

الفصل الثاني

النقل والسياحة

obeikandi.com

## النقل والسياحة

### أولاً :- نظرة تاريخية للنقل

إن النقل يعتبر عنصراً رئيسياً ومكوناً أساسياً من مكونات التنسيق السياحي Tourism system. وتعريف النقل يتعدى البعد المتعلق بتقديم وسيلة السفر ، إن النقل هو نشاط خاص وخدمة اجتماعية واقتصادية و صناعية كاملة بكل نشاطاتها فقبل الثورة الصناعية كان النقل يقوم أساساً على قدرة الإنسان و طاقاتة الذاتية سواء بالمشي أو استخدام الدواب مثل ذلك ( الجمل والحصان وبعد ذلك العربات التي تجرها الجياد ) Animal Drawn Vehicles . الاستفادة من قوة الريح في تسيير السفن بواسطة الشراخ فيما يتعلق بالنقل البحري . بسرعة فائقة لم يشهدها العالم الإنساني من قبل ، ومما لا شك فيه إن استخدام الإنسان للحيوان في عملية الانتقال كان التقدم الكبير في ذلك الوقت ، فكانت عبارة عن قفزة كبيرة شهدها الحضارات الإنسانية الأولى .

وكانت أولى الخطوات في طريق تطوير النقل البري استخدام جذع الشجرة الذي يتم درجته على الأرض إلى مسافات قصيرة ثم تلي ذلك ظهور العجلات لتتنشأ فوقها العربات والتي استلزمت قيام الطرق وتمهيدها ، مما أتاح للإنسان أكبر كفاءة للانتقال إلى مسافات طويلة .

وفي الحقيقة كان الرومان أول من قاموا ببناء شبكة من الطرق التي ربطت بين أنحاء الإمبراطورية الواسعة ، وذلك لخدمات الأغراض العسكرية ، وتوثيق الصلة بالحكومات المركزية في روما . ولكن عندما انهارت الدولة الرومانية تدهورت شبكة الطرق وانكمشت إلى حد كبير وجاءت الثورة الصناعية لاستخدام الطاقة المتولدة عن البخار ثم الكهرباء واستغلالها في تحريك الماكينات التي أخذت تتطور وتتقدم حركة الانتقال ( الناس والبضائع والتجار ) وأصبح السفر إلى حد ما مغامرة ومحدودة بطائفة الفرسان والقساوسة وقليلة من التجار . ( ١ )

وفي خلال تلك العصور التي أعقبت انهيار الدولة الرومانية تحملت الكنيسة مسنولية بناء ورعاية السدود وقليل من الطرق . في القرن السادس عشر تولت الحكومات المحلية رعاية الطرق التي تقع تحت سيطرتها وكانا استخدام هذه الطرق مقابل دفعة المكوس التي كانت في الغالب مجالا للمنازعات . وقد بدأ قادة الدول الأوروبية وفرنسا في تطوير نظام النقل الداخلي ، وفي مطلع القرن الثامن عشر كانت لفرنسا شبكة من الطرق الممهدة تزيد في أطوالها على ١٥٠٠٠ ميل . أن الفضل يعود إلى **John Loudon Mcadam** الرجل الاسكتلندي الذي نجح في بناء أول طريق على أسس علمية بوضع قاعدة من الأحجار الكبيرة وفوقها طبقة من الأحجار الصغيرة ثم بعد ذلك تغطيتها بطبقة ناعمة من الصخر وظل استخدام هذا الطريق حتى القرن العشرين يعرف باسم **Mcadam Road** عند الإشارة إلى الطرق الإسفلتية .

ومع بزوغ عصر النهضة وانتعاش الحركة التجارة وظهور الطبقة المتوسطة شاع استعمال العربات التي تجرها الخيول في القرن السابع عشر وظلت هذه الوسيلة سائدة حتى القرن الثامن عشر وكذلك حتى مطلع القرن التاسع عشر في شكل عربات **Stage Coaches** | تسير على طرق معبده وفي سرعة مناسبة تتفق مع ظروف العصر . ومع مطلع القرن التاسع عشر شهد الفترة من ١٨٣٠ - ١٨٧٠ نمو سريعا لحركة بناء السكك الحديدية في أوروبا وأمريكا .

## ثانياً :- مكونات قطاع النقل والمواصلات وتاريخه

تألف قطاع النقل والمواصلات من المكونات والشبكات

التالية ( ٢ )

- النقل البري .
- \* الطرق والجسور .
- \* السكة الحديد .
- النقل البحري .
- النقل الجوي .
- الموانئ الجوية ( المطارات ) .
- الموانئ البحرية .
- سكك الأنفاق ( النقل السريع ) .

## أولاً : النقل البري LAND TRANSPORT

- نعنى بالنقل البري نوعين من أنماط النقل هما على النحو التالي :-
- ١- السكك الحديدية - طبيعتها وشكلها و خواصها وأبنيتها كل ما يتعلق بها من أمور.
  - ٢- الطرق وطرق المرور السريع والجسور والسيارات الخاصة والحافلات وحافلات نقل البضائع وكل ما يتعلق به من جراج وأبنية وغير ذلك.

### السكك الحديدية :-

ظهرت السكك الحديدية في ألمانيا في القرن السابع عشر لخدمة مناجم الفحم ، ولكن بمجيء وفي إنجلترا جاءت بناء أول قاطرة في عام ١٨٠٤ لتعمل على خط سكة حديد

طولة ١٩ ميل وتجر القاطرة خمسة عربات بحمولة إجمالية ( ٢٥ ) طنا ويسرعة تتراوح بين ٤-٥ أميال في الساعة إلا إنه حدث تطور كبير خلال السنوات القليلة التالية باستخدام أول قاطرة تسير بالبخار في عام ١٨٢٥ لتتقدم وسيلة نقل رخيصة وسريعة بدلا من استخدام الخيل في جر العربات.

وفي الولايات المتحدة بدأ بناء أول خط للسكك الحديدية في عام ١٨٣٠ بطول ٣٣ ميلا . وقفز الرقم إلى ( ٢٨٠٨ ) ميلا في ١٨٥٠ ثم إلى ( ١٠٢١ ) ميلا في ١٨٦٠ ثم إلى ( ٣٠٦٢٦ ) ميلا في عام ١٨٧٠ . القرن التاسع عشر كانت السكك الحديدية قد انتشرت في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

وكان إتمام بناء خطوط السكك الحديدية عبر القارة الأمريكية ما سهل السفر من نيويورك إلى سان فرانسيسكو في ٦ أيام بدلا من الرحلة التي كانت تستغرق عدة شهور بواسطة العربات التي تجرها الخيول .

وبانتشار السكك الحديدية بدأ أيضا تطور مواز في صناعة الفنادق حيث انتهى دور الفنادق الصغيرة التي أنشئت من قبل لخدمة المسافرين بالمركبات لينشأ بدلا منها فنادق أكبر حجما وأكثر تطورا بالقرب من محطات السكك الحديدية وخاصة في المدن الكبرى مثل نيويورك ولندن وباريس .

وقد أعطت السكك الحديدية ودفعة كبيرة لكي تظهر السياحة الجماهيرية Class Tourism ذات الأعداد المحدودة ، وساهمت شركة السكك الحديدية في إقامة المؤسسات الفندقية وظهور الشركات الكبرى التي تمتلك فنادق متعددة. Chains ويتزايد أعداد المسافرين بالسكك الحديدية من دفع البرلمان البريطاني في عام ١٨٤٤ إلى الإصدار قرار بتحديد أسعار النقل على أساس بنس واحد لكل ميل مع ضمان مستوى معين من الخدمات .

وقد استطاع George Mortimer Puilman من تصميم عربات السكك الحديدية للمسافرين وإدخال تعبير الدرجة الأولى لأول مرة في القاموس السفر باستخدام عربات النوم ذات المقاعد الوفيرة وستائر ثم جاء إدخال عربات الطعام.

بدء عمل عربات النوم في القطارات في عام ١٨٦٨ ، بدأت عربات النوم البولمان عملها في الولايات المتحدة أمريكية وروسيا نظر لطول المسافة التي تستغرقها بعد الرحلات ، في أوروبا كانت القطارات تضم عربات للنوم وعربات أخرى للطعام ، واستطاعت هذه القطارات أن تحقق شهرة واسعة نظرا لجودة خدمات الطعام التي تقدمها.

بدء القطار الأمريكي عابر القارة في العمل عام ١٨٦٩ وكانت تستغرق رحلة الوصول من الساحل الغربي إلى الساحل الشرقي للقارة ٧ أيام كاملة ، فقد كان القطار يحتوي على مكتبة الترفيهية ، وكذلك المتخصصين في مجالات أخرى مثل محل الحلقات والتجميل كما كان القطار يضم اللوحة زيتية كجزء من الديكور بالقطار ، وقد تم إدخال الإضاءة الكهربائية لأول مرة بالقطارات الإنجليزية عام ١٨٨١ .

وفي الحقيقة نلاحظ أن شركات سكك الحديدية في الولايات المتحدة هي التي بدأت في بناء المنتجعات على طول الساحل الشرقي من نيوانجلاند إلى فلوريدا كما أدى الاعتماد على السكك الحديدية إلى إنشاء مدينة لاس فيجاس كما تم إنشاء كبريات الفنادق على مقربة من محطة القطارات في غالب المدن مثلما حدث في أوروبا مما أعطى للمسافرين على سكك الحديدية السرعة إلى الانتقال إلى أماكن الإقامة وهذه الأحداث كان لها ما يشابهها في أوروبا حيث أن النقل بالسكك الحديدية هو الذي حفز (توماس كوك) على تنظيم رحلته الجماعية الأولى بين لندن ولوبورو في إنجلترا يوم ٥ يوليو ١٨٤١ برسم قدرة شلن واحد للذهاب والعودة واشترك في الرحلة ٥٧٠ فرد.

بطبيعة الحال كانت السكك الحديدية هي الرائدة في تقديم خدمات النقل برا خلال النصف الأول من القرن العشرين ، وكانت مع تزايد ملكية السيارة الخاصة بدأت حركة السكك الحديدية تواجه منافسة حادة وهذه صورة بدأت تظهر قبل الحرب العالمية الثانية ثم تفاقمت المشكلة بعد الحرب نتيجة الزيادة الكبيرة في أعمال شركات ومؤسسات النقل الخاص في مجالات الشحن والنقل البضائع برا ومن ثم بدأت شركات السكك الحديدية في أوروبا وأمريكا تواجه مشاكل اقتصادية حادة .

كانت معظم فنادق السكك الحديدية المقامة في ذلك الوقت مملوكة لشركات السكك الحديدية ذاتها . ولقد ظلت بعض هذه الفنادق تتمتع بشهرة كبيرة حتى يومنا هذا مثل فنادق **Banff Springs Hotel ، Greendrier** ، لقد نشأت العديد من المنتجعات واستمرت شهرتها نظرا لقربها من محطات السكك الحديدية ، فولاية فلوريدا اكتسبت شهرتها كمقصد سياحي عن طريق خطوط السكك الحديدية التي كانت تنقل الأمريكيين الشماليين إليها للتمتع بشتائها الدافئ .

في عام ١٩١٣ ظهر قطار الشرق السريع حيث كانت تبدأ رحلة من لندن ومنها حتى إلى محطته النهائية في استانبول ، فقطار الشرق السريع يتميز بالفخامة حيث كان جدرانها مغطاة بالحديد ، وغرف الطعام مفروشة بالسجاد ، وكان القائمون على خدمات هذا القطار يرتدون زيا خاصا يرجع إلى القرن الثامن عشر .

في عام ١٩٧٧ توقف هذا القطار عن العمل ويعود ذلك لأسباب مالية ، وفي عام ١٩٨٢ عادى هذا القطار إلى العمل مرة أخرى وهو على درجة كبيرة من الفخامة إلا أنه تميز بالارتفاع الشديد في أسعار الرحلات .

ففي عام ١٩٢٩ كانت خطوط السكك الحديدية في الولايات المتحدة الأمريكية تستحوذ على ( ٧٧ % ) ، من المسافرين وكان نصيب الأتوبيسات ( ١٥ % ) ، وفي عام ١٩٥٠ أصبح نصيب القطارات ( ٤٦ % ) فقط والأتوبيسات ( ٣٧ % ) ونصيب الطائرات ( ١٤ % ) . وبعد عشرون عاما أي في عام ١٩٧٠ أنخفض نصيب النقل بالسكك الحديدية إلى ( ١١ % ) وأصبح النقل الجوي هو الشائع حيث أصبح نصيبه ( ٣٧ % ) يليه النقل بالأتوبيسات الذي أصبح في حدود ( ٦ % ) .

ومع تزايد استعمال السيارات الخاصة تضاعف نصيب القطارات من مجموع أميال المسافرين **Passenger miles** إلى أقل من ( ١ % ) ، وترتب على ذلك مشكلة

خطيرة بالنسبة لشركات السكك الحديدية في الولايات المتحدة الأمريكية الأمر الذي دعمه المصادق تشريع في عام ١٩٧٠ لإنشاء مؤسسة شبيهة عامة تسمى The national Railroad Passenger Corporation Semi Public Corporation والتكوين Amtrak للأشرف على إدارة حركة قطارات المسافرين بين المدن وذلك لإنقاذ ثروة وطنية هائلة موظفة في خطوط السكك الحديدية ، وهذا هدف ( أمتراك ) Amtrak إعادة الثقة في خدمة سفر الركاب بالقطارات عن طريق التجديد والتحسين ، وفي ١ مايو عام ١٩٧١ تولت ( أمتراك ) مسئوليتها على خطوط تبلغ أطوالها ٢٣ ألف ميل لا توجد فيها خدمات الحجز الكمبيوتر والأغلبية العظمى للعربات قديم ومحطات الركاب مهملة والمعدات المستخدمة في حالة متردية ، ورغم هذه الصعوبات أحدثت ( أمتراك ) التدسين السريع في الخدمات حيث بدأت في تشغيل قطارات حديثة في عام ١٩٧٢ وأدخلت نظم الحجز وأعطت الوكالات السفر عمولة Commission قدرها ١٠ % ) من المبيعات وبدأت المؤسسة الجديدة في زيادة كثافة الحركة على بعض الخطوط وزادت حركة التشغيل بنسبة ٦٠ % وخلال الفترة من ١٩٧١-١٩٨٢ ، وزاد إجمالي الإيرادات بنسبة ١١٣ % ، وفي عام ١٩٤٨ استطاعت ( أمتراك ) أن تنقل ٤٠ مليون راكب ، وفي السنوات التي حدث فيها هذا التطور الكبير أخذت ( أمتراك ) في إدخال النظم التي تنافس بها شركات الطيران لنقل المسافرين بكفاءة وبدون صعوبة مثلما تقدمت بها شركات الطيران ، وأصبح أكثر الخطوط رواجاً تلك التي تربط بين المناطق الشمالية الباردة والمناطق الجنوبية الدافئة ، وبدأت خدمات السكك الحديدية تجذب كبار السن والمحاليين على المعاش الذين يملكون وقتاً للفراغ أكبر نسبياً .

وفي تزايد مساحة المدن والتوسع في بناء المطارات البعيدة عن المدن لتفادي الضوضاء وغير ذلك من مشاكل الطيران أعطى كل ذلك حيوية لانتعاش حركة السفر بسكك الحديدية .

وبالنسبة لأوروبا وآسيا فقد استمرت حركة السكك الحديدية بشكل أحسن مما عليه في الولايات الأمريكية وخاصة بالنسبة للمسافات الطويلة حيث تم تطوير شبكة السكك الحديدية بين المدن الأوروبية الكبرى The Euro City Network كما جاء إنشاء النفق بين فرنسا وإنجلترا عاملاً من عوامل الدعم للنقل بالسكك الحديدية في أوروبا لأن النفق يحقق تواجد أكبر خط سكك حديدية في العالم .

ورغم إن المنافسة الشديدة التي تواجهها السكك الحديدية مع طيران والسيارات فقد عملت السكك الحديدية في أوروبا إلى تحسين خدماتها وإدخال القطارات السريعة التي يتراوح سرعتها بينها ١٥٠ - ٢٥٠ ميل في الساعة.

وبصورة عامة نلاحظ إن شعبية القطارات في أوروبا في تزايد وليس ذلك راجعا لسرعة والكفاءة ولكن أيضا بسبب استخدام نظام Eurail Pass الذي يسمح بالسفر على الخطوط الأوروبية في كل من النمسا وبلجيكا وهولندا والنرويج والبرتغال وأسبانيا والسويد وسويسرا ، وذلك بطريقة ميسرة بالإضافة إلى فتح النظام خاص للطلبة يسمى Student Eurail Pass السفر بالسيارات .

حتى بداية القرن العشرين كان السفر للسانحين بواسطة السكك الحديدية والسفن البخارية وباختراع السيارات وزيادة الإقبال علي اقتنائها تغير إلى حد كبير شكل البناء السياح حيث أصبح من الممكن الوصول إلى أماكن كثيرة كان من المتعذر الوصول إليها من قبل بواسطة القطارات مثل الأماكن الجبلية وسواحل البحار ، كما أصبح للسانحين الحرية في اختيار الأماكن التي يرغبون زيارتها.

لقد أعطت الحرب العالمية الأولى دفعة قوية لصناعة السيارات وبانتهاء الحرب بدأ اهتمام الدول بتغيير الكثير من وسائل النقل الحربية للعمل كأتوبيسات لنقل المسافرين ، وأتاح التطور الكبير في صناعة السيارات في كثير من بلاد العالم فرصا لتمكين الملايين من تملك السيارة خاصة ، ولم يعد السفر والسياحة ميز يستمتع بها فقط الأغنياء والمحظوظون ، وتطلب النمو الموهل في عدد السيارات ووسائل النقل السريع وتحسين الطرق وأقام شبكات سريعة للطرق في مختلف بلاد العالم مع ربطها ببعض .

وترتب على نمو حركة السفر بالسيارات الخاصة ظهور فنادق السيارات Motels على الطرق الرئيسية وخارج المدن لمواجهة احتياجات المسافرين بالسيارات ، كما أدى ذلك إلى انتعاش المتنزهات القومية National Parks المتنزهات المتخصصة Parks Theme مثل ديزني لاند وديزني وبرلد وغيرها .

كما أدى تطوير صناعة الأتوبيسات وتقديم تصميماتها الداخلية والخارجية إلى أن أصبحت جزءا هاما من نشاط وكالات السفر والسياحة في ترتيب وتنظيم رحلات الزيارة ومشاهدة Sightseeing Tours تمكين الوكلاء بسهولة من تنظيم الرحلات بكافة النواعها وقد تجاوزت صناعة الفنادق للنمو المتزايد في ملك السيارة

الخاصة فتطورت الفنادق من خدماتها لتصبح بمثابة Transit Hotels وإنشاء المطاعم والكافيتريات لتواكب زيادة أعداد المسافرين بالسيارة ، كما أدى ذلك أيضا إلى نمو وانتعاش المخيمات وأماكن الكرافان Caravan Holidays ونشطت صناعة تأجير السيارات Car Rentals والتي ارتبط نجاحها بتزايد عدد المسافرين جوا وخاصة لتعرض رجال الأعمال Business Travel الذين يقومون باستئجار سيارة للاستعمال الخاص في الأماكن التي يزورونها لإنجاز أعمالهم وعمل الاتصالات التي يرغبونها وظهرت شركات عديدة لتأجير السيارات على المستوى الدولي مثل شركة Hertz وشركة Avis وتلي ذلك ظهور مؤسسات عديدة مثل Budget وغيرها .

وبعد الحرب العالمية الثانية بدأ السكك الحديدية تعاني من تدهور سريع ، وصارت السكك الحديدية بصورة متزايدة غير الاقتصادية ، برغم مما ادخل عليها في سنة ١٩٥٥ من خطة لمواكبة السكك الحديدية للعصر ، بهدف تزويدها بالقاطرات والعربات وإدخال تحسينات بعيدة المدى. وفي سنة ١٩٧٠ صار أمرا ضروريا خفض الخدمات. وقد أوصى تقرير (بيتشنج) في سنة ١٩٦٣ بإغلاق كثير من الخطوط غير الاقتصادية ، واختزلت الخدمات اختزالا كبيرا منذ ذلك الوقت . وقد جر إغلاق كثير من الخطوط المحلية مصاعب على كثير من المناطق الريفية وعلى كثير من المنتجعات الساحلية التي حرمت من الاتصالات الحديدية ، ولم يكن مثل هذا الأجراء مقصورا على بريطانيا فحسب مظهرها اختصت به معظم غرب أوروبا وأمريكا الشمالية ، ويبدو أمرا لا مئناص منه إنه سيحدث نقص مستمر في معظم الدول المتطورة ، نظرا للزيادة المستمرة في تنافسها من جانب السيارات الخاصة والطائرات .

فإنه يلاحظ على النقيض من ذلك ، إن نفس الأجور التي بدت وت تتنبا بمصير السكك الحديدية وبخاصة الانتقال بالسيارات الخاصة ، طرحتها بحقيقة أنها احتمالات تجديدات حيوية جديدة ، ونتيجة لتزايد السكان والتوسع في المدن ، ولزيادة الزحام على الطرق ، فربما لا نلبث أن نجد هذه الدول في احتياج إلى سكك الحديدية أكثر من ذي قبل .

ولو أمكن أن يصبح الانتقال بالسكك الحديدية أكبر أقصى سرعة ، أكثر انتظام ، أكثر كفاءة ، أكثر راحة ، لكان من المحتمل أن يعود كثيرون إلى السفر بالسكك الحديدية وبالنسبة للسفر لمسافات طويلة ، وما زال يصعب على الانتقال بالسكك الحديدية أن

تكون لة الغلبة ، نتيجة الازدحام على طرق لأن كثيرين من السياح ممن يملكون سيارة خاصة يشحونها بنقطار ، مثلا من مدينة إلى أخرى. (٣)

اعتبر النقل بالسكك الحديدية منذ ١٠٠ عام كأحد المسائل الرئيسية للنقل بكفاءة عالية ، حيث لعبت دورا متميزا في نقل المسافرين والبضائع بمختلف أوزانها وأحجامها وأنواعها على السواء . وبزيادة سرعة السيارات والحافلات وإنشاء الطرق الحديثة إضافة إلى مرونة النقل بالسيارات والحافلات كنقل البضائع من الباب الباب ، ونقل المسافرين أو سفر المواطنين من دورهم إلى غاياتهم المختلفة ، جعل الاعتماد على السكك الحديدية يقل شيئا فشيئا إلى أن خسرت السكك الحديدية دورها البارز في النقل وأهميتها في منح المواطنين في بعض الدول أفضل خدمات أثناء الرحلة بالإضافة إلى المشاكل التي واجهت السكك الحديدية في عملية توزيع البضائع الأقسام مختلفة من الدولة .

إن الاعتماد على النقل بالحافلات الكبيرة للبضائع ونقل المسافرين أصبح أكثر أهمية من السكك الحديدية في بعض دول العالم ، وبالرغم من ذلك فقد استمرت الأبحاث نحو تطوير مجال النقل بالسكك الحديدية وإدخال التكنولوجيا الحديثة في شبكتها وتشغيلها وتزويد سرعة النقل فيها بصورة تدريجية ، إضافة إلى تطوير السيطرة والتحكم التلقائي في حركة القطارات والتي أدت إلى اختصار في القوى العاملة المكلفة وخاصة التشغيلية منها . كما أن إدخال وتطوير قطارات متطورة كالقطارات الكهربائي الاقتصادية والسريعة بدلا من القطارات البخارية وحتى قطارات بالديزل ، جعل السكك الحديدية مرة أخرى أكثر رغبة عما وصلت إليه ، بالمقارنة مع النقل بالحافلات على الطرق البرية و بالنسبة للنقل للمسافات الطويلة .

كما إن سلامة النقل بالسكك الحديدية من جهة أخرى عامل مهم وفعال مما أدى ولا يزال يؤدي إلى تفضيل الكثير من المسافرين السفر بالقطارات رغم طول زمن الرحلة . ولا ننسى أن السفر بالسكك الحديدية أقل تكلفة من السفر ونقل البضائع بالحافلات من دول كثيرة وبالأخص في بعض الدول النامية .

إ هذه العوامل تفرض على المخطط أن يفكر في التخطيط لشبكة نقل بالسكك الحديدية كوسيلة أولى من وسائل النقل دون أخرى ، إضافة إلى كون الشبكة أكثر منافسة بالمقارنة مع غيرها من شبكات النقل . ومن أجل التخطيط لشبكة سكك الحديدية ، يتطلب الأمر من المخطط أن يعرف ويأخذ بنظر الاعتبار المعايير التالية: -

١ - ألقوى العاملة التقنية المتوفرة مطلوبة ، ولقوى العاملة الإضافية الأخرى المطلوبة للتنفيذ والتشغيل وصيانة الشبكة.

ب - مقدار المبالغ والكلفة الكلية للشبكة بأكملها من أجل تحليل النظام اقتصاديا للوصول إلى تعريفه النقل أي كلفة الطن/ كم للبضائع وكلفة أجور المسافر للكيلو متر الواحد .

وتؤثر هاتان النقطتان على طريقة وضع الخطة ومدى كفاءة الشبكة المخطط لها. نوع شبكة الحديدية أي نوع من الشبكات السكك الحديدية المختلفة يجب اختياره أو استعماله ، أي هل ستكون سكك حديد كهربائية أو أن القطارات ستسحب بقاطرات ديزل كهربائية ، وهل ستكون الشبكة منفردة أو مزدوجة ، أي ذات خطين ، وهل ستكون قياسية الأبعاد أو ذات أبعاد خاصة . وكما هو معروف ، إذا كان حجم النقل كبيرا فان نظام كهربية السكك الحديدية يصبح أكثر اقتصادا من الناحية التشغيلية مقارنة مع القطارات المسحوبة بقاطرات الديزل ، إلا أن الكلفة الأولية لأعمال الكهربية كالأعمدة والأسلاك الممتدة على طول الشبكة تكلف كثيرا ، مما جعل الكلف الكلية للشبكة ككل عالية جدا بالرغم من إن كلفة تشغيلها اقتصادية.

## المشاكل التي تواجه عملية تخطيط الشبكات السكك الحديدية

- عند بدء العمل في تنفيذ الشبكة بمراحلها المختلفة قد تظهر مشاكل ومعوقات لا تبدو واضحة في دول متقدمة كما يتم في الدول النامية: -
- مواد التحكم
  - الجسور والقنوات
  - الخطوط الحديدية والعوارض الذي لها
  - معدات الإنشاء والمكانن اللازمة
  - الإشارات الإلكترونية والنظام السيطرة
  - الطاقة الكهربائية اللازمة
  - الوحدات المتحركة المختلفة المطلوبة
  - ورش التصليح
  - جميع الملحقات الأخرى من أبنية ومحطات ودور وغيرها.

ومن أجل التغلب على المعوقات من المحتمل أن تحدث خلال عملية التخطيط والتنفيذ للتشغيل والصيانة لمثل هذه الشبكة تراعى العوامل التالية:-

- ١ - التقييم الجيد للشبكة المخطط لها والتي تعتمد على :-
- \* اقتضاء الضرورة بأن تكون الشبكة مبنية على أساس تقرير عملي أولي والأسباب التي أدت إلى تفضيلها على غيرها من شبكات النقل .
  - \* ضرورة توفير خطة بديلة جاهزة في حالة عدم الموافقة على الخطة الأصلية أو الأولية أو لها غايات وأهداف تختلف بعض عن الخطط الأخرى .
  - \* مقدار الكلفة الكلية للخطة الأولية الأصلية مع ضرورة إجراء مقارنة مع كلف الخطط البديلة التي تم إعدادها.
  - \* توفير الخبرة السابقة في العملية التخطيطية والمحصلة من خلال تنفيذ الشبكة الأولية والمشاكل والمعوقات التي تمت مواجهتها وطريقة التغلب عليها .
- ب- يجب أن تكون لدى الخطة الكاملة عندما يتم اتخاذ قرار أو موافقة على إنشاء شبكة سكة حديدية لتجنب ضياع في الوقت أي على المخطط أن تكون خطة جاهزة وعدم الانتظار لحين صدور الموافقة بالقيام بإعدادها ، إذ إن أتباع هذا الأسلوب يعطي الصورة الكاملة للإدارة العليا ، ويسهل عملية اتخاذ القرار .
- ج- يجب دراسة المكونات التي تكون منها المشروع ويجب وضع البدائل لهذه المكونات ، أعداد مسح سوقى للبيانات الضرورية المتعلقة بها كالأسعار ، و تخصيص المبالغ الضرورية بوقت كاف قبل البدء بتنفيذ المشروع .
- د- يجب أن تتضمن الخطة دراسة مستفيضة بخصوص توفير القوى العاملة الضرورية للشبكة ، و تدريب العمالة المحلية .
- أن هذه نقطة مهمة في تصميم وإنشاء شبكة سكة حديد طالما تمتد الخطوط إلى مسافات طويلة في دولة ، مغطية مناطق كبيرة منها وليس منطقة محدودة كما هو الحال في بنائة مصنع أو مشروع سكني عند إعداد الخطة كاملة اللازمة للشبكة :
- \* سرعة القطارات المقترحة .
  - \* مجمل الحمولة الواجب نقلها والتي تعتمد على المنطقة وما حولها والمنطقة التي تمر بها الشبكة .
  - \* كثافة السكان في مناطق التي تمر بها الشبكة مع الأخذ بنظر الاعتبار ثقافتهم وعاداتهم الاجتماعية والعادات الموروثة .
  - \* عدد القطارات لكل من البضائع والمسافرين التي ستمر على الشبكة في اليوم
- (٢) الواحد

## ثانيا : النقل المائي SHIPPING

ينقسم النقل المائي إلى النقل النهري والنقل البحري :-

### أولاً:- النقل النهري

يعد النقل النهري من أقدم وسائل النقل وأكثرها أمنا كما أنه يعد من وسائل النقل الرخيصة بفضل حمولة السفن والمراكب النهرية الكبيرة إلا إن بطيء هذه الوسيلة يعد من أكبر العقبات التي تواجه تقدم النقل النهري ، ويرجع بطيء الرحلة في حالة النقل المائي الداخلي إلى انخفاض سرعة وحدة النقل وطبيعة وظروف تشغيلها مثل طول المسار الذي يجب أن تقطعه وجود عقبات أمام انسياب حركتها كالقناطر والسدود وكذلك تأثر التشغيل بالظروف الطبيعية والتي قد تحصر أوقات استخدام القنوات الملاحية في أوقات موسمية .

كانت معظم الدول النامية جزءا من دول كبيرة أو تابعة لدول أو إمبراطوريات استعمارية في بداية هذا القرن . في حين إن النقل النهري كان موجودا منذ القدم طالما كانت هناك نهر في تلك الدولة ، ولكن تواجهه وطريقة عملة واستغلاله من القدم ما يجعله قليل الفائدة والكفاءة مقارنة مع سبل النقل النهري الحديثة في الوقت الحاضر.

والمواقي من جهة أخرى ،لم تكن متطورة أو متواجدة في العديد من هذه الدول ، إلا إذا كانت هذه الدول تطل على البحار أو محيطات. وحتى في مثل هذه الحالات كانت حالة هذه الموانئ البحرية و سبل العمل فيها قديمة وبالية ولا يمكن للكثير منها استقبال بواخر كبيرة عدا تلك التي تتمتع بغاطس صغير وكانت تتصل بسكك حديد قديمة وذات عرض متري على الأغلب أو عرض غير قياسي.

أما فيما يتعلق بالنقل البحري إن معظم الدول النامية لم تمتلك أساطيل بحرية بشكل المألوف. وذلك إن الدول الاستعماري في تلك الفترة من الزمن كانت المالك الوحيد للأساطيل النقل التجاري البحري ،عليه فقد كانت هذه الدول المسيطرة الوحيدة على التجارة البحرية العالمية إلى درجة كبيرة ،لذلك فإن الملاحة بحرية لم تكن معروفة لمعظم الدول النامية حتى وقت قريب . (٤)

## التخطيط للنقل المائي

يعني النقل المائي كل واسطة نقل تسير في أو على السطح مائي ، لذلك فهو يشمل النقل البحري والنقل النهري والنقل بالترع والبحيرات . فعملية التخطيط للنقل المائي تعتمد على عدة عناصر ذات العلاقات المشتركة مع أنماط النقل الأخرى ، بينما العوامل الأخرى تختلف حسب طبيعة نمط هذا النوع من النقل .

### عناصر إعداد خطة النقل المائي :-

- 1- وجود طرق مائية في الدولة التي يتم فيها التخطيط لاستحداث نقل مائي متطور أما على شكل أنهر أو قنوات .
- 2- الموقع الجغرافي للدولة ، وهل لديها منافذ للبحر والمحيطات كل ما يتعلق بذلك من أمور .
- 3- التطور المستقبلي لهذا النمط من الملاحة في الدولة المعنية وهل سيتم إنشاء قنوات ومجار لأغراض الرأي فيها بالتالي الاستفادة منها لنقل؟
- 4- وجود بحيرات طبيعية أو اصطناعية وأهمية هذه البحيرات لتطوير قطاعات الأخرى ومن بين فيها قطاع النقل والمواصلات ولخص النقل المائي .

كما يجب على المخطط الدراسة نوع الأرصفة النهرية الواجب أنشأها ومواقعها المناسبة التي تناسب وهذه الحمولات لكي يتم إنشاء أو تزويد هذه الأرصفة بالمعدات اللازمة والحديثة لتحميل والتفريغ .  
إذا كانت هذه العناصر متواجدة في دولة ما فإنه بالمكان ، إذا اقتضت الحاجة دراسة إمكانية العلمية لإنشاء نظام نقل المائي متطور وحديث بجميع صفاته ومستلزمات الأخرى .

ويمكن استغلال النقل النهري لنقل المسافرين والبضائع إما داخل المدن أو ما بين المدن الرئيسية وخاصة تلك الواقعة على النهر أو التي تمر بها قناة مائية وبواسطة نظام نقل منتظم بزوارق خاصة كبيرة ومناسبة لعمق النهر أو القناة .  
واستعمال الحافلات المسماة بالهوفر كرافت لهذا الغرض حسب الحاجة العملية وما تتميز به من سرعة كبيرة وراحة جيدة للمسافرين وخاصة بالنسبة لسفريات السياحة والترفيهية النهرية . وإذا ما استعملت هذه الحافلات النهرية السريعة ، فإن كلف أجور النقل ربما ستكون عالية بالمقارنة مع أنماط لنقل الأخرى ، إلا إن العامل الترفيهي وحب السفر على الماء قد يقود الكثير من المسافرين ومواطنين للتمتع بهذه السفرات النهرية ذات الصبغة الخاصة والطبيعة جذابة .

إن استعمال النقل النهري في المدن قد تخفف الزحام الكبير على حافلات نقل الركاب داخل المدن ، وكذلك الحافلات الكهربائية ويؤدي إلى تخفيف الاكتظاظ البشر خلال ساعة الذروة . وبالرغم مما تقدم فعلى مخطط دراسة الجدوى الاقتصادية لاستغلال النقل النهري داخل وما بين المدن قبل البدء بوضع الخطة اللازمة لتنفيذ هذه الشبكة من شيكات نقل المسافرين . (٢)

## ثانياً :- النقل البحري

يتطلب النقل المائي جهوداً أقل من النقل البري ، ولذلك كان النقل البري منذ العصور التاريخية القديمة شأن أكبر وظهر ذلك خلال الحضارات القديمة . وقد عرفنا من التاريخ فإن قدماء المصريين أول من استخدم القوارب المصنوعة من أحزمة سيقان نبات القيردي أو المرطوبة مع بعضها البعض ، وكان التشابه بين القوارب التي كان يستخدمها الإنكاس في أمريكا الجنوبية مع القوارب التي كانا يستخدمها المصريين القدماء في نظرية العالم الانتروبولوجي الاسكندنافي Thor Heyerdahi بأن الحضارات التي ظهرت في أمريكا اللاتينية ترجع في أصولها إلى الحضارات القديمة التي ظهرت في البحر المتوسط ، وعلي ضفاف النيل .

ولعلها حقيقة تاريخية ثابتة إن النقل عبر البحار بواسطة السفن الشراعية ظهرت في منطقة البحر المتوسط ، بواسطة الفينيقيين ، واليوناني ، والرومان . في القرن السابع عشر قام الهولنديون ببناء أسطولهم الملاحى وفي منتصف هذا القرن كلف الأسطول التجارى يتكون من عدد كبير من السفن يساوى ضعف ما ولادة لدى فرنسا وإنجلترا مجتمعين .

وقد تركزت في البداية الخطوط الملاحية أفي البحر المتوسط إلى أن ظهرت المستعمرات في العالم الجديد وفي غرب وجنوب إفريقيا وفي الشرق الأقصى ، وفي كل الأحوال كانا مستعمرين يفتنون أثر المكتشفين ، وقاما البريطانيين بتكوين مستعمرات في العالم الجديد في القرن السادس عشر ، كما تمكن الأسبان من إقامة مستعمراتهم في أمريكا الجنوبية وفي منتصف القرن السادس عشر كان لدى الفرنسيين مستعمرات في كندا و للهولنديين مستعمرات في البرازيل ونيويورك .

فأنشطة حركة الملاحة البحرية عبر بحار للربط بين الدول الأم والمستعمرات وأصبح امتلاك كبار التجار للسفن ضرورة لتمكنهم من نقل لبضائعهم ، ولكن نتيجة للثورة

الصناعية ظهرت تخصص بعد ذلك في حركة النقل البحري وتكون الشركات تمتلك أساطيل البحرية التجارية تضم نوعين من السفن ،

١- السفن لنقل البضاعة والركاب تسير وفق جداول منتظمة وأسعار محدودة و ثابتة .

٢ - سفن يتم التعاقد معها وتعمل بحرية بين الموانئ العالمية .  
وتدرجيا بدأت السفن التجارية المصنوعة من الصلب تحل محل السفن المصنوعة من الخشب ، وقد حدث ذلك في القرن التاسع عشر وتفوقت إنجلترا في هذا المجال وأصبح لديها ٥٠% من السفن التجارية التي تسير عبر البحار التي تحمل سجل لبريطانيا ومما أدى إ شيوع اسم بريطانيا العظمى .

ويرجع إلى النقل البحري تطور حركة التجارة ونشأة المستعمرات وكان القيتيقيين مهارة كبيرة في الملاحة البحرية مما مكّنهم للسفر إلى شبة جزيرة ليبيريا وإلى إنجلترا ثم وجاء الإغريق الذين أقدموا لأول مرة خطوط الطول والعرض ثم التطور المذهل الذي ظهر خلال دولة البطالمة في مصر ببناء فنار الإسكندرية الذي كان يرتفع إلى ٦٠ ؛ قدم لهداية وإرشاد السفن . وقد اعتبر فنار الإسكندرية أحد معجزات الدنيا السبع .

براع الرومان في بناء السفن الكبيرة لاستخدامها في نقل الحبوب، والزيت ، والمواد الخام ، والمعادن ، والرّخام ، واستيراد أحرير من الصين ، والتوابل من بلاد الهند ، وفي نفس الوقت الذي حدث فيه تطور بالنسبة للسكك الحديدية بدأت السفن التجارية Steam Ships أيضا تحل محل المراكب الشراعية . وفي مطلع القرن التاسع عشر نجحت التجارب لتسيير القوارب المراكب البخارية في الولايات المتحدة الأمريكية وأوربا .

وفي مجال لتصميم البواخر كان للأمريكيين الريادة ، وقد جاء ذلك مواكب مع اكتشاف الذهب في مدينة كاليفورنيا في عام ١٨٤٨ الذي شجعها على السفر من السواحل الشرقية إلى السواحل الغربية على اليابس عن طريق Cape Horn .  
ولكن بعد الحرب الأهلية وانتوسع في حركة النقل البري توقف نمو الملاحة الأمريكية عبر المحيطات إلا أنه بالنسبة للنقل الملاحي الداخلي تمكن روبرت فولتون Robert Fulton وفي عام ١٨٠٧ من بناء أول سفينة تجارية تسير بالبخار استخداما بين النهر الهدسون ونهر المسيسيبي . وفي عام ١٨٠٤ بدأت أول خدمة للنقل المسافرين والبريد بواسطة السفن التجارية عبر شمال الأطلنطي وقام بها شركة

## British And North American Royal Mail Steam Packet Company

وكان افتتاح قناة السويس في عام ١٨٦٩ للملاحة الدولية دفعة قوية لحركة السفر بحرا من أوروبا ودول الشرق ، وأدى انتعاش الحركة الملاحية الدولية في نهاية القرن التاسع عشر إلى تكوين وعقد مؤتمرات الملاحة Shipping Conferenes التي بدأت في صياغة الاتفاقات التي تنظم حركة الملاحة والرسوم الخاصة بالسفر والشحن ، وكذلك توزيع وتنسيق النشاط بين مختلف الشركات الملاحية لتخفيف حدة المنافسة التي ظهرت بشدة بعد الحرب العالمية الأولى بين شركات الملاحة البريطانية والشركات الملاحة الفرنسية والألمانية والهولندية والأمريكية.

وقد حقق النقل البحري أحسن فترة رواج له في العشرة سنوات التي أعقبت نهاية الحرب العالمية الثانية حتى بدأ استعمال الطائرات النفاثة أعبير المحيطات ( المحيط الأطلنطي في عام ١٩٥٨ ) مما أدى إلى انحسار سريع في حركة السفر بحرا.

ومع بداية الستينات شاهدت العالم اختفاء سفن عابرة المحيطات الواحدة بعد الأخرى ، ليظهر نمط جديد من السفن المتخصصة في تنظيم الرحلات البحرية Ships Cruise

## السفر بالبحر

كان أكثر المؤسسات شهرة شركة Samuel Cunard وفي عام ١٨٦٩ جاء افتتاح قناة السويس ليعطي دفعة كبرى بالنسبة للسفن التجارية ، كما كان لإحلال البترول محل الفحم أثره الكبير في دعم النقل عبر المحيطات للسرعة والأمان وانخفاض التكاليف وزيادة حجم و طاقة السفن ، وأصبح من الممكن الوصول إلى أمريكا من أوروبا خلال خمسة أو ستة الأيام لدرجة إنه قد بلغ عدد المسافرين الأمريكيين قبل الحرب العالمية الأولى عبر الأطلنطي حوالي ١٥٠.٠٠٠ في السنة وكان يطلق على هذه الرحلة أيضا بالرحلة الكبرى Grand Tour على غرار التسمية التي كانت تطلق على الرحلة إلى أوروبا من إنجلترا خلال القرن السابع عشر والثامن عشر .

في نهاية هذه الفترة فيما قبل الحرب العالمية الأولى كانت السفينة المشهورة Titanic التي صممت لساعة ٢٥٠٠ راكب ولتكون أسرع والأكثر أمانا إلا إنها واجه مصيرها المحتوم في عام ١٩١٢ أفرقت عندما اصطدمت بأحد جبال الثلج Iceberg ومعها ١٥١٣ شخص .

## النقل البحري بجهة المغرب العظمى الأولى :-

في الفترة التي تلت الحرب العالمية الأولى نشأت منافسة حادة بين السفن الملاحية التي كانت تعمل عبر الأطلنطي . وكانت تتنافس للحصول على الشريط الأزرق blue كجائزة لمن يحقق أقصى سرعة في عبور الأطلنطي . وقد كان التنافس بين السفن الألمانية والأمريكية والفرنسية والهولندية والبريطانية ، وقد شجع ذلك على قيام الفرنسيين في عام ١٩٢٦ ببناء السفينة lie de France ثم بنيت السفينة البريطانية كوين ماري في عام ١٩٣٤ التبلغ ضعف حجم السفينة الفرنسية التي كانت تمتلكه cunard lines ثم تلي بناء السفينة كوين اليزبيث في عام ١٩٣٨ .

وكانت الفترة التي جاءت بعد الحرب العالمية الثانية أكثر فترات التاريخ رواجاً وانتعاشاً بالنسبة للنقل البحري و في خلال هذه السنوات كان ينطلق من أرصفة ميناء نيويورك يومياً أكثر من ٥٠ سفينة تحمل بعضها ما يزيد على ١٠٠٠ راكب .

وكان مع تشغيل أول طائرة نفاثة عبر الأطلنطي في عام ١٩٥٨ يتغير الوضع بشكل مفاجئ ويبدأ الانحسار السريع لهذا الرواج الكبير في النقل البحري ففي عام ١٩٥٩ استطاعت خطوط الطيران أن تستحوذ على أكثر من ٦٣% من حركة المسافرين عبر الأطلنطي ١٥٣٩٩٤ مسافر بواسطة طيران مقابل ٨٨١٨٩٤ بواسطة البحر .

ولم يتحقق أية تراجع في هذا الاتجاه النزولي الشديد الانحدار ، لذلك وجدنا مع مطلع الستينات قيام خطوط الملاحة البحرية بالتخلي عن واحدة بعد الأخرى سواء بالإفلاس أو الإختفاء أو البحث عن استعمال الجديد .

إلا إن بعض خطوط الملاحة لم تفقد الأمل في العمل في مجال الرحلات البحرية cruise trade والذي برهن على أنه الإجابة الصحيحة لمشاكل الكثير من شركات الملاحة ، وقد تحقق النجاح في هذا المجال عن طريق التحديث والتطوير والمرونة في عمليات التسويق ، ولذلك نجد إنه في خلال الفترة من ١٩٨٠ - ١٩٨٥ بدأ نشاط جديد في صناعة السفن ومراكب الرحلات البحرية التي تمكنت من تقديم خدماتها إلى أكثر من مليونين من السانحين وطالبي قضاء الأجازات في عام ١٩٨٤ ، وما زال سوق الرحلات البحرية يتزايد ويتحقق ازدهارا عاما بعد عام .

ومن الصعب التنبؤ بمستقبل النقل السياحي البحري، ويكاد يكون من المؤكد إنه سيستمر التعاقد على السفر البحري لمسافات طويلة بالرغم من إنه سيكون هناك دائما طلب محدود على الرحلات السياحية البحرية، طالما إن هذه الوسيلة من وسائل السفر الجذابة المتحررة من كل القيود تلقى زيادة في الطلب عليها، وفي الواقع، لقد كان من بين أهم التطورات الحديثة في حركة النقل البحري، والتطوير في الرحلات السياحية البحرية لتمضية الأجازات، خاصة في البحر المتوسط والبحر الكاريبي، ولكن يجب التأكيد إنه بالمقارنة بالنشاط البري، فإنه يعد ضئيلا نسبيا، ويقول ماكنتوش Mc. Intosh (في تطور السفر بالبحر فبالى منتج دعائم مفهوم عامم Bloated Concept | هذه الفكرة الجذابة من الطلب على السفر بطريق البحر، وزادت شهرة السفر بالمراكب السياحية في السنوات الأخيرة، هذا الأسلوب الرقيق للحياة سيكون له سوق نامية مع زيادة الثراء وزيادة وقت الفراغ) (٦) ولقد سبق أن لاحظنا زيادة تهافت السياح البريطانيين لان يطير خارج بلادهم إلى مناطق يسبحون فيها ويركبوا فيها سفن السياحة البحرية، وبالطريقة نفسها يطير الكثير من الأمريكيين إلى ميامي، Miami ويركبوا فيها سفنا تجوب بهم البحر الكاريبي، ثانيا هناك تهافت متزايد على السفن السياحية البحرية للقيام برحلات سياحية فعلية أقل، ولتوجيه مزيد من الدعوات ليتمكن المسافرون من أن يروا مزيدا من الأماكن ويقومون بمزيد من الرحلات وعلى الشاطئ، وبهذه الطريقة يمكن للسياح أن يجمعوا بين مزايا الحياة في البحر مع القيام بجولة لمشاهدة المناظر الطبيعية لتمضية الاجازت . (٣)

## السفن والبواخر السياحية Cruise Ships

أصبحت صناعة السفن والبواخر السياحية صناعة آخذة في النمو يطلق عليها اسم سفن الركاب حيث أنها مخصصة لنقل السائحين فقط وتتميز هذه السفن السياحية بالفخامة فهي بمثابة فنادق عائمة تتوافر فيها كافة أنواع الخدمات وعوامل الترفيه (عروض الفنية - قاعات السينما - والديسكو - قاعات الممارسة الرياضية ) لخدمة السائح وجعل أقامته مريحة ومع نهاية القرن ٢٠ تضاعف الطلب على الفنادق العائمة. ومن الشهر البواخر السياحية الباهرة Queen Elizabeth ii وتم الانتهاء من تشييدها عام ١٩٦٩ .

### Cruise Lines

يعد الاتحاد الدولي لخطوط الفنادق العائمة International Association منظمة تسويقية ترويجية أت تضم في عضويتها ٣٤ من أكبر خطوط الفنادق العائمة العاملة في أمريكا الشمالية وتضم هذه

الخطوط ما يزيد عن ١٢٩ فندقاً عاماً ، أنشئت المنظمة في عام ١٩٧٥ . يقوم الاتحاد الدولي لخطوط الفنادق العائمة بتدريب ، والتعليم ، توضيح ، والتروجيه قيمة الربحية من هذه الصناعة . الفنادق العائمة الصغيرة **Mini Cruisers** إن هناك كما يقرب من ٧ شركات أمريكية تقوم بتسيير ١٥ باخرة سياحية صغيرة على طول الخط الشرقي والغربي ، وتحصل هذه الشركات على نصيب بقدراً ٣ % من سوق الفنادق العائمة بالولايات المتحدة .

ويلاحظ إن معظم خطوط الفنادق العائمة تمنح تخفيضات كبيرة للمسافرين حتى إن هذه التخفيضات أصبحت السمة المميزة لهذه البواخر وقد تلجأ بعض البواخر السياحية مثل **Carnival** إلى تزويد الكبائن بها بأربع أسرة بالتالي تحقق معدل اشتغال مرتفع يصل في بعض الأحيان إلى ١١٢ % .

### التسويق لخدمات الفنادق العائمة :-

إن التسويق للفنادق السياحية العائمة يتم من بصفة أساسية عن طريق شركات السياحة .

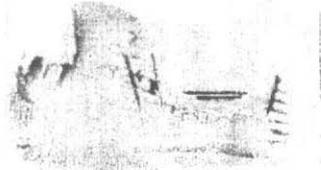
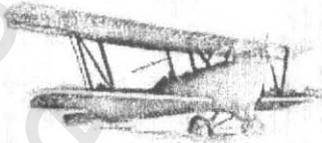
وتشير الإحصاءات إن ما يقرب من ٥٩ % من مبيعات الفنادق العائمة تتم طريق شركات السياحة . وتعهد كل سلسل من سلاسل الفنادق العائمة إلى عدد من الشركات السياحية المعروفة القيام بالتسويق لها ، تعتمد الفنادق العائمة على الإعلان بالصحف كمثال للتسويق للوصول إلى العميل مباشرة .

وكوسيلة من وسائل التسويق لجأت بعض الفنادق العائمة في الولايات المتحدة إلى منح السانحين تذاكر الطيران مخفضة أو مجانية ، حيث تنظر هذه شركات لهذه التذاكر المخفضة باعتبارها وسيلة من وسائل الدعاية للشركة ، على عكس الحال في أوروبا حيث تتحمل خطوط الفنادق العائمة قيمة التخفيض على تذكرة الطيران التي يحصل عليها المسافر لتقلته إلى ميناء القيام وتخصم هذه القيمة التي تدفعها الباخرة لشركة الطيران من أرباح الباخرة (٤)

### ثالثاً : النقل الجوي

كانت دائماً الرغبة في تخطي الجاذبية الأرضية والارتفاع إلى السماء حلم الإنسان من قديم الزمان لكي يحلق مثل الطيور ، وق ظهر في إبداع الفنانين الذين سجلوا ذلك

علي رسوما تهم الجميلة على حوائط المعابد وأسقف الكنائس حتى نهاية القرن الثامن عشر لم يكن قد تحقق أي تقدم يذكر.



الطيران سوى الجهد الذي قام به ليوناردو دافينشي

حيث صمم نوعا من الباراشوت عبارة عن خيمة من الكتان على شكل هرم مدعيا أن في مقدور الإنسان أن يهبط بها من أي ارتفاع شاهق دون أن يصاب بأذى تمت أولى التجارب الناجحة في ١٨ أغسطس عام ١٧٠٩م على نموذج للبالون كوسيلة للطيران، حيث قام مارتولو ميودي جو سمد بعرض بالون مملوء بالهواء الحار الذي يسخن بواسطة مادة شمعية تشتعل في صفيحة معلقة في البالون وارتفع البالون إلى اثني عشر قدما صنع كايلي طائرته الأولى عام ١٨٠٤م التي كانت نموذج منزلقا مثل الطائرة الشراعية اعتبرها كثير من المؤرخين الطائرة الأولى في التاريخ، أثبتت تجارب الطيران قدرتها على الطيران مما دفع كايلي إلى بناء طائرة كبيرة الحجم لا تحمل إنسانا مساحة أجنحتها حوال عشرين مترا مربعا ، وحاول كايلي إضافة محرك لطائرته الشراعية إلا أن المحرك البخاري الذي كان شائع الاستخدام في ذلك الوقت كان ثقيل جدا لا يمكن استخدامه في الطيران

حاول هينسون أحد كبار المعجبين بكاييلي تصميم مركبة هوائية بخارية ضخمة ولكن واجهته ذات العقبة التي واجهت كايلي من قبل ألا وهي وزن المحرك البخاري وعاود المحاولة واستعان بمهندس يدعى جون وبني الرجلان نموذجا طولها ستة أمتار للمركبة البخارية وزوداه بمحرك بخاري صغير خفيف الوزن نسبيا وطار النموذج بشكل أو بآخر في أحد الاختبارات عام ١٨٤٨م فكان هذا الاختبار أول محاولة لاستخدام الدفع الميكانيكي في الطائرة أخرج الفونس بينو رائد الطيران التالي هينسون أول تصميم لطائرة



وكانت أول مراحل تحقيق هذا الحلم في البالون المملوء بالهواء الساخن ، ففي باريس سنة ١٧٨٣ استطاع إثنان Montgolfier من الاستفادة من نظرية تصاعد الدخان في الهواء من مال البالون بالهواء الساخن الذي استطاع أن يمكث في الفضاء إلى أن يبرد الهواء ، وقد استخدمت البالونات في الحرب بعد ذلك في عهد نابليون بإقامة البالونات استطاع في بعض المعارك أن يكسبها بسببها ، وكذلك في خلال الحرب الأهلية الأمريكية .

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر بدأت في استخدام ماكينة تدار بالغاز السائل لتسيير المناطيد ، ففي عام ١٩٢٩ تمكن منطاد ذبلن Graf Zeppelin من عبور الأطلنطي مرتين حاملا مسافرين ، وكذلك عمل الرحلة حل العالم ، وبالتحقيق هذا النجاح المذهل بدأت الخطوط التصنيع الطائرات ، فقد أخذ الإخوان Wilbur And Oruille Wright في تجربة طائرة بمحرك وفي سبتمبر سنة ١٩٠٣ تمكنوا من تجميع ماكينة قوتها ١٣ حصان بإربع محركات تستطيع أن تحمل الطائرة في الهواء بسرعة ١٠ كيلو مترات في الساعة ثم توالى التحسينات بعد ذلك وفي سنة ١٩٠٩ تم عبور القناة الإنجليزية بنجاح وفي سنة ١٩١١ استطاع أحد الطيارين التحليق بطائرته بالقرب من شلالات نياجرا فولز .

وجاءت الحرب العالمي الأولى لتدفع بصناعة الطائرات إلى الأمام وفي سنة ١٩١٩ ابدأ تشغيل خط منتظم بين لندن باريس إلا إن الخط توقف بعد ذلك لعدم وجود المسافرين والخوف من الطيران وعدم وجود تسهيلات الركاب .

وفي خلال العشرينات ظهر طائرات الأكبر حجما والأكثر أمانا التي جعلت الطيران أكثر جاذبية ، وكان أول عبور الأطلنطي في عام ١٩١٧ بواسطة Charles Lindbergh بدون توقف بين نيويورك وباريس على طائرة تسمى The Spirit Of St Louis واعتبر حدثا عالميا وبداية حقيقية لعصر الطيران .

وفي عام ١٩٢٥ بدء تشغيل خدمة الطيران المنتظم في الولايات المتحدة وتزايد عدد الركاب سنة بعد أخرى مما أدى إلى تطور تصنيع الطائرات من حيث الحجم والسرعة . وبداية حافظت أوروبا على الريادة في صناعة الطائرات ولكن في عام ١٩٣٠ استطاعت شركة دوغلاس في كاليفورنيا في تصنيع الطائرة موديل ٣ ومع نهاية الحرب العالمية الثانية تم تصنيع ١١ ألف طائرة من هذا الطراز التي كان ينطلق عليها ( داكوتا )

وخلال سنوات الحرب العالمية الثانية توقف الطيران التجاري ولكن الحرب غذت التقدم التكنولوجي فظهرت الطائرة Lockheed Constellation ومع نهاية الحرب كان لدى الولايات المتحدة والدول التجارية العدد كبير من الطيارين والمدرربين والمدرسين الفنيين، وكذلك المعدات في الوقت الذي كان الوضع في أوروبا مختلفا فحيث خلفت الحرب وراءها دمار الكثير من المطارات والمعدات والتجهيزات، ومثلما حدث في الحرب العالمية الأولى من تطوير وسائل النقل البرية والبحرية، كان الحرب العالمية الثانية تأثير حاسم في التركيب البنائي لحركة النقل العالمي والتأثير الكبير على نسبة حركة السفر والسياحة دوليا، فقد حدث تطور بالغ المدى في تكنولوجيا صناعة الطيران الأمر الذي جعل استعمال الطائرات الكبيرة في النقل المدني ذو جدوى تجارية وربحية، كما أصبح السفر بالطائرة يمتاز بانراحة والسرعة والأمان. وما أن انتهت الحرب حتى بدأت الدول الكبرى في الاستفادة من هذا التقدم في بناء أساطيل للطيران المدني، ولكن وجد إنه من الضروري إيجاد حلول واتفاقيات بين خط الدول لتسهيل حركة الطيران في أجوانها ومعالجة المشاكل الاقتصادية والمالية والفنية.

يعنى النقل الجوي جميع التسهيلات والإمكانات المتعلقة بهذا نشاط أي الموانئ الجوية (المطارات) والأجهزة ملحقة بها والخطوط الجوية أو الطائرات والخدمات الضرورية لهذه الشبكة. وبالرغم من بدء تطور النقل الجوي في العشرينات من القرن ماضي فبالى إن الدول المتقدمة كانت هي الرائدة تقريبا من بينها دول العالم التي قامت باستخدام ما من جديد لنقل النجاري والمسافرين الأ وهو النقل الجوي، حيث كانت الدول النامية تعاني من المشاكل والمعوقات الكثيرة والتخبط السياسي في تلك الفترة من الزمن من ماء أشغلها عن الانتباه لهذا النمط الجديد من النقل السياحي

نقد بدأت الدول النامية استعمال النقل الجوي النجاري للمسافرين بعد الحرب العالمية الثانية، وكانت الطائرات معظمها من مختلفات الحرب العالمية، إلا أنها كانت جيدة للاستعمال لمسافات قصيرة وارتفاعات المتوسطة، أمن موانئ جوية فهي محطات الهبوط والإقلاع طائرات، في الموانئ جوية صغيرة وكافي لنقل الجوي التجاري، فهذه الموانئ الجوية هي نفسها التي استعملت قبل الحرب العالمية الثانية، وبدأت بعض الدول النامية بإنشاء موانئ جوية حديثة عند الدخول للنقل الجوي عصر طيرا أن النفقات،

إن إدخال استعمال هذه الطائرات الحديثة والسريرة وضمان سلامة المسافرين أدت إلى زيادة سريعة غير متوقعة بأعداد المسافرين الجوي مع هذا بالدول النامية إلى وضع خطط للنظم النقل الجوي العالمي ضمن الخطوات العالمية (٥)