

أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية

الدكتور محمود زنبوعة

قسم الاقتصاد

كلية الاقتصاد

جامعة دمشق

المخلص

يهدف هذا البحث إلى إلقاء الضوء على النقل المتعدد الوسائط وإلى دراسة أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية من خلال تأمين متطلبات هذا النقل من بنى تحتية، وتتضمن شبكات طرق وسككاً حديدية ومطارات وموانئ مطابقة للمواصفات والمعايير الدولية وتطوير محاور الربط ووصلات الربط الناقصة بين الدول العربية، إضافة إلى توحيد القوانين وتشريعات النقل والمرور وتبسيط إجراءاتها بما يحقق المرونة والسرعة في انتقال البضائع وتبادل الحاويات، والعمل على وضع اتفاقيات النقل العربية بمختلف أنواعها موضع التطبيق لتفعيل التجارة البينية العربية وتنشيطها.

مقدمة

يقوم النقل من خلال وسائله المختلفة ووسائطه المتعددة البرية والبحرية والجوية بنشاط اقتصادي خدمي يساعد في تزويد القطاعات الاقتصادية الأخرى بالخدمات اللازمة التي تساعد في رفع مساهمتها الاقتصادية، كما يقوم بإضافة قيمة اقتصادية إلى السلع تهدف إلى إشباع الحاجات الإنسانية من جهة وتحقيق درجة عالية من المنفعة الزمانية والمكانية عند نقل هذه السلع إلى الأماكن التي تحتاجها كمدخلات إنتاجية أو استهلاكية .

وأصبح النقل يتجاوز حدود الدولة الواحدة ويلبي حاجات الدول المتجاورة، وغير المجاورة فلم تعد تكفي قوانين تلك الدول في تنظيم فعالياته، وتطلب الأمر وضع قيود وسن قوانين دولية تحكم عمليات النقل، فجاءت اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لتضبط تلك العمليات وتسهم في تسهيل عمليات الاستيراد والتصدير والنقل العابر ضمن أسس دولية أتاحت لاقتصاديات الدول إمكانية التكامل .

ويؤدي النقل في الدول العربية دوراً كبيراً في تفعيل حركة التجارة والسياحة والاستثمار وانتقال العمالة في حركتها البينية داخل الإقليم، لذا فهو يصلح موضعاً لعمل عربي مشترك، فمن هنا تكمن أهمية هذا البحث حيث جاء ليلقي الضوء على اتفاقية النقل متعدد الوسائط والتركيز على أهمية منظومة النقل المتكامل في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي وتطور التجارة البينية والخارجية للدول العربية وقيام السوق العربية المشتركة، وإبراز أهمية ربط الدول العربية بجميع وسائط الربط الممكنة براً وبحراً وجواً .

كما يبين البحث متطلبات تفعيل التكامل لشبكات النقل المتعدد الوسائط من توحيد للقوانين والتشريعات وتسهيل لإجراءات الاستيراد والتصدير إلى جانب استكمال وتطوير محاور الربط ووصلات الربط الناقصة بين الدول العربية، ولا سيما ما يتعلق منها بالسكك الحديدية أو البرية فضلاً عن تطوير الموانئ وتدعيم أساطيل النقل العربية واستكمال خطوط الملاحة العربية لرفع كفاءة النقل الدولي متعدد الوسائط وجعلها قادرة على الصمود أمام المنافسة الدولية .

أولاً - تعريف النقل المتعدد الوسائط:

يعدُّ نظام النقل المتعدد الوسائط تكنولوجية جديدة في مجال النقل مصمماً لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين بموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية . وهو نظام للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر .

كما يعدّ النقل متعدد الوسائط أحدث أساليب النقل المتطور لانخفاض تكاليفه واختصاره لزمن الرحلة ومحافظة على البضائع في أثناء رحلتها من المنشأ إلى مكان المستهلك النهائي وهو ما يعرف بخدمة النقل من الباب إلى الباب .

وقد تواكب وتعاظم دور النقل متعدد الوسائط في خدمة التجارة الدولية مع عصر تحوية البضائع منذ أوائل الستينيات من القرن الماضي لاستخدامه الحاوية في نقل البضاعة بأكثر من وسيلة نقل دون الحاجة إلى تفريغ محتوياتها، وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة في عام 1980، بأنه (نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته من مكان في بلد ما إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر)⁽¹⁾ .

وعلى ذلك يتعين أن يتم النقل باستخدام واسطتين نقل مختلفتين على الأقل وأن يصدر متعهد النقل وثيقة نقل تشمل جميع مراحل النقل ويكون مسؤولاً عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها، وأن يحصل على أجره نقل شاملة تشمل جميع مراحل النقل . وبذلك يشترط في عملية النقل ما يأتي :

- 1- أن يتم بموجب وثيقة واحدة تشمل جميع مراحل النقل (من الباب إلى الباب) .
 - 2- أن يتولى تنظيم النقل متعهد للنقل متعدد الوسائط ويكون مسؤولاً عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها وبموجب سند شحن واحد وتسليمها على أفضل حال .
 - 3- أن يكون النقل مقابل أجره نقل شاملة تشمل جميع مراحل نقل البضاعة .
- أن يخترق النقل دولتين على الأقل ويستخدم واسطتين نقل على الأقل على سبيل المثال بحرية وسككاً حديدية أو بحرية وجوية أو طرقاً برية وجوية .
- فالنقل المتعدد الوسائط في جوهره فكرة قانونية مستحدثة، ترتب آثاراً تجارية واقتصادية بعضها، وهي النقل المائي بنوعيه البحري والنهري والنقل الجوي والنقل البري بالطرق .
- والسكك الحديدية وكلها موجودة من قبل، ولكل واسطة منها قواعدها وأحكامها القانونية التي تنظمها الاتفاقيات الدولية، أو القوانين المحلية، كما أن لكل منها وسائل نقل خاصة.

والجديد في الأمر هو الربط بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل هذه لتقديم خدمة نقل متكاملة يتعهد بها شخص واحد على أساس عقد نقل واحد وبموجب مسؤولية واحدة وأجر إجمالي واحد وفي ظل نظام قانوني خاص .

فالنقل المتعدد الوسائط في جوهره نظام قانوني جديد للنقل وليس نظام نقل جديداً مضافاً إلى الأنظمة أحادية الوسائط المعروفة من قبل، فالمضاف الجديد ليس النقل ذاته إنما النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين تلك الأنظمة أحادية الوسائط كلها أو بعضها في عقد النقل المتعدد الوسائط .

وفي الإطار القانوني للنقل المتعدد الوسائط تنقسم العلاقات التعاقدية بين الأطراف المعنية إلى طائفتين الأولى تقوم بين مرسلي البضائع ومتعهد النقل المتعدد الوسائط وقد بذلت الهيئات الدولية المعنية محاولات جادة لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل المتعدد الوسائط كان أهمها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام 1980، (ولم تدخل حيز التنفيذ بعد) وكان آخرها قواعد اختيارية صدرت من قبل منظمة اليونكتاد بالتعاون مع غرفة التجارة الدولية ICC هي (UNCTAD/ICC) بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط عام 1991⁽²⁾ .

والثانية تربط بين متعهد النقل ومقاولي النقل من الباطن فتخضع لمختلف الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المتعلقة بنقل البضائع بالوسائط الأحادية، وتختص كل واسطة منها بنظام قانوني خاص للمسؤولية .

والشركات التي تقوم بأعمال متعهد النقل متعدد الوسائط هي :

- 1- شركات الملاحة التي تقوم بتشغيل السفن وخصوصاً الحاويات .
- 2- مجموعة شركات لا تمتلك سفناً وتعتمد على خدمات وأصول شركات أخرى بحرية وبرية (طرق وسكك حديدية) .
- 3- مقدمو البضائع عن طريق تجميع الأنشطة بوسائط النقل المختلفة وإدارتها وتطوير مراكز التوزيع، والاعتماد على شبكة من الوكلاء داخلياً وخارجياً وقد يتطلب ذلك اندماج بعض الشركات لإمكانية السيطرة على حركة النقل وتحقيق حد أدنى من التشغيل .

ثانياً-الأنشطة اللوجستية وأهميتها في نظام النقل متعدد الوسائط:

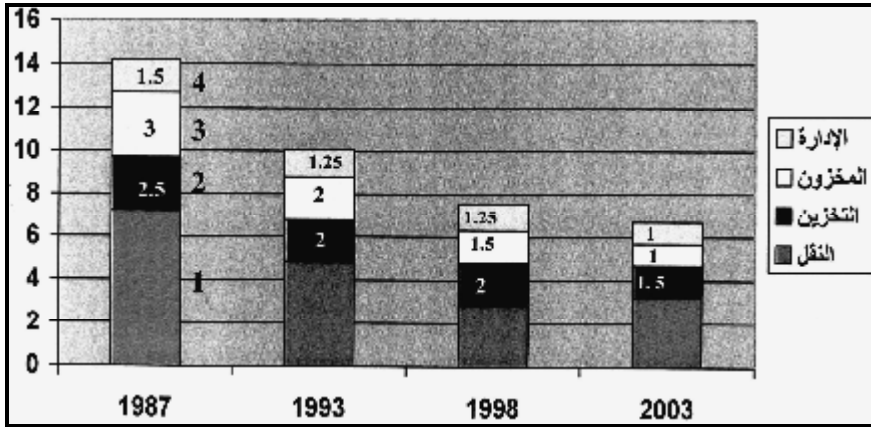
يعدّ النقل متعدد الوسائط أحد أهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي أو الخدمي وبين الأسواق التي يتعامل بها (أسواق المواد الخام وأسواق السلعة أو الخدمة التي ينتجها المشروع)، وباستثناء تكلفة المواد الخام فإن النقل يمتص نسبة تصل إلى قرابة 50% من إجمالي تكلفة الأنشطة اللوجستية والتي تزيد على تكلفة أي

نشاط آخر ويوضح الشكل التالي كيف استطاعت الدول المتقدمة خفض التكلفة اللوجستية من 15% من إجمالي قيمة مبيعاتها عام 1987 إلى 7% عام 2003، في حين أنها مازالت في حدود 30%، في الدول النامية .

كما يوضح أيضاً أن النقل والتخزين يمثلان أكثر من 50% من إجمالي التكلفة اللوجستية الإجمالية والتي يمكن السيطرة عليها وتخفيضها من خلال تنفيذ منظومة النقل متعدد الوسائط بفاعلية وكفاءة .

وقد أصبح النقل متعدد الوسائط جزءاً لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لضمان توريد المواد الخام والإنتاج والتخزين والتوزيع بالكميات المناسبة في المواعيد المطلوبة وبأقل تكلفة ممكنة، هذا علاوة على ما يضيفه النقل من منفعة زمانية ومكانية إلى قيمة السلعة أو الخدمة، كما أنه يؤثر في القرارات المرتبطة بأنشطة المشروعات الأخرى مثل القرارات المتعلقة بالإنتاج وتحديد الأسواق ومصادر توريد المشتريات وباختيار مواقع الوحدات الإنتاجية والمخازن ومراكز البيع والتوزيع على المستوى المحلي والإقليمي والعالمي وبالقرارات المتعلقة بتسعير المنتج أو الخدمة التي يقوم بها المشروع .

تطور التكاليف اللوجستية (%) للمبيعات



Source: Survey under European Shippers, carried out on behalf of European Logistics Association (ELA), by A.T.Kearney.

ثالثاً - متطلبات تفعيل نظام النقل متعدد الوسائط :

إن تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط بوصفه وسيلة لخفض تكلفة النقل واختصار زمن الرحلة والإقلال من التلغيات لن يتحقق دون تكامل حلقات سلسلة النقل متعدد الوسائط وإزالة أي عوائق لضمان انسياب البضائع بكل سهولة ويسر من خلال توفير المتطلبات الآتية :

1- متطلبات تنظيمية إدارية:

أ- مشغل نقل دولي متعدد الوسائط : يكون مسؤولاً وملتزماً أمام الشاحن باستلام البضاعة ونقلها من مكان الشحن إلى المقصد النهائي .

ب- مستند نقل دولي واحد يشمل جميع مراحل النقل بالوسائط المختلفة .

ج- أجرة نقل شاملة لجميع مراحل النقل بالوسائط المختلفة .

د - نظام معلومات واتصالات تنقل خلاله المستندات وأية معلومات أخرى، ويتم من خلاله إحلال تبادل المعلومات إلكترونياً (التجارة الإلكترونية) محل المستندات الورقية التقليدية ومن بينها وثيقة النقل متعدد الوسائط التي تعد أهم المقومات الرئيسية التي يقوم عليها هذا النمط من النقل ويعرف عادة التبادل الإلكتروني للبيانات بأنه انتقال المعاملات التجارية والإدارية من حاسوب إلى حاسوب باستخدام معيار متفق عليه لتنظيم العمليات المتعلقة بالعملية⁽³⁾.

هـ تبسيط وسرعة إنهاء الإجراءات الإدارية داخل الموانئ من جمارك ورقابة على الصادرات والواردات وغيرها من الإجراءات الإدارية، لأن بطء هذه الإجراءات من شأنه إضعاف كفاءة نقاط الاتصال بين واسطة نقل وأخرى وعلى الأخص بين الموانئ ووسائط النقل المختلفة .

و - إعداد الموارد البشرية اللازمة القادرة على التعامل مع مفهوم النقل المتعدد الوسائط .

2- متطلبات المرافق العامة :

المقصود بالمرافق العامة هو ملاءمة واستعداد وسائط النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية لاستقبال البضائع ونقلها بسهولة وأمان .

أ- النقل البري عبر الطرق :

يمثل النسبة الأكبر من النقل الداخلي ويجب أن تتوافر له عدة مقومات حتى يؤدي دوره بكفاءة تساعد على نجاح منظومة النقل وهي :

- توافر شبكة طرق جيدة تربط الموانئ الرئيسية بالمدن المختلفة وتوفر السير الآمن.
- توافر أساطيل نقل برية ذات كفاءة عالية وذات مواصفات عالمية خاصة ناقلات الحاويات وذلك لتوفير الأمان اللازم للنقل وكذلك توفير سرعة الشحن والتفريغ .

ب- النقل البحري :

يعدّ النقل البحري من أهم وسائل النقل متعدد الوسائط لرخص تكلفته ولكونه الوسيلة المثلى لنقل البضائع الصب التي يتم شحنها بكميات كبيرة، ويتعين توافر المقومات الآتية ليقوم بدوره في منظومة النقل متعدد الوسائط بصورة فعالة:

توافر موانئ بحرية متطورة من الجيل الثالث وتجهيزها بالتجهيزات الحديثة لاستقبال مختلف أنواع السفن .

- توافر أسطول بحري من السفن الحديثة.

ت- النقل بالسكك الحديدية:

يمكن للسكك الحديدية المشاركة بنسبة فعالة في النقل الداخلي متى توافرت عناصر الخدمة الآتية :

- شبكة سكة حديد جيدة تربط ما بين الموانئ ومحطات متخصصة لتداول البضائع
- انتظام التوقيت وخفض زمن الرحلة .

د- النقل الجوي:

يستخدم هذا النوع من النقل في حالة نقل البضائع عالية الثمن أو سريعة التلف ويجب أن يتوافر فيه ما يأتي :

- قرب المطارات من الموانئ الرئيسية ومراكز الصناعة .
- توافر مطارات حديثة وقرى شحن .

3- متطلبات قانونية دولية:

نظراً لأن عملية النقل تتطلب عبور أكثر من دولة ولكل منها نظم جمركية مختلفة كان لابد من إبرام اتفاقية دولية لكي تشجع حاجة المتعاملين في النقل متعدد الوسائط من قواعد موحدة تسري على سائر الدول لكي تحكم العلاقات القانونية، وتقيم التوازن بين حقوق والتزامات أطراف النقل متعدد الوسائط، وتبين طبيعة المسؤوليات التي تقع على عاتقهم ومداهها وحدودها، بالإضافة إلى ما يلزم لهذا النمط الجديد من النقل من وثائق، وشكلها وحجتها في الإثبات، ثم وضع الأحكام لما يمكن أن ينشأ حيالها

من المطالبات والدعاوى القضائية، وفي ظل غياب اتفاقية دولية تحكم النقل متعدد الوسائط فإنه يفترض للدول الراغبة في استخدام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط أن تكون عضواً في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الأخرى ذات الصلة أهمها :

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980-1981.

- الاتفاقية الخاصة بنقل البضائع بحراً (قواعد هامبورغ) 1978 الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً، هامبورغ - ألمانيا 1978 .

Convention of conditions for registration of ships,1986 .

- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات، لعام 1972، المعدلة، جنيف

International Convention for safe containers, 1972,as amended .

- الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بوثائق الشحن لعام 1924 والبروتوكول المعدل لها لعام 1968، بروكسل .

International convention for the Unification of certain ruler of lau Relating to bills of lading 1924, and the protoed to Amend the Convintion 1968 .

- الاتفاقية الدولية الخاصة بخطوط الشحن، لندن 1966/4/5 .

International Convention on lood lines, 1966

- الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية

- الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور البضائع عبر الحدود بواسطة السكك الحديدية جنيف 1925/12/10 (دخلت حيز النفاذ 1953/4/1) .

- الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) International Air Transport Association

- الاتفاقية الدولية للطيران المدني وتعديلاتها - شيكاغو - 1944/12/7 .

- الاتفاقية الدولية لتوحيد القواعد الدولية الخاصة بالنقل عن طريق الجو - مونتريال 1999/3/28.

- الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع والمعروفة باسم اتفاقية التيسر 1949 - 1987.

Customs Convention on the Transport of : 1987-1949

Goods Under cover of TIR carnets (TIR- convention)

تنظم هذه الاتفاقية الإجراءات الجمركية للمرور العابر للبضائع التي يتم نقلها بالطرق البرية باستخدام السيارات وداخل حاويات محكمة الإغلاق .

- الاتفاقية الدولية لتسهيل وتنسيق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو 1973) .

Customs Procedures, of International Convention the Simplification And Marmonization Kyoto , 1973 .

تهتم هذه الاتفاقية بوضع الإجراءات الجمركية الدولية للنقل الدولي للبضائع بالنسبة للدول المصدرة والمستوردة بصورة خاصة .

- الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع براً 1956 :

Convention on 1906 Contract for International carriage of Goods By road (CMR)

وتنص على مسؤولية كل ناقل طبقاً لكل مرحلة من مراحل النقل .

- الاتفاقية الجمركية للعبور الدولي للبضائع 1967-1977⁽⁴⁾ .

Convention Customs on the International Trossit of Goods (ITI convention)

رابعاً - التجارة العربية البينية خلال فترة التسعينيات وحتى عام 2004 وآفاقها المستقبلية:

على الرغم من الجهود المبذولة لتحقيق التكامل الاقتصادي العربي بدءاً من اتفاقية تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت بين دول الجامعة العربية عام 1953، مروراً باتفاقية إنشاء السوق العربية المشتركة عام 1964، إلى اتفاقية تيسير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية التي أقرت عام 1981، من قبل المجلس الاقتصادي والاجتماعي العربي ودخلت حيز التنفيذ في عام 1982، وصولاً إلى اتفاقية منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى عام 1997، هذا إضافة إلى قيام تكتلات اقتصادية عربية إقليمية انطلقت من القرب الجغرافي مثل مجلس التعاون الإقليمي الخليجي عام 1981، ومجلس التعاون العربي عام 1988 واتحاد دول المغرب العربي عام 1989، فإن حجم التجارة العربية البينية خلال عقد الثمانينيات شكل نسبة متواضعة تراوحت ما بين 7-8% من إجمالي التجارة الخارجية العربية .

وخلال عقد التسعينيات من القرن الماضي وحتى عام 2004، تراوحت نسبة التجارة العربية البينية إلى إجمالي التجارة الخارجية العربية ما بين 7.6-10.1%، إذ بلغت قيمة التجارة العربية البينية في عام 1990، ما مجموعه 22.7 مليار دولار وبما يعادل 9.4% من إجمالي التجارة العربية الإجمالية منها 13.9 مليار دولار صادرات و8.8 مليار دولار واردات .

وقد بلغت التجارة العربية البينية أعلى نسبة لها في التسعينيات في عام 1994، حيث شكلت 9.7% وبقية قدرها 24.1 مليار دولار منها 13.6 مليار دولار صادرات و10.5 مليار دولار واردات .

ويوضح الملحق رقم (1) أن نسبة التجارة العربية البينية لم تحقق زيادة ملحوظة إذ بلغت 9.4% عام 1990، و 9.5% عام 2002 وقرابة 10.1% عام 2004 .

واستجابة لقرارات القمة العربية المنعقدة في القاهرة عام 1996، فقد أقر المجلس الاقتصادي والاجتماعي عام 1997، اتفاقية البرنامج التنفيذي لمنطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وفي عام 1998، بدأت مرحلة جديدة لإقامة سوق عربية موحدة، وبدأ تطبيق هذه المنطقة مع حقبة العولمة وقيام منطقة التجارة العالمية عام 1995، بهدف الحد من الآثار السلبية للعولمة في الاقتصادات العربية، وكان من المقرر أن تتحقق هذه المنطقة خلال عشر سنوات تم اختصارها إلى سبع سنوات تنتهي مع مطلع عام 2005، وفقاً لمبدأ التحرر التدريجي مع مراعاة أحكام منظمة التجارة العالمية وقواعدها، ويقضي البرنامج التنفيذي بتخفيض الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب ذات الأثر المماثل بنسبة سنوية قدرها 10% سنوياً.

وتتميز منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى بأن لها برنامجاً تنفيذياً يحدد الواجبات على أساس واقعي من قبل عدد من الدول العربية من البداية، كما أنها تميزت ببرنامج زمني يحدد الالتزامات الناشئة عنها.

وتأتي أهمية هذه المنطقة من أنها ستوفر نوعاً من التوازن بين التكامل الاقتصادي العربي من خلال فتح الأسواق العربية، والانفتاح على الاقتصاد العالمي بثقة مع مختلف التكتلات التجارية الدولية الكبيرة وخاصة الاتحاد الأوروبي، كما أن توحيد الأسواق العربية سيؤدي إلى إقامة مشاريع للتنمية الصناعية والزراعية والقطاعات الأخرى لمواجهة تحديات اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، كما ستعزز المنطقة عوامل الثقة بين المستثمرين المحليين والأجانب وتدفع الاستثمارات بين الدول الأعضاء وتجذب الاستثمارات المباشرة من الخارج، والاستفادة من كبر حجم الأسواق العربية وقيام استثمارات عربية مشتركة وتستقطب مشروعات نقل التكنولوجيا مما يسهم في عملية التنمية العربية

بما سيؤدي في النهاية إلى تحقيق السوق العربية المشتركة، وقد بلغ عدد الدول العربية التي انضمت حتى الآن إلى منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى /17/ دولة عربية، أما الدول التي لم تنضم بعد فهي الجزائر - جيبوتي - الصومال - جزر القمر وموريتانيا .

وقد أدى قيام الدول العربية بتحرير التجارة البينية في إطار منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى وتخفيض الرسوم الجمركية على الواردات العربية تدريجياً بنسبة 8% إلى ارتفاع قيمة الصادرات والواردات البينية على النحو الموضح بالملحق رقم (1) السابق الإشارة إليه حيث ارتفعت قيمة التجارة العربية البينية من 27 مليار دولار عام 1999 إلى 31.3 مليار دولار عام 2000 بنسبة نمو بلغت 15.9%، وارتفعت من 33.5 مليار دولار عام 2001 إلى 39.6 مليار دولار عام 2002 بنسبة نمو بلغت 18.2%، وبلغت في عام 2003/47.3 مليار دولار وبنسبة نمو 15% وقفزت في عام 2004 إلى 64.5 مليار دولار وبنسبة نمو 36.3% وبما يعادل 10.1% من إجمالي التجارة الخارجية العربية البالغة 639.6 مليار دولار .

وقد ارتفعت قيمة الصادرات العربية البينية من 14 مليار دولار عام 1999 إلى 16.3 مليار دولار عام 2000 بنسبة نمو بلغت 16.4%، كما ارتفعت من 17.7 مليار دولار عام 2001 إلى 21.3 مليار دولار عام 2002 وبنسبة نمو بلغت 30.2% وإلى 25.5 مليار دولار عام 2003 وبنسبة نمو 21.7% وإلى 34.7 مليار دولار عام 2004 وبنسبة نمو بلغت 36.1% بالمقارنة مع إجمالي الصادرات العربية الخارجية البالغة 396.5 مليار دولار ويعود النمو المتميز لصادرات عام 2004 إلى القفزة الكبيرة في أسعار النفط والتي ابتدأت في منتصف العام .

كما ارتفعت قيمة الواردات العربية البينية من 13 مليار دولار عام 1999 إلى 15 مليار دولار عام 2000 بنسبة نمو بلغت 15.3%، وارتفعت من 15.7 مليار دولار عام 2001 إلى 18.2 مليار دولار عام 2002 بنسبة نمو بلغت 15.9%، كما ارتفعت في عام 2003 إلى 21.8 مليار دولار وبنسبة نمو بلغت 13.2% وإلى 29.8 مليار دولار في عام 2004 وبنسبة نمو بلغت 12.2% .

وقد سجلت جميع الدول العربية أول مرة زيادة في قيمة صادراتها البينية نتيجة التوجه نحو الاعتماد المتزايد للدول العربية على التبادل التجاري البيني وزيادة انفتاح الأنظمة التجارية العربية على بعضها في إطار قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في عام 1998.

وعلى صعيد مساهمة الدول العربية في قيمة التجارة العربية البينية فقد احتلت المملكة العربية السعودية المرتبة الأولى من حيث قيمة التجارة العربية البينية حيث بلغت عام 2001 قيمة مقادارها

8296 مليون دولار ارتفعت إلى 9629 مليون دولار في عام 2002 وإلى 13089 مليار دولار عام 2003 ونسبة نمو بلغت قرابة 12.5%، ثم جاءت الإمارات العربية المتحدة في المرتبة الثانية حيث بلغت قيمة تجارتها العربية البينية عام 2001 ما مجموعه 4491 مليون دولار ارتفعت إلى 5305 مليون دولار عام 2002 كما ارتفعت في عام 2003 إلى 6918.4 ونسبة نمو بلغت 30%، ثم جاءت سلطنة عمان والأردن والكويت بالمرتبة الثالثة والرابعة والخامسة بقيمة 2557.2 و 2371.9 مليون دولار على التوالي كما هو موضح بالملحق رقم (2).

وقد شكلت المواد الخام والمنتجات البترولية ما نسبته 52.8% من إجمالي الصادرات العربية البينية، تليها في المرتبة الثانية الأغذية والمشروبات بنسبة 17.5%، ثم المواد الكيماوية بنسبة 15.9%، والصناعات بنسبة 7.9%، والآلات ومعدات النقل بنسبة 5.9%، كما هو موضح بالملحق رقم (3).

ومن حيث تركيبة الواردات العربية فقد احتلت المواد الخام والمنتجات البترولية المرتبة الأولى من حيث حصتها في الواردات البينية بنسبة 47.6%، تليها الأغذية والمشروبات بنسبة 17.7%، ثم المواد الكيماوية بنسبة 17.3%، والصناعات بنسبة 10.2%، والآلات والمعدات بنسبة 7.2% عام 2003.

وتعدّ السعودية والإمارات العربية المتحدة أكبر المستوردين من الدول العربية بقيمة 2.9 مليار دولار و 2.7 مليار دولار على التوالي، وتشكل الواردات البينية لهما 13.3%، و 12.3%، على التوالي من إجمالي الواردات العربية البينية، وتأتي عمان ثاني مستورد من الدول العربية بقيمة 1.9 مليار دولار ونسبة 8.7% من إجمالي الواردات العربية البينية، يلي ذلك الأردن بقيمة 1.6 مليار دولار ونسبة 7.3% من إجمالي الواردات العربية البينية عام 2003.

خامساً - اتجاهات التجارة البينية العربية:

لوحظ أن اتجاهات التجارة البينية قد تميزت بالتركيز في عدد قليل من الشركاء التجاريين سواء في جانب الصادرات أو الواردات لأن التبادل التجاري البيني يتم في غالبيته بين دول عربية مجاورة لبعضها، نتيجة لانخفاض تكلفة النقل وسهولة التسويق، وتظهر البيانات الأولية لعام 2004 أن الصادرات البينية للعراق تركزت في دولة مجاورة واحدة هي الأردن بنسبة 78%، وتركزت الصادرات البينية لليبيا في دولة واحدة مجاورة هي تونس بنسبة 69%.

في حين تركزت الصادرات البنينية لتونس وفي ليبيا بنسبة 53%، كما تركزت صادرات عمان البنينية في دولة واحدة هي الإمارات بنسبة 62%، وقد تركزت صادرات سورية البنينية في دولتين هما العراق والسعودية بنسبة 32% و 22% على التوالي .

أما الصادرات البنينية للكويت فقد تركزت في ثلاث دول هي السعودية 26% والعراق 23% والإمارات 19% وعلى صعيد الواردات، فقد بلغت نسبة الواردات البنينية للأردن من السعودية 65% وواردات موريتانيا من المغرب 43% من وارداتها العربية، وبلغت واردات تونس من ليبيا قرابة نصف وارداتها البنينية، وواردات السودان من السعودية 45% من وارداتها من الدول العربية⁽⁵⁾ .

مما تقدم يلاحظ أن حجم التبادل التجاري البيني لا يزال يتركز بين تجمعات دول عربية مجاورة لبعضها مثل مجموعة دول الخليج ومجموعة الدول العربية شمال السعودية والمملكة العربية السعودية وبين مصر والأردن والعراق وسورية ولبنان وبين مصر ومجموعة المغرب العربي وأن نسبة التجارة العربية البنينية لم تحقق بعد زيادة ملحوظة رغم الجهود المبذولة لتفعيل التجارة البنينية.

إن قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى عام 1998 قد ساعد على زيادة هذه التجارة البنينية من 27 مليار دولار عام 1999 إلى 47.3 مليار دولار عام 2003 وإلى 64.5 مليار دولار عام 2004 وبنسبة نمو 36.3% . (ملحق رقم 1) .

وهو ما يشجع على تطوير شبكات النقل متعدد الوسائط لمقابلة هذا النمو المتزايد والمتوقع مستقبلاً .

ويوضح الملحق رقم (3) هيكل الصادرات والواردات العربية البنينية من المواد الخام والأغذية والكيماويات والبضائع العامة والتي يتضح منها ارتفاع نسبة البضائع من المواد الخام والوقود المعدني بوصفه السلعة الأساسية التي تتداولها الدول العربية المنتجة للنفط بينها والتي لا تدخل في إطار نظام النقل متعدد الوسائط ، في حين تشكل البنود الأخرى من الأغذية والمشروبات وآلات ومعدات النقل والمصنوعات نسبة 47.2% من الصادرات و52.4% من الواردات وهي تدخل في نطاق نظام النقل المتعدد الوسائط حيث يمكن تحويتها .

سادساً - واقع شبكات النقل البري والسكك الحديدية والجوي:

أ- شبكة السكك الحديدية:

توجد السكك الحديدية في أحد عشر قطراً عربياً هي :

سورية - العراق - لبنان - الأردن - السعودية - مصر - السودان - تونس - الجزائر - المغرب - موريتانيا .

يبلغ طول الشبكة الحديدية العربية القائمة حالياً، قرابة 25 ألف كم موزعة على النحو الآتي:

القطر	طول الشبكة الحديدية بالكيلو مترات	عرض الخط
1- الأردن : الحجازي الأردني سكة حديد العقبة	215	ضيق
2- تونس	293	ضيق
	479	قياسي
	1739	ضيق
3- الجزائر	2888	قياسي
	684	ضيق
4- السعودية	1390	قياسي
5- السودان	4578	ضيق
6- سورية : الخطوط الحديدية السورية الحجازي السوري	1771	قياسي
	338	ضيق
7- العراق	1898	قياسي
8- لبنان	316	قياسي
	80	ضيق
9- مصر	5150	قياسي
10- المغرب	1907	قياسي
11- موريتانيا	704	قياسي
مخصص لنقل فلزات الحديد من المناجم إلى ميناء نواذيبو		

الاتحاد العربي للسكك الحديدية - شبكات السكك الحديدية الحالية في الوطن العربي ومحاور الربط السككي بين الأقطار العربية، الحالية والمقترحة - تشرين الأول 2002 .

وتعدّ شبكة السكك الحديدية العربية بوضعها الحالي غير كافية لتلبية احتياجات النقل متعدد الوسائط ، إذ يقتصر معظمها على النقل الداخلي ولا يوجد نقل سككي بين الدول العربية لعدم ارتباطها مع بعضها بعضاً إلا لدى كل من :

1. سورية والعراق ولبنان والأردن في المشرق العربي
2. تونس والجزائر والمغرب في المغرب العربي

كما يلاحظ عدم وجود شبكة تربط دول المغرب العربي بمشرقه، كما لا توجد خطوط حديدية تربط الدول العربية التي تقع جنوب مصر وهي السودان وجيبوتي والصومال .

كما أن مقارنة أطوال النقل بالسكك الحديدية وحجومها في الدول العربية مع مثيله من الدول الأوروبية يبين تدني كثافة شبكة السكك الحديدية في الدول العربية سواء بالنسبة إلى المساحة أو عدد السكان أو حجوم نقل البضائع والمسافرين، ومثال ذلك أن دولة كفرنسا لا تتجاوز مساحتها الـ 549 ألف كم² وعدد سكانها الـ 60 مليون نسمة يبلغ طول الشبكة الحديدية فيها قرابة 31.7 ألف كم وفي ألمانيا التي تبلغ مساحتها 357 ألف كم² وعدد سكانها الـ 82 مليون نسمة يبلغ طول الخطوط الحديدية فيها أكثر من 40.7 ألف كم، في حين لا تزيد في الوطن العربي بكامله على الـ 25 ألف كم، كما تنقل في تلك الدول من البضائع والركاب أضعاف ما تنقله السكك الحديدية⁽⁶⁾.

ومن ناحية أخرى فإن الاختلاف في اتساع الخطوط المتوافرة يشكل صعوبة كبيرة في حركة النقل ضمن القطر الواحد، أو فيما بين الأقطار، إذ لا تشكل الخطوط القياسية ذات اتساع (1435ملم) أكثر من 67% من إجمالي أطوال الخطوط .

وإذ ما استثنينا مسارات محدودة تربط بين أكثر من قطر عربي لاحظنا أن الخدمات التي تؤديها شبكات خطوط السكك تنحصر في أداء مهمات نقل السلع والبضائع في إطار القطر الواحد، وأن نسبة كبيرة من خطوط السكة، ولاسيما في أقطار المغرب العربي والأردن، تؤدي خدمات نقل المواد الخام من المناجم (مثل الفوسفات) لأغراض التصدير بالدرجة الأولى، أو التعدين في بعض الأحيان، إذ تقوم مؤسسة سكة حديد العقبة بنقل قرابة ثلاثة ملايين طن سنوياً من مادة الفوسفات من مناجم الفوسفات الأردنية إلى ميناء العقبة⁽⁷⁾.

كما تتصف خطوط السكك الحديدية العربية بالمستوى المنخفض لمواصفاتها من ناحية استيعاب النقل أو الوزن المحوري أو السرعة المسموح بها عليها حيث تتراوح السرعة التصميمية بين

60كم/الساعة في السودان و150كم/الساعة في السعودية و250 كم/الساعة للخطوط الجديدة في العراق كما يراوح أكبر حمل محوري مسموح به بين 16 طناً في السودان و18 طناً في تونس و25 طناً في المغرب العربي وسورية.

ويقل الحمل المحوري المسموح به عن 12 طناً على بعض الخطوط في الأردن وعن 15 طناً على بعض الخطوط الضيقة في سورية⁽⁸⁾.

إلا أن الدول العربية تتجه حالياً نحو جعل الحمولة المحورية على الإنشاءات الجديدة ما بين 20 و25 طناً .

ب- شبكة النقل البري :

تربط الدول العربية شبكة طرق دولية جيدة يبلغ طولها الإجمالي قرابة 36.536 كم منها 31.406 كم في المشرق العربي و 5130 كم في المغرب العربي.

وتعدّ هذه الشبكة من الطرق كافية إلى حد ما في الوقت الراهن لربط دول المشرق العربي ببعضها بعضاً، إلا أن الوضع يختلف بالنسبة للدول العربية الخمس في المغرب العربي وهي ليبيا وتونس والجزائر والمغرب وموريتانيا حيث تتطلب التطوير والتحديث لتكون على مستوى الطرق نفسه في المشرق العربي خاصة منطقة الخليج، كما يتعين ربط هذه الشبكة بباقي الدول العربية الواقعة جنوب مصر وهي السودان والصومال وجيبوتي حيث لا يوجد اتصال بري ما بين السودان ومصر .

ومما يلاحظ على شبكات النقل الوطنية في الأقطار العربية أنها صممت في الواقع لتخدم بالدرجة الأولى أهدافاً قطرية دون إعطاء الاهتمام الكافي لاحتمالات الربط مع الأقطار المجاورة.

ج - شبكة الموانئ البحرية:

تشكل الموانئ البحرية الشريان الحيوي لتدفق الصادرات والواردات من الأقطار العربية وإليها وحلقة مهمة في سلسلة النقل تتغير فيها وسيلة نقل البضاعة من بحرية إلى برية وبالعكس، بل يتعدى دور الميناء ذلك في أكثر الأحيان ليشمل مساهمة ملموسة في عمليات التصنيع والتخزين والتراخيص .

ويبلغ مجموع الموانئ البحرية العربية الرئيسية والتي تطل على البحر المتوسط والمحيط الأطلسي والبحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي (53) ميناء، وتمثل تلك الموانئ حلقات وصل ضمن

الشبكة البحرية العالمية التي تربط دول أوروبا وأمريكا الشمالية والجنوبية مع دول جنوب وشرق آسيا مروراً بقناة السويس والبحر الأحمر .

كما تتميز بمواقع استراتيجية مهمة كبور سعيد ودمياط على قناة السويس واللاذقية وطرسوس وبيروت على الساحل الشرقي للبحر المتوسط التي تمثل حلقة وصل بين دول أوروبا وغرب آسيا، كذلك يقوم كل من ميناءي العقبة ونويبع المصري بدور فعال في ربط الأردن والمشرق العربي، بما في ذلك دول الخليج العربية، مع مصر والمغرب العربي بواسطة الخط الملاحي المشترك بين الأردن ومصر الذي تم بموجب اتفاقية النقل البحري بين البلدين الموقعة في القاهرة في كاتون الثاني 1985، وتجدر الإشارة إلى أن مجموع الركاب الذين تم نقلهم عبر هذا المنفذ والجسر البري قد بلغ ما يقارب 1.2 مليون راكب و/33 ألف سيارة خصوصية و/22 ألف شاحنة و/3670 حافلة، وذلك خلال عام 1995⁽⁹⁾ ، كما بلغت حركة مناولة البضائع في ميناء العقبة وحده (13) مليون طن لعام 2001⁽¹⁰⁾ .

كما أن الغالبية العظمى من هذه الموانئ تتميز بالتجهيزات المتقدمة وأساليب التشغيل الحديثة. وتقوم الموانئ البحرية العربية بالإسهام في نقل التجارة البينية العربية بنسبة متواضعة مقارنة بحجم التجارة الإجمالية للدول العربية .

ومما تجدر الإشارة إليه أن جميع الدول العربية تقع على البحار أو المحيطات وأن أكثر من 90% من تجارتها الخارجية تتم عن طريق البحر⁽¹¹⁾ ، كما أن هناك ثلاث دول عربية تعد من عداد أهم (35) بلداً وإقليمياً بحرياً في العالم وهي المملكة العربية السعودية والكويت والإمارات العربية المتحدة .

كما أن أربعاً منها تأتي من عداد الـ57 دولة الأولى في العالم في حركة الحاويات حيث جاءت الإمارات العربية المتحدة في المرتبة الخامسة قرابة (7) مليون حاوية لعام 2004، بعد هونغ كونغ وسنغافورة وكوريا الجنوبية وماليزيا .

كما جاءت السعودية في المرتبة الحادية عشرة قرابة (2.5) مليون حاوية وبعدها عمان قرابة (2.2) مليون حاوية، ومصر في المرتبة السابعة عشرة قرابة (1.5) مليون حاوية⁽¹²⁾ ، في حين نجد أن حركة الحاويات مازالت متواضعة في دول أخرى بسبب عدم توافر التجهيزات اللازمة وأعمال الأرصفة لاستقبال السفن العملاقة وكفاءة أعمال الشحن والتفريغ للحاويات إضافة إلى ضعف كفاءة اتصالها بشبكة الطرق المحلية والدولية حركة الحاويات المكافئة التي يتم مناولتها في موانئ بعض الدول العربية .

الموانئ اللبنانية	الموانئ المصرية	الموانئ السعودية	موانئ دبي	الموانئ السورية	حركة الحاويات ألف TEU
0.299	2.34	2.43	5.87	0.257	2002
0.39	2.94	3.23	6.42	0.391	2004
30.43	25.64	32.92	55	52.14	معدل التغير

المصدر - Review of Maritime Transport . UNITED NATION. NEWYOR.2003-2004

يلاحظ من معطيات الجدول تواضع حركة الحاويات في الموانئ السورية بالمقارنة مع موانئ دبي والسعودية ومصر، ويعود ذلك إلى عدم توافر بعض التسهيلات اللازمة مثل محطات الحاويات وأعماق الأرصفة وكفاءة التجهيزات وأعمال الشحن والتفريغ للحاويات فضلاً عن تعقد إجراءات التخليص الجمركي، وهذا ينطبق على العديد من موانئ الدول العربية .

كما أن هناك عدد من خطوط الربط البحري تربط الدول العربية أهمها :

- خطوط تشمل الدول العربية المطلة على البحر المتوسط (سورية- لبنان- الجزائر- تونس- المغرب) .
- خطوط تشمل الدول العربية المطلة على البحر الأحمر (السعودية - السودان - اليمن - الأردن) .
- خط الخليج العربي (الكويت - قطر - الإمارات) .
- خط الإسكندرية / الدار البيضاء .
- خط الملاحة نويبع / العقبة⁽¹³⁾ .

د - شبكة النقل الجوي:

يوجد قرابة 25/ مطاراً في المشرق العربي إلى جانب 13/ مطاراً في المغرب العربي تتوافر فيها تسهيلات لشحن البضائع، إلا أن النقل الجوي لا يتم استخدامه حالياً وسيلة رئيسية من وسائل نقل البضائع بين غالبية الدول العربية وذلك لارتفاع تكلفته وضآلة كميات ونوعيات البضائع التي يمكنها تحمل هذه التكلفة العالية⁽¹³⁾ .

الأطنان الكيلو مترية المنقولة (بالملايين) لعام 2000

البلد	الأردن	الإمارات	تونس	السعودية	سوريا	مصر
طن/كم	605.3	3653.2	624.6	3034.4	159.4	1147.8

المصدر : مجلة الطيران المدني العربي أكتوبر 2002 - العدد (11) ص 38 .

بلغ إجمالي الكميات المنقولة في جميع الدول العربية لعام 2000، 12444.3 طن/كم، حيث جاءت السعودية في المقدمة تلتها مصر ثم الأردن .

سابعاً - متطلبات التكامل لشبكات النقل متعدد الوسائط:

- 1- توحيد القوانين والتشريعات للنقل والمرور وتسهيل إجراءات التجارة وعقد الصفقات التجارية وتذليل أي صعوبات تعوق ذلك بما في ذلك تبسيط إجراءات الاستيراد والتصدير والإجراءات الجمركية وتسهيل تبادل المستندات والوثائق الخاصة بها بسهولة ويسر من خلال المنافذ المختلفة وما يتطلبه ذلك من إعادة النظر في قوانين الجمارك والاستيراد والتصدير .
- واعتتماد نموذج موحد للبيانات الجمركية يحقق المرونة والسرعة في إنجاز المعاملات واستيفاء الرسوم المطبقة على حركة البضائع العربية لتنشيط التجارة البينية وتيسير انتقال المواطنين بين أقطار الوطن العربي كمقدمة لإلغاء الإجراءات والتأشيرات الحدودية على المواطنين العرب .
- 2- الاهتمام بتطوير الموانئ البحرية لتكون من الجيل الثالث لخدمة تجارات الدول العربية بينها وبين دول العالم الخارجي من جهة وتجاراتها البينية عند زيادة حجم هذه التجارة من جهة أخرى واستقبال البضائع العابرة (الترانزيت) مع محاولة تجنب المنافسة الضارة بين هذه الموانئ والعمل على التنسيق والتعاون فيما بينها .
- 3- تأمين محطات حاويات في الموانئ وفي مراكز التبادل على الحدود مزودة بالإمكانيات المناسبة لمبادلة الحاويات بين وسائط النقل المختلفة بوصفها إحدى الوسائل التي تساعد على تخفيض تكديس البضائع في الموانئ والمعايير الحدودية وتوفير الكثير من الاستثمارات التي تخصص لمشروعات توسعة هذه المرافق .
- 4- تدعيم أساطيل النقل العربية المختلفة لرفع كفاءة النقل الدولي وسلامته متعدد الوسائط وجعلها قادرة على الصمود أمام المنافسة الدولية، واستكمال خطوط الملاحة العربية لتصل إلى جميع الموانئ البحرية العربية، وتشغيل خطوط منتظمة فيما بينها .

- 5- استكمال وتطوير محاور الربط ووصلات الربط الناقصة بين الأقطار العربية وخاصة ما يتعلق منها بالسكك الحديدية أو البرية، وتحقيق المواصفات الدولية لهندسة المرور وأنظمة الإشارات والاتصالات .
- 6- إحداث بنك عربي للمعلومات يشمل مجال النقل الدولي متعدد الوسائط وتوفير شبكات نظم معلومات مع إدخال نظم تبادل المستندات إلكترونياً EDI وتشجيع التجارة الإلكترونية توفيراً لوقت المتعاملين وجهدهم .
- 7- إنشاء شركات عربية مشتركة للنقل متعدد الوسائط مع وجود شريك أجنبي ذي خبرة وعلاقات جيدة بدول العالم الخارجي بحيث تقدم خدماتها بأعلى كفاءة ممكنة .
- 8- وضع اتفاقيات النقل العربية بمختلف أنواعها موضع التطبيق لتفعيل التجارة والسياحة العربية البينية وتنشيطها، وتحديث هذه الاتفاقيات وبما يتلاءم مع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط .

الخاتمة

إن التجارة البينية للدول العربية لم تتجاوز 10% من إجمالي تجارتها الدولية مع العالم في حين تزيد هذه النسبة لأوروبا على 60% . ولهذا الضعف في التبادل التجاري بين تلك الدول أسباب كثيرة ومتنوعة من أهمها تلك التي تتعلق بصعوبة وتعقيد حركة وإجراءات النقل والتبادل التجاري وعبور الحدود والجمارك بين هذه الدول . ومن ثم فإنّ تسهيل النقل TRANSPORT Facilitation وتخفيض التكاليف اللوجستية (وذلك بتخفيض تكلفة النقل والاتصال وزمن الانتقال وسهولة وبساطة وسرعة الإجراءات الإدارية التجارية والجمركية وعبور الحدود وغيرها) للمنتجات القابلة للتصدير من دول المنطقة وكذلك للانتقال بين دول المنطقة أو مروراً بها يعدّ من أهم العوامل التي من شأنها أن تزيد من حجم التجارة البينية بين تلك الدول وترفع من مستوى المنافسة لمنتجاتها وخدماتها بين دول العالم ومن ثمّ فإنّها تدفع وتسهم في دعم عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة .

لذلك فإنّ تبني وتطوير نظام نقل دولي وإقليمي متكامل سيسهم بشكل كبير في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة في مجالات التجارة الدولية والصناعات والخدمات وغيرها لتتبوأ مكانتها اللائقة بين دول وأقاليم العالم وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة .

والخطوة الأولى لتحقيق هذا الهدف هي تبني شبكة نقل متكاملة في المنطقة وتطويرها لتأمين انسيابية حركة النقل عليها .

المراجع

- 1) United nation (1980) united nation convention on International Multimodal Transport of goods P257 .
- 2) د. فاروق ملش /1997/ النقل المتعدد الوسائط - الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص 61 .
- 3) Multimodal Transport Handbook (UNCTAD/Ship/MISC.68/REV.1) P.160
- 4) محمد أحمد صقر - شركة عربية للنقل متعدد الوسائط، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد 33، مجلد 17، 1992، ص 26. سامي زكي عوض - دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، 1997، ص 74 - 81 .
- 5) التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام 2005 ص 141 .
- 6) صابوني مرهف - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا - السكك الحديدية العربية بين ماضيها ومستقبلها ، العدد العاشر من نشرة النقل - نيويورك 1999 - ص 98 .
- 7) المنظمة العربية للتنمية الإدارية - الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية - إعداد فريق من خبراء المنظمة - القاهرة 2005 - ص 285 .
- 8) مركز دراسات الوحدة العربية 1982 - المواصلات في الوطن العربي - بحوث ومناقشات الندوة الفكرية ص 93 .
- 9) ميناء العقبة في التعيينات - المنجزات والإنتاجية (1991-1995) . مؤسسة الموانئ - العقبة - المملكة الأردنية الهاشمية .
- 10) المنظمة العربية للتنمية الإدارية - الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية - إعداد فريق من خبراء المنظمة - القاهرة 2005 - ص 287 .
- 11) اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) - بيروت 2-4 كانون الأول 2003 مذكرة تفاهم بشأن التعاون المشترك في مجال النقل البحري في المشرق العربي - إعداد محمود الحبر .
- 12) UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND REVIEW OF MARITIME DEVELOPMENT TRANSPORT 2005 TABLE 16,42 .
- 13) جمهورية مصر العربية - وزارة النقل - تقوية الربط بين وسائل النقل لتحقيق انسياب حركة النقل بين الأقطار العربية - مشروع مقدم إلى مجلس وزراء النقل العرب الدورة (18) ص (236-238) .

ملحق رقم (1) قيمة التجارة العربية البينية 1990-2004

مليار دولار

(مليار دولار)

التصنيف	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
التجارة العربية البينية	22.7	22	24.1	23.4	24.1	24.5	27	28	26.2	27	31.3	33.5	19.6	47.3	64.5
الصناعات العربية البينية	13.9	13.3	13.6	13.4	13.6	13.5	14.6	15.8	13.7	14	16.3	17.7	21.3	25.5	34.7
الواردات العربية البينية	8.8	8.7	10.5	10	10.5	11	12.4	12.2	12.5	13	15	15.7	18.2	21.8	29.8

نسبة التجارة العربية البينية (%) من التجارة العربية الإجمالية 1990-2004

التصنيف	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
التجارة العربية البينية	9.4	9.4	9.3	9.3	9.7	9.1	8.5	8.4	9	8.5	7.6	8.3	9.5	9.5	10.1
الصناعات العربية البينية	10	10.1	9.8	9.9	10.4	9.4	8.2	8.5	10	8.1	6.4	7.4	8.8	8.4	8.7
الواردات العربية البينية	8.7	8.5	8.8	8.6	8.9	8.7	8.9	8.2	8.1	8.8	9.6	9.6	10.3	11.2	12.2

المصدر : التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعامي 2003-2005

ملحق رقم (2)

ترتيب التجارة العربية البينية حسب الأهمية عام (2003)

مليون دولار

الترتيب	اسم الدولة	الصادرات	السورادات	إجمالي التجارة البينية
1	السعودية	10196	2893	13089
2	الإمارات	4237.4	2681	6918.4
3	عمان	1323.6	1895.2	3218.8
4	الأردن	975.5	1581.7	2557.2
5	الكويت	833.3	1538.6	2371.9
6	مصر	1211.7	1107.7	2319.4
7	اليمن	466.8	1516.2	1983
8	سورية	1203	691.1	1894.1
9	المغرب	296.2	1286.1	1582.3
10	لبنان	637.5	920.5	1558
11	تونس	654.5	824.8	1479.3
12	السودان	303.6	1147.5	1451.1
13	البحرين	809.5	635.7	1445.2
14	قطر	594.1	819.7	1413.8
15	العراق	340.6	912.5	1253.1
16	الجزائر	613.2	502.9	1116.1
17	ليبيا	525.8	439.9	965.7
18	جيبوتي	169.5	186.6	356.1
19	الصومال	76.2	154.5	230.7
20	موريتانيا	11.2	50.1	61.3
	المجموع	25479.6	21785.4	47265

المصدر : التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام 2005 - جدول (3/8)

ملحق رقم (3)

هيكل الصادرات والواردات العربية البينية عام 2003

النسبة الواردات العربية البينية (%)	النسبة الصادرات العربية البينية (%)	البند السلعي
47.6	52.8	المواد الخام والوقود المعدني
17.7	17.5	الأغذية والمشروبات
17.3	15.9	المواد الكيماوية
10.2	7.9	المصنوعات
7.2	5.9	الآلات ومعدات النقل
100	100	المجموع

المصدر : التقرير الاقتصادي العربي الموحد - 2005 جدول رقم (6) ص 143 .