

الفصل الأول

النقل والاقتصاد القومي

الفصل الأول

النقل والاقتصاد القومي

تقديم:

لقد تطور النقل تطوراً كبيراً خلال العقود الماضية، كما لعب دوراً هاماً في نقل البضائع والركاب على المسافات القصيرة والطويلة، وذلك خاصة مع تطور نظم المعلومات وتحسين ظروف الأمن على شبكات النقل الأرضية والبحرية والجوية.

ويعرف النقل بأنه تغيير مكان الأشخاص والسلع من مكان لآخر، أو حتى من نقطة إلى نقطة زمنية أخرى، بحيث يترتب على هذا التغيير قيمه مضافة (منافع) يتحصل عليها الأشخاص أو تزداد بها قيمة السلع المنقولة.

وتمثل شبكة النقل الشرايين التي يتدفق خلالها النشاط الاقتصادي. ويعتبر النقل البري على الطرق، والنقل بالسكك الحديدية أهم وسائل النقل، وتنتشر هاتان الوسيلتان في كل أرجاء العالم، وبقدر الاتساع في استخدامهما يقاس تقدم الأمم. وقد بدأت الطرق المرصوفة تظهر بكثافة منذ بداية القرن العشرين، وأصبحت السيارة وسيلة لا تضارعها وسيلة أخرى من حيث مرونتها، فهي تقوم بالنقل من الباب إلى الباب. وانتشر النقل بالسكك الحديدية لكافة أنحاء العالم بعد ظهوره في إنجلترا عام ١٨٢٥ وساهمت بصورة ملحوظة في كافة برامج

التنمية فى الدول المختلفة. ومع التطور التكنولوجى ظهر النقل الجوى وتحسنت كثيراً ظروف النقل البحرى والمائى، وقد ساهم ذلك فى زيادة الترابط بين الدول وتنمية التجارة الخارجية بصورة ملحوظة فى كل من شقيها السلعى والخدمى.

والإنتاج فى قطاع النقل يتمثل فى وحدات الطاقة التحميلية والتى يعبر عنها بالراكب كيلو متر فى مجال نقل الركاب والطن كيلو متر فى مجال البضائع، ويتميز هذا الإنتاج بأنه غير قابل للتخزين ويستهلك بمجرد إنتاجه. ويتميز بعدم التجانس بحيث صعوبة الاحلال بين وحدات الإنتاج راكب / كم أو طن/كم للوسائل المختلفة وحتى على مستوى الوسيلة الواحدة على مدار الفترات الزمنية المختلفة. ويقاس الإنتاج فى قطاع النقل بالراكب/كم والطن/كم، أو بمعنى أن مقياس الإنتاج فى القطاع هو حاصل ضرب وزن المنقول فى طول المسافة التى ينقل إليها.

وتعتبر مصر من أولى دول العالم التى دخلت عصر صناعة النقل بالسكك الحديدية بعد إنجلترا، كما إنها أول دولة فى الشرق الأوسط وأفريقيا تدخل صناعة النقل الجوى، وذلك فى بداية الثلاثينات من القرن العشرين.

ويتكون هيكل النقل من الوحدات المتحركة وبنية النقل من شبكة طرق، وخطوط حديدية وشبكة المجارى المائية والبحرية، وكذلك المطارات والموانئ والمحطات. ويتم التفاعل بين هذه المكونات لتكوين نظام النقل الذى يقدم خدمات النقل فى صورة معبر عنها بالراكب كيلو متر والطن كيلو متر وبمستوى الجودة المناسب وبما يوفى بمتطلبات خصائص الطلب على النقل.

ويحتل قطاع النقل والمواصلات مكانة هامة فى هيكل الاقتصاد القومى، تأتى هذه الأهمية على محورين: المحور الأول كون قطاع النقل والمواصلات قطاعاً خدمياً إنتاجياً يخدم بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى وتعتمد عليه سواء

فى نقل مدخلاتها أو مخرجاتها والمحور الثانى يتمثل فى الدور الذى يلعبه قطاع النقل والمواصلات فى مجال التجارة والعمران، إذ يلعب قطاع النقل والمواصلات دوراً كبيراً فى التأثير على حركة التجارة الداخلية والخارجية، بالإضافة إلى دوره فى الربط بين المدن والمجتمعات العمرانية الجديدة بعضها البعض وبغيرها من مدن وتجمعات السكان فى البلاد.

وفى إطار منهج التنمية الشاملة الذى تأخذ به الدولة حتى يتمكن المجتمع من مساهمة ركب الحضارة والتقدم، تسعى الدولة إلى توجيه ذلك القدر من استثماراتها إلى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس الذى يتناسب مع كون هذا القطاع ركيزة أساسية من ركائز الاقتصاد القومى. يتضح هذا من تخصيص الدولة لما قدره ١٢% من استثماراتها خلال الخطة الخمسية الحالية لقطاع النقل والمواصلات وبذلك يأتى قطاع النقل والمواصلات فى المرتبة الثانية من حيث حجم الإستثمارات بعد قطاع الصناعة الذى يحتل المرتبة الأولى. وتجدر الإشارة هنا إلى أنه طبقاً لبيانات ١٩٩٦/٩٥ فقد مثله عمالة قطاع النقل والمواصلات حوالى ٤,٧% من إجمالى العمالة، وبلغت مساهمة القطاع فى الناتج المحلى الإجمالى حوالى ١٠,٥% ويعتنى قطاع النقل بخدمتين أساسيتين هما: خدمة نقل الركاب وخدمة نقل البضائع.

فيما يتعلق بتوزيع حركة نقل الركاب والبضائع بين المدن بين الوسائل المختلفة يمثل عدد الركاب المنقولين بالسكك الحديدية ٥١,٨% من إجمالى عدد الركاب خلال عام ١٩٩٢، كما يمثل عدد الركاب المنقولين بتاكسى الأقاليم ١٧,١% والسيارة الخاصة ٩٠,٩% والأتوبيس ٢١,٢% من إجمالى عدد الركاب. أما بالنسبة لنقل البضائع فيستحوذ قطاع النقل البرى على الطرق على النصيب الأكبر من حيث الأوزان المنقولة بالطن حيث يمثل نسبة ٩٢% من

إجمالي الطن المنقول عام ١٩٩٢ يليه في ذلك السكك الحديدية بنسبة ٤,٢% ثم النقل المائي بنسبة ١,٩% ثم النقل بالأنابيب.

ويتناول هذا الفصل موضوع "النقل والاقتصاد القومي" في ثلاث أجزاء رئيسية: يتم تقديم نبذة عن قطاع النقل في مصر في الجزء الأول، ويعالج الجزء الثاني دور قطاع النقل في الاقتصاد القومي، ويقدم الجزء الثالث تحليلاً لمؤشرات مدى التناسب بين تطور الإنتاج في قطاع النقل ومدخلات القطاع.

أولاً: نبذة عن قطاع النقل في مصر:

١- الصورة العامة لقطاع النقل:

يلعب النقل دوراً أساسياً في التطور الاقتصادي والاجتماعي للدولة، حيث يعتبر دعامة أساسية للنمو إذ تعتبر شبكات النقل، من سكك حديدية وطرق برية وقنوات ملاحية بمثابة الشرايين التي يتدفق خلالها النشاط الاقتصادي والاجتماعي لنشر الرخاء والعمران، كما أن الموانئ المصرية سواء البحرية أو الجوية أو البرية تعتبر المنافذ الرئيسية لنقل التجارة الخارجية، هذا فضلاً عما يحققه النقل البحري والنقل الجوي من دعم للاقتصاد القومي بما يوفره من نقد أجنبي.

وقد أولت الدولة عناية كبيرة لهذا القطاع الهام الذي يعتبر من أهم قطاعات تدعيم الهيكل الأساسي للمجتمع، وتبعاً لذلك تطور القطاع تطوراً كبيراً انعكس على أدائه. ولم يقتصر التطور على نشاط دون آخر أو سياسة دون غيرها ولكن التطور والتقدم شملها جميعاً وكان هناك توازن في التقدم في كافة أنشطته حيث بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات في الخطة الخمسية الأولى ١٩٨٣/٨٢ - ١٩٨٧/٨٦ لقطاع النقل والمواصلات ١١,٣ مليار جنيه بنسبة ٢٠% من الاستثمارات المنفذة على المستوى القومي، وارتفع هذا الحجم في الخطة

الخمسية الثانية ١٩٨٧/٨٦-١٩٩٢/٩١ ليصل إلى ١٨,٩ مليار جنيهه ونسبة ١٦,٥% ويبلغ أجمالى ما تم اعتماده فى الخططة الخمسية الثالثة ٩٣/٩٢-١٩٩٧/٩٦ للقطاع ٢٠,٥% مليار جنيهه ونسبة ١٣,٣% من أجمالى الاستثمارات المنفذه على المستوى القومى. ومن ذلك يتضح أن قطاع النقل يستحوذ على نسبة كبيرة من الاستثمارات القومية. ولقد إنعكس هنا الحجم من الاستثمارات على تطور أداء القطاع، فقد زادت إيرادات السكك الحديدية من ٩٤ مليون جنيهه فى عام ١٩٨٢/٨١ إلى ٦٩٢ مليون جنيهه فى عام ١٩٩٥/٩٤ بنسبة زيادة قدرها ٦٢٦,٣% وزاد عدد الركاب من ٤٣٣,١ مليون راكب فى عام ١٩٨٢/٨١ إلى ١٠٤٦ مليون راكب عام ١٩٩٥/٩٤ بنسبة زيادة قدرها ١٤١,٥% كما ارتفع وزن البضائع المنقولة من ٧,٤ مليون طن فى عام ١٩٨٢/٨١ إلى ١٢,٢ مليون طن عام ١٩٩٥/٩٤ بنسبة زيادة قدرها ٦,٩%.

أما بالنسبة للنقل البحرى والموانى فلقد حققت هيئة ميناء الإسكندرية فائضا قدره ٦٢,٣ مليون جنيهه كما حقق ميناء الدخيلة فائضا نهائيا قدره ٨ مليون جنيهه.

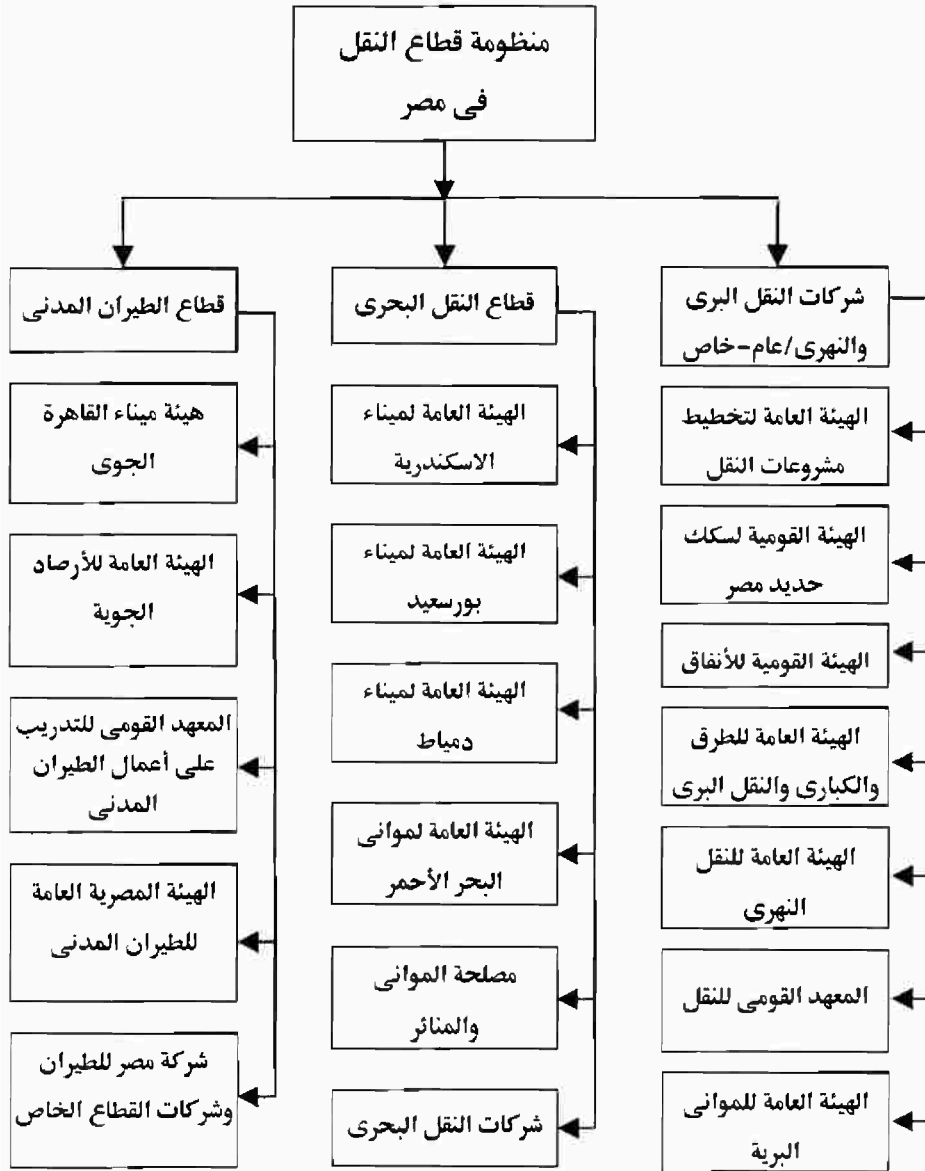
حققت هيئة موانى البحر الأحمر فائضا قدره ٤٢,٥ مليون جنيهه فى عام ١٩٩٥/٩٤ ولم نعد نسمع عن غرامات التأخير التى كانت تتحملها الدولة والتى بلغت فى أحد السنوات ٣٠ مليون دولار، وتغير الوضع وأصبحت الموانى تحصل على كسب وقد بلغ ١,٢ مليون دولار فى عام ١٩٩٤.

كما تم تطوير خدمات النقل الجوى بصورة واضحة حيث بلغ أسطول مصر للطيران ما يقرب من ٤٢ طائرة، وتعمل الشركة فى حوالى ٨٥ دولة، هذا ناهيك عن التطويرات التى تمت فى مجال المطارات وزيادة طاقتها الاستيعابية... إلخ. وقد انعكست هذه التطورات فى تحقق فائض قدره ٦٧,٨ مليون جنيهه لدى شركة مصر للطيران فى عام ١٩٩٩.

ويعرض الشكل التالي الصورة العامة للهيكل التنظيمي لقطاع النقل في

مصر:

٢- هيكل قطاع النقل:



٣- مدى مساهمة قطاع الأعمال العام والخاص لقطاع النقل فى حجم الانتاج والناتج:

٣-١- توزيع الانتاج حسب القطاعات المختلفة:

يوضح الجدول التالى توزيع الانتاج فى قطاع النقل فيما بين قطاع الأعمال العام وقطاع الأعمال الخاص:

جدول رقم (١): توزيع الانتاج فى قطاع النقل بين العام والخاص
(بحسب نوع النقل) (٢٠٠٠/٢٠٠١) القيمة بالمليون جنيه

نوع النقل	اجمالى الانتاج	قطاع الأعمال العام		قطاع الأعمال الخاص	
		قيمة	%	قيمة	%
النقل على الطرق	١٥٧٥٢	١٦٧٩,٦	١٠,٧	١٤٠٧٢,٤	٨٩,٣
النقل النهري	٩٢,٨	٥٤,٨	٥٩,١	٣٨,٠	٤٠,٩
النقل بالانابيب	٨٦٣,٨	٣٩٣,٩	٤٥,٦	٤٦٩,٩	٥٤,٤
النقل البحرى	٣٤٥٥,٦	٩٩١,٣	٢٨,٧	٢٤٦٤,٣	٧١,٣
النقل الجوى	٣١١٥,٩	٢٧٦٢,٧	٨٨,٧	٣٥٣,٢	١١,٣
سكك حديدية	٨٦٤,٤	٨٦٤,٤	١٠٠	--	--

المصدر: مبنى على بيانات الخطة الخمسية ١٩٩٨/٩٧ - ٢٠٠٢/٢٠٠١.

يتضح من الجدول السابق ان القطاع الخاص يلعب دورا كبيرا فى نشاط النقل البرى على الطرق يليه نشاط النقل البحرى، ويلعب دورا معقولا فى مجال النقل بالانابيب والنقل النهري، وإن كان دوره محدود للغاية فى مجال النقل الجوى.

٣-٢- توزيع الناتج حسب قطاعات النقل المختلفة:

يوضح الجدول التالى توزيع ناتج قطاع النقل بين العام والخاص:

جدول رقم (٢): توزيع الناتج فى قطاع النقل بين قطاع الأعمال العام والقطاع الخاص (٢٠٠٠/٢٠٠١)

القيمة بالمليون جنيه

نوع النقل	اجمالى الانتاج	قطاع الأعمال العام		قطاع الأعمال الخاص	
		قيمة	%	قيمة	%
النقل على الطرق	١١١٠٦,٠	٩٠٥,٠	٨,٢	١٠٢٠١,٠	٩١,٨
النقل النهري	٦٠,٨	٢٧,٨	٤٥,٧	٣٣,٠	٥٤,٣
النقل بالانابيب	٧٧٥,٠	٣٨٦,٠	٤٩,٨	٣٨٩,٠	٥٠,٢
النقل البحرى	٢٠٢١,٠	٥٣١,٠	٢٦,٤	١٤٩٠,٠	٧٣,٧
النقل الجوى	١٠٧٧,٧	٩١٢,٣	٨٤,٦	١٦٥,٤	١٥,٤
سكك حديدية	٣٤٢,٨	٣٤٢,٨	١٠٠	-	-

المصدر: مبنى على بيانات الخطة الخمسية ١٩٩٨/٩٧ - ٢٠٠٢/٢٠٠١

تتفق النتائج المستخلصة من الجدول رقم (٢) مع نتائج الجدول رقم ١، اذ يلعب القطاع الخاص دورا فى توليد ناتج قطاع النقل على الطرق، وكذلك النقل البحرى ثم النقل النهري، ويلي ذلك النقل بالانابيب، ويلعب القطاع الخاص دورا ضئيلا فى مجال النقل الجوى.

ثانيا: دور قطاع النقل والمواصلات في الاقتصاد القومي:

يمكن التعرف على دور القطاعات الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد القومي من خلال التعرف على مقدار مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي، ونصيبها من الاستثمارات الكلية ومن خلال هذين المتغيرين سوف نسعى إلى التعرف على دور قطاع النقل والمواصلات في الاقتصاد القومي، وذلك من خلال التعرف على ترتيب القطاعات الاقتصادية المختلفة في هيكل الاقتصاد القومي.

أ- مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي:

تعرض لنا بيانات جدول (٣) تطور الأهمية النسبية للناتج المحلي الإجمالي موزعة حسب القطاعات الاقتصادية خلال الفترة ١٩٩٢/٩١ - ١٩٩٦/٩٥ ومنها نجد أن مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الناتج المحلي الإجمالي قد تراوحت بين ٦,٧% (كحد أدنى)، و ٦,٨% (كحد أعلى) خلال تلك الفترة بمتوسط قدره ٦,٧%. وذلك يحتل قطاع النقل والمواصلات المرتبة السابعة بين القطاعات الاقتصادية ككل، والمرتبة الثانية بين قطاعات الخدمات الإنتاجية من حيث مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي.

ب- نصيب قطاع النقل والمواصلات من الاستثمارات الكلية^١:

يعرض لنا جدول (٤) توزيعا للاستثمارات الكلية على القطاعات الاقتصادية خلال الفترة ١٩٩٦/١٩٨٢، ومنه نلاحظ أن حجم الاستثمارات المنفذة في قطاع النقل والمواصلات قد ارتفع من حوالي ١١ مليار جنيه خلال

^١ وللتعرف على توزيع الاستثمارات الكلية فيما بين مشروعات النقل ومشروعات الاتصالات، أنظر الفصل الرابع.

فترة الخطة الخمسية ١٩٨٧/٨٢ إلى حوالى ٢٠,٥ مليار جنيه وبالتالى يأتى قطاع النقل والمواصلات فى المرتبة الثانية (بعد قطاع الصناعة والتعدين) بين قطاعات الاقتصاد القومى من حيث الاستثمارات المنفذة خلال هذه الفترة (١٩٩٢/٨٢). وخلال الفترة التالية ١٩٩٦/٩٢ لم يختلف الوضع عنه فى الفترة السابقة، إذ يأتى قطاع النقل والمواصلات أيضا فى المرتبة الثانية خلال هذه الفترة (١٩٩٦/٩٢) بين قطاعات الاقتصاد القومى من حيث الاستثمارات المنفذة، لايسبقه سوى قطاع الصناعة والتعدين فى المرتبة الأولى، وبالنظر إلى الفترة ١٩٩٦/٨٢ إجمالا يأتى ترتيب القطاع الثانى بين قطاعات الاقتصاد القومى من حيث الاستثمارات المنفذة بأهمية نسبية ١٧,٣%، ويأتى ترتيبه الأول على قطاعات البنية الأساسية.

جدول (٣) تطور الأهمية النسبية للنتائج الإجمالية موزعا على القطاعات الاقتصادية
٩٢/٩١-٩٥/٩٦ (نسبة مئوية)

القطاعات	٩٢/٩١	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣	٩٥/٩٤	٩٦/٩٥	متوسط الفترة	الترتيب
الزراعة	١٦,٦	١٦,٥	١٦,٥	١٦,٣	١٦,٠٠	١٦,٤	٣
الصناعة	١٦,٦	١٦,٧	١٦,٧	١٧,٢	١٧,٢	١٧,٠	١
البنترول ومنتجاته	٩,٩	٩,٨	١٠,٣	٩,٨	٩,٤	٩,٨	٤
الكهرباء	١,٧	١,٧	١,٧	١,٧	١,٧	١,٧	١٢
التشييد والبناء	٥,١	٤,١	٥,١	٥,١	٥,١	٤,٩	٨
جملة القطاعات السلعية	٤٩,٩	٤٩,٨	٥٠,٣	٥٠,١	٤٩,٨	٤٩,٨	-
النقل والمواصلات*	٦,٧	٦,٧	٦,٧٦,٧	٦,٨	٦,٨	٦,٧	٧
قناة السويس	٤,٧	٤,٣	٤,١٤,١	٣,٨	٣,٧	٤,١	٩
التجارة	١٦,٦	١٦,٦	١٦,٦	١٦,٨	١٦,٨	١٦,٧	٢
المال	٣,٥	٣,٥	٣,٦	٣,٧	٣,٨	٣,٨	١٠
التأمين	٠,٠	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	١٤
المطاعم والفنادق	١,٨	١,٩	١,٥	١,٦	١,٧	١,٧	١٢
جملة القطاعات الخدمية الإنتاجية	٣٣,٣	٣٣,١	٣٢,٦	٣٢,٨	٣٣,٠٠	٣٣,١	-
الملكية العقارية	١,٨	١,٨	١,٨	١,٩	١,٨	١,٨	١١
المرافق العامة	٠,٣	٠,٣	٠,٣	٠,٣	٠,٤	٠,٣	١٣
التأمينات الاجتماعية	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	٠,١	١٤
الخدمات الحكومية	٧,١	٧,٣	٧,٣	٧,٢	٧,٢	٧,٢	٦
الخدمات الشخصية والاجتماعية	٧,٥	٧,٦	٧,٦	٧,٦	٧,٧	٧,٦	٥
جملة القطاعات الاجتماعية	١٦,٨	١٧,١	١٧,١	١٧,١	١٧,٢	١٧,٠	-
إجمالي عام	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	-

المصدر: وزارة التخطيط، ١٩٩٨.

• ملحوظة: لم تتوافر بيانات عن قطاع النقل بصفة مستقلة.

جدول (٤) توزيع الاستثمارات القومية على القطاعات الاقتصادية النسبية للاستثمارات القطاعية المنفذة ١٩٨٧/٨٢-١٩٩٦/٩٥ (بالمليون جنيه)

الترتيب	الأهمية النسبية %	إجمالي الاستثمارات الممنوعة في عام ١٤	إجمالي الأربع سنوات	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٦/٩٥	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٥/٩٤	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٤/٩٣	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٣/٩٢	الاستثمارات الممنوعة			القطاعات الاقتصادية
								إجمالي المقرر سنوات	الخطوة الخمسية الثانية ١٩٨٧/٨٢	الخطوة الخمسية الأولى ١٩٨٧/٨٢	
٨	٧,٦	٢٤٩٨٩	١٢١٥٢	٣٧٤٢	٣٣٩٩	٢٧٥١٥	٢٢٩٦	١٢٨٣٧	٩٧١٢	٣١٢٥	الزراعة والري والصرف
١	٢٠,٥	٦٧٣٨١	٢٦,٠١٠	٨٣,٠١	٧٢٣٧	٥٢٤٨	٥٢٢٤	٤١٣٧١	٢٧٩٩٦	١٣٣٧٥	الصناعة والتعدين
٣	١٠,٥	٣٤٣٥٦	١٣٢٦١	٤,٠٧٥	٣١٥١	٢٩٤١	٣,٩٤	٢١,٩٥	١٣٩٤٢	٧١٥٣	البتترول ومنججاته
٨	٣,٣	١٠,٧٨٤	٤٨٦,٠	١٤٨٩	١٢٩٢	١,٦٥	١,١٤	٥٩٢٤	٤,٥٠	١٨٧٣	السباحة
-	٤١,٩	١٣٧٥١٠	٥٦٢٨٣	١٧٦,٠٧	١٥٠,٧٩	١١٩,٦٩	١١٦,٢٨	٨١٢٢٧	٥٥٧,٠٠	٢٥٥٢٧	إجمالي القطاعات السطحية
٥	٩,٦	٣١٣٦٣	١٣٣٤٩	٣,٠٢٧	٣١١٦	٣١٨٨	٤,١٨	١٨٠١٤	١٤,٠٠٨	٤,٠٠٦	الكهرباء
١١	١,٧	٥٥٣٧	٢٣٥١	٧٦٧	٦٢٨	٥٤٢	٤١٤	٣١٨٦	٢,٠٧٧	١١,٠٩	المقاولات
٢	١٧,٣	٥٦٨٥٢	٢٤٩١٨	٧٢٩١	٦٨٦٥	٥٥,٠٣	٥٢٥٩	٣١٩٣٤	٢,٠٥٧٨	١١٣٤٧	النقل والمواصلات والتخزين *
١	٢,٥	٨٢١٨	٤,٠٧١	١٢٥٣	١١٤٩	٨٥٥	٨١٤	٤١٤٧	٢٨١٣	١٣٣٤	التجارة والعمال والتأمين
٤	١٠,٤	٢٤,٥٥٨	١٤٣٧٤	٣٦٤٧	٣٧٧٤	٣٦٨٨	٣٢٦٥	١٩٦٨٤	١٣٣٩٥	٦٢٨٩	الإسكان
٧	٧,٩	٢٥٩٥٢	١٣٦٨٣	٣٤٨٤	٣٨٥٥	٣٣٩٨	٢٩٤٦	١٢٣٦٩	٩,٠٠٧	٣٢٦٢	المرافق العامة
-	٤٩,٤	١٦١٩٨٠	٧٢٧٤٦	١٩٤٦٩	١٩٣٨٧	١٧١٧٤	١٦٧١٦	٨٩٢٣٤	٦١٨٨٧	٢٧٣٤٧	إجمالي قطاعات البنية الأساسية

الترتيب	الأهمية النسبية %	إجمالي الاستثمارات الممنوعة في عام ١٤	إجمالي الأربع سنوات	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٦/٩٥	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٥/٩٤	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٤/٩٣	الاستثمارات الممنوعة في عام ٩٣/٩٢	الاستثمارات الاستثمارية الممنوعة			القطاعات الاقتصادية
								إجمالي العشر سنوات ١٩٩٢/٨٢	الخطة الخمسية الثانية ١٩٨٧/٨٧	الخطة الخمسية الأولى ١٩٨٧/٨٢	
٨	٣.٣	١٠٧٦٠	٦٨٤٦	٢٠٣٥	١٨٥١	١٦٢٤	١٢٣٦	٣٩١٤	٢٨٧٩	١٠٣٥	الخدمات المالية
١١	٢,٠	٦٤٤٥	٣٦٢٢	١٠٤٩	١٠١٥	٨٠٦	٧٥٢	٢٨٢٣	٢٠٤٩	٧٧٤	الخدمات الصحية
٩	٣,٢	١٠٧٠٨	٧١١٧	١٩٤٦	٢٠٨٠	١٨٧٩	١٢١٢	٣٥٩١	٢٥٩٦	٩٩٥	الخدمات الأخرى
٦	٨,٥	٢٧٩١٣	١٧٥٨٥	٥٠٣٠	٤٩٤٦	٤٣٠٩	٣٣٠٠	١٠٣٢٨	٧٥٢٤	٢٨٠٤	إجمالي قطاعات الخدمات الاجتماعية
١٣	٠,٢	٦٤٥	-	-	-	-	-	٦٤٥	-	٦٤٥	الإعفاء الاستثماري
-	١٠٠	٣٢٨٠٤٨	١٤٦٦١٤	٤٢١٠٦	٣٩٤١٢	٣٣٤٥٢	٣١٦٤٤	١٨١٤٣٤	١٢٥١١١	٥٦٣٢٣	إجمالي عام

المصدر: بيانات وزارة التخطيط، ١٩٩٨، لم تتوافر بيانات عن قطاع النقل بصفة مستقلة.

ج- النقل ومتغيرات الاقتصاد الكلى:

يتناول هذا الجزء علاقة قطاع النقل والمواصلات بالمتغيرات الاقتصادية الكلية وعلى وجه التحديد: الناتج القومى الاجمالى، الإنتاج، الاستثمار، الأجور، العمالة. ولما كان المدى الزمنى للتحليل يغطى فترة العقود الثلاثة الأخيرة (السبعينيات، الثمانينيات، التسعينيات)، فقد روى ان يكون عرض التحليل باستخدام نفس النسق.

ج-١- الناتج المحلى الإجمالى:

يوضح جدول رقم (٥) تطور حجم الناتج المحلى الاجمالى ومساهمة قطاع النقل والمواصلات خلال فترة السبعينيات، ومنه يتبين لنا أن قطاع النقل والمواصلات شكل نسبة ضئيلة نسبيا من الناتج المحلى الاجمالى فى بداية السبعينيات لم تتعدى ٤,٧٪، ثم ارتفعت هذه النسبة لتتراوح بين ٥٪، و ٧٪ فى أواسط السبعينيات إلى أن وصلت إلى ٨,٨٪ فى نهاية السبعينيات. ويشير هذا إلى تصاعد أهمية قطاع النقل والمواصلات مع بداية السبعينيات حيث تزايدت مساهمته فى إجمالى الناتج المحلى.

جدول رقم (٥): الناتج المحلى الاجمالى ونصيب قطاع النقل والمواصلات ١٩٧٩-١٩٧٠
(القيمة بالمليون جنيه بالاسعار الثابتة لعام ١٩٧٥)

القطاع	١٩٧٠		١٩٧٢		١٩٧٥		١٩٧٧		١٩٧٩	
	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%
قطاع النقل والمواصلات والتخزين وقناة السويس	١٤٦	٣,٧	١٧٢	٤	٢٥٨,٤	٥,١	٤٥٩,٥	٧,٨	٦٢٤,٦	٨,٨
إجمالى الناتج المحلى	٣٩٠١,٧	١٠٠	٤٣٢٢,٢	١٠٠	٥٠٦١,٣	١٠٠	٥٩٠,٧	١٠٠	٧١١٩,١	١٠٠

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء: الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

هذا الإتجاه تواصل خلال عقد الثمانينيات، على الرغم من أن عام ١٩٨٠ قد شهد انخفاضا فى نسبة مساهمة قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس فى الناتج المحلى الإجمالى عن عام ١٩٧٩ (٧,٥% مقابل ٨,٨% على التوالى)، وهذا ما يمكن ملاحظته من بيانات جدول (٦).

جدول (٦): الناتج المحلى الإجمالى ونصيب قطاع النقل والمواصلات ١٩٨٨-١٩٨٠
(بالمليون جنيه بالأسعار الثابتة)

القطاع	١٩٨٠		١٩٨٢		١٩٨٤		١٩٨٦		١٩٨٨	
	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%
قطاع النقل والمواصلات والتخزين وقناة السويس	١٤٥٨,٣	٧,٥	٢١٤٠,٤	٩,٧	٣٠٤٤,٢	٨,٩	٣٤٣٦,٣	٨,٨	٣٨٤٦,١	٨,٧
إجمالى الناتج المحلى	١٦٧١٧,٩	١٠٠	٢٢١٥٥,٦	١٠٠	٢٢١٣٢,١	١٠٠	٣٩٠٥٩,٥	١٠٠	٤٤٣٦٦,٦	١٠٠

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء: الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

من بيانات (٦) نلاحظ أن فترة الثمانينيات قد تميزت بالزيادة النسبية لمشاركة قطاع النقل والمواصلات فى الناتج المحلى الإجمالى مقارنة بالسبعينيات. ومن الملاحظ أنه منذ بداية الثمانينيات وخلالها لم تغير نصيب قطاع النقل والمواصلات تغيرا كبيرا حيث تراوحت نسبة مشاركته ما بين ٧,٥ - ٨,٨% من إجمالى الناتج المحلى الإجمالى راجعة إلى زيادة الاهتمام بهذا القطاع وزيادة نصيبه النسبى من الاستثمارات فى فترة الثمانينيات مقارنة بفترة السبعينيات التى كان حجم الاستثمارات فى فترة الثمانينيات مقارنة بفترة

السبعينيات التي كان حجم الاستثمارات المخصصة والمتاحة في هذه الفترة أقل نسبيا مقارنة بالثمانينيات.

ويوضح لنا جدول (٧) تطور الناتج المحلي الإجمالي ونصيب قطاع النقل والمواصلات في فترة التسعينيات الحالية.

جدول رقم (٧) الناتج المحلي الإجمالي ونصيب قطاع النقل والمواصلات ٩٢/٩١ - ٩٥/٩٠ بالأسعار الثابتة بالمليون جنيه وبأسعار عام ١٩٩٢/٩١.

القطاع	٩٢/٩١		٩٣/٩٢		٩٤/٩٣		٩٥/٩٤		٩٦/٩٥	
	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%
قطاع النقل والمواصلات والتخزين وقناة السويس	١٤٥٨٣	١١,٣	١٤٨٦٠	١١	١٥٥,٤	١١,٢	١٥٤٢٢	١٠,٦	١٦١١٦	١٠,٥
إجمالي الناتج المحلي	١٣١٠٥٧	١٠٠	١٤٣٣٥	١٠٠	١٣٩١٨٠	١٠٠	١٤٦١٤٩	١٠٠	١٥٣٣٦٩	١٠٠

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء: الكتاب الإحصائي السنوي، سنوات مختلفة.

وفقا لبيانات الناتج المحلي الإجمالي لفترة التسعينيات الموضحة أعلاه يلاحظ أن نصيب النقل والمواصلات ارتفع نسبيا مقارنة بفترة السبعينيات والثمانينيات حيث يتراوح خلال هذه الفترة ما بين ١٠,٥% إلى ١١,٣% ويعكس هذا تزايد اهتمام الحكومة بهذا القطاع الى جانب زيادة نصيبه من الاستثمارات العامة، وكذلك استثمارات القطاع الخاص. حيث نجد أنه في الفترة الأخيرة بدأ القطاع الخاص يشارك في استثمارات النقل كمثال على ذلك استثمارات الطرق بنظام BOOT حيث يعهد الى مستثمرين من القطاع الخاص ببناء وتشغيل وصيانة الطرق لبعض الوقت عن طريق منحهم عقود امتياز.

كذلك تزايدت فى الفترة الأخيرة مساهمة القطاع الخاص فى الخدمات المكملية للنقل مثل خدمات الشحن والتفريغ والتخزين.

ومن ذلك نجد أنه من المتوقع أن يتزايد نصيب النقل والمواصلات فى الناتج المحلى الاجمالى فى الفترات القادمة للأسباب السابق ذكرها. ومن الجدير بالذكر هنا أن نسبة مشاركة القطاع الخاص فى الناتج المحلى الاجمالى لقطاع النقل هى ٣٠%، ٣٢,٧%، ٣٣,٤% للسنوات ٩٣/٩٤، ٩٤/٩٥، ٩٥/٩٦ على التوالى، مما يشير إلى تعاظم الدور الذى يلعبه القطاع الخاص حالياً والذى هو فى تزايد نسبى مع الزمن فى قطاع النقل والمواصلات.

ج-٢- الإنتاج:

يعرض لنا جدول (٨) تطور الانتاج المحلى الاجمالى ومساهمة قطاع النقل والمواصلات خلال فترة الثمانينيات (٨١/١٩٨٢ - ٨٧/١٩٨٨).

جدول رقم (٨): تطور الانتاج الكلى ومساهمة قطاع النقل والمواصلات (٨١/١٩٨٢ - ٨٧/١٩٨٨) بالمليون جنيه بالاسعار الجارية

القطاع	٨٢/٨١		٨٤/٨٣		٨٦/٨٥		٨٨/٨٧	
	للقيمة	%	للقيمة	%	للقيمة	%	للقيمة	%
قطاع النقل والمواصلات والتخزين وقناة السويس	٢٥٢٥,٦	٧,٢	٣١٤٩	٧	٤٦٣١,٤	٧,٢	٥١٤٠,٢	٧,١
إجمالى الناتج المحلى	٣٥١٧٨,٣	١٠٠	٤٥٠٠٩,٨	١٠٠	٦٤٦٣٠,٥	١٠٠	٧٢٩١٧,٧	١٠٠

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء: الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

بالنظر إلى تطور حجم الإنتاج في فترة الثمانينيات (جدول رقم ٨) نجد أن نصيب قطاع النقل والمواصلات ظل ثابتاً تقريباً خلال هذه الفترة وظل في حدود ٧% من إجمالي الإنتاج لجميع القطاعات. كذلك من الجدير بالملاحظة أنه في خلال هذه الفترة قد تضاعف حجم إنتاج قطاع النقل والمواصلات تقريباً حيث زاد من ٢٥٢٥,٦ مليون جنيه عام ٨٢/٨١ ليصل إلى ٥١٤٠,٢ مليون جنيه عام ٨٨/٨٧ أى بزيادة قدرها أكثر قليلاً من ١٠٠%.

أما التسعينيات فقد شهدت تطوراً في مساهمة قطاع النقل والمواصلات في الإنتاج الكلى توضحها بيانات جدول (٩).

جدول رقم (٩): تطور حجم الإنتاج ومساهمة قطاع النقل والمواصلات ٩٢/٩١ - ١٩٩٦/٩٥
بالأسعار الثابتة لعام ١٩٩٢/٩١ بالمليون جنيه

القطاع	٩٢/٩١		٩٣/٩٢		٩٤/٩٣		٩٥/٩٤		٩٦/٩٥	
	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%
قطاع النقل والمواصلات والتخزين	١٣٠٥٨	٦,١	١٣٥٢٠	٦,١	١٣٨٥٨	٦,١	١٤٦٠٢	٦,١	١٥٣٥٩	٦,١
قناة السويس	٦٢٥١	٣	٥٩٦٤	٢,٧	٥٩٣٩	٢,٦	٥٦٨٢	٢,٤	٥٧٩٣	٢,٣
إجمالي قطاع النقل	١٩٢٧٩	٩,١	١٩٤٨٤	٨,٨	١٩٧٩٧	٨,٧	٢٠٢٨٤	٨,٥	٣١١٥٢	٨,٤
إجمالي عام جميع القطاعات	٢١٦٠٨٨,٧	١٠٠	٢٢١٥٧٧,٣	١٠٠	٢٢٩٤١٨	١٠٠	٢٤٠٢٩٣	١٠٠	٢٥٢١٨٥	١٠٠

المصدر: بيانات وزارة التخطيط، ١٩٩٨.

من بيانات جدول (٩) نلاحظ أن فترة التسعينيات تميزت بزيادة نسبية مشاركة قطاع النقل والمواصلات في الإنتاج الإجمالي حيث وصلت إلى ٩,١%

عام ٩٢/٩١ ثم انخفضت قليلا لتصل إلى ما يقرب من ٨,٥% عام ٩٦/٩٥، وقد بلغ حجم النمو فى إجمالى الإنتاج لقطاع النقل والمواصلات ما يقرب من ١٠% فى حين بلغ النمو فى الإنتاج لجميع القطاعات ما يقرب من ١٧%.

ج-٣-الاستثمار:

شهدت الثمانينيات والتسعينيات زيادة فى نصيب قطاع النقل والمواصلات من الاستثمارات الكلية، بلغت حوالى ٢٧٧% خلال فترة الثمانينيات (٨١/٨٠ - ١٩٩١/٩٠). ولنبدأ أولاً بالتعرف على تطور الاستثمارات الكلية واستثمارات قطاع النقل والمواصلات ونسبتها إلى الاستثمارات الكلية خلال فترة الثمانينيات والتي يعرضها جدول رقم (١٠).

جدول (١٠) تطور الاستثمارات الكلية استثمارات قطاع النقل والمواصلات
(١٩٨١/٨٠ - ١٩٩٠/٨٩) بالعمليون جنيه (بالأسعار الثابتة)

٨٩/٨٠	٨٩/٨٨	٨٨/٨٧	٨٧/٨٦	٨٦/٨٥	٨٥/٨٤	٨٤/٨٣	٨٣/٨٢	٨٢/٨١	٨١/٨٠	
٢٧١٩,١	٢٥٤٢,٦	٢٤٤٥,١	١٦٩٩,٢	١٦٢٢,٩	١٧٤٢,٧	١٦٠٧,٥	١٥٨٨,٤	١١٩٠,٧	٩٨٦,١	حجم الاستثمار في قطاع النقل
٢٤٤٩٠,١	١٢٦٠٣,٩	١٠٧٧١	٨٣٩٢	٧٦٨٧,٢	٧٢٦٣,٢	٦٦٩٠,٣	٦٤٠٠,٩	٥٢٨٦,٥	٥٣٣٤,٤	إجمالي الاستثمار
%١٦,٥	%٢٠,٧	%٢٢,٧	%٢٠	%٢١	%٢٤	%٢٤	%٢٤,٨	%٢٢,٥	%١٨,٥	نسبة الاستثمار في قطاع النقل إلى إجمالي الاستثمارات

المصدر: مستخرج ومحسوب من الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، سنوات مختلفة.

يشير جدول (١٠) إلى زيادة نسبة الاستثمارات المخصصة لقطاع النقل والمواصلات وقناة السويس من إجمالى الاستثمارات خلال الفترة من ٨١/٨٠ إلى ٨٣/٨٢ من ١٨,٥% إلى ٢٤,٨% ثم انخفاضها انخفاضا طفيفا لتصل إلى ٢٤% عام ٨٥/٨٤ ويرجع ذلك إلى اهتمام الدولة بتنفيذ المشاريع الهامة فى قطاع النقل مثل إنشاء مترو الأنفاق وتطوير نظم الاشارات والوحدات المتحركة وازدواج الخطوط بالسكك الحديدية. ثم تلى ذلك إنخفاض فى نسبة الاستثمارات المخصصة لقطاع النقل والمواصلات وقناة السويس من إجمالى الاستثمارات حتى وصلت إلى ١٦,٥% فى نهاية الثمانينيات وقد يرجع ذلك إلى الاهتمام بزيادة كفاءة الأصول الموجودة، ولقد انعكس ذلك على زيادة إنتاجية الاستثمار من ٢,١٧% عام ٨١/٨٠ إلى ٣,٠٢% عام ٩٠/٨٩.

أما فترة التسعينيات فإنه على الرغم من أن النصف الأول منها (٩١/٩٠ - ٩٥/٩٤) قد شهدت ثباتا نسبيا فى نسبة استثمارات قطاع النقل والمواصلات إلى الاستثمارات الكلية، فإن النصف الثانى منها (٩٦/٩٥ - ١٩٩٨/٩٧) قد شهد إنخفاضا متواليا فى تلك النسبة، وهذا ما توضحه لنا بيانات جدول (١١).

جدول (١١) تطور الاستثمارات الكلية ونسبة استثمارات قطاع النقل والمواصلات الى الاستثمارات الكلية ١٩٩٨/٩٧-٩١/٩٠

(بالمليون جنيه)

	٩٨/٩٧	٩٧/٩٦	٩٦/٩٥	٩٥/٩٤	٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٢/٩١	٩١/٩٠	
حجم الاستثمار في قطاع النقل	٢٧٩٥	٥٣٢٤,٩	٧٢٩١	٦٨٦٥	٥٥٠,٣	٥٢٥٩	-	٤١٨٢,٦	
إجمالي الاستثمار	٣٨٩٩١	٤٤٤٠٠	٤٢١٠,٦	٣٩٤١٢	٣٣٤٥٢	٣١٦٤٤	-	٢٤٦١٨,٦	
نسبة الاستثمار في قطاع النقل الى اجمالي الاستثمارات	%٧,٠٠	%١٢,٠	%١٧,٣	%١٧,٤	%١٦,٥	%١٦,٦	-	%١٧	

حجم الاستثمارات المتوقعة طبقا للخطة

المصدر: مستخرج ومحسوب من الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء، الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

يشير جدول (١١) إلى انخفاض حجم الاستثمارات الموجهة إلى قطاع النقل والمواصلات خلال فترة التسعينيات مقارنة بفترة الثمانينيات حيث أنخفض متوسط نسبة الاستثمارات الموجهة لقطاع النقل والمواصلات من إجمالى الاستثمارات من ٢١,٤% خلال الثمانينيات إلى ١٤,٨ خلال الفترة من ٩١/٩٠ إلى ٩٨/٩٧، بالإضافة إلى انخفاض نسبة الاستثمارات فى قطاع النقل والمواصلات من إجمالى الاستثمارات من ١٧% عام ٩١/٩٠ إلى ١٦,٥% عام ٩٤/٩٣ ثم زادت لتصل إلى ١٧,٤ عام ٩٥/٩٤ ثم عادت الانخفاض لتصل إلى ٧% عام ٩٨/٩٧. وقد يرجع السبب فى انخفاض حجم الاستثمارات المخصصة لقطاع النقل والمواصلات من إجمالى الاستثمارات إلى اهتمام الدولة بتوجيه استثماراتها فى المقام الأول لقطاع الصناعة والتعدين. بالإضافة إلى تبني الدولة لسياسة الخصخصة وخضوع شركات نقل الركاب بين المدن وشركات نقل البضائع لقانون الأعمال العام رقم ٢٠٣ وبالتالى الاهتمام بمشاركة القطاع الخاص فى الاستثمارات الموجهة لقطاع النقل والمواصلات. كذلك تهتم الدولة فى المقام الأول بزيادة إنتاجية الأصول الموجودة حالياً بدلاً من الإضافة أو زيادة التكوين الرأسمالى للأصول وهو ما يتضح من زيادة نسبة الإنتاج إلى الاستثمار فى قطاع النقل من ٣,٤٨ عام ٩١/٩٠ إلى ٣,٦٠ عام ٩٤/٩٣. كذلك زاد دور القطاع الخاص فى الإنتاج المحلى الإجمالى لقطاع النقل والمواصلات وقناة السويس من ٣٠% عام ٩١/٩٢ إلى ٣٥% عام ٩٥/٩٣ ثم إلى ٤٨% عام ٩٧/٩٨.

ج-٤- الأجور:

بصفة عامة تميل نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى إجمالى أجور قطاعات الاقتصاد القومى إلى الثبات خلال الفترة موضع التحليل (١٩٧٥-١٩٩٥). يمكن ملاحظة هذا بداية من بيانات جدول (١٢) والذى يعرض لنا تطور أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس وإجمالى أجور القطاعات الخدمية والإجمالى العام للأجور خلال فترة النصف الثانى من السبعينيات (١٩٧٥-١٩٧٩) من نسب الزيادة السنوية، ونسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى كل من إجمالى القطاعات الخدمية والإجمالى العام للأجور.

جدول (١٢): تطور الأجور ١٩٧٥ - ١٩٧٩
(بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء)

١٩٧٩	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	
٢١٩,٧	٢٠٧,٤	١٨٥,٥	١٦٢,٩	١٥٣,١	١- الأجور: (بالأسعار الجارية وبالمليون جنيه)
٢٤٣٦,٥	٢٠٩١,٤	١٦٤٦,٢	١٤٨٨,٠٠	١٣٤٩,٥	قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس
١٦٧٧,٤	١٤٩٦,٥	١١٨١,٨	١٠٩٥,٣	١٠٥٢,٨	إجمالى القطاعات الخدمية
٤١١٣,٩	٣٥٨٧,٩	٢٨٢٨,٠٠	٢٥٨٣,٣	٢٤٠٢,٣	إجمالى القطاعات السلعية
					الإجمالى العام
%٥,٩	%١١,٨	%١٣,٩	%٦,٤	--	٢- نسبة الزيادة السنوية فى الأجور:
%١٦,٥	%٢٧,٠٠	%١٠,٦	%١٠,٣	-	قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس
%١٢,١	%٢٦,٦	%٧,٩	%٤,٠٠	-	إجمالى القطاعات الخدمية
%١٤,٧	%٢٦,٩	%٩,٥	%٧,٥	-	إجمالى القطاعات السلعية
					الإجمالى العام
%٩,٠٠	%٩,٩٠	%١١,٣	%١٠,٩	١١,٤	٣- نسبة أجور قطاع النقل إلى أجور:
%٥,٣	%٥,٨	%٦,٦٠	%٦,٣	٦,٤	إجمالى القطاعات الخدمية
					الإجمالى العام

توضح لنا بيانات جدول (١٢) أن نسبة أجور القطاع إلى الإجمالى العام للأجور تكاد تكون ثابتة خلال النصف الثانى من السبعينيات، حيث لم يتجاوز التغير فى هذه النسبة نقطة مئوية واحدة خلال هذه الفترة، فى حيث انخفضت نسبة أجور القطاع إلى إجمالى أجور القطاعات الخدمية (خلال نفس السنة) بمقدار ٢,٤٠ نقطة مئوية (١١,٤% عام ١٩٧٥ مقابل ٩% عام ١٩٧٩)، ويعنى هذا أن الزيادة فى أجور القطاعات الخدمية الأخرى كانت أكبر من الزيادة السنوية فى أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس، ويمكن ارجاع هذا (ولو بصفة جزئية) إلى ما شهدته هذه الفترة من انفتاح اقتصادى وزيادة نشاط قطاعات التجارة والمال، وتعمير للمناطق الشرقية ونشاط لقطاعات الانشاءات والمرافق (وهذه هى القطاعات المكونة للقطاع الخدمى بالإضافة إلى القطاع المعنى). ولعل اتجاه نسب الزيادة السنوية فى الأجور لكل من قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس وإجمالى القطاعات الخدمية تدعم هذا. فقد كانت نسبة الزيادة فى إجمالى أجور القطاعات الخدمية بصفة عامة أكبر من مثيلتها فى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس. فعلى سبيل المثال بلغت الزيادة السنوية فى القطاع المعنى ١١,٨% بين عامى ١٩٧٢، و١٩٧٨ فى مقابل ٢٧% لإجمالى أجور القطاعات الخدمية، وكذلك الحال بين عامى ١٩٧٨، و١٩٧٩ (٥,٩% لقطاع النقل والمواصلات وقناة السويس مقابل ١٦,٥% لإجمالى القطاعات الخدمية).

فإذا انتقلنا إلى الثمانينيات نلاحظ أيضا ثباتا فى نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى إجمالى الأجور، وهذا ما يتضح لنا من مراجعة جدول (١٣):

جدول (١٣) تطور الأجور ١٩٩٠/٨٩-٨١/٨٠

٨٠/٨٩	٨٩/٨٨	٨٨/٨٧	٨٧/٨٦	٨٦/٨٥	٨٥/٨٤	٨٤/٨٣	٨٣/٨٢	٨٢/٨١	٨١/٨٠	
١- الأجور : (بالاصعار الجارية والمليون جنيه)										
١٧٠٩	١٤٥٧	١٢٤٢	١٠٥٦	٦٧٩,٩	٦٣٧,٠	x	x	٤٣٤,٩	٢٨٧,٨	قطاع النقل و المواصلات وقناة السويس
١٥٤٩٢	١٣٤٦٤	١١٨٠٤	٩٧١٨	٦٤٦٥,٨	٥٩٥٩,٠	x	x	٤٨١٦,٥	٣٨٤٨,٦	إجمالي القطاعات الخدمية
١٠٣٢٨	٨٩٨٩	٧٨١٣	٦٦٦١	٨٠٩٠,٠	٧٤٢٠,٣	x	x	٢٦٣٢,٦	٢٢٥٢,٢	إجمالي القطاعات الساعية
٢٥٨٢٠	٢٢٤٥٣	١٩٦١٧	١٦٣٧٩	١٤٥٥٥,٨	١٣٣٧٩,٣	x	x	٧٤٤٩,١	٦١٠٠,٨	الإجمالي العام
٢- نسبة الزيادة السنوية في الأجور										
%١٧,٣	%١٧,٣	%١٧,٦	%٥١,٣	%٩,٦	-	x	x	-	-	قطاع النقل و المواصلات وقناة السويس
%١٥,١	%١٤,١	%٢١,٥	%٥٠,٣	%٨,٥	-	x	x	-	-	إجمالي القطاعات الخدمية
%١٤,٩	%١٥,١	%١٧,٣	%١٧,٧	%٩,٠	-	x	x	-	-	إجمالي القطاعات الساعية
%١٥,٠	%١٤,٥	%١٩,٨	%١٢,٥	%٨,٨	-	x	x	-	-	الإجمالي العام
٣- نسبة أجور قطاع النقل و المواصلات وقناة السويس إلى إجموع القطاعات الخدمية والإجمالي العام										
%١١,٠	%١٠,٨	%١٠,٥	%١٠,٩	%١٠,٧	%١٠,٧	x	x	%٩,٠	%٧,٥	إجمالي القطاعات الخدمية
%٦,٦٠	%٦,٥	%٦,٣	%٦,٤	%٤,٧	%٤,٨	x	x	%٥,٨	%٤,٧	الإجمالي العام

× بيانات غير متوفرة
المصدر : الجهاز المركزي للتعبئة العامة و الإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، سنوات مختلفة.

تشير بيانات الجدول إلى ثبات نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى إجمالى الأجور بصفة عامة، حيث ترددت هذه النسبة بين ٤,٧%، و ٥.٨% خلال النصف الأول من الثمانينات وبين ٦,٣%، و ٦.٦% خلال النصف الثانى من نفس العقد. هذا الثبات النسبى فى نسبة أجور القطاع إلى الإجمالى العام للأجور يقابله أيضا ثبات نسبى فى نسبة أجور القطاع إلى إجمالى أجور القطاعات الخدمية. وتوضح لنا مراجعة نسب الزيادة السنوية فى أجور كل من قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس، والقطاعات الخدمية، الإجمالى العام، أن نسبة الزيادة فى أجور القطاع المعنى تزيد عن مثيلتها فى إجمالى القطاعات الخدمية (على سبيل المثال راجع بيانات السنوات ٨٦/٨٥، ٨٩/٨٩)، وأن كانت تقل عن مثيلتها فيما يتعلق بالإجمالى العام للأجور (على سبيل المثال راجع بيانات السنوات ٨٨/٨٨، و ٨٩/٨٩).

ومرة أخرى تميل نسبة أجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس إلى إجمالى القطاعات الخدمية إلى الثبات، وذلك خلال عقد التسعينات، بينما تميل نسبتها إلى إجمالى العام للأجور إلى الانخفاض (من ٦,٧% عام ١٩٩١/٩٠ إلى ٦% عام ١٩٩٥/٩٤). أما نسبة الزيادة السنوية فى أجور القطاع فإنها بصفة عامة أقل من مثيلاتها فيما يتعلق بإجمالى أجور القطاعات الخدمية والإجمالى العام للأجور (أنظر جدول ١٤).

جدول (١٤): تطور الأجور خلال الفترة ١٩٩٠/٩١ - ١٩٩٥/٩٤

٩٥/٩٤	٩٤/٩٣	٩٣/٩٢	٩٢/٩١	٩١/٩٠	
٣٠٥٧	٢٧٥٩	٢٥٠٢	٢٣٠٥	٢٠٠٥	٤- الأجور: (بالأسعار الجارية وبالمليون جنيه) قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس
٣٠٥٦٨	٢٦٥٦٢	٢٣٥٣٦	٢٠٦٧٦	١٩١٠٥	إجمالى القطاعات الخدمية
٢٠٤٢٩	١٧٩٧٦	١٥٥٦١	١٣٧٢٧	١٠٧٢٥	إجمالى القطاعات السلعية
٥٠٩٩٧	٤٤٥٣٨	٣٩٠٩٧	٣٤٤٠٣	٢٩٨٣٠	الإجمالى العام
%١٠,٨	%١٠,٣	%٨,٥	%١٥,٠	-	٥- نسبة الزيادة السنوية فى الأجور: قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس
%١٥,٠	%١٢,٩	%١٣,٨	%٨,٢	-	إجمالى القطاعات الخدمية
%١٤,٥	%١٣,٩	%١٣,٦	%١٥,٢	-	الإجمالى العام
%١٠	%١٠,٤	%١٠,٦	%١١,١	%١٠,٥	٦- نسبة أجور قطاع النقل إلى أجور: إجمالى القطاعات الخدمية
%٦,٠	%٦,٢	%٦,٤	%٦,٧	%٦,٧	الإجمالى العام

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء، الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

ج-٥- العمالة:

يعرض لنا جدول (١٥) تطور حجم العمالة فى قطاع النقل والمواصلات ونسبتها إلى إجمالى العمالة فى القطاعات الخدمية والإجمالى العام للعمالة فى الاقتصاد القومى.

جدول (١٥) تطور العمالة ١٩٨٣/٨٢ - ١٩٨٧/٨٦

السنة	إجمالي عمالة القطاعات بالآلاف	إجمالي عمالة القطاعات الخدمية بالآلاف	إجمالي عمالة قطاع النقل بالآلاف	% من إجمالي القطاعات
٨٣/٨٢	١٢٢٦٩,٦	٥٦٥٦,٢	٤٦١,١	٣,٧٦
٨٤/٨٣	١٢٨٧٦,٨	٦٠٨٥,٩	٤٧٠,٣	٣,٦٥
٨٥/٨٤	١١٧٢٠,٠٠	٥٢٢,٢	٥٥٨,٠	٤,٧٦
٨٦/٨٥	١١٩٨٠,٦	٥٣٢١,٩	٥٧٤,٤	٤,٧٩
٨٧/٨٦	١٢٢٥٥,٥	٥٤٠٣,٧	٥٤٥,٨	٤,٤٥

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء: الكتاب الاحصائي السنوي، سنوات مختلفة.

في فترة الثمانينات مثلت عمالة النقل في المتوسط ٤,٢٨% من إجمالي عمالة القطاعات المختلفة للاقتصاد القومي وقد تلاحظ في هذه الفترة وجود زيادة سنوية طفيفة في حجم عمالة القطاع. كما نجد أنه في عام ٨٣/٨٢ بلغت عمالة القطاع ٣,٧٦% من إجمالي العمالة المشتغلة في القطاعات الأخرى وتزايدت هذه النسبة لتصل إلى ٤,٤٥% في عام ٨٧/٨٦ أي بمعدل تغير مقداره ١٨,٣٧% مقارنة بعام ٨٣/٨٢. ويعتبر معدل هذا التغير أقل بنسبة طفيفة من معدل التغير في إجمالي قطاع الخدمات ككل (٢٣,٩٣%) وذلك خلال الفترة (٨٣/٨٢-١٩٨٧/٨٦)، ونجد أيضا أن عمالة قطاع النقل والمواصلات مثلت في المتوسط ٩,٤٩% من إجمالي عمالة قطاع الخدمات. وقد تراجعت هذه الزيادة الطفيفة في عمالة قطاع النقل والمواصلات إلى النمو الطبيعي في حجم العمالة السنوية، بالإضافة إلى توسع قطاع النقل في أنشطته المختلفة خلال هذه الفترة. هذه الزيادة في حجم عمالة قطاع النقل والمواصلات استمرت خلال السنوات

التالية على النحو الذى يوضحه جدول (١٦) والذى يعرض تطور العمالة فى قطاع النقل والمواصلات خلال فترة التسعينات ونسبتها إلى عمالة القطاعات الخدمية والاجمالى العام للعمالة.

جدول (١٦): تطور العمالة ١٩٩٨/٩٧-١٩٩١/٩٠

السنة	إجمالى عمالة القطاعات بالالف	إجمالى عمالة القطاعات الخدمية بالالف	إجمالى عمالة قطاع النقل بالالف	% من إجمالى القطاعات
٩١/٩٠	١٣٣٧٦	٦١٨٩	٤٧٦	٣,٥٤
٩٢/٩١	١٣٧٤٢	٦٤١٠	٥٠١	٣,٦٥
٩٣/٩٢	١٤٠١١	٦٤٤٥	٦٣٨	٤,٥٥
٩٤/٩٣	١٤٤٣٦	٦٦٧٠	٦٦٥	٤,٦١
٩٥/٩٤	١٤٨٧٩	٦٩١١	٦٩٠	٤,٦٤
٩٦/٩٥	١٥٣٤٠	٧١٦٩	٧١٤	٤,٦٥

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء: الكتاب الاحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

توضح لنا بيانات جدول (١٦) استمرار الزيادة الطفيفة السنوية فى حجم عمالة القطاع خلال التسعينيات ولكن بلغت نسبة التغير فى حجم العمالة ٥٠,٩٥% فى عام ٩٦/٩٥ مقارنة بعام ٩١/٩٠. وبلغ المتوسط السنوى لحجم العمالة ٤,٢٧% من اجمالى عمالة قطاعات الدولة المختلفة خلال الفترة (٩٦/٩٥-٩١/٩٠). كما نلاحظ أيضا خلال هذه الفترة أن متوسط نسبة حجم عمالة قطاع النقل والمواصلات هو ٩,٢١% وهى تقريبا نفس النسبة فى خلال فترة الثمانينيات مما يشير الى عدم زيادة النصيب النسبى لعمالة قطاع النقل تقريبا خلال هاتين الحقتين، وهذا يدل على حفاظ قطاع النقل على حجم العمالة الخاص به تمشيا مع سياسة الدولة.

كما تلاحظ من التحليل السابق ثبات نسبة حجم عمالة قطاع النقل خلال الثمانينيات والتسعينات، حيث بلغت العمالة في المتوسط ٤,٣% من اجمالي عمالة القطاعات المختلفة. وقد تبين أيضا ازدياد نسبة التغير خلال التسعينات عنها في الثمانينات.

ثالثا: مؤشرات مدى التناسب بين تطور الانتاج في قطاع النقل ومدخلات القطاع:

١- الانتاج والاستثمار:

يعرض لنا جدول (١٧) تطور نسبة الانتاج الى الاستثمار في قطاع النقل والمواصلات قناة السويس خلال الفترة من ٨٠/١٩٨١-٨٩/١٩٩٠، ويعرض لنا جدول (١٨) تطور ذات النسبة في قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس خلال التسعينات.

يوضح لنا جدول (١٧) تطور حجم الانتاج في قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس من ٢١٤٧,١ مليون جنيه عام ٨٠/٨١ الى ١١٢٤٤ مليون جنيه عام ٩٠/٨٩ بنسبة أكثر من أربعة أضعاف بينما زاد حجم الاستثمارات خلال الفترة من ٨٠/٨١، وحتى ٩٠/٨٩ من ٩٨٦,١ مليون جنيه الى ٣٧١٩ مليون جنيه بنسبة ثلاث أضعاف (٢٧٧%)، وبالتالي نجد أن نسبة الانتاج الى الاستثمار قد زادت من ٢,١٧ جنيه عام ٨٠/٨١ الى ٣,٠٣ جنيه عام ٨٦/٨٧ ثم انخفضت في العام الذي يليه الى ٢,٩٧ جنيه ثم زادت لتصل الى ٣,٤ جنيه عام ٩٩/٩٨ ثم انخفضت لتصل الى ٣,٠٢ جنيه عام ٩٠/٨٩. وقد ترجع زيادة نسبة الانتاج الى الاستثمار في قطاع النقل خلال الثمانينيات الى نمو حجم

الانتاج بهذا القطاع نتيجة لاهتمام الدولة بتحسين البنية الأساسية سواء بالطرق أو السكك الحديدية والاهتمام بالاحلال والتجديد للأصول المتهالكة والاهتمام بازدواج الخطوط وتحسين نظم الاشارات مما انعكس على زيادة تطور حجم الانتاج بالقطاع بنحو أكثر من اربعة أضعاف.

ويتضح من جدول (١٨) أن حجم الإنتاج فى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس قد زاد خلال عقد التسعينات (٩١/٩٠-٩٧/٩٦) من ١٤٥٥٤ إلى ٣٠٦٠٠ مليون جنيه بنسبة ١١٠% بينما زاد حجم الاستثمار من ٤٠٨٢,٦ مليون جنيه عام ٩١/٩٠ إلى ٥٣٢٤,٩ مليون جنيه عام ٩٧/٩٦ بنسبة ٢٧%. كما يتضح من الجدول أيضا زيادة نسبة الإنتاج إلى الاستثمار فى قطاع النقل والمواصلات من ٣,٤٨% جنيه عام ٩١/٩٠ إلى ٤,٤٥ جنيه عام ٩٣/٩٢ ثم انخفضت النسبة عام ٩٧/٩٦ حيث زادت زيادة كبيرة بنسبة ٥,٧٥% ثم انخفضت فى العام الذى يليه. هذا وبلغ متوسط نسبة الانتاج إلى الاستثمار خلال الفترة من ٩١/٩٠ إلى ٩٨/٩٧ حوالى ٤,١٩ جنيه وهى أعلى من متوسط ذات النسبة فى قطاع النقل والمواصلات خلال الفترة من ٨١/٨٠ إلى ٩٠/٨٩ حيث بلغت ٢,٦٣% وهذا يشير إلى زيادة كفاءة القطاع والاهتمام بتحسين إنتاجية الأصول الموجودة خلال فترة التسعينيات. وقد ترجع زيادة نسبة الإنتاج إلى الاستثمار إلى زيادة إنتاج كل قطاع من قطاعات النقل والمواصلات، حيث بلغ معدل النمو السنوى لقطاع نقل الركاب بالسكك الحديدية خلال فترة التسعينات ٨,٠٥% وبالطرق ٤,٤٠% وبالنقل البحرى ٢٦% وبالنقل الجوى ٥% أما بالنسبة لقطاع نقل البضائع فيبلغ معدل النمو السنوى بهذا القطاع بالسكك الحديدية ٤,٢٥% وبالطرق ٥,٦% وبالنقل بالانابيب ١٠,٧٥% وبالنقل النهري ٠,٦٦%.

جدول (١٧) تطور الإنتاج والاستثمار في قطاع النقل والمواصلات خلال الفترة من (٨٠/٨٩-١٩٩٠/٨٩) بالأسعار الجارية وبالمليون جنيه

	٨١/٨٠	٨٢/٨١	٨٣/٨٢	٨٤/٨٣	٨٥/٨٤	٨٦/٨٥	٨٧/٨٦	٨٨/٨٧	٨٩/٨٨	٩٠/٨٩
حجم الإنتاج	٢١٤٧,١	٢٥٢٥,٥	٣١٨٦,٥	٣٧٢٤,٥	٤١١١,٠	٤٦٣١,٤	٥١٤٠,٢	٧٢٥١,٠	٨٦٥٤,٠	١١٢٤٤,٠
حجم الاستثمار	٩٨٦,١	١١٩٠,٠	١٥٨٨,٤	١٦٠٧,٥	١٧٤٢,٧	١٦٢٢,٩	١٦٩٩,٢	٢٤٤٥,١	٢٥٤٢,٦	٣٧١٩,١
نسبة الإنتاج الى الاستثمار	٢,١٧	٢,١٢	٢,٠٥	٢,٣٢	٢,٣٦	٢,٨٥	٣,٠٣	٢,٩٧	٣,٤٠	٣,٠٢

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، سنوات مختلفة.

جدول (١٨) تطور الإنتاج والاستثمار في قطاع النقل والمواصلات خلال الفترة من (٩٠/٩١-٩٨/٩٩) بالأسعار الجارية وبالمليون جنيه

	٩١/٩٠	٩٢/٩١	٩٣/٩٢	٩٤/٩٣	٩٥/٩٤	٩٦/٩٥	٩٧/٩٦	٩٨/٩٧	٩٩/٩٨
حجم الإنتاج	١٤٥٥٤	١٩٢٧٩	٢٣,٣٨١	٢٣,٧٥٦	٢٤,٣٤١	٢٥,٣٨٢	٣٠,٦٠٠	٣٢,٠٨٥	٣٣٧١٨
حجم الاستثمار	٤١٨٢,٦	-	٥٢٥٦	٥٥٠٣	٦٨٦٥	٧٢٩١	٥٣٢٤,١	٧٤١٥	-
نسبة الإنتاج الى الاستثمار	٣,٤٦	-	٤,٤٥	٤,٣٢	٣,٥٥	٣,٤٨	٥,٧٥	٤,٣٣	-

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوي، سنوات مختلفة.

* ارقام متوقعة.

٢- الإنتاج والأجور:

يعرض لنا جدول (١٩) تطور إنتاجية الأجور في قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس خلال الفترة ٨٠/٨١-٨٩/٩٠.

جدول (١٩) إنتاجية الأجور في قطاع النقل والمواصلات خلال الفترة بالأسعار الجارية ١٩٨٠-١٩٩٠، بالأسعار الجارية

السنوات	الإنتاج (مليون جنيه)	الأجور (مليون جنيه)	إنتاجية جنيه/أجر
٨١/٨٠	٢١٤٧,١	٢٧٨,٨	٧,٤٦٠
٨٢/٨١	٢٥٢٥,٦٠	٣٤٣,٩	٥,٨٠٧
٨٣/٨٢	٢١٨٦,٥	-	-
٨٤/٨٣	٣٧٢٤,٥	-	-
٨٥/٨٤	٤١١١,٠	٦٣٧,٠	٦,٤٥٣
٨٦/٨٥	٤٦٣١,٤	٦٩٧,٩	٦,٦٣٦
٨٧/٨٦	٥١٤٠,٢	١,٠٥٦	٤,٨٦٧
٨٨/٨٧	٧٢٥١,٠	١٢٤٢	٥,٨٣٨
٨٩/٨٨	٨٦٥٤,٠	١٤٥٧	٥,٩٣٩
٩٠/٨٩	١١٢٤٤,٠	١٧٠٩	٦,٥٧٩

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائي السنوى، سنوات مختلفة.

من بيانات جدول (١٩) نلاحظ أن إنتاجية جنيه/أجر قد انخفضت خلال عقد الثمانينيات بحوالى ١٣,٨% (من ٧,٥ جنيه فى عام ٨٠/٨١ إلى ٦,٦ جنيه فى عام ٨٩/٩٠). وما بين بداية العقد ونهايته ترددت إنتاجية الأجور صعودا وهبوطا بشكل ملحوظ، فعلى سبيل المثال انخفضت إنتاجية جنيه/أجر فى عام ٨٤/٨٥ إلى حوالى ٦,٥ جنيه مقابل حوالى ٥,٧ جنيه فى عام ٨٠/٨١ إلا أنها ارتفعت فى عام ٨٥/٨٦ إلى حوالى ٦٦ جنيه لتتخفض فى العام

التالى مباشرة ١٩٨٧/٨٦ إلى حوالى ٥,٨ جنيه، وهكذا نجد أن التآرجح هو صفة إنتاجية الأجور فى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس خلال عقد الثمانينيات، وإن انتاجية الجنيه/أجر قد انخفضت بين بداية العقد ونهايته بمقدار ١٣,٨%.

ويعرض لنا جدول (٢٠) إنتاجية فى القطاع خلال النصف الأول من التسعينات، ومنه نلاحظ أن انتاجية الجنيه/أجر خلال هذه الفترة (وكما هو الحال فى الثمانينيات) يغلب عليها صفة التآرجح، ولكن على العكس من عقد الثمانينيات حيث انخفضت انتاجية الأجور مع نهاية العقد، فقد ارتفعت إنتاجية الأجور خلال النصف الأول من التسعينات من حوالى ٧,٣ جنيه فى عام ١٩٩١/٩٠ إلى ٧,٩ جنيه فى عام ١٩٩٥/٩٤، وبالقطع فإن هذا يعنى تحسناً فى إنتاجية أجور القطاع.

جدول (٢٠): إنتاجية الأجور فى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس ١٩٩١/٩٠ - ١٩٩٥/٩٤ (بالأسعار الجارية)

السنوات	الإنتاج (مليون جنيه)	الأجور (مليون جنيه)	انتاجية جنيه/أجر
٩١/٩٠	١٤٥٥٤	٢٠٠٥	٧,٢٥٨
٩٢/٩١	١٩٢٧٩	٢٣٠٥	٨,٣٦٣
٩٣/٩٢	٢٣٣٨١	٢٥٠٢	٩,٣٤٤
٩٤/٩٣	٢٣٧٥٦	٢٧٥٩	٨,٦١٠
٩٥/٩٤	٢٤٣٤١	٣٠٥٧	٧,٩٦٢

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء، الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

٣- الإنتاج والعمالة:

يعرض لنا جدول (٢١) تطور إنتاجية العمالة في قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس خلال منتصف الثمانينيات ومنه نلاحظ انه في خلال الفترة تراوحت إنتاجية عمالة قطاع النقل والمواصلات بين ٧,٣٧، و ٩,٤٢ ألف جنيه. حيث حدثت للإنتاجية زيادة سنوية طفيفة خلال هذه الفترة ويلاحظ من الجدول أن انتاجية عمالة قطاع النقل أعلى من تلك لعمالة قطاع الخدمات وأيضاً القطاعات الأخرى مما يشير إلى مدى مساهمة عمالة قطاع النقل والمواصلات في القطاعات الخدمية للدولة.

جدول (٢١) تطور إنتاجية عمالة قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس
(١٩٩٠/٨٩-١٩٨١/٨٠)

السنة	الإنتاج لقطاع النقل بالأسعار الجارية بالمليون جنيه	عمالة النقل بالآلاف	إنتاجية العمالة بالجنيه	الإنتاجية بالآلاف جنيه	إنتاجية قطاع الخدمات بالآلاف جنيه
٨١/٨٠	٢١٤٧,١	-	-	-	-
٨٢/٨١	٢٥٢٥,٦٠	-	-	-	-
٨٣/٨٢	٣١٨٦,٥	٤٦١,١	٦٩١.٦٥	٦,٩١	٣,٠٨
٨٤/٨٣	٣٧٢٤,٥	٤٧٠.٣	٧٩٤٩,٤١	٧,٩٢	٣,٤٣
٨٥/٨٤	٤١١,٠	٥٥٨,٠	٧٣٦٧,٣٨	٧,٣٧	٤,٦٣
٨٦/٨٥	٤٦٣١,٤	٥٧٤,٤	٨٠٦٣,٠٢	٨,٠٦	٥,٠٦
٨٧/٨٦	٥١٤٠,٢	٥٤٥,٨	٩٤١٧,٧٤	٩,٤٢	٦,٦٥
٨٨/٨٧	٧٢٥١,٠	-	-	-	-
٨٩/٨٨	٨٦٥٤,٠	-	-	-	-
٩٠/٨٩	١١٢٤٤,٠	-	-	-	-

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والاحصاء، الكتاب الإحصائي السنوى، سنوات مختلفة.

والجدول التالى - جدول (٢٢) - يعرض لنا تطور إنتاجية العمالة فى القطاع خلال فترة التسعينات.

جدول (٢٢) تطور إنتاجية عمالة قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس
(١٩٩١/٩٠-١٩٩٦/٩٥) بالاسعار الجارية

السنة	الاتاج لقطاع النقل بالمليون جنيه	الاتاج فى قناة السويس	عمالة النقل بالالف	انتاجية العمالة	الانتاجية بالالف جنيه	إنتاجية عمالة قطاع الخدمات بالالف جنيه
٩١/٩٠	١٤٥٥٤	-	٤٧٣	-	-	-
٩٢/٩١	١٩٢٧٩	٤٧,٩٨	٥٠١	٣٨٤٨١,٠٤	٣٨,٤٨	١٤,٠٦٦
٩٣/٩٢	١٩٤٨٤	٤٤,١١	٦٣٨	٣٠٥٣٩,١	٣٠,٥٤	١٤,٣٦٦
٩٤/٩٣	١٩٧٩٧	٤٢,٨٦	٦٦٥	٨	٢٩,٧٧	١٤,١٩٥
٩٥/٩٤	٢٠٢٨٤	٣٨,٩١	٦٩٠	٢٩٧٦٩,٩٢	٢٦,٤٠	١٤,٢٨
٩٦/٩٥	٢١١٥٢	٣٧,٧٢	٧١٤	٢٩٣٩٧,١٠ ٢٩٦٢٤,٦٥	٢٩,٦٢	١١,٨٣٣

المصدر: الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء، الكتاب الإحصائى السنوى، سنوات مختلفة.

فى فترة التسعينات يتضح من الجدول السابق أن أعلى إنتاجية لعمالة قطاع النقل هى ٣٨,٤٨ ألف جنيه عام ٩٢/٩١. ثم تلى ذلك انخفاض فى الإنتاجية لتصل إلى ٢٩,٦٢ ألف جنيه عام ٩٦/٩٥ أى بمعدل تناقص قدره ٢٣,٠٢% خلال هذه الفترة (٩٦/٩٥-٩٢/٩١). كما يلاحظ من الجدول أيضا إرتفاع إنتاجية قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس بمعدل عالى يتراوح بين ٢٠٠, و ٢٧٤% مقارنة بقطاع الخدمات، حيث أن انتاجية قطاع الخدمات تماثل تقريبا

إنتاجية عمالة القطاعات المختلفة للدولة ككل والتي تتراوح بين ١٥,٧٢ - ١٦.٤٤ بالآلف جنيه خلال تلك الفترة وهذا يدل على المساهمة العالية لعمالة قطاع النقل خلال فترة التسعينات على الرغم من أن عمالة قطاع النقل تمثل في المتوسط ٩% من إجمالي عمالة قطاع الخدمات.

ويتضح من الجدول أيضا أن إنتاج قناة السويس خلال فترة التسعينات يمثل في المتوسط ٤٢,٣٢% من إجمالي إنتاج قطاع النقل مما يبرز أهمية قناة السويس بالنسبة لقطاع النقل ومدى مساهمتها في قطاع الخدمات ككل. أيضا يتضح من الجدول السابق ارتفاع إنتاجية عمالة قطاع النقل والمواصلات خلال فترة التسعينات حيث بلغت على الأقل أكثر من ثلاثة أضعاف الإنتاجية خلال فترة منتصف الثمانينات هذا بالإضافة إلى المعدل العالي لإنتاجية القطاع مقارنة بقطاع الخدمات خلال الفترة السابقة وهذا يعنى مدى المساهمة العالية لعمالة قطاع النقل في قطاع الخدمات وفي قطاعات الدولة ككل. ونلاحظ أيضا المشاركة العالية لقناة السويس في إنتاجية قطاع النقل حيث بلغت في المتوسط ٤٢,٣٢% خلال فترة التسعينات.

٤- النقل والإنفاق العائلي:

يعرض لنا جدول (٢٣) تطور نسبة الإنفاق العائلي على خدمات النقل والمواصلات خلال الفترة ١٩٩٢/٩١ - ١٩٩٨/٩٧.

جدول (٢٣) تطور الإنفاق العائلي على النقل والمواصلات ١٩٩٨/٩٧ - ١٩٩٢/٩١

السنوات	الاتفاق العائلي على خدمات النقل بالمليون جنيه	الاتفاق العائلي بالمليون جنيه	نسبة الإنفاق العائلي على خدمات النقل %
٩٢/٩١	٤٦٣٣,٢	١٠١٠٠٠,٠	٤,٦
٩٣/٩٢	٤٨٠١,٥	١٠٤٢٥٠,٠	٤,٦
٩٤/٩٣	٤٩٧٤,٩	١٠٧٨١٠,٠	٤,٦
٩٥/٩٤	٥٢٤٧,١	١١٢٠١٢,٥	٤,٧
٩٦/٩٥	٥٥٣٠,١	١١٦٤٩٣,٠	٤,٧
٩٧/٩٦	٥٨٦٢,٢	١٢١٤٠٨,٧	٤,٨
١٩٩٨/٩٧	١٢٠١٧,٠	٢٠٠٣٤٠,٠	٥,٩

* الإنفاق العائلي بأسعار عام ١٩٩٧/٩٦، وباقي بيانات الإنفاق بأسعار ١٩٩٢/٩١.
المصدر: بيانات وزارة التخطيط، ١٩٩٨.

يتضح من الجدول السابق أن نسبة الإنفاق على خدمات النقل والمواصلات قد تراوحت بين ٤,٦% كحد أدنى و ٥,٩% كحد أقصى خلال الفترة المذكورة وأن نسب الإنفاق على خدمات النقل والمواصلات تأخذ شكل الثبات تقريبا خلال الفترة المذكورة.

وقد يكون ذلك راجعا إلى الإحلال بين وسائل النقل ووسائل الإتصالات، مما ترتب على ذلك إحداث بعض التحولات من القيام برحلات النقل نتيجة الاستخدام المتزايد لوسائل الاتصالات التليفونية ومن ثم حدث تحسن في الإنفاق على خدمات العائلي على وسائل الاتصالات وإنخفاض الإنفاق على وسائل النقل مما جعل نسب الإنفاق على خدمات النقل والمواصلات معا تدور حول الثبات. ويدعم النتيجة السابقة ما نلاحظه من أن معدل النمو السنوي لقطاع الاتصالات

كان ١٥,٢% لطاقة شبكة التليفونات و ١٤,١% لطاقة الشبكة الشغالة وذلك الفترة ٨٢/٨١-٩٦/٩٥، في حين أن معدل النمو السنوي لخدمات النقل كان ٨,٤% للسكك الحديدية نقل ركاب ٤,٧% للنقل على الطرق "ركاب" خلال نفس الفترة ويوضح ذلك تحليل الجزء التالي.

٥- تطور الإنتاج الكلي بقطاع النقل والمواصلات:

يعرض لنا جدول (٢٤) تطور الإنتاج الكمي بقطاع النقل والمواصلات خلال الفترة ٨٢/٨١-٩٦/٩٥:

جدول (٢٤) تطور الإنتاج والنقل والمواصلات خلال الفترة من (٨٢/٨١-٨٢/٩٥)

النشاط	الوحدة	٨٢/٨١	٨٢/٨٦	٩٢/٩١	٩٢/٩٧	٩٤/٩٣	٩٥/٩٤	٩٦/٩٥	النمو في ١٤ عام	معدل النمو السنوي %
السكة الحديد	راكب. كم./ بالمليون	١٧٩,٠٣	٢٣,٠٧٣	٤٦٥١٧	٤٨٤٥٦	٥٠,٧٠٦	٥٢٨٣٨	٥٥٧٥٠	٢١١	٨,٤
الطرق	طن. كم./ بالمليون	٢٣٠,٧	٣,٠٢١	٣٢٢١	٣٦٢١	٣١٤١	٤٠٧٣	٤٥٠٠	٩٥	٤,٩
	راكب. كم./ بالمليون	٤٧٤٤٩	٦٤٣٢٨	٧٧٤٩٤	٨١٨٧٥	٧٨١٧٥,١	٨٥٤٤٦	٨٩٦٩,٠	٨٩	٤,٧
البحري	طن. كم./ بالمليون	١٣٨٩٠	١٩٩٨٨	٢١٢٦١	٢٧٤٢٣,٣	٢٦٥٨٤	٢٨٧٦١	٣,٠٣١,٠	١١٨	٥,٧
	طن. كم./ بالمليون	٢١١٤	٢٤٢٤	١٧٦١	٢٢٢٢	١٨٨١	٢٣٥٢,٥	٢٤٤٩	١٦	١,١٠
البحري	الف ركب	١٤٠٤	١٧,٠٨	٥٧٨١	٦٤١١	٦,٠٧٠	٦٥٩٨	٦٧٨٨	٢٨٣	١١,٩
	الف طن	١٢	٣٢٠	٣٨٢,٣	٤٤٠,٤	٤٠٣,٧	٤٨٤,٦	٥٠٤	٤١٠,٠	٣,٠٦
البحري	راكب. كم./ بالمليون	٢٩,٠٣,٤	٦٨٥٥,٩	٦٦١٧	٥٥٦٠	٦٣٥٦	٦,٠٠٠	٦٤٣٣	١٢٢	٥,٨
	راكب. كم./ بالمليون	٣٤٠,٤	٤٤٥٨	٦٤٥٢	٦٣١٦	٦٤٠,٩	٧٧٠,٦	٨,٠٧٢,٥	١٢٦	٦,٣
البحري	طن. كم./ بالمليون	٦٠	١١٩	١٢٩	١٤١	١١٩	١٥٦	١٦٢	١٧٠	٧,٣
البحري	عدد الطائرات بالآلاف	٥١,١	٥٢,٣	٥٣,٤	٥٨,٥	٥٤,٨	٥٤,٦٧٧,٦	٥٦,٨	١١	٠,٨
	راكب. بالمليون	٦	٥,٦	٩,٩	٦,٦٠	٧,٢	٦,٢	٦,٥	٨	٠,٦
البحري	عدد الطائرات بالآلاف	-	-	٣٨,٥	٦٤,٩	٥٦,٦	٥٦,٨	٦٢,٤	١١٤	٥,٩
	راكب. بالمليون	١,٤	٢,٢٠	٢	٦,٩	٥	٦,٧	٣	١١٤	٥,٩
هيئة المواصلات	تلفون مئة بالآلاف تر اكسي	٥٣٤	١٤٥٢	٢٥٢٧,٣	٣١٥١,٣	٧٧٢٨,٣	٣٥٢٢,٥	٣٨٩٥,٥	٦٣٠	١٥,٢٠
	تلفون مئة بالآلاف تر اكسي	٤٧٦	١٠٤٠	٢٠,٢٢,٥	٢٤٧٤,٢	٢٢٢٤,٧	٢٧٥١,٣	٣,٠٢١,٣	٥٢٥	١٤,١
تلكس	خطوط تر اكسي	٣٥٢٠	١٣٥٠	٧٧٥٢	٨٠٤٦	٧٢٩٢٩	٨١٦٢	٨٢٩٧	١٣٦	٦,٣
بريد	مرسلات بالمليون	٥٠٠	٦١٦	٥٢٨	٥٠,١,٢	٥٠,٤	٥٧٤	٥٨٠	١٦	١,١٠
	بريد سريع بالآلاف	-	-	٦٥٢	١٦٠	٤٨٥	٢٦٩	٢٧٥	- (٨٥)	- (١,٠)
	بريد الكتروني بالآلاف	-	-	٦٥	٢٥	٣٠,٧	٢٦	٢٦	-	-
قناة السويس	عدد السفن	٢١٥٧٧	١٧٦,٨٨	١٧٤٧٣	١٧٠,٢٠	١٦٩٤٦	١٥٧,٣	١٧٢,٠٠	- (٢,٠)	- (١,٦)
	حمولة صافية بالمليون طن	٢٤٢	٣٤٣	٤٠٨	٣٧٨,٩	٢٨٠	٢٦٣,٤	٣٧٠	٨	٠,٥

المصدر: بيانات وزارة التخطيط، ١٩٩٨.

يتضح من الجدول السابق عدد من المؤشرات، منها: أكبر معدل لنمو حركة النقل كان ٣٠,٦% للنقل البحري "ركاب" يلي ذلك النقل بالسكك الحديدية ٨,٤% ركاب ثم النقل الجوي ٦,٣% ركاب ثم النقل البري على الطرق ٤,٩% "ركاب". وفي مجال حجم حركة نقل البضائع يلاحظ أن أعلى معدل للنمو كان من نصيب النقل بالأنابيب ١١,٩% ثم النقل الجوي ٧,٣% ثم النقل البحري ٥,٨% والنقل على الطرق ٥,٧%، ثم السكك الحديدية ٤,٩%.

كما يلاحظ أن معدل نمو عدد السفن في قناة السويس كان بالسلب ١,٦% وكان معدل نمو الحمولة الصافية بالمليون طن ٠,٥% أما النقل النهري فلم يكن له دور يذكر (معدل نمو ١,١٠%).

وكما سبق أن أوضحنا كان هناك نمو مرتفع لقطاع الإتصالات ١٥,٢% للسعة المتاحة و ١٤,١% للسعة الشغالة.

ويستنتج من ذلك أن هناك منافسة بين النقل بالأنابيب والنقل البحري في مجال نقل البضائع، وخاصة قناة السويس، وكذلك هناك نمواً متزايداً لإستخدام النقل البحري في مجال الركاب وقد يرجع ذلك لرخص الرحلات البحرية الدولية مقارنة بالنقل الجوي، ولتحسن ظروف الأمان بوسائل النقل البحري، وزيادة حوادث الطيران الأخيرة. كما إنه يبدو أن هناك إحلالاً لقنوات الإتصال محل رحلات النقل التقليدية، ودليل إرتفاع معدل نمو حركة الإتصالات بمعدلات كبيرة خلال الفترة المذكورة (٨١/٨٢-٩٥/٩٦). (١٩٩٦/٩٥-٨٢/٨١).

٦- الخلاصة:

من خلال هذا الفصل يمكن إستخلاص النتائج التالية:

١) يلعب القطاع الخاص دوراً بارزاً في مجال النقل البري على الطرق والنقل بالأنابيب كما يلعب دوراً معقولاً في مجال النقل البحري والنقل النهري، ويكاد ينعدم دور القطاع الخاص في مجال النقل الجوي تقريباً.

(٢) يحتل قطاع النقل والمواصلات المرتبة الثانية بين قطاعات الخدمات الاجتماعية من حيث مساهمته فى الناتج المحلى الإجمالى خلال التسعينات، وكذلك من حيث الإستثمارات.

فقد بلغت نسبة قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس فى الناتج المحلى الإجمالى خلال التسعينات حوالى ٦,٧% فى المتوسط، وبلغ نصيب القطاع من الإستثمارات حوالى ١٤,٨% فى المتوسط خلال نفس الفترة من جملة الإستثمارات المنفذة فى قطاعات الاقتصاد القومى.

(٣) إرتفع حجم الإنتاج فى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس بما يزيد عن ٤ أضعاف خلال عقد الثمانينيات - مقابل ١١٠% خلال التسعينيات - وارتفع نصيب القطاع من الإستثمارات بما يعادل ٣ أضعاف خلال الثمانينيات مقابل ٧٧% خلال التسعينيات.

(٤) بلغ متوسط الزيادة السنوية فى اجور قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس حوالى ٩,٥% خلال السبعينيات، وارتفع إلى حوالى ١٥,٥% خلال الثمانينيات، ثم انخفض إلى ١١,٢% خلال التسعينيات.

(٥) ارتفع حجم العمالة فى قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس من حوالى ٣,٨% من إجمالى حجم العمالة إلى ٤,٥% خلال الثمانينيات وبلغ معدل نمو حجم العمالة خلال هذه الفترة حوالى ١٨,٤% مقابل ٥١% خلال التسعينيات.

(٦) بالنسبة لإنتاجية قطاع النقل والمواصلات وقناة السويس، فقد ارتفع متوسط نسبة الإنتاج إلى الإستثمار من ٢,٦٣ جنيه خلال الثمانينيات إلى ٤,١٩ جنيه خلال التسعينات، وزاد متوسط إنتاجية الأجور من

٦,٨ جنيه في الثمانينات إلى ٨,٣٤١ جنيه في التسعينات كذلك زاد متوسط إنتاجية العمالة من ٧.٩ ألف جنيه في الثمانينات إلى ٣١,٥ ألف جنيه خلال التسعينات.

٧) بلغت نسبة الإنفاق العائلي على خدمات النقل والمواصلات في المتوسط حوالي ٤,٨٤% من إجمالي حجم الإنفاق العائلي السنوي خلال عقد التسعينات.