



Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1999/WG.1/3 /c.1
3 June 1999
ORIGINAL: ARABIC

المجلس

الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية
في مجال خدمات النقل البحري والجوي
في المنطقة العربية
بيروت، ٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩

UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA

13 JUN 1999

LIBRARY + DOCUMENT SECTION

مدى إمكانية تعظيم ايجابيات
اتفاقية الجات للخدمات عند
التطبيق على قطاع النقل البحري

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. والآراء الواردة فيها هي آراء المؤلف وليست، بالضرورة، آراء الإسكوا.



قسم النقل
شعبة القضايا والسياسات القطاعية
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

إجتماع خبراء حول إتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال

خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية

٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩

بيت الأمم المتحدة، ساحة رياض الصلح

بيروت، الجمهورية اللبنانية



الهيئة العربية للطيران المدني



الاتحاد العربي للنقل الجوي



منظمة الطيران المدني الدولي



الأكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحري



مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة
والتنمية



منظمة التجارة العالمية



الاتحاد العربي للناقلين البحريين



الهيئة العالمية للنقل الجوي



غرفة التجارة الدولية
في بيروت



طيران الشرق الأوسط



وزارة النقل اللبنانية

مدى إمكانية تعظيم إيجابيات
إتفاقية الجات للخدمات عند
التطبيق على قطاع النقل البحري

ورقة مقدمة من

عبد الوهاب عبد العزيز جلال
مستشار البحوث والتطوير الإداري
شركة النقل البحري

تمهيد

لاشك أن الظروف والعوامل الاقتصادية للدول ينعكس أثارها على الظروف والعوامل الاجتماعية والسياسية والثقافية المستهدفة للمجتمع.

لذا فإن الدول تقوم بإجراء العديد من الدراسات لاقتصادها القومي بهدف إجراء التعديلات والتغييرات سواء أكانت أساسية أو جزئية بهدف تطويره بما يجعله أكثر كفاءة وفاعلية في تحقيق الأهداف وبما يؤدي إلى إمكانية التخطيط الجيد للمشروعات وتنفيذها والذي ينعكس أثره على التنمية الشاملة وبما يضمن توجيه كافه الموارد المادية والبشرية لتحقيق الأهداف القومية.

ولقد قطعت الدول العربية شوطا كبيرا في اصلاح مسارها الاقتصادي واجتياز أية عقبات كانت تقف عائقا في سبيل استعاده اقتصادها القومي لكافة مقوماته الأساسية للدخول الى مرحلة الانطلاق ومأخوذاً في الاعتبار المتغيرات الدولية من عولمة وخلافه وفتح مجالات المنافسة بين الدول.

وبوعى وإدراك من قيادات الدول العربية إستهدفت السياسة الاقتصادية بها تجميع موارد كل دولة لتكون في خدمة الخطط الاقتصادية ورسم السياسات الكفيلة بتحقيق أهداف تلك الخطط.

وباعتبار الأهمية الاقتصادية التي يمثلها قطاع النقل والاتصالات والذي يكون مداخل البلاد ومخارجها لجميع الدول كما يمثل أيضا مجموع الشرايين التي تتساب في جسد أى دولة. لذا فمن المطلوب الا تغيب عن قيادات الدول العربية أن تكون رؤيتها في إطار الادراك الصحيح لما كان من أوضاع وأنظمة وممارسات وما ينبغى أن يكون عليه هذا الادراك مأخوذاً في الاعتبار حقائق الاحتياجات للمجتمع الجديد وأيضاً حقائق التطوير العلمى والتكنولوجى فى صناعه النقل وأنظمة المواصلات والاتصالات وكلها قد بلغت اليوم درجات عالية من كثافة الاداء وكفاءته وتعدد وسائله وتشابك روافده.

كذلك نجد أن الانفتاح الاقتصادي على العالم الخارجى قد بات حقيقة راسخه يتيح فرصا واحتمالات ويضعنا فى ذات الوقت أمام اختيارات وتحديات.

وإذا كان هذا الانفتاح قد قصد به فى المقام الأول أن يكون سبيلا لانتعاش الاقتصاديات الوطنيه من خلال التعامل المتحرر مع إقتصاديات الدول الأخرى أخذاً وعطاءً وبما يتيح كذلك نقلا للخبرات والممارسات والتكنولوجيا الحديثه الى البلاد المختلفة عن طريق المشروعات المشتركة والاستثمارات الأجنبية وبما يستهدف أيضا حفز القدرات الوطنيه لكل دولة على التطور ثم الابداع لمواجهة الظروف والمتغيرات والتعاملات العالمية الجديده وما تتضمنه كذلك من منافسات وتحديات.

وإذا كان الأمر كذلك فإن الأمر يتطلب نبضا سريعا يتوافق مع الحركة الجديده وتدفعاتها.

ولا شك أن النقل البحرى بإعتباره يمثل أهميه بالغه لجميع الدول لما يحققه من إنسياب لحركة التجاره العالميه وربط الدولة بدول العالم الخارجى بحرا وبراً بالإضافة لأنه أرخص وسيلة لنقل البضائع كما أنه يمثل التكلفة النهائية لنقل السلع ومن هذا المنطلق فقد حظى هذا القطاع باهميه بالغه فى إطار التطور العالمى فى مجال الانتاج والخدمات بما يحقق له خلق آليات للمنافسه تتم بين الدول.

وعلى الرغم من أن هذا القطاع بعد مصدرا لخدمات تعد في جوهرها مكملة للتجاره الدولية فى السلع إلا أنه قد شهد هذا القطاع إصرار الدول المتقدمه على إدخال الخدمات فى هذا المجال ضمن تحرير التجاره الدولية وذلك فى مجال المفاوضات التى تمت فى إطار جوله أورجواى والتى أدت إلى النتائج الآتية:

١- التأكيد فى الربط بين السياسات التجاريه والاقتصاديه والتفاوض حولها كوحده واحده.

٢- التعامل مع القطاعات المهملة فى التجارة العالميه كالخدمات والسلع الزراعيه أو تلك التى تخضع لنظم خاصه كالمنسوجات والملابس الجاهزه.

وباعتبار أن قطاع النقل البحرى بأنشطته المختلفه لا يخرج عن كونه خدمه تؤدى للبضاعه أو السفن بالموانى فكان من الطبيعى أن تشمله المفاوضات باعتبار أن إتفاقيه الجات للخدمات سوف تنطبق عليه.

وحتى يمكن الوصول الى نتائج إيجابيه محددده فقد رأينا أن تنقسم الورقه البحثيه على النحو التالى:

- المبحث الأول: العناصر الأساسيه للنقل البحرى
- المبحث الثانى: إتفاقيه الجات للخدمات وأهم ما تضمنته من قواعد وأحكام
- المبحث الثالث: إمكانية تعظيم الايجابيات فى ظل الاتفاقية

المبحث الأول العناصر الأساسية للنقل البحري

يتمثل النقل البحري في ثلاث عناصر أساسية هي:

- ١- السفينة
- ٢- البضائع
- ٣- الموانئ

وسوف نتناول كل عنصر من هذه العناصر على حده بما في ذلك الامكانيات المتاحة لدى الدول العربية.

١- الأسطول التجاري العربي

(أ) على الرغم من نمو حركة التجاره العالمية خلال الفتره الماضيه فانه يلاحظ بالنسبه للأسطول التجاري البحرى العربى فى ١٩٩٦/١٢/٣١ الاتى:

البيان	الاجمالى	بضائع عامة	حاويات	حاملات صب	ناقلات بتترول	أخرى
الحمولة بالمليون طن /وزن	١١,٨	٣,٠	٠,٤	١,٥	٥,٨	١,١
النسبه الى الاجمالى	%١٠٠	%٢٥,٤	%٣,٤	%١٢,٧	%٤٩,٢	%٩,٣٦

* الحمولات الموضحه بالطن الوزنى.

(ب) يتراوح متوسط أعمار السفن المشار إليها ما بين خمسة عشر عاما ، ثلاثون عاما.

يلاحظ أن ٤٩,٢ % من إجمالي الحمولة يتمثل فى ناقلات البترول.

كما أن أغلب الشركات الملاحية من القطاع الخاص ليس لديها رؤوس الأموال الكافية لامتلاك سفن متطورة أو حتى تحديث الاسطول قليل العدد المملوك لها بما يمكنها من إحراز ميزه تنافسيه ، ويستغنى من ذلك مجموعه شركات قليله العدد منها شركة الملاحة العربية المتحدة فهى الشركة التى إستطاعت أن تساير التطوير العالمى وتمتلك أسطول كامل التحوية تحتل به مركز متقدم بين الشركات العالمية المالكه لإسطول الحاويات .

هذا بالاضافه الى الشركة الوطنيه للملاحة السعوديه الجنسيه والتي دخلت حديثا فى سوق النقل البحرى وبدأت مشروعها ببناء سفن حاويات حديثه .

وباعتبار أن النقل البحري يعتمد أساسا على السفينه كأحد العناصر وهو أرخص الوسائل لنقل البضائع ومن هذا المنطلق حرصت كافة الدول التي تعتمد في نشاطها الاقتصادي على حركة التجاره الدولية لكبر حجم صادراتها ووارداتها أن تهتم بأساطيلها الوطنية ورعايتها وتدعيمها سواء في ذلك الدعم المادى والتشريعى والبشرى وجميع ذلك يتم في إطار نظره قومية وإقتصادية ورؤية بعيدة النظر تنحصر في الاتى:

* ضمان ملكيه إسطول وطنى يكون قادرا على نقل تجارتها الخارجيه دون التعرض لمخاطر الظروف السياسيه والحربيه التى قد تتعرض لها وبما يوفر لها الاستقرار الاقتصادى والحفاظ على قدراتها الصناعيه فى الاستمراريه دون توقف على ظروف دوليه قد يكون من بينها سياسات تضر بها .

* تحقيق القدره على عدم التأثر بما قد يحكم النقل البحري الدولى من ظروف الاحتكار عن طريق الاتفاقيات التى تتم فى كثير من الاحيان بين ملاك السفن .

* لما يحققه الأسطول الوطنى من عائد مباشر وغير مباشر ————— على ميزان المدفوعات لتلك الدول سواء فى صوره نوالين محققه بالنقد الأجنبى المتولد عن مساهمه تلك الأساطيل فى نقل التجاره الدولية أو فى صوره نوالين كانت ستمثل عبء على ميزان مدفوعات.

* لما يولده هذا النشاط من دخل قومى للدول يساعد فى تدعيم اقتصادياتها ومن هنا يثور التساؤل أين موقعنا كدول عربيه منفرده ثم كمجموعه عربيه بين دول العالم المتقدم حتى يمكن الوصول الى نتائج محدده فى مجال تملك السفن بنوعياتها المختلفه ومواجهه الاستراتيجيات والسياسات التى فرضتها ظروف المرحله الحاليه التى أفرزت التحالفات والتكتلات والاندماجات التى تمت بين الشركات الملاحيه العالميه.

وبنظره متأنيه على الاسطول العربى طبقا للبيانات المشار إليها يتضح أنه فى كثير من الدول العربيه وعلى الأخص الدول غير النفطيه لم يتطور بها الأسطول ليواكب التطور العالمى اما لارتفاع أسعار بناء السفن فى الترسانات أو عدم توافر سبل التمويل اللازمه أو تفضيل إستثمار هذه الأموال فى مجالات تدر عائد أكبر من العائد للاستثمار فى هذا المجال.

وإذ نظرنا الى الاتجاه العالمى لشركات الملاحيه الخطيه المحواه فانا نجد الاتى:

* الاتجاه المتزايد فى التحالفات وإندماج شركات وهو ما يشكل الهيكل العام لهذا الأسطول خلال الفتره من ٩٧-٩٩ مما سيزيد قوه هذه الشركات وبما يحقق لها السيطره على السوق الملاحي العالمى فى الاتجاهات المختلفه.

* وتعمل هذا التحالفات على تحسين الخدمة وزيادة الربحيه مع العمل على تثبيت أسعار النوالين قدر الامكان وذلك من خلال تدنيه جمله التكاليف.

* أن هذا الشكل الجديد للعمل من خلال تحالفات يثير التساؤل عن جدوى وجود مؤتمرات ملاحيه بالمناطق المختلفه.

* ولا شك أن المعطيات التي أشرنا إليها تتطلب منا أن نكون صرحاء مع النفس قبل أن تكون صرحاء مع الغير حتى يمكن لنا تعظيم دور الأساطيل الوطنية ومتطلباتها في المرحلة المستقبلية في إطار تطبيق إتفاقيه الجات وهو ما سنتناوله فيما بعد.

التطور العالمي في مجال النقل

وإذا كانت السفينه هي محور عمليات النقل البحري لسنوات طويلة الا أنه مع ظهور الحاجه الى ترشيد عمليات النقل والتداول بغرض تحقيق اقل تكلفه مع أعلى كفاءه لنقل التجاره هذا بالاضافه الى إتجاه المستوردين لإستلام بضائعهم بمخازنهم ومما أدى الى ظهور عمليات النقل من الباب للباب وكذا عمليات النقل متعدد الوسائط وهو نظام عالمي جديد لنقل التجاره يقوم على فكره إدماج وسائط نقل البضائع من باب المنتج حتى باب المستورد النهائي للسلع في سلسله واحده متناسقه الحلقات كل حلقه منها تمثل وسيلة من وسائل النقل المستخدمة في رحلة هذه السلع وذلك على خلاف النظام التقليدي للنقل حيث تستقل كل وسيلة نقل بإجراءاتها وبالقائمين بها وبأنظمتها المنظمة لها وبتكاليفها ما نشأ عنه انفصال يكاد يكون كاملا.

* وقد أفرز هذا النظام أهميه خاصه لدور مقال " منظم " النقل متعدد الوسائط وإحتياج هذا النوع من النقل الى التنسيق الدقيق على النحو التالي:

- التنسيق الدقيق بين وسائل النقل المختلفه عن طريق الجدولة الدقيقة والتوقيت المحكم لتحركات هذه الوسائل .
- الدراية الكافيه بالأنظمة الجمركية للدول التي يمر من خلالها .
- التنسيق بين الانظمة المعمول بها بالموانى والمطارات ونقط العبور بما يحقق الهدف من هذا النظام فى النقل .

* و من وجه نظرنا فان طبيعه الجغرافيه للدول العربيه لانتقال التجاره بينيه بينها تستوجب إستخدام هذا النوع من النقل نظرا لتوافر الطرق الممتدة بينها بالاضافه الى توافر بعض الخطوط الملاحيه المباشره.

كما أن إستخدام هذا النوع من النقل سوف ييسر حركة التجاره العالميه .

٢- البضائع

وهو العنصر الأساسى الثانى والذى بدونه توافره لا يكون للسفينه أيه قيمة.

* لذا فان ملاك السفن ومشغليها يتنافسون على توفير البضائع التى تحمل على سفنهم وبما يحقق لهم الاتى:

- تحقيق رحلة اقتصاديه تحقق عائدا مناسباً .
- إكثانيه استخدام هذا العائد فى صيانه وتطوير وتحديث السفينه .

* وإذا نظرنا الى المرفق المبين به قيمة الصادرات والواردات البينية العربية لسنوات الفتره من ١٩٨٨ وحتى ١٩٩٦ مقارنة بإجمالي الصادرات والواردات مع العالم عن ذات الفتره لوجدنا أن نسبة الصادرات والواردات البينية العربية تمثل في المتوسط ٦,٣% - ٨,٥% على التوالي من إجمالي صادراتها ووارداتها .

وبالتالى فان ذلك سوف يكون له مردود على الأساطيل البحرية المملوكة لها خاصة وإذا أخذنا فى الاعتبار أن الجزء المنقول على سفن أجنبية يتضح مدى قصور الاسطول العربى عن إمكانيه الوفاء بالمتطلبات اللازمة لنقل حركة التجاره .

٣- الموانئ

إذا كان ما أوضحناه من أهمية للأساطيل الوطنية الا أنه لا يمكن فصله عن الخدمات الملاحية اللازمة لخدمة تلك الأساطيل وما تحمله من بضائع وأهمها الموانئ البحرية وهى المنافذ الشرعية التى تستقبل السفن.

فاذا أخذنا فى الاعتبار أنه نتيجة للتطوير التكنولوجى المذهل والسريع الذى يشمل العالم فى الأونه الاخيريه وعلى الأخص خلال العشرين عاما الماضيه فان هذا التطور قد شمل أيضا السفن ومعدات الشحن والتفريغ ومواصفات الموانئ وما يجب أن يهيأ بتلك الموانئ من تجهيزات يجب ان تتناسب مع هذا التطور العالمى والا أصبحت الموانئ غير مثيرة لاهتمام الناقل البحرى فى التعامل معها وتقع تلك الموانئ فريسه لاستغلال المغارين من ملاك السفن القديمة الذين يستغلون تلك الظروف فى تحقيق اكبر المكاسب على حساب اقتصاديات تلك الدول التى لم تطور موانئها ويؤدى ذلك الى استنزاف موارد تلك الدول مما يؤثر على اقتصادياتها تأثيرا كبيرا قد يعوق خطط تنميتها بل قد يكون سببا مباشرا فى الاضرار باقتصادياتها ضرار بليغا.

ومن هنا تبرز أهميه ضرورة الاهتمام بتطوير الموانئ والخدمات الملاحية بما يواكب التطور العلمى حيث انها تتعامل مع سوق عالمى تجوب فيه الاساطيل مختلف الموانئ العالمية ولا يحكمها مجرد عوامل داخلية ولا يمكن التحكم فيها بقرارات سيادية داخلية تلزم الناقل البحرى العالمى بالتعامل معها حيث أنه فى أبسط الصور ينصرف الناقل البحرى عن التعامل معها مفضلا التعامل مع موانئ متطوره تحقق له مصالحه الاقتصادية.

* هذا بالإضافة الى التطور العالمى فى مجال شحن البضائع العامة المنفرطه ليكون شحنها داخل حاويات ونقلها على سفن متخصصة ذات حمولات كبيره وأصبح يشكل عنصر الوقت المستغرق فى شحن وتفريغ تلك السفن أهم عناصر التكلفة مما يتطلب استقبال هذه السفن على أرصفه مزوده بمعدات متخصصة والتى تحقق معدلات شحن وتفريغ مرتفعه وما يتطلبه ذلك من توفير ساحات ذات حيز مناسب لتخزين الحاويات فور التفريغ وباسلوب يتناسب مع أولويات سحبها.

وفى إطار هذا التطوير العالمى فى مجال الموانئ ومحطات الحاويات فلا بد أن نشير الى أن هناك العديد من الدول العربية قد قامت بتطوير موانئها وتحديثها وإنشاء موانئ ومحطات حاويات جديده على أحدث النظم والأساليب.

ومواكبه للتطور فى هذا المجال أصبحت هناك موانى محورية يتحقق من خلالها خدمات الروافد وبملا
يؤدى الى تجميع البضائع بالميناء الأم ويخفض من تكلفه السفينه بدلا من دخولها عده موانى خاصه اذا كانت
هذه الموانى لا تسمح باستقبال سفن الحاويات ذات الجيل الخامس والسادس.

وهذا لاشك يودى الى توفير المصروفات وزيادة العائد.

المبحث الثانى

اتفاقية الجات وأهم ما تضمنته من قواعد وأحكام

مقدمة

- حدد الهدف المعلن للمفاوضات فى موضوع تحرير التجاره فى الخدمات فى وضع اتفاق متعدد الأطراف للتجاره فى الخدمات يحقق لكافه الأطراف ازاله القيود القائمة حاليا فى تلك التجاره وزياده مساهمه الدول الناميه فى نصيبها من التجاره الدولية للخدمات .

- ويعتبر الاتفاق الذى تم التوصل اليه هو أول إتفاق دولى متعدد الأطراف للتجاره فى الخدمات ويغضى مشموله كافه الخدمات القابله للتجاره الدولية بقطاعاتها المختلفه ومن بينها الخدمات الماليه ، النقل (برى ، بحرى - جوى) ، الاتصالات السلكيه واللاسلكيه ، السياحه ، الانشاء والتعمير ... الخ وبما فى ذلك أيضا إنتقال الخدمات المهنيه والعماله بين الدول أعضاء الاتفاق وذلك وفقا لجداول التزامات محدده تضعها كل دولة بعد مفاوضات مع باقى الأطراف ومأخوذا فى الاعتبار ظروف وأهداف التنمية الاقتصاديه لكل دولة (هذه الجداول وضعت نماذجها بالجات بناء على نتائج المفاوضات الخاصه بهذه النماذج) .

أهم ملامح الاتفاق

- يتضمن اتفاق التجاره فى الخدمات مقدمة وستة أجزاء تتناول التزامات وحقوق الدول المشاركة فى الاتفاق ومرفق بالاتفاق ملاحق قطاعيه عن حركة العمال ، الخدمات الماليه ، الاتصالات ، النقل الجوى - وهى تعالج النواحي الفنيه المتعلقة بالتجاره الدولية فى تلك القطاعات والتى لا يغطيها الاتفاق العام.

وتبدأ مقدمة الاتفاق بالاعتراف بالأهمية المتزايدة للتجاره الدولية فى الخدمات الخاصه بالاقتصاد العالمى ورغبه أطراف الاتفاق فى زيادتها على أساس الشفافيه والتحرير التدريجى بما يحقق زيادتها لكافه الأطراف ويصفه خاصه الدول الناميه أخذا فى الاعتبار احترام الأهداف القوميـة وظروف التنمية الاقتصاديه فى تلك الدول .

ويمكن تقسيم الالتزامات الوارده فى الاتفاق الى:

١- الالتزامات العامة:

وهى تشمل كافه الدول وكافه قطاعات الخدمات القابله للتجاره الدولية وأهم تلك التزامات هى الدولة الأولى بالرعايه ، الشفافيه ، زياده مساهمه الدول الناميه ، التكامل الاقتصادى - إجراءات الوقايه المرتبطه بعجز ميزان المدفوعات.

٢- الالتزامات المحدده:

وهى الدخوال الى الأسواق ، المعاملة الوطنيه ، والالتزامات الاضافيه.

ووفقا لنصوص الاتفاق فقد حددت تلك الالتزامات فى قائمة أرفقت ببروتوكول أنضمام كل دولة الى اتفاق التجاره فى الخدمات وتتضمن تلك القائمة القطاعات والقطاعات الفرعية التى تقبل فيها الدولة الالتزام بتحريرها وبالشروط والحدود الموضحة فى تلك الجداول سواء كانت تتعلق بمورد الخدمة الأجنبى عند دخول السوق المحلى أو مقدار مساواته بالموردين الوطنيين أى المعاملة الوطنية.

وبمعنى آخر فان إنضمام أى دولة الى الاتفاق لا يعنى ذلك الالتزام الفورى بتحرير التجاره فى الخدمات الا فى القطاعات والقطاعات الفرعية التى تقبل فيها الدولة ذلك ووفقا للحدود والشروط التى تضعها فى ذلك الشأن ومن المفهوم أن يكون ذلك وفقا لظروف كل دولة على حده.

٣- المعاملة الخاصة للدولة النامية:

نظرا لضعف قدره التنافسيه للدول الناميه فى معظم قطاعات الخدمات وحاجتها الى زياده نصيب مساهمتها فى التجاره الدولية لهذا القطاع فقد تضمن الاتفاق نصوصا تعطى مرونة للدول الناميه والأقل نموا فى هذا المجال وأهمها:

* يقضى الاتفاق بالتزام الدول المتقدمة بإنشاء مراكز اتصال فى غضون عامين من بدء تنفيذ الاتفاق لتسهيل حصول الدول الناميه على معلومات عن أسواق الخدمات فى الدول المتقدمة فيما يتعلق بالجوانب التجارية والفنيه والتكنولوجيه التى تحتاج اليها الدول الناميه لتطوير صادراتها من الخدمات وزياده نصيبها فى تجاره الخدمات .

* يعترف الاتفاق بالصعوبات التى تواجهها الدول الناميه بالنسبه لموازين مدفوعاتها ومن ثم يعطيها الحق فى فرض قيود مؤقتة على المدفوعات والتحويلات الخاصه بأنشطه الخدمات التى تلتزم الدول الناميه بتحريرها وكذلك استخدام القيود لضمان الحفاظ على مستوى احتياطي مالى مناسب لتنفيذ برامج التنمية الاقتصادية ويجب أن تكون هذه القيود متفقه مع أحكام اتفاقية صندوق النقد الدولى ولا يكون لحمايه قطاع خدمات معين .

* يسمح الاتفاق للدول الناميه بإبرام اتفاقيات لتحديد قطاعات الخدمات مع دول أخرى ناميه أو متقدمة ومنح الأطراف من الدول الناميه معاملة أفضل من الممنوحة للدول المتقدمة.

* يسمح الاتفاق لأى دولة بالدخول فى اتفاق للتكامل التام لأسواق العمل مع دول أخرى.

* يسمح لأى دولة باستمرار وجود محتكرين فى بعض الخدمات فيها طالما كانوا موجودين أصلا عند دخول الاتفاق حيز التنفيذ.

* يسمح الإتفاق لأى دولة باتخاذ إجراءات وقائيه خاصه لحمايه قطاعات خدمات التزمت بتحريرها وفقا للاتفاق وسحب أو تعديل التزاماتها بعد ثلاث سنوات أو عام واحد من بدء تنفيذ هذه الالتزامات عند تعرضها لخلل فى ميزان مدفوعاتها .

* لا تطبق أحكام الاتفاق المتعلقة بشرط الدولة الأولى بالرعاية على قوانين المشتريات الحكومية من الخدمات .

* لا يطبق الاتفاق على الإجراءات الخاصة بحماية الأداب العامة والنظام العام وحمايه حياه وصحة الانسان والحيوان والنبات ، كما يتسم بالتفرقة فى المعاملة بين رعايا الدول وفقا لاتفاقيات منع الازدواج الضريبيى .

* ليس فى الاتفاق ما يلزم أى دولة بالافصاح عن أى معلومات تتعارض مع مصالحها الأمنيه الاساسيه . كما أنه لا يمنع أى دولة من إتخاذ أى إجراءات تعتبره ضروريا لحمايه مصالحها الأمنيه الاساسيه ويتعلق بخدمات ترتبط - بشكل مباشر أو غير مباشر بأغراض عسكرية أو إجراء يتخذ فى حاله الحرب أو حاله طوارئ فى العلاقات الدولية أو إجراء يتفق مع التزاماتها بموجب ميثاق الأمم المتحده.

* يقضى الاتفاق بالاعتراف فى إطار المفاوضات التى ستجرى حول دعم تجاره الخدمات والاجراءات التعويضية بدور الدعم فى برامج التنمية فى الدول الناميه ...والأخذ فى الاعتبار باحتياجات الدول الناميه للمرونه فى هذا المجال .

* يقضى الاتفاق بأن تراعى جولات المفاوضات القادمة - المرونه المناسبه للدول الناميه لفتح قطاعات أقل من التى تفتحها الدول المتقدمه تتناسب مع أوضاعها التنموية.

* تلتزم الدول المتقدمه بانشاء مراكز استفسار (لتقديم معلومات عن القوانين والقواعد التى تحكم أنشطه الخدمات فيها) خلال عامين من بدء تنفيذ الاتفاق فى حين أنه يمكن للدول الناميه انشاء هذه المراكز خلال فتره أكثر من عامين.

* يقضى الاتفاق بتقديم سكرتارية المنظمة العالمية للتجاره مساعدات فنيه فى مجال الخدمات (إعداد دراسات - تشريعات - انشاء مراكز اتصالات ...الخ) الى الدول الناميه.

المبحث الثالث

إمكانية تعظيم الإيجابيات في ظل الاتفاقية

* لا شك أن قطاع النقل البحري يمثل أهمية إقتصادية واستراتيجية لجميع الدول العربية لما يحققه هذا القطاع من عائد من العملات الأجنبية للدول - بالإضافة الى الأهمية الاستراتيجية لهذا القطاع والتي يتحقق من خلالها تأمين نقل التجاره المتبادلة بين دول العالم المختلفه طبقا لما سبق أن أوضحناه.

ومن وجهه نظرنا فاننا نرى أن قطاع النقل البحري يعتبر من الأنشطة المحرره بطبيعتها والتي يتوافر فيها المنافسة في مجال أنشطه هذا القطاع وذلك طبقا لما يلي:

١- ففي مجال تملك السفن أو استئجارها فان أى فرد من أى دولة فى العالم أو أى منشأة تجارية تستطيع أن تقوم بشراء أى سفينه ترغب فى شرائها وأن ترفع العلم الذى يترأى لها عليها سواء كانت أعلام دولهم أو أعلام دول التسجيل الحر وهذا ينطبق أيضا فيما يتعلق بايجار السفن حيث يستطيع كل منهم استئجار أية سفينه لمدته محدده أو حجز فراغات عليها دون أن يحد من حريته أحد.

٢- أن الناقل البحري سواء كان مالكا أو مستأجرا لا يتحكم فى كميات البضائع التى تشحن على سفينه وانما يخضع ذلك لعقد النقل البحري سواء كان FOB / أو CIF أو C&F وفى النظام الأول تكون مسئولية تدبير وسيله النقل البحري على المستورد وفى الثانيه تكون مسئلة ذلك على المصدر وفى جميع الحالات يخضع ذلك لحسن تقديم الخدمة وقيمة النولون البحري والتوقيت المطلوب لشحن البضائع.

وبذا يتضح أنه حتى فى مجال حجز الفراغات على السفن فان هذا محرر ويخضع لعقد النقل البحري بين الأطراف المصدره والمستورده التى لا تخضع لأيه قيود لأيهما .

٣- وأما فيما يتعلق بالخدمات التى تؤدى للسفينة أو البضاعه بالموانى (شحن وتفريغ - وكاله ملاحيه - تخزين ، قطر وإرشاد) فاننا نرى أن المسطح المائى والمسطح الأرضى للموانى يخضع لإشراف الدول التى بها الميناء تحقيقا لسيادتها على هذا المسطح بما يجعله يخضع للإشراف الكامل لها وبما يؤدى لأن تكون مزاوله هذه الخدمات لأبناء دولها وبما يحقق تأمين منافذ الدولة البحرية من تهريب الأسلحه والمخدرات وتصدير الأرهاب.

٤- فى ضوء المحددات السابقه المتقدمة فاننا نرى أن قطاع النقل البحري هو قطاع محرر بطبيعته وليس عليه أى قيود فى مجال المنافسة أو دخول هذه الأنشطة فى دول أخرى . وعلى الرغم من ذلك فقد أدرج النقل البحري ضمن القطاعات التى ينطبق عليها إتفاق الجات للخدمات.

وحتى يمكن للدول العربية مواجهه تحديات المرحلة القادمه ، بما يحقق لها العمود والبقاء فى السوق الملاحى العالمى مع تلافى أية أضرار قد تنتج عند دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

* لذا نرى أن محور التعظيم سوف يتناول الثلاث عناصر الأساسيه فى النقل البحري على النحو التالى:

أولاً- فى مجال الأسطول الوطنى العربى

وطبقا لما أوضحناه فـلاشك أن هناك قصور سواء فى مجال نوعيات السفن وفى الحمولات المتاحة بالإضافة الى إرتفاع متوسط عمر الأسطول وهذا يتطلب الآتى:

* نظرا للتطورات العالمية والتقنية الحديثة للنوعيات المختلفة للسفن مما أدى الى إرتفاع تكلفه إقتناء هذه النوعية من السفن الحديثة مما يتطلب ضروره تدخل كل دولة لدعم ملاك السفن بها وذلك من خلال الآتى:

- تسهيل التمويل البنكى لشراء أو بناء سفن وذلك بضمان رهن السفينه للبنك والذى ترفضه البنوك الوطنيه حتى الان فى كثير من الدول.
- العمل على دخول قطاع النقل البحرى فى شركات مشتركة من خلال استثمارات عربيه بالإضافة الى الاعفاءات التى يمكن أن تمنحها الدولة للعاملين فى هذا النشاط من ضرائب ورسوم بمثل ما هو متبع فى دول التسجيل الحر.
- العمل على إعداد الدراسات اللازمة عن تشغيل خطوط عربيه / عربية بما يحقق إمكانيه نقل التجاره البينيّه وبالحمولات المناسبه.
- إعداد الدراسات اللازمة لتكاليف النقل البحرى فى التجاره البينيّه والخارجيه للدول العربيه وكذا الدراسات اللازمة عن الأساطيل العربيه وتفصيلات نشاطه سواء كان على المستوى القطرى أو الدولى وهذا يتطلب ضروره توافر البيانات الاحصائيه وهو غير متوافر حاليا.

* على الرغم من تأسيس اتحاد عربى للناقلين البحريين من خلال جامعه الدول العربيه الا أن هذا الاتحاد لم يحقق الهدف منه حتى الان لأسباب كثيره .

لذا فان الأمر يتطلب ضرورة تكاتف الدول العربيه ليكون لهذا الاتحاد القوه التى يمكن من خلالها تحقيق التكامل الاقتصادى فى المجال الملاحي وبما يؤدى الى الاستغلال الأمثل لطاقات الأسطول الوطنى العربى من خلال وضع خطه لشبكة متكاملة يمكن من خلالها تغطيه نقل اكبر حجم من التجاره العالميه المتبادله مع الدول العربيه من خلال الأسطول الوطنى العربى.

* بظهور النقل متعدد الوسائط والذى يعتمد على أكثر من وسيلة للنقل والذى أفرز الدور الرئيسى الذى يلعبه دور منظم هذه العمليه من النقل.

لذا فان الأمر يتطلب ضرورة توافر الشركات المتخصصة فى هذا المجال مع ارتباطها بوكالات متخصصة ذات سمعه عالميه بما يمكنها من المشاركة فى هذه النوعيه من النقل على سفن الأساطيل العربيه وكذا وسائل النقل الأخرى المتاحة بها.

* ضرورة العمل على دراسته وبحث مدى إمكانيه تحقيق دمج الشركات الملاحيه بكل قطر وفيما بين الاقطار العربيه فى شكل شركات عملاقه تتسم بقدرات تنافسيه يمكن من خلالها قيام تحالفات ملاحيه عربيه تواجه التكتلات الأجنبية وتحقق فى ذات الوقت إمكانيه الاستغلال الأمثل للأسطول العربى.

- ضرورة الاستفادة فى الطاقات المتاحة للترسانات العربية مع إيجاد التنسيق المناسب فيما بينها مع ضرورة منح مزايا للدول العربية سواء عند البناء وكذا عند إجراء الإصلاحات أو العمرات لسفن الأساطيل العربية وذلك من خلال منحهم أسعار مخفضة .

ثانيا- فى مجال البضائع

* ضرورة توافر مراكز احصائية يمكن من خلالها الحصول على بيانات حركة التجاره البينيـه والعالمية المتبادلة مع الدول العربية.

* يجب العمل على إنشاء اتحاد شاحنين على مستوى كل دولة يتم من خلاله تجميع البضائع وهذا سوف يؤدى الى الاتى:

- إمكانية تعظيم حجم التجاره المنقول على سفن كل دولة .
- إمكانية عقد إتفاقيات مع الخطوط الملاحية لمناطق حركة التجاره بأسعار نوالين مميزة .

* وفى مجال التطبيق فان الأمر يتطلب فان الأمر يتطلب إبرام التعاقدات للاستيراد بنظام (فوب FOB) وللتصدير بنظام سيف CIF أو C&F .

وهذا سيمكن من إمكانية السيطرة على حركة التجاره الوطنيه والذى سينعكس أثره المباشر والغير مباشر على ميزان مدفوعات الدول .

* ضرورة إنشاء اتحاد شاحنين عربى من خلال جامعه الدول العربية يتم من خلاله التنسيق بين إتحادات شاحنين كل دولة بما يحقق الأهداف المشار إليها.

ثالثا- فى مجال الموانئ

يتميز العالم العربى بأنه منتشر على مساحه بحرية تحوى مساحات مائية استراتيجيه تحكم مجالات التجاره العالميه والتي تعتمد على النقل البحرى اعتمادا أساسيا بوصفه أرخص وسيله لتحقيق الانتشار الاقتصادى لهذه التجاره وليس بينها موانع طبيعيه تعزل الاقطار العربية فأرضها سهله الرباط مما يجعل الفرصه كبيره لإنشاء شبكة متكاملة للنقل تربط النقل البحرى بوسائل النقل الأخرى .

من هذا المنطلق فان للموانئ بالوطن العربى شأن كبير يتطلب الاتى:

* ضرورة العمل على تطوير وتحديث الموانئ لتكون مواكبه للتطورات العالميه فى مجال النقل البحرى مأخوذا فى الاعتبار توافر المساحات الكافيه للتوسعات المستقبلية أو التطور التكنولوجى المتوقع فى مجال بناء السفن وبحيث تكون جاذبه للناقل البحرى.

* وضع تعريفه مخفضة تطبق على سفن الأساطيل العربية بالموانى العربية ويمكن من خلالها تخفيض تكلفه نقل التجاره البينييه بينها وبما يحقق تتميتها وذلك من جدوى إتفاقيه عربييه حيث تسمح الاتفاقية للدول الناميه إبرام اتفاقيات لتحرير قطاعات الخدمات مع دول أخرى نامية أو متقدمه ومنح الأطراف من الدول الناميه معاملة أفضل فى هذا المجال.

* أن الموقع الجغرافى المتميز لمجموعه الدول العربية يحتم عليها إنشاء مناطق حرة لتجاره الترانزيت مع الأخذ فى الاعتبار تلافى المنافسه الضاره بين الموانى العربية فى مجال هذا النشاط .

* هناك إتحاد عربى للموانى الا أنه لم يحقق الهدف المرجو منه حتى الآن والأمر يتطلب ضرورة قيام هذه الاتحاد بدوره المنشود بما يحقق التكامل العربى فى الموانى.

الخلاصة

إن اتفاقية الجات أصبحت حقيقة واقعه يجب عدم النظر اليها كسيف مسلط على الدول الناميه ومن بينها الدول العربية.

ولكن باعتبارها اتفاقية سوف تشارك في تنظيم حركة التجاره العالميه وإزاله الحواجز التى كانت تؤدى الى اعاقتها ، هذا بالاضافه الى أنه من المفترض أن حجم التجاره سيزيد فى ضوء تطبيق الاتفاقية.

وقد كفلت الاتفاقية للمنضمين إليها عدم التقدم بأيه التزامات فى مجال الخدمة اذا كان ذلك يسبب ضررا على إقتصادها القومى واذا ما تقدمت به كالتزام بفتح أمام الدول الأخرى فان ذلك يتم طبقا للشروط والضوابط التى تحددها سواء فى مجال الدخول لممارسه الخدمة ومدى حدود تطبيق المعاملة الوطنيه.

وبالاضافه الى ما تقدم فقد استتشت الاتفاقية التكتلات الإقليمية من تطبيق ماجاء بها من أحكام.

****** لذا نرى أنه لاداعى للتخوف خاصه وأن الاتفاقية لم تتضح ايجابياتها وسلبياتها على قطاع النقل البحرى فقد يتضح أن ماهو سلبى سوف يكون ايجابيا عند التطبيق والعكس صحيح.

فنحن مازلنا نتكلم عن توقعات ينظر اليها كل باحث من منظوره الخاص .

التوصيات

أولاً- فى مجال الاساطيل الوطنيه

- ١- ضرورة العمل على تحديث الأساطيل الوطنيه بالدول العربيه والذى يحتاج الى استثمارات باهظه نظرا لارتفاع تكلفه بناء سفن جديده أو تم بناؤها حديثا مما يتطلب ضرورة إنشاء صندوق قومى عربى تسلمهم فيه جميع الدول العربيه متخصص يتم من خلاله تمويل عمليات تطوير هذه الأساطيل أو الاعتماد على قيام البنوك العربيه بالتمويل.
- ٢- ضرورة توزيع الأساطيل الوطنيه جغرافيا على مناطق التجاره المختلفه بما يتناسب مع متطلبات كل منطقه لدفع المنافسه الضاره بينها.
- ٣- ضرورة إقامة تكتل عربى لتجميع هذا الأسطول للعمل كوحدة واحدة وفى تجميع يحقق تكتلا إقليميا يمكن من خلاله الحد من المنافسه الشرسه من الخارج مع الأخذ فى الاعتبار العمل على تنسيق الخطوط الملاحيه بما يخدم حركة التجاره البينيه والاقليميه والعالميه.
- ٤- ضرورة تعظيم دور الاتحاد العربى للناقلين البحريين ليؤدى دورا فعالا للأساطيل العربيه.

ثانيا- فى مجال ربط البضائع

- ١- إنطلاقا من الدافع الوطنى الذى يتوافر لدينا كمواطنين عرب وحمايه لأساطيلنا الوطنيه فان التعاقدات على نقل التجاره العالميه المتبادله مع دولنا يتعين أن يتم بنظام FOB للواردات و CIF أو C&F للصادرات بما يمكننا من السيطرة على النقل على سفن وطنيه ، وهذا لادخل له باتفاقيه الجات نهائيا وهو أمر يخضع لحرية المتعاقدين ولا يخضع لاتفاقيه الجات مطلقا.
- ٢- ضرورة تنميه حركة التجاره البينيه بين الدول العربيه والتي سوف تساعد فى نموها منطقه التجاره الحره والسوق العربيه المشتركة .
- ٣- العمل على إنشاء مراكز لتجميع البضائع بما يحقق ضمان حمولات كافيه للسفن .
- ٤- ضرورة تأسيس إتحاد عربى للشاحنين يتم من خلال جامعه الدول العربيه .

ثالثا- فى مجال الموانى

- ١- عدم الموافقه على إدراج أية التزامات خاصه بالموانى ضمن جداول التزامات حيث أن المسطح الأرض والمسطح المائى للموانى العربيه يجب أن يخضع لسيطره الدوله خاصه من الناحيه الأمنيه فى الأونه الحاليه .

الخاص الوطنى المدرب عليها والتي فى بعضها لا تتطلب رؤوس أموال كبيره فى حيث انها تدر عائد مناسب . وبما يحافظ للدول على مصادر بالنقد الأجنبى سوف يتم تحويله للخارج فى حاله فتح هذا المجال لدول أجنبيه .

٢- منح مزايا تفصيليه للسفن العربيه بالموانى العربيه بما يحقق تخفيض تكلفه نقل التجاره البينيّه وبالتالى ما يحقق تميمتها وذلك من خلال إتفاقيه للتكامل بين الموانى العربيه.

٣- يتعين على الدول العربيه خلق منظومه متكامله بين وسائط النقل المختلفه تحقق الترابط ما بين الميناء ووسائط النقل.

- واذا كانت هذه هى التوصيات الا أن الأمر لا يعدو أن يكون مجموعه من الأفكار اضعها أمام مجموعه الخبراء المجتمعين ، الهدف منها الخروج بتوصيات من هذا الاجتماع تحقق تعظيم الايجابيات من الاتفاقية عند تطبيقها مع تلافى سلبياتها .

- الا اننا نرى أن الأمر لابد وأن يبدأ من داخل كل دولة من مجموعه الدول العربيه وذلك بعقد ندوات بغرف الصناعات والتجاره بحضور جميع المشتغلين بقطاع النقل البحرى يتم خلالها شرح أبعاد الاتفاقية ومتطلبات المرحله القادمه وبحيث يودى ذلك الى معرفه دور النقل البحرى وما سيحققه للدولة والعائد منه على مجموعه المصدرين والمستوردين وهذا سيؤدى الى إفراز موقف قومى موحد يحقق تكاتف جميع القطاعات الاقتصاديه.

الأسطول التجاري تبعاً لعلم التسجيل
أنواع السفن (طن وزني) في ٣١ ديسمبر ١٩٩٦

الدولة	مجموع الأسطول	ناقلات البترول	حاملات الصب	البضائع العامة	السفن المحواة	أنواع أخرى
مصر	١٩٣٥٩٦٠	٣٨٣٦٩٨	٨٨٥٨٠٥	٥٢٨٤١٢	٠	١٣٨٠٤٥
البحرين	٢٤١٩١١	٩٧٠٠٢	١٣١٤٣	٩٨٧٥٩	٠	٣٣٠٠٧
العراق	١٥٠٣٢٦٧	١٣١٤٨٥٠	٠	١٠٨٧٣٤	٠	٧٩٦٨٣
الاردين	٦٧٧٦٠	٠	٦٧٥١٣	٠	٠	٢٤٧
الكويت	٣٢٠٧٦٨٥	٢٤٢١٠٤٧	٠	٣٣٠٩٧٥	٩١٤٦١	٣٦٤٢٠٢
لبنان	٤١٣٨١٧	٢٨١١	١٢٥٦٥٨	٢٨٠٧٤٤	٠	٤٦٠٤
عمان	١١١٢٢	٤٦٠	٠	٢٩٩٦	٠	٧٦٦٦
قطر	٩٠٧٠٦٥	٣٢٧٢٥٢	٢٧٠٣٢٩	٢٠٥١٦٥	٩١٥٣٦	١٢٧٨٣
السعودية	١٤٨٠٠٩١	٤٨٠٢٤٤	٠	٦٢٧٤٤١	١١٦٩١١	٢٥٥٤٩٥
سوريا	٦٥٠٣٦٢	٠	٧٩٨١٦	٥٧٠٥٤٦	٠	٠
الإمارات	١٣٥٠١٨٣	٧٣٧٨١٠	٦٢٣٥٢	٢٥٧٥٣٢	١٤٢٩٦٠	١٤٩٥٢٩
اليمن	٢٥٦٣٧	٣١٨٥	٠	٣٠٦١	٠	١٩٣٩١
الاجمالي	١١٧٩٤٨٦٠	٥٧٦٨٣٥٩	١٥٠٤٦١٦	٣٠١٤٣٦٥	٤٤٢٨٦٨	١٠٦٤٦٥٢

Source : Review of Maritime Transport ١٩٩٧.

إجمالي قيمة الصادرات البينية العربية لسنوات الفترة (١٩٨٨ - ١٩٩٦)
القيمة بالآلاف دولار أمريكي (فرب)

٢/١ (%)	إجمالي صادرات العالم	الإجمالي للعربية	اليون	مصر	لبنان	الكويت	قطر	عمان	العراق	سوريا	السعودية	البحرين	الإمارات	الأردن	دولة المستوردة	
															السنة	دولة مستوردة
٤,٠	٩٠,١٤٣,٩٠	٣٤٤٤٤٠	٨٣٨٨	١,٣٣,٤	٨٢٧١٥	٣٦٩٨١,٠	٨٦٣٤٥	٤٣٦٣٩٦	٦٥٦٩٦٩	٨٧٢٦١	١,٠١٤,٣٦	٨٧٥٩٤	٤٦٣,٧٦	١٧٤٤٧٦	١٩٨٨	الإسكوا
٦,٢	١١٣٦١٧٩٩٢	٧٠,١٠٧,١١	٢٩,٠٦٤	٢٤٢٣٩٥	١٩٣١٩١	٦,٠٧٥,٠١	٢٤٥٤١٦	٥٥٩٢٧٦	١,٠٦٥,٨٩	٨٦٤٧٨	١١٤٦٧٨	١٣٨,٠٢٥	١,٠١٦٩٣٤	١٧٢٣٦	١٩٨٩	
٦,١	١٣٨٥١٧٢٤٥	٨٤٩٧٨٦	٢٧٥٩٥	٨٩٤٦٤٠	٣٥١١٧٣	٣,٠٩٣,٨٣	٢٩٧٨٥٤	٦٦٩,٤٢	٧٣٨٦٣٧	١١٣٤١٨	١١٧٨١٩٦	١٨٧٤٧٣٢	١٤٨,٠٠١٣	٣١٢٢,٣	١٩٩٠	
٦,٥	١٢٤٧٣٣٩١٩	٨٠,٦٩,٨١	١٢٤,٤١	٩٤١,٠١٦	٤١,٠٤٤٨	٧٦١٦٤٥	٢١٧١٨٢	٨٢١١٨٥	٩٧٥٨٦	١١٨٤٩٨	١,٠٩٨,٦,٤	١٦٦٣٣٥٧	١٥١١٧٢١	٣,٠٣٨٩٨	١٩٩١	
٦,٤	١٣١٨١٥١٦٨	٨٣٩٨١٩٠	١٢٥٣٤	٤٤٥٦٢٤	٥١٤٩١٢	٦١١٦٦٦	٢٧٧٤٧٨	١,٠٤١,٣٢٥	٧٢٥٣٨	١٩٣٧٢٥	١٣٥٣٥٤٢	١٧٢٧١٧٩	١٧٥٥٩١٠	٢٨١٧٤٧	١٩٩٢	
٦,٧	١٢٣٣٩٣,٣	٨٢,٢١٦	١١٢٤٩٠	٣,٠٣٨٥٤	٤٥٩٣,٥	٦١٥٩٥٥	٢٨١٧٤٥	١١٥٥٢٧٠	١١٩,٥٠١	٢٥٢٦٦١	١٣٩٧,٠٤٩	١٤٨٤١٢٥	١٨٥٦٨٦,٠	٢٤٣٦٦٩	١٩٩٣	
٦,٩	١٣٢٥٤٨٤٤١	٩٠,٨٣٩٩٥	١١٦,٠,٦	٤٠٠,٢٤٢	٥٤٥٦٥٩	٧٢٢٣١٦	٣١,٠٢١٦	١١٣٣٤٩٩	١٥٤٧٧٢	٢٦٩٧٧١	١٤,٠٣٤٨٧	١٥٢,٠,٢٠	٢١٦١٣٣٨	٢٤٣٦٦٩	١٩٩٤	
٧,٠	١٤٦٤٣٩٧٥٧	١,٠٢١٦١٩٨	٤٣,٤٣	١٠٠,٩,١٥	٥٥٢٥٠,٨	٦٥٩٨٤,٠	٣٦١,٥٧٦	١٢٧٤٢٤٤	٢٧٢٩٢٢	٣٢٦٨,٠٨	١٤٩,٠٣٨٣	١٧٥٩١٣٤	٢,٠٩,٠١٢	٣٦٦٦١٣	١٩٩٥	
٥,٩	١٦٧٥٢٩٧١,٠	٩٨٦٣٩٤٥	٢٨٨١	٧٧٠,٠٤٠	٥٦,٠٣٢٤	١١٦٥,٠,٢	٤٤٤٦١,٠	١١٥٤٦٤٢	١٣٩,٠٧١	٣٣٩٩٧٤	١٨٤٩٧٣٢	١٨١٩٣٩٦	٢١٩١٧٥١	٤٧٤٧١٩	١٩٩٦	
٦,٣	١٢٩٨٢١٧١٩	٨١٢,٠٨١٦	١٣,٠٤٠٥	٥٦٧٧٩٢	٤,١٧٨,٠٥	٥٣,٥٥٢٥	٢٨,٨٨٢٥	٩١٦٤٣١	٣٦٩,١٠٥	١٩٩٧٨٨	١٣٢٥٧٦١	١٤٧٥٥٣٢	١٦١٤١٣٥	٢٩٨٨١٢		المتوسط

إجمالي قيمة الواردات البينية العربية لسنوات الفترة (١٩٨٨ - ١٩٩٦)
القيمة بالآلاف دولار أمريكي (فرب)

٢/١ (%)	إجمالي الواردات للعالم	الإجمالي للعربية	اليون	مصر	لبنان	الكويت	قطر	عمان	العراق	سوريا	السعودية	البحرين	الإمارات	الأردن	الدولة المصدرة	
															السنة	دولة مستوردة
٨,٠	٨٣,٠٤٦,٦٢	٦٦٦٩٩,٥	٧٤٤٥٣	٢٧٩٤٦٧	٤٢٤٩,٠١	٥٢٥١٨٥	٢٢٩٦٤٩	٤٥٥٣٩	٨١٥٤٥١	١١,٠٤٦٦	٢٤٨,٠٤١	٢٦٤٤٤٤	٩٩٦٤٨٤	٤٢١٤٦٥	١٩٨٨	الإسكوا
٨,٢	٩٣٤٨٢٣٥٤	٧٦٣١٣٩٨	١,٠٦٤٤	٣٢٤٤٣٧	٣٢٢٤٥٩	٤٧٧٣١٧	٢٥٧٣,٠٦	٥٨١٧٨	١,٠٧٨١٢٦	٢٤٢٦,٠	٢٨١٩٤٥٢	٣٢٦٢٦٩	١١,٠٥٧٩٣	٥١٨٢٥٧	١٩٨٩	
٨,٢	٩٩٧١١٧٥٨	٨١٥٣٨٢٩	٤٥٧,٠٢	٣٧٣٢٧٨	٢٩٩٨,٠٢	٣٣٦٣٤,٠	٢٤٢٣٤٥	٦,٠٨٤٣	٧٨٧٢٦٧	٣١٥٨٤٥	٣٤٢٨٧٧٤	٣٥٧,٠٨٨	١٤١٩٩١,٠	٤٨٦٢٥	١٩٩٠	
٧,٥	١,٠١١٤,٠٩٤	٧٥٧٤٨,٠٨	٥٦,٤٠	٤٧١٧٣٣	٣٤٥٦٣٦	١٧٧٩٥٢	٢٤,٠٦١١	٦٢٧٦٥	٢٩٦٥٢,٠	٤٤٣٢٧٥	٣٣٥١٢٥٣	٢٩٧٧١٩	١٦٧٦٥١٣	١٥٤١٩١	١٩٩١	
٧,٥	١١٨٧٥٩٣,٩	٨٩,٩١٢٤	٢١٣١١	٧١٨٤١٦	٤٤٥٧٢٩	١٤١٥٥,٠	٢٧٥,٦٨	٩٧١٤٧	٤٣٤٥١٥	٤٠٠,٤٠	٣٤٩٦٨٦٢	٣٩١٨,٤	٢٢١٢٧٧٩	١٥٤١٩١	١٩٩٢	
٨,٣	١١٢٤٦٩,٨٣٦	٩٧١١٣,٧	٣٣,٩١	٩١٣,٨٧	٤٤٦٥٨٢	٢٧,٠٨,١	٢٥٣٧,٥	١١٤٨١٢	٤٣٣٩١٩	٦١٧٧٥٥	٣٦٣٥٦٩٣	٤٧٢٥٨٦	٢٢,٠٧٤٢٧	٣,٠١٨٤٩	١٩٩٣	
٨,١	١١٩١,٦٣٥٨	٩٦١٧٩٣١	٤٤٢٨١	٧٦٧٧٣٨	٤,٠٧٢٦٥	٢٠,٩,٠٣	٢٣٨٥٤٨	١٢٤٢٥٩	٤٢٧١٨٧	٦٥,٤٤٦	٣٨٥,٠٠٠	٤٢٢٢٤٢	٢١٤٦,٩٣	٣٣٨٩٢٩	١٩٩٤	
٩,٧	١٣٦٩,٤٢٣٧	١٢٨,٠٧١٣٢	٩٩٢٥	٩٤٣٣٤٧	٤٥٩٧٦٨	٣٢١١٣,٠	٢١١٧٢٢	١٤٨٦٨٥	٤٥٣٣٨٤	٨٤١٥٥٨	٥٧١٢٤٦٧	٤٤٥٦١٥	٢٦٩٨٢,٦	٤٥٢٢٥	١٩٩٥	
١٠,٥	١٣٤٣١٨٨٧٤	١٤١٣٩,٠٩	١٣٩٤	٩٧٢٣٧٤	٧١٩٢٨٦	١٨٢٩٣٩	٢٥٩,٣٣	١٩٦٨٩٦	٥٠,٦,١٦	٩٣٨٦٦٤	٦,٠٥٩٨٨٥	٥١٣٩٩٠	٣١١٧٢٥٢	٦٧١٥٠	١٩٩٦	
٨,٥	١١,٠٨٧٩١٣١	٩٤٦٨,٠٤٩	٤٣,٩٣	٦٤,٤٦١	٤٣,٠١٥٩	٢٩٣٨,٠٢	٢٥,٠٨٨٧	٤١,٠١٦٤	٥٨٢٣٨٢	٥,٠٦٧,٢	٣٨٧,٥٥٧	٣٩٢٥٢٩	١٩٥٣٣٩,٠	٤٠,٢١١٤		المتوسط

