

مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البينية

د. كاكي عبد الكريم & د. يحيوي عبد الحفيظ
أستاذ محاضر ب جامعة الجلفة أستاذ محاضر أ جامعة بالجلفة

ملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية إلى إلقاء الضوء على النقل متعدد الوسائط و مساهمته في تنمية التجارة البينية في الدول العربية، حيث يعتبر النقل متعدد الوسائط وليد التكنولوجيا الحديثة، كوسيلة مثالية لإشباع حاجة التجارة الدولية لنظام عالي الأداء ومنخفض التكاليف لنقل البضائع من مواقع الإنتاج التشغيل والاستهلاك. ومن الناحية الاقتصادية أصبح النقل المتعدد الوسائط جزء لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لتوريد المواد الخام والإنتاج والتخزين والتوزيع التي تضطلع بها المشروعات الاقتصادية والتي تخضع جميعها لقواعد لوجستيات التجارة بقصد خفض التكلفة الإجمالية للإنتاج.

الكلمات المفتاحية: النقل المتعدد الوسائط، التجارة العربية البينية، النقل البحري، اللوجستيات، الحاويات.

Résumé:

Le présent document de recherche vise à faire la lumière sur le Transport multimodal et sa contribution au développement du commerce intra-régional dans les pays arabes, où le transport multimodal est le résultat d'une technologie moderne, en tant que moyen idéal de satisfaire le besoin du commerce international pour un système performant et peu coûteux de transport de marchandises depuis les sites de production et fonctionnement et consommation. Sur le plan économique, le transport intermodal fait désormais partie intégrante des opérations intégrées d'achat, des matières premières, de production, d'entreposage et de distribution des entreprises économiques, qui sont toutes soumises aux règles de la logistique commerciale en vue de réduire le coût total de production.

Mots clés: transport multimodal, commerce interarabe, transport maritime, logistique, conteneurs.

مقدمة:

يعد النقل متعدد الوسائط السمة الأساسية للنقل الدولي الحديث، حيث هو نظام مادي متكامل للنقل الدولي الحديث، يحكمه نظام قانوني جديد يهدف إلى تيسير حركة التجارة الدولية، كما يعتبر احد المقدمات الأساسية والهامة لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي وبين الأسواق التي يتعامل معها، فهو عنصر أساسي مع المعلومات والاتصالات لتحقيق الزيادة الإنتاجية كما ونوعاً.

لقد وضع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) قواعد وأسس هذا النظام من خلال اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط عام 1980، باعتبار النقل الدولي متعدد الوسائط يساعد على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب في تدفق مستمر دون عوائق، وذلك عن طريق استخدام سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائط النقل البحرية، البرية، السكك الحديدية، الجوية التي تتفاعل وتتكامل في اتساق مكاني وزماني لا تعوقه المسافات الجغرافية، أو الفواصل الزمنية التي كانت رحلة النقل تبدأ وتنتهي بالميناء، أما الآن فتبدأ السلسلة من مناطق إنتاج المادة الخام إلى يد المستهلك النهائي، والهدف الرئيسي للنقل الدولي متعدد الوسائط هو نقل البضائع إلى مصدرها الأخير في الوقت المحدد وفي المكان المحدد وبحالة جيدة وبالسعر المحدد، كما يتضمن الإشراف والمسؤولية بصفة مستمرة من قبل جهة واحدة في جميع مراحل النقل، يسمى متعهد النقل متعدد الوسائط.

وما يهمنا هنا في هذه الدراسة لفت الانتباه إلى أهمية كفاءة إدارة العملية اللوجستية لنقل التجارة العربية البينية لضمان التدفق الكفء والرخيص للبضائع دون معوقات أو تأخير، كما نركز على موقف النقل البحري العربي والموانئ العربية، فهذه الموانئ تتعرض لمنافسة شديدة فيما بينها وكذلك من الخارج، ومن هنا تتبلور إشكالية الورقة البحثية والتي مفادها كيف يساهم النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية في الدول العربية؟

وللإحاطة بإشكالية الورقة البحثية تم تقسيمها إلى المحاور الرئيسية التالية:

المحور الأول: مفهوم النقل متعدد الوسائط؛

المحور الثاني: تطور التجارة العربية البينية في ظل منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى؛

المحور الأول: مفهوم النقل المتعدد الوسائط

أولاً: التعريف:

عرفته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنة 1980 بالمادة الأولى بأنه " نقل بضائع بواسطتين على الأقل من وسائط النقل، وعلى أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر."، لذا يجب أن يتضمن مفهوم النقل متعدد الوسائط العناصر التالية:

1- ضرورة أن يشتمل عقد النقل على واسطتي نقل على الأقل لا يشترط أن يكون بين الواسطتين الواسطة البحرية؛

2- أن يكون النقل دولياً أي يتجاوز الحدود السياسية لدولة ما إلى داخل الدولة الأخرى؛

3- أن يعهد لجهة واحدة مسؤولية تنظيم النقل خلال أنماط النقل المختلفة أمام أصحاب البضاعة في مقابل أجره نقل

لكافة مراحل النقل؛

4- أن تصدر وثيقة نقل واحدة لكافة مراحل النقل تكون بديل لسند الشحن فيما لو تم الشحن بطريق البحر أو تذكرة نقل في الأحوال التي يتم فيها النقل بالجو¹.

وحسب الميثاق الأفريقي للنقل البحري يعرف النقل المتعدد الوسائط " تعني عبارة "النقل الدولي متعدد الوسائط International Multimodal Transport" نقل البضائع باستخدام وسيلتي نقل مختلفتين على الأقل إحداهما وسيلة بحرية، على أساس عقد نقل منفرد من مكان في دولة ما حيث تقوم شركة النقل متعدد الوسائط بأخذ البضائع إلى مكان محدد لتسليمه في دولة أخرى².

ثانياً: مرتكزات النقل متعدد الوسائط

1- جهات مقدمي خدمات النقل متعدد الوسائط

نظراً لحدثة تطبيق هذا المفهوم بالمنطقة العربية، فإن الأمر يحتاج إلى وجود الجهات المتخصصة التي لديها الخبرة والمعرفة والدراية بما يمكنها من تقديم الخيارات المتاحة لأنسب توليفة من أنماط النقل لتجاوز أية مشاكل تعترض انسياب عملية النقل مما يشجع العميل بأن يعهد إليها بتنفيذ عملية نقل البضائع خلال سلسلة متعاقبة ومتتالية لمراحل النقل المختلفة، وتركيز هذه المهام في يد واحدة يعمل على توحيد المسئولة أمام العميل منذ استلام البضائع في بلد المنشأ (تسليم المصنع أو تسليم ميناء الشحن في بلد التصدير) حتى وصولها إلى يد المستهلك النهائي بعد نقلها خلال مرحلتي نقل على الأقل (بحري وبري... مثلاً).

2- الموانئ المحورية

ظهر هذا النوع من الموانئ لاتجاه الشركات الملاحية استغلال اقتصاديات الحجم بالدخول في تحالفات ضخمة وبناء سفن عملاقة يمكن لهذه الموانئ استقبالها والوفاء بمتطلبات الشركات الملاحية الكبرى عن طريق استثمارات عالية وتكنولوجيا حديثة وتنظيم إداري عالي الكفاءة، وبهذا تغير المفهوم التنافسي للمنطقة

الجغرافية حيث أن دخول ميناء واحد في كل منطقة يعمل على توفير البضائع الكافية لملاء السفن هائلة الحجم، وتقليل عدد الموانئ التي تدخلها السفن الأم لتوفير رسوم الموانئ والإرشاد والاستفادورية الخ.

3- نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونياً

تلعب تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات دوراً هاماً في أنشطة النقل واللوجستيات، ورغم ارتفاع تكلفة هذه التكنولوجيا إلا أن الاستثمار بشكل مباشر في تحسين طرق الاتصال بالعملاء والموردين قد أدى إلى تغييراً ملموساً في دورة التجارة، حيث أن تطبيق هذه النظم قد مكن صناعة النقل البحري من الالتقاء بتطبيقات النظام المرتكزة على الشاطئ ويسر تدفق البضائع بالقضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في العمل الورقي بإجراء الفحص والتأكد والترخيص، كما أنها تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل.

المحور الثاني: تطور التجارة العربية البينية في ظل منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى

يعتمد قيام منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى "في المقام الأول على كفاءة نقل التجارة العربية داخلياً فيما بين دول المنطقة وخارجياً فيما بين المنطقة والعالم الخارجي ولذلك كان من الضروري وضع إستراتيجية موحدة لنقل التجارة الخارجية العربية على أن تستهدف هذه الإستراتيجية الأهداف التالية:

- 1 - تحقيق التكامل الاقتصادي بين الدول العربية؛
 - 2 - تحقيق أقل تكاليف نقل التجارة الخارجية لكل دولة عربية على حده؛
 - 3 - تحقيق أكبر كسب لميزان المدفوعات بالدول العربية في مجموعها؛
 - 4 - تحقيق الاستقلال الاقتصادي³.
- أولاً: درجة التزام الدول العربية بالانضمام و تطبيق البرنامج التنفيذي للاتفاقية.

إن العضوية في منطقة التجارة الحرة تتطلب ما يلي:

- المصادقة على الاتفاقية.

- الموافقة على البرنامج التنفيذي.

1-1: الانضمام و إجراءاته.

- بلغ عدد الدول العربية المنضمة إلى منطقة التجارة الحرة حتى الآن 18 دولة هي: الأردن - الإمارات - البحرين - تونس - السعودية - السودان - سوريا - العراق - عمان - فلسطين - قطر - الكويت - لبنان - ليبيا - مصر - المغرب - اليمن - الجزائر.

- لم تنظم حتى الآن أربع من الدول العربية ضمن مجموعة الدول الأقل نمواً وهي: الصومال - موريتانيا - جيبوتي - جزر القمر.

- موريتانيا أبلغت الأمانة العامة بمصادقتها على الاتفاقية، لكنها لم تستكمل بعد الإجراءات الشكلية لإيداع وثيقة التصديق.

- أما فيما يخص المصادقة على الاتفاقية، فقد صادقت عليها جميع الدول العربية ما عدا جزر القمر وجيبوتي.

يلاحظ حرص الدول العربية على الانضمام إلى المنطقة منذ الشهور الأولى من بدء تنفيذ البرنامج، أي منذ عام 1998، و يعود ذلك للعوامل التالية:⁴

1- الرغبة في الانضمام إلى تكامل إقليمي عربي يحفظ للدول مصالحها الاقتصادية في ظل المتغيرات الدولية.

2- الانضمام من السنة الأولى يسهل على الدولة الوفاء بالتزاماتها اتجاه الدول الأعضاء الأخرى، حيث أن الدولة التي تتأخر بالانضمام سيكون عليها الالتزام بالمستوى الذي وصلت إليه الدول الأعضاء في تحرير تبادل السلع من الرسوم الجمركية و الرسوم و الضرائب ذات الأثر المماثل.

3- الاستفادة منذ البداية من السوق الواسعة للدول العربية إضافة إلى التكيف التدريجي مع المنافسة الناتجة عن التخفيض التدريجي للرسوم الجمركية بـ 10% سنوياً على المنتجات العربية المماثلة في السوق المحلي.

يتعين على الدولة الراغبة في الانضمام بالإضافة إلى الشرطين السابقين، أن تودع لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية هيكل التعريفات الجمركية المطبق لديها في 1997/12/31، والذي يتم على أساسه التخفيض التدريجي، و صورة من التوجهات الكتابية الصادرة من السلطات المختصة لديها إلى إدارات الجمارك والمنافذ الجمركية لتطبيق التخفيض التدريجي للرسوم الجمركية على السلع ذات المنشأ العربي، و ذلك بعد إقرار الاتفاقية و إعلان الموافقة على البرنامج التنفيذي.

تقوم الأمانة العامة للجامعة العربية بتعميم الوثائق السابق ذكرها على الدول الأعضاء كافة وعلى القطاع الخاص أيضاً.⁵

1-2: التزامات العضوية

بعد انضمام الدولة إلى منطقة التجارة العربية تلتزم بما يلي:

1- إلغاء الرسوم الجمركية بنسبة 10% سنوياً، اعتباراً من دخول المنطقة حيز التنفيذ أي سنة 1998.

2- تحدد الدولة عدداً من السلع الزراعية التي لا تتمتع فيها هذه السلع بالإعفاءات والتخفيضات من الرسوم الجمركية.

3- يجوز للدولة العربية الأقل نمواً الرغبة في الانضمام أن تتفاهم مع المجلس الاقتصادي والاجتماعي على برنامج مناسب لاستكمال إلغاء كافة الرسوم أخذاً بعين الاعتبار ما قد يكون قائماً بينها وبين دول المنطقة من اتفاقات وبرتوكولات تتعلق بتحرير التجارة النسبية.⁶

4- تقوم الدولة بإلغاء الضرائب ذات الأثر المماثل خلال الفترة المذكورة أعلاه وبالنسبة نفسها 10% ويتعلق الأمر بالرسوم التي تفوق مبالغها قيمة الخدمات المقدمة للسلع المستوردة، كالرسوم المبالغ فيها المفروضة على تفريغ وتحميل البضائع في الموانئ، الضرائب التكميلية على الواردات، وعلى الدولة دمج هذه الرسوم في هيكل التعريفات الجمركية بهدف إخضاعها للضريبة.

5- إبلاغ المنافذ الجمركية.

6- اعتماد القواعد الأساسية العامة للمنشأ.⁷

ثانيا: تطور أداء التجارة العربية البينية في ظل GAFTA

1- دراسة تحليلية لأداء التجارة العربية البينية في ظل GAFTA خلال الفترة (1998-2004)

سننتاول انعكاسات منطقة التجارة الحرة العربية على تطور التجارة العربية البينية بعد البدء بتطبيق منطقة التجارة الحرة، وبعد مرور أكثر من عقد على التحرير الكامل للتجارة بين الدول العربية، وذلك بالتعرف أولاً على الاتجاه العام للتجارة البينية في فترة الإلغاء التدريجي للرسوم الجمركية وثانيا في فترة الإلغاء التام لها. بحلول عام 2004 بلغ التخفيض التدريجي للرسوم والضرائب ذات الأثر المماثل 80% من تلك التي كانت مطبقة في 1997/12/31، حيث أن توجيهات المجلس الاقتصادي والاجتماعي رقم 1431 الصادرة بتاريخ 2003/12/31 والذي حدد نسبة التخفيض التدريجي لسنة 2004 بنسبة 20% ليصل إجمالي التخفيض إلى 80% ثم إلى 100% في بداية 2005.

وفي ضوء قيام الدول العربية بتحرير التجارة النسبية في إطار منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى و تخفيض التعريفات الجمركية على الواردات العربية، فقد ارتفعت قيمة التجارة البينية العربية وهذا ما يوضحه الجدول الموالي:

الجدول رقم 01 : تطور الصادرات والواردات العربية خلال الفترة 1998-2004

الوحدة: مليار \$

السنوات المؤشرات	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
نسبة الصادرات البينية إلى إجمالي الصادرات	9,2%	8,1%	6,2%	7,3%	8,5%	8,4%	8,7%
نسبة الواردات البينية إلى إجمالي الواردات	7,9%	9,7%	10,5%	10,6%	11,8%	11,2%	12,2%
التجارة العربية البينية (صادرات+واردات)/2	13	13,87	15,87	17,15	20,5	23,55	32,15
الصادرات البينية	13,72	14,12	16,05	17,25	20,9	25,47	34,67
الواردات البينية	12,27	13,62	15,7	17,08	20,16	21,87	29,75
نسبة التجارة العربية البينية إلى الإجمالية	9%	8,7%	7,8%	8,6%	9,9%	9,6%	10,1%

المصدر: التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2003 و 2005، صندوق النقد العربي.

يلاحظ من الجدول ارتفاع قيمة التجارة البينية العربية من 13 مليار دولار عام 1998 (بداية التطبيق التدريجي لمنطقة التجارة الحرة) إلى ما يفوق 32 مليار دولار عام 2004، بنسبة 146.1%.

كما ارتفعت قيمة الصادرات العربية البينية من 13,7 مليار دولار عام إعلان المنطقة إلى 14,1 مليار دولار عام 1999، وإلى 16 مليار دولار العام 2000 إلى ما يفوق 34 مليار دولار عام 2004، ويعود السبب في هذا الارتفاع إلى ارتفاع أسعار النفط وزيادة الكمية المصدرة منه، إلا أنه يلاحظ وحسب التقرير الموحد لسنة 2005 أن نسبة إجمالي الصادرات العربية البينية إلى الصادرات العربية قد انخفض من 9,2% سنة 1998 إلى 8,7% سنة 2004 ووصلت إلى أدنى نسبة لها عام 2000 لتصل إلى 6,2%، وتأتي السعودية في المرتبة الأولى من حيث حجم الصادرات البينية تليها الإمارات. أما بالنسبة لقيمة الواردات العربية البينية فقد ارتفعت من 12,2 مليار دولار عام 1998 إلى 13,6 مليار دولار عام 1999 وإلى ما يقارب 29,7 مليار دولار عام 2004 بنسبة نمو قدرت بـ 33%.

وكذلك ارتفعت نسبة الواردات البينية من إجمالي الواردات العربية من 7,9% سنة 1998 إلى 12,2% عام 2004، وتأتي الإمارات المتحدة في المرتبة الأولى من حيث حجم الواردات البينية تلتها السعودية.

2-دراسة تحليلية لأداء التجارة العربية البينية في ظل GAFTA خلال الفترة (2010-2005)

مع نهاية سنة 2004 وبداية سنة 2005 كانت الرسوم الجمركية والضرائب ذات الأثر المماثل معدومة، وسنتمتع بالتحليل لواقع التجارة البينية العربية خلال المرحلة الثانية وذلك وفق ما يلي:

الجدول رقم 02 : تطور الصادرات والواردات العربية خلال الفترة 2010-2005

الوحدة: مليار \$

السنوات المؤشرات	2005	2006	2007	2008	2009	2010
الصادرات البينية	48,3	58,6	71,0	86,8	76,8	77,7
الواردات البينية	44,1	53,6	64,2	78,2	72,4	77,20
التجارة العربية البينية (صادرات+واردات)/2	46,2	56,1	67,6	82,5	74,6	77,40
نسبة الصادرات البينية إلى إجمالي الصادرات	8,5%	8,5%	8,8%	8,7%	10,28%	8,60%
نسبة الواردات البينية إلى إجمالي الواردات	12,6%	13,11%	12,0%	11,04%	11,2%	11,84%
نسبة مساهمة التجارة البينية إلى الإجمالية.	10,55%	10,80%	10,4%	9,87%	10,72%	10,20%

المصدر: التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2006 و2010، صندوق النقد العربي.

إن دخول الإطار التنفيذي لمنطقة التجارة العربية الحرة حيز التنفيذ مع بداية 2005 بتحرير التبادل التجاري للسلع الزراعية والصناعية العربية المنشأ معفاة من كل الرسوم الجمركية والضرائب قد ساهم في زيادة معدلات التبادل التجاري البيني العربي، خلال السنوات القليلة الماضية لينتقل حجم التجارة العربية من 56,1 مليار دولار العام 2006 إلى 82,5 مليار دولار لعام 2008، مع ارتفاع تدريجي لكن بنسب قليلة لقيمة الصادرات والواردات العربية البينية في الفترة 2005-2007 حيث ازدادت الصادرات البينية خلال سنة 2008 بنسبة 22.2% لتصل إلى حوالي 86,8 مليار دولار، بالمقارنة مع 71,0 مليار دولار عام 2007، وبالمقابل زادت الواردات العربية البينية خلال عام 2008 بنسبة 22,11% مقارنة بمستواها عام 2007 فبلغت حوالي 78,2 مليار دولار مقابل 64 مليار دولار عام 2007 (11). أما نسبة للتجارة العربية البينية إلى إجمالي التجارة العربية الإجمالية فقد بلغت نسبة 10.72% في عام 2009، مقارنة بـ 9,87% عام 2008، وهذا بناء على بيانات التقرير الاقتصادي الموحد لسنة 2010، كما يلاحظ من الجدول الثاني، أن متوسط قيمة التجارة العربية البينية شهدت نموا للعام الرابع على التوالي من بداية التحرير الكلي للسلع والرسوم الجمركية و الضرائب ذات الأثر المماثل، حيث ارتفعت بنسبة 22% عام 2008 مقابل 2007.

وبالرجوع إلى النشرة الإحصائية الصادرة عن صندوق النقد العربي لسنة 2010 والتي غطت سنوات (1999-2008)، يلاحظ أن جميع الدول العربية عرفت صادراتها نموا وبدرجات متفاوتة لعام 2008، باستثناء كل من العراق والصومال حيث تراجع الصادرات البينية لها بمعدل 15,5% و 4,5% على التوالي، ويلاحظ أن معدل نمو الصادرات والواردات العربية البينية قد انخفض بشكل ملحوظ مقارنة بالفترة 1998-2004، وهذا راجع إلى انخفاض مستوى الطلب على الصادرات ومن ثم تراجع أسعارها العالمية والتي يأتي على رأسها النفط والمعادن والغاز، أما الواردات فيرجع انخفاضها سواء كانت الواردات الإجمالية البينية إلى عدد من العوامل أهمها: تباطؤ معدلات النمو الاقتصادي للمنطقة العربية بعد الأزمة العالمية 2008، وما صاحبها من تراجع لواردات السلع الاستثمارية والوسيط، و كذا ارتفاع تكلفة التمويل نظرا لنقص الائتمان المصرفي المتاح للمصدر والمستورد (12).

وعلى صعيد أداء الدول فرادى، فقد شهدت الصادرات البينية للسودان اعلي معدل نمو حيث بلغ 105% خلال 2008 ليصل إلى 868 مليون دولار مقابل 423 مليون دولار في 2007. في حين سجلت كل من ليبيا، الأردن، تونس، مصر، اليمن والمغرب زيادة ملحوظة في صادراتها إذ قدرت معدلاتها ما بين 31.4% و 66.1%، في حين سجلت دول الكويت، سوريا، السعودية، البحرين، قطر ولبنان زيادة تراوحت ما بين 11.1% و 23.7%. أما من حيث حجم الصادرات البينية، فقد احتلت السعودية المرتبة الأولى لعام 2008، حيث بلغت 38.6 مليار دولار ونسبة 44.4%، ثم الإمارات بنحو 14.4 مليار دولار.

أما الواردات البينية، فقد تراجعت قيمتها في جميع الدول العربية، باستثناء الجزائر والعراق، وذلك تلبية لاحتياجات النشاط الاقتصادي الذي يشهده العراق منذ الأعوام القليلة الماضية، بالإضافة إلى إعادة البناء والتعمير وزيادة الاستثمار في تطوير قطاع النفط. كما تضاعفت واردات الجزائر من مصر بنحو 225%،

ومن سوريا 131%، ومن الإمارات 82%. ولقد تراوحت نسب التراجع بين 12.7% للسودان و71% لليمن، ويعزى هذا التراجع بالنسبة لليمن إلى الأوضاع الأمنية الصعبة التي يمر بها.

أما بالنسبة لاتجاهات التجارة البينية العربية، فتتسم بشكل عام بتركز التبادل التجاري بين الدول العربية في دول متجاورة، حيث تركزت صادرات تونس لعام 2009 في دولتين هما ليبيا (47%) والجزائر (26%)، وصادرات الجزائر فتركزت في تونس، مصر والمغرب بنسب 36%، 29%، 28% على الترتيب، وصادرات السودان في الإمارات العربية المتحدة (55%) والسعودية (23%)، أما قطر وعمان فقد صدرا ما نسبته 75% و52% إلى الإمارات العربية المتحدة على الترتيب، وصدرت العراق ما نسبته 86% إلى سوريا واستوردت منها 74% من الواردات البينية، و صدرت ليبيا إلى تونس ما نسبته 50%، واستوردت الأردن والبحرين من السعودية ما نسبته 55% و84% من وارداتهما على الترتيب، وواردات عمان من الإمارات العربية المتحدة نسبته 73%، واستوردت الكويت ومصر والمغرب وقطر من السعودية ما نسبته 40%، 40%، 34%، 38% على الترتيب، ونسبة الواردات القطرية من الامارات العربية المتحدة 40%، وأخيرا استوردت ليبيا من تونس 51% من الواردات. نلاحظ انه فيما يخص الدول الأكثر تنوعا في اتجاه الصادرات، كانت الإمارات العربية المتحدة، السعودية ومصر، حيث توصلت هذه الدول إلى توسيع أسواقها في خمسة دول عربية أو أكثر. أما الدول الأكثر توسعا في مصادر وارداتها فكانت الإمارات العربية المتحدة من 9 دول و لبنان من 5 دول.

خاتمة:

يعد النقل متعدد الوسائط السمة الأساسية للنقل الدولي الحديث، حيث هو نظام مادي متكامل للنقل الدولي الحديث، يحكمه نظام قانوني جديد يهدف إلى تيسير حركة التجارة الدولية، كما يعتبر احد المقدمات الأساسية والهامة لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي وبين الأسواق التي يتعامل معها، فهو عنصر أساسي مع المعلومات والاتصالات لتحقيق الزيادة الإنتاجية كما ونوعاً.

ويرجع ضعف التبادل التجاري والتجارة البينية بين الدول العربية وبعضها البعض إلى مجموعة من الأسباب المختلفة والمتنوعة ومن أهم تلك الأسباب صعوبة وتعقد حركة النقل وإجراءاته والتبادل التجاري وعبور الحدود والجمارك بين هذه الدول، وبالتالي فإن تسهيل النقل وتخفيض التكاليف اللوجستية (بتطبيق النقل متعدد الوسائط والذي يخفض تكلفة النقل والاتصال وكذلك تخفيض زمن الانتقال وسهولة وبساطة الإجراءات الإدارية والتجارية والجمركية وعبور الحدود وغيرها) للتجارة المتداولة بين دول المنطقة وبعضها البعض وكذلك للتجارة المارة بالدول العربية، كل تلك العوامل من شأنها أن تزيد حجم التجارة البينية بين تلك الدول وترفع من مستوى المنافسة لمنتجاتها وخدماتها بين دول العالم.

قائمة الهوامش والمراجع:

¹ http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_84.pdf

² الاتحاد الأفريقي، ميثاق النقل البحري، جوان 2009، ص: 04.

³ أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، على الموقع:

http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_83.pdf,P: 08

⁴ الجوزي جميلة " التكامل الاقتصادي العربي، واقع و آفاق " مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا،مخبر العولمة واقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 05 ،سنة 2008،جامعة الشلف ص32.

⁵ حبيب محمود " منطقة التجارة العربية و آفاق التكامل الاقتصادي العربي " مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية، المجلد 16 العدد 02 سنة 2000، ص 285.

خليفة مورا " التكامل الاقتصادي العربي على ضوء الأطروحات النظرية و المرجعية القانونية ، تجارب و تحديات " مذكرة ⁶ماجستير في القانون الدولي، كلية الحقوق ،جامعة باتنة، 2005، ص 93.

⁷ تواتي بن علي فاطمة "واقع وآفاق منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في ظل التحولات الاقتصادية العالمية"ماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية ونقد،جامعة الشلف،2007 ص 147.