

الفصل العاشر

النقل والتجارة



الفصل العاشر

النقل والتجارة

أولاً: وسائل النقل

تعدد وسائل المواصلات من المقومات الأساسية التي تسهم في استغلال وتنمية الموارد الاقتصادية، ويعتمد التبادل التجاري سواء بين أجزاء الإقليم الواحد أو بين الأقاليم المختلفة على توافر المواصلات، وتسهل نقل السلع والبضائع وانتقال الأشخاص فللنقل أثر كبير على مجالات الحياة المختلفة الثقافية والحضارية والسياسية والاجتماعية، وللنقل في الوطن العربي أهمية كبيرة فيمتد من الشرق إلى الغرب لمسافة 8000 كم ومساحة 14 مليون كم² ويقع في قارتين، لذا لابد من وجود طرق تربط بين أقطاره وأبنائه فتعزز المواصلات سواء البرية أو البحرية أو الجوية وحدة هذا الوطن ويقوي من تكامله الاقتصادي ويجعل التنسيق بين وحداته أكبر ومن وسائل المواصلات ما يلي:

أولاً: النقل البري

يشمل السكك الحديدية وطرق السيارات وطرق القوافل.

أ. السكك الحديدية في الوطن العربي:

يعتبر النقل بالقطارات ذو أهمية كبيرة لكون النقل فيه يتفوق على غيرها من وسائل النقل البري في المسافات الطويلة وتنقل الحمولات ذات الحجم الكبير والوزن



الثقل، ونقل أعداد كبيرة من الركاب، ونقل السلع السريعة التلف كالخضروات والفاكهة واللحوم والأسماك وتستخدم في نقل البريد، وفي الوطن العربي خمس مجموعات للسكك الحديدية، مجموعة سكك حديد مصر، والسودان، وبلاد المغرب والعراق ومجموعة سكك حديد بلاد الشام، فالسكك الحديدية قليلة في الوطن العربي ولا تناسب مساحته الكبيرة ولا عدد سكانه وهناك مساحات واسعة تكاد تخلو من السكك الحديدية مثل جميع جهات ليبيا وجنوب إقليم المغرب العربي ومعظم شبه جزيرة العرب وصحارى مصر الشرقية والغربية وبادية الشام كما أنها غير مترابطة فسكك حديد مصر لا تتصل بسكك حديد السودان ولا تتصل بليبيا والمغرب العربي وبلاد الشام والعراق وترتبط السكك الحديدية بمواطن الإنتاج الزراعي والمعدني لتربطها بموانئ التصدير دون العناية بربط البلدان العربية بعضها ببعض مما يؤدي إلى زيادة التمزق فيما بينها، وأهم خطوط هذه السكك الحديدية هي:

1. السكك الحديدية في مصر:

تشكل مصر أكبر دولة عربية تمتلك سكك حديدية تليها السودان ثم الجزائر والمغرب فسوريا والعراق، أما عن ما يقابل كل 1000 كم² من المساحة من سكك حديد فتأتي سوريا بالمرتبة الأولى 14.8 كم² ثم تونس 13.4 ثم المغرب 8.9 والأردن 8 والعراق 6.1 ثم مصر 5.9 كم كما يوضحها جدول (49) يبين أطوال وكثافة السكك الحديدية في الوطن العربي.



الدولة	أطوال السكك الحديدية	كيلومتر من السكك الحديدية لكل 1000 كم ² من المساحة	كيلومتر من السكك لكل 100 نسمة
السعودية	1365	0.6	8
تونس	2191	13.4	26
الجزائر	4047	1.7	15
المغرب	4003	8.9	16
موريتانيا	810	0.6	39
الأردن	787	8	18
مصر	6008	5.9	1
العراق	2692	6.1	13
سوريا	2732	14.8	21
السودان	4800	1.9	18
إجمالي الوطن العربي	29406	2.2	13

ففي مصر تتركز السكك الحديدية في إقليم الوادي والدلتا وتعتبر القاهرة المركز الذي تلتقي عنده الخطوط الحديدية بمصر وترتبط جميع المحافظات بعضها ببعض وتربط الداخل بالموانئ على ساحل البحر الأبيض وساحل البحر الأحمر، فهناك خط يصل الإسكندرية بالسلموم على حدود ليبيا وآخر يصل القاهرة بالسويس وثالث يصل القاهرة بالإسماعلية وبور سعيد وخطوط تربط الصعيد بالقاهرة وبمناجم الحديد في الواحة البحرية أو تقريباً معظم أجزاء مصر مرتبطت بالسكك الحديدية.

2. السكك الحديدية في المغرب العربي:

تمتد في اتجاه عرضي على امتداد إقليم التل الساحلي وتتحكم جبال أطلس بهذا الامتداد فهناك خط من مدينة صفاقس ومدينة تونس في الشرق إلى الدار



البيضاء وتربط السكة الحديد هذه بين أقطار المغرب الثلاثة وتمر بها أكبر المدن عمراناً في تونس والجزائر والمملكة المغربية ومنها تمتد خطوط فرعية في الداخل تخترق فتحات الجبال والوديان وتربط مناطق إنتاج المعادن بموانئ البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي بالخارج وطولها 7732 كيلومتراً منها في الجزائر 3761 وتونس 2192 والمملكة المغربية 1779 كيلومتراً.

3. سكة حديد ليبيا:

كان بها خطان قصيران 100 كيلومتراً الأول يربط بنغازي على البحر المتوسط بظهيرها والثاني يربط ميناء طرابلس بما يجاوره فالصحراء الكبرى تصل بحافتها إلى البحر المتوسط في المنطقة الوسطى من ليبيا فتفصل بين مناطق الاستقرار البشري فتفصل برقة ومركزها بنغازي في الشرق عن طرابلس ومركزها ميناء طرابلس في الغرب ويقتصر النقل الآن بينهما على الطريق الساحلي بالسيارات أو السفن وتسعى ليبيا لبناء شبكة حديد تربط بين مدنها في المستقبل القريب فهي حالياً خالية من السكك الحديدية.

4. سكة حديد السودان:

تبدأ من وادي حلفا في الشمال ولا تتصل كسكة حديد مصر التي تنتهي عند الشلال جنوب أسوان وخطوطها من الأبيض ومركزها الرئيسي غرباً ليصلها بنبالا والخط الآخر من نبالا ليربطها بمدينة واو وآخر في الرصيرص جنوباً على النيل الأزرق وآخر بورسودان على البحر الأحمر شرقاً وتبلغ طول سكة حديد السودان 4786 كيلومتراً وتتجمع كلها في الأبيض غرباً وفي بورسودان شرقاً وفي الرصيرص جنوباً وفي وادي حلفا شمالاً أي أن شبكة حديد السودان ذات نهايات في أربعة اتجاهات تخدم كل جهات السودان.



5. السكك الحديدية في الشام:

تمتد من الشمال إلى الجنوب مع الاتجاه العام للتضاريس لتخدم سوريا ولبنان والأردن وفلسطين وهي ما بين حلب في الشمال ودمشق في الجنوب، وما بين حمص في سوريا إلى طرابلس في لبنان أو بين دمشق وبيروت وتربط حلب بالموصل وبغداد.

6. السكك الحديدية في العراق:

تمتد من الشمال إلى الجنوب أي من الموصل إلى البصرة ووصلات تربط الموصل في العراق بحلب في سوريا وتربط بغداد بركوك وأربيل في الشمال الشرقي وبغداد هي المركز الرئيسي لتجمع الخطوط الحديدية.

مما تقدم نجد أن المجموعات الهامة هي:

أ. السكك الشمالية للحديد وهي الجزء الممتد في سوريا من الخط الدولي المعروف باسم خط حديد برلين - بغداد ويبدأ الخط السوري في الشمال الشرقي عند تل جوتشك - القامشلي ثم يدخل تركيا ويسير موازياً للحدود ثم ينحرف نحو الجنوب - حلب.

ب. سكة حديد حلب - حماه - حمص - دمشق وتمتد طويلاً مع الاتجاه العام للتضاريس ومن حمص - ميناء طرابلس اللبناني - ساحل لبنان - بيروت - سكة حديد فلسطين.

ج. سكة حديد بيروت - دمشق ويسير في اتجاه عرضي ويخدم حركة تجاه الترانسيت إلى الأردن ويبلغ طول سكة حديد سوريا 2078 كم والأردن 1713 عام 1985.

د. سكة حديد الحجاز: وهو خط ضيق يبلغ طوله 3159 كم أنشئ لأغراض سياسية وعسكرية حين كان الوطن العربي يخضع للسلطة العثمانية



وكان يصل دمشق - المدينة المنورة عبر الأردن وقد ضرب هذا الخط أثناء الحرب العالمية الأولى. وفي عام 1954م اتفقت السعودية والأردن وسوريا على إعادة تسيير هذا الخط لخدمة تجارة الترانسيت إلى الأردن عبر سوريا ولم يتم تشغيل هذا الخط حتى الآن ولكنه أصبح اليوم لا يزيد طوله عن 577 كم.

ويبلغ طول شبكة السكك الحديدية التي تخدم التواصل العربي 17500 كم يقع منها 6300 كم في دول المغرب العربي و 6200 كم في وادي النيل والباقي في الأقطار العربية الأخرى، ويبلغ طول السكك الحديدية ذات المقياس العادي 19787 كم أي بنسبة 72.6% وذات المقياس الضيق 7445 كم أي أنها تشكل 27.4% أما السكك الحديدية فنسبتها 10% من مجموع أطوال السكك الحديدية في الوطن العربي. وأهم خط يصل بين الدول العربية هو الخط الذي يبدأ من أم قصر - البصرة - بغداد - الموصل - الیهربية - دير الزور - حلب ثم اللاذقية وهناك خط آخر يتجه نحو مسلمية ثم تركيا - أوروبا أما باقي السكك الحديدية في الدول العربية الأخرى فتخدم النقل داخل كل قطر على حده.

ب. طرق السيارات:

يعتبر النقل بالسيارات أيسر من النقل بالسكك الحديدية لعجزها من أن تواجه احتياجات البلاد العمرانية والاقتصادية بسبب قلة شبكتها وعدم ترابطها وتكاملها ولا سيما في البلاد ذات المساحة الشاسعة فأنشأت الطرق البرية الممهدة وهي أقل كلفة من الخطوط الحديدية وأسرع، فأصبح النقل بالسيارات يحتل أهمية كبرى في البلاد العربية في نقل البضائع والركاب كما أنشأت الطرق المرصوفة في بعض أجزاء الوطن العربي التي تفتقر إلى السكك الحديدية كما هو الحال في جنوب السودان. وأهم الطرق الممهدة للسيارات والتي تربط أجزاء الوطن العربي هي:

1. طريق المحيط الأطلسي - ساحل البحر المتوسط وهو يبدأ من الدار



- البيضاء في المملكة المغربية - الجزائر - تونس - ليبيا - مصر ينتهي عند الإسكندرية والقاهرة.
2. طريق الساحل الشرقي للبحر المتوسط - إقليم الخليج العربي ويبدأ من بيروت - دمشق - بغداد - البصرة - الكويت وينتهي في الظهران.
3. طريق بغداد - المدينة المنورة - مكة - إلى جدة.
4. طريق حلب - دمشق - حوران - جبل الدروز - عمان الأردن.
5. طريق الكويت - الرياض - المدينة المنورة - جدة.
6. تكثر الطرق الداخلية التي تربط مدن وقرى كل دولة على حدة لخدمة النقل الداخلي.
7. طريق أسوان - الخرطوم - جوبا وهي المركز الرئيسي لتجمع الطرق.

ج. طرق القوافل:

- تستخدم قوافل الحيوان، ففي البادية والسهول يستخدمون الجمال، وفي المناطق الجبلية البغل والحمار فما زالت ليومنا هذا نشيطة في النقل الداخلي في كثير من الجهات في الوطن العربي وأهم طرقها:
1. طريق درب الأربعين ويبدأ من الفاشر بإقليم دارفور غرب السودان لينتهي في أسيوط.
 2. طريق الواحات في الصحراء الغربية المصرية لتربطها بالواحات الليبية.
 3. طرق تربط واحات صحاري بلاد المغرب في الشمال بمراكز العمران بإقليم الحشائش في غرب إفريقيا في الجنوب.
 4. طريق العراق — الأردن.
 5. طريق العراق — الخليج العربي شرقاً — بالحجاز غرباً.
 6. طريق الأردن — سائر بادية الشام شمالاً — السعودية — اليمن جنوباً.
 7. طريق الإمارات — بحذاء الساحل ليربطها بكل إمارات الخليج العربي.
- وبالرغم من التقدم الكبير الذي تحقق في إنشاء شبكة الطرق البرية، وفي



تحسين طرق القوافل فإنها لا تزال قاصرة عن الوفاء بحاجات البلاد العربية في الميدان الاقتصادي والاجتماعي والاستراتيجي فالكثير من المناطق الصحراوية والريفية في منعزل من الأجزاء الأخرى حتى القطر العربي الواحد المتسع المساحة كالسودان وليبيا والجزائر وغيرها وكذلك أطوال الطرق غير المرصوفة أكبر من الطرق المرصوفة كما هو الحال في مصر وسوريا والسعودية وغيرها جدول رقم (49) يبين ذلك.

جدول رقم (50) أطوال الطرق البرية المرصوفة وغير المرصوفة في الدول العربية (1988)

الدولة	الطرق المرصوفة	الطرق غير المرصوفة	إجمالي
الجزائر	48266	33383	81648
السعودية	29687	66453	9614
سوريا	28892	1559	30452
المملكة المغربية	27717	21454	59171
العراق	26040	13575	29615
مصر	13974	9994	22968
تونس	12468	6124	18592
اليمن	5432	22470	27902
السودان	4540	15580	20120
عمان	4247	18144	22391
الكويت	4097	-	4097
الأردن	4002	1525	5527
الإمارات	2300	-	2300
البحرين	1964	650	2614
موريتانيا	1710	5848	7558
إجمالي	215327	226758	442095

المصدر: المجموعة الإحصائية العربية الموحدة - العدد الثالث إبريل 1990 - ص 188.



ثانياً: النقل المائي

يشمل النقل البحري والنقل النهري وهي:

أ. النقل البحري:

تشرف البلاد العربية على سواحل طويلة صالحة للملاحة فتملك المسطحات المائية للبحار والمحيطات الهامة وبها الأنهار والموانئ والمضايق البحرية الإستراتيجية التي تتمكن في الكثير من بلدان العالم كمضيق باب المندب وهرمز وجبل طارق وقناة السويس وتلك المميزات التي حباها الله للدول العربية إلا أن خطوط الملاحة بها غير منتظمة بل في كثير منها غير موجودة فيما بينها مما يجعلها تتعامل مع الشركات الأجنبية لنقل سلعها التصديرية فيقل قدرتها الذاتية رغم وجود أسطولها البحري منذ عام 1976 وتمتلك 55 باخرة ولديها شركة وكالات الملاحة والشركة العربية للنقل والشركة العربية للاستثمار وتأجير البواخر إلا أنه ما زال قاصراً عن تلبية نقل التجارة الخارجية العربية وبالتالي عجزه عن تحقيق الاستقلال العربي، وعام 1979 تأسس الاتحاد العربي للناقلين بهدف إلى توحيد جهود الأعضاء والتعاون فيما بينهم بغرض تقدم النقل البحري وتيسير انتقال الركاب والبضائع بين الدول العربية وبين العالم، فالموقع الجغرافي والعلاقات المكانية والاتساع والامتداد والإشراف على جهات بحرية طويلة على المحيط الأطلسي والهندي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والموانئ الكثيرة في بلدان المغرب العربي وليبيا ذات الساحل الطويل والموانئ ذات النشاط الاقتصادي مثل ميناء طرابلس الغرب.

ومرسي البريقة وميناء بنغازي وميناء درنة وطبرق، وموانئ بورسعيد وموانئ بلاد الشام كميناء اللاذقية، وميناء العقبة، وبورسودان وميناء جدة وغيرها الكثير من الموانئ التي تربط بين أجزاء الوطن العربي والعالم وأهم هذه الطرق البحرية هي:



1. طرق الملاحة البحرية التي تربط بين أجزاء الوطن العربي وهي:

- خط من الإسكندرية - بيروت - اللاذقية
- خط من الإسكندرية - موانئ تونس - موانئ الجزائر
- خط من السويس - جدة
- خط من السويس - بورسودان
- خط من السويس - الحديدة

2. طرق الملاحة البحرية التي تربط بين الوطن العربي والعالم الخارجي وهي:

- خط من الإسكندرية - جنوه - مرسليليا - نيويورك
- خط من الإسكندرية - أودسا (ثغر روسيا الاتحادية) على البحر الأسود
- خط من بورسعيد - إلى موانئ الشرق الأقصى وأستراليا بممر قناة السويس
- خط من السويس - إلى موانئ شرق إفريقيا
- الطرق بين المغرب العربي - بموانئ إيطاليا - فرنسا - غرب أوروبا
- موانئ الشام - تربطه بدول حوض البحر المتوسط وخارجه
- الخط الذي يربط بيروت - طرابلس - اللاذقية - مرسليليا
- الخط الذي يربط موانئ الشام - بموانئ اليونان
- موانئ الشام - إيطاليا وموانئ فرنسا
- مجموعة الطرق الملاحية التي تربط البصرة - موانئ الخليج - جنوب غرب أوروبا عبر السويس فقناة السويس نشطت التجارة العربية مع العالم الخارجي وهذه القناة تمتد عبر برزخ السويس بين البحر المتوسط والبحر الأحمر فربطت بين الأقطار العربية المطللة على البحر المتوسط والأحمر ونشطت الموانئ وربطت بين الشرق والغرب وقصرت المسافة ووفرت الوقود واختصرت الزمن للمسافرين وحركة البضائع ومع تطور أحجام السفن ومضاعفة حمولتها وازدياد حركة الملاحة عبرها استمرت عمليات توسيعها وتعميقها



فقد كان عرض القناة عام 1869 سبعين متراً وهي اليوم 120 متراً وكان عمقها 8 أمتار أصبح 14 متراً تسمح بمرور البواخر التي تزيد حمولتها عن مائة ألف طن وطولها من بورسعيد شمالاً حتى السويس جنوباً 161 كم وباستمرار تعد مصر المشروعات المختلفة لتحسين وسائل الملاحة في قناة السويس فهي شريان الملاحة العالمي الرئيسي لأنها تربط بين دول قارة أوروبا الصناعية ودول آسيا وإفريقيا وأستراليا التي تنتج الكثير من المواد الأولية والغذائية التي تحتاجها أقطار أوروبا الصناعية.

ب. النقل النهري:

يوجد في الوطن العربي أنهاراً كثيرة منها صالح للملاحة ومنها غير صالح ومنها موسمي ومنها دائم الجريان وأهم الأنهار المستخدمة في النقل النهري هي النيل في مصر والسودان ودجلة والفرات في سوريا والعراق، أما بقية الأنهار العربية فإنها قليلة الصلاحية للملاحة وتساهم الأنهار في 23% من نقل البضائع و 4% في نقل الركاب سبب قلتها البطء وسوء تصميم الكباري والاهوسة وعدم وجود موانئ تخدم النقل النهري بل تقتصر على مجرد أرصفة، فنهر النيل والقنوات المتفرعة منه صالحة للملاحة طول العام كما أن انحدار النيل معتدل من الجنوب إلى الشمال مما يساعد على الملاحة في هذا الاتجاه، أما في الاتجاه المضاد من الشمال إلى الجنوب فتعتمد السفن الشراعية على الرياح الشمالية السائدة طول السنة وطول النيل من بحيرة ناصر حتى القاهرة 981 كم وإلى الشمال من القاهرة يتفرع النيل إلى فرعي دمياط ورشيد وطول الأول 242 كم والثاني 236 كم وكلها صالحة للملاحة طوال العام وأما في السودان فطول المواصلات النهرية 3860 كم ومن أهم الطرق طريق بين حلفا والشلال ويبلغ طوله 360 كم وينقل 50% من عدد المسافرين والسلع المتبادلة بين مصر والسودان والطريق بين الخرطوم وجوبا وطولها 1650 كم وتربط أطراف



السودان الجنوبية بالعاصمة كما توجد طرق ملاحية في الترع كترعة الإبراهيمية وبحر يوسف وغيرهما والمجاري السفلى لروافد النيل الرئيسة وأما نهرا دجلة والفرات فممنسوبهما يهبط في فصل الخريف إلى حد تتعذر فيه الملاحة ولكن تصلح الملاحة في نهر دجلة فيما بين القرنة (على شط العرب) وبغداد سبعة شهور في السنة خلال الربيع والصيف ونهر الفرات أقل صلاحية للملاحة من الدجلة وهو صالح للزراعة فيما بين ملتقاه بالدجلة عند القرنة إلى الناصرية أي لمسافة 140 كم في فصل الفيضان ويلتقي النهران عند القرنة فيكونان شط العرب الذي ينتهي إلى الخليج العربي وتقع عليه البصرة وهو صالح للملاحة على مدار السنة، وأهمية النهرين قليلة بالنسبة لنقل الركاب والبضائع ولكن لهما أهميتها للري وإنجاح الزراعة في العراق.

ثالثاً: النقل الجوي

أسرع وسائل النقل ولا يتأثر كثيراً بالعقبات التي تعترض النقل بالسكك الحديدية أو السيارات، ويقتصر على نقل المسافرين والبريد والمنقولات الخفيفة ذات القيمة العالية لارتفاع تكاليفه، لكنه يلعب دوراً أساسياً في ربط البلدان العربية بعضها البعض وربطها بكل دول العالم الخارجي ولا سيما أن للبلدان العربية موقعها الجغرافي المميز بين القارات قارات العالم لذا تكثر بها المطارات كالقاهرة ومطار الخرطوم والجزائر والدار البيضاء وتونس وبيروت ودمشق وعمان وبغداد والكويت والبحرين والظهران وجدة وعدن، وتربط الخطوط الجوية بين أجزاء الوطن العربي حيث توجد مطارات الدار البيضاء والرباط في المغرب ومطارات الكويت والبحرين والدوحة وعمان شرقاً، ويعتبر مطار القاهرة وبيروت من المراكز الرئيسية للنقل الجوي بسبب اتساعهما وإعدادهما مما يسمح لأضخم الطائرات بالهبوط والصعود ليلاً نهاراً ومنها تمتد الخطوط إلى جميع المدن الرئيسية العربية مثل الدار البيضاء والرباط وتونس والجزائر وطرابلس الغرب وبنغازي والخرطوم وصنعاء والظهران



والرياض وجدة والكويت وعمان والبصرة وبغداد ودمشق وبيروت، مما جعل النقل الجوي الوسيلة الأسرع والأهم ريد البلدان العربية بكل مدنها بعضها ببعض وربطها بالعالم الخارجي بمختلف جهاته ويمتاز بأنه ربط بين الثقافات والحضارات والمقومات السياسية والعسكرية والاقتصادية بأيسر الطرق وأسهلها فجعل العالم كمدينة واحدة مترابطة الأجزاء رغم اتساعها وبعد أطرافها.

ثانياً: التجارة

تؤثر التجارة على القوة الاقتصادية والسياسية للدولة، لكونها تمثل إحدى شمار التفاعل بين الإنسان والموارد الطبيعية وكيفية تحكمه فيها وقدرته على استغلالها الاستغلال الأمثل، ولها دورها الأساسي في رسم مسار التنمية الاقتصادية وتعطي مؤشراً على مقدار التبعية الاقتصادية العربية تجاه اقتصاديات الدول الصناعية المصدرة للبضائع والسلع التي تستوردها لأقطار العربية منها، والتجارة إما داخلية بين البلدان العربية أو خارجية (الصادرات والواردات)، فالصادرات تسهم في تنمية الدخل القومي، والواردات تحقق متطلبات الدولة مما تحتاجه من سلع وبضائع لا تستطيع توفيرها لسكانها بسبب من الأسباب، وتوفير حياة آمنة مستقرة. والتجارة في الوطن العربي وارداتها أكثر من صادراتها في الدول غير النفطية مما يسجل عجزاً تجارياً فيها وأما الدول النفطية فإن صادراتها أكثر من وارداتها مما يزيد من دخلها القومي، وهناك علاقات تجارية بين كافة الأقطار العربية تتعلق بالصادرات والواردات إلا أن حجمها وقيمتها محدودة للغاية إذا ما قيمت بالقيمة الكلية فهي لا تتعدى بالنسبة للصادرات 5.8 بليون دولار أي ما يوازي 8% من الإجمالي الذي يبلغ 66.9 بليون ولا تتعدى بالنسبة للواردات 6.1 بليون دولار من الإجمالي العربي الذي يبلغ 83.2 بليون أي ما يعادل 7.4% من الإجمالي العربي وهي نسبة لا تقارن بتلك التي تتمتع بها كافة الأسواق الخارجية الأوروبية والآسيوية وهذه النسب تتباين من



سنة لأخرى، وسبب هذا الضعف هو أن وقوع معظم الوطن العربي تحت وطأة الاستعمار الإنجليزي والفرنسي والإيطالي مما أدى إلى تفتت الأرض العربية إلى وحدات سياسية صغيرة من ناحية وارتباط اقتصاديات هذه الأقطار باقتصادياتها كما أن الأقطار العربية متشابهة في إنتاجها الزراعي والحيواني فيجعل معظمها يعتمد على الاستيراد الخارجي، واعتمادنا على تصدير محصول واحد كالنفط أو القطن، وعدم مساهمة المصنوعات العربية في الصادرات العربية جعل معظم البلدان العربية رهينة التبعية الاقتصادية وتتجه الدول العربية إلى الإقلال من استيراد السلع الاستهلاكية والاقتصادية في إنتاج وتصدير المواد الخام وإنشاء المؤسسة المالية العربية للاتحاد الاقتصادي العربي ومشروع الوحدة الاقتصادية وتوحيد سياسة الاستيراد والتصدير محاولة منها التحرر من التبعية الاقتصادية وسيطرة الدول الصناعية الكبرى وتبين الجداول بعضاً من الصادرات والواردات العربية ولأعوام عديدة.

جدول رقم (51) يبين إجمالي الصادرات والواردات العربية (مليار دولار)

1994	1991	1990	1988	1986	
134.1	127.9	138.580	92.118	77.739	إجمالي الصادرات العربية
4.460.000	3.44.20	333.9600	269.3400	198.9400	إجمالي الصادرات المالية
3.1	3.7	4.2	3.4	3.9	نسبة الصادرات العربية %
115.3	102.429	108.100	94.578	86.184	إجمالي الواردات العربية
	0.400	3.450.600	2.773.800	1.890.200	إجمالي الواردات المالية
2.7	2.9	3.1	3.4	4.2	نسبة الواردات العربية %



جدول رقم (52) يبين الصادرات العربية 1985 . 90 . 1994 (مليار دولار)

الدولة	1986	1990	1994	الدولة	1986	1990	1994
الإمارات	1404 3	2131 2	24.38 5	تونس	1731	3502	5972
البحرين	2824	3024	5333	السودان	394	502	276
الجزائر	1284 1	1236 1	10.88 0	سوريا	1647	4232	3835
السعودية	2465 9	4416	28737	الصومال	109	141	-
العراق	1039 2	1047 9	صفر	لبنان	387	480	3899
عمان	4704	5074	5407	مصر	1838	4884	13353
قطر	3542	3195	3295	المغرب	217	4257	6104
الكويت	9629	7702	11778	موريتانيا	37	488	368
ليبيا	1092 9	1066 2	9139	اليمن	323	710	420
الأردن	674	922	2832	المجموع	10320 6	13858 0	157.79 9

جدول (53) يبين إجمالي الواردات من الدولة العربية (مليار دولار)

الدولة	1985	1990	1994
الإمارات	6484	12297	22.535
البحرين	7150	3814	4265
الجزائر	9843	10409	1.557
السعودية	22847	24069	44024



الدولة	1985	1990	1994
العراق	10559	6378	12
عمان	3153	2686	4744
قطر	1139	1695	2479
الكويت	6466	3974	10610
ليبيا	5532	5912	9381
الأردن	2735	2600	4549
تونس	2776	5372	6963
السودان	923	1205	332
سوريا	3967	2512	5620
الصومال	239	392	-
لبنان	2076	2438	6270
مصر	5495	13463	15069
المغرب	3866	6718	7494
موريتانيا	242	551	414
اليمن	2058	1612	1009
المجموع	93554	108100	157.966

جدول رقم (54) قيمة الواردات العربية ونسبة السلع من إجمالي الواردات % لعام 1994

الدولة	المبلغ مليون دولار	الواردات الصناعية % من جمة الواردات	المعدات وآليات النقل %	الطعام %
السعودية	16068	47	14	35
الإمارات	8700	41	19	35
مصر	5495	34	30	21
المغرب	4111	33	10	23
تونس	3429	41	15	24



الدولة	المبلغ مليون دولار	الواردات الصناعية % من جمة الواردات	المعدات وآليات النقل %	الطعام %
الكويت	3145	46	20	25
ليبيا	3120	43	16	37
عمان	2315	39	18	37
البحرين	2400	40	20	20
الأردن	2045	37	21	25
سوريا	1914	32	15	29
اليمن	1100	20	16	30
لبنان	847	40	15	20
قطر	811	40	20	25
السودان	389	32	22	22
موريتانيا	350	20	23	40

من جدول رقم (53) يبين أن الصادرات العربية نسبتها 3.9% من جمة الصادرات العالمية لعام 1986 ثم أصبحت 3.4% وعام 1990 كانت 4.2% و 1991 كانت 3.7% وانخفضت كثيراً عام 1994 فوصلت إلى 3.1% مما يدل على ضعف تلك الصادرات ورغم ازدياد المبالغ المعروفة للواردات في السنوات الثلاث من 984 مليار دولار 986 مليار دولار إلى 102429 مليار دولار ثم أصبحت 115300 مليار دولار فيدل ذلك على حاجة البلاد العربية إلى الدول المصدرة لتأمين حاجات سكانها.

وأما جدول رقم (54) يبين الصادرات والواردات العربية لأعوام 1985 و 1990 و 1994 فكان في دولة الإمارات صادراتها عام 1985 نحو 14043 بينما الواردات 6484 ثم كانت صادراتها 1994م 24.385 مليار دولار و وارداتها 22.535



مليار دولار مما يدل على اقتصاد قوي في الإمارات لاعتمادها على تصدير النفط الذي أوجد لها فائضاً في دخلها القومي ليساهم في كفاية اقتصادها وتأمين حاجاتها سكانها، فيما نرى العكس ففي الأردن كانت صادراتها عام 1985 نحو 674 مليار دولار ووارداتها 2735 مما يدل على عجز في ميزانياتها وتحتاج إلى كثير من المشاريع وأساليب التنمية حتى تحقق حاجات سكانها فهي دولة زراعية تحتاج إلى كثير من رؤوس الأموال للتنمية فيها.

وأما الصادرات اليمن عام 1994 كان 420 مليار دولار منها وارداتها في نفس العام 1009 مليار دولار فهي نسبية في الأردن وينطبق ذلك على البلدان العربية الأخرى فسوريا دولة زراعية كانت صادراتها عام 1985 نحو 1647 مليار دولار بينما وارداتها كانت 3967 مليار دولار فتحتاج في الأردن لكثير من رؤوس الأموال لدعم تنميتها وأما ليبيا فكانت صادراتها عام 1985 نحو 10929 مليار دولار بينما وارداتها 5532 مليار دولار فكان لديها فائضاً يساهم في تدعيم مشاريعها الأخرى، لتكون اقتصادياً قوياً ولا تعتمد على المساعدات المالية من الدول الصناعية الكبرى ذات الأطماع السياسية في كل البلدان العربية الزراعية منها أو النفطية.

ومن جدول رقم (55) يبين قيمة الواردات العربية ونسبة السلع من إجمالي الواردات لعام 1994 فالسعودية استوردت بمبلغ 16068 مليون دولار منها 47% من الواردات الصناعية ومعدات وآليات 14% والطعام 35% من هذا المبلغ مما يدل على اعتمادها على الدول الأجنبية في كل احتياجاتها وأما مصر الدولة الزراعية الصناعية فاستوردت في نفس العام بمبلغ 5495 مليون دولار منها 34% للواردات الصناعية و 30% للمعدات والآليات و 21% من هذا المبلغ للطعام ومن الجدول يتضح أن كل البلدان العربية تعتمد في تأمين احتياجات سكانها من المعدات والآليات والأدوات الصناعية حتى الطعام على الدول الأجنبية، وتسعى كل الدول العربية



لزيادة صادراتها وقلة وارداتها ولا يتم ذلك إلا بتمتية بشرية واقتصادية ووحدة عربية شاملة تحقق كل أهدافها وتقف شامخة في وجه أعدائها.

التكامل الاقتصادي بين دول الوطن العربي

التكامل هو أن تتكامل الدول العربية سواء من حيث الأسس الطبيعية أو البشرية، فالتكامل العربي والتعاون الاقتصادي العربي بارز في كل ناحية من نواحي الاقتصاد العربي وضرورة من ضرورات التطور العربي، وليس التكامل العربي ضرورة من ضرورات التطور العربي، وليس التكامل العربي ضرورة تحتمها الناحية العاطفية بل تحددها كذلك المصلحة المشتركة، وليست هناك دولة عربية واحدة تستطيع الاستغناء عن غيرها من دول العالم أو الاستغناء عن البلدان العربية الأخرى، وأن الوطن العربي يستطيع أن يكون حتى بإنتاجه المختلف الحالي أن يكون منطقة متكاملة تتميز بالكفاية الإنتاجية في كثير من السلع الزراعية، فنجد أن دولة عربية ما ينقصها من منتجات أو رأسمال أو عمال غيرها في دولة عربية أخرى فتتبع الإنتاج واختلاف الإمكانيات الطبيعية والثروات الاقتصادية وتوزيع السكان والطاقت البشرية يعتمد عليها هذا التكامل الذي يتحقق عن طريق الاختلاف في كل الإمكانيات كما أن الوحدة الاقتصادية تقوم على أساس المصلحة المشتركة والتبادل التجاري بين أقطار الوطن العربي يتم طبقاً لمصلحة الجميع وليس لمصلحة دولة بالذات أو مجموعة من الدول، فنجد دول عربية تصدر الزيوت النباتية والألياف النباتية والفواكه والمنتجات الحيوانية أكثر مما تستورد فهناك اختلاف بين الدول العربية في هذه الناحية فمصر والسودان تصدران الزيوت والألياف النباتية ولكنها تستوردان الفواكه كما أنها تصدر الحبوب الغذائية، ودول عربية أخرى تصدر أكثر مما تستورد من الخامات المعدنية بينما الخامات المعدنية واللافلزات المستخرجة من بلاد المغرب العربي تصدر للخارج وكذلك البترول



ومشتقاته والمعادن الأخرى باختلافها والمتسوجات والإسمنت والأسمدة والمواد الكيماوية جميعها يتوافر في بلد عربي ويقل في الآخر. كما أن الأسس الطبيعية للتكامل الاقتصادي تقوم على اختلاف الموقع الفلكي فيمتد هذا الوطن بين خطي عرض 2° جنوباً و 37° شمالاً فتتبع إنتاجه كما أن اختلاف الموقع بالنسبة للبحار والمحيطات أدى إلى اختلاف النشاط البشري من منطقة عربية لأخرى واختلاف موعد سقوط الأمطار صيفاً أو شتاءً أدى إلى تنوع المنتجات الزراعية واختلاف نصيب الدول العربية من الموارد المائية سواء من الأنهار والأمطار أدى إلى تنوع النشاط البشري كذلك كالزراعة والرعي واختلاف مظاهر السطح أدى إلى تنوع الإنتاج والمناطق السياحية كما أن اختلاف التكوين الجيولوجي والتراكيب الصخرية أدى إلى تنوع الإنتاج المعدني فدول المغرب ومصر والأردن تتميز بوفرة إنتاجها من الفوسفات والمنجنيز والرصاص والزنك وتتميز السعودية والكويت وليبيا بوفرة إنتاجها من البترول وهذه أسس طبيعية تساهم في التكامل الاقتصادي والعربي كما أن إنتاج الوطن العربي من الحبوب الغذائية والفواكه والزيتون والتمر والزيتون النباتية وامتلاكه لثروة حيوانية ضخمة وامتلاكه لمصادر الطاقة والمواد الخام وتنوع كثافة سكانه وتوافر الكفاءات والتخصصات والخبرات فالأسس البشرية هذه من أهم عوامل التكامل الاقتصادي العربي، ورغم توافر الأسس الطبيعية والبشرية لتحقيق التكامل الاقتصادي بين أقطار الوطن العربي إلا أن التبادل التجاري بين الدول العربية بعضها وبعض مازال محدوداً جداً ومعظم تجارة الأقطار العربية تتم مع دول العالم الخارجي بسبب الاستعمار الذي مزق هذا الوطن وسبب له التخلف وأمام الحواجز الجمركية والسياسية بين الدول العربية فجعلها تعتمد على السلع الأجنبية بينما تصدر الكثير من السلع العربية إلى دول أوروبا وآسيا مع حاجة الدول العربية الأخرى إليها. لذا لا بد من اتخاذ خطوات لتحقيق التكامل الاقتصادي العربي مثل إنشاء المؤسسة المالية العربية ومشروع الوحدة الاقتصادية وحرية انتقال رؤوس الأموال



بين قطر وآخر وحرية تبادل البضائع والمنتجات العربية بدون رسوم جمركية وتوحيد سياسة الاستيراد والتصدير ومشروع السوق العربية المشتركة فهي عوامل تحقق التكامل الاقتصادي بين الدول العربية لاستغلال الإمكانيات العربية الاقتصادية والسكانية مهما اختلفت النظم السياسية العربية لتحقيق الرخاء المشترك لها جميعاً، ولتحقيق الاستغلال الاقتصادي الكامل والسياسي ومواجهة تحديات الدول الصناعية الكبرى الطامعة في كل شبر من هذا الوطن العربي الكبير.