

كاس ٢٠٢٢

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1999/8
23 December 1999
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

تقرير مبدئي

تقييم البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية



الأمم المتحدة
نيويورك، ١٩٩٩

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي.



-ج-

تمهيد

قام بإعداد هذا التقرير المبدئي الدكتور/ حامد عمر البار، استشاري الإسکوا وأستاذ النقل والمرور بجامعة الملك عبد العزيز بجدة في المملكة العربية السعودية. ويمثل هذا التقرير المبدئي الخطوة الأولى في إعداد دراسة تقييم البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية التي أدرجت في برنامج عمل قسم النقل بالإسکوا العام ١٩٩٩ بناءً على توصيات لجنة النقل بالإسکوا وتلبية لطلب الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية. وسيتم استكمال الدراسة من خلال برنامج عمل قسم النقل لعامي ٢٠٠١ و ٢٠٠٠.

ويشكر قسم النقل جميع المسؤولين في الإدارات المختلفة ذات العلاقة بالنقل في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وفي الأمانة العامة لمجلس التعاون على تعاونهم ويخص بالذكر الأستاذ يوسف السادة مدير إدارة النقل والمواصلات في الأمانة العامة لمجلس و الذي كان لتعاونه الكبير الأثر البالغ على إعداد هذا التقرير.



المحتويات

الصفحة

١	مقدمة
٢	أولاً- الدراسات السابقة
٢	ثانياً- البنية الأساسية للنقل
٣	ألف- النقل البري
٣	١- الطرق
٥	٢- أساطيل النقل البري
٧	٣- السكك الحديدية
٧	باء- النقل البحري
٩	١- الموانئ البحرية
١٣	٢- أساطيل النقل البحري
١٨	جيم- النقل الجوي
١٨	١- المطارات الدولية
٢٤	٢- أساطيل النقل الجوي
٢٤	ثالثاً- حركة نقل البضائع
٣٣	رابعاً- الأنظمة والسياسات واللوائح والاتفاقيات
٣٣	ألف- الأنظمة واللوائح
٣٥	باء- الاتفاقيات
٣٦	خامساً- القضايا والمشاكل الراهنة
٣٩	سادساً- التوصيات
٣٩	ألف- توصيات عامة
٤٠	باء- توصيات النقل البري
٤٠	جيم- توصيات النقل البحري
٤١	DAL - توصيات النقل الجوي
٤٢	المراجع

قائمة الجداول

- ١- ملخصاً لإمكانيات كل دولة من دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي
- ٢- أطوال الطرق في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي
- ٣- أعداد المركبات في دول المجلس
- ٤- الجدول رقم (٤) المركبات القادمة والمغادرة على جسر الملك فهد (١٩٨٧-١٩٩٦م) (البحرين)
- ٥- المركبات القادمة والمغادرة على جسر الملك فهد حسب الجنسية (البحرين) لعام ١٩٩٦م
- ٦- عدد الموانئ التجارية الرئيسة في دول مجلس التعاون وأرصفتها واستيعابها
- ٧- عدد أرصفة واستيعاب بعض الموانئ التجارية في دول مجلس التعاون
- ٨- إجمالي الحمولة الساكنة للأساطيل المسجلة في دول مجلس التعاون
- ٩- أنواع سفن الأسطول البحري التجاري السعودي للنقل البحري وأعدادها
- ١٠- الأساطيل البحرية لدول مجلس التعاون الخليجي لعامي ١٩٩٧/١٩٩٨م لسفن بحمولة إجمالية ٣٠٠ طن فما فوق
- ١١- إحصائيات النقل الجوي في المطارات الدولية في مجلس التعاون
- ١٢- الحركة الدولية لمطار البحرين ١٩٩٦.
- ١٣- الحركة الدولية لمطارات المملكة العربية السعودية
- ١٤- الحركة الدولية لمطار السيب ١٩٩٦.
- ١٥- الحركة الدولية لمطار الدوحة مجموع الرحلات القادمة والمغادرة (١٩٩٧)
- ١٦- ملخص لحركة الحجاج القادمين جواً إلى جدة والطائرات الحاملة لهم
- ١٧- السفن القادمة إلى ميناء الدوحة وحمولتها حسب نوع هيكل السفينة وبلد الميناء السابق لعام ١٩٩٧م وذلك على مستوى دول المجلس والدول العربية الأخرى وبقية دول العالم.
- ١٨- أعداد الحاويات المفرغة والصادرة في ميناء السلطان قابوس حسب الميناء لعام ١٩٩٦م وذلك على مستوى دول المجلس ودول الإسكوا.
- ١٩- العدد الإجمالي للسفن وحجم البضائع الواردة والصادرة من ميناء السلطان قابوس لعام ١٩٩٦م وذلك على مستوى دول المجلس.
- ٢٠- السفن التي زارت ميناء سلمان حسب النوع والحمولة (١٩٩٣-١٩٩٦).
- ٢١- السفن التي زارت ميناء سلمان حسب المنطقة القادمة منها (١٩٩٣-١٩٩٦).
- ٢٢- حركة الحاويات في مينائي الشويخ والشعيبة عام ١٩٩٤م.
- ٢٣- عدد السفن القادمة إلى ميناء الشويخ طبقاً للعلم المرفوع لعام ١٩٩٤ وذلك على مستوى دول مجلس التعاون وبعض دول الإسكوا.
- ٢٤- عدد السفن القادمة إلى ميناء الشعيبة طبقاً للعلم المرفوع لعام ١٩٩٤ وذلك على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي.
- ٢٥- الواردات وال الصادرات لمينائي الشويخ والشعيبة حسب الأنواع لعام ١٩٩٤.
- ٢٦- مقارنة بين المؤشرات الرئيسية بميناء الشويخ خلال عامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤.
- ٢٧- مقارنة بين المؤشرات الرئيسية بميناء الشعيبة خلال عامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤.
- ٢٨- حركة الوسائل القادمة إلى مينائي جدة الإسلامي والملك عبد العزيز بالدمام عام ١٩٩٦ حسب دولة التسجيل والميناء.
- ٢٩- البضائع التي تم تفريغها وتحميلها في مينائي جدة والدمام عام ١٩٩٦.
- ٣٠- حركة الركاب في الموانئ البرية والبحرية والجوية لبعض دول مجلس التعاون الخليجي.

-ز-

قائمة الأشكال

- ١ محاور الربط البري الإقليمية والدولية في منطقة الإسکوا (خريطة الطرق لـ ITSAM)
- ٢ شبكة خطوط السكك الحديدية (خريطة السكك الحديدية لـ ITSAM)
- ٣ موانئ دول مجلس التعاون الخليجي (خريطة الموانئ ITSAM)
- ٤ مواقع المطارات الدولية في دول مجلس التعاون الخليجي (خريطة المطارات ITSAM)



واقع البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية

مقدمة

تتميز منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية بموقع جغرافي استراتيجي وإمكانيات ضخمة وأهمية دولية بالغة كما تربط دول وشعوب المنطقة روابط اجتماعية وثقافية وسياسية متينة وعريقة. بلغ العدد الإجمالي للسكان في دول المجلس حوالي ٢٩ مليون نسمة ويعيشون على مساحة قدرها حوالي ٢,٧ مليون كيلو متر مربع، وبلغت حجمة إيرادات المجلس لعام ١٩٩٤م حوالي ٦٤ بليون دولار، وحجمة الإنفاق حوالي ٨٢ بليون دولار.

وخلال العقود الماضية استطاعت دول مجلس التعاون أن توجد بنية أساسية لمختلف القطاعات التنموية ومن بينها قطاع النقل والمواصلات حيث استثمرت فيه مبالغ طائلة لإنشاء شبكات الطرق الحديثة وتأمين وسائل النقل العام وإنشاء وتحديث عشرات الموانئ والمطارات ودعم وسائل النقل البحري والجوي فيها. ويوضح الجدول رقم (١) ملخصاً لإمكانيات كل دولة من دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي. وتتناول هذه الدراسة عرضاً تفصيلياً للبنية الأساسية والنقل في دول المجلس.

الجدول ١ - إحصائيات عامة عن دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

الدولة	المساحة (كم²)	السكان (نسمة)	حجم الإيراد (مليون دولار)	حجم الإنفاق (١٩٩٤) مليون دولار	أطوال الطرق (كم)	عدد المركبات	عدد الموانئ	الأسطول البحري فوق ٣٠٠٠ طن (١٩٩٨)	عدد المطارات الدولية
الإمارات	٨٣,٦٠٠	٢,٨ مليون (١٩٩٦)	١٠,٣٦١	١٥,٢٢٠ (١٩٩٦)	٣٣٢٦ (١٩٩٦)	٤٤٢,٧٠٠ (١٩٩٤)	١١	١٢٢	٥
البحرين	٧٠٦	٦٠٠,٠٠٠ (١٩٩٧)	١,٣٩٧	١,٧٤٢	٢٩٩٣ (١٩٩٥)	١٧٨,٥٩٧ (١٩٩٦)	٢	١٣	١
السعودية	٢,٢٥ مليون (١٩٩٧)	٢٠,٧٦ مليون (١٩٩٧)	٣٢٠٤٣	٤٢,٧٢٤	١٤٦,٤٤١ (١٩٩٨)	٢,٨٩٢,٦١٥ (١٩٩٧)	٩	٩٣	٣
عمان	٣٠٩,٥٠٠	٢,٥ مليون (١٩٩٨)	٤,٦٩٩	٥,٨٠٨	٣٢,٦٧٣ (١٩٩٧)	٣١١,٦٧٢ (١٩٩٦)	٣	٦	١
قطر	١١,٤٣٧	٥٥٠,٠٠٠ (١٩٩٦)	٢,٩٨٥	٣,٦٥١	٥٨٧ (١٩٩٦)	٢٧٠,٥٦٠ (١٩٩٧)	٣	٢٤	١
الكويت	١٧,٨١٨ (١٩٩٧)	١٢,٤٩٠ مليون (١٩٩٧)	١٢,٤٨٩	٤٩٥٤	٩٧٧,٨٧٨ (١٩٩٨)	٩٧٧,٨٧٨ (١٩٩٨)	٥	٥٩	١
الإجمالي	٢,٦٧٣,٠٦١	٢٩,٤١ مليون (١٩٩٧)	٦٣,٩٧٥	٨١,٦٣٤	١٩٠,٩٧٤	٥,٠٧٤,٠٢٢	٣٣	٣١٧	١٢

أولاً - الدراسات السابقة

يتطلب تطوير النقل ومرافقه واستخداماته إجراء الدراسات الشاملة والمتعمقة المستمرة. ولقد تمت بعض الدراسات السابقة على مستوى دول المجلس وعلى مستوى كل دولة لتحسين وتطوير أداء النقل فيها، إلا أن عدد هذه الدراسات وخصوصيتها وقدمها يستدعي إجراء المزيد من الدراسات وتحديثها.

لعل من أهم الدراسات السابقة التي تمت على مستوى مجلس التعاون دراسة أنماط النقل في دول مجلس التعاون الخليجي وإنشاء شركة إقليمية للنقل البري للبضائع والتي تمت بدعم من الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي في الكويت وإعداد دار الهندسة للتصميم والاستشارات الفنية والخبراء العرب في الهندسة والإدارة وذلك في عام ١٩٨٩م وصدرت في عشرة أجزاء تناولت مختلف قطاعات النقل وخلاصت إلى العديد من التوصيات الهامة في كل قطاع واقتصرت إطاراً لقاعدة المعلومات على مستوى دول المجلس. وقد أشارت هذه الدراسة إلى الدراسة السابقة التي أعدتها الاستشاري (Uniconsult) بتكليف من الأمانة العامة لدول مجلس التعاون حول موانئ دول المجلس.

ومن الدراسات الهامة على مستوى دول المجلس الدراسة التي أشرف عليها وزارة التخطيط في المملكة العربية السعودية بعنوان: " دراسة النقل الوطني في المملكة العربية السعودية (سانترا بلان-٢) وأعدتها المؤسسة الألمانية للتعاون الفني ونشرت عام ١٩٩٦م في (٩) مجلدات. ويعتبر الهدف الرئيس من هذه الدراسة هو إعداد خطة تنمية طويلة الأجل لقطاع النقل في المملكة العربية السعودية على أن:

- (أ) تشمل الدراسة المملكة بالكامل وتحتوي على حركة المرور الدولية التي تمر عبر حدود المملكة.
- (ب) تتضمن وسائل النقل الحالية والنظم الجديدة القابلة للتطبيق.
- (ج) تكون في نطاق السياسات البديلة لأولويات الاستثمار والإعانت ومتمشية مع استراتيجيات الدولة. وقد تناولت الدراسة مختلف وسائل النقل في المملكة وخلاصت إلى العديد من التوصيات والاقتراحات المناسبة.

ثانياً - البنية الأساسية للنقل

لقد استطاعت دول مجلس التعاون الخليجي خلال العقود الماضية وعبر العديد من الخطط التنموية تحقيق وإيجاد بنية أساسية متكاملة وواسعة لخدمة قطاع النقل لدول المجلس وللدول المحيطة بها وعلى مستوى العالم حيث تم إنشاء شبكة طرق واسعة وبمواصفات عالية تسير عليها أعداد كبيرة من المركبات ومجموعة من أساطيل النقل البري. كما تم إنشاء العديد من الموانئ التجارية الضخمة واستخدام أنواع مختلفة من السفن وأساطيل النقل البحري والنقل الساحلي، وكذلك إنشاء المطارات الدولية وشركات النقل الجوي. وسيتم فيما يلي استعراض البنية الأساسية للنقل في دول مجلس التعاون الخليجي مع التركيز على شبكة النقل المتباينة من لجنة النقل في الإسكوا سواء ما يتعلق بالنقل البري أو البحري أو الجوي، وعلى النقل الإقليمي والدولي لهذه المنطقة.

ألف - النقل البري

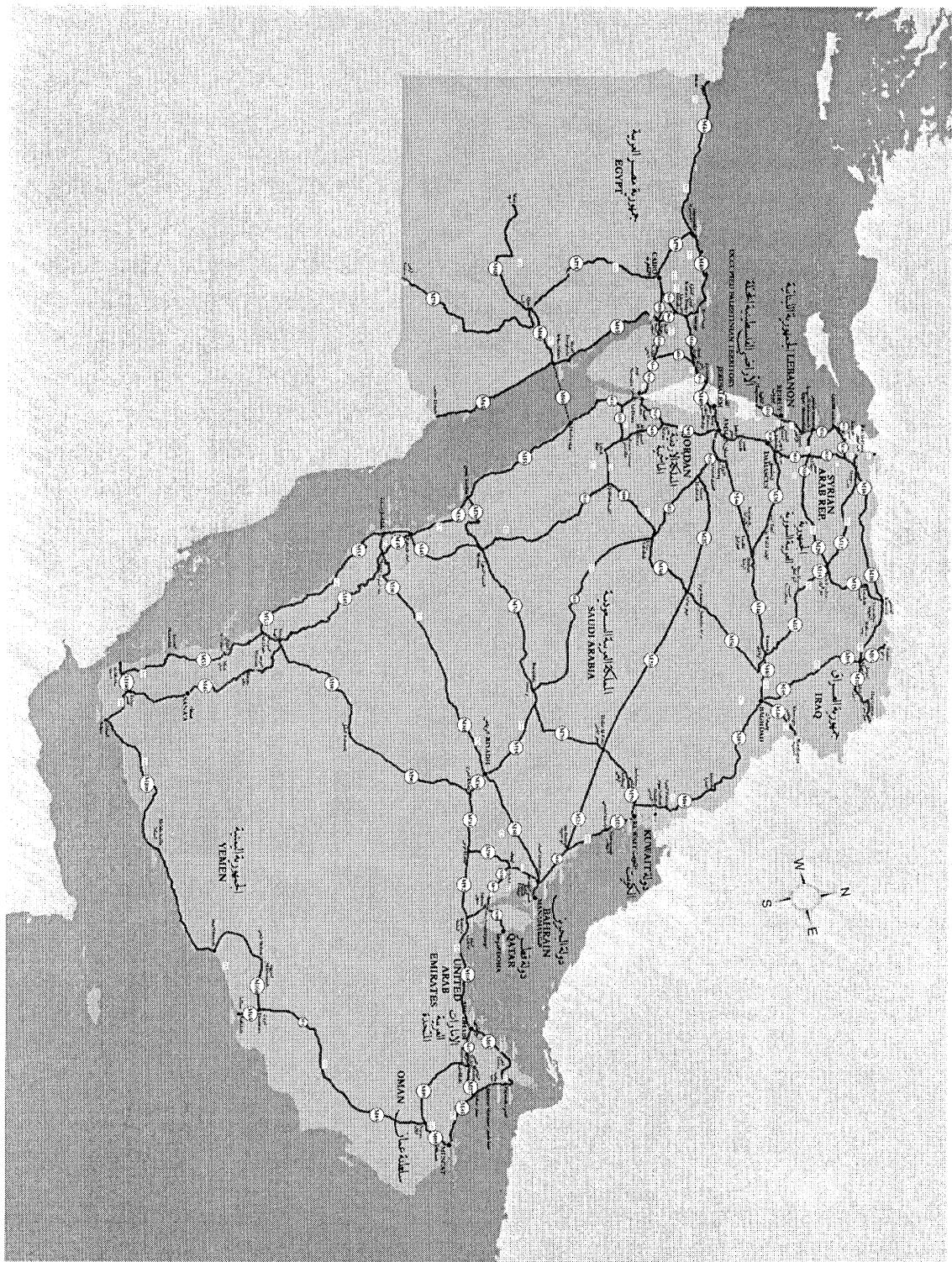
١- الطرق

يوضح الجدول رقم (٢) أطوال الطرق البرية في دول المجلس حيث بلغ مجموع أطوال الطرق المسفلة حوالي ٦٣ ألف كيلو متر تشمل بعض محاور الرابط في منطقة الإسكوا وهي كما في شكل (١) المحور (م٥) (العراق - شرق الجزيرة العربية) الذي يصل ما بين تركياً شمالاً وسلطنة عمان جنوباً مروراً بالمدن العراقية ثم الكويت وصولاً إلى النقطة الحدودية مع المملكة العربية السعودية عند رأس الخجلي ويمرد جنوباً في الأراضي السعودية مروراً بأبي حدريه والدامام (هناك جزء يتفرع نحو المنامة عبر الممر البحري جسر الملك فهد) والهفوف وصولاً إلى سلوى عند الحدود مع قطر ويسير بعدها على امتداد الخليج العربي مروراً بمنفذ البطحاء وسلح وأبو ظبي ودبى والفجيرة في دولة الإمارات العربية المتحدة ثم منفذ الكلبا ومنفذ ختمة ملهمي بين عمان والإمارات ويتبع المحور هذا امتداده في سلطنة عمان مروراً بصحار وسيب وانتهاءً بمدينة مسقط جنوباً إلى صلالة في الجزء الجنوبي من سلطنة عمان والمحور (م٢٥) (محور خط الأنابيب) الذي يبتعد شرقاً من حدثة في المملكة العربية السعودية ويتوجه نحو الجوف وصولاً إلى عرعر ويتوجه شرقاً من هناك مروراً بمدن رفحا وحفر الباطن وصولاً إلى أبو حدريه ويتصل هذا الخط مع المحور (م٣٥) (محور وسط الجزيرة العربية) الذي يصل بين عمان والأزرق ومنفذ العمري ومنفذ حدثة وسکاكا وبريدة والرياض والخرج. ويصل المحور (م٧) (محور أبو ظبي - صحار) بين أبو ظبي والعين ومنفذ البريمي وصحار كما يصل المحور (م٩) (محور العين - نزوى) بين العين ومنفذ مزيد ومنفذ حفيت ونزوى.

الجدول ٢ - أطوال الطرق في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي (بالكيلومتر)

المجموع	الكويت ١٩٩٧	قطر ١٩٩٦	عمان ١٩٩٧	السعودية ١٩٩٨	البحرين ١٩٩٥	الإمارات المتحدة ١٩٩٦	الطرق الأسفلتية
٦٢,٦٨٠	٥٠١٣	٥٨٧	٧,٤٠٧	٤٤,٠٥٧	٢٢٠	٣٣٢٦	
			٢٥,٢٢٦	١٠٢,٣٨٤	٧٩٣		الطرق الممهدة
١٩٠,٩٧٤	٤,٩٥٤	٥٨٧	٣٢,٦٧٣	١٤٦,٤٤١	٢٩٩٣	٣٣٢٦	المجموع

(ITSAM) لـ الطريق الإسكوا خريطة منطقة دولية ودولية الإقليمية الربط البري - ١ شكل



أما المحور (م ٧٠) (محور الكويت - ينبع) فيصل ما بين البحر الأحمر والخليج العربي ويبتدئ بمسارين من الميناء الصناعي (ينبع) السعودي على البحر الأحمر وعبر المدينة المنورة نحو مدينة بريدة ومن هناك إلى حفر الباطن ثم منفذ الرقعي ثم منفذ السلمي ومنه إلى الكويت . ويقع إلى الجنوب من هذا المحور، المحور (م ٨٠) (محور المنامة - جدة) الذي يصل أيضاً ما بين البحر الأحمر والخليج العربي ولكنه يبتدئ من الميناء الرئيسي جدة في المملكة العربية السعودية باتجاه مكة المكرمة والرياض إلى الدمام ثم المنامة عبر جسر الملك فهد، وهذا المحور يمتاز عن سائر المحاور الأخرى بأنه يتكون من أربعة مسارات يرمته، ويشهد حركة مرورية يومية عالية، بـ full control of access على امتداده.

يصل المحور (م ٩٠) (محور الدوحة - الدرب) ما بين البحر الأحمر والخليج العربي ويبتدئ من الدرب في جنوب المملكة العربية السعودية وباتجاه مدينة أبها والسليل وصولاً إلى مدينة الخرج باتجاه منطقة الاحساء في شرق المملكة العربية السعودية ومنها يتجه شرقاً نحو دولة قطر عند النقطة الحدودية سلوى ومن هناك يصبح أربعة مسارات تفصلها جزيرة وسطية باتجاه مدينة الدوحة كما يصل المحور (م ٩٢) (محور البطحاء - حرض) بين منفذ البطحاء وحرض.

وتتميز أغلب هذه الشبكة بمواصفات فنية عالية مع شئ من التباين بشكل متقارن في بعض الخصائص الهندسية مثل عناصر القطاعات العرضية (عدد وعرض المسارات والأكتاف والميول والجزيرة الوسطية) والسرعات التصميمية وأسس التصميم الإنثائي للطرق وكذلك في أحراز التحكم المروري. واستناداً إلى قرار لوزراء النقل والمواصلات في دول مجلس التعاون الخليجي فقد تم وضع المواصفات القياسية لبناء طرق الربط والطرق الرئيسية بدول مجلس التعاون وتم تحديد الأحمال المحورية والأوزان الإجمالية للمركبات ومعايير التصميم الهندسية للطرق ومواصفات المركبات والتصميم الإنثائي للجسور والعبارات والوسائل الإرشادية والسلامة على الطرق وذلك ليتم مراعاتها عند تنفيذ الخطط المستقبلية لاستكمال شبكات الطرق في دول المجلس.

ويمثل جسر الملك فهد بين المملكة والبحرين أهمية خاصة ورابط اجتماعي واقتصادي بين البلدين. يتكون الجسر من ثلاثة مسارات باتجاهين متوازيين (المسار الثالث للطوارئ) وبلغ طوله ٢٥ كيلومتر يربط بين مدینتي الخبر في المملكة العربية السعودية والمنامة في دولة البحرين. اشتمل الجسر على خمسة جسور وسبع ردميات وفي عرض البحر أنشئت جزيرة صناعية مرسومة مساحتها ٦٠ الف متر مربع أقيمت عليها مباني المؤسسة العامة لجسر الملك فهد والإدارات الحكومية الأخرى ومسجدان ومطعمان.

-٢- أساطيل النقل البري

يوضح الجدول رقم (٣) أعداد المركبات في دول مجلس التعاون الخليجي حيث بلغ مجموع

الجدول ٣ - أعداد المركبات في دول المجلس

الإمارات المتحدة ١٩٩٤	البحرين ١٩٩٦	السعودية ١٩٩٧	عمان ١٩٩٦	قطر ١٩٩٧	الكويت ١٩٩٨
٣٠٣,٨٧٢	١٣٧,٧٩٢	٢,٥٣٥,٦١٥	٢٠٠,٦٩٤	١٧٧,٥٧٠	٧٩٦,٣٩٢
١٣٨,٨٢٨	٤٠,٨٠٥	٣٥٧,٠٠٠	١١٠,٩٧٨	٩٢,٩٩٠	١٨١,٤٨٦
٤٤٢,٧٠٠	١٧٨,٥٩٧	٢,٨٩٢,٦١٥	٣١١,٦٧٢	٢٧٠,٥٦٠	٩٧٧,٨٧٨

المركبات الخاصة

النقل

المجموع

هذه المركبات ٥,٠٧٤,٠٢٢ مركبة منها ٩٢٢,٠٨٩ مركبة نقل عام تشمل مختلف أنواع مركبات النقل العام للركاب والبضائع أي بنسبة حوالي ١٨% من مجموع المركبات المستخدمة في دول المجلس ومعظم هذه المركبات مستخدمة في النقل العام للركاب والبضائع داخل هذه البلاد ونسبة ضئيلة منها هي المستخدمة في النقل ما بين دول المجلس أو الدول المجاورة. وقد اشارت إحدى الدراسات إلى أن هناك في المملكة العربية السعودية حوالي ١٦٠,٠٠٠ شاحنة نقل خفيف وحوالي ١٠٠,٠٠٠ شاحنة نقل متوسط وحوالي ٧٦,٠٠٠ شاحنة نقل ثقيل وحوالي ٢١,٠٠٠ حافلة. ويوضح الجدول رقم (٤) أعداد المركبات القادمة والمغادرة على جسر الملك فهد من جهة البحرين بين عامي ١٩٨٧ و ١٩٩٦ كما يوضح الجدول رقم (٥) أعداد المركبات القادمة والمغادرة على الجسر حسب الجنسية لعام ١٩٩٦م. وقد بلغ عدد المركبات العابرة منذ بدء التشغيل في ١٩٨٦/١١/٢٩م إلى نهاية عام ١٩٩٨م ١٩,٨٦٥,٧٨٥ مركبة بمعدل يومي ٤٤٩٩ مركبة. وشكلت المركبات التي تحمل لوحتين سعودية نسبة ٧٢% من المجموع الكلي للمركبات المسافرة، والتي تحمل لوحة بحرينية نسبة ٢٢% من المجموع الكلي للمركبات. وقد بلغ عدد الشاحنات التي عبرت بوابات الرسوم من خلال الموازين خلال عام ١٩٩٨م ١١٦,٤٤٠ شاحنة مسجلة بذلك زيادة بلغت نسبتها ١١% عن العام السابق، فيما بلغ مجموع أوزان الشاحنات حتى عام ١٩٩٨م ٢,٧٥٧,٧٢٢ طنًا متريًا بزيادة عن عام ١٩٩٧م نسبتها ٥٢%. وبلغ عدد المسافرين منذ بدء التشغيل في ١٩٨٦/١١/٢٩م وحتى نهاية عام ١٩٩٨م ٥١,٢٣٢,٢١٢ مسافرًا بمعدل يومي ١١٦٠١ مسافر.

الجدول ٤ - المركبات القادمة والمغادرة على جسر الملك فهد (١٩٨٧-١٩٩٦م) (البحرين)

السنة	المركبات المغادرة				المركبات القادمة			
	الجملة	شاحنات	حافلات	مركبات خاصة	الجملة	شاحنات	حافلات	مركبات خاصة
١٩٨٧	٦٤٣,١٧٩	٢١,٨٦٩	٣,٠١٢	٦١٨,٢٩٨	٦٣٨,٦٦٨	٢١,٦٥٣	٣,٠٣٣	٦١٣,٩٨٢
١٩٨٨	٥٢٥,٩٠١	٤١,١٩٢	٢,٦٣٨	٤٨٢,٠٧١	٥٢٣,٣٨٧	٤١,٢٤٥	٢,٦٩١	٤٧٩,٤٥١
١٩٨٩	٥٠١,٤٠٩	٤٠,٤٩٠	٣,١٩٠	٤٥٧,٧٩٢	٥٠٢,١٧٧	٤٠,٥٤٣	٣,١٧٣	٤٥٨,٤٦١
١٩٩٠	٤٩١,١٧١	٤٠,٦٨٣	٣,٦٧٣	٤٤٦,٨١٥	٥٧٥,٥٥٨	٤٠,٤٥٩	٤,٠٧٩	٥٣١,٠٢٠
١٩٩١	٦١١,٧٧٩	٤٤,٨٠١	٤,٩٩٧	٥٦١,٩٨١	٦١٠,٣١٤	٤٤,٥٩٠	٥,٨١٧	٥٥٩,٩,٧
١٩٩٢	٦٩١,٣٨٧	٥٠,٧٠٠	٤,٧١٣	٦٣٤,٩٧٤	٦٩٠,٠٤٣	٥٠,٥٧٤	٤,٨٦٢	٦٣٤,٦٠٧
١٩٩٣	٨٣٧,٤٣٤	٦٤,٣٥٧	٦,٠٢٩	٧٦٧,٠٤٨	٨٢٩,٦١٧	٦٤,٠٨١	٦,١٨٦	٧٥٩,٣٥٠
١٩٩٤	٩٥٧,٩٧١	٨٠,٩٥٥	٦,٤٦٦	٨٧٠,٥٥٠	٩٥٤,٩٨٨	٨٠,٧٣٨	٦,٦٤٥	٨٢٧,٦٠٥
١٩٩٥	٩٠٠,٦٢٣	٥٣,٧٨٧	٥,٩٠٧	٨٤٠,٩٢٩	٨٩٨,١٨٦	٥٤,٢٢٦	٦,٠٩٣	٨٣٧,٨٦٧
١٩٩٦	٨٤٣,٨٢١	٨٥,٩٤٨	٤,٣٧٠	٧٨٠,٥٠٣	٨٣٦,٧٧٠	٥٨,٦٦٦	٤,٦٤٧	٧٧٣,٤٥٧

**الجدول ٥ - المركبات القادمة والمغادرة على جسر الملك فهد
حسب الجنسية (البحرين) لعام ١٩٩٦ م**

نوع المركبة	الجنسية	المركبات القادمة	المركبات المغادرة
مركبات خاصة	البحرينية	١٩٥,٥٢٨	١٩٨,١٠٠
	السعودية	٥٣٢,٤١٩	٥٣٥,٢٥٧
	الكويتية	٣٠,٩٤١	٣٢,٧٧١
	القطرية	١٠,٠٥٦	٩,٩٨٥
	الإماراتية	٣,٤٨٧	٣,٤٠٥
	العمانية	٩٩٢	٩٦٧
	جنسيات أخرى	٣٤	١٨
	الجملة	٧٧٣٤٥٧	٧٨٠,٥٠٣
الحافلات		٤٦٤٧	٤٣٧٠
الشاحنات		٨٥,٦٦٦	٥٨,٩٤٨
اجمالي المركبات		٨٣٦٧٧٠	٨٤٣,٨٢١

السكك الحديدية -٣

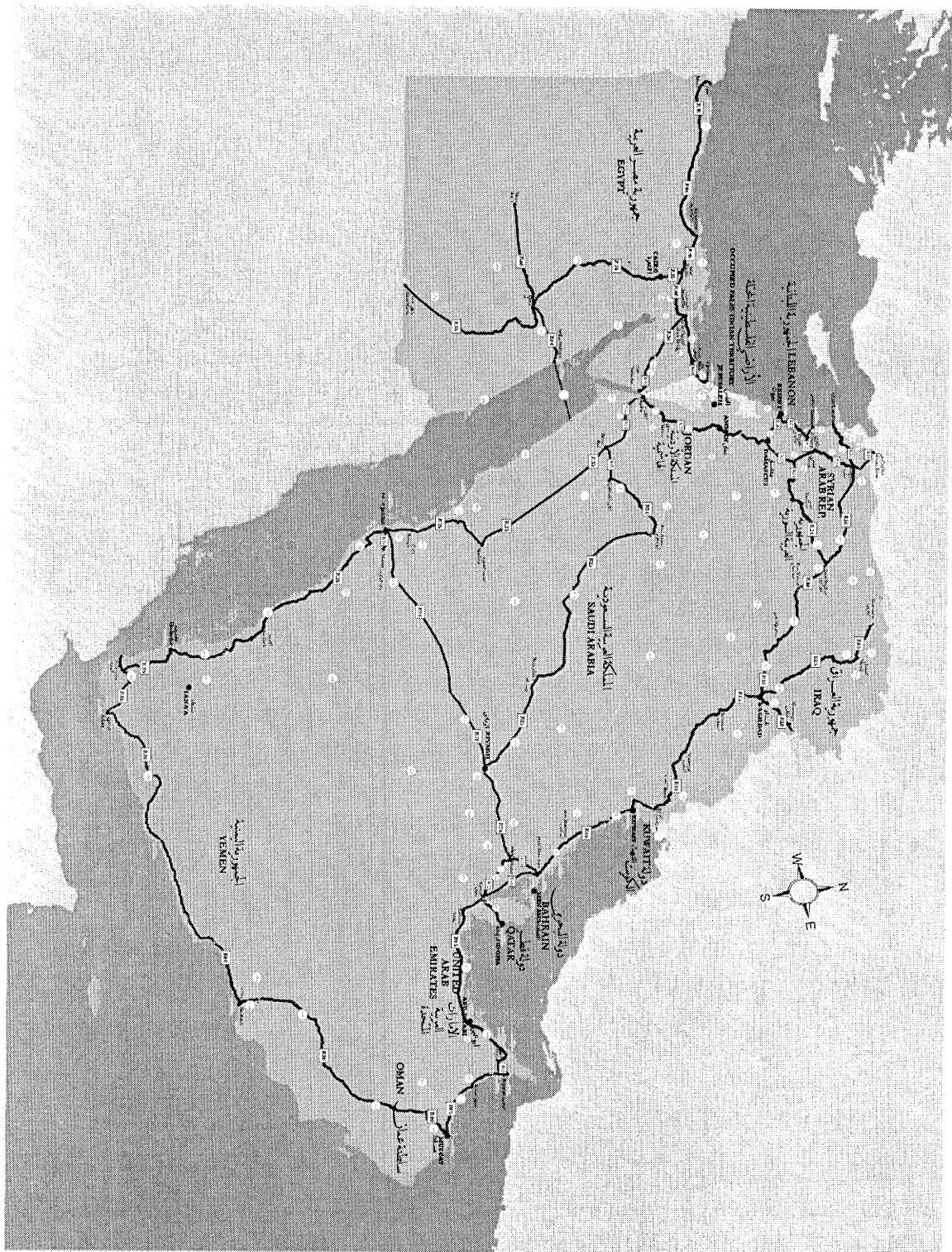
لا يستخدم النقل بالسكك الحديدية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي حالياً إلا في المملكة العربية السعودية حيث سار أول قطار بين مدینتي الدمام والظهران في عام ١٩٤٩ ثم امتد الخط ليصل إلى العاصمة الرياض في عام ١٩٥١ م و بذلك تم ربط وسط المملكة بمدينة الملك عبد العزيز بالدمام. وبلغ طول الخط الحديدي في بداية إنشائه (٥٦٥) كيلو متراً. وفي بداية عقد الثمانينيات قامت المؤسسة العامة للخطوط الحديدية بإنشاء مشاريع كبيرة كان من أهمها ازدواج الخط الحديدي ما بين مدینتي الدمام والـهـفـوفـ وـمنـ الـهـفـوفـ إلىـ الـرـيـاضـ وـبـطـولـ قـدـرهـ (٤٩٤) كـيـلـوـ مـتـرـاًـ.ـ وـكـذـلـكـ إـنـشـاءـ ثـلـاثـ مـحـطـاتـ رـكـابـ ضـخـمـةـ بـالـإـضـافـةـ إلىـ إـنـشـاءـ المـيـنـاءـ الـجـافـ فيـ مـدـيـنـةـ الـرـيـاضـ حـيـثـ يـتـمـ جـمـرـكـ الـبـصـائـعـ الـقـادـمـةـ إـلـىـ مـدـيـنـةـ الـرـيـاضـ وـإـيـصالـهـاـ إـلـىـ مـخـازـنـ التـجـارـ مـبـاـشـرـةـ.ـ وـبـلـغـ حـالـيـاـ مـجـمـوعـ أـطـوـالـ الـخـطـوـطـ الـحـدـيـدـيـةـ (١٣٩١) كـيـلـوـ مـتـرـاـ مـنـهـاـ (١٠٠٥) كـيـلـوـ مـتـرـاـ.ـ وـيـوـضـوـحـ الشـكـلـ رـقـمـ (٢)ـ شـبـكـةـ خـطـوـطـ السـكـكـ الـحـدـيـدـيـةـ.

و تملك المؤسسة أسطولاً مكوناً من ٥٦ قاطرة و ٥٧ عربة بالإضافة إلى ٢٢٦١ عربة شحن مختلفة الأنواع. وقد بلغت كمية الشحن المنقوله من البضائع المختلفة ما مقداره حوالي مليوني طن عام ١٩٩٨ م وبلغ عدد المسافرين الذين تم نقلهم ما بين الدمام والرياض حوالي ٦٥٠,٠٠٠ راكب في نفس العام.

باء - النقل البحري

تعتمد دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي على النقل البحري بشكل شبه كامل لتصدير نفطها الخام ومشقاته المكررة وناتج الصناعات الثقيلة المرتبطة به. كما تعتمد على هذا النمط بشكل أساسى لاستيراد معظم احتياجاتها من الأغذية والسلع المصنعة والعديد من الخدمات التي تدخل في صناعاتها الثقيلة. ولقد قامت دول المجلس بتطوير عدد من الموانئ البترولية والصناعية والتجارية وأمتلك أسطول هام من ناقلات النفط والسفن التجارية وتأسيس شركات وطنية هامة للملاحة خلال العقود الماضية.

شكل ٢ - شبكة خطوط السكك الحديدية (خريطة السكك الحديدية لـ ITSAM)



١- الموانئ البحرية

تنتشر موانئ دول مجلس التعاون على البحر الأحمر وبحر العرب وخليج عمان والخليج العربي وقد اهتمت كل دولة بموانئها وسعت إلى تطويرها نظراً لأهميتها كمنفذ رئيسة للتجارة الخارجية لدول المنطقة.

يمكن تقسيم الموانئ الرئيسية في دول مجلس التعاون إلى:

موانئ بترولية وهي موانئ متخصصة في شحن النفط الخام والغازات الطبيعية وأهمها: ميناء الرويس وميناء جبل الظنة وميناء فتح وميناء مبارك في الإمارات العربية المتحدة، ميناء سترا في البحرين، ميناء رأس تنورة وميناء رأس الخفجي في المملكة العربية السعودية، ميناء الفحل في عمان، ميناء حالول في قطر، ميناء الأحمدية وميناء عبد الله وميناء سعود في الكويت.

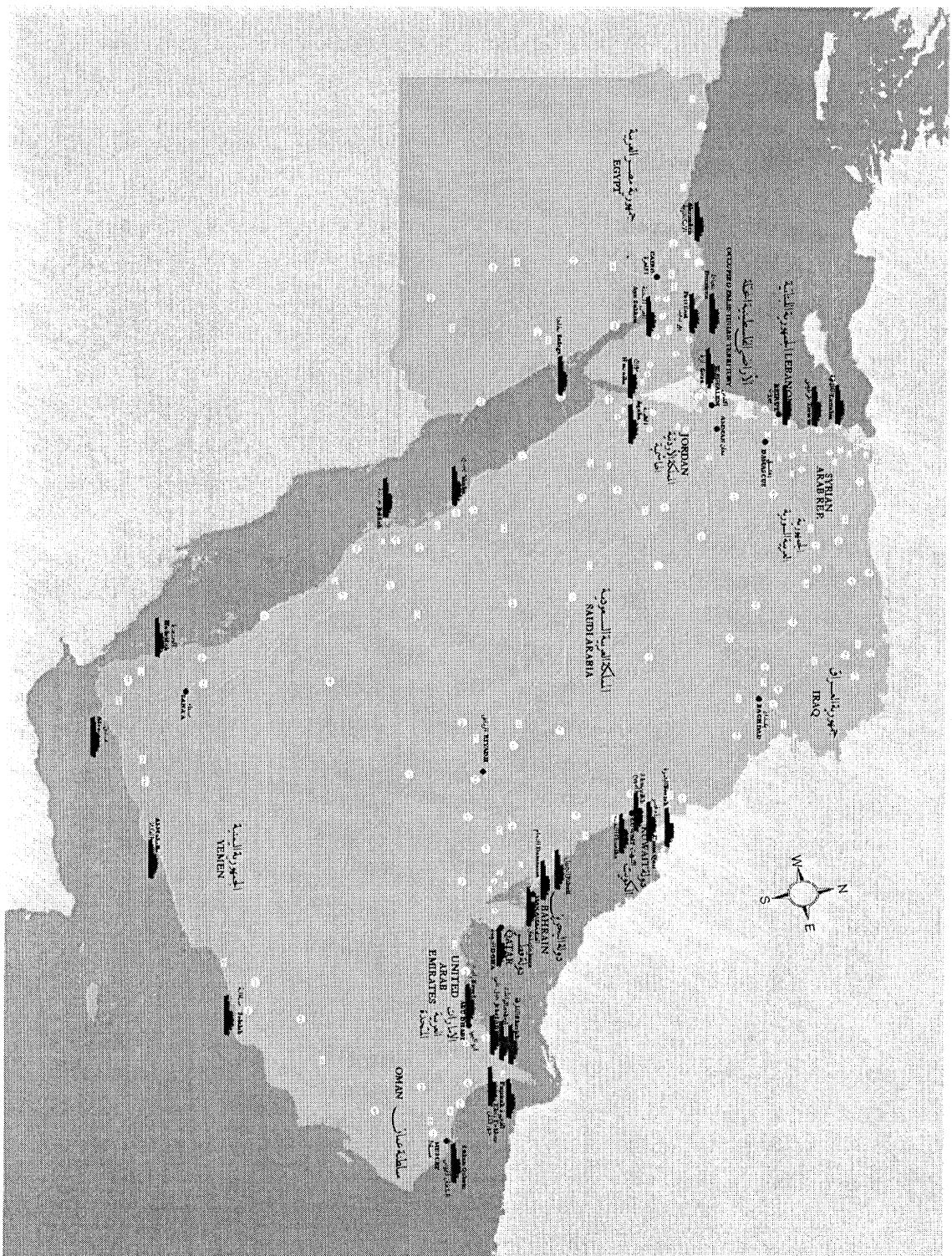
موانئ صناعية، وهي التي أنشئت أساساً لمناولة المنتجات الصناعية للدولة وهي: ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة، ميناء الملك فهد الصناعي بالجبيل وميناء الملك فهد الصناعي بينبع في المملكة العربية السعودية، ميناء أم سعيد بقطر، ميناء الشعيبة بالكويت.

موانئ تجارية، وهي الموانئ التي تشحن منها وتفرغ إليها بصفة أساسية صادرات وواردات كل دولة خلاف المنتجات الصناعية والنفط وهي: ميناء زايد وميناء راشد وميناء خالد وميناء صقر وميناء خورفكان، وميناء الفجيرة في دولة الإمارات العربية المتحدة، ميناء سلمان في دولة البحرين، ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز (الدمام) وميناء جيزان وميناء الجبيل التجاري وميناء بنبع التجاري في المملكة العربية السعودية، ميناء قابوس وميناء ريسوت في سلطنة عمان، ميناء الدوحة وميناء أم سعيد في قطر، ميناء الشويخ وميناء الشعيبة في دولة الكويت.

ومن الجدير بالذكر هنا أن التقسيم المشار إليه أعلاه يعتمد على النوع الغالب من البضائع التي تشحن من أو تفرغ في الميناء الواحد فهذا التقسيم لا ينفي شحن وتفرغ المشتقات البترولية مثلاً في الموانئ التجارية على الأرصفة المخصصة لذلك أو شحن وتفرغ البضائع العامة من الموانئ الصناعية إلا أن ذلك يمثل نسبة ضئيلة من جملة البضائع التي تتم مناولتها. يوضح الشكل (٣) موانئ دول مجلس التعاون مع تصنيفها حسب التقسيم أعلاه.

وبشكل إجمالي تتتوفر للموانئ التجارية في مختلف دول مجلس التعاون بنية جيدة من حيث قنوات الدخول والخروج إلى الميناء والأحواض وعدد الأرصفة بأنواعها المختلفة ومعدات وتجهيزات المناولة والمساحات والمستودعات والأبنية المخصصة لأعمال الموانئ المختلفة والتخزين كما تخدمها شبكات جيدة من الطرق. هذا وينفرد ميناء الملك عبد العزيز بالدمام بالمملكة العربية السعودية بكونه متصل بسكة حديد المملكة. يبين الجدول (٦) عدد الموانئ التجارية الرئيسية في دول مجلس التعاون وعدد وأطوال أرصفتها كما يبيّن تقديرًا إجماليًا لاستيعاب كل منها.

شكل ٣ - موانئ دول مجلس التعاون الخليجي (خريطة الموانئ ITSAM)



الجدول ٦ - عدد الموانئ التجارية الرئيسية في دول مجلس التعاون وأرصفتها واستيعابها

الاستيعاب (مليون طن / سنة)	طول الأرصفة (م)	عدد الأرصفة	عدد الموانئ التجارية	
٤٢	٢٠١٥٣	٩٩	٧	الإمارات العربية المتحدة
٣,٥	٢٠٠٠	١٦	١	دولة البحرين
٥١	٢٧٠٠٣	١٢٧	٥	المملكة العربية السعودية
٣,٥	٢٨٠٨	١٦	٢	سلطنة عمان
٢,٠	٢١٠٣	١١	٢	دولة قطر
٢٠	٨٠٩٨	٤١	٢	دولة الكويت
١٢٢	٦٢١٦٥	٣١٠	١٩	المجموع

لقد تضمن بيان الإسکوا في مايو عام ١٩٩٩ حول تبني وتطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي اعتماد الموانئ البحرية التجارية التالية والخاصة بدول مجلس التعاون الخليجي ضمن الموانئ البحرية لدول الإسکوا ليتم التركيز عليها وربط النقل البحري من خلالها وهي: مينائي ينبع وجدة الإسلامي على البحر الأحمر، والموانئ التالية على الخليج العربي وبحر العرب: صلالة - السلطان قابوس - خور فكان - الفجيرة - الشارقة - - دبي (راشد وجبل علي) - زايد - سلمان - الدوحة - الدمام - الجبيل - الشعيبة - الشويخ - أم قصر. ويوضح الجدول رقم (٧) بعض خصائص هذه الموانئ.

الجدول ٧ - يوضح عدد أرصفة واستيعاب بعض الموانئ التجارية في دول مجلس التعاون

الاستيعاب (مليون طن / سنة)	طول الأرصفة (م)	عدد الأرصفة	الميناء
٤,٧٦	٣٩٧٠	٢١	دولة الإمارات العربية المتحدة
	٧٠٨٨	٣٥	
	٥٠٥	٣	
١٣,٦٢	٢٠٠٠	١٦	البحرين
١,٣			میناء سلمان
١٧,٤٠	٧٧١٠	٣٩	المملكة العربية السعودية
	١١٢٣٥	٥٣	
			میناء الملك عبد العزيز بالدمام
٢٥,٧٠	١٦٢٨	٨	سلطنة عمان
٢,٤٠			میناء قابوس
١,٣	١٠٧٣	٩	قطر
١٣,٢٥	٤٠٦٨	٢٠	الكويت
	٤٠٣٠	٢١	
			میناء الشعيبة
٦,٧٥			میناء الشويخ

وتعتبر موانئ المملكة العربية السعودية وخاصة ميناء جدة الإسلامية وميناء الملك عبد العزيز في الدمام من أكبر موانئ المنطقة من حيث السعات المرففية والتخزينية والمعدات الحديثة بالإضافة إلى موقعها الاستراتيجي على البحر الأحمر والخليج. ورغمًا عن كل تلك الميزات، لم يتمكن أي من الميناءين من تطوير نشاطاته ليصبح مركزاً إقليمياً لجذب خطوط الملاحة الدولية، وخاصة في مجال الحاويات، كما لم تتمكن موانئ المملكة من منافسة الموانئ المجاورة لها رغمًا عن العديد من ميزاتها التفضيلية.

واستدراكاً لهذا الوضع، قامت المؤسسة العامة للموانئ السعودية مؤخرًا بالإعلان عن طرح منافسات وبرامج لشخصية معظم نشاطات وخدمات الموانئ بهدف تخفيض تكلفة استخدام الموانئ، وخاصة أمام الصادرات الوطنية، وكذلك تخفيض أجور الشحن على البضائع السعودية، ومنافسة الموانئ الأخرى بالمنطقة. وقد تم طرح مناقصة لتأجير أربعة أرصفة في ميناء جدة الإسلامي لتجهيزها بالمرافق والمعدات المتخصصة لمناولة سفن الحاويات ثم تشغيلها وإدارتها بالنهج التجاري لمدة ٢٠ سنة. كما بدأت المؤسسة إرساء عقود المرحلة الثانية لعقد تأجير محطة الحاويات الشرقية في ميناء الملك عبد العزيز في الدمام، وذلك بعد الانتهاء من إرساء عقود المرحلة الأولى على شركات القطاع الخاص السعودي.

وينتظر أن تستكمل المؤسسة العامة للموانئ برنامج خصخصة طموحاً، وذلك بناء على توجهات الحكومة بخصوص إدارة وتشغيل الأرصفة، بما في ذلك المعدات في موانئ المؤسسة.

وبالنسبة للكويت فقد حققت تجربة محطة الحاويات في ميناء الشعيبة، التي كانت تدار بواسطة القطاع العام (هيئة الشعيبة الصناعية)، نجاحاً باهراً من حيث الأداء والكفاءة (٢٦-٢٨) حاوية للرافعة الجسرية في الساعة) يضاهي نجاح معظم الموانئ التي تدار بواسطة القطاع الخاص، إذ وفرت الهيئة العمالة المدربة والمعدات والأنظمة الحديثة لإدارة وتشغيل المحطة، الأمر الذي يؤكّد أن موانئ القطاع العام في دول الإسكوا قادرة على المنافسة والنجاح لدى توفر العوامل الأساسية المعروفة في هذا المجال.

أما ميناء الشويخ فيستخدم اتفاقيات الأداء بحيث يقوم مقاول المناولة بتشغيل محطة الحاويات، بالإضافة إلى اتفاق آخر لبضائع المراسي التجارية والنقل والتخزين، وتقوم مؤسسة الموانئ بأعمال المراقبة والإشراف العام.

وتجرد بالإشارة في هذا الخصوص بأن نظام المقاول الواحد من القطاع الخاص، الذي طبق في ميناء الشويخ والعديد من موانئ المنطقة، عوضاً عن نظام تجزئة المقاولات لعدد من الشركات للعمل في الميناء، يؤدي إلى الاحتكار وعدم قيام المنافسة لفقدان الكثير من ميزات إشراك القطاع الخاص في أعمال الموانئ.

تعتبر دولة الإمارات العربية المتحدة الرائدة في هذا المجال، تليها الكويت والمملكة العربية السعودية، وخاصة في موانئ جبل علي وراشد وزايد والفجيرة وخور فكان. وتطبق موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة عقود الإدارة في موانئ دبي (جبل علي وراشد) وميناء زايد، على أساس أن هذين الميناءين مفتوحان بكامل إمكانياتهما لكافة المستخدمين (Multi User) بما في ذلك المنطقة الحرة بجبل علي. أما اتفاقيات التأجير فهي مطبقة في موانئ الفجيرة وخور فكان حيث تقوم بعض خطوط الشركات الملاحية كشركة سي لاند (Sea-land) الأمريكية وغيرها بتتأجير وتشغيل محطات الحاويات في تلك الموانئ. وما يجدر بالذكر أهمية الاستفادة من عقود الإدارة من حيث نقل الخبرة إلى الكفاءات الوطنية في كافة مجالات الإدارة والتشغيل.

إن ازدهار موانئ دبي لا يعزى للموقع الجغرافي أكثر مما يعزى للوضع المؤسسي والإداري الذي منحها صلاحيات واسعة وجعلها تتنافس كافة الموانئ المجاورة في المنطقة وفي شبه الجزيرة الهندية وشرق إفريقيا.

إن تجربة موانئ دبي الرائدة في جذب التجارة الإقليمية والدولية، وتتنوع الخدمات التي تقدمها كمركز عالمي للتوزيع والنقل المتعدد الوسائل، بما في ذلك خدمات الـ "Sea/ air" (بحر / جو) وخدمات المنطقة الحرة لجبل علي، التي تتكامل مع خدمات الموانئ، وخدمات البنوك، وتوفير العاملة لكل الاختصاصات المطلوبة، والمكاتب المجهزة، وخدمات التخزين،.. الخ ينبغي الاستفادة منها بما يتناسب وإمكانيات كل ميناء من موانئ المنطقة.

لقد أصبح تشغيل الموانئ مكلفاً للخزينة العامة للدولة في مناخ الركود الذي تعاني منه معظم موانئ دول المجلس. فالموانئ غير قادرة على تقليل تكلفة التشغيل وتكليف تأخير السفن والبضائع من جراء الروتين والإجراءات التي تتسبب بها إدارات الجمارك وبعض الإدارات الحكومية الأخرى والتي تؤثر سلباً على منافسة الصادرات الوطنية وتزيد من تكاليف الواردات والنقل البحري للدولة.

وأخيراً فإنه لا مناص لموانئ المنطقة من مراجعة وتعديل أنظمتها المؤسسية، القانونية والإدارية، لتتمكن من تبني النهج التجاري حتى تتمكن من المنافسة في المجالين المحلي والإقليمي والدولي وذلك بغية الاستمرار ومواكبة التطورات التي يشهدها قطاع التجارة الدولية والخدمات والنقل وتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات وانعكاساتها على الموانئ البحرية.

٢- أساطيل النقل البحري

ارتبط تطور الأسطول التجاري البحري لدول مجلس التعاون الخليجي ارتباطاً وثيقاً بالأداء الاقتصادي وازدهار التجارة الخارجية المنقولة بحراً لدول المنطقة ولذلك فإن الشركات الرئيسية الوطنية والمشتركة بين دول المنطقة قد تم إنشاؤها خلال منتصف عقد السبعينيات الذي شهد طفرة عالية في أسعار النفط وازدهاراً اقتصادياً في دول المنطقة، إلا أن نشاط الأسطول التجاري لدول المنطقة قد شهد تذبذبات واضحة خلال عقد الثمانينيات وحتى أواخر التسعينيات ارتبطت جميعها بالإضافة إلى الأوضاع الاقتصادية بالحروب والنزاعات التي كانت تهدد سلامة الملاحة البحرية بالمنطقة. يوضح الجدول رقم (٨) إجمالي الحمولة الساكنة للأساطيل المسجلة في دول مجلس التعاون الخليجي للفترة من ١ كانون الثاني (يناير) ١٩٩٠ إلى ١ كانون الثاني (يناير) ١٩٩٨م للسفن ٣٠٠ طن حمولة إجمالية فما فوق (آلاف الأطنان). ويلاحظ من الجدول (٨) تركز الأسطول التجاري المسجل في دول المجلس عند منتصف عام ١٩٩٠م، بالنسبة إلى الحمولة الساكنة (DWT) للسفن ذات حمولة الـ ٣٠٠ طن فما فوق، في كل من المملكة العربية السعودية (٣,٣٧ مليون طن)، تليها الكويت (٢,٩ مليون طن) ثم الإمارات العربية المتحدة (١,٢ مليون طن).

ويجدر بالإشارة أن أسطول المملكة العربية السعودية الذي يرفع العلم السعودي بلغ ذروته في عام ١٩٨٣م، حين وصل إلى ٩,٣ مليون طن، ثم ما لبث أن أخذ يتراجع باستمرار حتى وصل إلى ١,٣٢ مليون طن في منتصف عام ١٩٩٨م، علماً بأن أسطول المملكة الذي يرفع أعلام دول التسجيل المفتوح كان في ١ كانون الثاني (يناير) ١٩٩٨م يزيد عن ١٠ مليون طن.

كذلك سجل أسطول البحرين الذي يرفع العلم البحريني زيادة في بداية عام ١٩٩٨ م بنسبة ٩% بالمقارنة مع عام ١٩٩٧ م

الجدول - ٨ - إجمالي الحمولة الساكنة للأساطيل المسجلة في دول مجلس التعاون الخليجي
للفترة من ١ كانون الثاني / يناير ١٩٩٠ إلى ١ كانون الثاني / يناير ١٩٩٨
للسفن ٣٠٠ طن حمولة إجمالية فما فوق (آلاف الأطنان)

الإمارات	السعودية	قطر	عمان	الكويت	البحرين	السنة
١٢٢٦,١٠	٣٣٧٥,٥٠	٤٤٢,٧٠	٩,٥٠	٢٩٠٠,٩٠	٢٩,٤٠	١٩٩٠
١١٧٧,٠٠	٢٣٩٤,١٠	٧٠٤,٧٠	٩,٥٠	٢٢٧٧,٣٠	٢٤١,٨٠	١٩٩١
١٢٢٧,٤٠	١٢٨٢,٢٠	٧١٧,٦٠	٧,٩٠	٢٢٧٧,٦٠	٢٥٤,٨٠	١٩٩٢
١٢٥٧,٣٠	١٢٤٩,٩٠	٥٩٣,٦٠	٨,١٠	٣٧٩٧,٩٠	١٥٨,٧٠	١٩٩٣
١٠٢٢,٠٠	١٣٦٢,٠٠	٥٦٩,٠٠	١١,٠٠	٣٦٢٩,٠٠	١١٥,٠٠	١٩٩٤
١٤٧٧,٠٠	١٢٥٢,٠٠	٨٠٤,٠٠	١٠,٠٠	٣٢٢٢,٠٠	٢٢٣,٠٠	١٩٩٥
١٢١٢,٠٠	١٣٤٠,٠٠	٧٦١,٠٠	١٠,٠٠	٣٢٣٥,٠٠	٢٢٣,٠٠	١٩٩٦
١٢٣٥,٠٠	١٤٠٨,٠٠	٨٩٤,٠٠	١٠,٠٠	٣١٦١,٠٠	٢٢٢,٠٠	١٩٩٧
١٢٥٠,٠٠	١٣٢١,٠٠	١٠٣٣,٠٠	١٠,٠٠	٣١٢٥,٠٠	٢٤٢,٠٠	١٩٩٨

ويترکز أسطول سفن الحاويات في الدول الرئيسة التالية في مجلس التعاون (في ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٨)

البلد	عدد السفن	الحمولة الساكنة DWT	حمولة الحاويات (حاوية نمطية) TEU
الإمارات العربية المتحدة	٥	١٤٣,٠٠٠	٨,٠٠٠
المملكة العربية السعودية	٥	١١٧,٠٠٠	٧,٠٠٠
الكويت	٣	٩١,٠٠٠	٦,٠٠٠
قطر	٣	٩٢,٠٠٠	٥,٠٠٠
الإجمالي	١٦	٤٤٣,٠٠٠	٢٦,٠٠٠

لقد سعت دول مجلس التعاون إلى إنشاء شركات ملاحة وطنية لمواجهة الاحتكار الذي فرضته اتحادات الملاحة العالمية فأنشأت فيها عدا الشركات المتخصصة بنقل النفط ثلاثة شركات رئيسة للملاحة هي:

(١) شركة الملاحة العربية المتحدة

اشتركت دول مجلس التعاون (ما عدا سلطنة عمان) مع العراق في تأسيس شركة الملاحة العربية المتحدة سنة ١٩٧٦ م وحددت أهدافها فيما يلي:

- الإسهام في بناء الاقتصاد العربي الخليجي.
- نقل ما يمكن نقله من السلع والبضائع الواردة إلى موانئ الدول المطلة على الخليج العربي أو الصادرة منه ما عدا النفط.

- التصدي لمنافسة الشركات البحرية الأجنبية وعدم تمكينها من زيادة أجور نقل السلع التي تمر بالموانئ المذكورة.

بدأت الشركة نشاطها في عام ١٩٧٦ بـ ٢٥ سفينة حمولات عامة. واستكمالاً لهدف تأسيسها، ومسايرة للتغيرات التي طرأت على واردات المنطقة خلال السبعينات، حينما بدأت دول الخليج العربية في الاستفادة من موارداتها المالية لبناء وإنجاز الهياكل الأساسية والبنية التحتية لاقتصادياتها، اتجهت شركة الملاحة العربية إلى توفير السفن والخدمات الضرورية التي تلبي نقل البصائر العامة والحمولات الصاب. وعلى هذا الأساس، تعافت الشركة على شراء سفن على عدة دفعات، وبلغ عدد أسطول الشركة ذروته في عام ١٩٧٩ حينما أصبح عدد سفن الشركة المملوكة ٦٣، منها ٤ سفن حاويات ذات طاقة تحمل إجمالية تبلغ ٤٦٤٠ حاوية نمطية، و٥٨ سفينة حمولات عامة (Break bulk)، بطاقة تحمل إجمالية قدرها ١,٩٥ مليون طن ساكن. وبالرغم من التغيرات التي طرأت على أسواق النقل البحري إلى منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط، اهتمت هذه الشركة بتطوير إمكانياتها وخدماتها وبرامج رحلاتها لتصبح أكبر شركة لنقل البضائع الجافة إلى دول الشرق الأوسط.

ومع تطور استخدام النقل بالحاويات، شرعت الشركة في تملك أول أسطول من سفن الحاويات في عام ١٩٧٩، وقد بدأت بأربع سفن حاويات ذات طاقة تحملية تبلغ ١١٦٠ حاوية نمطية لكل منها، وتتابعت تحويل بعض أنواع سفنها إلى سفن حاويات لكي تلبي الطلب المتزايد على النقل بالحاويات.

وخلال الثمانينات، ومع زيادة التحول التدريجي من النقل بسفين الحمولات العامة إلى النقل بسفين الحاويات، زادت الشركة أسطولها من سفن الحاويات ليصل إلى ١٦ سفينة حاوية ذات حمولة إجمالية قدرها ٢٣٦٥ حاوية نمطية. ورغم الظروف الاقتصادية والسياسية التي مرت بها الشركة خلال الثمانينات، تابعت خطتها لتطوير أسطولها ولمواكبة التطورات التكنولوجية في صناعة النقل البحري.

ومع بداية ثمانينات، ظهرت بوضوح أهمية تقليل التكاليف من خلال وفورات الحجم الكبير. فقد زادت الشركة طاقة سفنها الحالية بإضافة طبقة رابعة فوق سطح سفنها، بدلاً من ثلاثة طبقات، مما حقق زيادة في الحمولة الإجمالية لسفين الشركة.

و ضمن إطار الخطة الاستراتيجية للشركة، التي تشمل إحلال سفن جديدة محل السفن التي اقتربت من عمرها الافتراضي، ولثبوت جدواً تقليل التكاليف عن طريق وفورات الحجم الكبير، تعافت الشركة في عام ١٩٩٦ على شراء ١٠ سفن من الجيل الرابع ذات طاقة تحمل تبلغ ٣٨٠٠ حاوية نمطية لكل منها، وبسرعة ٢٤ عقدة في الساعة. وبدخول هذه السفن الخدمة، يصبح أسطول الشركة ٥٦ سفينة، منها ٣١ سفينة للحمولات العامة ذات طاقة تحمل إجمالية تبلغ ٧٣٧٨٠٠ ألف طن ساكن، و ٢٥ سفينة حاويات ذات طاقة تحمل إجمالية تبلغ ٦٤٤٧٩ حاوية نمطية.

لقد لعب أسطول الشركة دوراً بارزاً في الفترة الماضية بنقل حمولات معظم المشاريع الرئيسية التي أقيمت في إطار تنمية منطقة الخليج العربي وتعمل سفن الشركة حالياً على العديد من الخطوط الملاحية التي تربط موانئ دول مجلس التعاون بالدول المجاورة وأوروبا والشرق الأقصى وأمريكا الشمالية والجنوبية.

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري سنة ١٣٩٨ / ١٩٧٨ م. وعند بداية نشأة الشركة كان لديها سفينتان بلغ صافي حمولة كل منهما ٢٢,٠٠٠ طن ثم تعاقدت الشركة على بناء أربع سفن درجة (رورو) أخرى حمولة الواحدة منها ٣٨,٥٠٠ طن. سلمتها في سنة ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣ م. ونتج عن ذلك ارتفاع في الحمولة الكلية للأسطول التجاري السعودي وصل إلى ٢٠٠,٠٠٠ طن تقريباً. إضافة إلى ذلك فإن الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري تمتلك ناقلتين للبتروكيماويات إجمالي حمولتها ٨٦ ألف طن. وتمتلك هذه الشركة أسطولاً كبيراً من أفضل سفن الرورو وتتمتع بمواصفات عالية ومميزة تمكناها من نقل كافة أنواع البضائع العامة والحاويات وجميع بضائع الدرجة بما فيها البضائع الضخمة الخاصة بالمشروبات والآلات والمعدات والسيارات إضافة إلى أنواع الحاويات المختلفة بطاقة إجمالية تبلغ ٣٠٢ ألف طن ساكن أو ما يعادل ١٦٨٨٤ حاوية نمطية، ولدى الشركة حوالي ١٠٧٧٦ حاوية نمطية تتميز بقدرتها على نقل مختلف البضائع. وتساهم الشركة بنسبة ٨٠٪ من رأس مال الشركة الوطنية لنقل الكيماويات التي تمتلك ١٤ ناقلة بيلغ إجمالي حمولتها أكثر من ٦,٠٠٠ طن ساكن. كما تساهم الشركة بنسبة ٥٠٪ في الشركة العربية لنقل البتروكيماويات. وقد قامت الشركة بتأسيس الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري بآسيا وذلك لرعاية مصالحها في أمريكا الشمالية. وقامت الشركة بتأسيس الشركة السعودية للنقل البحري بآسيا وذلك لرعاية مصالح الشركة بالكامل في اليابان والشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا. كما قامت الشركة ببناء خمس ناقلات بترول خام تم استلامها في عام ١٩٩٦ م وتبلغ طاقتها الإجمالية ١,٥٠٠,٠٠٠ برميل زيت خام أو ما يعادل ١,٤٩٧,٢٥٠ طن ساكن وتعد أحدث ناقلات البترول الخام في العالم. وتشترك الشركة في عشرة اتحادات ملاحية مختلفة. ولدى الشركة مشروع تحديث بعض قطع أسطولها المخصصة لنقل البضائع كذلك وقعت الشركة في الرابع الثالث من عام ١٩٩٨ عقداً لتمويل بناء ثلاثة سفن للحاويات بطاقة ٤٤٠٠ حاوية نمطية لكل سفينة على أن يتم استلامها خلال عامين.

وفي الواقع فإن الأسطول البحري التجاري للمملكة العربية السعودية لا يقتصر على أسطول الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، بل يتكون من (٤٠٢) قطعة بحرية كما يوضحها جدول (٩) حيث يوجد بالمملكة (١٠٧) شركة ومؤسسة ملاحية مرخص لها بمزاولة نشاط النقل البحري.

الجدول ٩ - أنواع سفن الأسطول البحري التجاري السعودي للنقل البحري وأعدادها

العدد	أنواع السفن
٦٤	ناقلات بترول
٣١	ناقلات محروقات
٥	بضاعة عامة
٣٤	سفن صيد
١٢	رورو
١٣	ناقلات مواشي
٢	بضاعة متاجة
٧	بضاعة سائبة
١٢	ركاب
٢٥	حاويات
١٧	تمويل
١٦	بتروكيماويات
١٦٤	وحدات بحرية
٤٠٢	المجموع الكلي

(ج) شركة قطر الوطنية للملاحة والنقليات المحدودة

تأسست شركة قطر الوطنية للملاحة والنقليات المحدودة سنة ١٩٥٨م بغرض تفريغ البضائع من السفن في دوب ونقلها إلى "فرضة" الدوحة. ومع تحديد فرضة الدوحة وتحويلها إلى ميناء الدولة الرئيس ثم إنشاء ميناء أم سعيد لخدمة الصناعات القطرية طورت الشركة أعمالها وتنوعت من أنشطتها خاصة بعد أن منحت حق امتياز عمليات الوكالة الملاحية والنقل البحري الساحلي بدولة قطر سنة ١٩٦٣م ولمدة ٢٠ سنة (تم تجديد امتياز الشركة لمدة ١٥ سنة أخرى تنتهي في عام ١٩٩٨م) فزاد أسطول الشركة وأصبح يتكون من (٤) سفن للبضائع العامة / الحاويات وناقلة نفط وتسع دوب مسطحة وأصبحت خدماتها تشمل:

- ١ النقل البحري بالخليج

حيث تقوم وحدات النقل البحري المملوكة من الشركة بثلاث رحلات منتظمة بين ميناء الدوحة وميناء سلمان بالبحرين لنقل الحاويات والبضائع العامة، كما تقوم برحلات غير منتظمة عند الطلب لباقي موانئ الخليج. وقد شهد عام ١٩٨٢م ذروة نشاط الشركة إذ بلغ مجموع ما قامت بتقريمه من بضائع في مينائي الدوحة وأم سعيد ١,٠٢ مليون طن و ١,٢٧ مليون طن على التوالي، إلا أن حركة الركود العام التي أصابت المنطقة بعد هذا التاريخ أثرت على نشاط الشركة فبدأت كمية البضائع التي تتناولها الشركة في الانخفاض ووصلت إلى ٤١٣ الف طن في ميناء الدوحة و ٨٦٣ الف طن في ميناء أم سعيد عام ١٩٨٦م.

- ٢ النقل البري بالشاحنات

تمتلك الشركة أسطولاً مكوناً من ٨١ شاحنة ثقيلة و ٢١ سيارة خفيفة ويقوم أسطول الشركة بنقل البضائع بين قطر والدول المجاورة كما تقوم شاحنات الشركة بالمساهمة في المشاريع الرئيسية للبلاد.

- ٣ الخدمات البترولية البحرية

تقوم الشركة بتشغيل قطعها البحرية المتخصصة لخدمة شركات البترول العاملة في المياه الإقليمية الدولية قطر والإمارات.

- ٤ توكيلات الملاحة البحرية

تم تعيين شركة قطر للملاحة وكيلًا للعديد من الشركات العالمية.

ويجدر التنبيه إلى أن الأسطول البحري التجاري لدول مجلس التعاون الخليجي لا يقتصر على أسطول هذه الشركات الثلاث فقط بل يزيد عن ذلك كما يوضح الجدول (١٠). كما يشير الجدول إلى أنه بحلول منتصف عام ١٩٩٨ احتلت الكويت المرتبة الأولى (٣,١٢ مليون طن) للحمولة الساكنة ثم المملكة العربية السعودية (٣,٣٢ مليون طن)، فالإمارات (١,٢٥ مليون طن)، ثم قطر (١,٠٣ مليون طن).

**الجدول ١٠ - الأساطيل البحرية لدول مجلس التعاون الخليجي لعامي ١٩٩٧/١٩٩٨ م
للسفن بحمولة إجمالية ٣٠٠ طن فما فوق**

يناير ١٩٩٨ م			يناير ١٩٩٧ م			الدولة
الحمولة الإجمالية طن ساكن ١٠٠٠ DWT	الحمولة الإجمالية (طن إجمالي) GT	عدد السفن	الحمولة الإجمالية طن ساكن ١٠٠٠ DWT	الحمولة الإجمالية (طن إجمالي) GT	عدد السفن	
١,٢٥٠	٧٩٣	١٢٢	١,٢٣٥	٧٨٨	١٠٨	الإمارات المتحدة
٢٤٢	١٥١	١٣	٢٢٢	١٣٦	١٣	البحرين
١,٣٢١	١,٠٧٦	٩٣	١,٤٠٨	١,١١٨	٩٤	السعودية
١٠	١٧	٦	١٠	١٧	٦	عمان
١,٠٣٣	٦٢٣	٢٤	٨٩٤	٥٤٣	٢٣	قطر
٣,١٢٥	١,٩٥٤	٥٩	٣,١٦١	١,٩٧٨	٦١	الكويت
٩٦٨١	٤٦١٤	٣١٧	٦٩٣٠	٤٥٨٠	٣٠٥	الإجمالي

جيم - النقل الجوي

مع توفر الموارد المالية الكبيرة قامت دول مجلس التعاون بتنفيذ برامج طموحة لتطوير قطاع النقل الجوي فيها ليتلاعما مع المستويات العالمية من النشاط الاقتصادي والطلب على نقل الركاب والبضائع فطورت عدداً كبيراً من المطارات الدولية وكونت شركات طيران هامة.

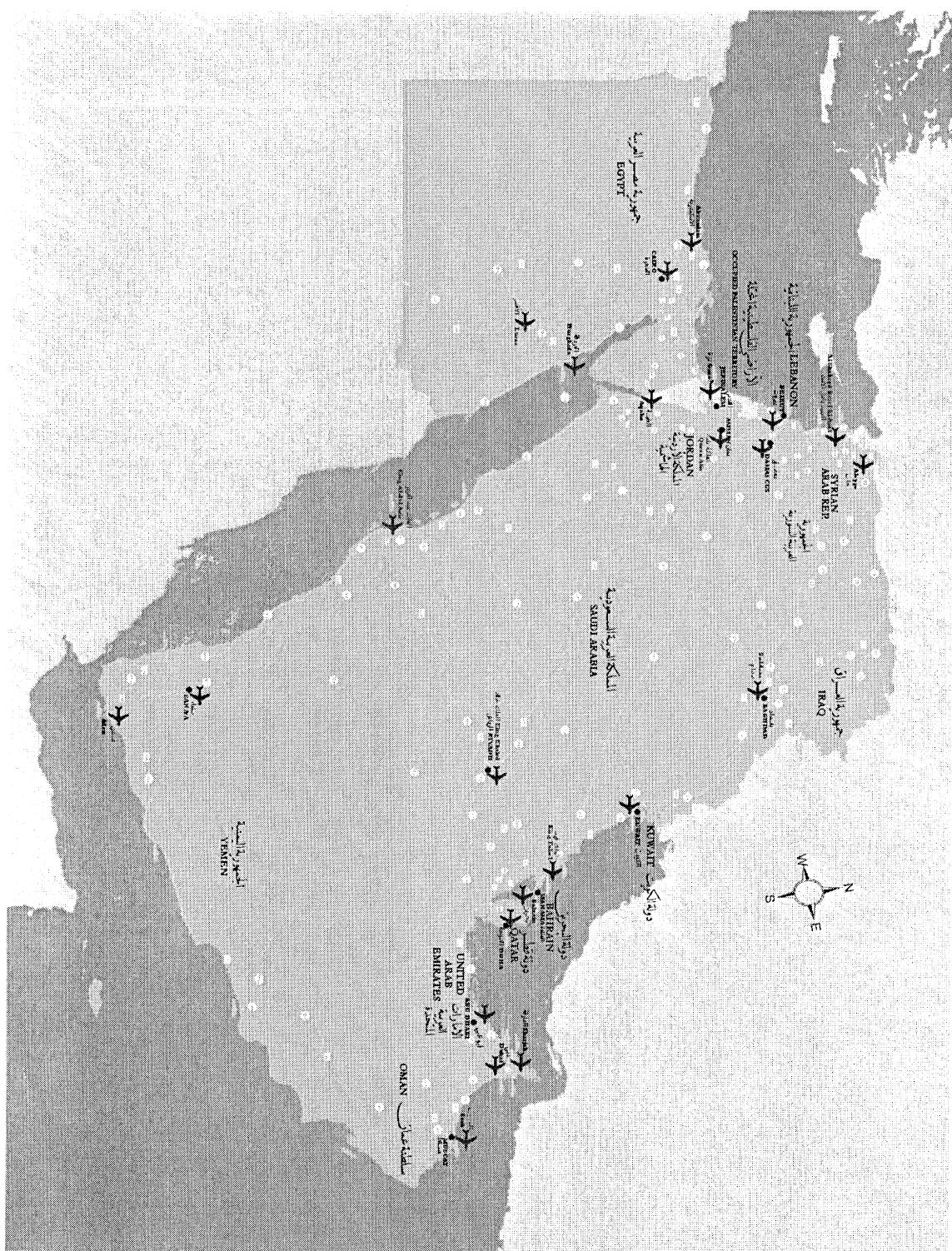
١ - المطارات الدولية

لدى دول مجلس التعاون حالياً إثنا عشر مطاراً دولياً تقوم باستقبال رحلات الطيران الدولي المبرمجة وهي كالتالي:

- مطار أبو ظبي الدولي (دولة الإمارات العربية المتحدة).
- مطار دبي الدولي (دولة الإمارات العربية المتحدة).
- مطار الشارقة الدولي (دولة الإمارات العربية المتحدة)
- مطار رأس الخيمة الدولي (دولة الإمارات العربية المتحدة).
- مطار الفجيرة الدولي (دولة الإمارات العربية المتحدة)
- مطار البحرين الدولي (دولة البحرين)
- مطار الملك عبد العزيز الدولي - جدة - المملكة العربية السعودية
- مطار الملك خالد الدولي - الرياض - المملكة العربية السعودية
- مطار الظهران الدولي - المملكة العربية السعودية
- مطار السيب الدولي - مسقط - سلطنة عمان
- مطار الدوحة الدولي - دولة قطر
- مطار الكويت الدولي - دولة الكويت

يوضح الشكل رقم (٤) موقع المطارات الدولية لدول مجلس التعاون الخليجي.

شبك ٤ - موقع المطارات الدولية في دول مجلس التعاون الخليجي (خريطة المطارات ITSAM)



تخدم هذه المطارات كافة المراكز السكانية الهامة ولديها جميعاً مدارج تزيد أطوالها عن ٣٠٠٠ متر تستطيع استقبال الطائرات الكبيرة النفاثة على أنواعها ولقد صممت هذه المطارات ونفذت وفقاً لأعلى المستويات للمطارات الدولية كما جهزت بأحدث الوسائل التكنولوجية الخاصة بالملاحة الجوية والإدارة والمواصلات والمرافق الهامة لتنفي بمتطلبات العمليات الدولية في الحاضر والمستقبل. لقد تم تحديد أعداد وموقع وأحجام مطارات دول المجلس بناء على اعتبارات كونها بوابات العبور الوطنية إلى الدول والإمارات ولم يقتصر هذا التحديد على الاعتبارات الاقتصادية وحجم الطلب على نقل الركاب والبضائع. ومن المتوقع أن يحل مطار الملك فهد الدولي في الدمام الذي أفتتح في ٢٧/١٠/١٩٩٩ م محل مطار الظهران الدولي.

إستفادت دول مجلس التعاون من موقعها الجغرافي وسط خطوط الطيران بين الغرب والشرق فشكل ركاب المرور العابر (القرازيت) جزءاً كبيراً نسبياً من حركة مرور المسافرين في العديد من مطاراتها. ويشكل هؤلاء الركاب نسبة عالية من إجمالي حركة الركاب في مطاراتي الدوحة والبحرين. كما يوضح ذلك الجدول (١١) والذي يحوي إحصائيات النقل الجوي في المطارات الدولية لمجلس التعاون الخليجي. يمثل مطار الملك عبد العزيز بجدة أكثر مطارات المنطقة كثافة لحركة الطائرات والمسافرين إليه مطار الملك خالد في الرياض ثم مطار الظهران ويأتي مطار الكويت في الدرجة الرابعة وبعده مطار البحرين. وتتمثل مطارات السيف (عمان) والدوحة ودبي في أعداد المسافرين منها وإليها. كما يلاحظ من الجدول (١١) أن عدد الرحلات القادمة أو المغادرة لمطار دبي أكثر من ضعف الرحلات القادمة أو المغادرة لمطار الكويت، إلا أن عدد المسافرين في مطار الكويت حوالي ضعف المسافرين بمطار دبي. وقد يكون ذلك بسبب اختلاف سعة الطائرات المستخدمة في المطاراتين أو نسبة حمولة الطائرات ومدى مشغوليتها. ونفس الأمر يلاحظ بين مطاري الكويت وأبو ظبي حيث يتمثلان تقريباً في عدد الرحلات القادمة أو المغادرة بينما عدد المسافرين في مطار الكويت أكثر من ضعف المسافرين في مطار أبو ظبي، كما يلاحظ أن كمية البضائع الواردة أكثر من البضائع الصادرة في معظم مطارات المنطقة. كما توضح الجداول (١٢)، (١٣)، (١٤)، (١٥)، (١٦) الحركة الدولية للمسافرين والبضائع لبعض مطارات مجلس التعاون. حيث يمكن من هذه الجداول ملاحظة ما يلي:

-١- يمثل عدد المسافرين جوًّا بين الإمارات والبحرين أعلى عدد بين دول المجلس، بينما يمثل عدد المسافرين بين عمان والإمارات أقل عدد. كما يمثل عدد المسافرين بين مصر والبحرين أعلى عدد بين دول الإسکوا ويمثل عدد المسافرين بين لبنان والبحرين الأقل عدداً، ويکاد يتمثل عدد المسافرين بمطار البحرين من دول مجلس التعاون مع عدد المسافرين من مختلف دول العالم.

-٢- يمثل عدد المسافرين بين مطارات المملكة العربية السعودية والإمارات أكبر عدد بين دول المجلس بليها الكويت والبحرين، كما يمثل المسافرون بين هذه المطارات ومصر أعلى عدد بين دول الإسکوا ويمثل عدد المسافرين جوًّا بين المملكة واليمن الأقل عدداً.

-٣- تمثل الحركة بين مطار السيف في عمان ومطار دبي أكثـر الحركـات على مستوى مجلس التعاون سواء بالنسبة للمسافرين أو البضائع إليه مطار البحرين بينما تمثل الحركة بين مطار السيف ومطار القاهرة الأكثـر على مستوى دول الإسکوا سواء بالنسبة للمسافرين أو البضائع.

-٤- يمثل طيران الخليج أكثر شركـات الطيران في دول المجلس التي لها رحلـات منتظـمة وغير منتظـمة إلى مطار الدوحة تـلـيها الخطـوط القـطـرـية واقتـلـها الخطـوط السـعـودـية. وأما على مستوى دول الإسکوا

فتاتي الخطوط المصرية في المقدمة ثم الخطوط الأردنية. كما تمثل رحلات الخطوط الدولية الأخرى حوالي ٥/١ رحلات شركات دول المجلس.

-٥ بلغ عدد الحجاج القادمين على الخطوط الأجنبية في عام ١٩٩٦ أكثر من خمسة أضعاف عدد الحجاج القادمين على الخطوط السعودية. وفي عام ١٩٩٧ أكثر من سبعة أضعافهم. وبلغ معدل حمولة الطائرة حوالي ٣٦٠ حاجاً.

الجدول ١١ - إحصائيات النقل الجوي في المطارات الدولية في مجلس التعاون

المطار	عدد الرحلات (الطائرات المنتظمة وغير المنتظمة)	عدد الركاب	البضائع (طن)				
	هبوط القادمة	إقلاع المغادرة	قادمون	مغادرون	عابرون	الواردة	الصادرة
مطار السيب (عمان) ١٩٩٦	١٧,٨٢٦	١٧,٨٣٥	١,٠٥٨,٢٦١	١,٠٥٩,٥٧١	٢٣٠,١١٦	٢٦,٤٦٩	١٧,٠٢٠
	١٦,٧٧٨	١٦,٧٧٦	١,٨٢٣,٨٩٢	١,٧٨٦,١١١	١٤٦,٥٧١	٩٧,٧٦١	٤٨,٠٤٣
مطار الدوحة ١٩٩٧	١٥,٦٣٨	١٥,٦٤٢	١,٠٩٣,٤١٦	١,٠٦٤,٣١٧	٦٢٨,٤٤٠	٣٤,١٢٤	١٩,٨٥٠
	١٦,٨٣٠	١٦,٨٣٠	٨١٩٧٨٨	٨٠١٠٢٤	-	٢٠,١٦٩	١٢,٤٩٦
مطار الكويت ١٩٩٧	٣٧,٦٥١	٣٧,٦٥٤	١,٠٦٧,٠٠٥	١,١٠٧,٤١٩	-	٨٩,٢٠٩	٥١,١١٢
	٦٦٦٩	٦٦٤٤	١٣٣,٣٩٣	١١٦,٥١٦	-	٨٧٤٤	١٩٣٢٨
مطار أبو ظبي ١٩٩١	٢٦٧	٢٧٦	٨١٥٦	٩٩٦٣	-	٣٩	٥٩
	٤٢٧٤	٤٢٧٤	٢٣٠٥	٣٨٣٦	-	٥٧١٢	٦٠٠٨
مطار الفجيرة ١٩٩٦	٢٨,٣٤٠	٢٨,٤١٣	١,٤٠٨,١٦٧	١,٤١٣,٤٧٨	٥٨٥,٢٩٩	٦٨,٢٤٢	٤٧,٧٥٥
	٦٩,٧٢٢	-	٩,٦٣٦,٠٠٠	-	-	١٩٩,٥٨٤	-
مطار الملك خالد بالرياض ١٩٩٧	٦١,٠٥٣	-	٧,٩٤٩,٠٠٠	-	-	١٥٢,٣٩٣	-
	٢٥,٥٠٨	-	٢,٨٣٤,٠٠٠	-	-	٦٨,٤٢٣	-

**الجدول ١٢ - الحركة الدولية لمطار البحرين ١٩٩٦
(دول مجلس التعاون الخليجي والإسكوا)**

الدولة	الركاب القادمون	الركاب المغادرون
السعودية	٤١,٤٨٢	٤٧,٥٤٥
قطر	٦٣,٦٣٣	٦٦,٨٥٠
الكويت	٥٤,٨١٣	٦١,٣٧٥
عمان	٢٠,٠٧٣	٢٠,٨٣٣
الإمارات	١٢٧,٧٩٣	١٣٠,٦٦٩
المجموع لدول مجلس التعاون	٣٠٧,٧٩٤	٣٢٧,٢٧٢
الأردن	١٠,٠٩٦	١٠,٤٥٧
لبنان	٤,٩٧٦	٥,٧١٩
سوريا	٦,٦٥٩	٦,٠٦٣
مصر	٢٦,٧١٢	٢٦,٨٦١
دول عربية أخرى	٩,٣٢٧	٦,١٢٤
دول أخرى	٣٠٣,٠١٤	٢٩٠,٨٤٤

الجدول ١٣ - الحركة الدولية لمطارات المملكة العربية السعودية

الدولة	مطار جدة	مطار الرياض	مطار الظهران	عدد المسافرين (١٩٩٧)
البحرين	٧٦,٥٧١	١٠٠,٧٤٣	٢٠٣,١٩٥	
الكويت	١٩٠,٥٢٤	١٢١,٠٢٧	٥٧,٦٢٠	
قطر	٥٢,٦١١	٣٩,٨٣٩	٤٥,٧٥٠	
الإمارات	٢٢١,١١٥	١٩٨,٧٥٨	٨٢,٢٩٨	
عمان	١٤٣,٠١٢	٢٣,٧٠٠	-	
مصر	٩١٩٦٣٠	٢٩٢٤٤٨	١١٥٨٠٤	
الأردن	١٣٢٥٣٩	٥٠٨٨١	١٥,٥٩٦	
لبنان	٩٨٨١٠	٥٩٧٢٠	٢٠٩١٥	
سوريا	١١١٥٠٩	٩٠٣٥٠	٢٤١٠٧	
اليمن	١٢٣٨٨١	٢٤٧٠٠		

**الجدول ١٤ - الحركة الدولية لمطار السيب ١٩٩٦
(مطارات مجلس التعاون والإسكوا)**

البضائع (بالكيلوجرام)		الركاب		المطار
صادرة	واردة	مغادرون	قادمون	
١١٠	١٥٠٩	٣٠١٧	٤٧٨٥	العين
٢٣٨,٦٨٨	٥٥٧,٧١٨	٨٨٤٣	١٠٤٨٦	عمان
٨٠٥٥١٥	٨٣٣,٦٣٥	٣٥٩٤٧	٤٨٨٩٢	أبو ظبي
١٦٥٠١١٩	١٨١٣٤٨٧	٥٦٤٧٥	٦١٨٦١	البحرين
٢٣٥٦٠	١٧٠٢٨	١٢٦٨	٤٣٨٩	الظهران
٥٥٣٩٨٨	٢٧٠٢٢٦	٣١٠٤٠	٢٦٠١٦	الدوحة
٢١٧٦٣٢٥	١٩٧٣٧٦٩	١٣٤٦٧٥	١٣٩٣٩٨	دبي
٣٢٤٩	٩٦٠٣	٨٥٥	٣٤١٦	القجيرة
٢٢٣٦٨٨	٩٢٠٠١	١٧٠٤٨	١٣٧١٧	جدة
٨٠٩٩٤٢	٦٧٩٤٢٠	٢٤٧٢٠	٢٢٥٨٢	الكويت
٣٦٥١	٥٢٧٩١	٤٢٦٨	٥٥٠٠	رأس الخيمة
٢٠٢٢٧٩	٧٠٩٢٧	١٠٢٥٩	١٢٦٥٣	الرياض
١٥٩٥٩٦	١٢٥٦٧٧	١٣١٢٣	٨١٣٢	الشارقة
٤٨٢٢	٣١٥٧	٢١١٢	٣١٩٧	صلالة
٤٠٩٦٢	١٣٦٣٨	١٥٢٥	٥٣٥	بيروت
١٩٠٥٢٧	٢٨٣٥٧١	١٥٣٠٩	٢٢٢٠	القاهرة
٤٠٧٧	١٩٦٦٥	١٩٣٧	١٧٠٢	دمشق
	٣٠٢	٩	٢٠	عدن
٥٠	٤٤	٥٨	٢٦	حلب
١٦٠٠	٢٢٧٦	٧٠٤	٦٤٤	الإسكندرية

**الجدول ١٥ - الحركة الدولية لمطار الدوحة (مجلس التعاون والإسكوا)
مجموع الرحلات القادمة والمغادرة (١٩٩٧)**

الرحلات غير المنتظمة	الرحلات المنتظمة	شركة الطيران
١٢٢	٧٠٧٩	طيران الخليج
٢١	٢٠٧	الخطوط السعودية
١٥	٥١٣	الخطوط الكويتية
٩٨	٣٥١٣	الخطوط القطرية
٢	٦٦١	الخطوط الإماراتية
٢٥٨	١١,٩٧٣	المجموع
٤٣	٣٠٨	الخطوط المصرية
٢	٨٥	الخطوط اللبنانية (طيران الشرق الأوسط)
٤	٨٢	الخطوط السورية
١٩	١٧٩	الخطوط الأردنية
-	٥٠	الخطوط اليمنية
١٧٥	٢,٤٦٠	خطوط أخرى

الجدول ١٦ - ملخص لحركة الحجاج القادمين جواً إلى جدة والطائرات الحاملة لهم

١٤١٧ هـ (١٩٩٧ م)	١٤١٦ هـ (١٩٩٦ م)	
٨٣٠,٣١٨	٧٢٨,٨٠٨	عدد الحجاج القادمين على الخطوط الأجنبية
١١٠,٢٧٣	١٣٤,٨٦١	عدد الحجاج القادمين على الخطوط السعودية
٩٤٠,٥٩١	٨٦٣,٦٦٩	الإجمالي
		عدد الطائرات المستعملة في الحج:
١٥٧٧	١٤٧٠	الحجم الكبير
١٠٤٦	٨٩٥	الحجم الصغير
٢٦٢٣	٢٣٦٥	مجموع الطائرات المستعملة في الحج

أساطيل النقل الجوي

-٢-

تمتلك دول مجلس التعاون الخليجي خمس شركات للنقل الجوي وهي:

الخطوط الجوية الكويتية وطيران الخليج والخطوط الجوية السعودية وشركة طيران الإمارات وشركة الخطوط الجوية القطرية. تخدم الخطوط الجوية الكويتية عشر مطارات في دول مجلس التعاون و ٣٣ مطاراً آخر في العالم. أما طيران الخليج والذي تملكه دول الإمارات والبحرين وعمان وقطر فيخدم ١٢ مطاراً في دول مجلس التعاون و ١٩ مطاراً آخر في العالم. تغطي الخطوط الجوية السعودية وهي أكبر شركة طيران في دول مجلس التعاون وفي العالم العربي شبكة دولية طولها ٣٠٠٠٠ كم وشبكة محلية طولها ٣٧٠٠٠ كم وتخدم سبع مطارات في دول مجلس التعاون و ٣٩ مطاراً في سائر أنحاء العالم. أما شركة طيران الإمارات والتي تمتلكها إمارة دبي بالكامل فقد تم إنشاؤها عام ١٩٨٥ م لتأمين توافر أعلى بالخدمات الجوية بين دول مجلس التعاون. وتعتبر شركة الخطوط الجوية القطرية أحدث شركة خطوط جوية في دول مجلس التعاون حيث تم إنشاؤها عام ١٩٩٣ م ولا زالت في مرحلة التوسيع في خدمات الركاب والبضائع. وبشكل إجمالي تمتلك شركات الطيران في مجلس التعاون أسطولاً هاماً من الطائرات التجارية عدده يفوق ٢٠٠ طائرة.

ثالثاً - حركة نقل البضائع

لقد تمت الإشارة سابقاً إلى أن دول مجلس التعاون الخليجي تعتمد على النقل البحري بشكل أساس لاستيراد معظم احتياجاتها من الأغذية والسلع المصنعة والخامات التي تدخل في صناعاتها التقيلة. وبطبيعة الحال فإن معظم احتياجات دول المجلس تأتي من موانئ خارج منطقة الخليج ويعتبر التبادل التجاري على مستوى المجلس محدوداً مقارنة بالتبادل الخارجي، كما أن الواردات أكثر بكثير من الصادرات خاصة إذا استثنى البترول والغاز الطبيعي. وفيما يلي بعض الإحصائيات عن حركة السفن والحاويات وأحجام البضائع في موانئ دول المجلس. يوضح الجدول رقم (١٧) السفن القادمة إلى ميناء الدوحة وحمولتها حسب نوع هيكل السفينة وبلد الميناء السابق لعام ١٩٩٧ م وذلك على مستوى دول المجلس والدول العربية الأخرى وبقية دول العالم حيث يتضح من الجدول ارتفاع نسبة حركة السفن من دول المجلس إلى ميناء الدوحة وانخفاضها الشديد مع الدول العربية كما يلاحظ أن عدد السفن من دول العالم حوالي نصف السفن من دول الخليج بينما الحمولة الضعف على عكس دول الخليج.

الجدول ١٧ - السفن القادمة إلى ميناء الدوحة وحملتها الصافية بالطن حسب نوع هيكل السفينة وبلد الميناء السابق لعام ١٩٩٧م

كما يوضح الجدول رقم (١٨) أعداد الحاويات المفرغة والصادرة في ميناء السلطان قابوس حسب الميناء لعام ١٩٩٦م وذلك على مستوى دول المجلس ودول الإسكوا حيث يتضح كثافة الحركة بين دول المجلس مقارنة مع دول الإسكوا، كما يلاحظ أن الأعداد المفرغة أعلى بكثير في معظم الموانئ من الأعداد الصادرة بخلاف الحاويات القادمة من مينائي الكويت والدوحة. وتمثل أعداد الحاويات المفرغة من مصر والأردن حوالي ٣٩% من الحاويات من دول الإسكوا.

الجدول ١٨ - أعداد الحاويات (Containers) المفرغة والصادرة في ميناء السلطان قابوس حسب الميناء ١٩٩٦م

الدولة	الميناء	الأعداد المفرغة على أساس ٢٠ قدم	الأعداد الصادرة على أساس ٢٠ قدم
الإمارات	دبي	١٤٥٤	٩٦
	الفجيرة	٢٤٧	٣٣
	جبل علي	١٠٠٣	٢١
	خورفكان	١٤٦	٢٠
	الإجمالي	٢٨٥٠	١٧٠
البحرين	سلمان	٦٦٠	٧٤٧
الكويت	الكويت	٥٦	٩٤٠
	الشعيبة	٣	٢
	الإجمالي	٥٩	
قطر	الدوحة	٤٦	١٢٠
السعودية	الدمام	٥٣٥	٢٢١
	جدة	٩٢١	٢٠٩
	الإجمالي	١٤٥٦	٤٣٠
مصر		٨٣	١٥
لبنان		١٠	٦
سوريا		١	٤
الأردن		٩٧	
اليمن		٣	١٥

ويوضح الجدول رقم (١٩) العدد الإجمالي للسفن وحجم البضائع الواردة والصادرة من ميناء السلطان قابوس لعام ١٩٩٦م وذلك على مستوى دول المجلس حيث يتضح ان حوالي ٨٩% من السفن (وحوالي ٨١% من البضائع) تأتي من خارج دول المجلس.

الجدول ١٩ - العدد الإجمالي للسفن وحجم البضائع الواردة والصادرة من ميناء السلطان قابوس عام ١٩٩٦ م

الوزن الكلي (بالطن)	عدد السفن	دولة التسجيل
١٥٣٠٧٧	٢٠	عمان
١٤٠٦٣١٤	٤٧	البحرين
٧٩٤٩٩٢	٣٦	الكويت
١٢٩٥٩٤	٧	قطر
٢٣٢٦٥١	٢٠	السعوية
٢٠٣٦٥٩	٢٢	الإمارات
١١٦٣٧	٢	مصر
١٢٠٦٩٩٧٤	١٢٧٥	دول أخرى
١٥٠٠١٨٩٨	١٤٢٩	الإجمالي

يوضح الجدول رقم (٢٠) أعداد السفن التي زارت ميناء سلمان حسب النوع والحمولة بالطن وذلك للأعوام من ١٩٩٣ إلى ١٩٩٦ حيث يلاحظ الزيادة الكبيرة (أكثر من الضعف) في الحمولة في عامي ١٩٩٥ و ١٩٩٦ لسفن الحاويات بالرغم من تناقص عددها وكذلك سفن الدرجة / الركاب وأيضاً سفن المبردات وأن غالبية السفن التي زارت الميناء هي سفن حاويات.

**الجدول ٢٠ - السفن التي زارت ميناء سلمان حسب النوع والحمولة
بالطن (١٩٩٦-١٩٩٣)**

النوع	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦
الحمولة	العدد	الحمولة	العدد	الحمولة
سفن البضائع العادية	١٧٧	٢٤٧,٣٨٩	٢٨٠	٢٤٥,٢٦١
سفن الحاويات	٤٦٨	٤٩٢,٨٩٧	٥٤٢	٤٩٢,٧٥٩
سفن الدرجة / الركاب	١٤٨	٢٠,٨٨٤	٧٦	٦,٧٣٢
سفن المبردات	٥٧	١٧,٥٤٦	٤٥	١٣,١٧٣
أخرى (حيوانات)	٥٧	٢٦,٥٢٥	٢٠	٢٣,٢٢٣
الجملة	٩٠٧	٨٠٥,٢٤١	٩٧٣	٧٨١,١٥٨
الحمولة	٨٣٢	١,٤٨٤,٤٧٦	٩٧٣	٢٦٠
العدد	١٧٥	٣٣٠,٣٦٣	٥٣٦	٤٧٠
الحمولة	٢٦٠,٤٤٨	٤٩٢,٣٧٦	١١٩,٣٧٦	١,٠٩٥,٣٩٦

ويتبين من جدول (٢١) أن السفن القادمة من دول الشرق الأوسط إلى ميناء سلمان من الأعوام ١٩٩٣ - ١٩٩٦ تمثل أغلب السفن تليها السفن القادمة من أوروبا وتليها السفن القادمة من الدول الخليجية. كما تظهر من نفس الجدول أيضاً الملاحظة السابقة المتعلقة بزيادة الحمولة لعامي ١٩٩٥ و ١٩٩٦ لحوالي الضعف عن العامين السابقين مع انخفاض عدد السفن.

الجدول ٢١ - السفن التي زارت ميناء سلمان حسب المنطقة القادمة منها بالطن (١٩٩٣-١٩٩٦)

الحمولة		العدد		الحمولة		العدد		الحمولة		العدد		منطقة القدوم
١٩٩٦	١٩٩٥	١٩٩٤	١٩٩٣									
٤٥,١٨٢	٦٦	٣١,٤٤٩	١٢٩	٩,٤٠٦	١٢٣	٧,٤٨٩	٨٢	دول خلجية				
٦٩,٢٦٧	٤٩	٧٦,٨٧٤	٤٠	١٥,٨٥٢	١٨	١٧,٠٩٨	٢٠	الهند				
٥٦٠,٨٥٧	٣٠٩	٥١٣,٥٠٤	٣٣٠	٢٦١,٣١٦	٣٥٩	٣٠٧,٨٤٣	٣٧٣	دول الشرق الأقصى				
١٧,٨١٨	١٤	١٥,٦٦٣	١٣	٣٠,١٠٧	٢٠	٢٥,٠٣١	٢٠	افريقيا				
٥٩٢,٧٤٤	٢٧١	٥٦٤,٤٥٨	٢٨٣	٣١٢,٥٥٢	٣١٤	٢٨٤,٩٦٠	٢٨٢	أوروبا				
١١٠,٦٦٩	٦٢	١٣١,١٨٨	٧٧	٦٥,٨٠٣	٧١	٤٨,٨٠٠	٥٧	أمريكا				
٢٤,٢٨٦	١٦	٢٥,٤٧٨	٢٠	١١,٤٠٥	٢١	٩,٨٦٣	٢١	البرازيل				
٩٩,٤٣٢	٤٣	١١٨,٣١٥	٤٣	٥٩,٩٤٤	٤٣	٨٠,٠٩٠	٤٦	استراليا ونيوزيلندا				
١١,٧٦٥	٢	٧,٥٤٧	٢	١٤,٧٧٣	٧	٢٤,٠٦٧	٦	أخرى				
١,٥٣٢,٠٢٠	٨٣٢	١,٤٨٤,٤٧٦	٩٣٧	٧٨١,١٥٨	٩٧٦	٨٠٥,٢٤١	٩٠٧	الجملة				

ويوضح الجدول رقم (٢٢) حركة الحاويات في مينائي الشويخ والشعيبة عام ١٩٩٤م حيث يتضح أن حركة الحاويات في ميناء الشويخ حوالي أربعة اضعافها في ميناء الشعيبة وأن الحاويات الواردة من أوروبا تأتي في الدرجة الأولى ثم الحاويات القادمة من الشرق الأقصى ثم من دول الخليج.

الجدول ٢٢ - حركة الحاويات في مينائي الشعيبة والشويخ عام ١٩٩٤

ميناء الشويخ	ميناء الشعيبة	حركة الحاويات
حاويات مكافأة	حاويات مكافأة	
٨٥,٦٨٦	٢٤,٤١٣	المفرغة من السفن
٨٦,٢٤٨	٢٤,٠٥٣	المحملة على السفن
١٧١,٩٣٤	٤٨,٤٦٦	تبادل الحاويات
١٠٨,٢١١	٢٧,٤٤٥	المسلمة إلى العميل
١١٠,٦٦٠	٢٥,٩١٥	المسلمة من العميل
٣٩٠,٨٠٥	١٠١,٨٢٦	إجمالي الحركة
٥,٧٣٧	٢,٢٣٠	المشتراك المفرغة والمعبأة
٢٥,٦٦٩	٩٢٧	المملوؤة الصادرة
٤,٧٧٨	١,٤٠٦	الحاويات المبردة
		الواردات حسب الأقاليم
١٠,٥٧٤	٢,٤٢٣	أمريكا
٢٥٧	١,٥٠٧	استراليا ونيوزيلندا
٣٣,٦٣٧	٩,٠٧٤	أوروبا
٢١,٥٥٧	٤,٩٣٢	الشرق الأقصى
٤,٠٦٤	٨٨٦	شبه القارة الهندية
١٥,٢٥٣	٥,٥٩١	دول الخليج
٣٤٤		شمال افريقيا

كما يوضح الجدول رقم (٢٣) و (٢٤) أعداد السفن القادمة إلى الميناءين طبقاً للعلم المرفوع لعام ١٩٩٤ حيث أن نسبة السفن التي تحمل أعلام دول الخليج والقادمة إلى ميناء الشويخ حوالي ١٧% بينما القادمة إلى ميناء الشعيبة حوالي ٤١%

الجدول ٢٣ - عدد السفن القادمة إلى ميناء الشويخ طبقاً للعلم المرفوع لعام ١٩٩٤

العدد	الدولة
١٩٦	الكويت
٣٧	قطر
٣١	السعودية
١٨	الإمارات
١٥	البحرين
١	عمان
٢٩٨	المجموع
٢	لبنان
١	مصر
١	سوريا
١٤٠٦	دول أخرى
١٧٠٨	المجموع

الجدول ٢٤ - عدد السفن القادمة إلى ميناء الشعيبة طبقاً للعلم المرفوع (١٩٩٤ م)

العدد	الدولة
٧٠	الكويت
٦٢	الإمارات
٥٥	السعودية
٣	البحرين
٣	قطر
١٩٣	المجموع
٢٧٦	دول أخرى
٤٦٩	المجموع

ويوضح الجدول رقم (٢٥) الواردات وال الصادرات لمينائي الشويخ والشعيبة حسب الأنواع لعام ١٩٩٤ حيث يتضح أن واردات ميناء الشويخ من البضائع حوالي ضعف واردات ميناء الشعيبة وأن صادرات ميناء الشعيبة لا تكاد تذكر بالنسبة لصادرات ميناء الشويخ. وتمثل بضائع الحاويات والبضائع السائبة أكثر الواردات لميناء الشويخ بينما تمثل البضائع السائبة اغلب واردات وصادرات ميناء الشعيبة.

**الجدول ٢٥ - الواردات وال الصادرات لميناء الشويخ والشعبية
حسب الأنواع لعام ١٩٩٤ م**

ميناء الشعبية		ميناء الشويخ		البضائع
صادرات بالطن	واردات بالطن	صادرات بالطن	واردات بالطن	
١٣,٥٩٩	٣٣٨,٦٤٣	٣٩٨,٥٩١	١,٠٦٢,٩٥٩	بضائع الحاويات
١,٩١٨,٤٦٤	١,٣٧٥,٩٤٠		١,٠٣٦,٦٦٤	بضائع سائلة
			٦٨,٣٦٢	مواشي حية
٥٤٠	٥٢٢٤	٥١٥	١٧,٧٥٠	آليات متحركة
٥٣	٣٦٢	٢٧٠٧	٧٥,٩٦٧	سيارات
٣١٤	١٩٢	٢٦	١٣٦,٤٠٣	أكساب
٤٨٣٥	٨٧٦٢		٤٣٠,٩٤٩	حديد
٣٨,٥٦٦	٩٧,٦٥٥	٣١٥٧	٧٢٠,٦٤١	بضائع عامة
١,٩٧٦	١,٨٢٦,٧٧٨	٤٠٤,٩٩٦	٣,٥٤٩,٦٩٥	المجموع

ويوضح الجدول رقم (٢٦) مقارنة بين المؤشرات الرئيسية بميناء الشويخ خلال عامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤ حيث ارتفع إجمالي الحاويات المكافئة المبادلة بنسبة ٨٧٪ بينما انخفض هذا الإجمالي بنسبة ٥٦٪ لنفس الفترة في ميناء الشعبية كما هو واضح في جدول رقم (٢٧).

**الجدول ٢٦ - مقارنة بين المؤشرات الرئيسية بميناء الشويخ
خلال عامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤**

البيان	١٩٩٣	١٩٩٤	النسبة المئوية %
عدد السفن القادمة	١٣٠٧	١٧٠٨	٣١
الواردات - طن	٢,٣٣٢,٥٨٢	٣,٥٤٩,٦٩٥	٥٢
الصادرات - طن	١٩٢,٨٦٣	٤٠٤,٩٩٦	١١٠
المجموع - طن	٢,٥٢٥,٤٤٥	٣,٩٥٤,٦٩١	٥٧
المتوسط اليومي للحركة - طن	٦,٩١٩	١٠,٨٣٥	٥٧
عدد السيارات المفرغة	٥٣,١٤٣	٥٠,٢٢٤	٥-
عدد الحاويات المكافئة المفرغة	٤٥,٩٧٢	٨٥,٦٨٦	٨٦
عدد الحاويات المكافئة المحملة	٤٥,٨٠٤	٨٦,٢٤٨	٨٨
إجمالي الحاويات المكافئة المبادلة	٩١,٧٧٦	١٧١,٩٣٤	٨٧

الجدول ٢٧ - مقارنة بين المؤشرات الرئيسية بميناء الشعيبة خلال عامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤

البيان	١٩٩٣	١٩٩٤	النسبة المئوية %
عدد السفن القادمة	٦٠٢	٤٦٩	٢٢-
الواردات - طن	٢,١٦٣,٠٥٤	١,٨٢٦,٧٧٨	١٦-
الصادرات - طن	١,٣٧٣,٣٢١	١,٩٧٦,٣٧١	٤٤
المجموع - طن	٣,٥٣٦,٣٧٥	٣,٨٠٣,١٤٩	٨
المتوسط اليومي للحركة - طن	٩,٦٨٩	١٠,٤٢٠	٨
عدد السيارات المفرغة	٢٣٢	١٨٩	١٩-
عدد الحاويات المكافئة المفرغة	٥٥,٣٢٠	٢٤,٤١٣	٥٦-
عدد الحاويات المكافئة المحملة	٥٤,٦٤٢	٢٤,٠٥٣	٥٦-
إجمالي الحاويات المكافئة	١٠٩,٩٦٢	٤٨,٤٦٦	٥٦-
المبادلة			

يوضح الجدول رقم (٢٨) مقارنة لحركة الوسائط القادمة إلى مينائي جدة الإسلامي والملاك عبد العزيز بالدمام عام ١٩٩٦ حسب دولة التسجيل حيث يتضح أن ميناء جدة الإسلامي يستقبل أكثر من ضعف الوسائط لميناء الدمام وأن السعودية وبنما ثم مصر تمثل أغلب الدول المسجلة فيها الوسائط القادمة لميناء جدة الإسلامي بينما إيران وبنما ثم السعودية هي أغلب الدول المسجلة فيها الوسائط القادمة لميناء الدمام.

الجدول ٢٨ - حركة الوسائط القادمة إلى مينائي جدة الإسلامي والملاك عبد العزيز
بالدمام عام ١٩٩٦ حسب دولة التسجيل والميناء

دولة التسجيل	جدة الإسلامي	الملاك عبد العزيز بالدمام
السعودية	٥٧٣	١٣٠
الإمارات العربية المتحدة	٤٧	٦٧
مصر	٣٣٦	٣
بنما	٥٦٧	١٩٦
قبرص	٢٣٠	١١٩
مالطا	٢٠١	٥٩
لبنان	١١١	٥٧
إيران	٤	٣٨٢
دول أخرى	١٩٩٤	٩٢٤
المجموع	٤٠٦٣	١٩٣٧

ويوضح جدول رقم (٢٩) البضائع التي تم تفريغها وتحميلها في مينائي جدة والدمام عام ١٩٩٦ حيث يتضح أن الواردات لميناء جدة الإسلامي تبلغ ٢٣٣٪ من واردات ميناء الدمام بينما الصادرات تمثل ١٣٤٪ فقط وأن الصادرات من البتروكيماويات من ميناء الدمام حوالي خمسة أضعاف الصادرات من ميناء جدة.

الجدول ٢٩ - البضائع التي تم تفريغها وتحميلها في مينائي جدة والدمام ١٩٩٦ (بالطن)

الواردات	ميناء جدة الإسلامي	ميناء الملك عبد العزيز بالدمام
مواد غذائية	٥٦٧٥٧٨٥	٢٠٨٧٩٧١
مواد إنشائية	٣٦٠٢٦٦١	١٦٩٩٠٠٦
سيارات ومعدات	١٧٨٥٩٠	٩٠٥٩٧
مواد صناعية (صلبة وسائلة)	٥٢١٣٠٠	٧٤٤٢٨٠
بضائع عامة	٢٦٤٢٠٠٢	٧٩٦٤١٨
المجموع	١٢٦٢٠٣٣٨	٥٤١٨٢٧٢
الصادرات		
أسممت	٢٣٨٩	٦٥٩٧٩١
منتجات مكررة	٧٣٠٣٩٦	٤٢١٣
بتروكيماويات	٢٠٠٢٠١	١١٠٢٠٣١
قمح	٢٢٢٩٧٨	١٥٨٣٦٠
منتجات زراعية	٧٤٤٤٠	٧٦٤٣
كبريت	٩٥٢	٣٢٢٥
بضائع أخرى	١٨٣٣٠٨٧	٣٤٥٩٩٩
المجموع	٣٠٦٤٤٥٣	٢٢٨١٢٦٢

ويوضح الجدول رقم (٣٠) أن حركة الركاب بحراً في الكويت والبحرين والإمارات هي الأقل مقارنة بركاب البر والجو وأن جملة الحركة للدول الثلاث وللوسائل الثلاثة سواء القادمون أو المغادرون متقاربة وتتراوح بين حوالي ٢,٥ مليون مسافر إلى ٢,٨ مليون مسافر. ويمثل المسافرون بـ ٩٣% الغالبية في البحرين (لوجود جسر الملك فهد) بينما في الإمارات يمثل المسافرون جوًّا الغالبية. أما في الكويت فأعداد المسافرين يرتفعون وجوباً مقاربة.

الجدول ٣٠ - حركة الركاب في الموانئ البرية والبحرية والجوية لبعض دول المجلس

المغادرون				القادمون				البلد
الجملة	جوا	بحرا	برأ	الجملة	جوا	بحرا	برأ	
٢,٧٣٩,٨٠٣	١,٢٨٣,٧٨٧	٣٨,٠٢٨	١,٤١٧,٩٨٨	٢,٧٠٤,٥٧٧	١,٢٨٨,٦٥١	٣٠,٣٨٨	١,٣٨٥,٥٣٨	الكويت ١٩٩٧
٢,٧٦٦,٩٠٩	٦٧٣,٣٤٠	٢١٠٤	٢,٠٩١,٤٦٥	٢,٧٥٧,٣٣٧	٦٦٨,٥٧٨	١٩٢١	٢,٠٨٦,٨٣٨	البحرين ١٩٩٦
٢,٥٤١,٠٢٦	٢,٠٣٨,٧٥٨	٣٧٢١٧	٤٦٥,٥١	٢,٥١٠,٥٣١	٢,٠٣٠٦٤٧	٣٣٩,٥	٤٤٥٩٧٩	الإمارات ١٩٩١

رابعاً - الأنظمة والسياسات واللوائح والاتفاقيات

ألف- الأنظمة واللوائح

لقد حرص مجلس التعاون لدول الخليج العربية منذ إنشائه و لتحقيق أهدافه على وضع الأنظمة والسياسات التي تزيد في ترابط وتوحد دوله ولذلك فقد صدرت الأنظمة التالية:

- ١ نظام العبور (الترانزيت) لمجلس التعاون لدول الخليج العربية فقد صدر هذا النظام في عام ١٩٨٢ تنفيذاً للاتفاقية الاقتصادية الموحدة وبدء في تنفيذه في عام ١٩٨٣ وينطبق على البضائع الواردة بروأ وبحراً وجواً.
- ٢ الموصفات القياسية لبناء طرق الربط والطرق الرئيسية: وقد تم اعتماد هذه الموصفات في عام ١٩٨٤.
- ٣ الموصفات العامة لشهادات المطابقة للسيارات.
- ٤ الموصفات القياسية للاشتراطات العامة للسلامة في السيارات.

كما صدرت عن دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية خلال العقود الماضية العديد من الأنظمة واللوائح والسياسات الخاصة بالنقل سواء البري أو الجوي أو البحري وذلك لتنظيم وتقنين عمليات النقل والحركة سواء داخل هذه الدول أو مع الدول الأخرى. ولقد جرى لبعض هذه الأنظمة واللوائح تعديلات وتطوير خلال هذه العقود. وفيما يلي بيان بعض هذه الأنظمة لكل دولة من دول المجلس ويحتوي الملحق على بعض هذه الأنظمة:

(أ) دولة الإمارات العربية المتحدة

- ١ صدرت لائحة المرور سنة ١٩٦٤ ثم صدر قانون السير والمرور الذي ألغى هذه اللائحة وذلك في ١٩٧٣/٧/١٦.
- ٢ لائحة التراخيص والرسوم.
- ٣ ترخيص قيادة السيارات.
- ٤ التأمين الإجباري
- ٥ العقوبات
- ٦ الأبعاد والأوزان (الحوولات المحورية)

(ب) بحرين

- ١ صدر قانون المرور رقم (٩) سنة ١٩٧٩ متضمناً اللائحة التنفيذية ويشتمل على مواد تتعلق باستعمال الطريق العام في المرور والمركبات وأنواعها وتسجيل وترخيص المركبات ولوحات الفحص ورخص القيادة وقواعد المرور وأدابه. كما تضمن إنشاء مجلس المرور وعلامات وإشارات المرور ورخص المركبات الدولية ورخص القيادة الدولية.

- ٢ لائحة الأبعاد والأوزان.
- ٣ مواصفات السيارات.
- ٤ أجور نقل الركاب.

(ج) سلطنة عمان

- ١ شريعت السير والنقل على الطرق - قانون السير رقم ٧٣/٣٧ وتشتمل على مواد تتعلق بتسجيل وترخيص المركبات وسلامة المركبات وإجازات السوق وقواعد السير وأدابه ومسؤولية مالك المركبة.
- ٢ أبعاد وأحمال المركبات.
- ٣ أجور النقل البري داخل القطر ومع الأقطار المجاورة.
- ٤ مراكز الحدود البرية ووسائل الاجتياز للركاب.

(د) دولة قطر

- ١ قانون رقم (١٠) لسنة ١٩٧٩ بشأن قواعد المرور ويحتوي على تعريف ورخص القيادة وتسجيل المركبات وقواعد المرور وأدابه والعقوبات وجدول تسوية مخالفات قانون المرور وحالات الإعفاء من الحصول على ترخيص. وقد صدر قانون المرور واللائحة التنفيذية في ١٩٨١/٧/٥ واحتوى على ١٢٤ مادة.
- ٢ مواصفات السيارات.
- ٣ الأبعاد والأوزان.
- ٤ مجموعة القوانين التي تنظم العمل في موانئ قطر ١٩٦٦ - ١٩٨٠.

(هـ) دولة الكويت

- ١ قانون المرور رقم ٦٧ لسنة ١٩٧٦ وتعديلاته.
- ٢ اللائحة التنفيذية لقانون المرور وما ادخل عليها من تعديلات حتى نهاية شهر مايو ١٩٩٣.
- ٣ مجموعة القرارات الوزارية المكملة للائحة التنفيذية لقانون المرور.
- ٤ القانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٦٠ بتنظيم محكمة المرور وتعديلاته لسنة ١٩٨٧.
- ٥ المواصفات القياسية للسيارات.

(و) المملكة العربية السعودية

- ١ نظام المرور رقم م/٤٩ وتاريخ ١٣٩١/١١/٦ ويشتمل على مواد تتعلق برخص القيادة وقواعد المرور والتسجيل للمركبات ورخصة السير والفحص الفني والتحقيق في الحوادث والمخالفات.
- ٢ نظام الأبعاد والأوزان (المحاور)
- ٣ المواصفات القياسية للطرق
- ٤ المواصفات الفنية للسيارات
- ٥ أجور النقل البري للركاب
- ٦ نظام النقل العام على الطرق بالمملكة لعام ١٩٧٧ .
- ٧ لائحة إجراءات وشروط منح تراخيص نقل الركاب بالحافلات لعام ١٩٧٧
- ٨ إجراءات مزاولة نشاط نقل الركاب بالحافلات إلى خارج المملكة عام ١٩٨٦ م
- ٩ لائحة إجراءات وشروط الترخيص لمزاولة نشاط نقل الركاب بسيارات الأجرة الخاصة (الليموزين) داخل المدن عام ١٩٨٨ وتم تعديلاها عام ١٩٩٧ .
- ١٠ لائحة إجراءات وشروط منح تراخيص نقل البضائع والمهمات عام ١٩٩٧
- ١١ لائحة إجراءات وشروط منح تراخيص مكاتب ترحيل البضائع والمهمات على الطرق البرية بالمملكة عام ١٤٠٠ هـ
- ١٢ نظام النقابة العامة للسيارات (نقل الحجاج صادر عام ١٩٥٢)
- ١٣ نظام الموانئ والمنائر البحرية في عام ١٩٧٤
- ١٤ لائحة الموانئ والمنائر البحرية في عام ١٩٧٥
- ١٥ نظام الترخيص بمزاولة النقل البحري عام ١٩٨٣ ثم عام ١٩٨٦
- ١٦ نظام إجراءات تسجيل السفن عام ١٩٨٦
- ١٧ نظام رسوم تسجيل السفن والوحدات العائمة عام ١٩٩٨

باء- الاتفاقيات

لتسهيل وتفعيل النقل في دول مجلس التعاون الخليجي فقد تم عقد العديد من الاتفاقيات سواء الثنائية أو على مستوى المجلس أو جامعة الدول العربية أو مع دول العالم. وفيما يلي بيان بأهم الاتفاقيات المبرمة في قطاع النقل:

(أ) اتفاقية تنظيم العبور (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية لعام ١٩٧٧

(ب) اتفاقيات النقل البري الثنائية

- ١ اتفاق بشأن تنظيم شؤون نقل الركاب بالسيارات بين حكومة دولة الكويت وحكومة الجمهورية العربية السورية سنة ١٩٧٥ .
- ٢ اتفاق بشأن تنظيم شؤون نقل البضائع بالسيارات الشاحنة العمومية بين دولة البحرين والجمهورية العربية السورية لسنة ١٩٧٥ .
- ٣ اتفاق بشأن تنظيم نقل الركاب بالسيارات بين دولة البحرين والجمهورية العربية السورية سنة ١٩٧٥ .

- ٤ الاتفاق التجاري والاقتصادي بين حكومة دولة البحرين وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية عام ١٩٧٥ واحتوى على المادة العاشرة الخاصة بمنح كافة التسهيلات الازمة لمرور البضائع ووسائل النقل عبر اراضيها ضمن القوانين والأنظمة السارية في كلا البلدين.
- ٥ اتفاق اقتصادي بين المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية عام ١٩٦٢ اشتمل على العديد من المواد المتعلقة بالنقل.
- ٦ اتفاق تسهيل التبادل التجاري وتنظيم تجارة الترانزيت والنقل بين حكومة قطر والمملكة الأردنية الهاشمية عام ١٩٦٨ .
- ٧ اتفاقية التعاون في حقل الطرق والنقل بين وزارة المواصلات في السعودية ووزارة المواصلات في جمهورية الصين الوطنية في عام ١٩٧٧ وجدت في عام ١٩٨٣ .
- ٨ اتفاقية التعاون بين حكومة المملكة العربية السعودية وحكومة مملكة السويد في مجالات السكك الحديدية والطرق والنقل عام ١٩٨٢ .

(ج) اتفاقيات النقل الجوي الدولي:

- ١ اتفاقية بين سلطنة عمان وجمهورية المالديف عام ١٩٩٦ .
- ٢ اتفاقية بين سلطنة عمان وبينجلاديش عام ١٩٩٦ تعديلاً لاتفاقية عام ١٩٨٧
- ٣ التمهيد لعقد اتفاقية مشتركة بين سلطنة عمان والبحرين وقطر والإمارات(الدول المالكة لشركة طيران الخليج) وبين اليابان عام ١٩٩٦
- ٤ انضمام الكويت لمعاهدة الطيران المدني الدولي عام ١٩٦٠
- ٥ انضمام الكويت لاتفاقية الترانزيت للخدمات الجوية الدولية ١٩٦٠
- ٦ انضمام الكويت لاتفاقية المزايا والحسابات للوكالات المتخصصة ١٩٦٣

(د) اتفاقيات النقل البحري الدولي

- ١ انضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية المنظمة البحرية الدولية عام ١٩٦٨
- ٢ انضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية دولية لمنع التلوث البحري بالنفط ١٩٧٢
- ٣ انضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية دولية لخطوط الشحن ١٩٧٥
- ٤ انضمام المملكة العربية السعودية لمعاهدة دولية لمقاييس وحمولات السفن ١٩٨٢
- ٥ انضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية لسلامة الحاويات للعبوات النمطية ١٩٧٩
- ٦ انضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية سفن رحلات الركاب ١٩٧٧
- ٧ انضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٩٦

خامساً- القضايا والمشاكل الراهنة

نظرًا لتوسيع وتطور وسائل خدمات النقل في دول مجلس التعاون الخليجي فقد ظهرت بعض القضايا والمشاكل الراهنة وبالرغم من وجود خطط وبرامج لكل دولة لمعالجة هذه المشكلات وكذلك الدور الهام للأمانة العامة لمجلس التعاون في إيجاد ارضية مشتركة بين دول المجلس لمعالجة القضايا المشتركة إلا أن هناك العديد من القضايا والمشاكل التي تحتاج إلى دراسة ومعالجة سواء لكل دولة على حدة أو على مستوى المجلس.

(أ) أهم المشكلات التي تعاني منها موانئ دول المجلس وشركات الملاحة البحرية

- ١- تعتبر البنية التحتية والفوقية لمعظم موانئ دول المجلس بما في ذلك الأرصفة والمعدات ومحطات الحاويات مكتملة ذات طاقات عالية إلا أن معظمها يشكو من تدني حجم الحركة وبالتالي من زيادة تكاليف التشغيل.
- ٢- خضوع إدارات الموانئ للقطاع العام والروتين الذي ينتج عن ذلك وعدم مواكبة الأنظمة المؤسسية والقانونية والإدارية التي تحكم هذه الموانئ لمتطلبات المرحلة الحالية وعصر العولمة.
- ٣- ممارسة الاحتكار من قبل بعض شركات المناولة وانخفاض الكفاءة التي تنتج عنها.
- ٤- عدم توفر أساس اقتصادي موحد لأسعار خدمات التحميل والتفریغ والتخزين والخدمات البحرية الأخرى.
- ٥- عدم التجانس في بعض قوانين وأنظمة الموانئ والإجراءات الجمركية.

(ب) أهم مشكلات قطاع النقل البري

- ١- عدم اكتمال بعض أجزاء شبكات الطرق الرئيسية وطرق الربط والسكك الحديدية في دول المجلس. التكاليف المرتفعة للصيانة والتشغيل.
- ٢- عدم التوافق في مواصفات الطرق والإنشاء وأجهزة التحكم المروري.
- ٣- ضعف نشاط أسطول النقل البري ونقل الركاب وعدم استغلال الإمكانيات والفرص المتاحة.
- ٤- لا يتم استغلال طاقة السكك الحديدية الحالية بصورة كافية حيث توجد طاقات فائضة في مجال القوى البشرية والمعدات.
- ٥- غياب الاستراتيجية الواضحة في إدارة وتشغيل مرافق النقل البري والتنسيق بين الأجهزة المختلفة ذات العلاقة وتبني سياسات مشتركة.
- ٦- عدم وجود الأنظمة والقوانين واللوائح التي تنظم أعمال النقل البري والاعتماد على أنظمة قديمة تحتاج إلى مراجعة وتحديث.
- ٧- تعقيد حركة انتقال البضائع في المراكز الحدودية وطول فترات الانتظار لإنتهاء الإجراءات الجمركية.
- ٨- نقص الكوادر البشرية المؤهلة في مجال النقل على المستويين الفني والإداري.
- ٩-

(ج) أهم مشكلات قطاع النقل الجوي

- ١- عدم استثمار المنشآت الضخمة والإمكانيات الهائلة لكثير من مطارات دول المجلس وزيادة تكاليف الصيانة والتشغيل.
- ٢- قصور بعض شركات الطيران في دول المجلس عن استيعاب الطلب العالي على النقل الجوي وخاصة في المواسم والأجازات وضياع فرص تجارية هائلة على هذه الشركات وعدم تلبية رغبات كثير من المسافرين.
- ٣- ارتفاع أجور السفر جواً بشكل عام وانخفاض ربحية شركات الطيران أو وقوفها في خسائر كبيرة.

- ٤ تدني مستوى الخدمة في توافر الخدمات الجوية لنقل الركاب بين دول المجلس من حيث عددها واتباعها خطوطاً مباشرة دون توقف.
- ٥ الحاجة المستمرة والمناسبة إلى كفاءات عالية ومتدربة سواء في مجال الطيران المدني وتشغيل وصيانة المطارات أو شركات الطيران حيث تشمل الحاجة للوظائف الإدارية والملاحية الجوية والاتصالات الجوية والصيانة.

سادساً- التوصيات

ألف- توصيات عامة

- ١ ضرورة توثيق وتحديث ونشر المعلومات المتعلقة بالنقل بأنواعه المختلفة في دول مجلس التعاون.
- ٢ توحيد نماذج حصر وإحصاء معلومات النقل في دول المجلس والعنایة الفائقة بشمولية ودقة هذه المعلومات.
- ٣ تتولى الأمانة العامة لمجلس التعاون جمع كل ما يتعلق بالنقل والمواصلات في دول المجلس والتأكيد على كافة الجهات ذات العلاقة بإرسال نسخ لمركز المعلومات في المجلس من كل الدراسات والتقارير والخطط والإحصاءات والأنظمة الخاصة بالنقل ومرافقه.
- ٤ تفعيل المادة التاسعة عشر في الاتفاقية الاقتصادية الموحدة بين دول المجلس والتي تنص على أن:
 - (أ) تتعاون الدول الأعضاء في مجالات النقل البري والبحري والاتصالات وتعمل على تنسيق وإقامة مشاريع البنية الأساسية كالموانئ والمطارات ومحطات الماء والكهرباء والطرق بما يؤدي إلى تحقيق التنمية الاقتصادية المشتركة وترتبط النشاطات الاقتصادية.
 - (ب) تعمل الدول المتعاقدة على تنسيق سياسات الطيران والنقل الجوي بينها وتطوير مجالات العمل المشترك في مختلف المستويات.
- ٥ حيث دول المجلس على استخدام أساليب إدارة أنظمة النقل (TSM) في زيادة فاعلية وكفاءة مرافق وإمكانيات النقل الحالية في كل دولة وفيما بينها.
- ٦ ضرورة تبني برامج صيانة فعالة للمحافظة على المكتسبات والمرافق القائمة وحسن استخدامها.
- ٧ القيام بدراسة شاملة للبنية الأساسية والنقل في دول المجلس تستكمل جوانب النقص في هذا العرض وتضع نظام متكملاً لمعلومات النقل بين دول المجلس وتحديثها.
- ٨ الاتفاق مع دول الإسكوا على السياسات العامة والاستراتيجيات المتعلقة بالنقل البري والبحري والجوي بما يخدم المصالح المشتركة ويحقق التنمية الاقتصادية والاجتماعية لدول المشرق العربي.
- ٩ تبني سياسة خصخصة قطاع النقل وزيادة مشاركة رأس مال القطاع الخاص وأنشطته لتوسيع وتطوير خدمات النقل وإيجاد قطاع نقل يعمل بكفاءة عالية وعلى أسس تجارية مع المحافظة على الفوائد الاجتماعية.

باء - توصيات للنقل البري

- ١ تسهيل حركة تنقل الأشخاص وتدفق السلع والبضائع عبر نقاط ومراكز الحدود بين دول المجلس وإزالة المعوقات الإدارية والروتينية.
- ٢ تنمية وتطوير أسطوanel النقل البري الخليجي وتمكينها من سد حاجة السوق الخليجية المت坦مية ومواكبة حركة التجارة البينية.
- ٣ تنمية وتطوير قدرات وإمكانيات الكوادر البشرية الخليجية على مختلف المستويات الإدارية والتخطيطية والفنية.
- ٤ الالتزام بالاتفاقيات والمواصفات المعتمدة من مجلس التعاون الخليجي في إنشاء الطرق وحملة المركبات ومواصفات ووضع اللوحات والإشارات المرورية وتوحيدها والتنسيق في القوانين والتشريعات المرورية.
- ٥ استكمال إنشاء الوصلات والأجزاء غير المكتملة من شبكة الطرق الإقليمية وشبكة الربط مع الدول المجاورة.
- ٦ تبني سياسات وبرامج لرفع مستوى السلامة المرورية وحماية البيئة.
- ٧ ضرورة المحافظة على مكتسبات ومنجزات دول المجلس من طرق ومرافق وذلك بمراقبة الحمولات واتباع برامج صيانة متكاملة.
- ٨ ضرورة مراجعة وتحديث وإيجاد النظم والقوانين واللوائح التي تنظم كافة أعمال النقل البري على مستوى كل دولة وعلى مستوى المجلس.

جيم - توصيات للنقل البحري

- ١ نظراً لأهمية النقل البحري لدول مجلس التعاون الخليجي واعتمادها شبه الكامل عليه في صادراتها ووارداتها وأثره على اقتصاديات دول المجلس فإنه ينبغي إعطاء المزيد من الاهتمام بشأن النقل البحري سواء على مستوى كل دولة أو على مستوى مجلس التعاون ويشمل هذا الاهتمام تنمية الأسطوanel الوطنية وزيادة حصتها في نقل التجارة الخارجية وتبني سياسات واضحة ومنسقة مع دول المجلس وتسهيل حركة وخدمات النقل البحري.
- ٢ قيام التحالفات وعمليات الدمج بين الشركات الملاحية الخليجية المشابهة الاختصاصات والعاملة في مناطق جغرافية واحدة ومتقاربة.
- ٣ تبني إدارات الموانئ والجمارك والشركات الملاحية استخدام التقنية الحديثة في الإدارة واتخاذ الإجراءات الكفيلة بتحسين أنظمة التشغيل لديها ورفع كفاءة العاملين فيها.

الاهتمام بالتدريب على مهني تشغيل الموانئ بما فيها الإدارة والعمليات البحرية داخل الميناء وتدريب مرشدي السفن وربابنة القاطرات ومشغلي المعدات وتجهيزات الموانئ والعاملين على صيانتها والاستفادة من الإمكانيات الحالية لدول المجلس والعمل على تطويرها مثل مركز التدريب في ميناء الدمام وكذلك التدريب على مهني الاتصالات السلكية واللاسلكية والراديو والاستفادة من المعاهد المتخصصة في الكويت وجدة والرياض.

استغلال فرص وإمكانيات التعاون بين موانئ المنطقة وخاصة بين الموانئ المجاورة في مجال تسهيل الاستخدامات المتبادلة التي تبررها مسارات الملاحة البحرية ومواقع المنشآت للبضائع والمواد المستوردة على وجه الخصوص مما يقلل من تكاليف النقل الإجمالية لتلك السلع بين دول المنطقة.

تطوير الأنظمة والقوانين واللوائح ذات العلاقة بكافة قطاعات النقل البحري.

دال - توصيات للنقل الجوي

باعتبار المسافات القصيرة نسبياً بين معظم مطارات دول المجلس وكلفة الرحلات بالطائرات النفاثة والطائرات المروحية فمن المجد دراسة تسيير طائرات صغيرة مروحية بين مطارات دول المجلس المتقاربة وعلى خطوط معينة لتشييد الحركة في المطارات وزيادة السفر جواً بين دول المجلس.

زيادة التعاون بين شركات الطيران الخليجية وخاصة في مجالات التدريب الفني والمتخصص بأنواع معينة من الطائرات لتحقيق وفورات اقتصادية لها ويشمل التعاون تبادل الخبرات في حقل التدريب وتتبادل المواد التدريبية وخاصة مواد التدريب الذاتي المتوفرة لديها وكذلك الأفلام التدريبية وخلافه.

زيادة التنسيق بين دول المجلس في مجال الطيران المدني وتوحيد أجهزة الأرصاد الجوية والأجهزة الخاص في ضبط الحركة على ارتفاع عال وكذلك في مجال التمثيل الإقليمي لدى منظمات الطيران المدني الدولية ومجالات توحيد نظم المعلومات الإدارية وإجراءات الجمارك والمناولة على أرض المطار.

معالجة القصور في توفير خدمات النقل الجوي خاصة في المواسم والأجازات والعمل على زيادة حصة النقل الجوي في نقل الأشخاص والبضائع.

تطوير مراكز التدريب القائمة في دول الخليج لاستيعاب الأعداد المطلوب تدريبيها وتعزيز مستوى التدريب وتبادل الخبرات بين هذه المراكز المختلفة.

المراجع

- ١ المجموعة الإحصائية السنوية، الجهاز المركزي للإحصاء، دولة قطر، العدد الثاني عشر، يوليو ١٩٩٨ م.
- ٢ الكتاب الإحصائي السنوي، المنامة، البحرين، ١٩٩٨ م.
- ٣ الكتاب الإحصائي السنوي، مصلحة الإحصاءات العامة، وزارة التخطيط، المملكة العربية السعودية، العدد الثاني والثلاثون، ١٤١٦ هـ - ١٩٩٦ م.
- ٤ الكتاب الإحصائي السنوي، مركز المعلومات والتوثيق، وزارة التنمية، سلطنة عمان، الإصدار الخامس والعشرون، أغسطس ١٩٩٧ م.
- ٥ المجموعة الإحصائية السنوية، قطاع الإحصاء والمعلومات، وزارة التخطيط، دولة الكويت، العدد الخامس، ١٩٩٨ م.
- ٦ المجموعة الإحصائية السنوية، الإداره المركزية للإحصاء، وزارة التخطيط، دولة الإمارات العربية المتحدة، العدد السابع عشر، ١٩٩٢ م.
- ٧ النشرة الإحصائية السنوية، مركز المعلومات، إدارة الإحصاء، مجلس التعاون لدول الخليج العربية، العدد السابع، ١٩٩٧ م.
- ٨ التقرير السنوي، المديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية، وزارة المواصلات، سلطنة عمان، ١٩٩٦ م.
- ٩ نبذة تاريخية عن الطيران المدني في دولة الكويت، الإداره العامة للطيران المدني، دولة الكويت، ١٩٩٨ م.
- ١٠ موانئ دولة قطر، إدارة الموانئ، وزارة المواصلات والنقل، دولة قطر، ١٤٠٦ هـ.
- ١١ الكتاب الإحصائي السنوي، رئاسة الطيران المدني، وزارة الدفاع والطيران، المملكة العربية السعودية، ١٩٩٧ م.
- ١٢ ميناء السلطان قابوس، مؤسسة خدمات الموانئ، إحصائيات ١٩٩٦ م.
- ١٣ التقرير الإحصائي السنوي، مؤسسة الموانئ الكويتية، دولة الكويت، ١٩٩٤ م.
- ١٤ المؤسسة العامة للموانئ، المملكة العربية السعودية، ١٤٠٨ هـ.

- ١٥ دراسة أنماط النقل في دول مجلس التعاون الخليجي وإنشاء شركة إقليمية للنقل البري للبضائع، الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي، الكويت، إعداد دار الهندسة للتصميم والاستشارات الفنية والخبراء العرب في الهندسة والإدارة، مارس ١٩٨٩م.
- ١٦ دراسة النقل الوطني بالمملكة العربية السعودية (سانترابلن-٢) وزارة التخطيط، المملكة العربية السعودية، إعداد المؤسسة الألمانية للتعاون الفني، ١٤١٦ هـ.
- ١٧ العناني، بسام، نظرة عامة عن شبكة الطرق في منطقة الإسكوا، اجتماع فريق خبراء الإسكوا، بيروت، ١٩١٧ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٩٨م.
- ١٨ البار، حامد، واقع وملامح مستقبلية لنظام النقل البري الإقليمي والدولي في المملكة العربية السعودية، اجتماع فريق خبراء الإسكوا، بيروت، ١٩-١٧ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٩٨م.
- ١٩ النقل البحري في سطور، وزارة المواصلات، المملكة العربية السعودية، ١٩٩٠م.
- ٢٠ المواصلات والاتصالات في المملكة العربية السعودية خلال مائة عام، دراسة وثائقية، وزارة المواصلات، المملكة العربية السعودية، ١٩٩٩م.
- ٢١ ندوة النقل البحري” من أجل استخدام أمثل لطاقات الأسطول البحري التجاري السعودي“ وزارة المواصلات بالتعاون مع الغرفة التجارية الصناعية بجدة، ٢٠-٢٢ مارس ١٩٩٠م.
- ٢٢ قرارات العمل المشترك، الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، الطبعة الرابعة، ١٩٩٣م.
- ٢٣ المعايير القياسية لبناء طرق الربط والطرق الرئيسية بدول مجلس التعاون، الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، الرياض.
- ٢٤ البحر، محمود إدريس، الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لتطوير الأساطيل البحرية التجارية ودورها في نقل التجارة البحرية في منطقة الإسكوا، نظرة إقليمية، اجتماع فريق خبراء، الإسكوا، بيروت، ١٧-١٩ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٩٨م.
- ٢٥ البحر، محمود إدريس، موانئ الإسكوا الوضع الراهن والتحديات المستقبلية لإدارة وتشغيل الموانئ نشرة النقل، استعراض النقل في بلدان الإسكوا، العدد التاسع، الأمم المتحدة، ١٩٩٩م.
- ٢٦ دليل النقل البري العربي، الاتحاد العربي للنقل البري، دار شعاع للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، ١٩٩٠-١٩٩١.

