



الهيئة الاتحادية
للتنافسية والإحصاء
FEDERAL COMPETITIVENESS
AND STATISTICS AUTHORITY



United Arab Emirates

إصدار إحصائي

المرسوم بقانون رقم (6) لسنة 2015

أنشأ بموجب أحكام هذا المرسوم بقانون هيئة عامة اتحادية تسمى (الهيئة الاتحادية للتنافسية والإحصاء) تحل الهيئة محل المركز الوطني للإحصاء المنشأ بموجب القانون الاتحادي رقم (9) لسنة 2009 ومجلس الإمارات للتنافسية المنشأ بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (309/13) لسنة 2009

هيئة اتحادية | Federal Authority

قطاع النقل والتخزين والاتصالات ١٩٩٥ - ٢٠٠٠

مقدمة :

الأهداف الأساسية من إعداد هذا التقرير، هو متابعة التطور التلقائي لقطاع النقل والتخزين والاتصالات في دولة الإمارات العربية المتحدة، الى جانب توثيق المتغيرات الهيكلية والقانونية والاقتصادية. وهذه الأهداف تشمل دراسة تطور أنشطة قطاع النقل والتخزين والاتصالات بأبعاده الثلاثة (المكاني، والزمني، والمعلومات) ، وكذا أنشطة القطاع الخمسة الرئيسة :

- النقل البري (النقل المكاني للركاب والبضائع براً و متطلباته) .
- النقل البحري (النقل المكاني للركاب والبضائع بحراً و متطلباته) .
- النقل الجوي (النقل المكاني للركاب والبضائع جواً و متطلباته) .
- التخزين (نقل زمني) بغية تحسين جودة وقيمة السلع وتوفيرها في الأوقات المستهدفة الموسمي منها والإستراتيجي ،ومتطلباته .
- الاتصالات (نقل المعلومات) بواسطة البريد والهاتف و متطلباته .

حيث تعتبر خدمات النقل بالدولة بمثابة الشرايين التي تنقل الحياة إلى كل خلية تساهم في بناء التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، حيث لبت احتياجات التنمية الشاملة والمتسارعة للأنشطة الاقتصادية المختلفة وفاضت عن حاجتها في بعض المراحل ، بل يمكن القول :

إن القطاع قد تخطى دور الشرايين إلى جهاز أعصاب الدولة ومراكز القرار ، في ضوء الخدمات التي تقدمها الاتصالات بأدوات الهاتف النقال والكمبيوتر والاتصال عبر شبكات الإنترنت العالمية ، الذي أدى إلى تحسين مستوى الأداء ورفع مستوى الإنتاجية ، وخاصة في مجالي المال والأعمال .

ويهدف هذا التقرير إلى متابعة الاتجاهات العامة لمسارات نمو خدمات النقل على مستوى الأنشطة الفرعية و قراءتها ، وذلك بتحليل المؤشرات الأفقية والرأسية للمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية خلال السنوات ٩٥ - ٢٠٠٠ م ، ومناقشة القضايا التي يواجهها القطاع خلال مراحل تطوره ، والتركيز على القضايا الراهنة الرئيسة وتصويرها .

ويتضمن التقرير ، تطور حركة الاتجاهات العامة للمتغيرات الاقتصادية القيمية والكمية والمادية وتطورها ، وطرح السياسات التي تساهم في معالجة أو تطوير كل ظاهرة، وإلقاء الضوء على المنشآت الرئيسة التي قد تتأثر مستقبلاً بالتكتلات الاقتصادية والتجارية ، ومعالجتها بخصخصة ومعايير الجودة وحماية البيئة .

وذلك في إطار السعي إلى توجيه مسار الدور المتنامي لأنشطة القطاع نحو تنمية القوى العاملة الوطنية الفاعلة، ونحو التوازن القطاعي. وهذه المتغيرات التي تم إعدادها تلبي متطلبات التخطيط. وقد اعتمد أساساً للتحليل الأفقي السلسلة الزمنية على السنوات المنقضية من عمر الاتحاد ، وتم التركيز في تحليل المتغيرات الاقتصادية للسنوات ٩٥ - ٢٠٠٠ م .

والله ولي التوفيق

أهمية ودور قطاع النقل والتخزين والاتصالات في الاقتصاد القومي للدولة

تمهيد :

ما قبل اتحاد الإمارات كانت الطاقات المادية للبنى التحتية محدودة للغاية و وسائل النقل والاتصال بسيطة ، و بغية اللحاق بركب الحضارة المعاصرة ، انطلق قطاع النقل والتخزين والاتصالات في تطوره على شكل قفزات واسعة وسريعة فاقت كل تصور ، وذلك منذ إنشاء دولة الإمارات العربية المتحدة ، مما عكس مدى وعي القيادة الرشيدة للحكومة الاتحادية وإدراكاً منها لأهمية قطاع النقل بفروعه الخمسة الرئيسية ودوره في النهوض بأعباء التنمية الشاملة ، و مؤخراً أخذ منحى مسارات أنشطة القطاع وفروعه نحو التطور النوعي والاستدامة والنمو القطاعي المتوازن .

مما لا شك فيه ، أن المستوى الحضاري الذي بلغته أي دولة يقاس بمعايير كثيرة ، ومن أهمها وسائل النقل والتخزين والاتصالات ، فقد امتلكت الدولة شبكة طرق وفق شروط ومقاييس ومواصفات متقدمة ، و هذه الشبكة تربط كافة المناطق الآهلة بالسكان فيما بينها ومع الدول المجاورة ، وموانئ ومطارات دولية ، ومخازن تبريد وصوامع غلال ومستودعات متنوعة ، وخدمات بريدية وهاتفية ومدينة إنترنت حديثة ، و هذه الأنشطة تتمتع بطاقات مادية كبيرة ، وتتميز تجهيزاتها ومعدات وأدواتها بمواصفات تقنية عالية ، يرافقها آليات إجرائية سلسة وسريعة عبر خدمات الإنترنت حتى باتت تضاهي مثيلاتها في الدول المتقدمة ، وتبع ذلك توجيه مسار التطوير نحو التنمية المستدامة ، هذه الأنشطة تديرها هيكل مؤسسية متطورة بقيادة وإشراف حكومة إلكترونية واعدة ، وفق معايير ومواصفات نوعية و تراعي حماية البيئة ، مما أدى إلى رفع طاقات وسائل الإنتاج وكفاءتها ، وإلى تحسين مستوى الأداء بشكل كبير ، وهذه الطاقات المادية لبّت بل وتجاوزت في بعض المراحل المتطلبات والاستثمارات المتعاضمة في كافة القطاعات ، حيث باتت دولة الإمارات في منظور العالم الخارجي بأنها قبلة سياحية ومركز مالي و تجاري دولي هام ، وكان ذلك خلال زمن قياسي لا يتعدى ثلاث عقود .

لذا يمكن القول ، أن تطور قطاع النقل والتخزين والاتصالات حقق الأهداف المرحلية المنشودة و إلى درجة كبيرة خلال ثلاثة مراحل أساسية ومتكاملة وهي :

المرحلة الأولى :

كانت الهياكل الاقتصادية والاجتماعية في الإمارات قبل اتحادها محدودة ، ففي العقد الأول من إنشاء اتحاد الإمارات العربية المتحدة ، تركزت أهداف التنمية على التوسع الأفقي ، حيث تم استصدار بعض التشريعات والقوانين الاتحادية ، واعتمدت السياسات واتخذت القرارات و الإجراءات الملائمة لتلك المرحلة ، و أعدت الحكومة الاتحادية الخطط الاستثمارية السنوية والثلاثية ٧٧-١٩٧٩م ، وتم إنشاء الهياكل المؤسسية الاقتصادية والاجتماعية ، وتنفيذ مشروعات البنية التحتية من شق الطرق وتشيد الموانئ والمطارات وزيادة عددها وتجهيزاتها ، وكذا بناء صوامع الغلال ومكاتب البريد والاتصالات وفروعها .

المرحلة الثانية :

في العقد الثاني ، اتخذت أهداف مسارات التنمية التي اعتمدت منحى التوسع الرأسي وسياسة تنويع مصادر الدخل ،وبدأ العمل في تطوير القوانين والسياسات والقرارات و إنشاء مؤسسات جديدة بالقطاع ، واستكمال مشروعات الطاقات المادية وأخذت المنشآت النمطية في الدولة من موانئ ومطارات دولية تتنافس في تحديث التجهيزات والآليات والمعدات و وسائل الإنتاج المختلفة ، و تسهيل إجراءات المعاملات ،وذلك لتلبية احتياجات التنمية الشاملة المتصاعدة والاستحواذ على أكبر قدر من الزبائن .

المرحلة الثالثة :

هذه المرحلة انعطفت مع مطلع التسعينات ومازالت مستمرة ،والتي تهدف إلى آلية وسائل الإنتاج وتحسين نوعية الخدمات و زيادة سرعة الأداء ،رافقها قفزة كبيرة في وسائط النقل والاتصالات ،مما أدى بدوره إلى تحسين مستوى الأداء ورفع مستوى الإنتاجية و إلى درجة كبيرة في بعض الأنشطة من أهمها قطاعات المال والتجارة والسياحة والصناعة التحويلية ،وأخذت هذه الأهداف المرسومة تتبلور في اعتماد مشروع الحكومة الإلكترونية ،وإدخال أنظمة الانترنت في الإجراءات ومتابعة خطواتها ، وترسيخ التوجهات نحو التنمية المستدامة ،وتعميق مبادئ تنويع مصادر الدخل ،حيث أخذ الاتجاه العام لنمو القطاعات الاقتصادية والاجتماعية يميل نحو التوازن القطاعي التلقائي ،ومن أهمها قطاعي : النقل والتخزين والاتصالات الذي ارتفعت مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي من ٩،٥ % إلى ٩،٧ % إلى ١٠،٣ % خلال السنوات ٧٥-٩٥-٢٠٠٠ م ، وكان دور أنشطة النقل في توليد القيمة المضافة بنمو أقل تصاعداً من قطاعات أخرى ،رغم نصيبه النقل المرتفع من التراكم الرأسمالي الثابت وقدره / ١٧،٥ % من التراكم الرأسمالي الإجمالي في الدولة ،حيث انصب تدفق الاستثمارات الحكومية والبالغة نصف التراكم الرأسمالي في قطاع النقل على شق الطرق وتشبيد الموانئ والمطارات ،وهذه الأنشطة يعتمد تشغيل معظمها على الإعانات الحكومية .

وخلال هذه المرحلة برزت مؤسسة الاتصالات وطيران الإمارات وبعض الموانئ والمطارات الدولية ،وتبوأ مراكز متقدمة في التصنيف الدولي وفق معايير الإنتاج ومستوى الأداء ، و شاركت في استثمارات العديد من المشروعات الدولية وشاركت في إدارة بعضها، وقد عملت على تحسين مركزها الدولي بالمدينة الإلكترونية وشبكات الانترنت العالمية ،إلى جانب إنشاء الأسواق و المراكز المالية ،وتوسيع المناطق التجارية والصناعية الحرة ،وطورت إجراءات المعاملات المحلية والدولية لتتماشى مع علاقات العمل الحديثة للتجارة و رأس المال .

الهيكل المؤسسي والقوانين و التشريعات بقطاع النقل والتخزين والاتصالات :

أولا القطاع الحكومي :

تمتلك الدولة أو تسيطر على جميع الطاقات المادية في القطاع من طرق و جسور وأنفاق و موانئ و مطارات وقرى تخزين و صوامع غلال و بريد واتصالات ،و على معظم ما يرافقها من تجهيزات و معدات ومركبات و سفن و وحدات منتجة أخرى ،والقطاع الحكومي لديه أكثر من جهة مخولة بإعداد مشروعات القوانين و الخطط و السياسات و القرارات ومنح التراخيص ،للفعاليات والمنشآت والوحدات المنتجة في أنشطة النقل المختلفة و من أهمها :

وزارة التخطيط :

تقوم بإعداد خطط التنمية و الخطط الاستثمارية والبرامج السنوية للمشروعات الاتحادية في الميزانية العامة وطرح بعضها للمناقصة و متابعة ترسيبتها على الاستشاريين والمقاولين ، و كذا متابعة تنفيذها ،وتشمل مشروعات قطاع النقل .كما تقوم بإعداد الدراسات والبحوث لأنشطة قطاع النقل والتخزين والاتصالات ،وتعمل على متابعة تطوره وسير آفاق مساراته واتجاهاته المستقبلية والبحث عن الحلول والبدائل المناسبة للقضايا والمعوقات نحو تنمية مستدامة ومستقرة ومتوازنة ، وذلك بما تملكه من رؤية شمولية للتغيرات الكلية وإسقاطاتها الاستراتيجية ،والتي تركز على معلومات وبيانات وإحصاءات شاملة ،وذلك إلى جانب مهامها الأخرى .

وزارة المواصلات :

هي الجهة الاتحادية المعنية بالإشراف على إدارة وتوجيه سياسات معظم هذه الأنشطة الاقتصادية المشار إليها أعلاه مثل :البريد ،والاتصالات ،ومواصلات الإمارات (نقل الطلاب) ، و مشروعات طرق الحكومة الاتحادية التي تقوم بتنفيذها و صيانتها وزارة الأشغال العامة ، والتنسيق فيما بين المنشآت النمطية التابعة للحكومات المحلية كالموانئ والمطارات ، وتتجه نحو دور أكثر فاعلية بعد استكمال معظم القوانين والتشريعات والجوانب التنظيمية والهياكل المؤسسية كإعداد مشروعات (قانون الاتصالات و القانون البحري و قانون الطيران المدني) و قد تم استصدارها، وتم إنشاء مؤسسة الإمارات للاتصالات (اتصالات) ومؤسسة الإمارات العامة للنقل والخدمات (مواصلات الإمارات) و الهيئة العامة للبريد و مؤسسة الإمارات للخدمات البريدية التجارية وإنشاء الهيئة العامة للطيران المدني ،وتشرف على جميع إداراتها،كما تقوم وزارة المواصلات بتسجيل السفن التي ترفع علم الإمارات .

وزارة الداخلية :

إدارات المرور والترخيص لدى وزارة الداخلية هي الجهة الاتحادية التي تقوم بمنح رخص قيادة المركبات وترخيص السيارات ،وتسهل على الأمن المروري على الطرق البرية و على حماية البيئة والأمن البحري في المياه الإقليمية و في المجال الجوي للدولة ،وتشرف على تنظيم و مراقبة الحركة المرورية ،وقامت بإعداد مشروع قانون السير والمرور الاتحادي ،وتم استصداره،وتعمل على ضبط إيقاع العماد بتطبيق القوانين والأنظمة والإجراءات واللوائح التنفيذية .

وزارة الأشغال العامة و الإسكان :

من مهامها في قطاع النقل ،تقوم بالإشراف على تنفيذ مشروعات قطاع النقل لصالح وزارة المواصلات ،وهي الجهة المعنية بصيانة الطرق الاتحادية ،و أشرفت على إعداد مشروع قانون الأوزان المحورية على الطرق وتم استصداره و لم يعمل به حتى تاريخه رغم أهميته في حماية الطرق وتقليل تكاليف صيانتها .

الهيئة العامة للطيران المدني :

من مهام الهيئة العامة للطيران المدني الرئيسية مراقبة وتنظيم حركة الطيران المدني في المجال الجوي للدولة ،والتنسيق بين منشآت النقل الجوي من مطارات الدولية وشركات طيران وطنية ومكاتب سياحة وسفر و نقل مدني.

الهيئة الاتحادية للبيئة :

قامت بإعداد قانون في شأن حماية البيئة وتميئتها ، تم استصداره تحت رقم ٢٤ لسنة ١٩٩٩م، واللوائح التنفيذية المتعلقة به ، كما قامت بإعداد الإستراتيجية الوطنية البيئية وخطة العمل البيئي ، ومن أهم أهدافها البعيدة المدى حماية البيئة من العوامل الأساسية التالية :

- ١ - تلوث الهواء من الغازات السامة المنبعثة من عادم المركبات و الآليات والطائرات المنخفضة فوق المدن والزوارق والجيت سكي التي ترداد الشواطئ المخصصة للسباحة .
 - ٢ - تلوث البيئة البحرية من مخلفات السفن و من الناقلات الغارقة في المياه الإقليمية .
 - ٣ - المخلفات الصلبة والخطرة من السيارات البالية والمنسقة وقطع الغيار المستهلكة والزيوت وغيرها
 - ٤ - تلوث الضوضاء الناجم عن أبواق المركبات و زعيق المكابح و صخب الشاحنات و ضجيج الطائرات المنخفضة فوق المدن .
 - ٥ - إلى جانب حماية البيئة من تلوث المياه السطحية و الجوفية وغيرها .
- كما تهدف الهيئة العامة للبيئة إلى العمل على توفير الشروط المناسبة للبيئة الصالحة و النظيفة و السعي إلى تميئتها .

دائرة التخطيط في أبو ظبي :

تقوم دائرة التخطيط بإعداد برامج المشاريع التطويرية الحكومية السنوية و الاستراتيجية في إمارة أبو ظبي ، وتشمل برامج مشاريع قطاع النقل و التخزين و الاتصالات ، وذلك إلى جانب المهام الأخرى .

دائرة الأشغال في أبو ظبي :

من مهامها في قطاع النقل ،تقوم بالإشراف على تنفيذ مشروعات الطرق الخارجية وشوارع داخلية في المستوطنات الجديدة وموانئ ومطارات في إمارة أبو ظبي .

دوائر البلدية وتخطيط المدن :

من مهامها في قطاع النقل ،تقوم بالإشراف على تنفيذ مشروعات الشوارع الداخلية و أرصفتها وإنارتها ومواقف السيارات . كما تقوم بلديات أبو ظبي و العين و دبي بتنظيم ومراقبة تدفق الحركة المرورية ، و بتشغيل حافلات نقل ركاب على بعض الخطوط الداخلية والخارجية ، وذلك لتوفير المواصلات العامة و الرخيصة والمنظمة ، ومعظم دوائر البلدية تمتلك أسطولاً من ناقلات المياه المكررة والمالحة و حاويات لنقل النفايات، كما تمتلك شاحنات وآليات تقوم بإعادة تموضع الرمل والتراب وذلك لبناء مجمعات حضرية ومزارع جديدة ،وتقدم خدماتها بشكل عام بدون مقابل ،وميزانيات هذه الأنشطة مدمجة في ميزانيات البلديات (عدا مواصلات دبي حساباتها مستقلة) لذا يتعدّر دراسة اقتصادياتها بدقة .

ثانياً القطاع العام :

مؤسسة الإمارات العامة للنقل والخدمات (مواصلات الإمارات) ، تمتلك حافلات نقل لطلاب المدارس الحكومية وخدمات نقل ركاب أخرى مثل تأجير الحافلات لأغراض سياحية وغيرها .

مواصلات دبي ،وتشغل أسطولاً من الصالون العمومي لنقل الركاب ، وتمنح الرخص لشركات القطاع الخاص محلية ودولية لمزاولة نفس النشاط في دبي .

شركة ناقلات أبو ظبي الوطنية (أدناتكو) ،تشغل (تمتلك و تستأجر) أسطولاً من ناقلات النفط الخام ومنتجاته ، تمتلكها شركة بترول أبو ظبي الوطنية (أدنوك).

طيران الإمارات ،تشغل(تمتلك و تستأجر) أسطولاً من الطائرات الحديثة .

الهيئة العامة للطيران المدني ،تختص في تقديم الخدمات الأساسية لسلامة و أمن الطيران المدني داخل الدولة .

الهيئة العامة للبريد ،هي الجهة المعنية بنشاط البريد وتمنح التراخيص لشركات البريد الخاصة المحلية و الدولية .

استثمارات حكومية مشتركة مع دول عربية أخرى : شركة الملاحة العربية المتحدة والشركة العربية البحرية لنقل البترول وطيران الخليج .

ثالثاً القطاع المختلط :

يمكن تصنيفه في إطار القطاع العام في ضوء دور الحكومة في إدارة مؤسسات القطاع المختلط ،فمثلاً للحكومة الاتحادية الكلمة العليا في توجيه سياسة مؤسسة الإمارات للاتصالات حيث تمتلك ٦٠ % من قيمة أسهمها ،وكذا حكومة أبو ظبي المحلية في توجيه سياسة طيران أبو ظبي والتي تملك ٣٠ % من قيمة أسهمها ،وتاكسي الغزال المملوكة لشركة أبو ظبي الوطنية للفنادق رغم انخفاض مساهمة الحكومة إلى ٣٥ % من قيمة رأسمالها .

رابعاً القطاع الخاص :

يتركز دور القطاع الخاص (شركات وملكية فردية) في إدارة و تشغيل الصالون العمومي لنقل الركاب في داخل وبين مدن الدولة و تشغيل الحافلات العاملة على الخطوط الدولية ،وكذا تشغيل وتأجير السيارات والشاحنات والسفن الساحلية والطائرات بأنواعها ،إلى جانب شركات الخدمات الملاحية و مكاتب السفر البرية والبحرية و الجوية والخدمات المتممة الأخرى .

تطور التراكم الرأسمالي الثابت بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠م:

التراكم الرأسمالي الثابت هو مجموع قيم الاستثمارات الثابتة الحكومية و قطاع الأعمال التي أنفقت على تنفيذ مشروعات أنشطة النقل المختلفة و على تطوير أصولها الثابتة حتى نهاية السنة المدروسة .وقد أولت الدولة خلال السنوات المنقضية ومازال يلقى الاهتمام المتميز لتطوير منشآت النقل والتخزين والاتصالات ليطمئن مع متطلبات التنمية المتصاعدة . حيث بلغ التراكم الرأسمالي الثابت في أنشطة القطاع نحو ١٤٤،٤ مليار درهم ، ما نسبته ١٧،٥ % من التراكم الرأسمالي الثابت الإجمالي في الدولة والبالغة ٨٢٦،٨ مليار درهم تقريباً حتى نهاية سنة ٢٠٠٠ م ،وقد ارتفعت القيمة المضافة الإجمالية التراكمية من (١٧،٩ إلى ١٠٦،٨ إلى ١٧٤،٧) مليار درهم ، نظراً لاعتماد سياسة تكثيف رأس المال كما يجري في تطوير طيران الإمارات و الاتصالات وغيرها ، أدى إلى تحسّن معامل الاستثمار التراكمي (من ٤٦،٣ % إلى ٤٣،٧ % إلى ٤١،٣ %)، حيث تصاعد التراكم الرأسمالي الثابت الإجمالي بقطاع الأعمال في أنشطة النقل والتخزين والاتصالات (من ٨،٣ إلى ٣٠،٧ إلى ٧٢،١) مليار درهم ،وذلك في نهايات

السنوات ٨٠-٩٥-٢٠٠٠ م، وكذا تحسن معامل الاستثمار التراكمي للدولة (من ٣١،٤ % إلى ٢٦،٩ % إلى ٢٦،١ % إلى ٢٦،١ %) في نهايات السنوات ٨٠-٩٥-٢٠٠٠ م على التوالي .

وبعد استكمال البنى التحتية الأساسية ، تركز الاهتمام على التوسع الرأسي ببعديه التقني و النوعي ، كتوسيع و اختصار مسافات الطرق وتحسين مواصفاتها ، و تعميق أرصفة الموانئ ، وتحديث التجهيزات والمعدات في منشآت النقل ، مما أدى إلى تراجع دور الحكومات الاتحادية والمحلية في توفير الإتفاق الحكومي في أنشطة النقل المختلفة ، وذلك من ٧٠،٢ % إلى ٥١،٥ % إلى ٤٩،٩ % من التراكم الرأسمالي الثابت الإجمالي في القطاع خلال نهايات السنوات ٨٠-٩٥-٢٠٠٠ م .

وقد تجلّى ذلك في إنفاق الحكومة الاتحادية* على شق وتعبيد الطرق وتشبيد أرصفة موانئ وكواسر الأمواج في الإمارات الشمالية ، حيث انخفض الإنفاق الاتحادي على المشروعات الاتحادية (من ١٢٠،٥ إلى ٧٠٠ إلى ٢٦٧) مليون درهم ، وذلك خلال السنوات المرحلية على التوالي ٧٢- ١٩٨٠ و ٨١- ١٩٩٠ و ٩١- ٢٠٠٠ م ، أي أن الحكومات المحلية تصاعد دورها في البناء التحتي وقد ارتفعت قيمة استثماراتها الثابتة التراكمية مناصفة تقريباً مع قطاع الأعمال ، و أخذ قطاع الأعمال زمام المبادرة في توسيع استثماراته في كافة فعاليات النقل ومن أهمها : الاتصالات والنقل الجوي ، حيث ارتفع نصيب الاتصالات (من ٤،٣ % إلى ٨،٢ % إلى ١١،٨ %) من إجمالي تراكم القطاع ، وكذا نصيب النقل الجوي ارتفع (من ٩،٣ % إلى ٩،٥ % إلى ١٥،١ %) من إجمالي تراكم القطاع مع نهايات السنوات ٨٠-٩٥-٢٠٠٠ م .

تطور صافي التراكم الرأسمالي الثابت بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م:

صافي التراكم الرأسمالي باختصار : هو القيمة السوقية أو الدفترية للموجودات الثابتة وما في حكمها في نهاية السنة المدروسة . وبعبارة أخرى : هو قيمة التراكم الرأسمالي الثابت الإجمالي مطروحاً منه قيمة التقادم التقني و قيمة استهلاك رأس المال الثابت وقيمة الأصول الثابتة المستبعدة الأخرى . وقد بلغ قيمة صافي التراكم الرأسمالي الثابت بقطاع النقل والتخزين والاتصالات ٨٠،٥ مليار درهم في نهاية عام ٢٠٠٠ م، حيث قفز النمو السنوي بمعدل غير مسبوق على الإطلاق وقدره / ٤٦،٣ % سنوياً خلال السنوات ٧٢-١٩٨٠ م، و بعد استكمال البنى التحتية أخذت معدلات النمو تتباطأ ، و انخفضت إلى ٧،٠ % خلال السنوات ٨٠-١٩٩٠ م، ثم إلى ٥،٥ % خلال السنوات ٩٠-٢٠٠٠ م. بينما استثمارات قطاع الأعمال بأبعاده الثلاثة : العام والمختلط و الخاص ، انصبت خلال مرحلة التأسيس في إنشاء فعاليات أنشطة القطاع معظمها وحدات منتجة مستقلة ، وقد توسعت أفقياً بمعدل تصاعدي بلغ ٣٦،٤ % سنوياً خلال السنوات ٧٢-١٩٨٠ م ، لينخفض إلى ٥،٦ % سنوياً خلال السنوات ٨٠-١٩٩٠ م حيث تركزت الاستثمارات الثابتة في

استكمال الهياكل المؤسسية وشركات و مكاتب النقل المختلفة ، وانطلق القطاع بخطى واسعة و متسارعة و نوعية بغية اللحاق ومواكبة الدول الأكثر تقدماً ، و بلغ معدل التسارع ١٥،٩ % سنوياً خلال السنوات ٩٠-٢٠٠٠ م. رافق هذه القفزات ارتفاع عائد الاستثمار في قطاع الأعمال (من ١،٢ إلى ١،٩ إلى ٢ إلى ٣،٤) في نهايات السنوات ٧٢-٨٠-٩٠-٢٠٠٠ م على التوالي ، ويشير ذلك إلى تشغيل سلع رأسمالية تتميز بالعمر الاقتصادي الطويل مثل : امتلاك أقمار صناعية و أساطيل الطائرات و السفن و الحافلات و

الشاحنات الثقيلة وغيرها ، وهذه الاستثمارات تتماشى مع سياسة تكثيف رأس المال المعتمدة في مشروع الخطة الخمسية الأولى للدولة .

تطور التكوين الرأسمالي الثابت ومكوناته الأساسية بقطاع النقل خلال السنوات

٩٥-٢٠٠٠م:

التكوين الرأسمالي الثابت : الإنفاق الحكومي على تنفيذ المشروعات و قيمة الاستثمارات الثابتة و الأصول الثابتة الجديدة خلال السنة المدروسة ، والتي تخلق طاقة جديدة ، تولد قيمة مضافة جديدة أو تساهم في رفع مستوى الإنتاجية أو في تحسين مستوى الأداء ، و قد بلغ رأس المال الثابت نحو ٩,٧ مليار درهم خلال عام ٢٠٠٠ م .

مكوناته الأساسية : تشمل تكاليف إعداد دراسة و تصميم المشروع والإشراف على تنفيذه ، و قيمة المباني والإنشاءات و قدرت قيمتها بنحو ٥,٧ مليار درهم، وتكاليف توريد وتركيب وتشغيل المعدات والتجهيزات ، والمركبات والآليات وغيرها وبلغت قيمتها ٤ مليار درهم تقريباً ، وبعد استكمال البنى التحتية من المتوقع في المرحلة القادمة أن تتزايد نسبة الاستثمارات على التوسع النوعي في تطوير والكترونت التجهيزات والآليات ، والتركيز في الإنشاءات على الإحلال والتجديد وبناء الجسور والأنفاق على التقاطعات وتحسين المواصفات .

وقد ارتفع نصيب قطاع النقل والتخزين والاتصالات من الاستثمارات الثابتة (من ٤٥٥ إلى ٦٨٨٢ إلى نحو ٩٧٢٢) مليون درهم خلال السنوات ٧٢-٩٥-٢٠٠٠ م، وفي مرحلة التأسيس كان القطاع أوفر حظاً من القطاعات الأخرى ، حيث بلغ نصيبه ٢٦,٤ % من إجمالي الاستثمارات الثابتة في الدولة خلال سنة ١٩٧٢ م ، وانخفض إلى ١٧,٣ % أواخر السبعينات و من ثم استقرّ حول هذا المستوى في السنوات اللاحقة وحتى تاريخه، إن ارتفاع قيمة التكوين الرأسمالي الثابت و ارتفاع مستوى نصيبه من إجمالي التكوين الرأسمالي الثابت بالدولة ، يعبر ذلك عن مدى ارتباط و أهمية الدور المتنامي للقطاع في تلبية متطلبات التنمية الشاملة ، وتحسين مستوى الرفاه والرخاء في مجتمع الإمارات .

لقد تزايد الإنفاق الحكومي الاستثماري على مشروعات أنشطة النقل المختلفة بشكل مطرد ، وارتفع (من ٢٢١ إلى ٢٦٣٤ إلى نحو ٤٨٨٩) مليون درهم ، وبمعدل نمو ١١,٧ % سنوياً ، خلال السنوات ٧٢-٩٥ م، فقد ركزت الخطط الاستثمارية على شق طرق و موانئ ومطارات جديدة وتطويره واستكمالها ، ومن ثم اهتمت البرامج الاستثمارية بسياسة الإحلال والتجديد ، فمثلاً : تم إعادة تصميم وتعبيد واختصار العديد من الطرق و تم بناء مطار أبو ظبي الجديد ، ومن ثم أخذ التطوير بعداً نوعياً ، حيث تم توسيع طاقات الطرق والموانئ والمطارات وقرى التخزين وتسهيل الإجراءات بها وتحسين مستوى خدماتها ، حتى باتت تصنف في مصاف الدول الأكثر تقدماً ، ولكن قطاع الأعمال تصاعد بتواتر أكبر بلغ ١١,٤ % سنوياً، حيث ارتفع خلال نفس السنوات (من ٢٣٤ إلى ٢٤٤٨ إلى نحو ٤٨٣٣) مليون درهم و اختلفت مكوناته الأساسية ، فخلال السنوات الأولى من عمر الاتحاد كان الوزن النسبي الأكبر للوحدات المنتجة المستقلة مثل : الصالون العمومي لنقل الركاب و الشاحنات لنقل البضائع و سفن ساحلية و ست شركات اتصالات صغيرة اثنان منها في دبي والباقي في إمارات أبو ظبي والشارقة و رأس الخيمة و الفجيرة ، ثم اتجه المنحى نحو إنشاء الشركات والمؤسسات والهيئات العامة وتوسيع المنشآت القائمة وتحديث تجهيزاتها ومعداتها وآلياتها وغيرها ، ثم انطلق منحى الاستثمارات الثابتة وبمعدلات مرتفعة نحو التطوير التقني في

جميع وسائل الإنتاج، والسعي للاندماج بخريطة التجارة الإلكترونية العالمية، عبر مدينة دبي للإنترنت، أو بالتعاون مع شركات دولية متخصصة بشؤون الطيران المدني مثلاً، واتباع سياسة تشغيل السلع الرأسمالية المعمرة ومن أهمها : إنشاء طيران الإمارات و التي قامت بتشغيل أسطول من أحدث الطائرات ومن أوسعها ، وطيران أبو ظبي للنقل الجوي الداخلي ، و إنشاء شركة ناقلات أبو ظبي الوطنية وتحديث أسطولها ، والتطوير المذهل بخدمات الاتصالات و تنويعها و ما تتطلبه من محطات أرضية و أقمار صناعية وكابلات وسفن كابلات، وكذا في مجال خدمات البريد السريع التي بلغ عددها / ١٧ / شركة عالمية ، إلى جانب الهيئة العامة للبريد ومؤسسة الإمارات للخدمات البريدية التجارية (أمبو ست) ، و عدد كبير من شركات خدمات النقل السريع (من الباب إلى الباب) .

تطور قيمة الإنتاج بالأسعار الأساسية بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠م:

إن نهج الانطلاق و التسابق مع الزمن في بناء الهياكل الأساسية للدولة ، هذا النهج الذي اعتمد أسلوب التخطيط بغية اللحاق ومواكبة الحضارة المعاصرة ، وحازت الشركات الدولية على نصيب كبير من التدفقات المالية التي ارتكزت على الإنفاق الحكومي ، وذلك عبر شركات النقل البري و شركات الشحن البحري و شركات الطيران المدني ، وقد انخفض معامل الارتباط (التبعية) للاقتصاد القومي مع العالم الخارجي من ١٦٣ % إلى ١٥٦ % إلى ١٢٨ % خلال السنوات ٧٢-٩٥-٢٠٠٠ م على التوالي ، ولما كانت دولة الإمارات إبان تأسيسها عبارة عن ورشة عمل ، لذا كان لنشاط نقل البضائع الداخلي وزن نسبي كبير من القيمة المضافة المتولدة في قطاع النقل ، لذا كان معامل الارتباط مع العالم الخارجي منخفضاً عند مستوى ٨٣ % خلال سنة ١٩٧٢م ، ثم ارتفع إلى ١٥٢ % خلال سنة ١٩٩٥م حيث ذروة التعامل (التبعية) مع العالم الخارجي نظراً لارتباط أنشطة النقل باختلافها والتعامل المباشر مع بقية الدول ، ثم أخذ يميل نحو التوازن وبلغ معامل الارتباط ١٤٩ % خلال عام ٢٠٠٠م ، ومن المتوقع أن يتجه نحو التوازن بشكل حاد ، وذلك في ضوء تصاعد وتائر تشغيل الأساطيل الوطنية لنقل الركاب و البضائع براً و بحراً و جواً ، وتزايد نصيبها من الأسواق المحلية والعالمية ، و مع الأخذ بالاعتبار التطور النوعي والهام لاستثمارات و خدمات المؤسسات الوطنية للاتصالات والبريد الداخلية والخارجية ، مما أدى إلى ارتفاع قيمة الإنتاج بالأسعار الأساسية (من ١٥،٢ إلى ٢٣،٣) مليار درهم بمعدل تزايد ٨،٥ % سنوياً ، بينما ارتفع الاستهلاك الوسيط بقيمة المشتري (من ٤،٦ إلى ٧) مليار درهم و بمعدل أدنى وقدره ٨،٨ % سنوياً ، ومرد ارتفاع معدل قيمة الإنتاج أكبر من الاستهلاك الوسيط إلى تحسن مستوى الأداء و الإنتاجية في أنشطة القطاع المختلفة بشكل عام ، وارتفاع عائد رأسمال الاتصالات بشكل خاص ، وذلك خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م .

تطور القيمة المضافة الإجمالية بالأسعار الأساسية بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠م:

هي القيمة التي تضاف إلى قيمة السلع والخدمات الوسيطة نتيجة العملية الإنتاجية خلال السنة المدروسة ، و باستبعاد استهلاك رأس المال الثابت نحصل على القيمة المضافة الصافية ، والتي تعبر عن عوائد عوامل الدخل أي عوائد (قوة العمل + رأس المال + الأرض + التنظيم) .

تأخذ مساهمة قطاع النقل والتخزين والاتصالات في الناتج المحلي الإجمالي منحاً متواتراً متصاعداً ، ويتجه مسار ه بمعدلاته العالية نحو التوازن القطاعي التلقائي ، وبخطى راسخة وحثيثة نحو دور فعال يوفر متطلبات أساسية لتنمية شاملة و مستدامة ، فقد ارتفعت مساهمة القطاع باطراد (من ٧،٤ % إلى

٩،٢ % إلى ٩،٧ % إلى ١٠،٣ %) من قيمة إجمالي الناتج المحلي بالدولة خلال السنوات ٨٥-٩٠-٩٥-٢٠٠٠ م، ونما قطاع النقل بمعدل تزايد ٩،٤ % سنوياً، وهو أعلى من معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي عدا النفط الخام الذي بلغ ٨ % سنوياً، خلال السنوات ٨٥-٢٠٠٠ م، ويتقارب هذين المعدلين إلى ٨،٩ % و ٨،٠ % خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م، أي أن مسارات التنمية تتجه نحو الاستدامة والاستقرار الاقتصادي والتوازن القطاعي التلقائي، وهذه المرحلة تستند على ارتقاء الوعي الاستثماري في مجتمع دولة الإمارات، وتكئ على تفعيل آلية تدفق المدخرات المحلية، وتوظيفها في إطار دوافع تعظيم معاملة الربحية لقوى رأس المال والثروة القومية المتراكمة.

تطور القوى العاملة والتركيب السكاني بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م:

إن اعتماد نظرية شاملة ورؤية استراتيجية واضحة المعالم والأهداف حول (كينونة نموذج حجم السكان) وتركيبه وموازنة القوى العاملة تعتبر فكرة بناءة، والعمل على تطويرها بإعداد الخطط القصير والمتوسطة ومتابعتها لتوجيه منحها نحو الأهداف المرسومة المرحلية والبعيدة المدى، إن اتباع سياسات واتخاذ قرارات بدون أن تعتمد على دراسات أو بحوث ميدانية تعتبر غير كافية، لأن نتائجها وآثارها السلبية المباشرة والتلقائية قد تحيد عن أهدافها ومراميها المنشودة، بل قد يترتب على بعض القرارات آثار سلبية تلقائية وأضرار كبيرة اقتصادية واجتماعية منظورة وغير منظورة.

إن سياسة التوطين في إطار الإعداد والتأهيل والتدريب، حققت نتائج مرضية في بعض منشآت قطاع النقل والتخزين والاتصالات، مثل الاتصالات والهيئة العامة للبريد ومؤسسات النقل العام للركاب، ومع ذلك بقيت نسبة المواطنين متدنية جداً ولا تربو عن ٧ % من إجمالي المشتغلين بالقطاع والبالغ نحو ١٠٨ ألف عامل مع نهاية عام ٢٠٠٠ م، وتخفض هذه النسبة في العديد من أنشطة النقل، نظراً لطبيعة العمل القاسية وتدني مستوى تعويضات العاملين بها، ومن أهمها النقل البري والشحن البحري والتخزين وخدمات النقل الأخرى.

لقد ارتفع مستوى الإنتاجية السنوية بالقطاع (من ١١٢،٦ إلى ١٥٣،٢) ألف درهم/عامل، بمعدل نمو ٦،٤ % سنوياً، خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م، ونجم ذلك عن التوسع النوعي وسياسة التوطين وتكثيف الاستثمارات الثابتة وتحسين مستوى الأداء، والذي تركز في تشغيل الطائرات العملاقة والحديثة وتطوير تقنيات الاتصالات.

وتجدر الإشارة إلى أن نسبة العاملين في قطاع النقل نحو ٦،٢ % من إجمالي المشتغلين بالدولة والبالغ ١٧٣٦ ألف عامل في نهاية عام ٢٠٠٠ م، وهذه النسبة أقل بكثير من نصيب القطاع من الاستثمارات الثابتة وقدرها ١٩ % تقريباً، وذلك أن الوزن النسبي للإنفاق على مشروعات الطرق وتوسيع الطاقات المادية للموانئ والمطارات مازال مرتفعاً، وعادة لا يقابل هذه الاستثمارات عمالة تشغيل كثيفة. وفي نفس الوقت، يساهم القطاع بنحو ١٠ % من الناتج المحلي الإجمالي عدا النفط الخام، إن ظاهرة تحسن القيمة المضافة بإطراد مردّها بشكل أساسي إلى ارتفاع مستوى إنتاجية المشتغل في نشاطي الاتصالات ومجموعة الإمارات (دنا تا).

أخذ معدل تزايد العاملين في قطاع النقل والتخزين والاتصالات بالتباطؤ خلال المرحلة الأخيرة بسبب سياسة تكثيف رأس المال في نشاطي طيران الإمارات والاتصالات والتي تتماشى مع اعتبارات التركيبة السكانية في الدولة، فقد انخفض المعدل من ١٣،٦ % سنوياً خلال السنوات ٧٢-١٩٨٥ م، إلى ٣،٢ %

خلال السنوات ٨٥-١٩٩٥ م، ثم انخفض معدل تزايد العاملين إلى نحو ٢،٩ % سنوياً خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م، أي أن تطور القطاع يوفر ما يربو وسطياً عن ٣٤٠٠ فرصة عمل جديدة سنوياً خلال المستقبل المنظور .

تطور قيمة تعويضات العاملين بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م:

تعني مجموع ما يتقاضاه المشتغلين من رواتب و أجور نقدية كانت أو عينية لقاء قوة العمل المبدولة في الوحدات الإنتاجية خلال السنة المدروسة. وقد ارتفعت تعويضات العاملين في قطاع النقل و التخزين و الاتصالات (من ٣٣٩٢ إلى ٥٥٠٨) مليون درهم، وتزايدت بمعدل أعلى بكثير من تزايد عدد المشتغلين وقد بلغ ١٠،٨ % سنوياً، نظراً للتزايد الملحوظ في العمالة الماهرة، وتوطين الوظائف التي تتمتع بمستوى أجر سنوي عال، ومن المنتظر تعميق توجيه هذا المسار وذلك بإعادة تنظيم العمل في نشاط النقل البري و المزيد من التوسع في إعداد وتدريب وتأهيل المواطنين الراغبين و القادرين على الالتزام والإيفاء بمتطلبات العمل وتطويره، حيث ارتفع متوسط الأجر السنوي للعاملين في القطاع (من ٣٦،٢ إلى ٥١،١) ألف درهم / عامل بمعدل نمو ٧،١ % سنوياً، بينما قفز متوسط الأجر السنوي للعاملين في نشاط النقل الجوي (من ٤٨ إلى ٨٢،٩) ألف درهم / عامل أي تحسن المستوى بمعدل ١١،٥ % سنوياً، وفي نشاط الاتصالات تسارع (من ٦٨،٧ إلى ١٣٥،٦) ألف درهم / عامل أي تحسن المستوى بمعدل ١٤،٦ % سنوياً، وذلك خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م، وتساهم أنشطة القطاع بتوليد نحو ٨،٦ % من كتلة الأجور بالدولة خلال السنوات الأخيرة .

تطور قيمة فوائض العمليات بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م:

وهو بشكل عام: دخل التنظيم والمتمثل بقيمة الأرباح الإجمالية، ويشمل فائض التشغيل و الدخل المختلط، وتحتسب قيمة فوائض العمليات = القيمة المضافة الإجمالية بالأسعار الأساسية ناقصاً (تعويضات العاملين + استهلاك رأس المال الثابت) خلال السنة المدروسة. وقد ارتفع فوائض التشغيل بقطاع النقل و التخزين و الاتصالات (من ٤٣٦٥ إلى ٦٨٨٦) مليون درهم، بمعدل تزايد ٩،٥ % سنوياً خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م، و تنمو فوائض العمليات بمعدل سنوي أكبر من تزايد عدد المشغلين بالقطاع والبالغة نحو ٢،٩ % سنوياً، نظراً لتكثيف الاستثمارات بشكل رئيس في اقتناء الطائرات الحديثة و تطوير خدمات الاتصالات .

تطور قيمة استهلاك رأس المال الثابت بقطاع النقل خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م:

هو قيمة استهلاك (إهلاك أو بلاء) السلعة الرأسمالية مضافاً إليه قيمة التقادم التقني خلال السنة المدروسة، و يحتسب بتقسيم قيمة التكوين الرأسمالي الثابت على العمر الاقتصادي + قيمة التقادم التقني (ما يعادل الزيادة السعرية التي تقابل المزايا الفنية الإنتاجية أو الترفيهية للسلعة الرأسمالية)، وقد ارتفع استهلاك رأس المال الثابت (من ٢٧٨٠ إلى ٤٠٩٣) مليون درهم، بمعدل تزايد ٨،٠ % سنوي خلال السنوات ٩٥-٢٠٠٠ م. والجدير بالذكر أن جميع وسائل الإنتاج وقطع الغيار تستورد من العالم الخارجي، باستثناء الإثشاءات من طرق و أرصفة موانئ ومدارج الطائرات وغيرها، أي أن قيمة المركبات والآليات و الرافعات و التجهيزات و السفن و الطائرات و الأقمار الصناعية و المحطات الأرضية وقطع الغيار اللازمة لها وغيرها، يتم تحويل قيمتها إلى العالم الخارجي .

والجدير بالذكر أن الاتجاه العام للتعامل الخارجي نحو المزيد من الاعتماد على التصنيع المحلي لوسائل الإنتاج في أنشطة النقل ... وغيرها .

أهم قضايا القطاع :

إن التركيز الذي أولته الدولة لقطاع النقل والتخزين والاتصالات بالإضافة إلى النواحي الحضارية ، هيا أرضية صالحة لتنمية القطاعات الأخرى خاصة الإنتاجية منها ، وعلى الرغم من هذا التطور المتميز في مختلف أنشطة القطاع ، فقد ظهرت بعض القضايا والصعوبات أثرت بصورة مباشرة أو غير مباشرة على كفاءة خدمات القطاع أهمها:

الوضع التنظيمي والمؤسسي بالقطاع لم يواكبه بنفس القدر التطورات الكبيرة المتلاحقة بالقطاع ، فنجد أن كافة أنشطته موزعة بين جهات وهيئات متعددة على مستوى الحكومة الاتحادية والحكومات المحلية والقطاع العام والخاص ، لذا فإن القطاع يواجه صعوبة التخطيط والرؤية العامة ، ولهذا نوصي بإنشاء هيئات للأنشطة الخمسة تحت إشراف وزارة المواصلات تهدف لوضع الخطط المستقبلية لكل نشاط وتعالج قضايا والصعوبات التي يواجهه .

تشجيع رؤوس الأموال الوطنية في استثمارها في أنشطة القطاع في صورة شركات مساهمة لنقل الركاب والبضائع لتحل محل الشركات الأجنبية .

حركة الركاب بين المدن ما زالت تعتمد على الصالون العمومي ولا يوجد نظام الحافلات بين المدن رغم أهميته الاقتصادية والاجتماعية على المستوى الوطني .

ما زال التخزين يقتصر على الأغراض التجارية لتخزين المواد الغذائية ومشتقات النفط بغرض الاستهلاك المحلي وكذلك لمستودعات المواد الأولية لبعض الصناعات الرئيسية وقطع الغيار اللازمة لها ، وعليه يجب إعطاء موضوع التخزين الاستراتيجي لبعض السلع أهمية خاصة بزيادة الدراسات في هذا المجال وخاصة في الظروف العالمية المحيطة بالمنطقة .

إعداد خطة عملية طويلة المدى لتأهيل وتدريب الكوادر الوطنية للمساهمة في إدارة وتشغيل الفعاليات الخاصة بأنشطة القطاع .