مصر : بدأ قطاع الصناعة الحديثة في مصر منذ فترة طويلة ، وتعد أهم صناعاتها هي النفطية التي تمثل أولى صادرات مصر ، إلى جانب صناعة الغزل والنسيج والمنتجات الغذائية وصناعة الحديد والصلب والألومنيوم والمنتجات المعدنية والهندسية ومنتجات الأسمدة والمنتجات الكيماوية والدوائية ومنتجات مواد البناء والإسمنت والفوسفات ، التحويلية نسبة ١٧ من الناتج المحلي الإجمالي ، ـ السعودية : يتميز قطاع الصناعة بسيطرة صناعة النفط والغاز ، وهذا أمر طبيعي بدولة تنتج ثلث ما تنتجه منظمة الأوبك وأولى دول الوطن العربي إنتاجاً ، ويلعب قطاع النفط دوراً محورياً في الاقتصاد السعودى مشكلاً ٣٦% من الناتج المحلى الإجمالي و 90% من عوائد الصادرات و ٧٥% من إيرادات الخزينة. كما تصنع السعودية الحديد والصلب والصناعات الكيماوية والبتروكيماوية والأسمدة والصناعات الخفيفة كمواد البناء والمنتجات الغذائية والحيوانية ، وتشكل الصناعات التحويلية نسبة 9%. 5% من الناتج المحلى والإجمالي مقابل ٣٧. ـ الإمارات : تضم الإمارات العديد من الصناعات أهمها النفط والغاز ، إذ يلعب النفط دوراً مهماً في التنمية الاقتصادية ، وعلى الرغم من سياسة تنوع مصادر الدخل ، بلغت مساهمة هذا القطاع ٣٦% من الناتج المحلى الإجمالي و ٤٧% من عوائد الصادرات و ٦٩% من الإيرادات الحكومية ، كما تضم البلاد صناعة الحديد والصلب والألمنيوم والكيماويات والبتروكيماويات ومواد البناء والزجاج والأصباغ وصناعة الغزل والنسيج والملابس الجلود ، وتشكل الصناعات التحويلية نسبة ١١. ـ الكويت : تسيطر صناعة النفط وتكريره على معظم الصناعة الكويتية ، ذلك أن قطاع النفط يعتبر عماد البناء الاقتصادي مشكلاً نسبة ٤٥% من الناتج المحلى الإجمالي و ٩٥% من عوائد الصادرات ، وقد أدى نمو الصناعة والقطاع المالى إلى تحسين الأداء الاقتصادي للبلاد خلال الفترة ١٩٩٤ – ١٩٩٨ ، في أعقاب حرب الخليج الثانية ، وإلى جانب صناعة تكرير النفط هناك صناعة البتروكيماويات والمنتجات المعدنية والصلب والأسمنت وصناعة مواد البناء والمواد الغذائية ، بالإضافة إلى بعض الصناعات الخفيفة . وتشكل الصناعات التحويلية نسبة ١٣. ٣% من الناتج المحلى الإجمالي مقابل ٤٠% للصناعات الاستخراجية . عُمان : تسيطر على الصناعي العمانية تكرير النفط والغاز ، ورغم المحاولات في تنويع مصادر الدخل ، وإقامة بيئة اقتصادية جاذبة لرؤوس الأموال المحلية والعالمية ، ٧٩ يلعب دوراً مركزياً في الاقتصاد العماني وتؤثر إيراداته على مستوى أداء النشاطات الاقتصادية الأخرى ، وبالإجمالي يشكل ٨٠% من عوائد الصادرات و ٧٨% من إيرادات الحكومة وحوالي ٤٠% من الناتج المحلى الإجمالي ، وإلى جانب صناعة النفط وتكريره والغاز الذي يحظى باستثمارات تزيد على ٤ مليارات دولار ، ومتوسطة الحجم، ولدى البلاد مشاريع في صناعة البتروكيماويات والألمنيوم والأسمدة . ـ البحرين: سيطرت على الصناعات البحرينية صناعة النفط والتي شكلت هذه الصناعة حوالي ٦٧% من إجمالي الصادرات و ٥٧% من إجمالي إيرادات الدولة وتتكون من نفط خام أساساً من السعودية ، والتي قامت بتحويل نفط حقل أبو سعفة على حدود البلدين إلى البحرين في عام ١٩٩٦ ، مما زاد من عائدات البحرين النفطية ، وتجدر الإشارة إلى أن البحرين هي الوحيدة بين دول مجلس التعاون الخليجي التي تصدر منتجات نفطية ولا تصدر نفط خام ، وتشهد البلاد عدداً من المشاريع الصناعية ومشاريع التوسعة ، ولاسيما في قطاع النفط والغاز والألمنيوم ، إلى جانب عدد من المشاريع الصغيرة والمتوسطة ، ويساعد في ذلك تمتع البلاد بأنظمة نقل واتصالات متطورة ، مما جعلها مركزاً لعدد من الشركات العالمية ، ومركزاً للانشطة المالية والاستثمارية . كما تضم البلاد صناعة صهر الألمنيوم والحديد والصلب والصناعات الخفيفة والمتوسطة وإصلاح السفن ، وتشكل الصناعات الحويلية حوالي ١٤. ٧% للصناعات الاستخراجية . ـ قطر : سيطر قطاع النفط أيضا على الاقتصاد القطرى مشكلاً ٣٦% من الناتج المحلى الإجمالي و ٨٠% من عوائد الصادرات و 60% من إيرادات الحكومة ، ومن أسباب ذلك ونتائجه معاً قامت قطر بتطوير عدد من المشاريع الصناعية مثل البتروكيماويات والأسمدة إلى جانب مشاريع الحديد الصلب . ويشمل القطاع الصناعي البتروكيماويات والأسمدة ، ومطاحن الدقيق ، إلى جانب المنظفات والصباغ والجبس ومستحضرات التجميل ، وتشكل الصناعات التحويلية نسبة ٧. ١ للصناعات الاستخراجية ، وتجدر الإشارة إلى أن البلاد تحتل مركز الصدارة فى حجم النشاط الصناعي للغاز الطبيعي في المنطقة ، حيث قامت بتنفيذ مشروعين كبيرين لتصدير الغاز السائل بمشاركة شركات عالمية . ـ الجزائر : تمتلك الجزائر قاعدة صناعية متينة تؤهلها للتطور ، وتعتمد البلاد اساساً على صناعة الغاز الطبيعي والنفط ، التي تشكل حوالي ٥٧ من الإيرادات الحكومية و ٣٠% من A. الناتج المحلى الإجمالي ، وأكثر من ٩٥% من الصادرات ، ويذكر أن المؤسسات العامة الصناعية في الجزائر تساهم بأكثر من ثلاثة أرباع الإنتاج الجزائرى وإلى جانب صناعة النفط والغاز ، بها صناعة الحديد والصلب والصناعات الخفيفة والبتروكيماويات والصناعات الغذائية ، وتشكل الصناعات التحويلية نسبة 9% من الناتج المحلى الإجمالي مقابل ٣٠% للصناعات الإستخراجية . اليمن : تعد صناعة اليمن خفيفة فيما عدا صناعة تكرير

lakhasly.com © تم تلخيص النص بواسطة موقع لخصلي

البترول ، وتضم اليمن صناعة المنتجات الغذائية والمشروبات والأسماك المعلبة والنسيج وصناعة منتجات المعادن وصناعة الأسمنت وتشكل الصناعات التحويلية نسبة % من الناتج الإجمالي المحلى ، مقابل ٣٠% للصناعات الاستخراجية ، وقد أفاد مسح صناعى بأن المنشآت الصغيرة تمثل ٩٥% من إجمالي منشآت الصناعات التحويلية وتستخدم ٤٨ من العاملين في القطاع الصناعي وتحقيق ٢٦ من القيمة الإجمالية للإنتاج ، ويستحوذ القطاع الخاص على ملكية معظم المنشآت الصناعية ، فيما لا يتجاوز حصة القطاع الخاص الأجنبي سوى ١٢% . ـ ليبيا : تمتلك ليبيا قطاعاً صناعياً يضم العديد من النشاطات ، ومن أهم الصناعات في ليبيا صناعة النفط والغاز ويشكل النفط عماد الاقتصاد الليبي ، إذ يشكل حوالي ثلث الناتج المحلى الإجمالي ومجمل الصادرات . وهناك صناعة البتروكيماويات والأسمدة والحديد والصلب والأسمنت ، إلى جانب صناعات خفيفة أخرى ، مقابل ٢٤. ٨% للصناعات الاستخراجية. ـ المغرب : وتضم المغرب صناعة الفوسفات ومنتجات النسيج والملابس والصناعات الغذائية والجلود والأحذية والورق ومصنوعاته. والصلب والحديد ومنتجات منجمية مصنعة ومنتجات معدنية وكيماويات ومعدات كهربائية وإلكترونية ومنتجات مطاط وبلاستيك ، والصناعات الإستخراجية ١. ٨% . ـ تونس : تهتم تونس بقطاع الصناعة لحاجتها لتنويع القطاعات الاقتصادية ، وتعد أهم الصناعات التونسية هي المنسوجات والملابس والصناعات الغذائية والجلود والأحذية ومواد البناء والمعدات الكهربائية والإلكترونية ، ٨% للصناعات الإستخراجية . ـ الأردن : يسيطر قطاع الخدمات الأردنية على حوالي ٧٥% من الناتج المحلي الإجمالي أثر ذلك على القطاع الصناعي الذي تحاول الدولة النهوض به ، مقابل ٣٠. ٦ للصناعات الإستخراجية. ٢% من الناتج المحلي الإجمالي تعد أغلبها صناعات تحويلية ، وتعد أهم الصناعات في لبنان ، ـ موريتانيا : تعاني البلاد من نقص في اليد العاملة الماهرة ، وتخلف في البنية التحتية ، أثر ذلك على القطاع الصناعي، الذي يتمحور حول صناعة الأسماك ، حيث يعتبر قطاع صيد الأسماك وتصنيعه مصدراً حيوياً لمعيشة السكان ودخل البلاد من التصدير ، إلى جانب تعدين خامات الحديد والنحاس والذهب ، وليس لموريتانيا مصادر هيدروكربونية ، لكن صناعة النفط تعتبر قطاعاً هاماً لاقتصادها وتعد موريتانيا واحدة من أصل أربع بلدان في غرب أفريقيا تمتلك مصفاة تكرير عاملة ، مقابل %١٠. ٩ للصناعات الإستخراجية . ـ السودان : تضم السودان عدة صناعات تتمثل في صناعات النسيج و تكرير السكر و الدقيق وإنتاج الزيوت النباتية والصناعات الجلدية والأسمنت والصناعات الصغيرة ويعمل القطاع الصناعي بطاقة محدودة ، مقابل ٨. ١% من الصناعات الإستخراجية . ـ سوريا : تقوم سياسة القطاع الصناعي بالسماح بدخول القطاعين الخاص والمشترك كافة الأنشطة الصناعية ، ويشتمل الإنتاج الصناعي على الجرارات الزراعية والأسمدة والأسمنت والكهرباء والصناعات الأساسية ومنتجات النفط والغاز ، والمنتجات القطنية وتعليب الفواكه والخضروات ومنتجات الألبان ومصافي السكر وطواحين الدقيق ومعاصر الزيوت و الأدوية والزجاج وأجهزة التليفزيون والغسالات وغيرها . ٨٢ ٦% من الناتج المحلي الإجمالي ، مقابل ١٢. ٤% للصناعات الاستخراجية . ـ العراق : تعاني العراق من عدم توفر مستلزمات الإنتاج والتي دمرت وعانت أثناء حرب الخليج الثانية ، وقامت السلطات العراقية بإعادة بناء جزء كبير مما دمر ، وقامت بإصلاح معظم المنشآت الإنتاجية النفطية لديها وبعض من البنية التحتية ، ولكنها تواجه نقصاً حاداً في الحصول على المواد الأولية وقطع الغيار الضرورية لتنشيط القطاع الصناعي ، مما أدى إلى إغلاق العديد منها ، والعراق من الدول الغنية بالثروة الطبيعية والمائية ، وكان لديها صناعات هامة في مجال النفط والفوسفات والصلب والحديد والألومنيوم والبتروكيماويات، وتتركز الصناعة أساساً على قطاع النفط . ٨% من الناتج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٧ ، وكانت هذه النسبة عام ١٩٩٠ نحو ٨. ٨% و ١٤. ٣% على التوالي . ـ الصومال : تعتبر الصومال من الدول الأقل نموا في العالم، ويتركز القطاع الصناعي حول تصنيع المنتجات الزراعية وخصوصاً تكرير السكر وتعليب اللحوم وتصنيع الأسماك والدباغة ، وبلغ إجمالي الطاقة التصميمية القائمة في الصومال لتكرير النفط ١٠ آلاف برميل يومياً عام ١٩٩٦ ، النفط الخام المستورد من السعودية. أهم الصناعات في الوطن العربي : صناعة الغزل والنسيج قامت صناعة الغزل والنسيج منذ فترة طويلة وأدخلت عدة تحسينات عليها حتى اصبحت تضاهي نظرياتها في الاقطار المتطورة ومما ساعد على تطورها توفر موادها الأولية من القطن والصوف في أجزاء الوطن العربي وتعتبر هذه الصناعة من الصناعات الكبرى نظرا لضخامة الاستثمارات المستغلة في مؤسساتها وضخامة عدد المشتغلين فيها والذين يقدر عددهم بحوالي نصف مليون شخص وقد بلغت من الاتقان والجودة مما جعلها تغزو الاسواق الخارجية إضافة الى الاسواق المحلية التي كانت تعتمد على الاستيراد الخارجي. ٨٣ و بلغ مجموع انتاج الوطن العربي من خيوط الغزل حسب احصاء ١٩٥٩ مايقرب من (١٣٠) الف طن وما يقرب من (٩٠٠) مليون متر من المنسوجات القطنية والحريرية والصوفية ارتفع خلال السنوات الاخيرة حتى بلغ حوالي (٦٠٠) الف طن من الاول واكثر

lakhasly.com © تم تلخيص النص بواسطة موقع لخصلي

من (٢٠٠٠) مليون متر من الثاني لكن بعض الدول العربية لا تزال تستورد منسوجات من الخارج . وأهم الدول التي تنتج المنسوجات بالطرق الحديثة هي مصر وسورية ولبنان والعراق وقد كان للحرب العالمية الثانية اثر ملموس في تقدم صناعة المنسوجات في مصر بحيث اصبحت المنسوجات القطنية فيها تستهلك حوالي ثلث المحصول الكلي للقطن المصري وبلغ انتاج الغزل نحو (١٣١) الف طن في سنة ١٩٦٥ و (٢٣٩) الف طن في عام ١٩٨٠ ارتفع الى ٢٢٩ الف طن في عام ١٩٨٣ وانتاج المنسوجات القطنية حوالي ٨٩ مليون متر في ١٩٦٥) و (٦٠٤) مليون متر في عام ١٩٧٨ ارتفعت الى (٩٢٢) مليون متر في عام ١٩٨٣ وتعتبر المحلة الكبرى وكفر الدوار والاسكندرية وطنطا ودمياط أهم مراكز انتاج الغزل والمنسوجات القطنية في مصر، وتعاني صناعة الغزل و النسيج من بعض المشكلات . ولقد نشطت صناعة الحرير الصناعي في مصر حتى بلغ انتاجها (١١) مليون متر في سنة ١٩٨٠ وتستورد أنواع من الصوف لصناعة النسيج الرفيع. اما في سورية فقد بدأت صناعة الغزل والنسيج في سنة ١٩٣٣ وكانت محدودة ثم نمت بصورة ملحوظة ، وقد قدر انتاج سورية من المنسوجات القطنية بحوالي (٣٩) الف طن في عام ١٩٨٠ ، وتكاد صناعة المنسوجات القطنية تتكرر في مدينتي دمشق وحلب وتستهلك القطن المحلي قصير التيلة وقد اشتهرت مدينة حلب بصناعة المنسوجات الحريرية التي تعتمد على خيوط الحرير المستورد من الخارج وتقدر الطاقة الانتاجية في سورية بحوالي (٨٤) مليون متر من المنسوجات الحريرية وتقوم بعض الصناعات الصوفية في سورية معتمدة على الصوف المحلي الذي يقدر بحوالي (٨٠٠٠) طن يصدر منها (٧٥٠٠) طن ويستخدم الباقي في الصناعة وقد بلغ انتاجها في عام ١٩٧٦) حوالي ٢٤٠٠) طن ولكنه انخفض الى حوالي (١٢٠٠) طن في عام ١٩٨١ وتنتج كميات أخري محدودة من المنسوجات الصوفية . At وفي العراق بدأت صناعة الغزل واللنسج القطنية متأخرة بعض الشي اذ لم ينشأ مصنع حديث لها الا في سنة ١٩٤٥ في الكاظمية ثم الموصل والكوت وبغداد و الموصل ، اما الصناعات الصوفية فقد بدأت في العراق منذ القديم ولكن صناعة المنسوجات الصوفية الحديثة دخلت الى العراق في اواخر العهد العثماني وكان أول معمل أنشئ في بغداد في عام ١٨٦٤ وفي عام ١٩٢٦ تم بناء معملا لغزل ونسيج الصوف في بغداد الذي تطور سريعا بعد السبعينات. صناعة الحديد والصلب تضاعف إنتاج الحديد والصلب بالعالم العربي خمس مرات بين عامي ١٩٨٠ و ٢٠٠٠ ليصل إلى ١١ مليون طن ، لديها فائض مثلا السعودية ومصر. ٨٥ مقدمة : الفصل التاسع النق ـل كان للموقع الجغرافي الدور الهام فى ربط دوله بأرجاء العالم ، وذلك من خلال طرق وشبكات النقل المختلفة التى تمر عبر أرضه عبر العصور ، لأن طرق النقل البحرى كانت محفوفة بالمخاطر بسبب القراصنة ، مما جعل أرض الوطن العربى أداة اتصال وضرورية بين أجزاء العالم القديم ، ولأن النقل البرى مرهق وصعب فكانت تنقل السلع خفيفة الوزن غالية الثمن والتي تمثل الكماليات ، أما بعد التقدم العلمى وتطور وسائل المواصلات فقد تغير الوضع وأصبح معظم وسائل المواصلات بحرية أو جوية ، إلا أن الوطن العربي لم يفقد أهميته نظرا لوقوعه في قلب العالم ، كما تغيرات السلع من الكمالية إلى السلع الضرورية مثل البترول وغيرها مما يلزم الإنسان في حياته اليومية طرق النقل والتجارة في الحضارات القديمة : قامت الحضارة البابلية بأرض العراق ؛ حيث التقت طرق القوافل البرية القادمة من وسط آسيا وشرقها مع الطرق القادمة من جنوب بلاد العرب وآسيا الصغرى ، ومع الطرق والقوافل القادمة من شرق أفريقيا وموانئ البحر المتوسط ومصر ، وبالرغم من هذا الموقع المتفرد إلا أن البابليين لم يحترفوا التجارة ، بل ظلت الزراعة حرفتهم الرئيسية ، وكانت طرق النقل البحرى من اختصاص الفينقيون ولقرون عديدة وظهرت الحضارة المصرية القديمة كحضارة زراعية أساسا ، ومع ذلك كانت لأهلها صلات تجارية مع بلاد الشام من أجل استيراد الأخشاب لصناعة السفن التي حملت أساطيلهم الحربية والتجارية بالبحر الأحمر ، كما كانت لهم الصلات التجارية مع بلاد بونت حيث استوردوا العطور والبخور ، وكان المصريون القدماء يسمحون للتجار الأجانب بالدخول إلى أرضهم ٨٦ والإقامة بها حتى ١٧ ق. م ، كما أرسلوا القوافل البرية إلى بلاد العراق من أجل تبادل الصوف والمنسوجات والخشب والخيول وغيرها ، وحدث الشئ نفسه مع أفريقيا جنوب النوبة . وقامت الحضارة الفينيقية على أساس تجارى ، ولأن أرضهم جبلية فقد اتجهوا إلى البحر لتنمية ثرواتهم ، كما زرعوا الأشجار على جبال لبنان لبناء أساطيلهم البحرية التجارية ، ومن أجل تبادلها مع الشعوب المحيطة ، وقد أنشئوا الموانئ على طول سواحل البحر المتوسط من قبرص إلى جبل طارق، بل خرجوا إلى غرب أوربا حتى شواطئ انجلترا الجنوبية . وقد حافظ الرومان على حضارتهم على ما يقرب من ألف عام، وانتعشت التجارة بين الشرق والغرب في القرنين السابع والثامن ، وما أن قامت الحضارة العربية الإسلامية امتد نفوذ العرب والمسلمين التجارى من الهند إلى الأندلس مما ساعد على انتعاشها ، وقامت مراكز تجارية في بغداد ودمشق والقاهرة والإسكندرية وغرناطة وأشبيلية ، ومع الانتعاش التجارى تقدمت الزراعة والصناعة أيضا ، ثم بدأت هذه النهضة التجارية تهتز بقيام الحروب الصليبية على المشرق

lakhasly.com © تم تلخيص النص بواسطة موقع لخصلي

الإسلامى، وظهرت مراكز تجارية جديدة بجنوب أوربا في جنوة والبندقية ومرسيليا ، وقد أدى ذلك إلى تطور طرق النقل والمواصلات بين الشرق والغرب . وكشفت الظروف الطبيعية والاقتصادية بالوطن العربي، والعوامل المحيطة به تحكمه وسيطرته على الكثير من طرق التجارة المهمة على مر العصور التاريخية ومن أهم طرق التجارة التي سيطر عليها الوطن العربي ما يلي : ـ طريق الحرير : كان يمر هذا الطريق عبر بلاد الهلال الخصيب إلى ساحل البحر المتوسط الشرقي إلى أوربا ، وبدأ من وسط آسيا منذ الألف الثالث ق. م. مع ظهور الحرير في الصين وامتداده إلى بلاد فارس . ٢ ـ طريق الفيروز : عرف أيضا باسم طريق الأحجار الكريمة ، وقد اتفق في كثير من أجزائه مع طريق الحرير ، من بلاد فارس وأرمينيا وشمال العراق وامتد إلى أوربا . ٣ ـ طريق الملح والذهب : عبر هذا الطريق القارة الأفريقية من موانئ ساحل البحر المتوسط الإفريقي إلى وسط أفريقيا عبر الصحراء الكبرى ، حي توجد المحطات التجارية في كانو وتمبكتو ، وامتد عبر دروب الصحراء وأوديتها الكثيرة ، ونقلت القوافل خلاله العاج وسن الفيل وريش النعام والذهب من الجنوب إلى الشمال ، ونقل من موانئ المتوسط إلى أوربا ، وينقل الملح والمصنوعات من الشمال إلى الجنوب. AV ٤ – طرق الحج : انتشرت هذه الطرق عبر البلاد الإسلامية في آسيا وأفريقيا ، امتد منها طريقين في إفريقيا الأول من الأندلس والمغرب جنوب البحر المتوسط إلى مصر ومرورا بسيناء إلى مكة والمدينة ، والثانى من غرب أفريقيا حيث موريتانيا والسنغال مرورا بواحات ووديان الصحراء الكبرى حتى ميناء عيذاب بمصر (القصير الحالية) ، ويعبر البحر الأحمر حتى جدة ومنها إلى مكة والمدينة المنورة . ظهرت في آسيا العديد من طرق الحج منها طريق من إيران ووسط العراق وتركيا ، وجاءت طرق أخرى من الساحل الغربي والجنوبي للخليج العربي إلى الأماكن المقدسة، وطرق رحلة الشتاء والصيف السابق للإسلام من اليمن إلى بلاد الشام مرورا بمكة والمدينة ، والذي أصبح أحد طرق الحج بعد انتشار الإسلام . الموقع الجغرافي للوطن العربي وطرق النقل المختلفة جعل الموقع اتصال الوطن العربي بالعالم الخارجي سهلا وميسورا ، مما أثر في مواصلات الإقليم وعلاقته التجارية منذ القدم ، فموقع مصر مثلا بين دول العالم من أفضل المواقع بالنسبة لوسائل النقل البرية والبحرية والجوية ؛ حيث فتحها على كل دول العالم، وخاصة بعد شق قناة السويس و امتداد طرق نقل البترول عبرها وطرق النقل الجوى عبر أراضيها . أـ قناة السويس : منذ القدم وفكرة شق قناة تصل بين البحرين الأحمر والمتوسط تشغل بال المهتمين بوسائل النقل البحرى من شرق آسيا إلى أوربا ؛ حيث فكر الملك سنوسرت الثالث من الأسرة ١٩ (سيزوستريس (١٩٨٠ ق. م فى ربط البحرين الأحمر والمتوسط فشق قناة تصل البحر الأحمر بالنيل ومنه إلى البحر المتوسط ، وتبعه الملك نخاو في عام ٦٥٧ ق. وإن تغير موضعها مثل دارا ملك الفرس في القرن السادس قبل الميلاد، والذي حفرها بجانب الحافة الجنوبية لوادى الطميلات ، وكذلك بطليموس الثاني وتراجان وأدريان . وعندما فتح عمرو بن العاص مصر فى عام ٦٣٩م أعاد حفر قناة تراجان لتسهيل الاتصال بالحجاز عام ٦٤٢م . وسماه قناة " أمير المؤمنين " وكانت صالحة للملاحة حتى ردمها أبو جعفر المنصور العباسى ليقطع المؤن والذخائر عن المعتصمين العلويين في المدينة المنورة ، AA وما أن جاءت الحملة الفرنسية على مصر درس ليبير أحد علمائها مشروع ربط البحرين الأحمر والمتوسط مباشرة ، ولكنه أخطأ في تقدير منسوب البحر الأحمر لاعتقاده أنه يعلو عن البحر المتوسط بحوالى ٣٠. ٥ قدم (٩. ٩ متر) ، فعاد إلى فكرة الربط عبر النيل مرة أخرى . دخلت فكرة مشروع ربط البحرين أذهان الكثير من المهندسين ورجال الأعمال ، فتكونت في باريس جمعية دراسات قناة السويس فى نوفمبر عام ١٨٤٦م ، ضمت عددا من المهندسين والخبراء الإنجليز والفرنسيين والألمان ، وجاء فردنياند دليسبس بدعوة من سعيد باشا فقدم مشروع القناة وفوائدها لمصر ، فمنحه الوالي سعيد امتياز حفر القناة ، وبدأ الحفر في ١٥ أبريل ١٨٥٩ وفتحت في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩م. ويبلغ طول القناة بين البحرين الآن ١٦٢. ٥ كم من فنار بورسعيد حتى الطرف الجنوبي لرصيف بور توفيق، وتزدوج القناة في ثلاث مناطق الأولى عند تفريعة بورسعيد بطول 4 كم ، والثانية عن تفريعة البلاح بطول ١٠كم ، والثالثة عند تفريعة كبريت بين البحيرات المرة الكبرى والصغرى بطول ٧ كم ، ثم التفريعة الأخيرة في عام ٢٠١٥. وشهدت القناة تطورا في اتساعها وغاطسها ؛ مما يعنى مرور ناقلات البترول الكبيرة البالغ حجم حمولتها ٢٩٠ ألف طن ، أما الناقلات التي يزيد حمولتها عن ذلك يفرغ جزء منه في خط أنابيب السوميد في ميناء العين السخنة بخليج السويس ، ثم يعاد شحنها غرب الإسكندرية عند نهاية خط السوميد ، وتملك شركة قناة السويس أحدث المعدات والأجهزة والمساعدة في عملية الملاحة بها . وتقع القناة في قلب العالم القديم صاحب الحضارات القديمة والموقع المتوسط ، ويعطيها هذا الموقع أهمية عالية نظرا لعبور طرق المواصلات الرئيسية فى العالم من داخل الوطن العربي ، وتأتى القناة كأهم هذه الطرق الملاحية وأقصرها في الربط بين شرق العالم وغربه ، وأكثرها توفيرا للنفقات ، حيث توفر في المسافة من جنوب شرق آسيا وأوربا عن طريق رأس الرجاء الصالح ما بين ٥٠% و ٧٠% من المسافة ، ويظهر ذلك إذا

lakhasly.com © تم تلخيص النص بواسطة موقع لخصلي

عرفنا أن القناة توفر على السفن البريطانية المتجهة إلى الهند نحو . ٤٠٠ ميل ، ونحو ٣٠٠٠ ميل إلى الشرق الأقصى ، ١٢٢٠ ميل إلى استراليا . يمر الطريق الملاحى من غرب أوربا من المحيط الأطلنطى إلى البحر المتوسط ، ليعبر قناة السويس إلى البحر الأحمر ومنه إلى المحيط الهندى ، وهنا يتفرع الطريق إلى دول شرق أفريقيا وإلى جنوب شرق آسيا، ويحتل هذا الطريق المرتبة الثانية بين الطرق الملاحية العالمية ٨٩ بعد طريق المحيط الأطلنطى الشمالي ، ولكنه أكثر أهمية منه من حيث قيمة وأهمية ما ينقله من بضائع للعالم الصناعي ، فتنقل عبره المواد الأولية الهامة وكميات هائلة من البترول . تعتبر الملاحة في القناة مؤشرات على تقدم وتطور أو تراجع التجارة العالمية ، حيث يعنى انخفاض حركة الملاحة في القناة هبوط في التجارة العالمية وارتفاع فى الأسعار العالمية ، وهذا ما حدث في فترات غلق القناة في عام ١٩٥٦ ، ومن ١٩٦٧ إلى ١٩٧٥م . وتبرز أهمية القناة في أنها تربط بين إقليمين مختلفين فى تقدم كل منهما الصناعي ، إقليم غرب أوربا الصناعي وما يحتاج من مواد خام لازمة للصناعة وسوف يصرف فيها منتجاته الصناعية ، وإقليم جنوب شرق آسيا بما يحتويه من مواد خام وكبر حجم سوقه لكبر عدد سكانه ، وتمر هذه السلع عبر قناة السويس مما أعطاها أهميتها . ب خطوط نقل البترول : زادت أهمية موقع الوطن العربي وطرق النقل به بظهور الوطن العربي كأكبر منطقة إنتاج للبترول في العالم، حيث يبلغ مقدار إنتاجه منه حوالي ٢٧% % من الإنتاج العالمي ، كما يحوى حوالي ٥٨% من الاحتياطي العالمي، مما يجعل الدول الأخرى تحتاج إلى البترول العربي والذي يمر في طرق النقل داخل أرض الوطن العربي، وهذا مما ساهم في نشاط طرق النقل العربي . وساعد البترول على جعل الموانئ العربية خاصة في الخليج العربي أهم موانئ العالم البترولية ، لأنها تقوم على تصدير البترول وتقع بالقرب من مناطق إنتاجه ، وينقل إليها البترول عبر أنابيب من حقول الإنتاج إلى موانئ التخزين والتجهيز والإعداد والتصدير بشحنها في ناقلات متخصصة ، وتتزود هذه الموانئ بخدمات عملية تصدير البترول من خزانات متنوعة ومعامل تكرير ، وميناء سيدى كرير غرب الإسكندرية ، وموانئ رأس تنورة والخافجي وينبع بالسعودية ، وميناني الأحمدى وعبد الله بالكويت ، وموانئ جبل الظنة وجبل على والرويسي بالإمارات العربية ، وميناء الفحل بسلطنة عمان وأم سعيد بقطر ، وسترا بالبحرين ، وميناني كسكيدة وبجايه بالجزائر . أهم خطوط أنابيب نقل البترول العربي : المستوردة ، وقطر الأنبوب ٣٠ ـ ٣١ بوصة ، وخلال رحلته يمر في أربع دول هي : السعودية ، والأردن ، وسوريا ، ولبنان . وتوزع أرباح الخط على هذه الدول الأربع فتأخذ السعودية ٦٣% ، الأردن ١٣% ، وسوريا ٩. ولبنان 18%. 50. البحرين ، خط الظهران ـ ينبع : بدأ العمل فى إنشائه فى عام ١٩٨٢٠ ليربط بين شرق السعودية وغربها ، ولتلافي أخطار حرب الخليج ومشكلاته ، حتى ميناء ينبع على البحر الأحمر ، ونقل الخط عام ١٩٨٥ نحو ٦٠ مليون طن من البترول السعودي . ـ أنابيب العراق : خط كركوك – طرابلس : أنشأ في عام ١٩٣٤ وهو الخط القديم ، ويبلغ طوله ٨٥١ كم وقطره ١٢ بوصة ، وينقل نحو مليوني طن سنويا. خط كركوك ـ طرابلس المتوسط : ويمتد لمسافة ٩٩٢ كم ويبلغ قطره ١٦ بوصة ، وينقل حوالي ٦ مليون طن بترول سنويا ، وقد أنشأ في عام ١٩٤٩م خط كركوك ـ بنياس : ويمتد لمسافة ٨٩٦ كم وبقطر ٣٠ ـ ٣١ بوصة ، مليون طن وأنشأ عام ١٩٥٢م . ٩١ خط كركوك ـ حيفا : معطل من سنة ١٩٤٨م ، بعد قيام الكيان الصهيوني ، ويبلغ طوله ٩٩٢ كم وقطره ١٢ بوصة ، وأنشأ مع الخط الأول في عام ١٩٣٤م . ـ أنابيب الجزائر : يمتد خط شرق الجزائر و يربط بين منطقتى عجيلة وتجنتى بصحراء الجزار من حقول أوهانت وزارتين وتجوزنترين إلى ميناء الصخرة بشرق تونس على خليج قابس بين قابس وصفاقس ٢ ـ خطوط الأنابيب المحلية : ويقع مسارها بالكامل داخل الدولة المنتجة ومنها : ـ خطوط أنابيب نقل البترول من حقول إنتاجه بالسعودية إلى الخليج العربي ، وأهمها عند ميناء رأس تنورة بطول ٢٥كم . ـ أنابيب جنوب العراق من حقلى الزبير والرميلة حتى ميناء الفاو بطول ٣٤ ميلا وبقطر ٣٢ بوصة ، هذا إلى جانب خط الغاز الطبيعى من حقل الرميلة إلى البصرة بطول ٣٧ ميلا لتشغيل محطات الكهرباء ـ خط قطر من حقل دخان إلى ميناء مسيعيد ـ خط عمان من الحقل إلى ميناء الفحل ـ خط البحرين من حقل عوالى إلى ميناء سترة . ـ خط أنابيب اليمن من حقول أليف وصافر إلى ميناء رأس عيسى شمال ميناء الحديدة على البحر الأحمر ولمسافة ٤٠٠كم . ـ خط أنابيب سوريا من حقول كراتشوك والسويدية إلى مصفاة البترول بحمص وميناء طرطوس ـ خطوط أنابيب الجزائر من حقل حاسي مسعود إلى ميناء بجاية ، وخط حاسي مسعود ميناء سكيكدة على البحر المتوسط ، وخط ثالث من هود الحمراء إلى أرزيو ، وتبلغ طاقة الخطوط الثلاثة حوالي ٥٠ مليون طن ـ تضم ليبيا عدد من خطوط الأنابيب أهمها ثلاثة خطوط إلى ميناء مرسى البريقة من زلطن ـ البريقة ، زلطن ـ جبل وراقوبة عند الكيلو ١١٠ ، و ١٠ خطوط إلى ميناء رأس السدرة ، و ١٢ ٩٢ خط إلى ميناء رأس لانوف ، و ٣ خطوط إلى ميناء الزويتية ، وخط من حقل سرير إلى مرسى الحريقة بطول ٥١٤كم وبقطر ٤٠ بوصة ـ وتضم خطوط من حقول البترول إلى معامل التكرير وموانئ التصدير ، وخطوط أخرى لنقل منتجات البترول عبر الأراضى

lakhasly.com © تم تلخيص النص بواسطة موقع لخصلي

المصرية للاستهلاك المحلى ، وخط القاهرة ـ طنطا ، وخط طنطا – الإسكندرية ، وخطوط المنتجات البترولية من القاهرة ـ حلوان ، وخط القاهرة ـ طنطا ، وخط الإسكندرية ـ طنطا ، وخط السوميد من السويس ـ القاهرة ـ غرب الإسكندرية فى سيدى كرير وهو خط محلى من حيث الامتداد داخل دولة واحدة لكنه يؤدى دور الخطوط العابرة ، لأنه ينتقل البترول من العين السخنة إلى سيدى كرير لمساعدة الناقلات العملاقة التى لا تستطيع عبور قناة السويس بكامل حمولتها فإنه توجد خطوط محلية لنقله داخل الوطن العربي ، مثل الخط البحرى بين رأس تنورة وجدة بالسعودية لإمداد غربها بمنتجات البترول ، وخط رأس تنورة ـ ميناء السويس ، وخط الخليج العربي ـ عدم لتزويد معمل عدن لتكرير البترول ج- النقل الجوى : يتميز الوطن العربى الذى جعل منه المكان الأمثل لخطوط الملاحة الجوية ، ويساعد على ذلك تمتعه بمناخ معتدل منتظم تقل به ظاهرة الضباب والسحب ويسود جوه الصفاء طوال العام ، وأدى ذلك إلى أن أصبحت مطاراته نقاط ربط بين أجزاء العالم المختلفة كل أيام السنة إلى جانب خطوط النقل الجوى العالمية التى تمر بأرض الوطن العربي ، توجد خطوط داخلية تربط بين مدنه ودوله من الخليج إلى المحيط ومن الشمال إلى الجنوب أدى موقع الوطن العربي إلى أن أصبحت مطاراته محاور ربط بين مطارات العالم المختلفة ؛ حيث يقع في الجزء الجنوبي الغربي من آسيا وبالجزء الشمالي من أفريقيا وهما أكبر قارات العالم وقريب من قارة أوربا المواجهة لجانبه الإفريقي ٩٣ فقد أعطى الموقع الطيران العربي عدة ميزات منها زيادة أهمية الطيران العربي أثر تغلغله في قارة آسيا ، ا ، والتي يحتل النقل الجوى فيها مركز أساسى بين وسائل النقل المختلفة لكبر حجمها خاصة في المناطق الموسمية ، نتيجة توفر الإنتاج وازدحام السكان واتساع نطاق الصلات التجارية بباقي دول العالم ، وتخرج خطوط النقل الجوى من المطارات العالمية مثل مطارات كراتشى بباكستان و نيودلهي وبومباى وكلكتا بالهند ، ومطارات وبانكوك وكانتن وشنغهاي وبكين وطوكيو ومانيلا في جنوب شرق وشرق آسيا . وترتبط مطارات الجانب الأسيوى والأفريقى بمطارات أمريكا ؛ حيث ترتبط مطارات الجانب الأسيوى بها من جهة الغرب عن طريق مطارات آسيا ، وترتبط المطارات العربية الأفريقية بمطارات أمريكا من جهة الشرق ، كما ترتبط المطارات العربية الإفريقية بمطارات آسيا عن طريق مطار كراتشى و بومباى . بينما تعتبر مطارات القاهرة والدار البيضاء والجزائر ووهران وطرابلس وبنغازى والخرطوم نقل ربط بين مطارات أوربا عبر البحر المتوسط ومطارات شرق ووسط وجنوب أفريقيا . اهتمت معظم الدول العربية ببناء الطرق البرية الحديثة ذات أسطح ناعمة وبتكلفة منخفضة ، مما ساعد على تقليل تكاليف النقل من حيث استهلاك الوقود والإطارات الكاوتشوك وصيانة السيارات ، وأدى إلى تقلل الحوادث وخسائرها ، وعمل على خدمة العمران والأغراض الاقتصادية ، يأتي النقل البرى فى المركز الأول بين مختلف وسائل النقل ، لأنه يستأثر بالنصيب الأكبر في نقل الركاب والبضائع من مدينة لأخرى ومن دولة لأخرى ، فالكيلو متر من الطرق بالوطن العربي يخدم ما بين ١٨٠ – ١٥٠٠ فرد ، بينما النسبة في الدول الصناعية المتقدمة ٣٠ فردا / كم من الطرق . وبالنسبة لمساحة الأرض فإن مجموع أطوال الطرق في الكيلو متر المربع يتراوح بين ٥- ٨٥٠ متر يقابله ١٠٠٠ فى الدول الصناعية ، ٩٤ الواحدة تخدم ٢٠ ـ ٣٥ فردا فى الوطن العربي) باستثناء الكويت ولبنان) وإن كانت هذه النسبة قلت في السنوات الأخيرة ، ويقابله في الدول الصناعية ٥ أفراد / سيارة هـ طرق السكك الحديدية : توجد الآن فى كثير من دول الوطن العربى شبكات سكك حديدية بعضها متصل مع مثيلاتها بالدول المجاورة ، وبعضها منفصل أو تختلف عروضه من سكك حديدية دولية عادية بعرض ١. ٠٠ متر إلى عروض واسعة بعرض ٢. ٠٠ متر ، بذلك لا تفى هذه الشبكات بحاجة النقل العربي ولا يمكن أن تكون أساس يساعد على الاندماج الاقتصادي بين دول الوطن العربي ، و توجد بالوطن العربي مجموعة سكك حديدية مميزة مثل سكك حديد مصر وبلاد الشام وبلاد المغرب والسودان ، وأهم الطرق الحديدية هي كالتالي : ـ سكة حديد مصر : تربط معظم أجزاؤها فتتفرع من القاهرة إلى موانئ البحر المتوسط وبور سعيد ودمياط ورشيد والإسكندرية ومرسى مطروح ، وإلى موانئ البحر الأحمر السويس وسفاجا والغردقة ، وتستخدم هذه الخطوط فى نقل البضائع من وإلى هذه الموانئ . كما تربط هذه الشبكة بين عواصم المحافظات والمراكز فى الوجهين القبلي والبحرى لنقل الركاب وبعض البضائع ، لا تتصل سكة حديد مصر مع سكة حديد السودان لاختلاف المقياس ، بينما كانت تتصل بسكة حديد بلاد الشام والهلال الخصيب قبل قيام الكيان الصهيوني باحتلال فلسطين سنة ١٩٤٨م ، حيث كانت تمتد خطوط السكة الحديد من غزة إلى سيناء لتتصل مع سكة حديد مصر ـ سكة حديد الشام : تربط بين دول الهلال الخصيب العراق وسوريا ولبنان والأردن ، وقبل ذلك كانت تمتد إلى فلسطين ومنها إلى مصر ، تمتد هذه الشبكة في مجموعة خطوط أهمها : ٩٥ خط البصرة ـ بغداد ـ الموصل ـ تل كوتشك : يمتد من أقصى جنوب العراق حيث ميناء البصرة حتى أقصى شماله ، فيساعد في نقل الركاب والبضائع بين جنوب وشمال العراق ويتصل مع خط سوريا خط كوتشك ـ حلب : يربط

lakhasly.com © تم تلخيص النص بواسطة موقع لخصلي

بين العراق وسوريا ويمر جزء منه داخل الأراضي التركية أيضا ، فهو ليس خطا عربيا خالصا لكنه المستفيد الأساسى منه العراق وسوريا خط حلب حمص دمشق : ويربط شمال سوريا بجنوبها وهو امتداد للخط السابق ويخرج منه عند حمص خط يتجه غربا إلى طرابلس ليربط سوريا بلبنان ، ويساعد هذا الخط على نقل البضائع من ميناء طرابلس إلى داخل سوريا كما يساعد في نقل الركاب بين الدولتين . كان يوجد خط من دمشق إلى غزة بفلسطين ومنها لمصر ـ سكة حديد السودان : تبدأ عند وادي حلفا في الشمال عند الحدود المصرية ، لكنها لا ترتبط بسكة حديد مصر ، وتمتد ناحية الجنوب إلى الخرطوم، ويخرج من هذا الخط عند مدينة سنار خطان واحد إلى كسلا بشرق السودان ومنها إلى بور سودان والآخر إلى كوستى على النيل الأبيض ومنها إلا نبالا في دارفور وواو على بحر الغزال ، ساحل البحر المتوسط من مدينة صفاقس بشرق تونس إلى مدينة الدار البيضاء بالمغرب ويخرج من هذا الخط خطوط فرعية تخدم مراكز الإنتاج الزراعى والمعدني بالموانئ والمدن الكبرى التي يمر بها الخط الرئيسي . وشبكتين منفصلتين بليبيا أحدهما حول بنى غازى والأخرى حول مدينة طرابلس لتصل بين التجمعات السكانية . 97 تعتبر الملاحة النهرية الداخلية عنصر فعال منذ فجر التاريخ كوسيلة من وسائل النقل ، والأسمنت ، لا يمثل النقل النهرى مكانة هامة بين وسائل النقل العربى المختلفة إلا فى مناطق محددة في نهرى الفرات ودجلة في العراق ونهر النيل فى مصر والسودان ، ٩٧ المراجـ الوضع السكاني في منطقة غرب آسيا ، توصيات بإجراء التعداد ترجمة المركز الديموغرافي ٢٠٠١ ، الهيئة المصرية العامة للبترول ، التقرير السنوي ، ١٩٩٦ http//: www. net emraonline. iq22/2/2016 ، العالم العربي ، الاسكندرية . ـ فتحي أبو عيانة ، الانجلو المصرية ، يناير ٢٠٠٩ ، 29, https://www. google. com. "1979, And Jackson, 1979, Statistical Year Book .1978, – Wheeler, O

lakhasly.com © تم تلخيص النص بواسطة موقع لخصلي