E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1999/WG.2/16
15 November 1999
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع فريق خبراء حول مواءمة معايير وقوانين النقل
لتقوية التعاون الإقليمي بما في ذلك تطبيق معايير الأمم المتحدة
لتبادل البيانات لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل
بيروت، ١٦-١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٩



# واقع البنية الأساسية والنقل
# في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية

إعداد
الدكتور حامد عمر البار



99-1110

# شكر وتقدير

يشكر معد هذا التقرير جميع المسئولين في الإدارات المختلفة ذات العلاقة بالنقل في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية وفي الأمانة العامة لمجلس التعاون على تعاونهم معه ويخص بالذكر الأستاذ يوسف السادة مدير إدارة النقل في الأمانة العامة للمجلس والذي كان لتعاونه الكبير الأثر البالغ على إعداد هذه الدراسة.

# المحتويات

# قائمة الجداول

# الأشكال

# واقع البنية الأساسية والنقل في منطقة مجلس التعاون لدول الخليج العربية

## تمهيد

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 جملة إيرادات المجلس لعام ١٩٩٤م حوالي ٦٤ بليون دولار، وجملة الإنفاق حوالي ٨٢ بليون دولار.

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

## جدول رقم (١) : إحصائيات عامة عن دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية

| الدولة | المساحة (كم٢) | السكان (نسمة) | إجمالي الإيراد (١٩٩٤) مليون دولا | إجمالي الأنفاق (١٩٩٤) مليون دولار | أطوال الطرق (كم) | عدد المركبات | عدد الموانئ | الأساطيل البحرية ٣٠٠٠طن (١٩٩٨) | عدد المطارات الدولية |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| الإمارات | ٨٣,٦٠٠ | ٢,٨ مليون (١٩٩٦) | ١٠,٣٦١ | ١٥,٢٢٠ | 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 | 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 | ٢.٢ مليون (١٩٩٧) | ١٢,٤٩٠ | ١٢,٤٨٩ | ٤٩٥٤ (١٩٩٧) | ٩٧٧,٨٧٨ (١٩٩٨) | ٥ | ٥٩ | ١ |
| الإجمالي | ٢,٦٧٣,٠٦١ | ٢٩,٤١ مليون | ٦٣,٩٧٥ | ٨١,٦٣٤ | ١٩٠,٩٧٤ | ٥,٠٧٤,٠٢٢ | ٣٣ | ٣١٧ | ١٢ |

## ١- الدراسات السابقة

يتطلب تطوير النقل ومرافقه واستخداماته إجراء الدراسات الشاملة والمتعمقة والمستمرة. ولقد تمت بعض الدراسات السابقة على مستوى دول المجلس وعلى مستوى كل دولة لتحسين وتطويرأداء 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 في عام ١٩٨٩م وصدرت في عشرة أجزاء تناولت مختلف قطاعات النقل وخلصت إلى العديد من التوصيات الهامة في كل قطاع واقترحت إطاراً لقاعدة المعلومات على مستوى دول المجلس. وقد أشارت هذه الدراسة إلى الدراسة السابقة التي أعدها الاستشاري (Uniconsult ) بتكليف من الأمانة العامة لدول مجلس التعاون حول موانئ دول المجلس.

ومن الدراسات الهامة على مستوى دول المجلس الدراسة التي أعدتها وزارة التخطيط في المملكة العربية السعودية بعنوان : " دراسة النقل الوطني في المملكة العربية السعودية (سلنترا بلان-٢) والتي نشرت 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 والإعانات ومتمشية مع استراتيجيات الدولة. وقد تناولت الدراسة مختلف وسائط النقل في المملكة وخلصت إلى العديد من التوصيات والاقتراحات المناسبة.

## ٢- 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 المتبناه من لجنة النقل في الأسكوا سواء ما يتعلق بالنقل البري أو البحري أو الجوي، وعلى النقل الإقليمي والدولي لهذه المنطقة.

### ٢-١ النقل البري

#### ٢-١-١ الطرق

يوضح الجدول رقم (٢) أطوال الطرق البرية في دول المجلس حيث بلغ مجموع أطوال الطرق المسفلتة حوالي ٥٥ الف كيلو متر تشمل بعض محاور الربط في منطقة الأسكوا وهي كما في شكل (١) المحور (M 65) الذي يصل ما بين تركيا شمالاً وسلطنة عمان جنوبًا مروراً بالمدن العراقية ثم الكويت ووصولاً إلى النقطة الحدودية مع المملكة العربية السعودية عند رأس الخفجي ويمتد جنوبًا في الأراضي السعودية مروراً بأبي حدرية والدمام ( هنالك 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 بسماتيل والرويس وأبو ظبي ودبي والشارقة والفجيرة في دولة الإمارات العربية المتحدة ويتابع المحور هذا امتداده في سلطنة عمان مروراً بخاتمة ملحا وشنص سحار وسيب وانتهاءً بمدينة مسقط جنوبًا إلى صلالة في الجزء الجنوبي من سلطنة عمان. والمحور (M 70) الذي يبتدئ شرقًا من المملكة الأردنية الهاشمية وينتهي في المملكة العربية السعودية ويتجه نحو الجوف وصولاً إلى عرعر ويتجه شرقًا من هناك مروراً بمدن رفحا وحفر الباطن وصولاً إلى أبو حدرية ويتصل هذا الخط مع المحور (M 55) حيث يمكن للسيارات القادمة من الأردن الوصول إلى باقي دول الخليج والعكس.

جدول رقم (٢) أطوال الطرق في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي ( بالكيلومتر)

| | الإمارات المتحدة ١٩٩٦ | البحرين ١٩٩٥ | السعودية ١٩٩٨ | عمان ١٩٩٧ | قطر ١٩٩٦ | الكويت ١٩٩٧ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| الطرق الأسفلتية | ٣٣٢٦ | ٢٢٠٠ | ٤٤,٠٥٧ | ٧,٤٠٧ | ٥٨٧ | |
| الطرق الممهدة | | ٧٩٣ | ١٠٢,٣٨٤ | ٢٥,٢٢٦ | | |
| المجموع | ٣٣٢٦ | ٢٩٩٣ | ١٤٦,٤٤١ | ٣٢,٦٧٣ | ٥٨٧ | ٤,٩٥٤ |

أما المحور (M 130) 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 يصبح هذا المحور بأربعة مسارات تفصلها جزيرة وسطية ما بين المجمع ومدينة الرياض، ويستمر من هناك شرقًا نحو الدمام في الخليج العربي وينتهي في المنامة بدولة البحرين عبر الجسر المائي، ويشهد هذا المحور حركة مرور عالية، ويقع إلى الجنوب من هذا المحور ، المحور الهام الآخر (M140) والذي يصل أيضًا ما بين البحر الأحمر والخليج العربي ولكنه يبتدئ من الميناء الرئيسي جدة في المملكة العربية السعودية باتجاه مكة المكرمة والرياض ويلتقي عندها (M 130) ليصل إلى الدمام والمنامة مع الخليج العربي، وهذا المحور يمتاز عن سائر المحاور الأخرى بأنه يتكون من أربعة مسارات برمته، ويشهد حركة مرورية يومية عالية ، بـ full control of access على امتداده.

يصل المحور (M 150) ما بين البحر الأحمر والخليج العربي ويبتدئ من منطقة أبها في جنوب المملكة العربية السعودية وبالتحديد عند الشقية على البحر الأحمر وباتجاه مدينة أبها والسليل وصولا إلى مدينة الخرج باتجاه منطقة الاحساء في شرق المملكة العربية السعودية ومنها يتجه شرقًا نحو دولة قطر عند النقطة الحدودية سلوى ومن هناك يصبح أربعة مسارات تفصلها جزيرة وسطية باتجاه مدينة الدوحة. وتتميز أغلب هذه الشبكة بمواصفات فنية عالية مع شئ من التباين بشكل متفاوت في بعض الخصائص الهندسية مثل عناصر القطاعات العرضية (عدد وعرض المسارات والأكتاف والميول والجزيرة الوسطية) والسرعات التصميمية وأسس التصميم الإنشائي للطرق وكذلك في أجهزة التحكم المروري. واستنادًا إلى قرار لوزراء النقل والمواصلات في دول مجلس التعاون الخليجي فقد تم وضع المواصفات القياسية لبناء طرق الربط والطرق الرئيسة بدول مجلس التعاون وتم تحديد الأحمال المحورية والأوزان الإجمالية

للمركبات ومعايير التصاميم الهندسية للطرق ومواصفات المركبات والتصميم الإنشائي 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) ويبلغ طوله ٢٥ كيلو متر يربط بين مدينتي الخبر في المملكة العربية السعودية والمنامة في دولة البحرين. اشتمل الجسر على خمسة جسور وسبع ردميات وفي عرض البحر أنشئت جزيرة صناعية مردومة مساحتها ٦٦٠ الف متر مربع أقيمت عليها مباني المؤسسة العامة لجسر الملك فهد والإدارات الحكومية الأخرى ومسجدان ومطعمان.

### ٢-١-٢ أسطايل النقل البري

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

جدول رقم (٣) : أعداد المركبات في دول المجلس

| | الإمارات المتحدة ١٩٩٤ | البحرين ١٩٩٦ | السعودية ١٩٩٧ | عمان ١٩٩٦ | قطر ١٩٩٧ | الكويت ١٩٩٨ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| المركبات الخاصة | ٣٠٣,٨٧٢ | ١٣٧,٧٩٢ | ٢,٥٣٥,٦١٥ | ٢٠٠٦٩٤ | ١٧٧,٥٧٠ | ٧٩٦,٣٩٢ |
| النقل | ١٣٨,٨٢٨ | ٤٠,٨٠٥ | ٣٥٧,٠٠٠ | ١١٠٩٧٨ | ٩٢,٩٩٠ | ١٨١,٤٨٦ |
| المجموع | ٤٤٢,٧٠٠ | ١٧٨,٥٩٧ | ٢,٨٩٢,٦١٥ | ٣١١,٦٧٢ | ٢٧٠,٥٦٠ | ٩٧٧,٨٧٨ |

هذه المركبات٥,٠٧٤,٠٢٢ مركبة منها ٩٢٢,٠٨٩ مركبة نقل عام تشمل مختلف أنواع مركبات النقل العام للركاب والبضائع أي بنسبة حوالي ١٨% من مجموع المركبات والمستخدمة 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 شحانة نقل متوسط وحوالي ٧٦,٠٠٠ شاحنة نقل ثقيل وحوالي ٢١,٠٠٠حافلة. ويوضح الجدول رقم (٤) أعداد المركبات القادمة والمغادرة على جسر الملك فهد من جهة البحرين بين عامي ١٩٨٧ و ١٩٩٦م 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 لوحات سعودية نسبة ٧٢% من المجموع الكلي للمركبات المسافرة، والتي تحمل لوحات بحرينية نسبة ٢٢% من المجموع اكلي 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 ٢%. وبلغ عدد المسافرين منذ بدء التشغيل في ١٩٨٦/١١/٢٩م وحتى نهاية عام ١٩٩٨م ٥١,٢٣٢,٢١٢ مسافرًا بمعدل يومي ١١٦٠١ مسافر.

### ٢-١-٣ السكك الحديدية

لا يستخدم النقل بالسكك الحديدية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربي حاليًا إلا في المملكة العربية السعودية حيث سار أول قطار بين مدينتي الدمام والظهران في عام ١٩٤٩م ثم امتد الخط ليصل إلى العاصمة الرياض في عام ١٩٥١م وبذلك تم ربط وسط المملكة بميناء الملك عبد العزيز بالدمام . وبلغ طول الخط الحديدي في بداية انشائه (٥٦٥) كيلو مترًا. وفي بداية عقد الثمانينات قامت المؤسسة العامة للخطوط الحديدية بإنشاء مشاريع كبيرة كان من أهمها ازدواج الخط الحديدي ما بين مدينتي الدمام والهفوف ومن الهفوف إلى الرياض وبطول قدره (٤٤٩) كيلو مترًا. وكذلك إنشاء ثلاث محطات ركاب ضخمة بالإضافة إلى إنشاء الميناء الجاف في مدينة الرياض حيث يتم جمركة البضائع القادمة إلى مدينة الرياض وإيصالها إلى مخازن التجار مباشرة . ويبلغ حاليًا مجموع أطوال الخطوط الحديدية (١٣٩١) كيلو مترًا منها (١٠٠٥) كيلو متر خطوط رئيسة والباقي خطوط فرعية لخدمة المصانع وغيرها. ويوضح الشكل رقم (٢) شبكة خطوط السكك الحديدية.

وتملك المؤسسة أسطولاً مكونًا من ٥٦ قاطرة و٥٧ عربة بالإضافة إلى ٢٢٦١ عربة شحن مختلفة الأنواع. وقد بلغت كمية الشحن المنقولة من البضائع المختلفة ما مقداره حوالي مليوني طن عام ١٩٩٨م وبلغ عدد المسافرين الذين تم نقلهم ما بين الدمام والرياض حوالي ٦٥٠,٠٠٠ راكب في نفس العام.

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

| السنة | المركبات القادمة | | | | المركبات المغادرة | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | مركبات خاصة | حافلات | شاحنات | الجملة | مركبات خاصة | حافلات | شاحنات | الجملة |
| ١٩٨٧ | ٦١٣,٩٨٢ | ٣,٠٣٣ | ٢١,٦٥٣ | ٦٣٨,٦٦٨ | ٦١٨,٢٩٨ | ٣,٠١٢ | ٢١,٨٦٩ | ٦٤٣,١٧٩ |
| ١٩٨٨ | ٤٧٩,٤٥١ | ٢,٦٩١ | ٤١,٢٤٥ | ٥٢٣,٣٨٧ | ٤٨٢,٠٧١ | ٢,٦٣٨ | ٤١,١٩٢ | ٥٢٥,٩٠١ |
| ١٩٨٩ | ٤٥٨,٤٦١ | ٣,١٧٣ | ٤٠,٥٤٣ | ٥٠٢,١٧٧ | ٤٥٧,٧٩٢ | ٣,١٩٠ | ٤٠,٤٩٠ | ٥٠١,٤٠٩ |
| ١٩٩٠ | ٥٣١.٠٢٠ | ٤,٠٧٩ | ٤٠,٤٥٩ | ٥٧٥,٥٥٨ | ٤٤٦,٨١٥ | ٣,٦٧٣ | ٤٠,٦٨٣ | ٤٩١,١٧١ |
| ١٩٩١ | ٥٥٩,٩,٧ | ٥,٨١٧ | ٤٤,٥٩٠ | ٦١٠,٣١٤ | ٥٦١,٩٨١ | ٤,٩٩٧ | ٤٤,٨٠١ | ٦١١,٧٧٩ |
| ١٩٩٢ | ٦٣٤,٦٠٧ | ٤,٨٦٢ | ٥٠,٥٧٤ | ٦٩٠,٠٤٣ | ٦٣٤,٩٧٤ | ٤,٧١٣ | ٥٠,٧٠٠ | ٦٩١,٣٨٧ |
| ١٩٣ | ٧٥٩,٣٥٠ | ٦,١٨٦ | ٦٤,٠٨١ | ٨٢٩,٦١٧ | ٧٦٧,٠٤٨ | ٦,٠٢٩ | ٦٤,٣٥٧ | ٨٣٧,٤٣٤ |
| ١٩٩٤ | ٨٦٧,٦٠٥ | ٦,٦٤٥ | ٨٠,٧٣٨ | ٩٥٤,٩٨٨ | ٨٧٠,٥٥٠ | ٦,٤٦٦ | ٨٠,٩٥٥ | ٩٥٧,٩٧١ |
| ١٩٩٥ | ٨٣٧,٨٦٧ | ٦,٠٩٣ | ٥٤,٢٢٦ | ٨٩٨,١٨٦ | ٨٤٠,٩٢٩ | ٥,٩٠٧ | ٥٣,٧٨٧ | ٩٠٠,٦٢٣ |
| ١٩٩٦ | ٧٧٣,٤٥٧ | ٤,٦٤٧ | ٥٨,٦٦٦ | ٨٣٦,٧٧٠ | ٧٨٠,٥٠٣ | ٤,٣٧٠ | ٨٥,٩٤٨ | ٨٤٣,٨٢١ |

جدول رقم (٥) المركبات القادمة والمغادرة على جسر الملك فهد حسب الجنسية (البحرين) لعام ١٩٩٦م

| 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 |
| **إجمالي المركبات** | | **٨٣٦٧٧٠** | **٨٤٣,٨٢١** |

## ٢-٢ النقل البحري

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

### ٢-٢-١ الموانئ البحرية

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

يمكن تقسيم الموانئ الرئيسة 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 الأحمدي وميناء عبد الله وميناء سعود في الكويت.

موانئ صناعية ، وهي التي أنشئت أساسا 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 الأمارات العربية المتحدة، ميناء سلمان في دولة البحرين، ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز (الدمام) وميناء جيزان وميناء الجبيل التجاري وميناء ينبع التجاري في المملكة العربية السعودية، ميناء قابوس وميناء ريسوت في سلطنة عمان، ميناء الدوحة وميناء أم سعيد في دولة 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 وتفريغ المشتقات البترولية مثلاً في الموانئ التجارية على الأرصفة المخصصة لذلك أو شحن وتفريغ 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 تتوفر 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 متصلاً بسكة حديد المملكة. يبين الجدول (٦) عدد الموانئ التجارية الرئيسة في دول مجلس التعاون وعدد وأطوال أرصفتها كما يبين تقديرًا إجماليًا لاستيعاب كل منها .

جدول رقم (٦) : عدد الموانئ التجارية الرئيسة في دول مجلس التعاون وأرصفتها واستيعابها

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

لقد تضمنت توصيات الأسكوا في عام ١٩٩٨ اعتماد الموانئ البحرية التجارية التالية والخاصة بدول مجلس التعاون الخليجي ضمن الموانئ البحرية لدول الأسكوا ليتم التركيز عليها وربط

النقل البحري من خلاللها وهي : ميناء جدة الإسلامي على البحر الأحمر ، والموانئ التالية على الخليج العربي وبحر العرب : صلالة – السلطان قابوس – خورفكان – دبي (راشد) – زايد – سلمان – الدوحة – الدمام – الشعيبة – أم قصر. ويوضح الجدول رقم (٧) بعض خصائص هذه الموانئ.

جدول رقم (٧) يوضح عدد أرصفة واستيعاب بعض الموانئ التجارية في دول مجلس التعاون

| الميناء | عدد الأرصفة | طول الأرصفة (م) | الاستيعاب (مليون طن / سنة) |
|---|---|---|---|
| **دولة الإمارات العربية المتحدة** | | | |
| • ميناء زايد ( ابو ظبي) | ٢١ | ٣٩٧٠ | ٤,٧٦ |
| • ميناء راشد (دبي) | ٣٥ | ٧٠٨٨ | ١٣,٦٢ |
| • ميناء خور فكان | ٣ | ٥٠٥ | ١,٣ |
| **البحرين** | | | |
| • ميناء سلمان | ١٦ | ٢٠٠٠ | ٣,٣٨ |
| **المملكة العربية السعودية** | | | |
| • ميناء الملك عبد العزيز بالدمام | ٣٩ | ٧٧١٠ | ١٧,٤٠ |
| • ميناء جدة الإسلامي | ٥٣ | ١١٢٣٥ | ٢٥,٧٠ |
| **سلطنة عمان** | | | |
| • ميناء قابوس | ٨ | ١٦٢٨ | ٢,٤٠ |
| **قطر** | | | |
| ميناء الدوحة | ٩ | ١٠٧٣ | ١,٣ |
| **الكويت** | | | |
| • ميناء الشعيبة | ٢٠ | ٤٠٦٨ | ١٣,٢٥ |
| • ميناء الشويخ | ٢١ | ٤٠٣٠ | ٦,٧٥ |

**٢-٢-٢ أساطيل النقل البحري**

ارتبط تطور الأسطول التجاري البحري لدول مجلس التعاون الخليجي ارتباطًا وثيقًا بالأداء الاقتصادي وازدهار التجارة الخارجية المنقولة بحرًا لدول المنطقة ولذلك فإن الشركات الرئيسة

الوطنية والمشتركة بين دول المنطقة قد تم انشاؤها خلال منتصف عقد السبعينات الذي شهد طفرة عالية في اسعار النفط وازدهاراً اقتصاديًا في دول المنطقة ، إلا أن نشاط الأسطول التجاري لدول المنطقة قد شهد تذبذبات واضحة خلال عقد الثمانينات وحتى أواخر التسعينات ارتبطت جميعها بالإضافة إلى الأوضاع الاقتصادية بالحروب والنزاعات التي كانت تهدد سلامة الملاحة البحرية بالمنطقة.

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

أ - شركة الملاحة العربية المتحدة

اشتركت دول مجلس التعاون ( ما عدا سلطنة عمان) مع العراق في تأسيس شركة الملاحة العربية المتحدة سنة ١٩٧٦م 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.

وتمتلك الشركة أسطولاً مكونًا من ٤٦ سفينة من أنواع مختلفة كما في الجدول (٨) .

جدول رقم (٨) : أسطول شركة الملاحة العربية المتحدة ١٤١٦ / ١٩٩٦

| عدد السفن وأنواعها | نوع الحمولة |
|---|---|
| ٣١ سفينة طراز " كي كلاس" | للحمولات العامة |
| سفينتان من طراز فيدوسيا | للحاويات |
| ٤ سفن من طراز A 1 | للحاويات |
| ٩ سفن من طراز A2 | للحاويات |
| المجموع ٤٦ سفينة | |

لقد لعب أسطول الشركة دوراً بارزاً في الفترة الماضية بنقل حمولات معظم المشاريع الرئيسة التي أقيمت في اطار تنمية منطقة الخليج العربي وتعمل سفن الشركة حاليًا على العديد من

الخطوط الملاحية التي تربط موانئ دول مجلس التعاون بالدول المجاورة وأوروبا والشرق الأقصى وأمريكا الشمالية والجنوبية.

ب - الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري سنة ١٣٩٨ / ١٩٧٨م . وعند بداية نشأة الشركة كان لديها سفينتان بلغ صافي حمولة كل منهما ٢٢,٠٠٠طن ثم تعاقدت الشركة على بناء أربع سفن دحرجة ( رورو) أخرى حمولة الواحدة منها ٣٨,٥٠٠ طن. تسلمتها في سنة ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣م. ونتج عن ذلك ارتفاع في الحمولة الكمية للأسطول التجاري السعودي وصل إلى ٢٠٠,٠٠٠طن تقريبًا. إضافة إلى ذلك فإن الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري تمتلك ناقلتين للبتروكيماويات إجمالي حمولتيهما ٨٦ الف طن . وتمتلك هذه الشركة اسطولاً كبيرًا من أفضل سفن الرورو تتمتع بمواصفات عالية ومميزة تمكنها من نقل كافة أنواع البضائع العامة والحاويات وجميع بضائع الدحرجة بما فيها البضائع الضخمة الخاصة بالمشروعات 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 يبلغ إجمالي حمولتها أكثر من ٣٤٦,٠٠٠طن ساكن. كما تساهم الشركة بنسبة ٥٠% في الشركة العربية لنقل البتروكيماويات. وقد قامت الشركة بتأسيس الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري أمريكا 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 ١٩٩٦م وتبلغ طاقتها الإجمالية ١,٠٥٠,٠٠٠ 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.

وفي الواقع فإن الأسطول البحري التجاري للمملكة العربية السعودية لا يتقصر على اسطول 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 كما يوضح شكل رقم (٤) هيكل تصنيف السفن والوحدات المسجلة تحت العلم السعودي.

جدول رقم (٩) : أنواع سفن الأسطول البحري التجاري السعودي للنقل البحري وأعدادها

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

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 تحديث فرضة الدوحة وتحويلها إلى ميناء الدولة الرئيس ثم إنشاء ميناء أم سعيد لخدمة الصناعات القطرية طورت الشركة أعمالها ونوعت من أنشطتها خاصة بعد أن منحت احق امتياز عمليات الوكالة الملاحية والنقل البحري الساحلي بدولة قطر سنة ١٩٦٣ م ولمدة ٢٠ سنة ( تم تجديد امتياز الشركة لمدة ١٥ سنة أخرى تنتهي في عام ١٩٩٨م) فزاد أسطول الشركة واصبح 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 بتفريغه 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 الانفخاض ووصلت إلى ٤١٣ الف طن في ميناء الدوحة و٨٦٣ الف طن في ميناء أم سعيد عام ١٩٨٦م.

٢- النقل البري بالشاحنات :

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

٣- الخدمات البترولية البحرية :

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

٤- توكيلات الملاحة البحرية :

تم تعيين شركة قطر للملاحة وكيلاً 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 يوضحه الجدول (10).

جدول رقم (١٠) : الأساطيل البحرية لدول مجلس التعاون الخليجي لعـــامي ١٩٩٧/١٩٩٨ م للسفن بحمولة إجمالية ٣٠٠ طن فما فوق

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

## ٢-٣ النقل الجوي

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

### ٢-٣-١ المطارات الدولية

لدى دول مجلس التعاون حاليًا إثنا عشر مطاراً دوليًا تقوم باستقبال رحلات الطـــيران الدوليـــة 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 (٥) مواقع المطارات الدولية لدول مجلس التعاون الخليجي.

تخدم هذه المطارات كافة المراكز السكانية الهامة ولديها جميعًا مدارج تزيد أطوالها عن ٣٠٠٠م تستطيع استقبال الطائرات الكبيرة النفاثة على أنواعها ولقد صممت هذه المطارات ونفذت وفقًا لأعلى المستويات للمطارات الدولية كما جهزت بأحدث الوسائل التكنولوجية الخاصة بالملاحة الجوية والإنارة والمواصلات والمرافق الهامة لتفي بمتطلبات العمليات الدولية في الحاضر والمستقبل. لقد تم تحديد أعداد ومواقع 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 ١٩٩٩/١٠/٢٧م محل مطار الظهران الدولي.

إستفادت دول مجلس التعاون من موقعها الجغرافى وسط خطوط الطيران بين الغرب والشرق فشكل ركاب المرور العابر (الترانزيت) جزءا كبيرا نسبيا من حركة مرور المسافرين فى العديد من مطارلتها . ويشكل هؤلاء الركاب نسبة عالية من اجمالى حركة الركاب فى مطارى الدوحة والبحرين. يوضح الجدول (١١) إحصائيات النقل الجوي في المطارات الدولية لمجلس التعاون الخليجي. كما توضح الجداول (١٢)، (١٣)، (١٤)، (١٥)، (١٦) الحركة الدولية للمسافرين والبضائع لبعض مطارات مجلس التعاون.

جدول رقم (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 |
| مطار الدوحة ١٩٩٧ | ١٥,٦٣٨ | ١٥,٦٤٢ | ١,٠٩٣,٤١٦ | ١,٠٦٤,٣١٧ | ٦٢٨,٤٤٠ | ٣٤,١٢٤ | ١٩,٨٥٠ |
| مطار الكويت ١٩٩٧ | ١٦,٧٧٨ | ١٦,٧٧٦ | ١,٨٢٣,٨٩٢ | ١,٧٨٦,١١١ | ١٤٦,٥٧١ | ٩٧,٧٦١ | ٤٨,٠٤٣ |
| مطار أبو ظبي ١٩٩١ | ١٦,٨٣٠ | ١٦,٨٣٠ | ٨١٩٧٨٨ | ٨٠١٠٢٤ | – | ٢٠.١٦٩ | ١٢,٤٩٦ |
| مطار دبي ١٩٩١ | ٣٧,٦٥١ | ٣٧,٦٥٤ | ١,٠٦٧,٠٠٥ | ١,١٠٧,٤١٩ | – | ٨٩,٢٠٩ | ٥١,١١٢ |
| مطار الشارقة ١٩٩١ | ٦٦٦٩ | ٦٦٤٤ | ١٣٣,٣٩٣ | ١١٦,٥١٦ | – | ٨٧٤٤ | ١٩٣٢٨ |
| مطار رأس الخيمة ١٩٩١ | ٢٦٧ | ٢٧٦ | ٨١٥٦ | ٩٩٦٣ | – | ٣٩ | ٥٩ |
| مطار الفجيرة ١٩٩٦ | ٤٢٧٤ | ٤٢٧٤ | ٢٣٠٥ | ٣٨٣٦ | – | ٥٧١٢ | ٦٠٠٨ |
| مطار البحرين ١٩٩٧ | ٢٨,٣٤٠ | ٢٨,٤١٣ | ١,٤٠٨,١٦٧ | ١,٤١٣,٤٧٨ | ٥٨٥,٢٩٩ | ٦٨,٢٤٢ | ٤٧,٧٥٥ |
| مطار الملك عبد العزيز بجدة ١٩٩٧ | ٦٩,٧٢٢ | | ٩,٦٣٦,٠٠٠ | | | ١٩٩,٥٨٤ | |
| مطار الملك خالد بالرياض ١٩٩٧ | ٦١,٠٥٣ | | ٧,٩٤٩,٠٠٠ | | | ١٥٢,٣٩٣ | |
| مطار الظهران ١٩٩٧ | ٢٥,٥٠٨ | | ٢,٨٣٤,٠٠٠ | | | ٦٨,٤٢٣ | |

جدول رقم (١٢) الحركة الدولية لمطار البحرين ١٩٩٦ ( دول مجلس التعاون الخليجي والأسكوا)

| 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 |

جدول رقم (١٣) : الحركة الدولية لمطارات المملكة العربية السعودية

| الدولة | عدد المسافرين (١٩٩٧) | | |
|---|---|---|---|
| | مطار جدة | مطار الرياض | مطار الظهران |
| 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 | |

جدول رقم (١٤) الحركة الدولية لمطار السيب ١٩٩٦ ( مطارات مجلس التعاون والاسكوا )

| المطار | الركاب | | البضائع ( بالكيلوجرام) | |
|---|---|---|---|---|
| | قادمون | مغادرون | واردة | صادرة |
| العين | ٤٧٨٥ | ٣٠١٧ | ١٥٠٩ | ١١٠ |
| عمان | ١٠٤٨٦ | ٨٨٤٣ | ٥٥٧,٧١٨ | ٢٣٨,٦٨٨ |
| أبو ظبي | ٤٨٨٩٢ | ٣٥٩٤٧ | ٨٣٣,٦٣٥ | ٨٠٥٥١٥ |
| البحرين | ٦١٨٦١ | ٥٦٤٧٥ | ١٨١٣٤٨٧ | ١٦٥٠١١٩ |
| الظهران | ٤٣٨٩ | ١٢٦٨ | ١٧٠٢٨ | ٢٣٥٦٠ |
| الدوحة | ٢٦٠١٦ | ٣١٠٤٠ | ٢٧٠٢٢٦ | ٥٥٣٩٨٨ |
| دبي | ١٣٩٣٩٨ | ١٣٤٦٧٥ | ١٩٧٣٧٦٩ | ٢١٧٦٣٢٥ |
| الفجيرة | ٣٤١٦ | ٨٥٥ | ٩٦٠٣ | ٣٢٤٩ |
| جدة | ١٣٧١٧ | ١٧٠٤٨ | ٩٢٠٠١ | ٢٢٣٦٨٨ |
| الكويت | ٢٢٥٨٢ | ٢٤٧٢٠ | ٦٧٩٤٢٠ | ٨٠٩٩٤٢ |
| رأس الخيمة | ٥٥٠٠ | ٤٢٦٨ | ٥٢٧٩١ | ٣٦٥١ |
| الرياض | ١٢٦٥٣ | ١٠٢٥٩ | ٧٠٩٢٧ | ٢٠٢٢٧٩ |
| الشارقة | ٨١٣٢ | ١٣١٢٣ | ١٢٥٦٧٧ | ١٥٩٥٩٦ |
| صلالة | ٣١٩٧ | ٢١١٢ | ٣١٥٧ | ٤٨٢٢ |
| بيروت | ٥٣٥ | ١٥٢٥ | ١٣٦٣٨ | ٤٠٩٦٢ |
| القاهرة | ٢٢٢٠٠ | ١٥٣٠٩ | ٢٨٣٥٧١ | ١٩٠٥٢٧ |
| دمشق | ١٧٠٢ | ١٩٣٧ | ١٩٦٦٥ | ٤٠٧٧ |
| عدن | ٢٠ | ٩ | ٣٠٢ | |
| حلب | ٢٦ | ٥٨ | ٤٤ | ٥٠ |
| الأسكندرية | ٦٤٤ | ٧٠٤ | ٢٢٧٦ | ١٦٠٠ |

جدول رقم (١٥) الحركة الدولية لمطار الدوحة ( لمجلس التعاون والأسكوا ) مجموع الرحلات القادمة والمغادرة (١٩٩٧)

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

جدول رقم (١٦) ملخص لحركة الحجاج القادمين جوًا إلى جدة والطائرات الحاملة لهم

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

٢-٣-٢ أساطيل النقل الجوي

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 و١٩ 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 ١٩٨٥م لتأمين تواتر أعلى بالخدمات الجوية بين دول مجلس التعاون . وتعتبر شركة الخطوط الجوية القطرية أحدث شركة خطوط جوية في دول مجلس التعاون حيث تم إنشاؤها عام ١٩٩٣م ولازالت في مرحلة التوسع في خدمات الركاب والبضائع. وبشكل إجمالي تمتلك شركات الطيران في مجلس التعاون أسطولاً هامًا من الطائرات التجارية عدده يفوق ٢٠٠ طائرة .

## ٣- حركة نقل البضائع

لقد تمت الإشارة سابقًا إلى أن دول مجلس التعاون الخليجي تعتمد على النقل البحري بشكل أساس لاستيراد معظم احتياجاتها من الأغذية والسلع المصنعة والخامات التي تدخل في صناعاتها الثقيلة. والجداول التالية توضح حجم واتجاهات وأنواع حركة البضائع في موانئ دول المجلس .

جدول رقم (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.

جدول رقم (١٨) : أعداد الحاويات المفرغة والصادرة في ميناء السلطان قابوس حسب الميناء لعام ١٩٩٦م وذلك على مستوى دول المجلس ودول الأسكوا حيث تتضح كثافة الحركة بين دول المجلس مقارنة مع دول الأسكوا.

جدول رقم (١٩): العدد الإجمالي للسفن وحجم البضائع الواردة والصادرة من ميناء السلطان قابوس لعام ١٩٩٦م وذلك على مستوى دول المجلس.

جدول رقم (٢٠) : السفن التي زارت ميناء سلمان حسب النوع والحمولة (١٩٩٣-١٩٩٦) .

جدول رقم (٢١) : السفن التي زارت ميناء سلمان حسب المنطقة القادمة منها (١٩٩٣-١٩٩٦).

جدول رقم (٢٢) : حركة الحاويات في مينائي الشويخ والشعيبة عام ١٩٩٤م.

جدول رقم (٢٣) : عدد السفن القادمة إلى ميناء الشويخ طبقًا للعلم المرفوع لعام ١٩٩٤وذلك على مستوى دول مجلس التعاون وبعض دول الأسكوا.

جدول رقم (٢٤) : عدد السفن القادمة إلى ميناء الشعيبة طبقًا للعلم المرفوع لعام ١٩٩٤ وذلك على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي .

جدول رقم (٢٥) : الواردات والصادرات لمينائي الشويخ والشعيبة حسب الأنواع لعام ١٩٩٤.

جدول رقم (٢٦) : مقارنة بين المؤشرات الرئيسة بميناء الشويخ خلال عامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤.

جدول رقم (٢٧) : مقارنة بين المؤشرات الرئيسة بميناء الشعيبة خلال عامي ١٩٩٣ و ١٩٩٤.

جدول رقم (٢٨) : حركة الوسائط القادمة إلى مينائي جدة الإسلامي والملك عبد العزيز بالدمام عام ١٩٩٦ حسب دولة التسجيل والميناء.

جدول رقم (٢٩) : البضائع التي تم تفريغها وتحميلها في مينائي جدة والدمام عام ١٩٩٦.

جدول رقم (٣٠) : حركة الركاب في الموانئ البرية والبحرية والجوية لبعض دول مجلس التعاون الخليجي .

جدول (١٧) السفن القادمة إلى ميناء الدوحة وحمولتها الصافية بالطن حسب نوع هيكل السفينة وبلد الميناء السابق لعام ١٩٩٧م

| بلد الميناء السابق | العدد والحمولة | أنواع هياكل السفن | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ناقلة بترول | ناقلة غاز | بضائع عامة | حاويات | مواد سائبة | أغنام حية | ناقلات مركبات | ناقلات ركاب | أخرى | المجموع |
| مجلس التعاون لجول الخليج العربي | عدد السفن | ١٥٤ | ٧ | ٣٨٨ | ٣٧١ | ٣٥ | ١٥ | ١٤٨ | ٤ | ١٦ | ١١٣٨ |
| | صافي الحمولة | ١٠,٩٦٦,٥٣٠ | ٣٣٤٦٣٠ | ٢١٣٤٢٠٨ | ٧١٩٤١٠ | ٣٢٨٧١١ | ١٥٧٥٩٢ | ١٨٦٣٦٤٦ | ٦٠٨٢ | ٤١٩٤١ | ١٦٥٥٥٢٧٥٠ |
| الدول العربية الأخرى | عدد السفن | ١٥ | ٠ | ٤ | ١ | ٩ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٢٩ |
| | صافي الحمولة | ١,٤١٠,٢٣٤ | ٠ | ٤٠٩٤٥ | ٢٠٨٩٤ | ٨٤٣٨١ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ١٥٥٥٦٤٥٤ |
| بقية دول العالم | عدد السفن | ٣٩٨ | ٧ | ٥٢ | ٣٦ | ٣٣ | | ٣ | ٦٦ | ٤٣ | ٦٣٨ |
| | صافي الحمولة | ٢٨٦٦٤٤٠٦ | ٣٢٠٦٨١ | ٤٤٤٧٣٥ | ١١٣٠٠٧٩ | ٤٧٥١٣٦ | | ٣٦٢٦٥ | ٢٠٨٢١ | ١٧٩٨٦٤ | ٣١٢٧١٩٨٧ |
| المجموع | عدد السفن | ٥٦٧ | ١٤ | ٤٤٤ | ٤٠٨ | ٧٧ | ١٥ | ١٥١ | ٧٠ | ٥٩ | ١٨٠٥ |
| | صافي الحمولة | ٤١٠٤١١٧٠ | ٦٥٥٣١١ | ٢٦١٩٨٨٨ | ١٨٧٠٣٨٣ | ٨٨٨٢٢٨ | ١٥٧٥٩٢ | ١٨٩٩٩١١ | ٢٦٩٠٣ | ٢٢١٨٠٥ | ٤٩٣٨١١٩١ |

جدول رقم (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 |
| | الدمام | ٥٣٥ | ٢٢١ |
| السعودية | جدة | ٩٢١ | ٢٠٩ |
| | الإجمالي | ١٤٥٦ | ٤٣٠ |
| مصر | | ٨٣ | ١٥ |
| لبنان | | ١٠ | ٦ |
| سوريا | | ١ | ٤ |
| الأردن | | ٩٧ | |
| اليمن | | ٣ | ١٥ |

جدول رقم (١٩) العدد الإجمالي للسفن وحجم البضائع الواردة والصادرة
من ميناء السلطان قابوس عام ١٩٩٦م

| دولة التسجيل | عدد السفن | الوزن الكلي ( بالطن) |
|---|---|---|
| عمان | ٢٠ | ١٥٣٠٧٧ |
| البحرين | ٤٧ | ١٤٠٦٣١٤ |
| الكويت | ٣٦ | ٧٩٤٩٩٢ |
| قطر | ٧ | ١٢٩٥٩٤ |
| السعودية | ٢٠ | ٢٣٢٦٥١ |
| الإمارات | ٢٢ | ٢٠٣٦٥٩ |
| مصر | ٢ | ١١٦٣٧ |
| دول أخرى | ١٢٧٥ | ١٢٠٦٩٩٧٤ |
| **الإجمالي** | **١٧٢٩** | **١٥٠٠١٨٩٨** |

جدول رقم (٢٠) السفن التي زارت ميناء سلمان حسب النوع والحمولة بالطن ( ١٩٩٣-١٩٩٦)

| النوع | ١٩٩٣ | | ١٩٩٤ | | ١٩٩٥ | | ١٩٩٦ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | العدد | الحمولة | العدد | الحمولة | العدد | الحمولة | العدد | الحمولة |
| سفن البضائع العادية | ١٧٧ | ٢٤٧,٣٨٩ | ٢٨٠ | ٢٤٥,٢٦١ | ٢٦٠ | ٣٣٠,٣٦٣ | ١٧٥ | ٢٦٠,٤٤٨ |
| سفن الحاويات | ٤٦٨ | ٤٩٢,٨٩٧ | ٥٤٢ | ٤٩٢,٧٥٩ | ٥٣٦ | ١,٠٦٧,٧٥١ | ٤٧٠ | ١,٠٩٥,٣٩٦ |
| سفن الدحرجة / الركاب | ١٤٨ | ٢٠,٨٨٤ | ٨٠ | ٦,٧٣٢ | ٧٦ | ٢٨,٤٠٢ | ١٢٧ | ١١٩,٣٧٦ |
| سفن المبردات | ٥٧ | ١٧,٥٤٦ | ٥١ | ١٣,١٧٣ | ٤٥ | ٣١,٨٠٤ | ٣٥ | ٢٨,٢١١ |
| أخرى ( حيوانات) | ٥٧ | ٢٦,٥٢٥ | ٢٣ | ٢٣,٢٣٣ | ٢٠ | ٢٦,١٥٦ | ٢٥ | ٢٨,٢٨٩ |
| الجملة | ٩٠٧ | ٨٠٥,٢٤١ | ٩٧٦ | ٧٨١,١٥٨ | ٩٧٣ | ١,٤٨٤,٤٧٦ | ٨٣٢ | ١,٥٣٢,٠٢٠ |

جدول رقم (٢١) السفن التي زارت ميناء سلمان حسب المنطقة القادمة منها

بالطن ( ١٩٩٣-١٩٩٦)

| منطقة القدوم | ١٩٩٣ | | ١٩٩٤ | | ١٩٩٥ | | ١٩٩٦ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | العدد | الحمولة | العدد | الحمولة | العدد | الحمولة | العدد | الحمولة |
| دول خليجية | ٨٢ | ٧,٤٨٩ | ١٢٣ | ٩,٤٠٦ | ١٢٩ | ٣١,٤٤٩ | ٦٦ | ٤٥,١٨٢ |
| الهند | ٢٠ | ١٧,٠٩٨ | ١٨ | ١٥,٨٥٢ | ٤٠ | ٧٦,٨٧٤ | ٤٩ | ٦٩,٢٦٧ |
| دول الشرق الأقصى | ٣٧٣ | ٣٠٧,٨٤٣ | ٣٥٩ | ٢٦١,٣١٦ | ٣٣٠ | ٥١٣,٥٠٤ | ٣٠٩ | ٥٦٠,٨٥٧ |
| افريقيا | ٢٠ | ٢٥,٠٣١ | ٢٠ | ٣٠,١٠٧ | ١٣ | ١٥,٦٦٣ | ١٤ | ١٧,٨١٨ |
| أوروبا | ٢٨٢ | ٢٨٤,٩٦٠ | ٣١٤ | ٣١٢,٥٥٢ | ٢٨٣ | ٥٦٤,٤٥٨ | ٢٧١ | ٥٩٢,٧٤٤ |
| أمريكا | ٥٧ | ٤٨,٨٠٠ | ٧١ | ٦٥,٨٠٣ | ٧٧ | ١٣١,١٨٨ | ٦٢ | ١١٠,٦٦٩ |
| البرازيل | ٢١ | ٩,٨٦٣ | ٢١ | ١١,٤٠٥ | ٢٠ | ٢٥,٤٧٨ | ١٦ | ٢٤,٢٨٦ |
| استراليا ونيوزلندا | ٤٦ | ٨٠.٠٩٠ | ٤٣ | ٥٩,٩٤٤ | ٤٣ | ١١٨,٣١٥ | ٤٣ | ٩٩,٤٣٢ |
| أخرى | ٦ | ٢٤,٠٦٧ | ٧ | ١٤,٧٧٣ | ٢ | ٧,٥٤٧ | ٢ | ١١,٧٦٥ |
| الجملة | ٩٠٧ | ٨٠٥,٢٤١ | ٩٧٦ | ٧٨١,١٥٨ | ٩٣٧ | ١,٤٨٤,٤٧٦ | ٨٣٢ | ١,٥٣٢,٠٢٠ |

جدول رقم (٢٢) حركة الحاويات في مينائي الشعيبة الشويخ عام ١٩٩٤

| حركة الحاويات | ميناء الشعيبة | ميناء الشويخ |
|---|---|---|
| | حاويات مكافئة | حاويات مكافئة |
| المفرغة من السفن | ٢٤,٤١٣ | ٨٥,٦٨٦ |
| المحملة على السفن | ٢٤,٠٥٣ | ٨٦,٢٤٨ |
| تبادل الحاويات | ٤٨,٤٦٦ | ١٧١,٩٣٤ |
| المسلمة إلى العميل | ٢٧,٤٤٥ | ١٠٨,٢١١ |
| المستلمة من العميل | ٢٥,٩١٥ | ١١٠,٦٦٠ |
| إجمالي الحركة | ١٠١,٨٢٦ | ٣٩٠,٨٠٥ |
| المشتركة المفرغة والمعبأة | ٢,٢٣٠ | ٥,٧٣٧ |
| المملؤة الصادرة | ٩٢٧ | ٢٥,٦٦٩ |
| الحاويات المبردة | ١,٤٠٦ | ٤,٧٧٨ |
| الواردات حسب الأقاليم | | |
| أمريكا | ٢,٤٢٣ | ١٠,٥٧٤ |
| استراليا ونيوزيلندا | ١,٥٠٧ | ٢٥٧ |
| أوروبا | ٩,٠٧٤ | ٣٣,٦٣٧ |

| حركة الحاويات | ميناء الشعيبة | ميناء الشويخ |
|---|---|---|
| | حاويات مكافئة | حاويات مكافئة |
| الشرق الأقصى | ٤,٩٣٢ | ٢١,٥٥٧ |
| شبه القارة الهندية | ٨٨٦ | ٤,٠٦٤ |
| دول الخليج | ٥,٥٩١ | ١٥,٢٥٣ |
| شمال افريقيا | | ٣٤٤ |

جدول (٢٣) عدد السفن القادمة إلى ميناء الشويخ طبقًا للعلم المرفوع لعام ١٩٩٤

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

جدول رقم (٢٤) عدد السفن القادمة إلى ميناء الشعيبة طبقًا للعلم المرفوع (١٩٩٤م)

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

جدول رقم (٢٥) الواردات والصادرات لمينائي الشويخ والشعيبة حسب الأنواع لعام ١٩٩٤م

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

جدول رقم (٢٦) مقارنة بين المؤشرات الرئيسة 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** |

جدول رقم (٢٧) مقارنة بين المؤشرات الرئيسة 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 المبادلة** | **١٠٩,٩٦٢** | **٤٨,٤٦٦** | **-٥٦** |

جدول رقم (٢٨) حركة الوسائط القادمة إلى مينائي جدة الإسلامي والملك عبد العزيز بالدمـــام عام ١٩٩٦م حسب دولة التسجيل والميناء

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

جدول رقم (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** | | |
| أسمنت | 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** |

جدول رقم (٣٠) حركة الركاب في الموانئ البرية والبحرية والجوية لبعض دول المجلس

| البلد | القادمون | | | | المغادرون | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | برًا | بحرًا | جوًا | الجملة | برًا | بحرًا | جوًا | الجملة |
| الكويت ١٩٩٧ | ١,٣٨٥,٥٣٨ | ٣٠,٣٨٨ | ١,٢٨٨,٦٥١ | ٢,٧٠٤,٥٧٧ | ١,٤١٧,٩٨٨ | ٣٨,٠٢٨ | ١,٢٨٣,٧٨٧ | ٢,٧٣٩,٨٠٣ |
| البحرين ١٩٩٦ | ٢,٠٨٦,٨٣٨ | ١٩٢١ | ٦٦٨,٥٧٨ | ٢,٧٥٧,٣٣٧ | ٢,٠٩١,٤٦٥ | ٢١٠٤ | ٦٧٣,٣٤٠ | ٢,٧٦٦,٩٠٩ |
| الإمارات ١٩٩١ | ٤٤٥٩٧٩ | ٣٣٩٠٥ | ٢,٠٣٠٦٤٧ | ٢,٥١٠,٥٣١ | ٤٦٥٠٥١ | ٣٧٢١٧ | ٢,٠٣٨,٧٥٨ | ٢,٥٤١,٠٢٦ |

## ٤- التوصيات

١. ضرورة توثيق وتحديث ونشر المعلومات المتعلقة بالنقل بأنواعه المختلفة في دول مجلس التعاون .

٢. توحيد نماذج حصر وإحصاء معلومات النقل في دول المجلس والعناية 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 :

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 وترابط النشاطات الاقتصادية.

ب ) تعمل الدول المتعاقدة على تنسيق سياسات الطيران والنقل الجوي بينها وتطوير مجالات العمل المشترك في مختلف المستويات.

٥. حث 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 متكامل لمعلومات النقل بين دول المجلس وتحديثها.

٨. الاتفاق مع دول الأسكوا على السياسات العامة والاستراتيجيات المتعلقة بالنقل البري والبحري والجوي بما يخدم المصالح المشتركة ويحقق التنمية الاقتصادية والاجتماعية لدول المشرق العربي.

## ٥- المراجع :


١. المجموعة الإحصائية السنوية، الجهاز المركزي للإحصاء ، دولة قطر، العدد الثاني عشر، يوليو ١٩٩٨م.

٢. الكتاب الإحصائي السنوي، المنامة، البحرين، ١٩٩٨م.

٣. الكتاب الإحصائي السنوي، مصلحة الإحصاءات العامة، وزارة التخطيط، المملكة العربية السعودية، العدد الثاني والثلاثون، ١٤١٦ هـ- ١٩٩٦م.

٤. الكتاب الإحصائي السنوي، مركز المعلومات والتوثيق، وزارة التنمية، سلطنة عمان، الإصدار الخامس والعشرون، أغسطس ١٩٩٧م.

٥. المجموعة الإحصائية السنوية،قطاع الإحصاء والمعلومات ، وزارة التخطيط، دولة الكويت، العدد الخامس، ١٩٩٨م.

٦. المجموعة الإحصائية السنوية، الإدارة المركزية للإحصاء، وزارة التخطيط، دولة الإمارات العربية المتحدة، العدد السابع عشر، ١٩٩٢م.

٧. النشرة الإحصائية السنوية، مركز المعلومات ، إدارة الإحصاء، مجلس التعاون لدول الخليج العربية، العدد السابع، ١٩٩٧م.

٨. التقرير السنوي، المديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية، وزارة المواصلات، سلطنة عمان، ١٩٩٦م.

٩. نبذة تاريخية عن الطيران المدني في دولة الكويت، الإدارة العامة للطيران المدني، دولة الكويت، ١٩٩٨م.

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 اسعودية، ١٩٩٧م.

١٢. ميناء السلطان قابوس، مؤسسة خدمات الموانئ، إحصائيات ١٩٩٦م.

١٣. التقرير الإحصائي السنوي ، مؤسسة الموانئ الكويتية ، دولة الكويت، ١٩٩٤م.

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 ( سانترابلان-٢) وزارة التخطيط، المملكة العربية السعودية، إعداد المؤسسة الألمانية للتعاون الفني، ١٤١٦ هـ .

١٧. العناني، بسام، نظرة عامة عن شبكة الطرق في منطقة الأسكوا ، اجتماع فريق خبراء، بيروت، ١٧-١٩ تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٩٨م.
١٨. البار، حامد، واقع وملامح مستقبلية لنظام النقل البري الإقليمي والدولي في المملكة العربية السعودية، اجتماع فريق خبراء، بيروت، ١٧-١٩ 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. المواصفات القياسية لبناء طرق الربط والطرق الرئيسة بدول مجلس التعاون، الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، الرياض.