

النقل

يعد النقل من أهم مفاصل التنمية الاقتصادية والبشرية، وللنقل في الوطن العربي أهمية استثنائية لأن أراضي الوطن العربي تقع ضمن قارتين كبيرتين هما آسيا وأفريقيا، لذا أصبح وجود طرق النقل ضرورة مهمة لربط دوله وتعزيز تكامله الاقتصادي وتسهيل نقل الأفراد والسلع والخدمات.

النقل البري ويشمل:

أولاً: النقل بالسكك الحديدية:

تعد الطرق البرية أقدم الوسائل التي عرفها الإنسان من خلال التنقل مشياً على الأقدام ثم استعمال الحيوانات بحسب مميزات كل بيئة، والآن تقسم طرق النقل البرية إلى النقل بالسكك الحديدية والنقل بالسيارات ولكل نوع مزاياه الخاصة.

1- السكك الحديدية في مصر: وتتركز السكك الحديدية في مصر في إقليم الوادي والدلتا وتعد القاهرة بؤرة لتركز السكك الحديدية، إذ تتفرع منها إلى الإسكندرية والسلوم والسويس والإسماعيلية وبور سعيد والواحة البحرية. وتعد مصر أكبر دولة عربية تمتلك سككاً حديدية تليها السودان ثم الجزائر والمغرب وسوريا والعراق على الترتيب، إذ تعد سكك حديد مصر أول خطوط سكك تم انشئها في أفريقيا والشرق الأوسط، حيث بدأ انشاؤها في 1834، إذ مدت قضبان خطوط السكة الحديد في خط السويس-

الإسكندرية، إلا أن العمل ما لبث أن توقف بسبب إعتراض فرنسا لأسباب سياسية ثم أحييت الفكرة مرة أخرى بعد 17 عاماً في 1851، إذ تمتد عبر محافظات مصر من شمالها إلى جنوبها ويبلغ عدد المحطات والمواقف على الشبكة أكثر من 705 محطة، منها عشرون محطة رئيسة في عواصم المحافظات في الدلتا والقناة والوجه القبلي، وبذلك تربط شبكة السكك الحديدية الوادى من أقصا إلى أدناة على طول أكثر من 1000 كيلو متر، وتصل الخطوط الحديدية بين معظم المراكز العمرانية والاقتصادية في البلاد مثل الموانى على البحرين الأحمر والأبيض المتوسط، يعمل بسكك حديد مصر 86000 عامل من جميع التخصصات يتظمون في عدة إدارات فنية مركزية

2- في السودان هناك شبكة لخطوط السكك الحديد طولها 4800 مقسمة بين شمال السودان وجنوب السودان (الجدول 31)، تبدأ من وادي حلفا في الشمال في الشمال وخطوطها من الأبيض ومركزها الرئيس غربا ليصلها بنبالا والخط الآخر من نبال اليربطها بمدينة واو، وآخر في الرصيرص جنوبا على النيل الأزرق وآخر بور سودان على البحر الأحمر شرقا.

3- السكك الحديدية في بلاد الشام وتمتد في اتجاه شمالي - جنوبي مع الاتجاه العام وتخدم سوريا ولبنان والأردن وفلسطين

4- السكك الحديدية في المغرب العربي: وتأخذ امتداد السكك الحديدية اتجاهها عرضيا على امتداد إقليم التل الساحلي فهناك خط من مدينة صفاقس ومدينة تونس في الشرق إلى الدار البيضاء وتربط السكك الحديدية بين دول المغرب الثلاثة وتمر بأكبر المدن عمراناً في تونس والجزائر والمغرب.

وفي ليبيا شهدت أولبناء للسكك الحديدية في العام 1901 وكان خطاً قصيراً

للاغاية بناء العثمانيون لغرض النقل بين ميناء بنغازي ومحجر سابق لاستخراج الكلس من ضاحية البركة في المدينة والتي كان يسكنها الموظفون والمسؤولون الأتراك. كما استخدموه أثناء تنقلهم إلى وظائفهم في وسط المدينة أثناء الحرب العالمية الثانية وسيطرت القوات البريطانية وحلفاؤها على مدينة طبرق في شرق ليبيا، تم مد خط للسكك الحديدية بين مدينة طبرق ومدينة الإسكندرية في مصر عبر مرسى مطروح لغرض التمويل الحربي، ليظل هذا الخط مستعملاً إلى ما بعد انتهاء الحرب إلى أن قامت الإدارة العسكرية البريطانية في عام 1946 ببيع القضبان الحديدية بين طبرق وهضبة السلوم.

وفي طرابلس وبعد دخول القوات البريطانية للمدينة في يناير 1943، قام تفرقة المهندسين في الجيش البريطاني بالإسراع في إصلاح الخط لاستخدامه في العمليات الحربية والاستمرار في مطاردة قوات المحور في تونس. وفي العام 1944 سمح للمدنيين باستخدام بعض خطوط السكك الحديدية، لكن الاهتمام بتلك الخطوط بدأ ينجو تدريجياً، وقل استخدامها بعد تحسين الطرق المعبدة واستعمال سيارات النقل المختلفة بدلاً عنها. لتتوقف عن الخدمة في أواسط الستينيات تقريباً.

ويوجد في ليبيا خطان قصيران بطول 100 كم الأول يربط بنغازي على البحر المتوسط بظهيرها والثاني يربط ميناء طرابلس بما يجاوره فالصحراء الكبرى، تصل بجافتها إلى البحر المتوسط من ليبيا فتفصل بين مناطق الاستقرار البشري.

الجدول (31) أطوال السكك الحديدية في الدول العربية

الدولة	أطوال السكك الحديدية (المتري والقياسي)	كم من السكك الحديدية لكل 1000 كم ² من المساحة
السعودية	5000	1.9
تونس	2218	13.4
الجزائر	3582	1.7
المغرب	1907	8.9
موريتانيا	704	0.6
الأردن	508	8
مصر	5150	5.9
العراق	2692	6.1
سوريا	2109	14.8
السودان	4578	1.9
الاجمالي	29406	2.2

الاتحاد العربي للسكك الحديدية، شبكة السكك الحديدية في الوطن العربي ومحاوله الربط
السككي بين اقطاره، 2012

5- السكك الحديدية في العراق: تشكلت اول إدارة للسكك الحديدية في العراق في
أيلول من عام 1916م وكانت آنذاك تحت سيطرة الجيش البريطاني. ثم
انتقلت إلى إدارة مدنية بريطانية عام 1920، ثم تحولت إلى إدارة مدنية عراقية
يوم 16 نيسان/ أبريل 1936م الذي أصبح عيد السكك العراقية. تم تسيير اول
رحلة من بغداد إلى سميكة الدجيل إلى الجنوب من مدينة سامراء عام 1914
وتقوم الشركة حالياً بتسيير رحلات للقطار بين بغداد والبصرة، إذ سير اول

قطار بينهما عام 1920م. في حين تم تسيير اول قطار بين بغداد وكركوك عام 1925 واول قطار بين بغداد والموصل عام 1940. وقد دخلت السكك الحديدية العراق منذ مطلع القرن الماضي أثناء التواجد البريطاني فيه، وتمتد خطوط شبكة السكك الحديدية من جنوب العراق إلى شماله. وقد بدأ العراق باعادة العديده من خطوط الشبكة وقاطرات الركاب والبضائع وتطويرها واستحداثها، ويبلغ طول شبكة السكك الحديدية في العراق 2272 كم وبدأ العراق بتوسيع شبكة السكك الحديدية مؤخرًا لربطها ببعض دول الجوار. ويمكن تقسيم خطوط السكك الحديدية في العراق على النحو الآتي:

- خط بغداد- البصرة: عبارة عن خط متري طوله 577 كم يمر بمحافظات الفرات الأوسط ويسير بمحاذاة هور الحمار جنوبي العراق بعد ان يعبر نهر الفرات وقد انشئ بمحاذاة نهر الفرات لأن المنطقة أكثر سكانا وأغزر انتاجا، فضلاً عن ان نهر الفرات أقل صلاحية للملاحة من نهر دجلة. والخط لا يستعمل الآن، إذ تم الاستعاضة عنه بالخط القياسي.

- خط بغداد- الموصل- اليعربية: عبارة عن خط قياسي (عريض)، يبلغ طوله 529 كم ويتصل بقطار الشرق السريع عند اليعربية ويسير بمحاذاة نهر دجلة ويقوم الخط بنقل الكبريت الخام من حقل المشراق إلى خارج العراق.

- خط بغداد- كركوك- أربيل: وهو خط متري طوله 430 كم وهو يخدم حركة السياحة والمسافرين، علما ان هذا الخط معطل منذ السبعينيات.

- خط بغداد- أم قصر (البصرة): وهو خط قياسي محاذي للخط المتري طوله 537 كم.

- خط بغداد- القائم- عكاشات: خط قياسي مستغل لنقل خامات الفوسفات من عكاشات إلى القائم ويستوعب الخط 12 قطارا يوميا في كلا الاتجاهين.

- خط كركوك- بيجي- حديثة: وطوله 352 كم وهو اول خط يمتد من الشرق إلى الغرب وأنجز عام 1988.

وقد كان للسكك الحديد العراقية دور مهم في نقل البضائع والمسافرين خلال السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي، إذ بلغت أعداد المسافرين في عام 1989 نحو 4283000، والبضائع للعام نفسه 7391 ألف طن. أما بعد عام 2000 فقد انخفض الاقبال على القطارات لأسباب تتعلق بتوفر السيارات وانخفاض أجورها فضلاً عما توفره المركبات من مرونة في الحركة.

6- السكك الحديد في المملكة العربية السعودية: انطلقت فكرة انشاء سكة الحديد بالمملكة في منتصف الأربعينات، عندما برزت الحاجة إلى انشاء ميناء تجاري على ساحل الخليج العربي لنقل البضائع المستوردة عن طريقه إلى مستودعات شركة الزيت العربية الأمريكية (أرامكو). اشتملت الفكرة التي تقدمت بها شركة أرامكو لانشاء خط للسكة الحديد من الدمام إلى الرياض على انشاء ميناء تجاري كبير يمكنه استقبال السفن الضخمة التي تنقل مستلزمات أعمال صناعة النفط ومعداتها، فضلاً عما سيكون لهذا الميناء من فوائد جمة للاقتصاد الوطني. ويعد خط حديد الحجاز من أهمها وهو خط ضيق يبلغ طوله 3159 كم انشى لأغراض سياسية وعسكرية حين كان الوطن العربي يخضع للسلطة العثمانية وكان يصل دمشق بالمدينة المنورة عبر الأردن وفي عام 1954 اتفقت السعودية والأردن وسوريا على إعادة تسيير هذا الخط لخدمة تجارة الترانسيت إلى الأردن عبر سوريا. وقد افتتحت

المملكة العربية السعودية في السنوات الأخيرة المراحل الأولى من خط سكة حديد المشاعر المقدسة لربط عرفة بمزدلفة ومنى وغيرها من المناطق. وحالياً تبلغ طول منظومة السكك الحديدية في المملكة العربية السعودية 0005 كلم⁽¹⁾.

ومشروعات التوسع والتطور في السكك الحديدية بين الدول العربية لم تتوقف. ويوجد حالياً العديد من هذه المشروعات أهمها: محاور ربط أقطار المشرق العربي، وهذه عبارة عن ستة محاور بعضها في اتجاه شمال/ جنوب، والبعض الآخر في اتجاه شرق/ غرب.

ثانياً: النقل بالسيارات:

يأتى النقل البري في المركز الأول بين مختلف وسائل النقل، لأنه يستأثر بالنصيب الأكبر في نقل الركاب والبضائع من مدينة لأخرى ومن دولة لأخرى، لكن أطوال هذه الطرق بالنسبة لمساحة وسكان الوطن العربي محدودة، فالكيلو متر من الطرق بالوطن العربي يخدم بين 180-1500 فرد، في حين تبلغ النسبة في الدول الصناعية المتقدمة 30 فرداً/ كم من الطرق، وتربط الدول العربية شبكة طرق دولية يبلغ طولها الإجمالي قرابة 36.536 كم منها 31.406 كم في المشرق العربي و5130 كم في المغرب العربي.⁽²⁾ وبالنسبة لمساحة الأرض فإن مجموع أطوال الطرق في الكيلو متر المربع يتراوح بين 5-850 متر يقابله 1000 متر في

الدول الصناعية، ووسائل النقل على هذه الطرق قليلة، فالسيارة الواحدة تستخدم 20-35 فرداً في الوطن العربي (باستثناء الكويت ولبنان) وإن قلت هذه النسبة في السنوات الأخيرة، ويقابله في الدول الصناعية 5 أفراد/سيارة. مع وجود تباين واضح بين دول الوطن العربي كما يظهر من الجدول (32).

يعد النقل البري على الطرق الدعامة الأساسية لخدمات النقل في الدول العربية كافة، وبالذات فيما يخص النقل داخل الدولة، وبدرجة أقل فيما يخص النقل بين الدول العربية في مجالي خدمات نقل الركاب أو البضائع. وعلى الرغم من توفر سكك حديدية في بعض الدول العربية، إلا أن النقل البري على الطرق بمختلف أنواع المركبات يقوم بالنصيب الأكبر في تقديم هذه الخدمات. وترتبط الدول العربية مع بعضها البعض بشبكات من الطرق الرئيسة تتوزع على عدة محاور ومن أهمها:

أولاً: محور شمال/ جنوب

- محور العراق - شرق الجزيرة العربية مروراً بالموصل - بغداد - البصرة - الكويت - الدمام - سلوى - أبو ظبي - مسقط - صلالة (طول 4.043 كم).
- محور وسط الجزيرة العربية من عمان - حديثة - بريدة - الرياض (بطول 1.621 كم).
- محور سورية - اليمن من دمشق - عمان - معان - تبوك - المدينة المنورة - مكة المكرمة - أبها - صنعاء - عدن (بطول 3.713 كم).
- محور شرق البحر الأحمر العقبة - ضبا - جدة - الطوال - الحديدة - المخاء (بطول 2.734 كم).

ثانياً: محور شرق/ غرب

- شمال العراق - شرق البحر المتوسط: مروراً بأربيل - الحسكة - اللاذقية (بطول 1,032 كم).
- العراق - البحر المتوسط: مروراً ببغداد - الرمثا - الرطبة - عمان - غزة - العريش - بورسعيد - الإسكندرية - السلوم (بطول 2,228 كم).
- بغداد - القاهرة: بغداد - عرعر - تبوك - العقبة/ نويبع - السويس - القاهرة (بطول 1,851 كم).
- الكويت - ينبع: مروراً بجفر الباطن - بريدة - المدينة المنورة - ينبع (بطول 1,397 كم).
- المنامة - جدة: مروراً بالرياض ومكة المكرمة (بطول 1,417 كم).
- الدوحة - الدرب: مروراً بالخرج - السليل (بطول 1,850 كم).
- المحور الساحلي والذي يمتد من السلوم إلى طنجة بالمغرب، مروراً بطرابلس - تونس - الجزائر - طنجة (بطول 4,758 كم)، (الخريطة 23).
- الرواق المغاربي الذي يمتد من نواكشوط في موريتانيا غرباً حتى طبرق بليبيا شرقاً (بطول 7000 كم). ويعد هذا الطريق جزءاً من محور الربط المخطط في إطار اللجنة الاقتصادية في إفريقيا وكذلك ضمن المخططات الأوروبية لحوض البحر الأبيض المتوسط. ويعد الطريق الساحلي البري في الجزائر جزءاً منه ويقع في شمال الجزائر، ويربط الجزائر بكل من تونس شرقاً والمغرب غرباً ويبلغ إجمالي طوله بالأراضي الجزائرية 1,216 كم، ويقع هذا المحور وسط مناطق يقطنها 80٪ من سكان الجزائر.
- محور الساحل الغربي الإفريقي من طنجة إلى نواكشوط مروراً بالدار البيضاء ومراكش (بطول 3,024 كم).

• محور الساحل الغربي للبحر الأحمر من بور سعيد إلى السويس ثم سفاجا ثم
برنيس وبور سودان وبطول (3.024 كم).

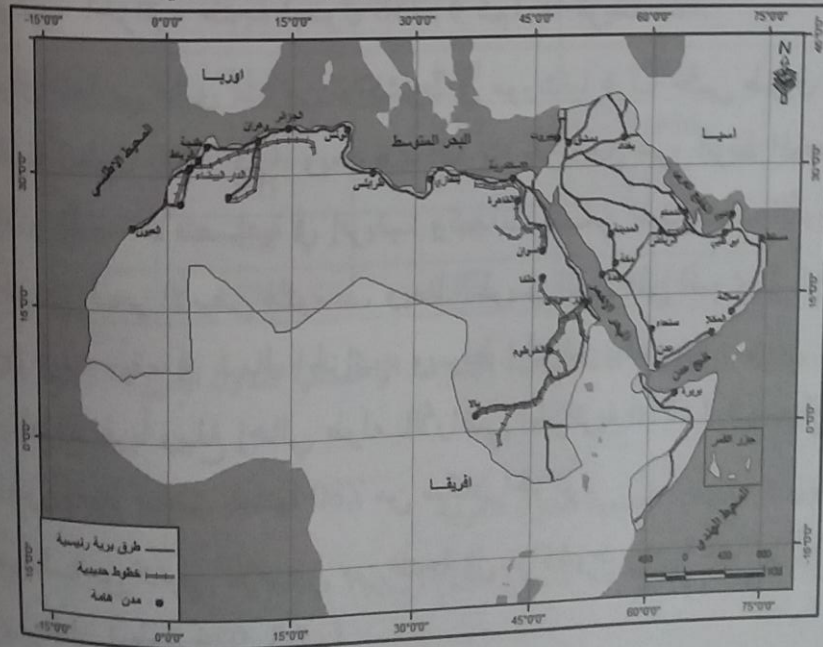
• محور وادي النيل من الإسكندرية إلى القاهرة إلى أسوان ووادي حلفا إلى
الخرطوم (بطول 2,719 كم).

• محور وادي النيل من الإسكندرية إلى القاهرة إلى أسوان ووادي حلفا إلى
الخرطوم (بطول 2,719 كم).

وهنا كطرق تربط الدول العربية الإفريقية بجاراتها غير العربية كما هو
الحال بالنسبة للطرق التي تربط ليبيا والجزائر وموريتانيا نحو مالي ثم الطرين
الذي يربط الجزائر وموريتانيا باتجاه السنغال ومالي.

وتتباين الدول العربية في اطوال طرق النقل البرية، كما انها تتباين فيما
يتعلق باعداد المركبات ونصيب السكان من المركبات تبعا لعوامل ومتغيرات
طبيعية وبشرية.

الخريطة (23) طرق النقل البري في الوطن العربي



النقل البحري

من المعلوم أن النقل البحري هو أرخص وسيلة لنقل البضائع والسلع لضخامة البضاعة المنقولة، لذلك ظلّ نقل البحري وسيلة رئيسة في التجارة الدولية، إذ يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنوي أو هذا يشكل 71% من الشحن العالمي، بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و3000 بليون طن عن طريق النقل بالسيارات، إذ إن النقل البحري، شأنه في ذلك شأن وسائل النقل الأخرى، أخذ في التغير تكنولوجيا واستراتيجيا وفق المتطلبات السوق⁽¹⁾.

سجل أسطول النقل البحري والمسجل عالمياً زيادة ملحوظة بلغت 960.0 مليون طن حمولة ساكنة وبزيادة قدرها 20.2% عما كانت عليه في العام 2000. ويلاحظ أن الزيادة في حمولات سفن النفط بلغت نسبة 5.4%، وفي حمولات الصبال جاف نسبة 7.9%، والبضائع العامة نسبة 4.5%، وسفن الحاويات نسبة 13.3%، وتعد هذه أعلى نسبة لكافة أنواع السفن. وما زال هناك طلب متزايد على بناء سفن حاويات ذا تسعات أكبر تتراوح بين 10 إلى 13.6 الفحاوية. أما ناقلات النفط الخام في بلغ نصيب الدول النامية في ملكية هذا الأسطول 22.7% بحمولة قدرها 218 مليون طن ساكن، منها 35.6% حاملات نפט خام، 42.1% مخصصة للصب الجاف، 11.1% حاملات حاوية، 27% بضائع عامة، والباقي لأغراض أخرى. وتمتلك 35 دولة نحو 95.2% من إجمالي الحمولة الساكنة لسفن العالم تأتي

على رأسها اليابان، ألمانيا، الصين والولايات المتحدة وبنسبة قدرها 34.8% من إجمالي حمولة الأسطول العالمي. ومن ضمن هذه المجموعة ثلاثد ولعربية، هي السعودية والكويت والإمارات بنسبة ملكية 1.25%، 0.56%، 0.50% على التوالي، ويلاحظ أن معظم الدول تلجأ إلى نظام التسجيل المفتوح للسفن، إذ تصل نسبة التسجيل لهذه النوعية من السفن إلى 67% على المستوى العالمي للسفن ذا حمولة 300 طن فأكثر.

أما بالنسبة للأسطول العربي، فإن البيانات المتاحة عن عام 2003 توضحان إجمالي الأعداد المملوكة 958 حاوية والحمولة الساكنة 13.56 مليون طن. أما حمولة سفن الحاويات فتبلغ 119 الفحاوية وتمثل الحمولة الساكنة لأسطول النقل البحر بالعربي ما نسبته 1.7% من إجمالي حمولة الأساطيل العالمية. وتمتلك كل من الكويت والسعودية والإمارات ومصر والجزائر حوالي 70% من إجمالي هذه الحمولات.

يصل عدد الموانئ التجارية الرئيسة لبعض الدول العربية إلى 72 ميناء موزعة على الدول العربية (الجدول 33) والخريطة (24). إلا أن هذه الموانئ تتفاوت أهميتها، ويبلغ عدد سفن الأسطول التجاري 958 سفينة، تمتلك ثمان دول عربية 82% من هذا الأسطول، وهي سورية ومصر والإمارات والسعودية ولبنان والجزائر والمغرب والكويت بنسبة 19.2%، 16.6%، 10.8%، 8.7%، 8%، 7.9%، 5.5% و5.2% على التوالي. ويبلغ عدد سفن أسطول البضائع 845 سفينة وبنسبة 88.2% من إجمالي سفن الأسطول، ويصل عدد سفن أسطول الحاويات إلى 33 سفينة وبنسبة 3.4% وأسطول نقل الركاب 80 باخرة وبنسبة 8.4% من إجمالي سفن الأسطول.

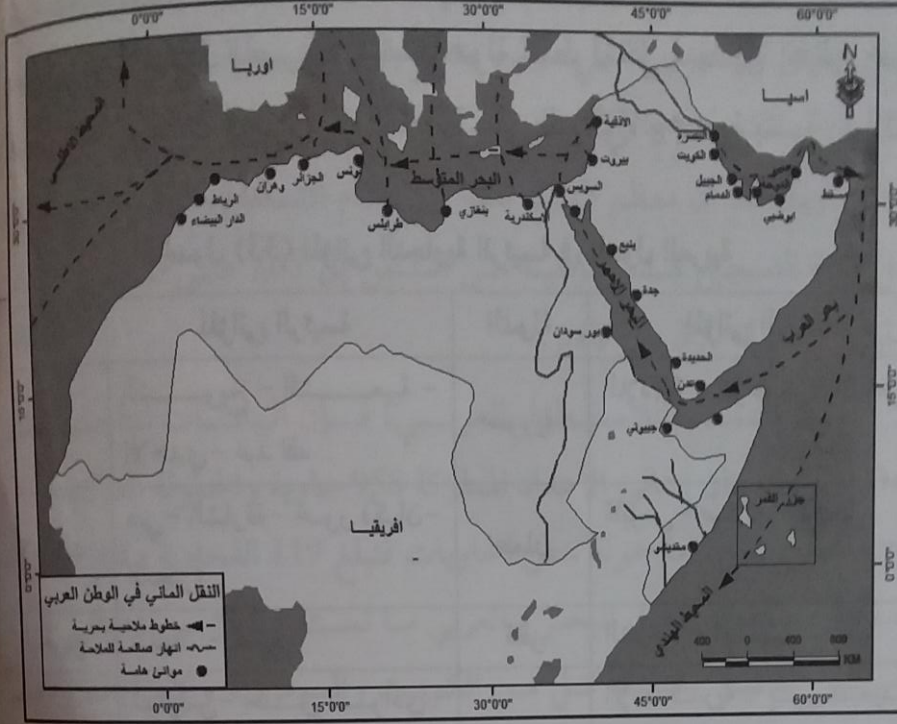
يستأثر أسطول دولة الكويت بالمرتبة الأولى من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول التجاري العربي، على الرغم من أن عدد وحدات أسطولها جاء في

المرتبة الثامنة ونسبة 5.2% من إجمالي وحدات الأسطول، يليه الأسطول السعودي ثم الأسطول المصري، إذ تبلغ حمولة أسطول كل منها إلى إجمالي حمولة الأسطول العربي 26.7%، 16.2%، 14.2% على التوالي، ومجمعة بنسبة 57.1% من إجمالي الحمولة الساكنة.

الجدول (33) الموانئ التجارية الرئيسة في الدول العربية

الدولة	الموانئ الرئيسة	الدولة	الموانئ الرئيسة
الكويت	الشويخ - الشعيبة - الاحمدي - عبد الله	سورية	اللاذقية - طرطوس - بانياس
الإمارات	دبي - الشارقة - خور فكان - الفجيرة	عمان	قابوس - صلالة - الفحل
البحرين	سلمان - سترة	قطر	الدوحة - أم سعيد
تونس	تونس - حلق الوادي - رادس - بنزرت - صفاقس - سوسة - قابس - جرجيس - الصخرة	مصر	الإسكندرية - بور سعيد - دمياط - السويس - سفاجا - نويبع
الجزائر	الجزائر - وهران - غابة - بجاية - سكيكة - ارزيو - بطيوة - مستانم - القزوان - تنس - جيجل - جنجن	المغرب	الدار البيضاء - المحمدية - اسفي - القنيطرة - طنجة - الناظور - اغادير - الجراف
السعودية	جدة - الدمام - الجليل - ينبع - جيزان - ضبا	ليبيا	طرابلس - بنغازي
السودان	بور سودان - عثمان دقنة	الأردن	العقبة
لبنان	بيروت - طرابلس	موريتانيا	نواكشوط - نواذيبو
اليمن	عدن - المكلا - الحديدة	العراق	أم قصر - خور الزبير - المعقل

الخريطة (24) النقل المائي واهم الموانئ في الوطن العربي



النقل الجوي في الوطن العربي

يتم تعال وطن العربي بموقع جغرافي ممتاز يمثل حلقة وصل بين القارات القديمة (آسيا واوربا وأفريقيا) التي يسكنها حوالي 80% من سكان الكرة الأرضية، أن هذا الموقع الممتاز وما يتم تبعه الوطن العربي من من اخذي سماء صافية خالية من كلما يعد عائقاً أما محرقة الطيران، جعلهم مراه امأ لخطوط الطيران في العالم. فقد أصبحت مطارات هم كتظة بم مختلف أنواع الطائرات التي تمثل معظم خطوط النقل الجوي في العالم. وقد أخذ عدد شركات الطيران العربية يزداد سنة بعد أخرى حتى أصبح (17) شركة تتفاوت من حيث إمكانيتها وعدد طائراتها. وبلغ عدد العاملين فيها (70) ألف من تسب يمثلون مختلف الاختصاصات، ويتوقع أن تشهد صناعة النقل الجوي العربي نمواً ملحوظاً في المستقبل نتيجة لارتفاع عدد السائح ينالوا فدين بمعدل 5% سنوياً حتى عام

2020 وفقاً لتقديرات منظمة السياحة العالمية. ويعود الفضل في تطور النقل الجوي في الوطن العربي إلى تطور السياحة في دول مثل مصر وتونس والإمارات العربية المتحدة والسعودية وغيرها. يوجد قرابة 25 مطاراً في المشرق العربي إلى جانب 13 مطاراً في المغرب العربي تتوافر فيها تسهيلات لشحن البضائع، إلا أن النقل الجوي اي تم استخدامه حالياً وسيلة رئيسة من وسائل نقل البضائع بين غالبية الدول العربية وذلك لارتفاع تكلفت هو ضآلة كميات ونوعيات البضائع التي يمكنها. ويعد مطار دبي الدولي أكبر مطار عربي والثاني عشر عالمياً، إذ بلغ عدد المسافرين في مطار دبي عام 2012 عدداً قياسياً بلغ 57684550 في حين أن العدد لم يتجاوز 10 مليون مسافر عام 1997، ويتوقع أن يستقبل المطار نحو 70 مليون مسافر عام 2015 وتتميز دبي بأنها المدينة الأكثر اتصالاً في العالم وتربط 220 مدينة في جميع أنحاء العالم و يعد مطار دبي الآن ثاني أكثر المطارات ازدحاما في العالم.

وعلى الرغم مما تقدمت شكل صناعة النقل الجوي العرب يسوى نسبة 3% من صناعة النقل الجوي العالمي. ومع ذلك، أصبحت المطارات في الشرق الأوسط نقاط وقفهاة للمسافرين بين أوروبا وآسيا. وتشير شركة إيرباص إلى أن الحركة في تلك المطارات سجلت أعلى مستوى نمو في العالم في عام 2013 وستزداد سنوياً بمعدل 7.10٪، وستسجل ثاني أعلى مستوى نمو لفترة 20 سنة، بعد الصين، وستزداد سنوياً بمعدل 1.7٪.

وحصلت مصر للطيران على جائزة أفضل شركة طيران في قارة أفريقيا للعام 2009. واحتل مطار القاهرة الدولي المركز الثاني لعام 2010 بنحو 16,148,480 مسافر، ومطار شرم الشيخ الدولي المركز الثالث على مستوى

القارة الأفريقية. واستقبلت المطارات العربية 137 مليون راكب، وقد نقلت الخطوط الجوية العربية 71 مليون راكب دولي ومحلي، كذلك، ظل حجم البضائع المشحونة التي تنقلها الخطوط الجوية العربية يتضاعف مرة كل أربع سنوات، إذ بلغ 6.2 مليون طن في عام 2005 وتعود ملكية جميع شركات النقل الجوي العربية بالكامل للحكومات العربية.

وفي العام 2010 وصل عدد المسافرين بين العالم العربي والاتحاد الأوروبي إلى 37.8 مليون مسافر مشكلاً 30.2% من حجم سوق النقل الجوي من وإلى داخل العالم العربي، وذلك ثاني أكبر سوق للعالم العربي بعد حركة النقل الجوي ما بين الدول العربية والتي تمثل 34.5% من حجم السوق العربي كماً. تسجل هذه الحركة بين العالم العربي والاتحاد الأوروبي نمواً مستمراً على مدى السنوات الماضية، ففي العام 2010 سجلت نمواً بنسبة 9.6% مقارنة بالعام 2009 وبنسبة 128% مقارنة بالعام 2003.

يوضح الجدول (34) الشكل التصاعدي والمستمر الذي سلكته حركة نقل المسافرين بالعالم العربي، إذ ارتفع العدد من 30 مليون مسافر في سنة 2000 إلى 77 مليون سنة 2009 وتراكم تنسب نمو إيجابية وجيدة خلال هذه المدّة. ومن ناحية أخرى نجد أن حركة نقل البضائع قد خطت نفس التهج وتميزت بنمو مستمر وجيد وصل في بعض السنوات إلى 24% سنة 2004 و19% سنة 2006 بينما تراجع نسبة نموها لتستقر عند 4,3% و2,42% للعامين 2008 و2009 على التوالي.

الجدول (34) نسبة النمو السنوي لاعداد المسافرين والبضائع المنقولة

عبر الشركات العربية للمدة 2009-200

السنة	عدد المسافرين	نسبة النمو %	البضائع المنقولة (طن)	نسبة النمو %
2000	30.242.608	-	843.993	-
2001	31.060.278	2.7	1.027.573	3.3
2002	34.284.026	10.3	1.197.948	16.6
2003	36.862.921	7.5	1.400.959	16.9
2004	43.850.879	18.9	1.737.766	24.0
2005	48.348.364	10.2	1.996.292	14.8
2006	56.709.581	17.3	2.390.900	19.7
2007	66.950.913	18.0	2.634.008	10.1
2008	73.445.876	9.7	2.749.566	4.3
2009	77.730.697	5.8	2.811.388	2.2

المصدر: الهيئة العربية للطيران المدني، إحصائيات النقل الجوي في الدول العربية للمدة 2009-2000، جامعة الدول العربية، الرباط، 2010

ومن الملاحظ أن شركات الطيران في الوطن العربي كان تشبه معدومة عند انتهاء الحرب العالمية الثانية في عام 1945، وإن وجد بعضها، فإنه لم يمتلك من مقومات النجاح إلا النزر اليسير ولكن بعد حصول الأقطار العربية على استقلالها وارتفاع عوائد النفط في بعضها، وتحسين الأوضاع الاقتصادية فيها، أخذ عدد شركات الطيران يرتفع حتى أصبح عددها في الوقت الحاضر (17) شركة. وجميع هذه الشركات تمتلكها الدولة أو تساهم فيها بنسبة عالية.

وسبب ذلك أن رؤوس أموالها ضخمة جدا، إذا ما قورنت بالشركات الأخرى، وعلى الرغم من ذلك لا تشكل صناعة النقل الجوي العربي سوى نسبة 3% من صناعة النقل الجوي العالمي.

وتساهم بعض شركات الطيران العالمية في امتلاك بعض الأسهم في

شركات طيران عربية، وهذا يلعب دورا حاسما في إفشال مشاريع التكامل الاقتصادي العربي المستند إلى اعتبارات قومية بالدرجة الأولى، وليس إلى الجوانب الاقتصادية البحتة. فهذه الشركات الأجنبية تنظر إلى أي مشروع كان من حيث الأسس الاقتصادية وعلى اعتبارات تجارية مجتة.

لهذا فال واجبي فرض على الحكومات العربية شراء الأسهم التي تمتلكها الشركات الأجنبية. ونتيجة لامتداد الوطن العربي الشائع والتطورات التي حصلت في اوضاعه الاقتصادية، فقد انتشر في أرجائه أكثر من (100) مطار مدني وان حوالي ربعها هي مطارات دولية صالحة لإستقبال أضخم الطائرات العالمية المجهزة بأحدث المعدات الضرورية لإسداء الخدمات للمسافرين.

إننا متداد الرقعة الجغرافية للمطارات يتحلل عدد كبير منها عمقاً استراتيجياً يؤمن حمايتها في الحروب المحدودة. وأن أكثر من نصف طائرات الشركات العربية موحدة الصنع ومن إنتاج مجهز واحد مما يسهل مهمة التدريب والتشغيل ويسهل عملية الحصول على المواد الاحتياطية لها. وتدلال إحصاءات حول عدد الطائرات العربية ونوعيتها أن أكثر من 56%، منها يعد طائرات إستراتيجية تلائم متطلبات القوات العسكرية، وان حوالي 32% منها طائرات بعيدة المدى وستستلم هذه الشركات 570 طائرة جديدة للمدة 2010-2019.

وتتضمن التحديات التي سيواجهها نمو صناعة النقل الجوي العربي في المستقبل المخاطر الاقتصادية والأمنية، والمنافسة المتزايدة، والتطوير غير المتكافئ للأطر التنظيمية. إضافة إلى ذلك، تعاني تلك الصناعة من مرافق بالية في بعض البلدان، ومن تاريخ حافل بالحروب والأهمال في بلدان أخرى. وقد شكل تجميع هذه العوامل، بالإضافة إلى الركود والكساد الاقتصادي في عدد من البلدان العربية، عراقيل يواجهها تطور صناعة النقل الجوي.

