذا يعني ان خدمات النقل تستهلك بمجرد انتاجها. وبذلك فهي خدمات غير قابلة للخرن. ويترتب على ذلك ثلاثة أمور هي: -

أ- عدم تحمل تكاليف تخزين المنتج، بمعنى الشركة الناقلة تتجسد فقط في عملية نقل المنتج وغير مسؤولة عن خزنه إذا ما تطلب الأمر ذلك.

ب- صعوبة تتبع المستفيدين لم خدمات النقل، إذ أن الشركة الناقلة لا تستطيع أن تبادر وتبحث عن الجهات التي تحتاج لخدمات النقل، وإنما هي في موقف انتظار لمن يحتاج لخدمات النقل.

ت- ظهور طاقات فائضة بخدمات النقل ناتجة عن عدم الاشغال الكامل، فالشاحنات ووسائل النقل الأخرى هي طاقة معطلة بانتظار الطلب عليها.

3- عدم القابلية على التجزئة: -

إذ أن خدمات النقل تقدم للزبون بصورة رزمة كاملة اعتباراً من نقطة الانطلاق بنقل السلعة الى نقطة الوصول بشكل لا يتجزأ.

4- اختلاف عرض خدمات النقل وفقاً لوسيلة النقل المعتمدة: -

إذ أن هناك اختلاف في طاقة النقل لكل وسيلة على انفراد، ومدى تأثيرها بالعوامل والظروف الطبيعية والاقتصادية التي قد تعوق انسيابية وتدفق حركة النقل عبر الوسائل المختلفة. ويعد النقل بالسكك الحديدية أفضلية في هذا المجال لعدم تأثيرها بالعوامل الطبيعية غير المرئية (مثل سوء الأحوال الجوية) واستقلالها بشبكة من الخطوط الحديدية الخاصة بها. في حين أن النقل المائي يتأثر بالعوامل المناخية، وكذلك النقل الجوي، أما النقل البري فربما ازحامات الطرقات والحوادث المرورية قد تؤثر على دقة مواعيدها.

5- اختلاف عرض خدمات النقل من حيث الإنجاز على الوجه الأكمل: -

بمعنى أن هناك وسيلة نقل قادرة على أن تتولى بنفسها تقديم خدمات النقل من نقطة البداية للرحلة الى حيث نقطة النهاية (نقل من الباب الى الباب) دون الحاجة الى وسائل نقل وسيطة، ويعد النقل البري أفضلية في هذا المجال، لكن النقل المائي الجوي والسكك الحديدية يتطلب استخدام وسائل نقل وسيطة من المعمل مثلاً الى ميناء المغادرة، ومن ميناء الوصول الى نهاية الرحلة.

ويتضح مما سبق الاختلاف في خصائص عرض خدمات النقل بحسب وسيلة النقل المعتمدة، ولذا يلي خصائص كل وسيلة: -

1- النقل الجوي : سرعة هائلة وتكاليف مرتفعة، بضائع خفيفة الوزن، عدد محدود من الركاب.

2- النقل البري : خدمة نقل من الباب الى الباب، وارتفاع نسبي في التكاليف، تعاني من مشكلة الازحام على الطرق أو عدد محدود من الركاب.

3- النقل المائي : سرعة بطيئة وتكاليف منخفضة، قدرة فائقة في نقل بضائع ضخمة، ولا تتعدى حدود الموانئ، وعدد كبير من الركاب.

4- السكك الحديدية : سرعة، تكلفة منخفضة، خارج نطاق الازحام، لا تتأثر بالظروف المناخية، وقدرة على حمل البضائع الضخمة، وعدد كبير من الركاب.

#### سادساً : الطلب على النقل: -

من حيث الجانب الكمي للطلب على خدمات النقل، فهو يختلف من وسيلة لأخرى، ويتوزع الطلب

كما يأتي: -

1- الطلب على خدمات النقل المائي يشكل نسبة (55%) من إجمالي الطلب على خدمات النقل.

2- الطلب على خدمات النقل البري يشكل نسبة (23%) من إجمالي الطلب على خدمات النقل.

3- الطلب على خدمات السكك الحديدية يشكل نسبة (12%) من إجمالي الطلب على خدمات النقل.

4- الطلب على خدمات النقل الجوي يشكل نسبة (10%) من إجمالي الطلب على خدمات النقل.

أما بشأن خصائص الطلب على خدمات النقل فيمكن عرضها كما يأتي: -

1- الطلب على خدمات النقل طلب مشتق:

إذ لا تطلب خدمات النقل لذاتها، وإنما تُطلب لتحقيق أغراض مختلفة هي:

أ- الانتقال الى أماكن العمل، الانتقال الى منافذ التوزيع والأسواق، الانتقال الى أماكن الترفيه الأماكن السياحية.

ب- نقل المواد الأولية والسلع الإنتاجية والوسيلة والنهائية من مكان لآخر بحسب ما تتطلبه العملية الإنتاجية.

2- اختلاف الطلب على خدمات النقل بحسب اختصارها لزمن الخدمة:

وتأتي أهمية عامل الزمن انطلاقاً من وجود تكلفة الفرصة البديلة لزمن رحلة الانتقال. وتزداد أهمية

عامل الزمن خاصة عندما لا يتوافر لدى المسافر إجازة طويلة، أو عندما يكون مرتبط بمواعيد محددة لا يمكن تجاوزها.

## " المبحث الثاني "

### " النقل السياحي "

#### أولاً : مفهوم النقل السياحي، وتعريفه: -

- لكي نفهم ما المقصود بالنقل السياحي لا بد من الرجوع الى تعريف السياحة وشكل مختصر جداً سوف نتناول استعراض ثلاث من هذه التعاريف وكالاتي: -
- السفر بهدف التمتعة.
- عملية انتقال الأفراد الى خارج موطن الإقامة الدائمة بشكل مؤقت ولمدة لا تقل عن أربعة وعشرين ساعة ولا تزيد عن سنة لأي هدف كان عدا التوطن.
- عملية انتقال الإنسان من مكان لآخر لفترة زمنية بطريقة مشروعة تحقق له متعة نفسية.
- ومهما تكررت وتعددت تعاريف السياحة فجميعها تتضمن الإشارة الى الجانب الديناميكي للظاهرة السياحية المتمثل بعملية التنقل أو السفر. ولا بد للسياح من الاستعانة بوسيلة نقل مهما اختلف نوعها لكي تتحقق الظاهرة السياحية. وهكذا فإن السياحة كظاهرة تقوم على النقل، وبذلك يمكن القول (لا سياحة بدون نقل).
- وتمثل إمكانية الوصول الى الموقع السياحي المقصود أهمية كبرى في النشاط السياحي، وتحقيق القدرة والكفاية لقطاع النقل يشكل حجر الزاوية في التنمية الاقتصادية الناجحة. لذا تعد العلاقة وطيدة بين السياحة والنقل، وبدونها لا يمكن للسياح الوصول الى أماكن القصد السياحي، ولا يمكن للسياحة أن تزدهر.
- واستناداً الى ما تقدم يمكن تعريف النقل السياحي على أنه " وسيلة مهمة لربط الأسواق الراقدة للسياح بالأسواق المضيفة للسياح ". كما يمكن أن تعرف على أنها " عملية حمل السياح ومتاعهم من موطن إقامتهم الدائمة باتجاه أماكن القصد السياحية وبالعكس " .

و- اختلاف الطلب على خدمات النقل بحسب اختلاف مستوى النشاط الاقتصادي:

اذ يرتبط الطلب على خدمات النقل بحالة الاقتصاد حيث يزداد الطلب على خدمات النقل اذا كان الاقتصاد يمر بحالة انتماش اقتصادي، ويقل اذا كان الاقتصاد يمر بحالة انكماش اقتصادي.

4- يتأثر الطلب على خدمات النقل بالتقلبات (اليومية، الأسبوعية، الموسمية):

أ- التقلبات اليومية: بشكل عام يزداد الطلب على خدمات النقل في الساعات الصباحية عند الذهاب الى العمل والمدارس والجامعات، ويكرر ذلك عند ساعات العودة.

ب- التقلبات الأسبوعية: حيث يتأثر الطلب على خدمات النقل بعطلة نهاية الأسبوع فيقل الطلب على خدمات النقل باتجاه أماكن العمل ويتحول باتجاه الأماكن الترفيهية والسياحية.

ج- التقلبات الموسمية: ففي مواسم الدراسة يزداد السفر بغرض التعليم وينخفض السفر بغرض السياحة، والعكس يحدث في موسم الاجازات.

أما بالنسبة لخدمات نقل السلع فتظهر التقلبات بوضوح في القطاع الزراعي أكبر منه في القطاع الصناعي، حيث يزداد الطلب على خدمات نقل مستلزمات الإنتاج الزراعي (بنور، أسمدة...الخ) في

بداية موسم الزراعة، كما يزداد الطلب على نقل المحاصيل الزراعية في موسم الحصاد.