

الفصل الثاني عشر

التعاون العربي في قطاع النقل

نظرة عامة

أولت الدول العربية أهمية خاصة للتعاون في مجال النقل وذلك لما له من أثر إيجابي على اقتصاداتها وعلى التكامل الاقتصادي العربي. إذ أن تحرير خدمات النقل بين الدول العربية يسهم في تيسير وتنمية التبادل التجاري والاستثمار البيئي. وتقدر القيمة المضافة لقطاع خدمات النقل للدول العربية كمجموعة بحوالي 77.6 مليار دولار في عام 2006، وتساهم خدمات النقل بنسبة 6.1 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للدول العربية، ويقدر حجم القوى العاملة في قطاع النقل في الدول العربية (باستثناء الجزائر، جيبوتي، الصومال وجزر القمر) بحوالي 2.9 مليون عامل يشكلون نسبة 2.5 في المائة من إجمالي القوى العاملة في الدول العربية.

وتتعاون الدول العربية في مجال النقل في إطار جامعة الدول العربية، حيث يمثل مجلس وزراء النقل العرب الجهة العليا للعمل العربي المشترك في مجال النقل. ويهدف المجلس إلى تنمية التعاون لتطوير شبكات النقل البرية والبحرية والجوية بين الدول العربية وتحرير تجارة الخدمات البيئية للنقل. ويعمل مجلس وزراء النقل العرب من خلال مكتب تنفيذي ولجان فنية للنقل البري والبحري. ومن أهم مجالات التعاون العربي المشترك في قطاع النقل، تعزيز ربط شبكات الطرق البرية القائمة بين الدول العربية، والربط السككي بين دول مجلس التعاون الخليجي من جهة، وبين دول المغرب العربي ومصر من جهة ثانية. كذلك يمتد التعاون العربي المشترك إلى مجال النقل البحري والخطوط الملاحية والعمل على إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين الموانئ العربية. وأخيراً في مجال النقل الجوي، فقد تم وضع برنامج زمني لفتح الأجواء العربية وتحرير النقل الجوي بين الدول العربية لتشجيع زيادة حركة النقل الجوي العربي للركاب والبضائع، بهدف خفض كلفة خدماتها وزيادة القدرة التنافسية لشركات الطيران العربية أمام منافسة شركات الطيران الأجنبية.

لقد بدأ تنفيذ برنامج فتح الأجواء العربية وتحرير النقل الجوي بين الدول العربية منذ العام 1998، ودخلت المرحلة النهائية من تنفيذ البرنامج منذ نوفمبر 2006، والتي تهدف إلى التوصل إلى إطلاق الحرية الخامسة للنقل الجوي المنتظم بين الدول العربية، والانتهاج من احتكار شركات الطيران الوطنية للخطوط المحلية الداخلية.

أولاً : المعالم الأساسية لقطاع النقل العربي

النقل البري على الطرق

يعتبر النقل البري على الطرق الدعامة الأساسية لخدمات النقل في كافة الدول العربية وبالذات فيما يخص النقل داخل الدولة، وبدرجة أقل فيما يخص النقل بين الدول العربية في مجالي خدمات نقل الركاب أو البضائع. وعلى الرغم من توفر سكك حديدية في بعض الدول العربية، إلا أن النقل البري على الطرق بمختلف أنواع المركبات يقوم بالنصيب الأكبر في تقديم هذه الخدمات.

وترتبط الدول العربية مع بعضها البعض بشبكات من الطرق الرئيسية تتوزع على عدة محاور من أهمها :

محور شمال/ جنوب

- محور العراق شرق الجزيرة العربية مروراً بالموصل- بغداد- البصرة- الكويت- الدمام- سلوى- أبو ظبي- مسقط- صلالة (طول 4,043 ك.م).
- محور وسط الجزيرة العربية من عمان- حديثة- بريدة- الرياض (بطول 1,621 ك.م).
- محور سورية/ اليمن من دمشق- عمان- معان- تبوك- المدينة المنورة- مكة المكرمة- أبها- صنعاء- عدن (بطول 3,713 ك.م).
- محور شرق البحر الأحمر العقبة- ضبا- جدة- الطوال- الحديدة- المخاء (بطول 2,734 ك.م).

محور شرق/ غرب

- شمال العراق- شرق البحر المتوسط : مروراً بأربيل- الحسكة- اللاذقية (بطول 1,032 ك.م).
- العراق/ البحر المتوسط : مروراً ببغداد- الرمثا- الرطبة- عمان- غزة- العريش- بورسعيد- الإسكندرية- السلوم (بطول 2,228 ك.م).
- بغداد- القاهرة : بغداد- عرعر- تبوك- العقبة/نويبع- السويس- القاهرة (طول 1,851 ك.م).
- الكويت- ينبع : مروراً بحفر الباطن- بريدة- المدينة المنورة- ينبع (بطول 1,397 ك.م).
- المنامة- جدة : مروراً بالرياض ومكة المكرمة (بطول 1,417 ك.م).
- الدوحة- الدرب : مروراً بالخرج- السليل (بطول 1,850 ك.م).
- المحور الساحلي والذي يمتد من السلوم إلى طنجة بالمغرب، مروراً بطرابلس- تونس- الجزائر- طنجة (بطول 4,758 ك.م).

- الرواق المغربي الذي يمتد من نواكشوط في موريتانيا غرباً حتى طبرق بليبيا شرقاً (بطول 7000 كم). ويعد هذا الطريق جزءاً من محور الربط المخطط في إطار اللجنة الاقتصادية في أفريقيا وكذلك ضمن المخططات الأوروبية لحوض البحر الأبيض المتوسط. ويعتبر الطريق الساحلي البري في الجزائر جزءاً منه ويقع في شمال الجزائر ويربط الجزائر بكل من تونس شرقاً والمغرب غرباً ويبلغ إجمالي طوله بالأراضي الجزائرية 1,216 كم، ويقع هذا المحور وسط مناطق يقطنها 80 في المائة من سكان الجزائر.
- محور الساحل الغربي الأفريقي من طنجة إلى نواكشوط مروراً بالدار البيضاء ومراكش (بطول 3,024 كم).
- محور الساحل الغربي للبحر الأحمر من بورسعيد إلى السويس إلى سفاجا ثم برنيس وبورسودان (بطول 1,857 كم).
- محور وادي النيل من الإسكندرية إلى القاهرة إلى أسوان ووادي حلفا إلى الخرطوم (بطول 2,719 كم).

وتقوم الدول العربية كل فيما يخصها باستكمال إنشاء الوصلات اللازمة لهذه المحاور داخل حدودها الدولية، الملحقان (1/12) و(2/12).

السكك الحديدية في الوطن العربي

لا توجد أرقام متاحة عن نموذج التخصيص على وسائل النقل المختلفة أي، ما يسمى (Modal Split). وتشير بعض الدراسات في مصر أن هناك على مدار السنين تناقصاً في دور السكك الحديدية في نقل البضائع وكذلك في مجال نقل الركاب، ولكن بدرجة أقل. ففي أوائل التسعينات بلغ نصيب السكك الحديدية في نقل البضائع بكافة الوسائل على المستوى القومي حوالي 5 في المائة من إجمالي أوزان البضائع المنقولة بين مختلف المناطق، وتضاءل إلى حوالي 2.4 في المائة في عام 2005 من إجمالي أوزان البضائع المنقولة. ولا يوجد ربط بالسكك الحديدية بين الدول العربية حتى الآن، إلا أنه من ناحية أخرى، فإن مشروعات التوسع والتطور في السكك الحديدية في الدول العربية لم تتوقف. ويوجد حالياً العديد من هذه المشروعات أهمها : محاور ربط أقطار المشرق العربي، وهذه عبارة عن ستة محاور بعضها في اتجاه شمال/ جنوب، والبعض الآخر في اتجاه شرق/ غرب. وفي هذا الشأن فقد أعدت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) مشروع اتفاق السكك الحديدية في المشرق العربي الذي يوضح تفاصيل هذه الوصلات. بالإضافة إلى مجموعة محاور ربط أقطار المغرب العربي ووادي النيل والقرن الأفريقي وهي محور شرق/غرب ويسمى محور الشمال الأفريقي الساحلي ومحور وادي النيل ومحور القرن الأفريقي ومحور الجزائر وموريتانيا.

النقل البحري

سجل أسطول النقل البحري والمسجل عالمياً في نهاية عام 2005 زيادة ملحوظة بلغت 960.0 مليون طن حمولة ساكنة (dwt)، أي بزيادة قدرها 7.2 في المائة عن عام 2004، وبزيادة قدرها 20.2 في المائة عما كانت عليه في العام 2000.

ويلاحظ أن الزيادة في حمولات سفن النفط بلغت نسبة 5.4 في المائة، وفي حمولات الصب الجاف نسبة 7.9 في المائة، والبضائع العامة نسبة 4.5 في المائة، وسفن الحاويات نسبة 13.3 في المائة، وتعد هذه أعلى نسبة لكافة أنواع السفن. وما زال هناك طلب متزايد على بناء سفن حاويات ذات سعات أكبر تتراوح ما بين 10 إلى 13.6 ألف حاوية.

أما بالنسبة لأعمار السفن فقد وصل هذا المتوسط خلال عامي 2005 و2006 لكافة أنواع السفن إلى 7.2 عاماً وأقل متوسط أعمار هو للعبارات وسفن الركاب (1.1 عاماً)، وتليها سفن البضائع العامة (4.5 عاماً)، أما ناقلات النفط الخام فقد وصل متوسط عمرها إلى 5.4 عاماً. ويبلغ نصيب الدول النامية في ملكية هذا الأسطول 22.7 في المائة بحمولة قدرها 218 مليون طن ساكن منها 35.6 في المائة حاملات نفط خام، 42.1 في المائة مخصصة للصب الجاف، 11.1 في المائة حاملات حاوية، 7.2 في المائة بضائع عامة، والباقي لأغراض أخرى.

وتتملك 35 دولة نحو 95.2 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة لسفن العالم تأتي على رأسها كل من اليابان، ألمانيا، الصين والولايات المتحدة وبنسبة قدرها 34.8 في المائة من إجمالي حمولة الأسطول العالمي. ومن ضمن هذه المجموعة ثلاث دول عربية، هي السعودية والكويت والإمارات بنسبة ملكية 1.25 في المائة، 0.56 في المائة، 0.50 في المائة على التوالي.

ويلاحظ أن معظم الدول تلجأ إلى نظام التسجيل المفتوح للسفن حيث تصل نسبة التسجيل لهذه النوعية من السفن إلى 67 في المائة على المستوى العالمي للسفن ذات حمولة 300 طن فأكثر.

أما بالنسبة للأسطول العربي، فإن البيانات المتاحة عن عام 2003 توضح الآتي :

إجمالي الأعداد المملوكة	958	حاوية
الحمولة الساكنة (dwt)	13.56	مليون طن
حمولة سفن الحاويات	119	ألف حاوية

وتمثل الحمولة الساكنة لأسطول النقل البحري العربي ما نسبته 1.7 في المائة من إجمالي حمولة الأساطيل العالمية. وتمتلك كل من الكويت والسعودية والإمارات ومصر والجزائر حوالي 70.0 في المائة من إجمالي هذه الحمولات، الملحق (3/12) والجدول رقم (1).

الجدول رقم (1)
الأهمية النسبية لأنواع حمولة سفن أسطول النقل العربي
عام 2003

(في المائة)	
40.8	ناقلات سوانل
36.3	صب جاف
10.3	حاويات
11.9	بضائع عامة
0.7	عبارات وسفن ركاب

تداول البضائع بالموانئ البحرية العربية

تعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي للتجارة الخارجية للدول العربية، فهي البوابة لهذه التجارة وهمزة الوصل بين النقل البحري والنقل الداخلي بوسائله المختلفة بري وسككي ونهري. كما تمثل الحلقة الرئيسية في سهولة وسرعة انتقال وتبادل التجارة العالمية بين مختلف دول العالم. وهناك أجيال مختلفة من الموانئ طبقاً للتطور في صناعة النقل البحري وما يواكبه من تطور في البنية التحتية للموانئ من ناحية الأعماق وطول الأرصفة والمعدات ونظم التشغيل والإدارة وتطبيقات تكنولوجيا المعلومات. ولقد تطور مفهوم الميناء التقليدي لإضافة العديد من الخدمات للبضائع المارة عبره، ومن ثم فقد ظهرت مراكز اللوجيستيات وأصبح العديد من الموانئ جزءاً هاماً في سلسلة المراكز العالمية.

وقد أولت الدول العربية اهتماماً كبيراً لتطوير موانئها لمواكبة متطلبات التطور المستمر في صناعة النقل البحري، وإنشاء العديد من الموانئ الحديثة بهدف استيعاب الزيادة المستمرة في أحجام التجارة الخارجية المحلية والعالمية، إضافة إلى أداء دور أكبر في خدمة تجارة الترانزيت العالمية، الملحق (4/12).

وهناك أنواع عدة من الموانئ منها الموانئ الرئيسية التجارية والموانئ المتخصصة ومنها الموانئ الصناعية (تعيين) وموانئ البترول وموانئ السياحة وموانئ الصيد. وسيتم التركيز في هذا الجزء على الموانئ الرئيسية التجارية فقط حيث أنها الأساس للمقارنة سواء على المستوى العربي أو العالمي.

الموانئ الرئيسية التجارية في الدول العربية

يصل عدد الموانئ التجارية الرئيسية لبعض الدول العربية إلى 72 ميناءً. ألا أن هذه الموانئ تتفاوت أهميتها وفق المتاح من البيانات.

عدد وحمولة الأسطول التجاري العربي المملوك

يبلغ عدد سفن الأسطول التجاري العربي 958 سفينة وحمولته المسجلة الإجمالية والحمولة الساكنة، في ضوء إحصائيات عام 2003 كما يلي:

- يبلغ عدد سفن الأسطول التجاري 958 سفينة، تمتلك ثمان دول عربية 82 في المائة من هذا الأسطول، وهي سورية ومصر والإمارات والسعودية ولبنان والجزائر والمغرب والكويت بنسبة 19.2 في المائة، 16.6 في المائة، 10.8 في المائة، 8.7 في المائة، 8 في المائة، 7.9 في المائة، 5.5 في المائة و5.2 في المائة على التوالي.
- يبلغ عدد سفن أسطول البضائع 845 سفينة وبنسبة 88.2 في المائة من إجمالي سفن الأسطول، ويصل عدد سفن أسطول الحاويات إلى 33 سفينة وبنسبة 3.4 في المائة وأسطول نقل الركاب 80 باخرة وبنسبة 8.4 في المائة من إجمالي سفن الأسطول.
- يستأثر أسطول دولة الكويت بالمرتبة الأولى من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول التجاري العربي، بالرغم من أن عدد وحدات أسطولها جاء في المرتبة الثامنة وبنسبة 5.2 في المائة من إجمالي وحدات الأسطول، يليه الأسطول السعودي ثم الأسطول المصري، إذ تبلغ حمولة أسطول كل منها إلى إجمالي حمولة الأسطول العربي 26.7 في المائة، 16.2 في المائة، 14.2 في المائة على التوالي، ومجمعة بنسبة 57.1 في المائة من إجمالي الحمولة الساكنة، الملحق (5/12).

حركة نقل البضائع في موانئ الدول العربية

أما عن حركة نقل البضائع في الدول العربية بوسائل النقل البحري (استيراداً وتصديراً) في عام 2004 باستثناء صادرات أو واردات المنتجات النفطية والموانئ الصناعية، فهي :

- بلغ إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول التي شملها الملحق حوالي 292 مليون طن منها 218 مليون طن واردات وبنسبة تصل إلى حوالي 75 في المائة من إجمالي حركة التجارة الخارجية. وتمثل صادراتها حوالي 25 في المائة من إجمالي تجارتها الخارجية.
- يبلغ حجم التجارة الخارجية لست دول عربية، وهي السعودية، مصر، المغرب، الجزائر، الكويت وتونس حوالي 204 مليون طن وبنسبة تصل إلى حوالي 70 في المائة من إجمالي حركة التجارة الخارجية للدول العربية مجتمعة، منها 150 مليون طن واردات وبنسبة 73.5 في المائة من إجمالي التجارة الخارجية لهذه الدول، و54 مليون طن صادرات وبنسبة 26.5 في المائة.

- هناك سبع دول عربية تتراوح نسبة تجارتها الخارجية لإجمالي حجم التجارة الخارجية للدول العربية مجتمعة ما بين 0.5 في المائة و2 في المائة، وهي : موريتانيا 0.5 في المائة، قطر 0.7 في المائة، البحرين 1.3 في المائة، السودان 1.7 في المائة، لبنان 1.9 في المائة، عمان 2.0 في المائة وجيبوتي 2.0 في المائة، الملحق (6/12).

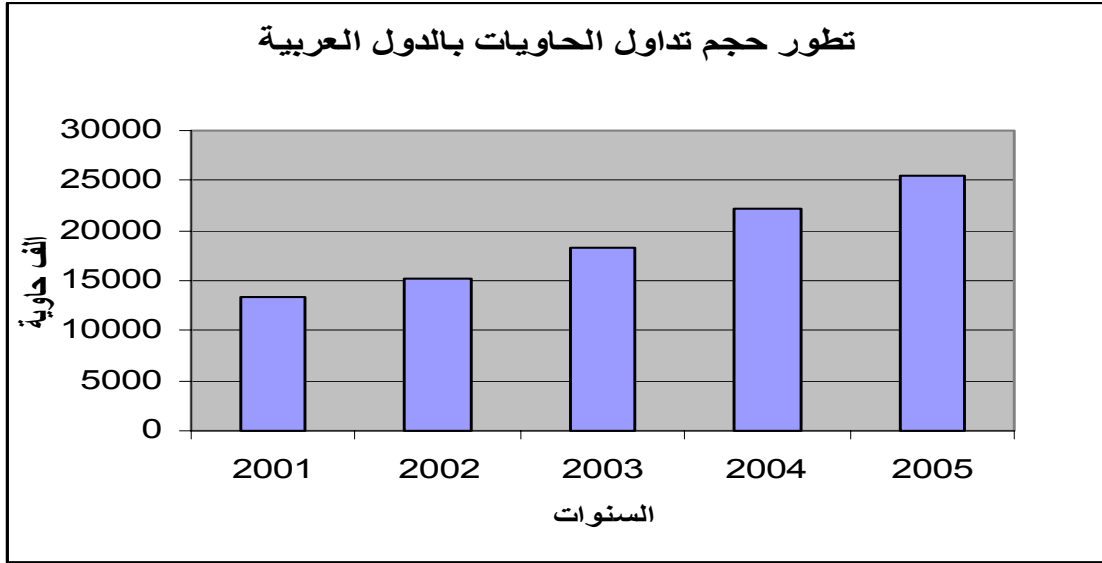
حركة تداول الحاويات في الموانئ العربية

تمشياً مع الاتجاه العالمي المتزايد نحو تحوية البضائع المنقولة طبقاً للتقارير السنوية الصادرة عن منظمة الأونكتاد، والتي توضح زيادة الحاويات المتداولة عالمياً خلال الفترة 2000-2004 بنسبة 45.2 في المائة وبمعدل سنوي يبلغ حوالي 10 في المائة، فقد شهدت موانئ الدول العربية نمواً مطرداً في حركة تداول الحاويات لتجارتها الخارجية تصديراً واستيراداً، وكذلك في تداول حاويات الترانزيت، إذ تضاعف عدد الحاويات في الدول السبع عشرة التي أمكن الحصول على البيانات الخاصة بها خلال الفترة 2001-2005. وقد وصلت أعداد الحاويات المتداولة عالمياً في عام 2004 إلى حوالي 334 مليون حاوية مكافئة.

أما عن حجم تداول الحاويات في الموانئ العربية فيلاحظ ما يلي :

- تمثل أعداد الحاويات المتداولة في كافة الموانئ العربية حوالي 6.6 في المائة من إجمالي أعداد الحاويات المتداولة عالمياً. أما بالنسبة لتداول الحاويات في الموانئ العربية خلال الفترة من 2001-2005 يتبين ما يلي :
- ارتفع عدد الحاويات المتداولة بالموانئ العربية خلال هذه الفترة من 13.4 مليون حاوية إلى 25.6 مليون حاوية مكافئة، أي بنسبة زيادة قدرها 90.5 في المائة وبمعدل زيادة متوسط يصل إلى حوالي 18.0 في المائة سنوياً.
- تأتي على رأس الدول العربية التي تمثلت فيها هذه الزيادة في تداول الحاويات كل من الإمارات، السعودية، مصر، وعمان. ففي العام 2001 تم تداول 10.2 مليون حاوية في موانئ تلك الدول الأربع، وارتفعت إلى 20.6 مليون حاوية في عام 2005 وبنسبة زيادة قدرها 102 في المائة. وتمثل الحاويات المتداولة في عام 2005 في تلك الدول نحو 80.5 في المائة من إجمالي الحاويات المتداولة بالدول العربية مجتمعة.
- احتلت موانئ الإمارات موقع الصدارة في حجم الزيادة في تداول الحاويات خلال هذه الفترة، حيث زاد حجم الحاويات المتداولة من 5.3 مليون حاوية في العام 2001 إلى 10.4 مليون حاوية في عام 2005، أي بنسبة زيادة قدرها 95.4 في المائة، وبنسبة 40.5 في المائة من إجمالي تداول الحاويات في موانئ الدول العربية مجتمعة لعام 2005، الملحق (7/12) والشكل (1).

الشكل (1)



المصدر: الملحق (7/12).

النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي من أهم وسائل النقل بين الدول العربية والعالم الخارجي في مجال نقل الركاب، بالإضافة إلى استخدامه بقدر متواضع في نقل البضائع، إلا أنه يعمل على تقليل المسافات بين الدول وسرعة الاتصال لنقل التكنولوجيا والثقافة والمعرفة بين مختلف دول العالم. ولا تزال هذه الوسيلة غير مستغلة بشكل فاعل في حركة انسياب السلع العربية، ويتركز نشاطها على نقل الركاب، الملحق (8/12).

وفي مجال دراسة البيانات المتعلقة بنشاط النقل الجوي، فإن هناك نوعية مختلفة من الأنشطة تختلف بعضها عن بعض ولا بد من أخذها في الاعتبار لسهولة المقارنة والخروج بمؤشرات ذات معنى بالنسبة لهذا النشاط.

- تبلغ أوزان البضائع المنقولة بالنقل الجوي في الدول العربية ما بين بضائع قادمة ومغادرة حوالي 2.9 مليون طن منها 1.8 مليون طن قادمة وبنسبة 62.1 في المائة، و 1.1 مليون طن مغادرة وبنسبة 37.9 في المائة من إجمالي نقلات البضائع.
- بلغت أكبر حركة نقل البضائع جواً لأربع دول عربية هي الإمارات، السعودية، مصر والبحرين حوالي 2.3 مليون طن، أي بنسبة 79.3 في المائة من إجمالي البضائع المنقولة جواً، وبنسب 48.6 في المائة، 16.6 في المائة، 7.1 في المائة، و 6.1 في المائة على التوالي لهذه الدول، الملحق (9/12).

ثانياً : التعاون العربي المشترك في مجال النقل

يعتبر مجلس وزراء النقل العرب الجهة الرسمية المختصة بالتعاون العربي المشترك في مجال النقل، حيث يهدف المجلس إلى تنمية التعاون العربي في مجالات قطاع النقل ووضع استراتيجية عربية لقطاعات النقل والعمل على تطوير شبكات النقل البرية والبحرية والجوية بين الدول العربية وتحسينها وتنظيمها ورفع كفاءتها الفنية وتوسيع قاعدة نشاطاتها. ويعقد مجلس وزراء النقل العرب كل عام ومنذ نشأته اجتماعاً دورياً بموجب نظامه الأساسي. وقد عقد حتى عام 2006، تسع عشرة دورة. وينبثق عن المجلس مكتب تنفيذي مكون من خمسة وزراء للنقل بالدول العربية، كما ينبثق عنه لجان فنية للنقل البري والبحري. وتتمثل أحدث التطورات المتعلقة بالتعاون بين الدول العربية في مجال النقل في عدد من المسارات.

ربط الشبكات : وهو يعد أحد الأهداف الرئيسية للعمل العربي المشترك في قطاع النقل. ولقد تم وضع خريطة لمحاور الطرق البرية الرئيسية القائمة بين الدول العربية وتم تحديد الوصلات الناقصة للربط بين الأقطار العربية المتجاورة منذ العام 1993 (كانت 9 وصلات). وقد تم الاتفاق في إطار المجلس أن تقوم كل دولة بتنفيذ الأجزاء الناقصة الواقعة في أراضيها ووضعها على قائمة المشروعات في خطتها الإنمائية وتوفير الإمكانيات والتمويل اللازمين. وتتابع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية حالياً استكمال معظم تلك الوصلات. كما يجري حالياً التنسيق مع الإسكوا لربط الدول الأعضاء بها (13 دولة عربية) مع باقي الدول العربية، في منظومة تشتمل على محاور طرق طولية وعرضية ذات رموز وأرقام وعلامات إرشادية موحدة.

وأهم محاور الربط البري الطرقي والرواق المغاربي السيار والذي يمتد من نواكشوط في موريتانيا غرباً حتى طبرق بليبيا بطول يبلغ 7,000 كم (وهذا المحور يدخل من ضمن مخططات ECCA ومخططات الأورومتوسطية) ومحور (شرق/ غرب) (M40) الذي يربط بغداد- السلوم ومحور (شمال/ جنوب) حمص – صنعاء (M45). وهذان المحوران يدخلان ضمن مخططات الإسكوا.

وفيما يتعلق بالربط السككي، فقد اعتمد المجلس في تحديد الوصلات الناقصة بين الدول العربية على الشبكات القائمة فيها. وقد تم إيفاد بعثة ميدانية إلى ست دول عربية يمثل الربط بينها حلقات هامة في الربط العربي الشامل وقامت البعثة بتحديد الوصلات الناقصة والوصلات المطلوب تحديثها. كما يتم حالياً استكمال محور الساحل في شمال أفريقيا والذي يمتد من الإسكندرية غرباً إلى مرسى مطروح والسلوم، ثم يتجه إلى ليبيا وتونس والجزائر والمغرب وموريتانيا بطول إجمالي يبلغ 6,200 كم.

وقد تم تكليف أحد بيوت الخبرة بإعداد دراسة جدوى لربط دول مجلس التعاون الخليجي بشبكة من السكك الحديدية وذلك بالتنسيق مع فريق العمل الفني المشكل من الدول الأعضاء. ومن الممكن ربط هذه الشبكة مستقبلاً بشبكة السكك الحديدية للدول المجاورة.

وفي مجال النقل البحري والخطوط الملاحية، ونظراً لاعتماد إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين الموانئ العربية تعتمد على حجم التجارة المنقولة بحراً فيما بينها، وما يتوقع أن يصل إليه هذا الحجم في المستقبل المنظور، فقد تم إعداد دراسات حول جدوى إنشاء خطوط ملاحية تربط الدول العربية بعضها ببعض. إلا أن هذه الدراسات أثبتت بأن إنشاء مثل هذه الخطوط الملاحية سوف يحقق خسائر سنوية في التشغيل نظراً لعدم توفر الكم اللازم من البضائع، إلا إذا تم تدعيم هذا الخط الملاحى من الحكومات العربية ومنحه بعض الامتيازات، وإنشاء موقع إلكتروني لتلاقي الشاحنين والناقلين بهدف استغلال الفراغات على السفن العربية. ومن جانب آخر تقوم الجامعة العربية بإجراء دراسة حول ربط الدول العربية بشبكة من الطرق البرية واستكمالها بالخطوط الملاحية إذا لزم الأمر، وتتولى حالياً إعداد الشروط المرجعية لتلك الدراسة تمهيداً لتكليف أحد بيوت الخبرة المتخصصة بذلك.

وفيما يتعلق بالنقل الجوي، فقد تم وضع برنامج لفتح الأجواء العربية وتحرير النقل الجوي بين الدول العربية تشجيعاً لزيادة حركة النقل الجوي العربي للركاب والبضائع وخفض كلفته وزيادة القدرة التنافسية لشركات الطيران العربية. وتم وضع برنامج زمني لتحرير النقل الجوي وافق عليه مجلس وزراء النقل العرب في العام 1998، كانت المرحلة النهائية بدأت من نوفمبر 2006 وهي إطلاق الحرية الخامسة للنقل الجوي المنتظم بين الدول العربية، وهي من أهم مراحل التحرير حيث يتم من خلالها كسر احتكار شركات الطيران. وقد ترتب عن ذلك زيادة في حركة النقل الجوي بين الدول العربية بنسبة 24 في المائة منذ بدء تطبيق البرنامج. وقد دخلت اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية حيز التنفيذ ابتداءً من 18 فبراير 2007 وهي الاتفاقية التي يتم العمل بموجبها في المرحلة الأخيرة من برنامج فتح الأجواء لتحل محل الاتفاقيات الثنائية بين الدول.

كما تم إعداد اتفاق بشأن آليه التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية وغير الإقليمية والذي اعتمده مجلس وزراء النقل العرب. ويشكل هذا الاتفاق الأساس القانوني للتفاوض مع الغير ككتلة واحدة بما يحقق التنسيق المطلوب، وقد دخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ 2006/6/15.

الاتفاقيات : أعد مجلس وزراء النقل العرب عدداً من الاتفاقيات العربية في مجال النقل، يتعلق بعضها بإنشاء أجهزة أو منظمات أو هيئات ذات اختصاصات محددة، ويتعلق بعضها الآخر بتيسيرات حركة نقل البضائع والأفراد بين الدول المعنية. وقد سبقت بعض الاتفاقيات العربية إنشاء المجلس ولكنها كانت كذلك في إطار جامعة الدول العربية، ونورد منها :

1. اتفاقية بشأن الحريتين الأولى والثانية للطائرات المدنية العربية (1963) : بموجب هذه الاتفاقية تمنح كل دولة متعاقدة الدول الأخرى المتعاقدة فيما يتعلق بطائراتها المدنية الحريتين الجويين، وهما حرية الطيران عبر إقليمها بدون هبوط، وحرية الهبوط في مطاراتها الدولية لأغراض تجارية، وذلك مع مراعاة جميع قواعد تنظيم الحركة الجوية لضمان سلامتها.

2. اتفاقية إنشاء الشركة العربية للملاحة البحرية (1977) : وتهدف إلى القيام لحسابها أو لحساب الغير بجميع عمليات الملاحة والنقل للأشخاص والبضائع والبتروول، وقبول التوكيل عن شركات الملاحة والنقل وأعمال التأمين والإنقاذ والتخليص على البضائع والتخزين وجميع العمليات التي ترتبط بالملاحة والنقل البحري.

3. اتفاقية النقل بالعبور الترانزيت (1977) : تهدف الاتفاقية إلى إتاحة نقل البضائع والأمتعة الشخصية ووحدات النقل على الطرق أو السكك الحديدية ووحدات النقل المائي الداخلي أيا كان منشأها (مع مراعاة أحكام المقاطعة) عبر أراضي أحد الأطراف المتعاقدة سواء نقلت من وحدة نقل إلى أخرى أو لم تنقل، أو أودعت المستودعات أو لم تودع، أو طراً بتبديل على شحنها أو لم يطرأ مما يؤلف نقلاً كاملاً (يبدأ وينتهي) خارج حدود البلد الذي جرى النقل عبره على أن يكون المقصد بلد أحد الأطراف المتعاقدة.

وتعتبر البضائع العابرة التي يكون منشأها أحد الأطراف المتعاقدة مشمولة بإحكام هذه الاتفاقية، ولو كان بلد المقصد غير بلد أحد الأطراف المتعاقدة، ويعتبر كذلك نقلاً بالعبور كبضاعة نقل مركبات الطرق على عجلاتها ونقل المواشي والحيوانات الحية على أقدامها أو محمولة عبر بلد أحد الأطراف المتعاقدة إلى بلد الطرف الآخر ووفقاً للأنظمة والقواعد الجمركية النافذة. كذلك أتاحت الاتفاقية لكل دولة طرف في هذه الاتفاقية أن تستخدم موانئ دول الأطراف المتعاقدة في الاستيراد والتصدير لأغراض هذه الاتفاقية كلما كان ذلك ممكناً، على أن تقدم الدول المعنية أقصى التسهيلات الممكنة في هذا الشأن. وتجدر الإشارة إلى أن البضائع ووحدات النقل طبقاً للاتفاقية لا تخضع لدفع أو إيداع ضرائب أو رسوم أو عوائد في مكتب الانطلاق أو مكاتب العبور مما يفرض عادة عند الاستيراد أو التصدير أو العبور وذلك من قبل المؤسسات العامة للجامعة، على ألا تزيد في مجموعها عن 4 في الألف من قيمة البضائع العابرة. وكقاعدة عامة فإن البضائع والمركبات لا تخضع لكشف أو معاينة جمركية.

4. اتفاقية النقل الجوي غير المنتظم بين الدول العربية (1978) : تمنح كل دولة متعاقدة بموجبها طائرات الدول المتعاقدة الأخرى بشرط أن تكون مسجلة في الدولة أو مستأجرة من قبلها، الحق في العبور فوق إقليمها أو الهبوط فيه لأغراض غير تجارية دون الحاجة إلى الحصول على تصريح مسبق، أو فرض أي قيود، إلا ما كان منها ضرورياً لسلامة الملاحة الجوية.

5. اتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية (1979) : بموجب هذه الاتفاقية يعفى كل من الأطراف المتعاقدة مؤسسات النقل الجوي وأنشطتها التابعة للطرف المتعاقد

الأخر من جميع الضرائب والرسوم والاداءات الحكومية والمحلية، ولا ينطبق ذلك على رسوم الهبوط والإيواء والعبور. كما يعفى كل من الأطراف المتعاقدة العاملين في مؤسسات النقل الجوي من مواطني الطرف الآخر من جميع الضرائب المترتبة على مدخولاتهم من الرواتب والمخصصات والأجور والمنح والمكافآت التي يحصلون عليها لقاء عملهم الرسمي في مؤسسة النقل الجوي ويخضعون للقوانين المرعية في أقطارهم. كما يسري الإعفاء على التجهيزات ووسائل الدعاية والإعلام العائدة لمؤسسات النقل الجوي حسب ضوابط معينة مفصلة في الاتفاقية.

6. **اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني (1993) :** وهى آلية من آليات مجلس وزراء النقل العرب. وتتمثل أغراضها في تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك من أجل وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية بغرض تنميته وتأمين سلامته، والنهوض بالتعاون والتنسيق الواجب بين الدول الأعضاء في مجال الطيران المدني ووضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد، والعمل على تنمية وتطوير الطيران المدني العربي وتأمين نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.

7. **الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق (2004) :** أقرها مجلس الجامعة على المستوى الوزاري وفتح باب التوقيع عليها خلال الدورة (19) لمجلس وزراء النقل العرب في نوفمبر عام 2006، حيث تم التوقيع عليها من خمس دول. وبموجب هذه الاتفاقية يقوم كل طرف متعاقد بإعفاء وسائل النقل المسجلة في دول الأطراف المتعاقدة الأخرى عند دخولها أو عبورها لأراضيها من كافة الرسوم والضرائب عدا رسوم الخدمات الفعلية التي يتم تبادل قوائم بشأنها فيما بين الأطراف المتعاقدة.

8. **اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية :** أصبحت هذه الاتفاقية نافذة اعتباراً من 2007/2/18. وتهدف هذه الاتفاقية إلى المشاركة الفعالة للنقلات الجوية العربية بهدف تقديم خدمات داخل سوق النقل الجوي العربي على أسس تنافسية، تحول دون الهدر الاقتصادي الناتج عن الاحتكارات الضارة.

9. **اتفاقية بشأن آلية التفاوض الجماعي العربي مع التكتلات الإقليمية أو غير الإقليمية :** تقوم الهيئة العربية للطيران المدني باعتبارها المنظمة المختصة التابعة لجامعة الدول العربية في مجال الطيران المدني، بموجب هذه الاتفاقية بتنسيق التفاوض بين الدول العربية الأطراف المعنية وبين التكتلات الإقليمية وغير الإقليمية، بتقديم خدمات النقل الجوي بغرض الدفاع عن مصالح وحقوق الدول الأطراف المعنية في مجال النقل الجوي، وذلك وفق الترتيبات المبينة في الاتفاقية.

هذا، وقد وجه مجلس وزراء النقل العرب مؤخراً بإعداد مشروع اتفاقية عربية للنقل متعدد الوسائط، كما يبحث مقترحاً بمسودة اتفاقية عربية لنقل البضائع على الطرقات.

الدراسات : يحتاج مجلس وزراء النقل العرب إلى دراسات فنية لاتخاذ قرارات سليمة، ويعتمد في ذلك على المنظمات المتخصصة والاتحادات باعتبارها بيوت خبرة لإعداد الدراسات الآتية :

- دراسة توحيد هياكل تعرفه الرسوم والأجور بالموانئ البحرية العربية، حيث وافق مجلس وزراء النقل العرب على هذه الدراسة التي أعدت بالتعاون بين الأمانة العامة للجامعة والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري واتحاد الموانئ البحرية العربية. وتتابع الأمانة الفنية للمجلس عملية تطبيق الموانئ العربية لهذا الهيكل الموحد لتعريف الرسوم والأجور من خلال لقاءات تتم مع المسؤولين بالموانئ العربية.
- دراسة تطوير أداء الموانئ البحرية العربية في عمليات التحميل والتفريغ والمناولة. وهي دراسة طلبها المجلس الاقتصادي والاجتماعي كجزء مكمل لدراسة توحيد هياكل تعرفه الرسوم والأجور بالموانئ البحرية العربية بهدف زيادة حركة التجارة العربية البينية ورفع كفاءتها.
- دراسة توحيد هياكل الرسوم والأجور في المنافذ الحدودية بين الدول العربية. وتهدف هذه الدراسة إلى تسهيل الإجراءات بالمنافذ من خلال تنميط هياكل الرسوم والأجور وتوحيد مسميات تلك الرسوم والأجور دون التدخل في تحديد مقدار تلك الرسوم. ويجري إعداد تلك الدراسة بالتعاون مع المنظمة العربية للتنمية الإدارية التي سبق لها أن قامت بإعداد دراسة مستفيضة حول العقبات والمعوقات في المنافذ الحدودية.

ملحق (1/12)
أطول شبكة الطرق في الدول العربية

ما يخص الكيلومتر مربع من أراضي الدولة من أطوال شبكة الطرق	أطوال شبكة الطرق بالكيلومتر				مساحة الدولة (ألف كم ²)	الدولة
	(أ) %	المجموع (ج)	طرق ثانوية وأخرى (ب)	طرق رئيسية (أ)		
0.08	41	7500	4443	3057	89	الأردن
0.48	100	⁽¹⁾ 4030	...	4030	84	الإمارات
5.10	12	3603	3162	441	0.7	البحرين
0.12	22	⁽²⁾ 18997	14776	4221	164	تونس
0.04	26	⁽³⁾ 104670	77294	27376	2382	الجزائر
0.07	27	162951	118854	44097	2250	السعودية
0.25	73	46697	12817	33880	185	سورية
0.09	28	⁽⁴⁾ 40009	28975	11034	435	العراق
0.14	39	42328	25780	16548	310	عمان
0.83	100	⁽⁵⁾ 4996	...	⁽⁵⁾ 4996	6	فلسطين
0.30	100	⁽¹⁾ 5507	...	5507	18	الكويت
0.70	100	⁽⁶⁾ 7700	...	7700	11	لبنان
...	...	...	...	...	1776	ليبيا
0.10	54	99544	45825	53719	1002	مصر
0.08	20	56986	45735	11251	711	المغرب
0.01	100	⁽²⁾ 7991	...	⁽⁵⁾ 7991	1031	موريتانيا
0.04	44	24061	13506	10555	555	اليمن
0.70	9	7761	7061	700	11	قطر
0.01	100	⁽⁶⁾ 25060	...	25060	2506	السودان
...	...	...	...	...	23	جيبوتي
...	...	...	...	...	638	الصومال
...	...	...	...	...	2	جزر القمر
0.05	40	451431	398228	259176	14189.7	الإجمالي

(1) عام 2003، (2) عام 2000، (3) عام 2001، (4) عام 2002، (5) شاملة جميع أنواع الطرق، (-) غير متاح، (6) من الإسكوا.
المصدر :

- المجموعات الإحصائية السنوية للدول العربية.
- المجموعة الإحصائية للدول العربية (العدد الحادي عشر 2005) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

ملحق (2/12)
أعداد المركبات المرخصة للدول العربية

(بالآلاف سيارة) عام 2004

ملكية عدد السيارات لكل 1000 مواطن (ركاب+بضائع) = عدد السكان	الإجمالي (3+2+1)	أخرى (3)	سيارات نقل البضائع (2)	سيارات نقل الركاب			عدد السكان (بالمليون)	الدولة
				مجموع (1)	حافلات (أتوبيسات)	صغيرة ومتوسطة		
114	614	41	176	397	2	395	5.4	الأردن
177	760	3	122	635	23	612	4.3	الإمارات
453	317	3	40	274	6	268	0.7	البحرين
89	⁽⁴⁾ 886	118	240	528	11	517	9.9	تونس
90	⁽⁵⁾ 2928	218	958	1752	44	1708	32.5	الجزائر
378	⁽⁶⁾ 9484	...	5032	4452	...	...	25.1	السعودية
37	679	11	389	279	47	232	18.2	سورية
42	⁽⁴⁾ 1129	6	303	820	58	762	27.1	العراق
184	⁽⁷⁾ 441	23	109	309	...	309	2.4	عمان
27	⁽⁷⁾ 105	3	24	78	1	77	3.9	فلسطين
443	⁽⁷⁾ 1063	19	158	886	16	870	2.4	الكويت
313	⁽⁵⁾ 1473	1473	...	...	...	...	4.7	لبنان
191	⁽⁷⁾ 1127	33	229	865	...	*865	5.9	ليبيا
43	3109	208	751	2150	72	2078	72	مصر
57	⁽⁸⁾ 1740	88	340	1312	16	1296	30.5	المغرب
...	...	...	...	...	...	...	2.8	موريتانيا
24	505	36	127	342	22	320	21.1	اليمن
576	403	7	126	270	2	268	0.7	قطر
...	...	...	...	...	...	...	34.5	السودان
...	...	...	...	...	...	...	0.7	جيبوتي
...	...	...	...	...	...	...	10.4	الصومال
...	...	...	...	...	...	...	0.9	جزر القمر
⁽⁹⁾ 100	26763	2290	9124	15349	320	10577	⁽⁹⁾ 316.1	الإجمالي

(4) عام 2000، (5) عام 2001، (6) بيانات من الإسكوا لعام 2003، (7) عام 2003، * تشمل الحافلات، (8) عام 2002، (9) عدد السكان 266.8 مليون نسمة (موريتانيا- السودان- جيبوتي- الصومال- جزر القمر).

المصدر :

- المجموعات الإحصائية السنوية للدول العربية.

- المجموعة الإحصائية للدول العربية (العدد الحادي عشر 2005) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

ملحق (3/12)
تطور أوزان البضائع المنقولة بحراً

(مليون طن)

الإجمالي	البضائع الجافة			البتروال			السنة
	مجموع	بضائع عامة	الصب	مجموع	منتجات	الخام	
5984	3821	1782	**2039	2168	498	1665	2000
7109	4687	2042	2645	2322	565	1857	2005

* منظمة الأونكتاد (2006).

** أولي.

ملحق (4/12)
الموانئ التجارية الرئيسية بالمنطقة العربية

الدولة	الموانئ الرئيسية
الأردن	العقبة
الإمارات	دبي (راشد وجبل علي) - الشارقة - خورفكان - الفجيرة
البحرين	سلمان - ستره
تونس	تونس - حلق الوادي - رادس - بنزرت - صفاقس - سوسة - قابيس - جرجيس - الصخيرة
الجزائر	الجزائر - وهران - غابه - بجابه - سكيكه - أرزيو - بطيوه - مستنم - الفزوان - تنس - جيجل - جنجن
السعودية	جدة - الدمام - الجبيل التجاري - ينبع التجاري - جيزان - ضبا
السودان	بورسودان - عثمان دقنه
سورية	اللاذقية - طرطوس - بانياس
عمان	قابوس - صلالة - الفحل
قطر	الدوحة - أم سعيد
الكويت	الشويخ - الشعبية - الأحمدى - عبد الله
لبنان	بيروت - طرابلس
ليبيا	طرابلس - بنغازي
مصر	الإسكندرية - بورسعيد - دمياط - السويس - سفاجا - نويبع
المغرب	الدار البيضاء - المحمدية - أسفى - القنيطرة - طنجة - الناظور - أغادير - الجراف
موريتانيا	نواكشوط - نواذيبو
اليمن	عدن - المكلا - الحديدة

ملحق (5/12)
عدد وحمولة الأسطول التجاري العربي المملوك بالعلم 2003

الحمولة الساكنة (2)		الحمولة المسجلة الإجمالية (1)		الأسطول التجاري المملوك		الدولة
% من الإجمالي	الحمولة (بالآلاف طن)	% من الإجمالي	الحمولة (بالآلاف طن)	% من الإجمالي	العدد	
2.7	371	2.1	196	1.1	11	الأردن
5.6	763	6.3	595	10.8	103	الإمارات
2.5	341	2.5	237	1.1	11	البحرين
1.1	154	1.9	175	2.3	22	تونس
7.7	1048	10.0	942	7.9	76	الجزائر
16.2	2195	15.2	1428	8.7	83	السعودية
5.3	722	5.2	485	19.2	184	سورية
1.3	180	1.3	119	2.1	20	العراق
0.1	13	0.2	19	0.7	7	عمان
26.7	3621	24.1	2263	5.2	50	الكويت
2.8	384	2.9	273	8.0	77	لبنان
0.8	110	1.5	138	3.1	30	ليبيا
14.1	1917	13.5	1262	16.6	159	مصر
2.2	297	3.7	345	5.5	53	المغرب
0.9	118	0.7	66	0.8	8	اليمن
6.8	925	6.3	593	2.2	21	قطر
0.3	41	0.3	31	0.6	6	السودان
...	...	...	...	...	...	فلسطين
...	...	...	...	...	...	موريتانيا
...	...	...	1	0.1	1	جيبوتي
0.0	6	0.0	3	0.5	5	الصومال
2.6	357	2.2	207	3.2	31	جزر القمر
100.0	13563	100.0	9378	100	958	الإجمالي

(1) الحمولة المسجلة الإجمالية : هي بشكل عام سعة الفراغات الموجودة داخل جسم السفينة بالأقدام المكعبة وكذلك سعة الفراغات على سطحها والمتوفرة للحمولة والتخزين والوقود والركاب والطاقم.

(2) الحمولة الساكنة : هي الحمولة القصوى المسموح بها للسفينة والمتمثلة في وزن البضائع والركاب والوقود والمخازن والبجّارة.
المصدر : النشرة الاحصائية للنقل في الدول العربية (قطاع النقل البحري، العدد الثاني 2005)، الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

ملحق (6/12)
نقل البضائع في الدول العربية 2004

البضائع الوطنية (بالآلاف طن)				السفن المترددة		الدولة
%	المجموع	الصادرات	الواردات	%	عدد	
6.9	19923	8771	11152	2.3	2694	الأردن
4.2	12151	...	* 12151	14.2	16364	الإمارات
1.3	(1) 3934	1071	2863	1.4	1582	البحرين
7.2	21008	6976	14032	5.2	5937	تونس
8.1	23654	2489	21165	6.6	7546	الجزائر
18.4	53586	12505	41081	9.3	10674	السعودية
4.1	11905	2473	9432	2.6	3012	سورية
...	...	...	...	...	...	العراق
2.0	5813	2869	2944	1.8	2117	عمان
...	...	...	...	...	...	فلسطين
7.7	(1) 22357	3797	18560	3.7	4269	الكويت
1.9	(1) 5650	616	5034	2.5	2876	لبنان
2.3	(1) 6709	869	5840	2.5	2852	ليبيا
14.8	(1) 43187	13595	29592	9.0	10313	مصر
13.8	40340	15625	24715	31.5	36210	المغرب
0.5	1513	78	1435	...	...	موريتانيا
2.5	7181	154	7027	3.4	3860	اليمن
0.7	(1) 2069	168	1901	2.6	3034	قطر
1.7	5048	934	4114	1.4	1589	السودان
2.0	5967	1067	4900	...	...	جيبوتي
...	...	...	...	...	...	الصومال
...	...	...	...	...	...	جزر القمر
100.0	291995	74057	217938	100.0	114929	الإجمالي

(1) ميناء دبي فقط بدون حاويات (صادر و وارد) عام 2003، (...) غير متاح .

المصدر : - المجموعات الإحصائية السنوية للدول العربية.

- النشرة الإحصائية للنقل في الدول العربية (قطاع النقل البحري، العدد الثاني 2005) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

ملحق (7/12)
تطور حجم تداول الحاويات في الموانئ العربية

(ألف حاوية مكافئة)

التوزيع النسبي لعام % 2005	2005	2004	2003	2002	2001	الدولة
40.5	10355	8911	7190	6092	5299	الإمارات
14.6	3732	3186	2440	2002	1697	السعودية
14.3	3654	2905	2231	1914	1860	مصر
11.1	2830	2516	2252	1416	1332	عمان
2.4	612	560	517	447	405	المغرب
2.4	*610	*560	509	400	333	الكويت
2.0	521	500	312	540	497	اليمن
2.0	512	475	436	475	399	الجزائر
1.8	465	390	305	298	299	لبنان
1.8	451	418	338	297	268	سورية
1.5	395	359	303	277	241	الأردن
1.2	318	302	281	278	254	تونس
1.2	315	290	381	198	-	موريتانيا
0.9	240	205	157	128	123	السودان
0.9	218	190	164	138	118	قطر
0.7	191	193	176	155	147	البحرين
0.6	148	179	242	178	148	جيبوتي
100.0	25567	22139	18234	15233	13420	المجموع الكلي**
	15.5	21.4	19.7	13.5	-	نسبة التطور %
		336,585	29,928	276,552		أعداد الحاويات المتداولة عالمياً

* أرقام تداول الحاويات بالكويت لعامي 2004 و 2005 هي أرقام أولية باستخدام معدل نمو إفتراضي بنسبة 10 في المائة نظراً لعدم إتاحة البيانات خلال إعداد هذا التقرير.

** لا يتضمن أرقام الحاويات المتداولة في باقي الدول العربية نظراً لعدم توفر بيانات عنها.
المصدر : دراسة "النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية" أبريل 2007.

ملحق (8/12)
حركة النقل الجوي في الدول العربية عام 2004

حركة الشحن الجوي (ألف طن)		متوسط عدد الركاب/رحلة	المجموع	حركة المسافرين (ألف راكب)			حركة الطائرات (بالألف)		الدولة
مغادرة	قادمة			عابرين	مغادرين	قادمين	مغادرة	قادمة	
36	46	58	2442	...	1223	1219	21.2	21.2	الأردن
702	746	100	28943	1851	13388	13704	145.4	145.4	الإمارات
72	111	72	5144	527	2308	2309	36	36	البحرين
11	11	104	9586	202	4715	4669	46.1	46.1	تونس
...	...	...	...	...	...	...	...	...	الجزائر
184	310	135	32165	...	15985	16180	119.3	119.3	السعودية
17	15	70	2315	87	1148	1080	16.7	16.6	سورية
6	15	104	1417	...	834	583	6.8	6.8	العراق ⁽²⁾
28	39	72	3131	...	1559	1572	21.8	21.8	عمان
41	124	126	5109	60	2443	2606	20.3	20.3	الكويت
25	37	86	3335	135	1601	1599	19.5	19.5	لبنان
...	...	...	...	...	...	...	...	...	ليبيا
...	⁽¹⁾ 212	103	23544	...	11752	11792	114.2	114.2	مصر
...	⁽¹⁾ 54	73	7697	248	3759	3690	53	53	الغرب
9	10	68	1489	...	742	747	11	11	اليمن
9	102	42	4094	1590	1206	1298	49.6	49.6	قطر
6	1	67	657	...	434	223	⁽³⁾ 4.4	5.4	السودان
...	...	...	...	...	...	...	...	...	فلسطين
...	...	...	...	...	...	...	...	...	موريتانيا
...	...	...	...	...	...	...	...	...	جيبوتي
...	...	...	...	...	...	...	...	...	الصومال
...	...	...	...	...	...	...	...	...	جزر القمر
1146	1833	96	131071	4700	63100	63271	685.3	686.2	الإجمالي

(1) تشمل المغادر فقط، (2) عام 1999، (3) عام 2003، (...) غير متاح.

المصدر :- المجموعات الإحصائية السنوية للدول العربية.

- النشرة الإحصائية للنقل في الدول العربية (قطاع النقل البحري، العدد الثاني 2005) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

ملحق (9/12)
الرحلات المنتظمة والعارضة لبعض الدول عام 2005

المجموع		عارضة		منتظمة		البند	نوعية الرحلات	الدولة
الركاب	الرحلات	الركاب	الرحلات	الركاب	الرحلات			
18616	135545	9864	64624	8752	70921	عدد	دولية	مصر
100.0	100.0	53.0	47.7	47.0	52.3	نسبة مئوية (%)		
137		152		123		عدد ركاب الرحلة		
6069	76697	2820	44335	3249	32362	عدد	داخلية	
100.0	100.0	46.5	57.8	53.5	42.2	نسبة مئوية (%)		
164		64		100		عدد ركاب الرحلة		
32749	293294		40252		253042	عدد	دولية	الإمارات
	100.0		13.7		86.3	نسبة مئوية (%)		
127						عدد ركاب الرحلة		
9377	121656		1440		120216	عدد	دولية	قطر
	100		1.2		98.8	نسبة مئوية (%)		
77						عدد ركاب الرحلة		

* ألف راكب.

المصدر : المجموعات الإحصائية الصادرة عن الدول العربية.