



Transport in the Euro-Mediterranean region

Summary in Arabic

Data 1990-2001

Le transport dans la région euro-méditerranéenne

Aperçu en arabe

Données 1990-2001



EUROPEAN
COMMISSION



THEME 7
Transport

*Europe Direct is a service to help you find answers to your questions about the European Union
Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.*

**New freephone number:
Un nouveau numéro unique gratuit:
00 800 6 7 8 9 10 11**

A great deal of additional information on the European Union is available on the Internet.
It can be accessed through the Europa server (<http://europa.eu.int>).
De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet
via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2003

ISBN 92-894-5711-2

© European Communities, 2003

النقل في المنطقة أوروبتوسطية دراسة موجزة

تم اقتباس الملاحظات التالية من نشرة "النقل في المنطقة أوروبتوسطية" وتتوفر هذه النشرة باللغتين الإنجليزية والفرنسية في مجموعة الجداول التفصيلية لـ Eurostat. ولمزيد من المعلومات، يمكنكم زيارة موقع شبكة Eurostat: www.europa.eu.int/comm/eurostat.

تم توفير البيانات الواردة في هذه النشرة من قبل المكاتب الإحصائية الوطنية والإدارات الوطنية الأخرى ذات الصلة، للدول اثنا عشر الأعضاء في الشراكة الأوروبية - المتوسطية وذلك ضمن إطار برنامج التعاون الإحصائي للنقل MEDSTAT/ MED-Trans. وقد قام الإتحاد الأوروبي بتمويل مشروع MEDSTAT/ MED-Trans، وكان الهدف الرئيس تشجيع تأسيس قاعدة بيانات متناسقة وشاملة خاصة بحركة نقل المسافرين والبضائع من أجل رصد تطوير نظام نقل أوروبي - متوسطي فعال ومتعدد الأنماط. وتم تحديد الأهداف الخاصة لهذا المشروع كالتالي:

- ← تطوير تفاعل مثمر بين بلدان EU و MED في مجال تبادل الخبرات والتطبيقات الأمثلة للقضايا الرئيسية لإحصاءات النقل؛
- ← تحديد مصادر موافقة جمع البيانات واتخاذ الإجراءات المناسبة للحصول على بيانات أكثر أهمية؛
- ← تحسين التنسيق بين بيانات النقل وتشجيع بلدان MED على استخدام التعريفات المعيارية القابلة للمقارنة؛
- ← تحسين نوعية ومصداقية إحصاءات النقل بما يضمن إنتاج بيانات حديثة حول نقل المسافرين والبضائع؛
- ← إنشاء وتوطيد قاعدة بيانات منسجمة إقليمياً مع اعتبار ترويج تبادل البيانات وتوفيرها للمستخدمين.

للحصول على معلومات تفصيلية اتصلوا:

Stéphane Quefelec
ضابط اتصال MEDSTAT
stephane.quefelec@cec.eu.int
Tel: + 352 4301 34 987
Fax: + 352 430 132 769

John Allen
رئيس الوحدة - وحدة إحصاءات النقل
estat-transport@cec.eu.int
Tel: + 352 4301 37291
Fax: + 352 4301 32289

يعد موضوع النقل من المجالات ذات الأولوية في الشراكة الأوروبية - المتوسطية بين الدول الخمسة عشر من الإتحاد الأوروبي والدول المتوسطية اثنا عشر المشاركة من جنوب وشرق المتوسط (دول MED هي: الجزائر، المغرب، تونس، مصر، الأردن، لبنان، سوريا، إسرائيل، السلطة الفلسطينية، قبرص، مالطة وتركيا). وتهدف الشراكة (أو ما اصطلح عليه "إعلان برشلونة") إلى تأسيس منطقة سلام، وازدهار تتشارك فيها جميع الدول المحيطة للبحر المتوسط وذلك من خلال العمل المتواصل من أجل إقامة منطقة للتجارة الحرة مع انتهاء عام 2010. ويعد التطوير الفعال للنقل وإمكانيات ربط وسهولة الانتقال بين دول EU و MED، وفي ما بين البلدان MED أنفسها، العنصر الأساسي لدعم إعلان برشلونة وتفعيله بالشكل الأمثل. ومع الانتهاء من تأسيس منطقة التجارة الحرة أوروبتوسطية، وحتى الانتهاء من انضمام الدول العشرة المرشحة إلى EU من أواسط وشرق أوروبا، حسب ما هو متوقع، (دول وسط وشرق أوروبا - CEC - هي: بلغاريا، جمهورية تشيك، إستونيا، هنغاريا، لاتفيا، لتوانيا، بولندا، رومانيا، جمهورية السلوفاك و سلوفينيا)، ستتوسع إمكانات الانتقال والحركة كما سترداد فرص إبرام العقود التجارية والتبادل فيما بين الدول.

ازداد اجمالي كمية البضائع المتبادلة بين منطقتين EU و MED من 135 460 ألف طن في عام 1990 إلى 188 386 في عام 2001، وحققت نسبة زيادة قدرت بـ 39% وذلك خلال عقد من الزمن أو أكثر بقليل. وفي عام 2001 بلغ حجم التبادل التجاري EU-MED ما يعادل 145 125 مليون يورو، أي حوالي الاثنتين والنصف مما كان عليه عام 1990. وقد ازداد حجم التبادل بوتيرة ثابتة تصل إلى 3% في المتوسط سنوياً خلال العقد الأخير، وحقق ذلك معدل زيادة سنوية أعلى في القيمة الموازية تصل إلى 8.4%. تتم الغالبية العظمى من أعمال الإستيراد والتصدير لدول EU من وإلى دول MED عن طريق البحر. واستقطب النقل البحري أكثر من 143 833 ألف طن، أي ما يعادل 77 بليون يورو عام 2001، ويشكل ذلك 76.4% من مجموع حجم التدفقات من حيث الأطنان و 53.1% من حيث القيمة (وقد فاقت قيمة الصادرات عن الواردات بالطن من المنطقة EU إلى المنطقة MED عن طريق البحر، حيث اقتربت من 90% مقابل 71%). ويلي النقل البحري من حيث حجم تبادل البضائع، النقل البري وخطوط السكة الحديدية والتي تستقطب القليل من حيث الحجم إلا أنها ملحوظة من حيث القيمة، ويصل النقل عن طريق البر 20%، وعن طريق الجو 16%، وسيحققان في المستقبل القريب أهمية أكبر.

جدول 1: حجم التجارة الخارجية لدول EU مع دول منطقة MED حسب نوع النقل

نوع النقل	ألف طن				مليون يورو			
	1990	1994	1998	2001	1990	1994	1998	2001
البحري	106 244	118 500	132 815	143 833	56 506	77 071	77 071	536
سكك الحديد	1 868	577	952	3 715	914	1 489	1 489	401
الطرق	4 761	6 114	6 264	6 464	26 214	28 940	28 940	4 477
الجوي	504	330	331	379	17 919	23 364	23 364	61 613
مباري	3 299	2 220	1 225	794	407	233	233	293
المياه								
الداخلية								
أخرى	18 112	23 371	31 141	30 066	4 383	9 741	9 741	324
غير معروف	672	1 999	1 778	3 135	1 061	4 287	4 287	1 367
المجموع	135 460	153 111	174 506	188 386	74 350	145 125	145 125	770

المصدر: قاعدة بيانات Eurostat Comext. ملاحظة: لا تشمل بيانات قبل عام 1995 دول النمسا، فنلندا، والسويد.

تعتبر كل من إيطاليا، فرنسا، أسبانيا وألمانيا من الشركاء الهامين في التجارة الأوروبتوسطية. يتجه حوالي 34% من إجمالي البضائع المستوردة من بلدان منطقة MED نحو إيطاليا، 19% نحو أسبانيا، 16% نحو فرنسا و 10% نحو ألمانيا. وتبلغ الصادرات من إجمالي الصادرات التي تستقبلها منطقة MED من هذه البلدان 21%، 11%، 19% و 13% على التوالي. يتم نقل أكثر من 80% من الصادرات لدول EU كل على حدا إلى منطقة MED عن طريق البحر، ويستثنى فقط ألمانيا (71%) وبالطبع لوكسمبورغ (37%) والنمسا (33%) باعتبار أن هذين البلدين ليست لهما معابر على البحر. وفيما يتعلق بالواردات يبقى النقل البحري نوع النقل السائدة بين جميع دول EU، وعلى كل حال، تتفد 63% من الواردات إلى إيطاليا عن طريق البحر، وكذلك 52% من الواردات إلى هولندا. وقد يبدو أن الرقم بالنسبة لألمانيا أقل مما هو متوقع (13%) وذلك لأن قسماً كبيراً من النقل البحري إلى وسط البلاد يجري بالطرق المائية الداخلية.

الجدول 3: السياح القادمون إلى منطقة MED

الجدول 2: التجارة EU-MED، 2001

نسبة السياح من الاتحاد (%)	إجمالي السياح (1000)	
82.4	2 697	قبرص CY
11.3	901	الجزائر (1) DZ
53.4	4 648	مصر (2) (1) EG
41.2	1 196	إسرائيل IL
11.9	1 478	الأردن JO
(5) 27.1	837	لبنان (3) (1) LB
42.0	4 223	المغرب MA
82.8	1 180	مالطة MT
:	:	فلسطين PS
:	879	سوريا SY
60.1	5 387	تونس (4) (1) TN
57.0	10 784	تركيا TR

المصدر: نشرة لأورو-متوسطية 2002 (1)

(1) وصول الزوار

(2) السواح وزوار اليوم الواحد

(3) باستثناء لبنان وسوريا

(4) باستثناء التونسيين القاطنين في الخارج

(5) بيانات عام 2000

الدول	% من المجموع بالطن		% النقل عبر وسائط النقل البحري	
	الواردات	الصادرات	الواردات	الصادرات
النمسا (A)	1.6	1.0	2.9	32.6
بلجيكا (B)	3.5	7.6	90.6	81.5
ألمانيا (D)	10.3	13.1	12.4	70.7
الدنمرك (DK)	0.1	0.9	84.1	92.5
أسبانيا (E)	19.2	10.5	94.5	97.8
اليونان (EL)	2.3	6.8	91.1	91.7
فرنسا (F)	15.9	19.4	96.5	91.6
فنلندا (FIN)	0.1	2.8	98.2	99.6
إيطاليا (I)	33.7	21.2	62.8	97.0
أيرلندا (IRL)	0.2	0.3	97.9	89.4
لوكسمبورغ (L)	0.0	0.1	12.4	37.1
هولندا (NL)	6.4	5.5	52.1	83.1
البرتغال (P)	2.0	1.0	99.8	97.0
السويد (S)	0.2	3.9	94.3	97.4
المملكة المتحدة (UK)	4.3	5.7	97.4	98.6
المجموع	100.0	100.0	71.5	89.7

المصدر: قاعدة بيانات Eurostat Comext

لقد تزايد عدد السياح الذين يزورون الدول MED، إذ بلغ وسطي معدل النمو السنوي 3.6% خلال السنوات التسع الأخيرة، وارتفع من حوالي 24.9 مليوناً في عام 1992 إلى أكثر من 34.2 مليوناً في عام 2001. وارتفعت نسبة السياح القادمين من EU إلى 83% في مالطة و قبرص وفاق 40% في بقية بلدان MED. وعلى كل حال، تنخفض نسبة السياح من دول EU إلى 11% في الجزائر، 15% في سوريا (عام 1999)، 12% في الأردن، وهي بلدان المقصد النموذجية للزوار القادمين من الشرق الأوسط والبلاد العربية. وقد تناقص عدد السياح من دول EU في الأردن من 20% في عام 2000 إلى 12% في عام 2001، بينما استقرت الأرقام في غالبية الدول MED الأخرى أو ازدادت قليلاً خلال السنتين الأخيرتين. وبالرغم من أن تطور الرحلات البحرية الصناعية وخطوط المعابر البحرية بالمعديات يلعب دوراً مهماً في الجزر المتوسطية مثل قبرص ومالطة، وأيضاً في المغرب وتونس، يسافر معظم السياح إلى دول MED جواً. وتبلغ نسبة السياح القادمين إلى مصر جواً 74%، وفي لبنان 70%، وفي تركيا 69%، وفي المغرب 66%.

تفيد هذه اللوحة الموجزة في التعريف بأن الأنواع الرئيسية لنظام النقل الذي يخدم المنطقة أورو متوسطية هما الجو والبحر. وتعد مواصلات النقل البري على الغالب أمراً محلياً بالنسبة للدول MED (باستثناء تركيا بشكل ملحوظ) وقد يعزى ذلك إلى عدم الاستقرار السياسي، إغلاق الحدود بين البلدان المتجاورة، وانخفاض حجم التبادل التجاري بين دول جنوبية ضمن المنطقة. وعلى أي حال، ومن أجل تعزيز توقعات النمو للتجاري والحركة في المنطقة، هناك حاجة ماسة إلى إنشاء شبكة فعالة، متعددة الوسائل، إضافة إلى تسيير طرق النقل البري التي تربط الموانئ والمطارات في المناطق الداخلية. إن وجود نظام نقل أورو متوسطي فعّال لا يعد أمراً ذات صلة بالبنية التحتية فقط وإنما أيضاً ذو كلفة عالية ويتطلب المرونة والمصدقية من حيث الخدمات.

النقل الجوي

استوعبت المطارات في الدول المتوسطية عام 2001 قديم ومغادرة أكثر من 102 مليوناً من المسافرين ومليون طناً من الشحن والبريد، كما سيرت حوالي مليون عملية إقلاع وهبوط. ويعادل ذلك مرة ونصف ما كان عليه عام 1994 وتزيد بمقدار 11% من حيث عدد المسافرين عن عام 1997. حيث استوعبت المطارات في تركيا فقط قديم ومغادرة 36 مليوناً من المسافرين أي ما يزيد عن ثلث إجمالي عدد المسافرين في منطقة MED. وتليها مصر، حيث استوعبت حوالي 17 مليوناً أي بمعدل السدس من إجمالي عدد المسافرين، وتتراوح في تونس، الجزائر وإسرائيل ما بين 8 و 9.7 مليون مسافر. واقتربت في كل من قبرص والمغرب إلى 7 ملايين، بينما استوعبت كلاً من مالطة، الأردن ولبنان من 2 - 3 مليون مسافراً. وتعد حركة المسافرين الترانزيت ظاهرة محدودة في مطارات MED وفي كثير من الحالات فهي غير موجودة عملياً. وتقارب نسبة المسافرين الترانزيت في تركيا 6%. وبالرغم من أن ذلك يعود بشكل خاص إلى المحاور الجوية الرئيسية، يقتصر هذا النوع من المسافرين في دول مثل الأردن وسوريا، على مطارات صغيرة تستخدم لخدمة الأماكن السياحية - العقبة وحلب - برحلات جوية مستمرة إلى العاصمة.

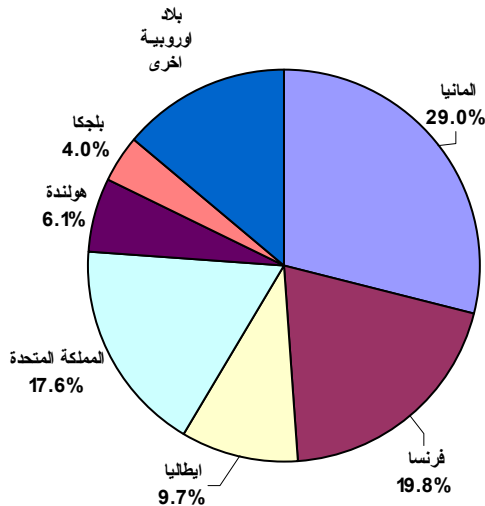
جدول 4: النقل الجوي في دول MED

الشحن والبريد بالأطنان				عدد المسافرين (+ ث ترانزيت)							
-1997 2001 معدل النمو السنوي	-1994 2001 معدل النمو السنوي	2001	1997	1994	-1997 2001 معدل النمو السنوي	-1994 2001 معدل النمو السنوي	2001			1997	1994
							% ترانزيت				
0.3	0.9 -	32 236	31 799	34 387	9.1	6.5	4.1	6 810 013	4 799 179	4 391 000	قبرص (CY)
1.8 -	5.4 -	26 281	28 259	38 646	0.3	2.3	0.8	8 078 595	7 990 942	6 876 720	الجزائر (DZ)
5.3	7.9	179 055	145 400	105 405	5.9	9.0	3.5	17 385 146	13 816 927	9 514 450	مصر (EG)
2.3	3.2	302 965	276 089	242 328	2.2 -	3.7	:	8 020 212	8 770 014	6 215 000	إسرائيل (IL) ⁽¹⁾
3.8 -	1.0	78 847	92 245	73 335	0.2	3.2	1.5	2 254 014	2 234 321	1 804 051	الأردن (JO)
3.3	2.2	62 789	55 037	54 007	5.1	7.3	2.9	2 444 881	2 006 956	1 489 429	لبنان (LB)
1.2	0.2	50 126	47 879	49 340	6.9	5.9	2.7	6 936 572	5 305 324	4 644 824	المغرب (MA)
4.1	4.4	13 699 ⁽⁴⁾	11 659	10 147	0.4	1.3	:	2 802 022	2 752 635	2 564 661	مالطة (MT) ⁽²⁾
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	السلطة الفلسطينية (PS) ⁽³⁾
4.9	5.2	29 390	24 249	20 548	4.6	5.8	4.4	2 214 839	1 850 842	1 495 207	سوريا (SY)
5.2 -	3.5 -	25 156	31 142	32 316	3.9	4.8	:	9 695 900	8 333 400	6 978 169	تونس (TN)
2.4 -	1.4 -	208 298	229 424	229 723	1.1	7.0	5.8	35 825 977	34 343 798	22 261 011	تركيا (TR)
0.9	1.8	1 008 842	973 182	890 182	2.7	6.0	3.3	102 468 171	92 204 338	68 234 522	MED

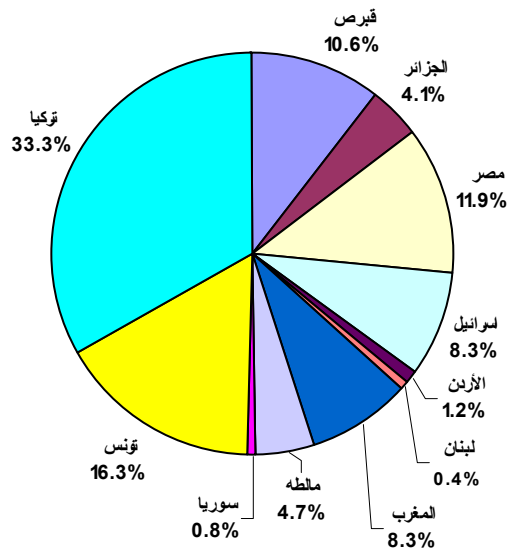
ملاحظات: (1) حركة المواصلات الدولية فقط؛ (2) تشمل الأرقام المسافرين بما فيهم الترانزيت المباشر (3) افتتح مطار غزة في نهاية 1998 وانقطعت حركة الرحلات عام 2001. وبلغ معدل النمو السنوي بين 1999 و 2000: 10.9؛ (4) بيانات عام 2000 بدلاً من 2001.

يعتبر الإتحاد الأوروبي الشريك الأساسي لمعظم دول المنطقة في مجال النقل الدولي. وتقدر نسبة المسافرين جواً عام 2001 بين مطارات MED و EU تقريباً 49% من إجمالي الحركة الجوية لدول MED و 51% من إجمالي حجم الشحن والبريد. وتبدو كل من ألمانيا، فرنسا و المملكة المتحدة بشكل بارز كبلدان شريكة لمطارات MED. وتحظى هذه الدول بنسبة 29%، 19.8%، 17.6% على التوالي، من إجمالي تدفقات المسافرين بين الدول أوروبة متوسطة. قدر عدد الممتنقلين بين تركيا وألمانيا 8.5 مليون مسافراً عام 2001، ويعد هذا الخط أكثر الخطوط ازدحاماً، ويلبها حركة الخط الجوي مابين تونس وفرنسا (2.9 مليوناً)، وتونس و ألمانيا (2.4 مليوناً)، و تركيا و المملكة المتحدة (2.1 مليوناً). ومن بين المعايير الستة الأخرى التي تستوعب أكثر من مليون مسافراً، ما زالت ألمانيا، فرنسا و المملكة المتحدة مكان المقصد الوحيد لبلدان EU، باستثناء الخط الجوي الذي يربط بين مصر و إيطاليا والذي استقطب 1.6 مليوناً مسافراً.

الشكل البياني 2: مكان المنشأ/المقصد الأوروبة للمسافرين بين بلدان EU و MED (%)



الشكل البياني 1: مكان المنشأ/المقصد المتوسطي للمسافرين بين بلدان EU و MED (%)



الجدول 5: خطوط الطيران من المطارات العشرة الرئيسية MED إلى مطارات EU (عدد المسافرين)، 2001

الترتيب	مطار MED	دول MED	مطار EU	دول EU	المسافرون
1	أنتاليا	تركيا	دوسلدورف	ألمانيا	749 847 (*)
2	أنتاليا	تركيا	فرانكفورت/مين	ألمانيا	613 890 (*)
3	استانبول/أتاتورك	تركيا	فرانكفورت/مين	ألمانيا	599 701 (*)
4	تل أبيب/بن غوريون	إسرائيل	لندن/هيثرو	المملكة المتحدة	577 846 (*)
5	الجزائر/هوارى بو مدين	الجزائر	باريس/شارل ديغول	فرنسا	538 775 (*)
6	تونس/قرطاج	تونس	باريس/شارل ديغول	فرنسا	486 936 (*)
7	أنتاليا	تركيا	أمستردام/شيبهول	هولندا	482 259 (*)
8	استانبول/أتاتورك	تركيا	لندن/هيثرو	المملكة المتحدة	457 226 (*)
9	لارنكا	قبرص	أثينا	اليونان	464 473 (*)
10	أنتاليا	تركيا	ميونخ	ألمانيا	415 309 (*)

(*) تقديرات

تعد الخطوط الجوية الثلاث التي تربط بين تركيا وألمانيا الأكثر ازدحاماً بين خطوط الطيران التي تربط بلدان MED مع مطارات البلدان EU. لقد كانت حصيلة التدفقات بين أنتاليا ودوسلدورف عام 2001 حوالي 750 ألف مسافر، و 613 ألفاً بين أنتاليا وفرانكفورت/مين. وحوالي 600 ألفاً بين استانبول/أتاتورك وفرانكفورت/مين. وكذلك يعد الخط الرابع بين تل أبيب / مطار بن غوريون ولندن/ مطار هيثرو (578 ألفاً) من الخطوط المزدحمة.

النقل البحري

تحوي منطقة MED حوالي 57 ميناء يتم من خلالها شحن أكثر من مليون طن في السنة من البضائع، ويتمركز 17 ميناءً في تركيا، 8 في الجزائر و 8 في المغرب. وفي كل من لبنان و الأردن هناك ميناء رئيسي واحد فقط. لا يمكن مقارنة عدد الموانئ الرئيسية MED مع 293 ميناءً منتشرة في أرجاء بلدان EU، ولكنها تعادل ثلاثة أضعاف عدد الموانئ العاملة في بلدان CEC.

جدول 6: النقل البحري في بلدان MED

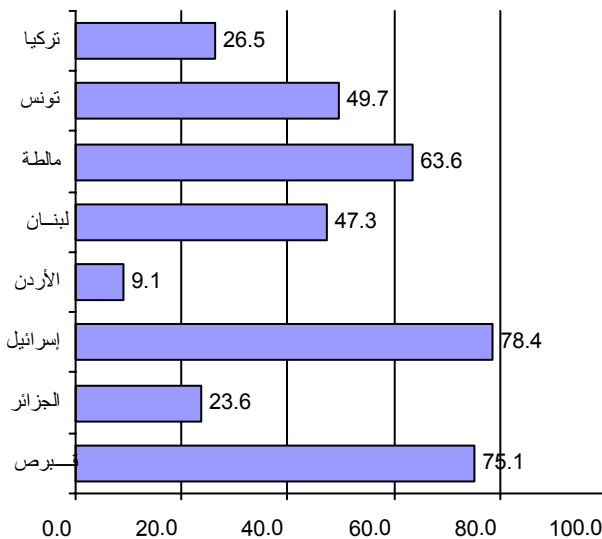
عدد المسافرين (باستثناء الرحلات البحرية)			إجمالي وزن البضائع (ألف طن)					الدول
			معدل النمو السنوي (%)		2001	1997	1994	
2001	1997	1994	2001-1997	2000-1994				
435	523	:	- 1.8	- 0.1	7 024	7 541	7 092	قبرص (CY)
614	391	279	2.7	2.8	99 575	89 523	82 226	الجزائر (DZ)
2 700	2 232	1 826	6.3	5.8	59 102	46 306	39 722	مصر (EG) (1)
150	74	121	2.7	3.1	42 982	38 698	34 604	إسرائيل (IL)
653	829	1 364	1.5	3.0	13 043	12 313	10 572	الأردن (JO)
40	:	25	- 1.0	0.2	6 173	6 436	6 102	لبنان (LB)
2 930	1 889	1 565	4.6	5.2	57 504	48 127	40 389	المغرب (MA) (2)
182	189	229	8.8	- 1.2	4 800	3 421	5 208	مالطة (MT) (3)
:	21	9	0.4	2.0	27 528	27 040	24 005	سوريا (SY) (4)
449	318	288	2.3	2.5	27 232	24 818	22 873	تونس (TN)
1 252	2 017	1 802	- 1.1	4.4	132 316	138 047	97 566	تركيا (TR) (1)
:	:	:	1.9	3.7	477 278	442 271	370 359	المجموع MED

ملاحظة: (1) يغطي موانئ الرئيسة فقط؛ (2) تشمل الوزن الفارغ للحاويات ووحدات الـ RO-RO (نظام تفريغ وتحميل ذاتي للحمولة لبعض موانئ المغرب)؛ (3) مصادر البيانات المالطية والاستبيان الموحد لـ UN-ECE/ECMT/Eurostat؛ (4) يتضمن تقديرات لميناء بانياس سنة 2001

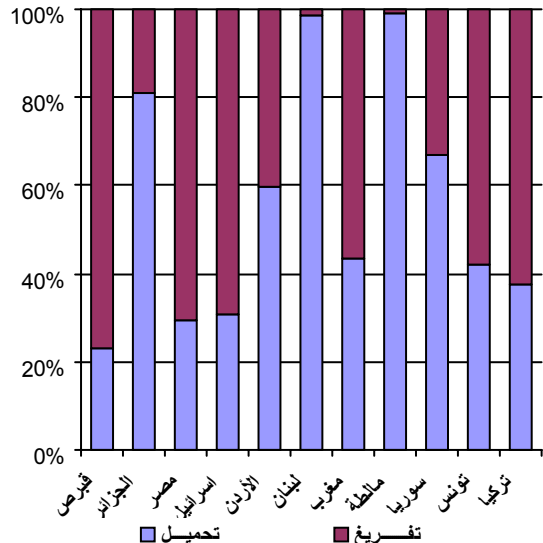
بلغ إجمالي حجم تحميل وتفريغ البضائع في موانئ MED أكثر من 473 مليون طناً عام 2001، بزيادة سنوية بلغت 1.7% على الأقل منذ 1997. وعلى المستوى الإجمالي سجلت معدلات نمو أكثر تسارعاً خلال الفترة 1994-1997. حققت الموانئ الخمسة عشر الأكبر في منطقة MED، من حيث إجمالي وزن البضائع التي يتم نقلها عائدات شحن تفوق 11 مليون طناً كل منها عام 2001. وتضم قائمة الموانئ ثلاثة في الجزائر، وأربعة في تركيا، واثنين في مصر، واثنين في المغرب، واثنين في إسرائيل. وواحد في سوريا وكذلك ميناءً وحيداً في الأردن، ولكنها لا تضم موانئ من لبنان، تونس، مالطة أو قبرص.

يعد نقل المسافرين بحراً (باستثناء النقل الذي يتم في المياه المحمية/الإقليمية) ظاهرة صغيرة إذا ما قورنت بالأساليب الأخرى، وتقتصر في الغالب على مصر، منطقة المغرب وتركيا. ووفقاً للبيانات المتوفرة لعام 2001، بلغ عدد المسافرين القادمين والمغادرين إلى ومن الموانئ الرئيسة في مصر 2.7 مليون مسافر، 2.9 مليون مسافر في المغرب، 1.3 مليون مسافر في تركيا. وعلى المستوى الإجمالي، تستقطب منطقة MED، على 9.5 مليون من المسافرين القادمين والمغادرين شكلت في زيادة عدد المسافرين بحدود مليون مسافر منذ عام 1998. ومن الجدير بالملاحظة، أن نقل المسافرين بحراً EU-MED محدوداً ويقتصر على أعداد صغيرة من الرحلات النظامية عن طريق المعابر النهرية، فمن جانب آخر، هناك اهتمام متنام في الرحلات البحرية ضمن المنطقة.

الشكل البياني 4: نسبة النقل بالحاويات إلى النقل غير المعبأ، 2001



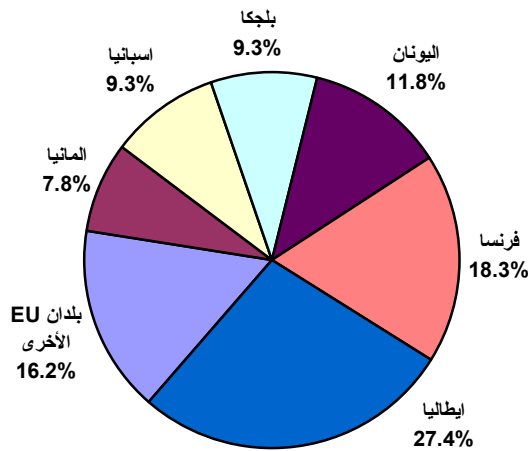
الشكل البياني 3: نسبة البضائع المحملة و المفرّغة، 2001



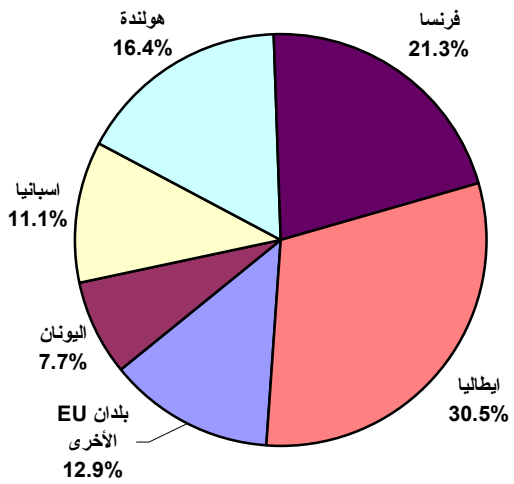
مزال النشاط البحري في بلدان MED مرتبطاً بشكل وثيق بالشحنات الضخمة وهذا ما يميز التدفق في سفن النقل والمعدات المتوفرة ف الموانئ. تملك الجزائر ثلاث من أضخم محطات النفط في المنطقة (بثوة، سكيكده، أرزيو) والتي ساهمت عام 2001 إلى حد كبير في شحن كميات ضخمة من سائل النفط الذي يهيمن على الاقتصاد البحري في هذا البلد والبالغ 83%. وينطبق ذلك على سوريا أيضاً، حيث يتمركز أكثر من 56% من النقل البحري في ميناء بانباس، وهو ميناء نفطي. وكذلك تهيم شحنات المواد السائلة في تركيا (51 مليون طنأ عام 2001) حيث تشكل 38% من إجمالي الحمولة بالطن. وتشكل أيضاً شحنات المواد الجافة غير المعبأة، كالوقود، المعادن، الصلب، الحديد، الفضة، والإسمنت 25% من إجمالي نشاط المرافئ في تركيا، باعتبارها من ذات الصنف على الغالب. وفي تونس تشكل 12 مليون طنأ من الشحنات السائلة 44% من عائد حركة النقل البحرية للبلاد، حيث يحقق ميناء سخيرة تقريباً النصف. والصنف الأول الذي تميز به ميناء الأردن الوحيد هو الشحنات الصلبة في العقبة (63%) ويساهم بشكل رئيسي في نقل أكثر من 6 مليون طنأ من الفوسفات، البوتاس و الأسمدة. وفي الموانئ الإسرائيلية حيث تعد المنتجات الزراعية (الحمضيات والفواكه بشكل رئيسي) والوقود المعدنية الصلبة من المنتجات الأكثر انتشاراً، تشكل حمولة الشحنات الجافة (40%) وذلك بفضل المحطة المختصة في بلدة الخضيرة والتي تستورد ما يقارب 7 مليون طنأ من الفحم في العام. وفي المغرب تشكل حمولة الشحنات الصلبة 54% (معظمها فوسفات، حبوب ومعادن خام ومعادن مصنعة) بينما تبلغ الشحنات السائلة 28% (بشكل عام، نفط و كيماويات). ويشكل النقل بالشحنات الصلبة في موانئ مصر الرئيسية، 41% من الإجمالي. وبالرغم من أن نقل بالحاويات و باتباع نظام الشحن والتفريغ الذاتي من وإلى السفن (ro-ro) محدود في معظم موانئ MED، إلا أنها تزداد بنسبة ثابتة، خاصة في البلدان التي لا تزال لديها قدرات كامنة للتطور من حيث أصناف ووسائل الشحن المستخدمة.

تشكل البضائع المنقولة بين موانئ EU و MED عام 2000 (باستثناء مصر و مالطة) 48% من إجمالي التدفق¹ الخارجي البحري لدول MED و 22% فقط من التدفق الداخلي. تشكل بالقيم المطلقة حوالي 60 مليون طنأ من البضائع عبرت المتوسط لتفريغ حمولاتها في موانئ MED وحوالي 180 مليون طنأ أخذت اتجاهات مختلفة. وتشمل هذه الأرقام 86 مليون طنأ من البضائع المبحرة من و إلى الموانئ المصرية و 6 مليون طنأ من و إلى مالطة. تعد EU الشريك البحري الرئيس لمنطقة MED، وهي كذلك بالنسبة لهذه البلدان كل منها على حدا. وبشكل عام، تستهلك البضائع الواردة من والمنقولة إلى EU 27% من الرسوم على وزن الحمولة بالأطنان في ميناء كل بلد. والاستثناء الوحيد الأردن 13% و تركيا 19%. تعد شبه القارة الهندية الشريك البحري الرئيس للأردن 28% وكذلك الشرق الأدنى 23%. بينما تكمن العلاقات الرئيسية للموانئ التركية مع بلدان أوروبا الشرقية و الوسطية و البلقان 44%. كما تعد أهمية دول MED في حركة الملاحة التي تخص دول EU أقل شأنًا، ولا تمثل أكثر من 8% من إجمالي وزن الحمولة بالأطنان. ورغم ذلك تأتي 72% من الحمولة المفرغة في هولندا من موانئ MED، وكذلك 27% من البضائع المفرغة في أسبانيا، و 17% من البضائع المفرغة في إيطاليا و 16% من البضائع المفرغة في فرنسا.

شكل 6: بلدان EU حيث تفرغ فيها البضائع من موانئ MED



شكل 5: بلدان EU حيث تشحن منها البضائع إلى موانئ MED



¹ وفقاً للتقديرات، تعد هذه النسب المؤوية بخسة التقدير. فقد تكون النسبة على المستوى الإجمالي أعلى بشكل خاص بالنسبة للتدفق الخارجي MED، إن أخذت مصر ومالطة بعين الاعتبار. وقد وصل التدفق الخارجي من تونس إلى EU إلى 70% من الإجمالي.

تم نقل حوالي 25 مليون طنًا عن طريق البحر بين مصر وإيطاليا عام 2000؛ و23 مليون طن بين مصر وهولندا، و18 مليون طن بين الجزائر وفرنسا. تستقطب هذه المعابر الثلاث الهامة 27% من إجمالي التدفقات. وبشكل عام، تبلغ عدد الطرق البحرية بين دولة EU ودولة MED 25 طريق، وتشحن على الأقل 2.4 مليون طنًا من البضائع خلال العام. وتنتهي سبعة من هذه المعابر في الجانب EU في إيطاليا، خمسة في فرنسا وأربعة في أسبانيا. بينما في الجانب MED تستقطب كلاً من مصر والجزائر الطرق الرئيسية في حالات سبعة لكل منها، وتستقطب تركيا ثلاث فقط.

النقل البري

تقدر المسافة عبر بلدان منطقة MED بأكثر من 741 ألف كم. وتبلغ أطوال الطرق المعبدة 429 ألف كم، وتحظى تركيا وحدها بأكثر من 57% من إجمالي شبكة الطرق. تليها الجزائر حيث تحظى بـ 105 ألف كم من الطرق، تشكل نسبة تصل إلى 14%. وتتراوح في البلدان الأخرى أطوال شبكة الطرق بين 57.2 ألف كم في المغرب إلى 2.5 ألف كم في مالطة، الأصغر بين بلدان MED. وتفوق أطوال الطرق الممتدة في الضفة الغربية وقطاع غزة (2055 كم حسب بيانات 1998) شبكة الطرق المتوفرة في مالطة قليلاً، بالرغم من أن مساحة مالطة أكثر عرضاً بـ 19 مرة ويزيد عدد سكانها تقريباً 10 مرات. ارتفع وسطي معدل النمو السنوي للبنى التحتية للطرق بمقدار 2.97% خلال الفترة 1997 و2001 في منطقة MED، حيث تم تعبيد حوالي 61 ألف كم من الطرق الجديدة خلال أربع سنوات.

تستخدم خطوط السكة الحديدية في ثمانية فقط من أصل اثنا عشرة دولة جنوب-شرق متوسطة وهي: الجزائر، المغرب، تونس، مصر، الأردن، سوريا، إسرائيل وتركيا. وتعمل خطوط الأنابيب في عدة بلدان MED ويبلغ إجمالي أطوال الأنابيب أكثر من 33 ألف كم. كما تعتبر الشبكة الموجودة في الجزائر والتي تبلغ 13 ألف كم الأكثر امتداداً في المنطقة. وتزيد البنى التحتية لخطوط الأنابيب في الجزائر ثلاث مرات عن خطوط السكة الحديدية. وكذلك في تونس فإن خطوط الأنابيب أكثر امتداداً أيضاً من خطوط السكة الحديدية، وبالرغم من أن غالبية خطوط الأنابيب العاملة في المنطقة MED تنقل النفط فإن حوالي 11 ألف كم من الخطوط تنقل الغاز الطبيعي. وبالإجمال، فإن أطوال خطوط أنابيب النفط في المتوسط MED أطول قليلاً من خطوط أنابيب النفط في EU وهي أكثر من ضعف أطوال خطوط النفط في منطقة CEC.

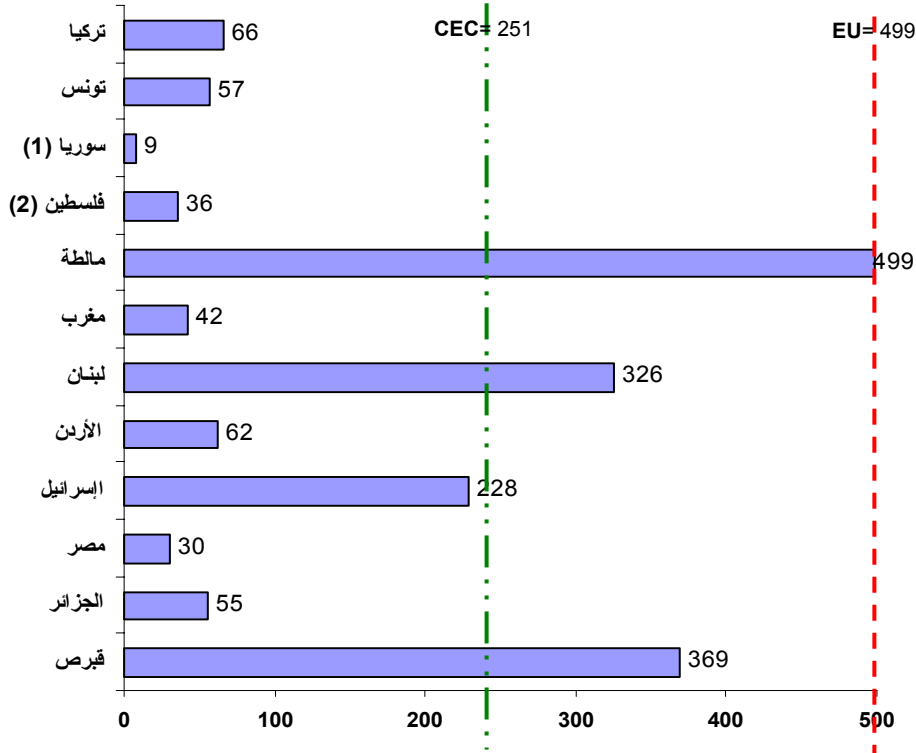
جدول 7: البنى التحتية للنقل البري (كم لكل 1 000 كم مربع)، عام 2000

الدول	البري	السكك الحديدية	خطوط أنابيب النفط
قبرص (CY)	1 911.0	-	-
الجزائر (DZ)	43.8	1.7	3.0
مصر (EG)	49.7	4.4	8.9
إسرائيل (IL)	735.2	30.2	11.5
الأردن (JO)	81.1	5.9	2.3
لبنان (LB)	634.5	-	-
المغرب (MA)	81.2 ⁽¹⁾	2.7	0.8
مالطة (MT)	7 158.2	-	-
السلطة الفلسطينية (PS)	414.5 ⁽²⁾	-	-
سوريا (SY)	240.7	15.1	9.8
تونس (TN)	116.1	11.8	9.1
تركيا (TR)	532.6	11.0	3.0
MED	138.3	4.7	4.2
EU	1 253.3 ⁽³⁾	49.6	6.8
CEC	1 112.2 ⁽³⁾	60.4	9.4

ملاحظات: (1) بيانات سنة 2001؛ (2) بيانات سنة 1998؛ (3) بيانات سنة 1999

يتزايد استخدام عربات النقل بسرعة كبيرة في العديد من بلدان MED، وبشكل خاص في الأردن، تونس، قبرص و تركيا. ومع هذا، تختلف نسبة عدد السيارات إلى السكان من بلدٍ لآخر ففي سوريا ينخفض هذا المعدل إلى الحد الأدنى بين دول المنطقة ويصل إلى 9 سيارات لكل 1 000 مواطن فقط (بيانات عام 2000). ومن ناحية أخرى، يرتفع هذا المعدل في مالطة (497 في سنة 2000 و 499 في سنة 2001) وقبرص (355 في سنة 2000 و 369 في سنة 2001) إلى الحد الأعلى بين دول المنطقة وتتقارب مع المعدلات التي تمتاز بها دول EU والتي تصل إلى 499 سيارة لكل 1 000 مواطن، كما تعد نسبة استخدام السيارات في لبنان مرتفعة نسبياً (325 في سنة 2000 و 326 في سنة 2001)، إلا أن غالبية بلدان MED قد سجلت نسب تتراوح بين 7 - 15 مرة أقل، مقارنة بالمعايير السائدة بين الدول EU. إذ يصل معدل استخدام السيارات في جميع الدول MED، باستثناء البلدان الثلاثة المذكورة أعلاه، إلى مستويات تقل عن أدنى مستوى له في إحدى الدول EU (اليونان 304 سيارة ركاب لكل 1 000 مواطن). وبلغ هذا المعدل في بلدان CEC 242 سيارة لكل 1 000 مواطن عام 2000 و 251 عام 2001. وتتنخفض هذه النسبة إلى المستوى الأدنى في رومانيا (139 عام 2000 و 143 عام 2001)، وهي مع ذلك، تزيد عن المعدل السائد في غالبية بلدان جنوب وشرق المتوسط. وقد ازداد معدل استخدام السيارات منذ عام 1997 في جميع المناطق الثلاث مقابل ازدياد الطلب على الحركة. ومن الواضح أنه يتطور بسرعة أكبر في المنطقة MED عنه في EU وحتى أنه أكثر سرعة في بلدان CEC.

شكل 7: نسبة استخدام عربات النقل، 2001



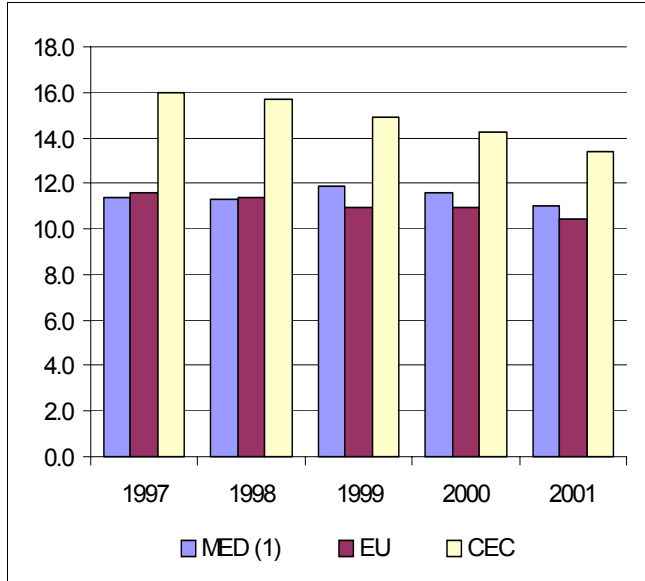
ملاحظات: (1) بيانات 2000؛ (2) بيانات 1999.

تفيد الإحصاءات، بأن أكثر من 26 ألفاً من سكان بلدان منطقة MED قد فقدوا حياتهم نتيجة لحوادث الطرق عام 2001 كما بلغ عدد الجرحى² أكثر من 387 ألف شخصاً، حيث تشكل نسبة تقارب 70 حادث وفاة و990 جريحاً في اليوم. وتظهر البيانات أن العدد الإجمالي لقتلى حوادث الطرق في عدة بلدان من جنوب وشرق حوض المتوسط يرتفع باستمرار، بينما في المنطقة الشمالية، تشهد دول EU و CEC، انخفاضاً مستمراً مع مرور الزمن ويعود ذلك إلى اتخاذ إجراءات أمنية خاصة في سياسة سلامة الطرق. ويعتبر موضوع سلامة الطرق ضمن منطقة MED أمراً هاماً، حيث أن عدد القتلى والجرحى قد ازداد أو بقي على حاله منذ عام 1997، بينما يطرأ على هذا الاتجاه انخفاضاً تدريجياً في منطقتين EU و CEC. وبالرغم من ذلك يمكن الملاحظة بأن عدد حوادث الوفيات يشهد انخفاضاً تدريجياً في مالطة، وقبرص وتركيا. ومن الواضح أن هناك صعوبة في تقدير التحسن الذي طرأ على هذا الوضع في مالطة وذلك بسبب قلة عدد الحالات. وعلاوة على ذلك، قد ازدادت نسبة الإصابات بسبب حوادث الطرق بمقدار 13% سنوياً في هذا البلد - وهي أعلى نسبة سجلت بين بلدان منطقة MED. وقد شهدت لبنان أيضاً انخفاضاً في عدد الوفيات نتيجة لحوادث الطرق، ولكن عدد الإصابات قد ارتفع سنة بعد سنة. وشهدت إسرائيل تحسناً في الوضع ما بين عام 1997 و2000 غير أن حوادث الوفيات قد ارتفع إلى 17.6% عام 2001، لكن لحسن الحظ، استمر إجمالي عدد الضحايا بالانخفاض. وقد سجلت الأردن ارتفاعاً كبيراً في حوادث الوفيات (بلغ وسطي المعدل السنوي 7.9%) وتبعته مباشرة سوريا (6.6%)، وتونس (5.6%)، والمغرب (4.3%)، والجزائر (1.6%) وكان على الأغلب مصحوباً بزيادة حادة في عدد الجرحى. وازدادت الوفيات نتيجة حوادث الطرق بسرعة تفوق الزيادة السكانية في أربعة بلدان على الأقل من الدول اثنا عشر في منطقة MED (من حيث معدل النمو السنوي).

وفي المتوسط، لا يزال عدد الوفيات لكل 100 000 من السكان ضمن منطقة MED على أي حال ثابت، وقد طرأ تحسناً طفيفاً، إذ انخفض من 11.3 في عام 1997 إلى 11 في عام 2001. وعلى أي حال، لم تحرز دول منطقة MED كل على حداء، تقدماً من حيث سلامة الطرق. فقد ازدادت مخاطر الوفيات نتيجة حوادث الطرق في أربعة بلدان على الأقل بمقدار 1، 2 أو حتى 3 وحدات (الأردن، المغرب، سوريا و تونس).

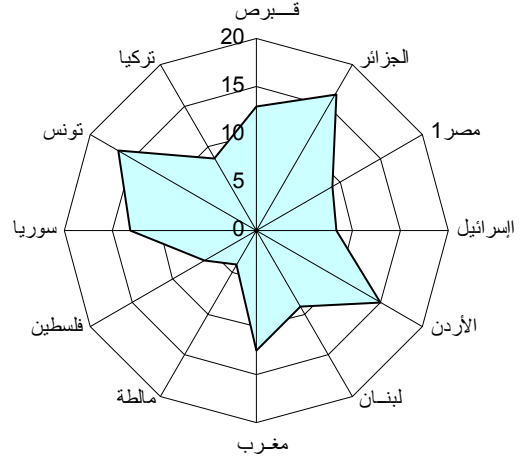
² بيانات 1999 بدلاً من 2001 لمصر والسلطة الوطنية الفلسطينية

الشكل البياني 9: مخاطر الوفيات نتيجة حوادث الطرق



ملاحظة: (1) إجمالي بيانات 2000 وMED 2001 بما فيها بيانات 1999 لمصر والسلطة الوطنية الفلسطينية

الشكل البياني 8: الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق لكل 10 000 مواطناً، 2001



بشكل عام، تعد حوادث السكة الحديدية نادرة، وعندما يحصل حادث من هذا القبيل فعادةً يقع عدداً كبيراً من الضحايا. لذلك فقد تخضع الإحصاءات إلى تقلبات شديدة بين سنة وأخرى وكذلك تحد من إمكانية المقارنة مع طرق النقل الأخرى. ورغم ذلك، فقد بلغ عدد الضحايا في كل من تركيا والجزائر نتيجة لحوادث السكة الحديدية أكثر من 500 خلال السنوات الخمس قيد الدراسة، وبلغت الذروة في تركيا حيث وصل عدد الضحايا إلى 731 قتيلاً عام 1998. وفي الجزائر فإن عدد الذين فقدوا حياتهم نتيجة لحوادث خطوط السكة الحديدية كان أقل بـ 104 مرات من عدد الذين قتلوا في حوادث الطرق، وفي تركيا، حيث بلغ عدد ضحايا حوادث السكة الحديدية 165 وفاة عام 2001، فقد شكلت ما يعادل 34 مرة أقل من الضحايا التي تسببها حوادث الطرق.

شعارات واختصارات:

EU مجموع 15 دولة أعضاء في الإتحاد الأوروبي

MED مجموع 12 دولة في الشراكة المتوسطية، الذين صدقوا على إعلان برشلونة في تشرين الثاني 1995:
 DZ = الجزائر؛ CY = قبرص؛ EG = مصر؛ IL = إسرائيل؛ JO = الأردن؛ LB = لبنان؛ MA = المغرب؛ MT = مملكة؛
 PS = السلطة الفلسطينية؛ SY = سوريا؛ TN = تونس؛ TR = تركيا

CEC مجموعة بلدان أوروبا الوسطى العشرة

: غير متوفر - لا شيء (صفر) . غير مطبق

هذه المراجعة المختصرة أعدت تحت مسؤولية CESD-Roma بالتعاون مع Eurostat ضمن إطار MED-Trans/MEDSTAT البرنامج الفرعي للنقل.

إعداد Aline Pennisi.