

330.9569 M825 c.1

Moore, W. F.

Arab states : their industrial

AMERICAN UNIVERSITY OF BEIRUT LIBRARIES

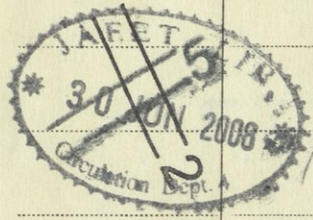
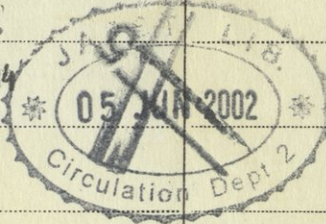


0002787

DATE DUE

JAFET LIB.

17 MAY 1994



330.

ms



LIB.

~~NOV 25 '59~~

~~31 MAR 1962~~

28 APR 1994

~~NOV 4 '60~~

~~MAR 1962~~ LIB.

~~NOV 19 '60~~

1 MAR 1981

~~MAY 1960~~

~~31 MAR 1962~~

~~MAY 1960~~

~~FEB~~

JAFET LIB.

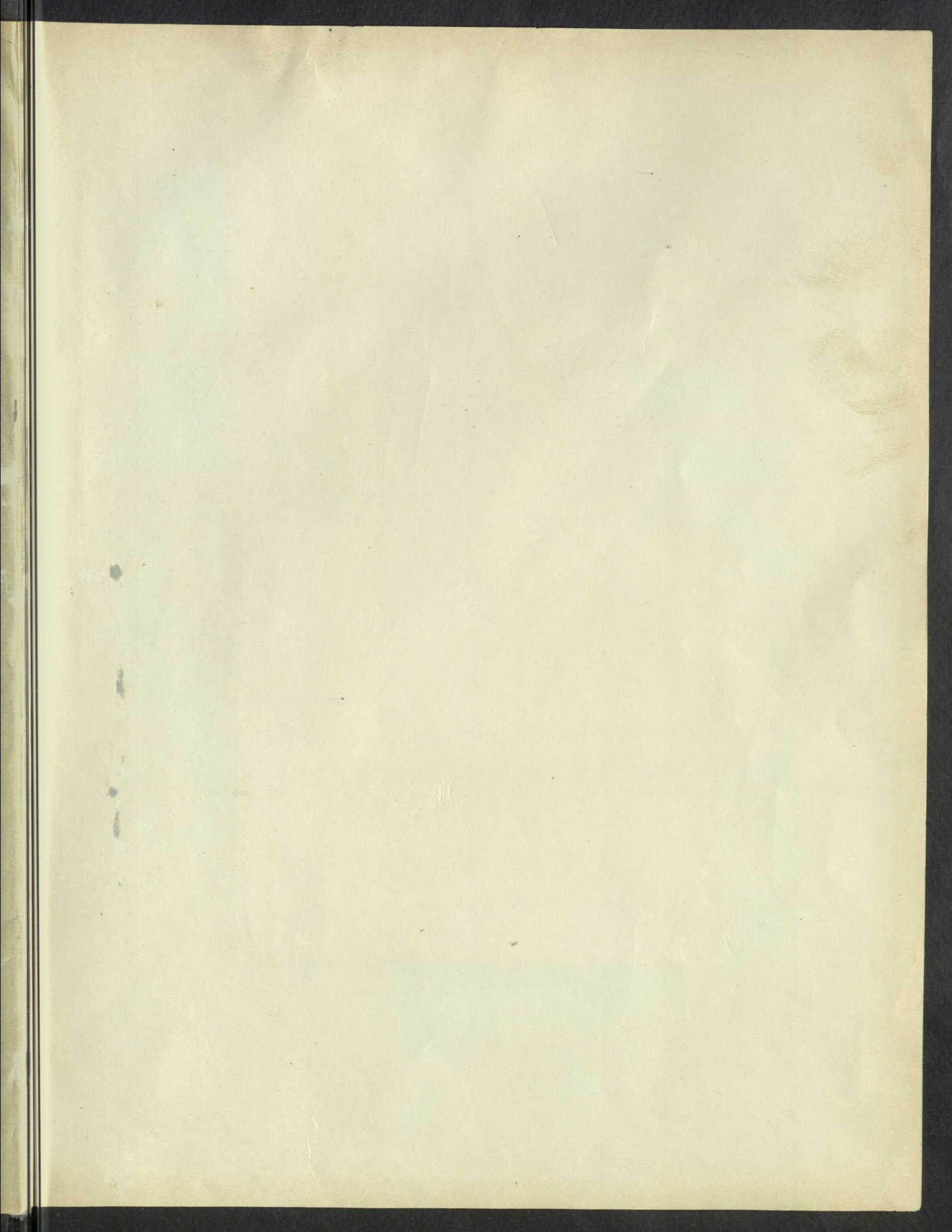
14 APR 1994

JAFET LIB!

31 MAR 1984

~~MAR 22 '60~~

~~APR~~



330.3569

330.9569

M825:1A

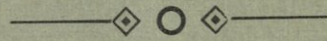
مصر

الدول العربية

•••

امكانياتها الصناعية

والطريق الدولي العربي المقترح انشاءه



ملحق بشأن

تخطيطات الطرق ونمذباتها الممكنة لتنمية الاقتصادات الإقليمية

في الشرق العربي

•••

١٥ نيسان ١٩٥٣

و. ف. مور

المستشار الصناعي

١٢ شارع المطران شبلي

بيروت - لبنان

ملحق بشأن
مخططات الطرق وتعمير انزها المحكمة لتتمة الافصاحات الاقليمية
في الشرق العربي

ان الغاية من هذه الرسالة هي تقديم اقتراح بالخطوط الكبرى لبضعة من الاشكال العديدة التي يمكن ان تتخذها شبكة الطرق الفرعية الممتدة الى الطريق الدولي المطروح على بساط البحث في الكتيب الصادر بتاريخ ٢١ تشرين الثاني ١٩٥٢ تحت عنوان « الدول العربية - امكانياتها الصناعية والطريق الدولي العربي المقترح انشاؤه » .

وهذا الاقتراح لا يرمي الى وضع اي من هذه الطرق الفرعية تحت رقابة ادارة دولية كالمهيئة المقترح إيجادها لادارة الطريق الدولي العربي ، بل بالعكس ، فان هذه الطرق الفرعية يجب ان ينحصر انشاؤها وادارتها والرقابة عليها في ايدي الدول الواقعة في اراضيها ، وان كان من المستحسن فرض نظام لحماية رسوم المرور على الطرق الفرعية التي تتخترق الحدود الدولية .

لم نحاول في التقرير الاول اجراء عرض عام لشبكة الطرق الاقليمية المقترحة للمنطقة التي سيمر فيها الطريق الدولي العربي ، فقد كان غرضنا الوحيد تبيان الفوائد العامة التي تعود على بلدان المشرق والجزيرة العربية من جراء إيجاد طريق بري مباشر للمواصلات السريعة يصل الموانئ الثلاثة الواقعة على البحر الابيض المتوسط (اللاذقية وبيروت وطرابلس) بالموانئ الثلاثة الواقعة على الخليج الفارسي (البصرة والكويت والدمام) ، وتخطيط هذا الطريق الدولي يتوقف على نتائج الدراسات الهندسية والاقتصادية وعلى وجهة نظر كل من الدول المشتركة في المشروع . وبعبارة اخرى ، كان هدف الكتيب الاصيل عرض الخطوط الكبرى خطوة اولى تجعل المنطقة المشتملة على سوريا ولبنان والاردن والعراق والعربية السعودية والكويت في وضع ملائم للتجارة العالمية وتقدم وسيلة تتمكن بها هذه الدول من تحقيق امكانياتها الصناعية والتجارية على اساس اقليمي .

وهذا ما يحققه مشروع الطريق الدولي العربي لانه يربط الحدين الطبيعيين لهذه المنطقة - اي البحر الابيض المتوسط والخليج الفارسي - بأقرب الطرق وأقصرها .

والطريق الدولي المقترح انشاؤه - وان كان يمر في مناطق تكاد تكون عديمة الانتاج نسبياً - هو بمثابة العود الفقري للشبكة العتيدة وتستطيع الدول العربية الاستفادة منه بانشاء طرق فرعية وتديدات متصل

بعضها ببعض ، من شأنها المساعدة على توزيع المنتجات الزراعية والصناعية على اوسع نطاق ممكن في هذه البقعة بأجمعها .

ان المنطقة الزراعية الرئيسية التي تستطيع مد هذه البقعة بالمنتجات الزراعية تتألف من شمال سوريا وشمال العراق ، ان المنطقة المحاذية للبحر الابيض المتوسط في سوريا والممتدة بين الحدود التركية شمالاً والحدود اللبنانية جنوباً ، هي منطقة ساحلية صناعية بطبيعتها ، ومدينة اللاذقية الواقعة على البحر الابيض المتوسط هي ميناؤها التجاري ومنفذها الى الغرب . وفي العراق فان المنطقة الزراعية في الشمال والشرق تمتد جنوباً ، مشتملة على حقول النفط في الموصل وكركوك ، والمنطقة الصناعية الممتدة من بغداد الى الكويت ، ومدينة البصرة ميناؤها الطبيعي للتجارة البحرية ومنفذها الشرقي على الخليج الفارسي .

وإذا ارادت دول المشرق والحزيرة العربية ان تستفيد اقتصادياً من الاستفادة العامة استفادة صحيحة كان من الضروري حتماً ربط هذه المناطق الغنية بامكانياتها ربطاً وثيقاً بشبكة من الطرق الاقليمية ولا سيما بطريق رئيسي يكون بمثابة العمود الفقري لهذه الشبكة ، كالتريق الدولي العربي المقترح انشاؤه .

اما التمديدات فأهمها طريق كبير يخترق سوريا والعراق (انظر الكتيب الاصيلي) يبدأ في اللاذقية ثم يتد جنوباً الى بغداد ، ويتفرع منه شمالاً وشرقاً عدد من الطرق الثانوية على قدر الحاجة .

ومن بغداد يجب انشاء طريق متقن يمتد جنوباً الى الحلة ومنها حتى يتصل بالطريق الدولي العربي في نقطة بحوار رفحة في المملكة العربية السعودية ، ثم يستمر الى مدينة جائل وهي المركز العشائري لمنطقة فسيحة تعتمد في الدرجة الاولى على ما تستورده من المنتجات الزراعية الاساسية ، وهذه يتيسر الحصول عليها من سوريا والعراق .

ومن الاهمية بمكان ايضاً طريق اتصالي آخر (هو الآن قيد الاستعمال) يمتد جنوباً من اللاذقية وحلب الى حمص ودمشق ومنها جنوباً ايضاً الى عمان والعقبة في الاردن ، وهذا الطريق يؤمن منفذاً للمواصلات نحو الغرب والجنوب وربما عبر شبه جزيرة سينا الى القاهرة حيث يتصل بشبكة الطرق المصرية .

وهناك تمديدان آخران ينجم عنها ازدياد في الامكانيات ، احدهما طريق يصل البحر الاحمر بالحجاز ويمتد من العقبة الى جدة ومكة ، والاخر يمتد من حائل الى بريدة ومنها الى الرياض ، وتدرس الحكومة العربية السعودية الآن مشروع طريق يصل الرياض بمكة ، ويكون من شأن هذه التمديدات تأمين نقل المنتجات الزراعية والصناعية من الشمال الى منطقة فسيحة هي في الاساس غير منتجة .

اما طرق بغداد والبصرة المتصلة بالطرق الايرانية فيجب اعتبارها تمديدات لشبكة الطرق الاقليمية العامة وحلقات اتصال بيناء اللاذقية العربي على البحر الابيض المتوسط .

ويجب الا يغرب عن البال ان القسم الاوفر من المون والمواد الصناعية والمعدات التي تحتاج اليها شركات

النفط في منطقة الخليج الفارسي تستورد الآن ، بحكم الضرورة ، من اميركا واوروبا الغربية اذ لا توجد مصادر كافية لهذه المستوردات في سوريا ولبنان والعراق ، وحتى في حال وجود هذه المصادر فان عدم وجود شبكة مواصلات صالحة يحول دون مزاحمة هذه البلدان لوسائل النقل البحري من الاسواق الخارجية . ان الطريق الدولي العربي ، بالشكل المقترح في الكتيب الاصيلي ، يأخذ بعين الاعتبار التام حركة الثقليات الثقيلة المطلوب تسييرها الى مناطق انتاج النفط في جنوب العراق والكويت العربية السعودية والبحرين وشبه جزيرة قطر . اما مناطق انتاج النفط الممتدة من الموصل الى البصرة فيمكن توينها مباشرة وبأقل نفقة ممكنة من موانئ اللاذقية وبيروت وطرابلس وذلك عن طريق اللاذقية حلب دير الزور بغداد .

واذا نظرنا الى هذه البقعة العربية كوحدة عامة ، ادركت دول المشرق ان انشاء شبكة طرق عامة تشتمل على الطريق الدولي العربي المقترح والتمديدات الميمنة اعلاه يتيح لها فرصة الوصول الى درجة من النمو تصبح معها من أهم مناطق التموين في الشرق الاوسط بأجمعه .

غير انه لا بد لتحقيق هذه الفوائد الصناعية والتجارية على الوجه الصحيح من ان تعمل الدول العربية معاً ، وبصورة مشتركة كحكومات وبواسطة غرف التجارة والصناعة فيها ، على خلق جو سياسي وصناعي وتجاري مؤات قادر على استجلاب المعونة التي تتمكن هذه الدول من بلوغ ما تهدف اليه من مشاريع الانماء .

و.ف. مور

It should be recognized that the great volume of supplies, industrial material and equipment required by the oil development in the Persian Gulf area must at present come from America and Western Europe, since there are no satisfactory supplies in Syria, Lebanon or Iraq. Even if such supplies were available, there is no adequate communications system which would enable these countries to offer competition to ocean transport from overseas markets.

The Pan-Arabian International Highway, as proposed in the original booklet, takes into full account the required movement of heavy traffic to the oil producing areas of Iraq, Kuwait, Saudi Arabia, Bahrain and the Qatar Peninsula. Through the Lattakia-Aleppo-Deir-Ez-Zor and Baghdad route, the oil producing areas from Mossul to Basra could be supplied from the West directly and economically through the ports of Lattakia, Beirut, or Tripoli.

When this Arab region is viewed as a whole, the Levant States will recognize that establishment of a system of highways, to include the proposed Pan-Arabian International Highway and the route extensions suggested above, will provide them with an opportunity to develop into the major supply area of the entire Middle East.

However, before any of their industrial and commercial advantages can be realized properly, the Arab states will have to work together collectively as governments and through their chambers of commerce and industries to establish a responsive political, industrial and commercial climate which will attract the assistance which will enable them to achieve their development aims.

W. F. MOORE

Beirut, Lebanon

April 15, 1953

take advantage through intercommunicating extension roads which would promote distribution of agricultural and industrial products on the broadest possible basis throughout the entire region.

The northern sections of Syria and Iraq constitute the primary supporting agricultural area for the region under discussion. In Syria, the area bordering the Mediterranean between the Turkish frontier to the north and the Lebanese boundary to the south, is a natural coastal industrial section, its maritime trading port and western outlet being Lattakia on the Mediterranean. In Iraq, the agricultural area of the north and east extends southward, taking in the petroleum districts of Mossul, Kirkuk, and the industrial belt extending from Baghdad to Kuwait, with Basra being a natural maritime trading port and eastern outlet on the Persian Gulf.

If the overall economy of the Levant and the Arabian Peninsula is to benefit fully these potentially rich areas must, of necessity, be linked efficiently to any regional highway system and especially to a *backbone* route such as the proposed Pan-Arabian International Highway.

The principal extension route would be a main arterial highway, a *Syria-Iraq thruway*, (see original booklet), which should commence at Lattakia, and then extend southward to Baghdad, with openings for such feeder links northward and eastward as may be necessary.

From Baghdad, there should be an improved highway southward through Hilla to intersect with the Pan-Arabian International Highway somewhere in the vicinity of Rafha, Saudi Arabia, and extending on to Hail, tribal center of a large area which is largely dependent on imports of basic agricultural products which could be provided by Syria and Iraq.

Of further importance would be a connecting highway (which is in present use), extending southward from Lattakia-Aleppo through Homs and Damascus, southward to Amman and Aqaba in Jordan. This would furnish a communication outlet to the west and south and possibly across the Sinai Peninsula to Cairo connecting with the Egyptian Road System.

Two additional extensions would offer added possibilities. One would be a Red Sea-Hejaz Highway from Aqaba to Jeddah and Mecca; the other a roadway from Hail through Buraida on to Riyadh. The Saudi Arabian Government already has under consideration a link between Riyadh and Jeddah. These extensions would provide a means by which agricultural and industrial products could be moved from the north into a large area which is essentially non-productive.

Roadways from Baghdad and Basra connecting with Iranian highways should be considered as extensions of the overall regional road system, and as links with the western port of Lattakia on the Mediterranean.

SUPPLEMENT RELATING TO THE POSSIBLE
ROUTING EXTENSIONS OF ROADWAYS FOR
THE REGIONAL DEVELOPMENT
OF THE ARAB NEAR EAST.

The purpose of the monograph is to suggest in outline form several of many possible combinations for feeder highways for the international roadway proposed in the booklet entitled, «The Arab States. Their Industrial Potential and the Proposed Pan-Arabian International Highway», issued November 21, 1952.

It is not suggested that any of the feeder roads should be under control of an international Authority such as the Board proposed for the Pan-Arabian International Highway. On the contrary, these extension roads should be constructed, operated and controlled solely by the countries in which they are located, although it might be desirable to impose a system of tolls on such feeder roads as would cross international frontiers.

No attempt was made in the initial report to visualize the entire regional road system for the area through which the Pan-Arabian International Highway would pass. The intent was solely to point out the overall advantages that would accrue to the Levant and the Arabian Peninsula through the establishment of a direct high speed overland communications link connecting the three Mediterranean ports (Lattakia, Beirut and Tripoli) with the three Persian Gulf ports (Basra, Kuwait and Dammam). The routing of such an International Highway would be dependent on the results of engineering economic studies, and on the viewpoints of the individual states which would collaborate as sponsors. In other words, the original booklet sought to outline a *first step* that would bring the area, comprising the states of Syria, Lebanon, Jordan, Iraq, Saudi Arabia and Kuwait, into proper perspective as regards world trade and provide a medium through which these states could realize their industrial and commercial potentials on a regional basis.

The proposed Pan-Arabian International Highway would do this because it would link the two natural boundaries of the area, i.e. the Mediterranean and the Persian Gulf, by means of the most direct and shortest route.

While it is true that the suggested turnpike would pass through relatively unproductive areas, it would, nonetheless, constitute a *backbone* route of which the Arab States could

SUPPLEMENT

THE
ARAB STATES

• • •

THEIR INDUSTRIAL POTENTIAL
AND THE
PROPOSED
PAN-ARABIAN INTERNATIONAL
HIGHWAY

• • •

SUPPLEMENT RELATING TO THE POSSIBLE
ROUTING EXTENSIONS OF ROADWAYS FOR
THE REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT
OF THE ARAB NEAR EAST

• • •

April 15, 1953

W. F. MOORE
INDUSTRIAL CONSULTANT
12, Monseigneur Chebli Street
BEIRUT, Lebanon

الدول العربية

١٥٥

•••

امكانياتها الصناعية

والطريق الدولي العربي المقترح انشاؤه



ملحق بشأن

انهاء الاقتصاد الاقليمي في الشرق العربي

•••

٢١ شباط ١٩٥٣

و. ف. مور

المستشار الصناعي

١٢ شارع المطران شبلي

بيروت - لبنان

ملحق بشأن اتهاء الاقتصاد الاقليمي في الشرق العربي

ان الكتيب الصادر تحت عنوان « الدول العربية - امكانياتها الصناعية والطريق الدولي العربي المقترح انشاؤه » لم يعالج في مقدمته فكرة « اتمام الاقتصاد الاقليمي » لهذه المنطقة الا بصورة مقتضبة . ان الاقتراح الخاص بالطريق لم يكن سوى مظهر لهذه الفكرة ، ولكنه اقرب ما يكون الى الافهام هنا . وهو من الاهمية في الدرجة الاولى لكونه الاساس الذي يجب ان يقوم عليه كل مشروع للانماء الاقليمي . على ان هنالك ولا شك مشاريع اخرى تصلح للنظر فيها على هذا الصعيد الاقليمي ذاته .
ومن المفيد في دراسة كل مشروع للاناء الاقليمي الرجوع باختصار الى تاريخ الشرق العربي خلال النصف الاول من القرن الحالي .

كانت هذه البقعة سياسياً تحت حكم الاتراك قبل الحرب العالمية الاولى ، ولذلك كان العرب فيها شعباً محكوماً ، غير انها من ناحيتي الاقتصاد والتجارة كانت تتمتع بوضع موحد .
وكان من نتائج المقررات السياسية التي اتخذت عقب الحرب العالمية الاولى ان تقسمت هذه البقعة الى مناطق دخل معظمها في نطاق السياسة الاقتصادية الفرنسية او البريطانية كمنطق انتداب او غير ذلك . وعلى اثر الحرب العالمية الثانية وانتهاء الانتدابات حصلت هذه الوحدات السياسية المختلفة على استقلالها على اساس المبدأ الذي تبنته اميركا واعلن على اثر الحرب العالمية الاولى ، وهو مبدأ تقرير المصير السياسي للجماعات والطوائف المختلفة من سكان هذه البقعة ، فأصبحت كل وحدة دولة ذات سيادة وطنية . وكانت النتيجة ان اصبحت هذه الدول ، بالرغم من حصول كل منها على السيادة الوطنية ، في عزلة اقتصادية تعذر معها الوصول الى اية درجة من التقدم ، وبلغت الحياة الاقتصادية في هذه المنطقة وضعاً تكاد معه ان تكون مشالولة ، واصبح الحصول على اي تقدم موقوفاً على مساعدة آتية اما من دول العرب واما من روسيا .
وجاءت اضطرابات فلسطين فكانت عقبة كبيرة في سبيل التقدم الاقتصادي ، اذ انه بدلاً من تنشيط الحركة الاقتصادية بفعل تطور اعمال النفط القائمة في هذه المنطقة ، انصرفت قوى العرب جميعاً الى سبل المقاومة السياسية ضد دول الغرب التي كان باستطاعتها مد يد المعونه اليهم .

والامنية القصى هي ان تحل مشكلة فلسطين بشكل يبعث على الرضى المتبادل وان يصار الى تنشيط الحركة الاقتصادية في الدول العربية بروية اكثر وبمساعدة الدول الغربية التي يستطيع الحصول عليها

بفضل عزم الدول العربية عزمًا صادقاً على مساعدة نفسها ببذل الجهود التعاونية في حقل التصميم الاقتصادي والائتماء على نطاق اقليمي .

ولقد وجدت لدى الكثيرين من مثقفي العرب ومفكرهم ادراكاً متزايداً لضرورة قيام التعاون الاقتصادي بين دول هذه البقعة من العالم .

والمشكلة ، بالطبع ، هي في إيجاد شكل عملي لائتماء الاقتصاد الاقليمي تقبل به هذه الدول وتؤيده على ان لا يمس سيادة كل منها دون مبرر . ان «الهيئة العليا لادارة الطريق» المقترح انشاؤها في الكتيب الاصيلي تفي بالمطلوب على هذا الاساس ، ومن المستطاع ايضاً إيجاد منظمة ادارية كهذه ضمن ميثاق الجامعة العربية على ما نصت عليه المادتان ٨ و٧ من الميثاق المذكور ، وهناك طرق اخرى يمكن اتباعها للوصول الى الغاية نفسها .

وفي رأيي ينبغي على الدول العربية أولاً ان تظهر بعض النتائج في مساعدة نفسها بالتعاون على نطاق اقليمي وبلوغ الاستقرار في المنطقة عموماً قبل ان تتاح لهم امكانية الحصول على معونة اقتصادية خارجية فعالة لهذا الغرض . ولدى الدول العربية كثير من الامكانيات الاقتصادية الداخلية والخارجية التي يمكن البلوغ بها الى درجة طبيعية من النمو كمرافق اقليمية ، وهذه الامكانيات لا تزال الآن مكبوتة بسبب اوضاع الغزلة السياسية . وبالرغم من امكان الحصول على مساعدات مجانية لاغراض عسكرية او سياسية ، فاني ارى ان الاستقرار والتحسينات البعيدة المدى لا يمكن ان تأتي الا عن طريق الائتماء الاقتصادي لهذه البقعة في نطاقها الجغرافي الطبيعي وانضمامها الى تيار التجارة العالمية .

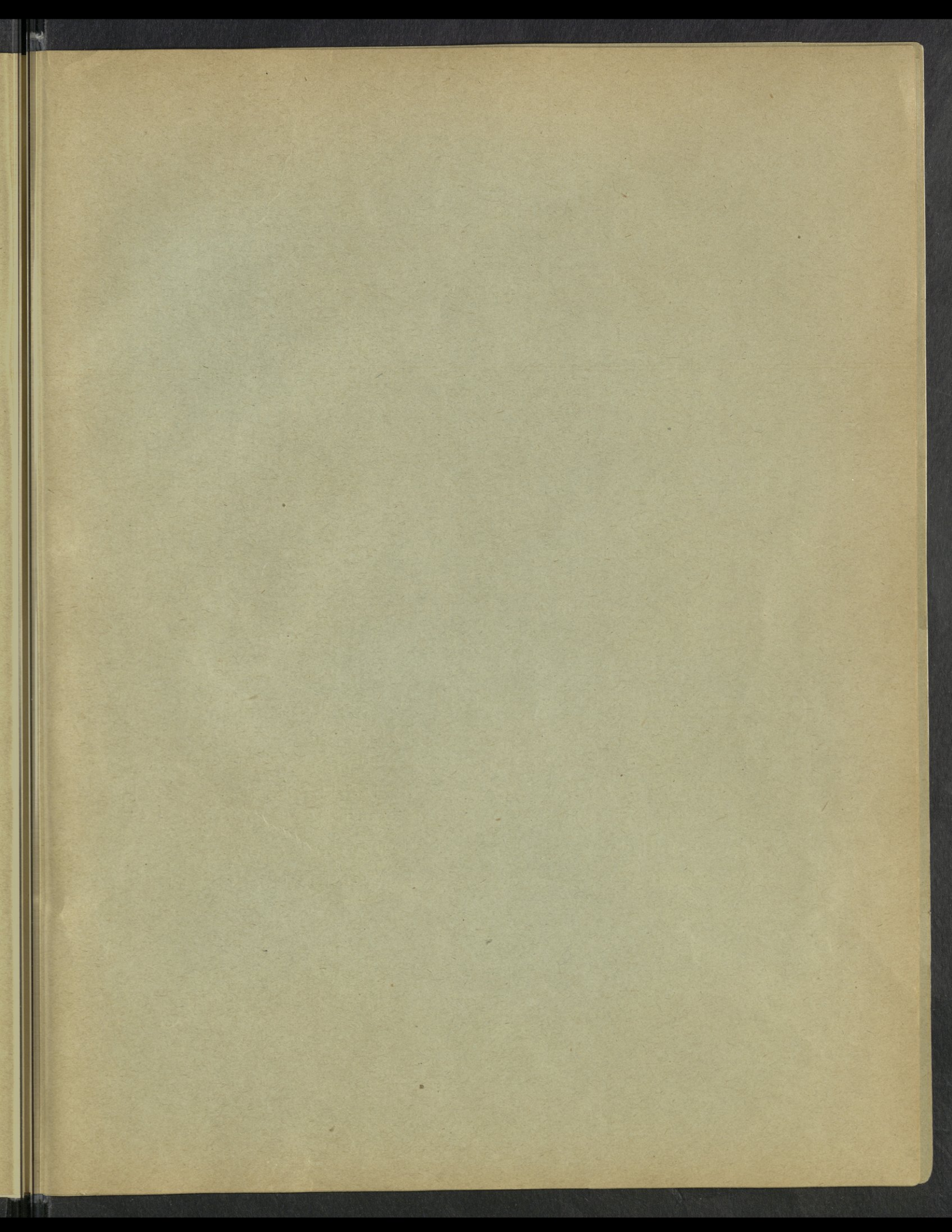
ان هذه البقعة تستطيع ان تساهم في الحياة الدولية بتقديم طرق المواصلات والاسواق للفائض من منتجات اوروبا الغربية والولايات المتحدة الاميركية . وهناك اكثر من ٢٥ مليوناً من السكان في هذه المنطقة يمكن ان يستفيدوا - ولا بد ان يستفيدوا - من انشاء طريق تجاري اقصر مسافة عبر الجزيرة العربية . ولا شك في ان طريقاً كهذا سينشأ يوماً ما وسيكون حافزاً على تنشيط الحركة الاقتصادية في هذه البقعة فينتج عن ذلك الاعتراف ببلوغ الشرق الاوسط منزله اهم من ذي قبل في الشؤون العالمية .

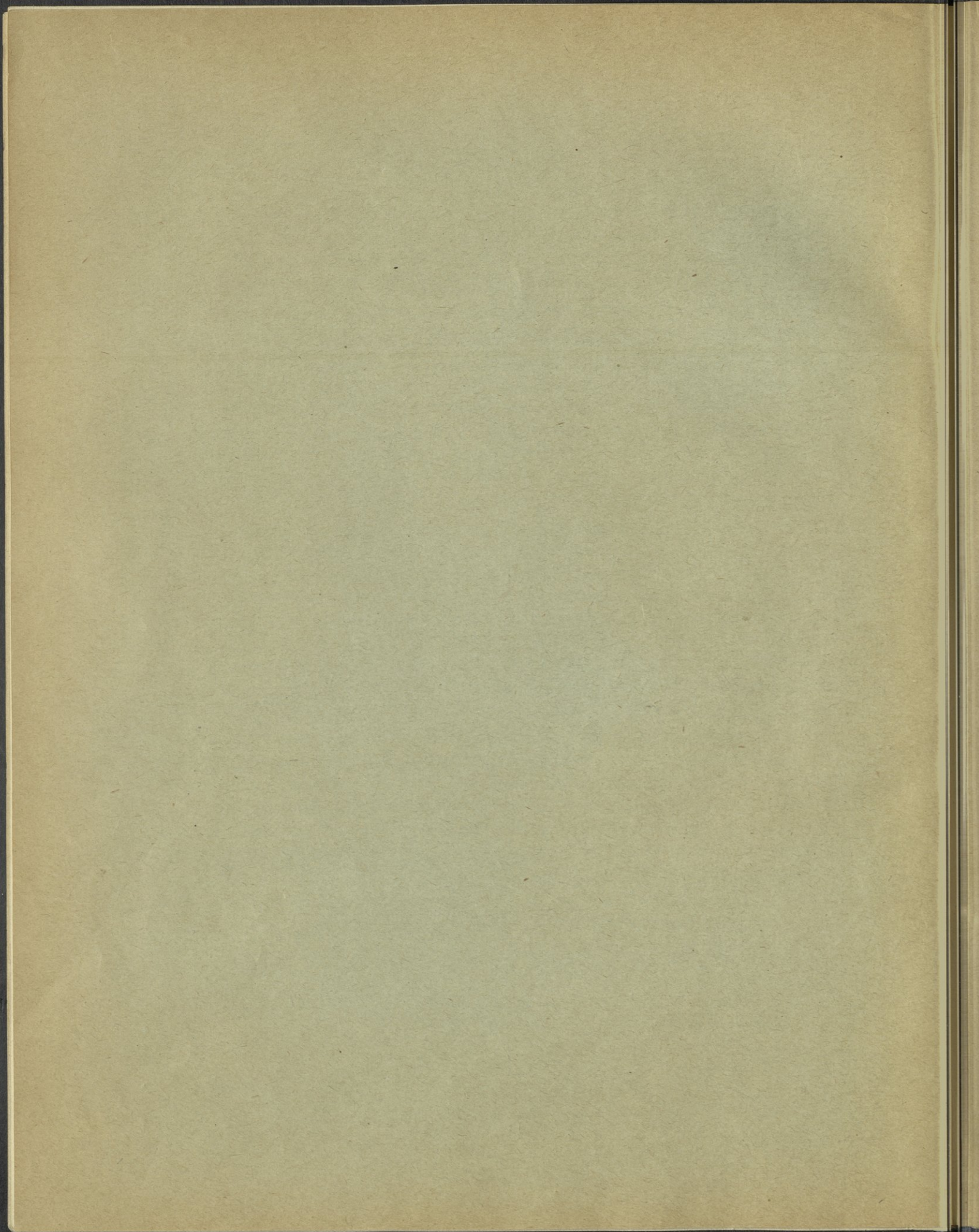
ان الوصول الى هذه الدرجة من التقدم ضرورة حيوية لهذه البقعة ، وعلى دول العالم التجارية ان تقدم مساعدتها في هذا السبيل على اساس العمل التعاوني من قبل الدول العربية . ان في ذلك فائدة كبيرة لكلا الفريقين من نواح عدة .

و. ف. مور

بيروت ، لبنان

٢١ شباط ١٩٥٣





It is certainly to be hoped that the Palestine difficulties can be resolved in a mutually satisfactory manner and that the economic progress of the Arab States can be stimulated with more mature consideration and assistance of the Western Nations that should be forthcoming from determined efforts among the Arab States to assist themselves thru co-operative effort in regional economic planning and development for an area.

I have found a growing recognition, among many Arab people in the well educated and thinking groups, of the necessity for area economic cooperation among the States in this part of the world.

The problem, of course, is to find a practical mechanism for a regional economic development which will have their acceptance and support but which will not infringe on their sovereignty. The «Senior Highway Authority» idea suggested in the booklet is one such pattern. It is also entirely feasible to bring about such a functional organization under the Arab League treaty as is provided under its Articles 7 and 8. There are also other approaches open to accomplish the same end.

It is, in my opinion, necessary for the Arab States first to manifest some results in helping themselves thru cooperation on a regional basis, together with attaining some area stability, before they can expect much effective outside economic help to this end. There are a number of economic possibilities, both internal and external, to the Area States that may attain normal growth as regional developments which presently remain stunted under national political wrappings. While improvements would be possible through grants-in-aid for military or political reasons, long range improvements and stability can only come, I feel, on a basis of economic development of the natural geographic area and its integration into the stream of world commerce.

The area has contributions to make in the community of nations by way of transportation routes and markets for the marginal products of Western Europe and U. S. There are well upward of 25,000,000 people accredited to the area that can and will benefit by a shorter trade route across the Arabian Peninsula. Undoubtedly, such a route will be established in time and with it will come the stimulation necessary to develop the area economically and thus bring about the acceptance of the Middle East Area as a more important factor in world affairs.

Such progressive accomplishment is of vital necessity for the area and the trading nations of the world should offer their assistance to such a development on the basis of the cooperative performance by the Arab States. Both have much to gain in many directions.

W. F. MOORE

Beirut, Lebanon
February 21, 1953

SUPPLEMENT ON REGIONAL ECONOMIC
DEVELOPMENT OF THE ARAB NEAR EAST

The booklet entitled «The Arab States — Their Industrial Potential — and The Proposed Pan-Arabian International Highway», in its preface, touched only briefly the concept of a «regional economic development» for this area. The Highway proposal was only a manifestation of this concept but one most readily understood here. It is of primary importance as a key-stone in any regional development plan. There are, of course, other projects that lend themselves to this same regional treatment.

A historical brief on the Arab Near East for the first half of the present century is significant in considering any regional development plans.

The Area was under Turkish domination politically before the first world war and, as such, the Arabs of the Area were a subject people but economically and tradewise the Area enjoyed an integrated status.

The political decisions taken following the first world war left the Area subdivided but in the main either under the economic policies of French or British influence, as mandated areas or otherwise. Following the second world war and the termination of the mandates, the several political subdivisions gained independence according to the American sponsored thesis which was advanced following World War I, i.e. political self-determination for different groups and sects of people of the Area, each subdivision becoming a national sovereignty. The effect of this was that while each gained national independence, they were left so boxed up economically that any progress was practically unattainable. The Area was thus left somewhat in a state of suspended economic animation. Whatever progress is to be made either has to come as assistance from the Western Powers or from Russia.

The Palestine trouble intervened and gave a major set-back to economic progress, that should have been stimulated by the petroleum developments indigenous to the region, by turning the energies of all the Arabs to political resistance channels towards the Western Powers that could have assisted them.

SUPPLEMENT

THE
ARAB STATES

• • •

THEIR INDUSTRIAL POTENTIAL
AND THE
PROPOSED
PAN-ARABIAN INTERNATIONAL
HIGHWAY

• • •

SUPPLEMENT ON REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT
OF THE ARAB NEAR EAST

• • •

February 21, 1953

W. F. MOORE
INDUSTRIAL CONSULTANT
12, Monseigneur Chebli Street
BEIRUT, Lebanon

الدول العربية

•••

امكانياتها الصناعية والطريق الدولي العربي المقترح انشاؤه



بقلم

و. ف. مور

•••

جميع الحقوق محفوظة
ممنوع إعادة طبع هذه المواد بدون اذن المؤلف

يمكن الحصول على هذا الكتيب من

و. ف. مور

المستشار الصناعي

١٢ شارع المطران شبلي

بيروت - لبنان

الثمن ٥ ليرات لبنانية

١٩٥٢

مقدمة

ان الدول العربية الواقعة بين شرقي البحر الابيض المتوسط والخليج الفارسي تضم منطقة يستطاع فيها ايجاد الموارد اللازمة لانشاء جهاز اقتصادي صناعي من شأنه تحسين مستوى معيشة سكان هذه المنطقة واستدراج المساعدة الفعالة من الدول التجارية الاخرى في سائر انحاء العالم .

وعلى هذه الدول العربية ان تبدأ اولاً ببذل جهودها الخاصة ونشاطها الداخلي لتأمين التماسك الاقتصادي والاستقرار السياسي في المنطقة باعتبارها شرطين اساسيين لهذا الانماء الاقتصادي ، وان تعمل في الصعيد الدولي على اكتساب العطف والتأييد بشكل يضمن الاعتراف بما للمنطقة من منزلة كحلقة اتصال في سلسلة التجارة العالمية .

ان المقترحات الواردة في الصفحات التالية موجهة الى الجسم الصناعي التجاري الدولي مهيئته العامة ، والغرض منها الحث على التفكير المجدي في موضوع الدول العربية ، اي في كيفية امكان هذه الدول ان تحسن اقتصادياتها عن طريق تحقيق الامكانيات الصناعية في المنطقة الواقعة فيها .

والدول العربية الواقعة بين شرقي البحر الابيض المتوسط والخليج الفارسي تضم جمهوريتي سوريا ولبنان والممالك العراقية والعربية السعودية والاردنية الهاشمية ومشيخة الكويت ، وهذه المنطقة تحتوي على جميع العناصر التي يقتضيها انشاء جهاز صناعي متين ، ففيها اليد العاملة القديرة والزراعة والوقود والمواد الاولية وسواها من الموارد الطبيعية ولا يستثنى من ذلك روح الاقدام ورؤوس الاموال والبصيرة النافذة .

غير انه ليس في عداد هذه الدول دولة واحدة لها من مواردها الخاصة ما يكفي لانماء اقتصادياتها بصورة مستقلة ، اي بالاعتصار على قواها الوطنية والسياسية والاقتصادية وحدها ، فالدول العربية يعتمد بعضها على البعض الآخر الى حد بعيد .

والآن ، كيف يمكن تحقيق الامكانيات الاقتصادية والصناعية الموجودة في هذا الجزء الهام من العالم؟ ان الشرط الاول في رأبي هو ان تقوم هذه الدول الست ، عن طريق الادارات الحكومية القائمة فيها ، بتحريك القوى الفعالة الكامنة ضمن منطقتها الجغرافية والتي تستطيع ان تجعل امر انشاء نظام اقتصادي مشترك للمنطقة باجمعها متيسراً باقل ما يمكن من المعونة الخارجية . وبعبارة اخرى ، يجب ان يقوم العرب انفسهم باتخاذ الخطوة الاولى في هذا السبيل .

وعلى الدول العربية الست ان تعمل معاً بالنسجام بواسطة هيئة تنفيذية مزودة بالصلاحيات الكافية في سبيل المصلحة المشتركة ، وان يكون هدفها الرئيسي تأمين جو اقتصادي موث . وذلك يتطلب من هذه الدول اعترافاً تاماً بانها تشكل وحدة اقتصادية واحدة ، وهذا بدوره يتطلب الاقرار بان الوحدة الاقتصادية لا تستطيع ان تقوم بعملها على الوجه الصحيح ما لم ترتبط اجزاؤها بشبكة متينة من المواصلات التجارية . ان الصناعة وسواها من نواحي الانماء الاقتصادي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالتجارة الدولية التي ترتكز بدورها على طرق المواصلات . فالتجارة الدولية كانت منذ اقدم العصور ولا تزال تسلك الطرق العامة وسبل الاتصال المائية او البرية والطرق البحرية واخيراً الخطوط الجوية .

فينبغي اذن للدول العربية الواقعة بين شرقي البحر الابيض المتوسط والخليج الفارسي ، اذا ارادت تحقيق امكانياتها الصناعية والتجارية ، ان توجد جهازاً للمواصلات التجارية يرتكز على الاساليب العصرية ويتصف بالكفاءة في العمل وبالسرعة . فاذا تم ذلك وامكن تأمين الجو الاقتصادي المؤاتي المرتكز على حد معقول من الاستقرار والتعاون السياسي والشعور القومي بالمسؤولية استطاعت هذه الدول اجتذاب رؤوس الاموال والمعونة الصناعية من الخارج .

ان نظاماً اقتصادياً اقليمياً موحداً وسليماً مرتكزاً على المصلحة المشتركة لا تقتصر نتائجه على رفع مستوى المعيشة في البلدان العربية ، بل يجعل هذه الدول اقوى أثراً في السياسة والثقافة والشؤون العسكرية .

والخلاصة ان على الدول العربية الواقعة بين الخليج الفارسي وشرقي البحر الابيض المتوسط ان تتخذ الخطوة الاولى للنهوض بشؤونها ، وعليها تهيئة الظروف الملائمة لجعل معاملات التجارة الدولية سهلة ومغرية . ويترب عليها بتوجيه جهودها توجيهاً مشتركاً ان تنشئ شبكة حديثة للمواصلات التجارية . فاذا تمت هذه الامور تمكنت الاوساط الخارجية من مساعدة هذه الدول في احراز اكبر قسط ممكن من الفوائد الكامنة في امكانياتها العظيمة الناجمة عن استقلالها ورفاهها الاقتصادي والسعادة المحيطة بها .

و. ف. مور

١٢ شارع المطران شبلي

بيروت ، لبنان

٢١ تشرين الثاني ١٩٥٢

مشروع الطريق الدولي العربي

اقترح

يقترح ان تقوم الدول العربية الآتية : سوريا ولبنان والعراق والاردن والعربية السعودية والكويت
بانشاء ادارة دولية يعهد اليها بمد طريق عام تجاري واستثمار هذا الطريق بجباية رسوم المرور عليه .

وصف عام

هذا الطريق التجاري ، الذي يكون عبارة عن طريق نقل مباشر له صفة المنطقة الحرة ، يجب ان
يربط مرفأَي بيروت وطرابلس في لبنان ومرفأَ اللاذقية ومدن حماه وحمص ودمشق في سورية وعمان في
الاردن بالمنطقة الساحلية الواقعة على الشاطئ الغربي من الخليج الفارسي والتي تضم مرفأَ الدمام في المملكة
العربية السعودية ومرفأَ الكويت في الكويت ومرفأَ البصرة في العراق .

مدى المشروع

ان طريقاً تجارياً هذا مدها وهذه صفته يستطيع ان يصبح بسهولة العمود الفقري لحركة تبادل تجاري
واسعة النطاق تشمل جميع الشرق العربي ومنطقة الجزيرة العربية ، اذ ينتظر ان تقوم الدول المختصة بانشاء
الطرق الفرعية التي توصل اليه ، وهكذا يمكن ايجاد شبكة مترابطة من الطرق التجارية تفيد منها
المنطقة بجمعها وتدور حول طريق بري يمتد من اقصى المنطقة الى اقصاها لنقل التجارة الدولية . ولا يزاحم
هذا الطريق سوى الطريق البحري المار بقناة السويس وهذا الطريق اطول مسافة من الطريق البري بنحو
ثلاث مرات .

منافذ الاسواق

من شأن الطرق الحديثة المنشأة على اسس صحيحة ان تنشط التجارة في ناحيتها الوطنية والدولية
تنشيطاً سليماً ، والمرافئ ومناطق الاطراف الواقعة في شرقي البحر الابيض المتوسط وعلى الخليج الفارسي
تشكل منافذ ممتازة لشحن المنتجات التجارية الحاصلة في هذه المنطقة كما انها في الوقت عينه وسيلة
يستطاع بها فتح اسواق المنطقة أمام منتجات البلدان الاخرى .

انحاء التجارة والنوامي الاخرى

وفي جملة الفوائد التي يمكن الحصول عليها من جراء فتح المنطقة العربية في الشرق الاوسط بواسطة المواصلات الهبية الدولية ما يأتي:

- ١ : تنشيط المشاريع الصناعية الصغيرة وانتاجها .
- ٢ : ازدياد الانتفاع بالايدي العاملة وارباب الحرف .
- ٣ : استثمار المرافق الزراعية والمعادن والموارد الاخرى في المنطقة استثماراً أجدى ، وتصريف المنتجات المحلية والاجنبية تصريفاً اغزر فائدة .
- ٤ : ازدياد الاستقرار السياسي ، وهذا مما يؤدي الى زيادة الامكانيات العسكرية والشعور بالامن المتبادل .

الامكانيات الاقتصادية في المنطقة

ان امكانيات التطور الصناعي في الدول العربية الست التي نحن بصدددها هي اعظم بكثير مما هو معروف لدى العامة . وقد كانت هذه الامكانيات حتى الآن مجهولة لدى الرأي العام العالمي بسبب جهل احوال المنطقة وايضاً بسبب الاضطرابات السياسية . وتأييداً لهذا الرأي ، يجب ان يكون معلوماً ان التطور الصناعي في منطقة ما يتمشى مع العوامل التالية ويستند اليها : (أ) تيسر الحصول على المواد الاولية ونقلها ، (ب) تيسر الحصول على الايدي العاملة وما يتوقف عليه ذلك من توفر الطعام والسكن ، (ج) نوع مواد الوقود واثانها ، (د) الجو السياسي ، او بعبارة اخرى صفة الهيئات الحاكمة ومدى استقرارها واستجابتها للاحوال المتطورة .

العوامل الصناعية الاساسية

تحتوي المنطقة العربية التي نحن بصدددها، على درجات متفاوتة، على جميع العوامل اللازمة لانماء الصناعة الاقليمية .

ففي الغرب ، في منطقة البحر الابيض المتوسط ، عدد لا بأس به من الصناعات والعمال ، وفيها الزراعة وجميع المواد الغذائية الاساسية ، وفيها مواد البناء ، وبعض المواد المعدنية ، والموافى البحرية ، وفيها جو سياسي مناسب في الاساس . وفي الشرق ، في منطقة الخليج الفارسي ، يكثر العمال غير الماهرين ، وفيها بعض المواد المعدنية ، وثروة عظيمة من النفط بما في ذلك مواد الوقود السائلة والغازية ، وما يمكن

انتاجه منها من المواد الكيماوية المختلفة . ولكن من جهة اخرى ليس فيها من الزراعة والمواد الغذائية سوى مقادير محدودة جداً . اما جوها السياسي فيتركز الى حد كبير على اساس ديني محترم يدعو الى الاعجاب برهن على قدرته على الاستجابة للتطورات الصناعية والقبول بها . وعلى كل حال فقد اتضح ان هذه المنطقة تملك احتياطياً كبيراً من المهارة التنظيمية والفنية وروح الاقدام والتنفيذ .

وخلاصة القول ان هذه المنطقة العربية تملك العناصر اللازمة لاقامة سلطة اقليمية مشتركة في الشؤون الصناعية والزراعية ويكون موقعها المتوسط بين الشرق والغرب ذا اثر فعال في معاملتها مع اسواق العالم الرئيسية . فضلاً عن ذلك فان النهوض بهذه المنطقة كعنصر ذي اهمية صناعية من شأنه ان يساهم مساهمة مجدية في تأمين الاستقرار السياسي في العالم اجمع ، فينبغي اذن بطبيعة الحال ان يسترعى هذا الامر اهتمام وتأييد البلدان الاخرى التي تملك الخدق في الصناعة ورؤوس الاموال اللازمة لذلك .

الاهداف الاساسية

في تقديم الاقتراح بهذا المشروع الى الدول العربية يجب ان يشار الى ان المشروع يهدف لهذه الدول سبيل الوصول الى الاهداف التالية : (آ) تحسين احوال التجارة والصناعة والاستخدام على اساس اقليمي ، (ب) اعلاء المقام القومي لكل دولة من هذه الدول وازدياد هيبتها ، (ج) ازدياد اهمية هذه الدول مجتمعة ومنفردة في حقل التجارة الدولية وما يتبع ذلك من ازدياد في النفوذ السياسي وهو نتيجة طبيعية لازدياد الاهمية التجارية .

ممتلكات المشروع المادية

يجب ان تتألف ممتلكات المشروع المادية مما يلي :

(١) منشآت في كل الموانئ المختلفة على البحر الابيض المتوسط والخليج الفارسي والمدن الداخلية لتسلم المشحونات الواردة او الصادرة و تخزينها ونقلها الى السيارات .

(٢) طريق تجاري يربط بين موانئ المنطقة العربية ومدنها الداخلية على اقصر خط ممكن يتلامس والجهود السياسية المشتركة التي تستطيع الدول المختلفة الداخلة في المنطقة ان تبذلها .

شكل التنظيم

في ما يتعلق بالناحية السياسية وتقرير المبادئ العامة ، يجب ان توضع الممتلكات المادية للمشروع ، بما في ذلك طريق المرور ووسائل تشغيله ، تحت اشراف هيئة تدعى « ادارة الطريق الدولي العربي » ويكون اعضاؤها :

عن سوريا - مدير التجارة والصناعة .
عن العراق - مدير التجارة والصناعة .
عن المملكة العربية السعودية - مدير التجارة والصناعة .
عن الكويت - مدير التجارة والصناعة .
عن لبنان - مدير التجارة والصناعة .
عن الاردن - مدير التجارة والصناعة .
عضو عن المصلحة المشتركة - المدير الاداري للهيئة التنفيذية المنبثقة عن الادارة الدولية لهذا الطريق ،
وهذا يجري انتخابه باكثرية الدول الاعضاء .

(يجب على الحكومات المختصة ، على قدر الامكان ، ان تعين ممثلها في هذه الادارة الدولية دون النظر الى الاعتبارات السياسية ، بل تؤخذ بعين الاعتبار في الدرجة الاولى مؤهلاتهم كإداريين واقتصاديين وفنيين . ثانياً ، يجب ان تكون رئاسة هذه الادارة بالتناوب بين الدول الاعضاء . على اساس سنوي ، وينبغي ان يكون للادارة امين سر دائم وموظفون دائمون . وقد يكون من الضروري تعيين موظفي الهيئة التنفيذية على اساس عدد معين لكل دولة من الدول المختصة ، غير انه يجب بذل اقصى الاهتمام لانتقاء هؤلاء . على اساس مؤهلات كل منهم للوظيفة . ولما كان لا بد وان ينشأ احياناً خلاف في الرأي بين الاعضاء ، وجب على الادارة ان تتخذ التدابير لاجراء التحكيم في الخلافات حول المبادئ العامة وتكون لجنة التحكيم مؤلفة من ثلاثة اعضاء تعينهم هيئة دولية خالية القرض)

منطقة المرور الحرة

على كل بلد عضو ان يمنح الادارة ، دون قيد او شرط ، منطقة حرة للمرور بالاضافة الى محطة في كل من الموانئ والمدن الداخلية لتسلم جميع المشحونات الموجهة اما الى محطة نهائية في اراضي احدي الدول الاعضاء وإما لشحنها من الموانئ الى خارج المنطقة .

النظام والامن

على ادارة الطريق الدولي بواسطة اعضائها ان تؤمن القوات التي يتطلبها المشروع لحفظ النظام والامن فيه في اراضي كل من الدول ، غير ان قوة الشرطة هذه بوجه عام يجب ان لا تنقسم الى وحدات محلية مستقلة بل من الشرطة العرب توضع تحت تصرف الهيئة التنفيذية من الناحيتين المسلكية والادارية .

الهيئة التنفيذية

ان مسؤولية ادارة المنشآت المادية للطريق الدولي يجب ان يعهد بها الى هيئة فرعية تدعى الهيئة التنفيذية لادارة الطريق الدولي ، ويرجح ان تكون الهيئة التنفيذية لادارة الطريق شخصاً اعتبارياً ، وان تملك الادارة موجودات المشروع باسمهم شائعة غير قابلة للتحويل ، وتكون للدول الاعضاء حصص متساوية في المجموع الشائع . ويكون تنظيم هذه الهيئة على النمط التالي :

- (١) مدير ادارة ، وهو اكبر موظفي الهيئة التنفيذية ، وبجكم وظيفته عضو ادارة الطريق الدولي .
- (٢) نائب مدير ادارة (للشؤون الادارية والعمليات) .
- (٣) نائب مدير ادارة (للشؤون المالية) .
- (٤) مراقب حسابات ذو كفاءة وحنكة .
- (٥) مدير عام للعمليات والصيانة .
- (٦) معاون مدير عام (للعمليات) .
- (٧) معاون مدير عام (للمرافق والمحطات) .
- (٨) معاون مدير عام (لمراقبة الحركة) .

وهذه الهيئة تشرف على تطبيق المبادئ العامة التي تضعها الهيئة التنفيذية ، وتعاونها هيئات فرعية للتنظيم الاداري بالقدر اللازم .

(ملاحظة : بالاضافة الى ما تقدم ، ينبغي ايجاد مكتب للمعلومات في اتصال وثيق بجميع كبار الموظفين ، ويكون من واجباته تأمين تأييد الرأي العام للمشروع ، وايضاح النقاط الغامضة ، والاجابة على الاسئلة التي قد توجهها الصحافة او الرأي العام الى الادارة من حين الى آخر ، فان تأييد الرأي العام ذو شأن كبير في نجاح المشروع) .

جباية رسوم المرور والضرائب

يجب ان يعهد الى الهيئة التنفيذية بالمسؤولية التامة في : (أ) المهام الادارية ، (ب) جباية رسوم المرور وسواها من العائدات ، (ج) توزيع هذه الاموال على اساس المبادئ التي تقررها الادارة العليا . وينبغي عدم فرض الرسوم الجركية والمكوس على البضائع المارة برسم الترانزيت داخل المنطقة الحرة من قبل اية حكومة من حكومات الدول الاعضاء ، ولكن تفرض الرسوم الجركية والمكوس على البضائع التي يكون مقصدها الاخير في احدى الدول الاعضاء ، وتجي هذه الرسوم والضرائب من قبل تلك الدولة

في مكان مقصد معين عندما تسلمها الادارة من المنطقة الجمركية الى الشخص المرسله اليه البضائع . مثال ذلك ان البضائع المارة بالترانزيت من جانب المركب في البحر الابيض المتوسط الى جانب المركب في الخليج الفارسي يجب ان يسمح لها بالمرور تحت اشراف السلطات الجمركية معفاة من الرسوم والمكوس وفي حماية ادارة الطريق الدولي . ويدفع رسم المرور على اساس الطن الى الادارة بواسطة هيئتها التنفيذية لقاء ايصال رسمي ، وهذا الرسم هو بمثابة تعويض عن استعمال المنشآت وسلامة المرور .

وبعبارة اخرى يجب تحديد هذه الرسوم على اساس مقطوع يتناول : (آ) التفريغ (ب) الاستلام في المرفأ ، (ج) رسوم الترانزيت ، (د) حماية الشرطة ، (هـ) الاستلام والتحميل في الموانئ التي ينتهي اليها الشحن ، (و) النفقات العامة والربح (ز) رسوم استلام البضائع في محطات المقصد الاخير داخل المنطقة الدولية ، وذلك حيثما يمكن تطبيق هذه الرسوم .

وعلى جميع الدول الاعضاء ان تمنح ادارة الطريق الدولي وهيئتها التنفيذية الاعفاء من الضرائب .

الفوائد السياسية للطريق

يجب الا يغرب عن البال ان مشروعاً من هذا النوع ينبغي بحكم الضرورة ان تكون له فوائد معنوية بالاضافة الى تأمين المواصلات البرية ، وإن لم تكن هذه الفوائد المبرر الاساسي لوجوده .

ومعنى ذلك ان فكرة التخطيط والتصميم لمشروع يجب ان تأخذ بعين الاعتبار القيم السياسية التي تستطيع ان تخفف من حدة التيارات القومية في استعمال المواصلات الدولية من قبل الدول الاعضاء وتستطيع في الوقت نفسه خدمة مصالح الدول الاعضاء تجاه دول العالم .

وينبغي تحقيق هذه القيم عن طريق التجارة والانتقال يقوم بها رعايا الدول المختصة ، ولذلك فمن الضروري ان يصار ، بقدر الامكان ، الى تخطيط الطريق الدولي على الحدود الدولية بالذات (انظر الخريطة) . فاذا روعي هذا الاعتبار لم يعد في مقدور اية دولة من الدول السيطرة على الطريق مسافة اطول مما تقتضيه المصلحة المشتركة ، واصبحت كل دولة حرة في تحسين وتوسيع شبكة الطرق فيها الى اقصى حد ممكن .

وبهذه المناسبة يجدر بنا أن نورد ملاحظة عابرة وهي ان هذا الطريق الدولي المقترح الشاؤه ، فضلاً عن فوائده التجارية والسياسية ، هو ذو فائدة عظيمة في حل المشاكل المتعلقة بحركة الجيوش ، اذ يمكن مثلاً استعماله عند الضرورة كمهبط للطائرات العسكرية في اوقات التوتر والعمليات الحربية التي تمس المنطقة . وفي حين انه ليس في هذا الاقتراح ما يقضي على الادارة الدولية او هيئتها التنفيذية بان تكون لديها شاحنات تسيروها على الطريق (بل يجب ان يكون ذلك من اختصاص الهيئات او الجماعات الخاصة) ، لا

ينكر انه كلما شاع استعمال الطريق ووسائله ازداد معدل حمولة الشاحنات وازدادت سرعة الحركة
لرغبة في التوفير . وهذا الامر يجب اخذه بعين الاعتبار عند وضع التصميم العام للمشروع .

التصميم والانشاء

هذه النقاط وغيرها من النقاط التي جرى درسها تبث على اتخاذ الاوصاف التالية للتصميم والانشاء :

(١) يجب ان يعبد الطريق لمرور الاحمال الثقيلة وتكون منطقة الطريق على الجانبين بحيث يتسنى
التوسع التدريجي في حال ازدياد الحركة ، ويرجح ان تتم المرحلة البدائية بانشاء خط واحد للسير في كل
اتجاه ، على ان يكون عرض الحُط كافياً للسماح لسيارة بان تجتاز بسهولة سيارة اخرى تتقدمها . ولنوع
الحوادث يجب ان يكون هذان الحُطان المتوازيان منفصلين دائماً بحُط غير معبد لا يقل عرضه عن ست
اقدام . ويرجح ايضاً لضبط الدخول الى خطوط السير والخروج منها ان يحفر خندق مفتوح بعرض اربع
اقدام وعمق اربع اقدم وعلى بعد ست اقدم على الاقل من كل من خطي السير ، ويملاً هذا الحُندق في
بعض النقاط لعبور الحيوانات والقوافل . وهذا الحُندق ربما كان ذا فائدة في الحيولة دون ردم الطريق
بالرمال ، ويمكن جرف الرمال والمواد الاخرى من الحُندق باستعمال آلات الطرق الخاصة بهذا الغرض .

(٢) يجب استعمال المواد المحلية في انشاء الطريق كلما كان ذلك متيسراً ، مع استعمال الاسفلت
الربط وفرش سطح الطريق ، وكذلك ينبغي استخدام اكبر عدد ممكن من العمال المحليين .

(٣) يجب تجهيز كل من المحطات بوازين لوزن الاحمال الداخلة او الخارجة ، والعرض من ذلك
مزدوج : (آ) تقدير رسم المرور على اساس الوزن الصافي ، (ب) ضبط السرقات اثناء السير على الطريق .

(٤) يجب ان تكون المستودعات المنشأة في الموانئ والمحطات مجهزة بالآلات ميكانيكية لرفع
الاتقال وآلة للتبريد ومستودعات مبردة .

(٥) يكون ضبط حركة السير والمحاسبة بواسطة المعدات التي تضعها شركة الآلات الحاسبة الدولية
ويكون الاتصال بالطابعة اللاسلكية بين النقاط الرئيسية . وتوضع قوات من الشرطة في نقاط متقاربة
على طول الطريق ، كما انه يجب تأمين مستودعات مناسبة للوقود وآبار وخزانات للماء ومحطات التصليح .

رؤوس الاموال اللازمة

يقترح تقرير رقم اجمالي كراس مال لتمويل المشروع وذلك بعد دراسة تهيديية للتصميم والتخطيط
وحقوق المرور ومنشآت الموانئ والمحطات اللازمة . ومهما كان مبلغ هذا الرقم فانه ينبغي تنظيم الشؤون
المالية على النمط التالي :

تقدم الدول المشتركة جميع رؤوس الاموال اللازمة للمشروع ، وهذه الطريقة تبدو ايسر تحقيقاً من غيرها من نواح عدة في سبيل المصلحة الوطنية لكل من هذه الدول .

غير انه يمكن عند الضرورة الاستحصا ل على معونة مالية من احدى المؤسسات المصرفية الدولية بشروط معينة على اساس قرض مربوط بتأمين . وقد يكون من المستحسن ايضاً محاولة الحصول على المساعدات المالية من شركات النقل البحري الكبيرة وسواها من المؤسسات التجارية التي تستطيع الاستفادة تجارياً من هذا المشروع .

فاذا وجد من المستحسن من الوجهة المالية اشراك احدى المؤسسات المصرفية الدولية مع الدول الاعضاء ، فانه يقترح ان تقوم الدول الاعضاء الست بتقديم ٣٠ او ٤٠ بالمئة من رؤوس الاموال المطلوبة وذلك بالتساوي فيما بينها ، كل دولة بعملتها الخاصة ، وان تؤمن الباقي ، اي ٦٠ او ٧٠ بالمئة ، احدى المؤسسات المصرفية الدولية بالاتفاق مع الافراد المحليين اصحاب رؤوس الاموال .

قلنا ان المساهمة المالية لكل من الدول الاعضاء يجب ان تكون بعملتها الخاصة ، غير ان المؤسسة المصرفية يجب ان تطلق لها حرية المساهمة اما بالدولار او بالعملة الاخرى المعكن استعمالها عدا عملات الدول الاعضاء .

صورة التنظيم المالي

لإدارة الطريق الدولي أن تصدر صنفين من الاوراق المالية ويرجع ان تكون هذه على شكل سندات تعطي رأس المال اللازم بكامله ، اي :

(١) سندات صنف (آ) لتغطية المبلغ الذي تساهم به المؤسسة المصرفية .

يصدر هذا الصنف من السندات بالدولار او اذا شاءت المؤسسة المصرفية بعملة احدى الدول الاعضاء او بعملاتها جميعاً وتستحق هذه السندات بعد ٢٥ او ٣٠ سنة من تاريخ بدء استثمار المشروع ، وتخضع لفائدة بمعدلات مقرر ة . ويكون لهذه السندات من صنف «آ» حق الافضلية من العائدات الصافية حتى سحبها . ويجب ان ينص على انه اذا حدث في اي وقت من الاوقات خلال المراحل الاولى من الاستثمار ان كانت العائدات الصافية لا تغطي النفقات الادارية للسندات التي هي من صنف «آ» ، تتعهد الدول الاعضاء بتغطية العجز كل دولة من خزيتها الخاصة او من اي مورد عام آخر مقرر ، كعائدات النفط او رسوم المرافئ او الضرائب .

(٢) سندات صنف «ب» لتغطية المبلغ الذي تساهم به الدول الاعضاء ، او تساهم به الشركات الخاصة او الافراد الذين ترغب هذه الدول في تخصيصهم ببعض هذه السندات .

وتشترك هذه السندات بإرباح المشروع بالصورة عينها التي تشترك بها السندات من صنف «آ» على ان تتمتع سندات صنف «آ» بالافضلية ، وشرط ان تزيد العائدات الصافية عن المبلغ اللازم لتغطية النفقات الادارية لسندات صنف «آ» . فاذا كانت العائدات غير كافية وجب تخصيص الدخل بكامله لسندات صنف «آ» لسداد ما يترتب لها ، وتقوم الدول الاعضاء بتغطية العجز .

العجز والوفر في العائدات الصافية

وإذا كانت العائدات تزيد عن نفقات الاستثمار ومتطلبات القرض ، اصبح من الممكن التصرف بالوفر اما بتوزيعه على الدول الاعضاء واما بتخصيصه مسبقاً لاستهلاك سندات صنف «آ» حتى قبل سحبها .

ملاحظات عامة

ان هذه المقترحات بشأن التنظيم المالي ليست سوى صورة تقريبية نقدمها الى اولئك الذين يودون دراسة المشروع. ولا يحوي هذا التقرير اية مقترحات بشأن اوضاع الشخصية الاعتبارية كالتواحي القانونية التي يتطلبها تنظيم ادارة الطريق والهيئة التنفيذية المنبثقة عنها . غير انه يمكن الحصول ولا شك على معلومات قيمة حول هذه الامور من جراء دراسة الاوضاع الاعتبارية التي تقوم عليها بعض المؤسسات مثل ادارة رسم المرور في نيوجرسي (New Jersey Turnpike) وادارة رسم المرور في بنسلفانيا (Pennsylvania Turnpike) وادارة ميناء نيويورك (Port of New York Authority) . وقد يكون من المفيد ايضاً الاطلاع على الوثائق المناسبة بشأن ادارة « مشروع شومان » .

اما بصدد الامور الفنية فقد يستطاع الحصول على ارشادات قيمة من الشركات الكبرى التي انشأت مشاريع ناجحة في الشرق الادنى او في مناطق شبيهة به .

و. ف. مور

بيروت ، لبنان

...
 ...
 ...
 ...

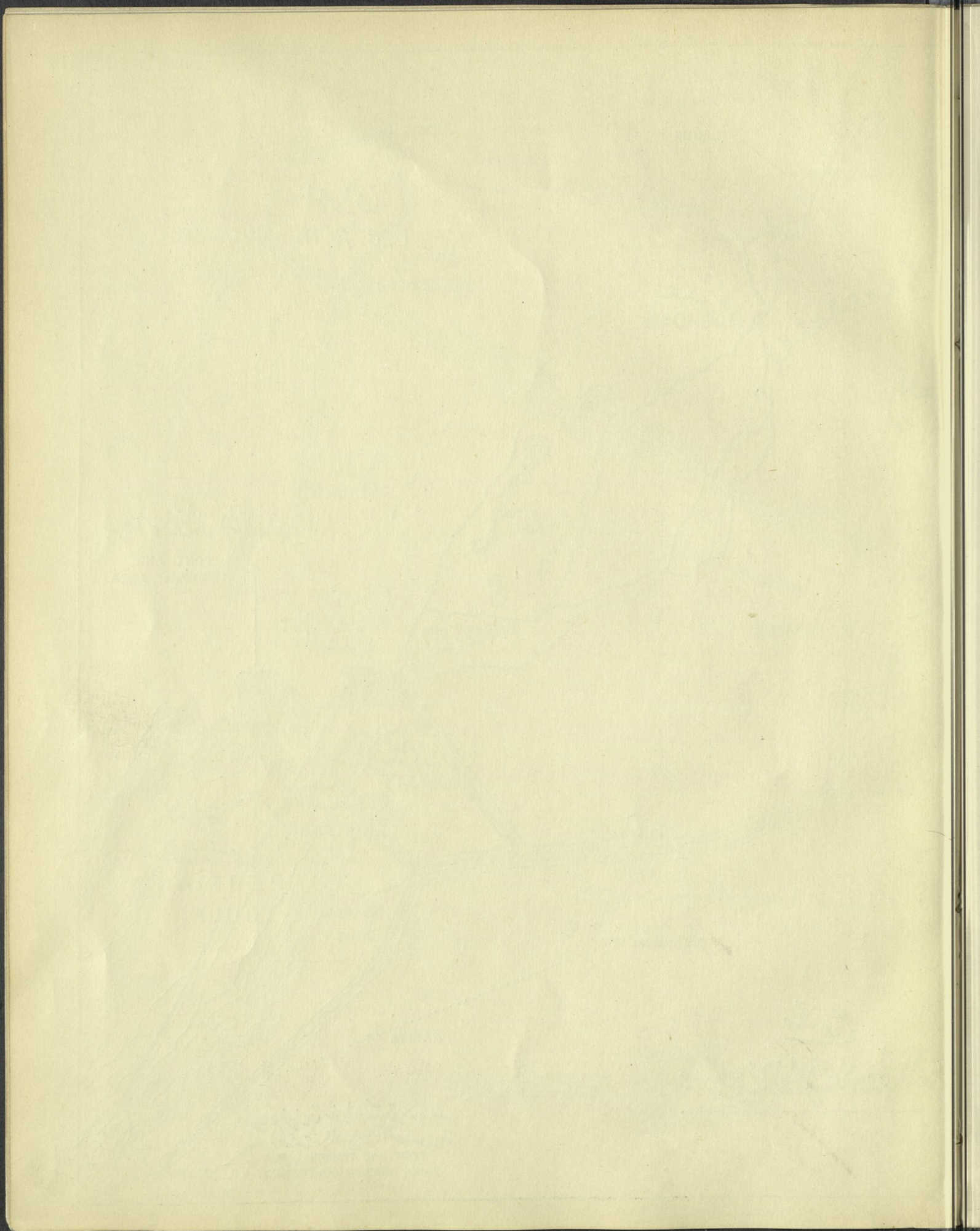
...
 ...

...
 ...
 ...

...
 ...
 ...
 ...
 ...

...
 ...

...





ایران
I R A N

بغداد
BAGHDAD

مرقاؤنقطۃ النہایۃ
PORT AND
TERMINAL AREA

البصرة
BASRA

ABADAN

امارة
الکویت
KUWAIT

الکویت
KUWAIT

الخليج
الفارسي
PERSIAN
GULF

NEUTRAL
ZONE

NEUTRAL
ZONE

QAISUMAH

NARIYA

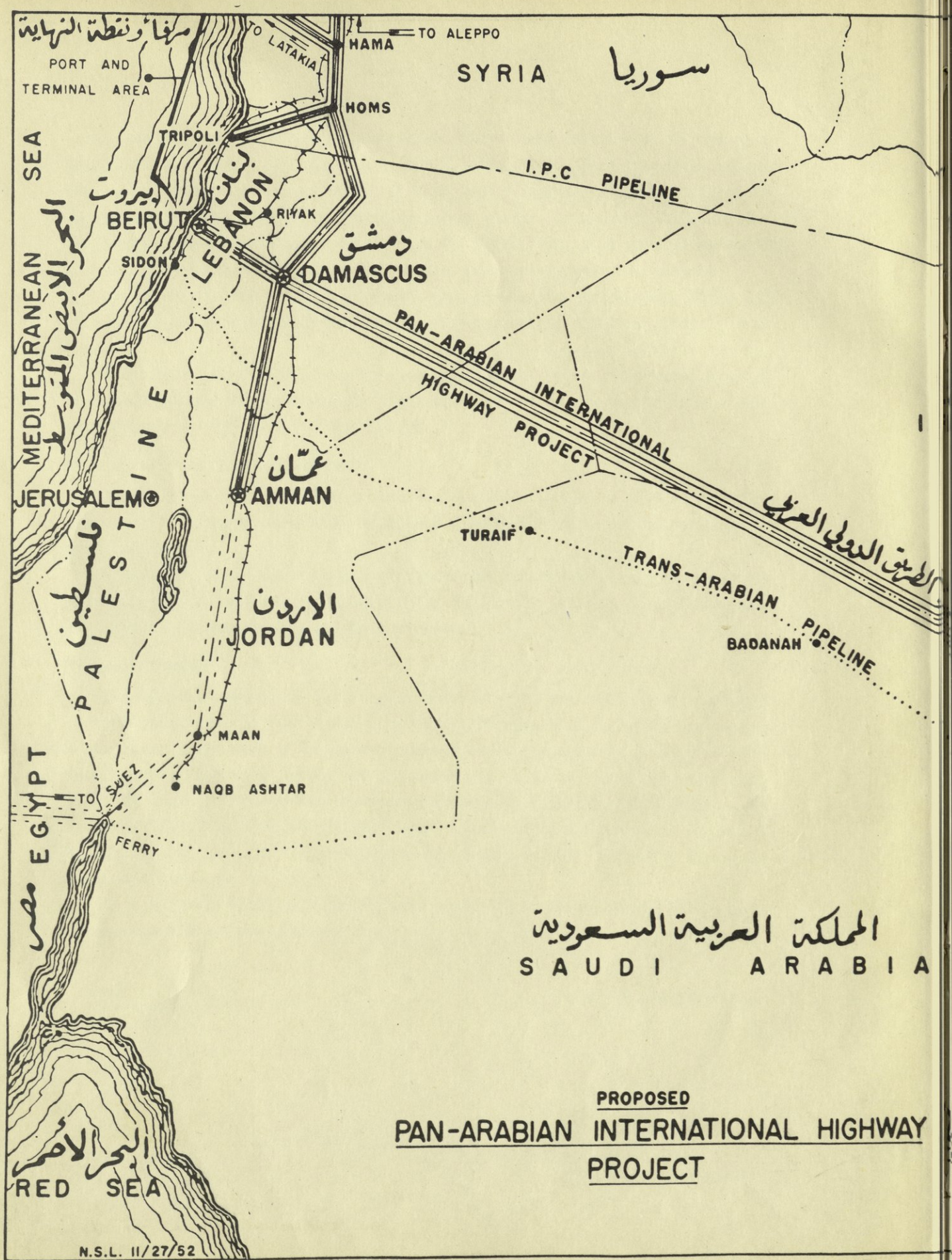
RAS
TANURA

مرقاؤنقطۃ
مرقاؤنقطۃ
الحکومة
السعودیة
PORT AND TERMINAL FOR
SAUDI ARABIAN GOVERNMENT R.R. DAMMAN
DHAHRAN

العراق
A Q

مقترح

مشروع الطریق الدولی العرقي



مرافئ ونقطة النهاية
PORT AND
TERMINAL AREA

SYRIA سوريا

SEA
MEDITERRANEAN
البحر الأبيض المتوسط

JERUSALEM

فلسطين
PALESTINE

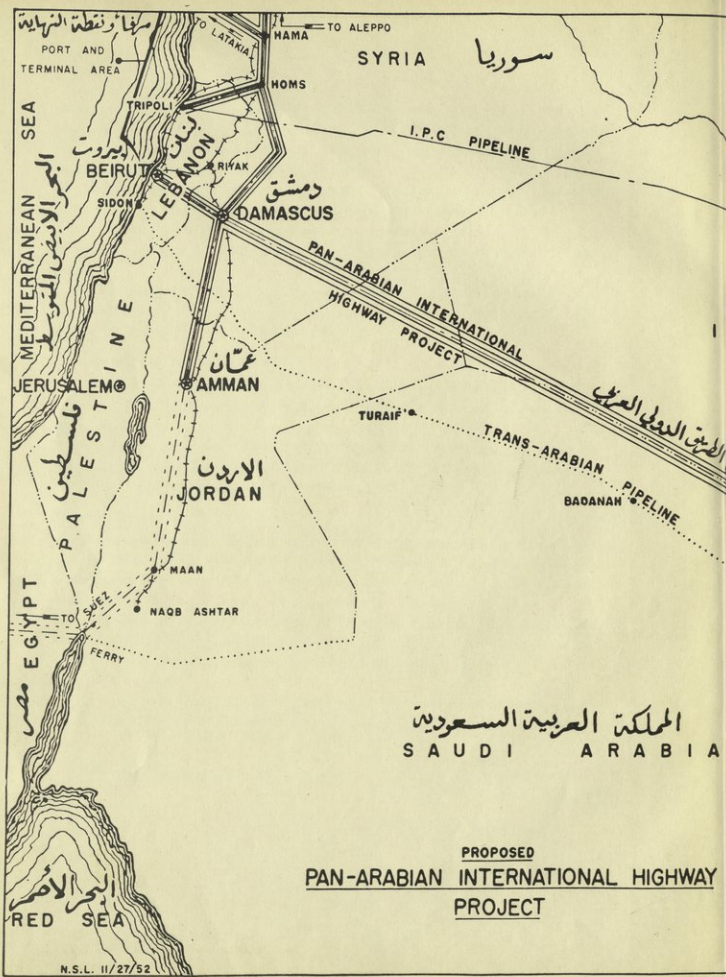
EGYPT مصر

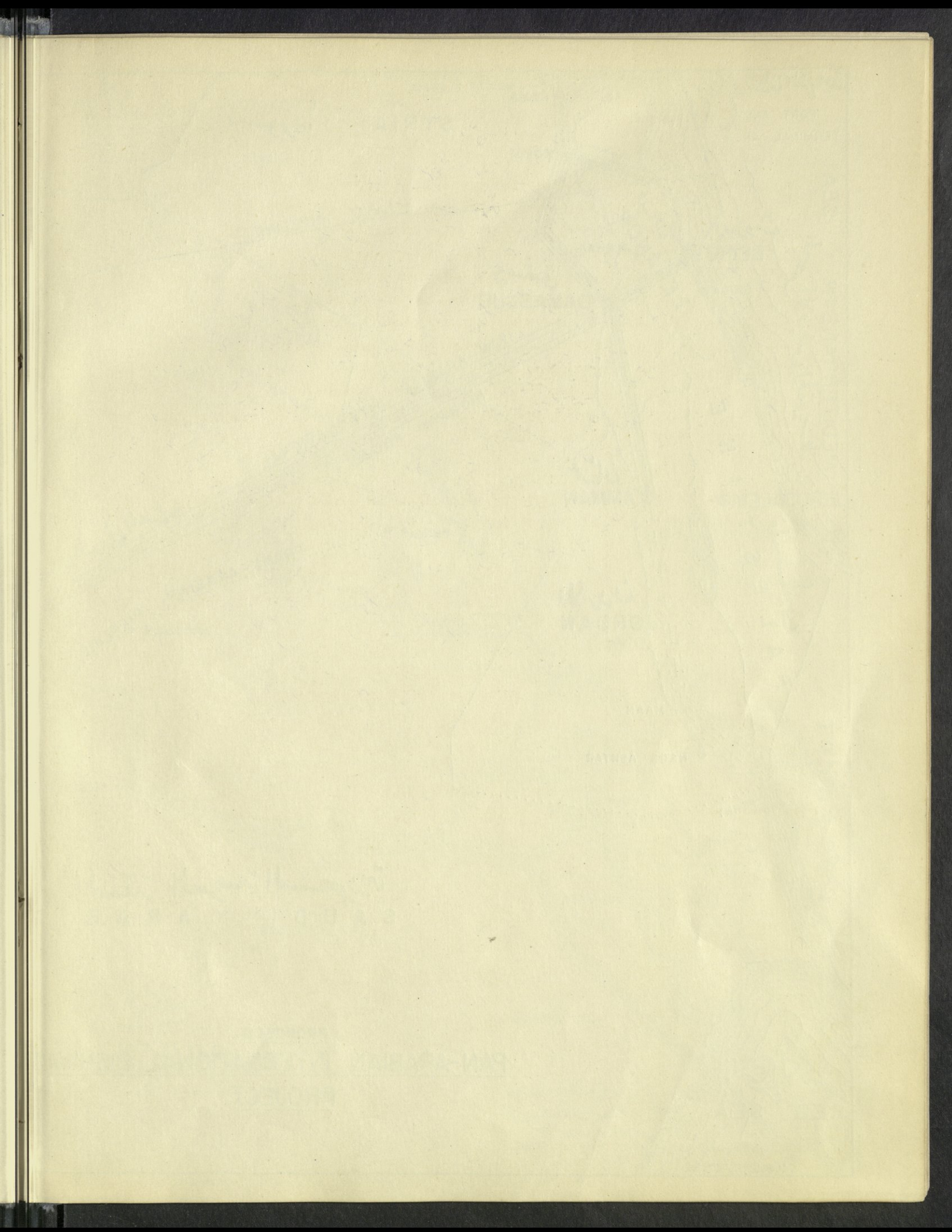
البحر الأحمر
RED SEA

N.S.L. 11/27/52

المملكة العربية السعودية
SAUDI ARABIA

PROPOSED
PAN-ARABIAN INTERNATIONAL HIGHWAY
PROJECT





years from the start of the system's operation. They would bear interest according to prescribed rates. This Series «A» paper should have priority until retirement against net revenues. It should be provided that if at any time during the early stages of operation the available net revenue does not cover the service charges of the Series «A» bonds then the Member States would agree to make up the deficit from their national treasuries or from other specified national incomes, such as oil royalties, port dues, or taxes.

2) Series «B» bonds, covering capital participation by the Member States and such private concerns and individuals to whom they may wish to allot a portion of such bonds.

These bonds would participate in the earnings of the system in the same manner, as, but subordinate to, the Series «A» bonds, provided net revenue was more than sufficient to cover the «A» Series service charges.

DEFICITS AND SURPLUS NET REVENUES.

In the event that insufficient revenue was available all income would be applied against the «A» Series to satisfy the obligation. The deficiency would be made up by the Member States.

If, however, the revenue exceeded the operational expenses and loan service requirements, the surplus could either be distributed to the Member States or be applied against the Series «A» bonds anticipating their retirement.

GENERAL COMMENT.

The foregoing suggestions regarding financial structure are offered only as a rough outline to those who may wish to study the Project. No suggestions are offered pertaining to corporate matters such as the legal requirements of organization of the Highway Authority and its Operating Agency. In this connection, however, useful information undoubtedly could be obtained from studies of the corporate structure of such bodies as the New Jersey Turnpike, the Pennsylvania Turnpike, and the Port of New York Authority. An inspection of pertinent documents regarding operations of the «Schumann Plan» also might be rewarding.

As to technical problems, valuable advice probably could be obtained from large corporations with records of successful operations in the Near East or similar regions.

BEIRUT - LEBANON
NOVEMBER 21, 1952.

W. F. MOORE

3) Each terminal point should be provided with scales for the weighing in and out of loads. This would serve two purposes: (a) the assessment of tolls on a net tonnage basis; (b) provide a check on pilfering enroute.

4) Warehouse facilities at ports and terminals should provide mechanical handling equipment, dry cargo, cooler, and refrigerated storage space.

5) Traffic control and accounting should be by IBM equipment and teletype communication between central points. Police forces should be housed at frequent intervals on the right-of-way. Suitable fuel storage and water wells and tanks, as well as repair stations, also should be located along the right-of-way.

CAPITAL REQUIREMENTS.

It is suggested that an overall capital requirement figure for financing the project be determined through a preliminary study of design, routes, right-of-ways, and necessary port and terminal facilities. Whatever this figure is found to be it is proposed that the financial organizational pattern be considered as follows:

All capital requirements should be made available by the participating states. This appears the most feasible from several standpoints in the national interest of the States.

If, however, it proves necessary, financial assistance may possibly be obtainable through an international banking agency under secured loan conditions. Also, it perhaps may be desirable to endeavor to enlist financial support from large fleet carriers or other commercial interests that would enjoy the trading benefits of such a projects

If the combination of Member States and an international banking agency appear financially desirable, it is suggested that 30 or 40 percent of the capital requirements be supplied by the six Member States on an equal basis in their respective currencies, and that 60 to 70 percent be provided by an international banking agency in arrangement with local private capital.

While each Member State's financial participation should be in its own currency, the banking agency should be given the option of contributing its share in dollars or in other usable currencies apart from those of the Member States.

FINANCIAL ORGANIZATION PATTERN.

The Highway Authority might issue two classes of collateral paper, probably as bonds, covering the entire capital requirements, to wit:

1) Series «A» bonds, covering a banking agency's capital participation.

This series could be issued against dollar requirements or, at the agency's option, against currency of either one or all of the Member States, and maturing in 25 or 30

To put this thought a bit differently: The concept of the Project, its routing and design, should take into account political VALUES that serve to allay nationalistic trends in the employment of inter-communications by Member States and, at the same time would serve the interests of the Member States vis-a-vis the world community of nations.

These values could be realized through the mediums of trade and travel involving the nationals of the concerned States. Therefore, the right-of-way of the International Highway should be pegged, insofar as is practical, to international frontiers (See map). In this way the chances of any one country dominating more of the route mileage than is in the common interest would be kept to a minimum and each State would be free to develop its own national road program to a maximum extent.

In this connection, it is worth noting paranthetically that apart from its commercial and political values an international highway, such as is envisaged, would be extremely useful in solving many logistics problems. For example, it could serve as an emergency landing strip for military aircraft in such times of tension and hostility as might affect the area. While it is not proposed that the Highway Authority or its Operating Agency should own and operate carrier units (this should be done by private groups), it is nonetheless true that as the facilities become more generally utilized there would be an increase in the unit load at increased speeds for economy reasons. This should be taken into account in the overall planning of the Project.

DESIGN and CONSTRUCTION.

These and other points considered suggest the following features of design and construction:

- 1) Construction should be for heavy loads and the right-of-way should be set up so as to provide for progressive steps of expansion to take care of increased traffic. The initial stage probably should provide one lane for traffic moving in each direction, with each lane of sufficient width to permit easy passing. As a safety measure the two parallel lanes should be separated in all cases by an unsurfaced strip of about six feet minimum. Probably also, as a control for entrance and exit to the traffic lanes, there should be an open four feet by four feet trench at least six feet outward from each lane, with interruptions at intervals to provide cross-overs for livestock and caravans. This also might prove helpful in sand control. Frequent removal of sand and debris can be achieved with the proper type of road machinery.

- 2) Construction should be of local materials wherever possible, using asphalt as a binding and surfacing material, and the maximum amount of local labor should be employed.

- 5) General Manager of Operations and Maintenance.
- 6) Assistant General Manager (Operations).
- 7) Assistant General Manager (Ports and Terminals).
- 8) Assistant General Manager (Traffic Control).

This group should constitute the «policy directorate» of the Operating Agency, supported by whatever sub-structure of functional organization that is required.

(Note: In addition to the above there should be an «Information Officer», with ready access to all executives, whose function would be to maintain public support of the Authority, to clarify misunderstandings, and to provide answers to such inquiries as might be directed to the Authority from time to time by press or public. The importance to the success of the Project of a favorable public opinion should not be under-estimated).

TOLL COLLECTION DUTIES AND TAXES.

The Operating Agency should be given all responsibility for (a) operational functions; (b) the collection of tolls and possible other accruing revenues; (c) the distribution of such monies in accordance with policy determined by the senior Authority. There should be no assessment of customs duties or taxes on goods in transit within the free zone by any governmental member of the Authority. However, customs duties and taxes on goods, the ultimate destination of which would be in a Member Country, should be assessed by that country at a designated destination on delivery from bond by the Authority to the consignee. By way of illustration: Goods moving in transit from shipside in the Mediterranean to shipside in the Persian Gulf should do so *in bond* free of duties and taxes under the protection of the Highway Authority. Tolls on a tonnage basis should be paid on receipt to the Authority through its Operating Agency as compensation for the use of facilities and safe transit.

In other words, such tolls should be fixed on a covering basis to include charges for (a) offloading; (b) port handling; (c) transit fees; (d) police protection; (e) handling and onloading at seaport terminals; (f) overhead expenses and profit; (g) where applicable, charges for receiving and handling goods at terminals of ultimate destination within the international area.

The Highway Authority and its Operating Agency should be given a tax-free status by all Member States.

POLITICAL VALUES OF RIGHT-OF-WAY.

It should be remembered that a project of this nature must, of necessity, have functional utility values over and beyond highway communications — although these should not be the basis of its justification.

(Note: Insofar as is possible the governments concerned should appoint their representatives on the International Authority on a non-political basis, giving primary consideration to their qualifications as economists, administrators and technicians. Secondly, the chairmanship of the Authority should be rotative among the Member States on an annual basis. The Authority should have a Permanent Secretary and a careerist staff. While it may be necessary to recruit the Operating Agency's personnel on a national quota basis, every care should be taken to see that employees are selected because of job qualifications. Recognizing the fact that differences of opinion are bound to arise among its Membership, the Authority should make provisions for the arbitration of policy disputes by a Board of three appointed by a disinterested international agency).

FREE PASSAGE ZONE.

Each Member Country should grant *unconditionally* to the Authority a right-of-way or a zone of free passage, along with a terminal area at seaports or inland cities for the handling of all cargo in bond either to a terminal destination in a Member State or for trans-shipment through ports to destinations outside the Area.

POLICING and SECURITY.

The Highway Authority, through its Members, should provide whatever policing organizations are required by the Project in each national area. However, the police organization as a whole should not be divided nationalistically, but should be Arabs recruited under the functional and administrative control of the Operating Agency of the Authority.

OPERATING AGENCY ORGANIZATION.

Responsibility for the operation of the physical properties of the international highway should reside in a subsidiary body or functional «Operating Agency» of the Highway Authority.

It is anticipated that the Operating Agency of the Highway Authority would be a corporation and the stock held in undivided shares by the Authority and not transferable, each member having equal equity in the undivided whole.

The pattern for such an organization should be as follows:

- 1) Managing Director, who would function as Chief Operating Executive and as *ex-officio* Member of the Authority.
- 2) Deputy Managing Director (Administrative and Operations).
- 3) Deputy Managing Director (Financial).
- 4) Comptroller (Accounts and Audits).

gional condominium of industry and agriculture which, standing as it would between East and West, would be favorably located in relation to principal world markets. Moreover, the development of this region as an important industrial factor would contribute materially to worldwide political stability. It should therefore naturally attract the interest and support of other nations which possess industrial «know-how» and development capital.

BASIC AIMS.

In proposing this project to the Arab States it should be pointed out that it offers them an opportunity to achieve the following ends: (a) the betterment of commercial, industrial and employment conditions on a regional basis; (b) the enhancement of their individual national positions and prestige; (c) an increased importance for them, both collectively and individually, in international trade, with the concomitant gain in political influence that such increased commercial importance naturally would bring.

PHYSICAL PROPERTY NOMENCLATURE.

The physical property nomenclature of the project should include:

1) Facilities at each of the several seaports on the Mediterranean and the Persian Gulf and the inland terminal cities for receiving, warehousing, and transferring to motor carriers incoming or outgoing cargo.

2) A connecting arterial highway between the ports and inland cities of the Arabian Area by the shortest practical route commensurate with the joint political interest of the several states in the area.

ORGANIZATION PATTERN.

The physical properties, including right-of-way and operational features of the project should be under the political and policy control of a «PAN ARABIAN INTERNATIONAL HIGHWAY AUTHORITY». The membership of this Authority should comprise the following:

SYRIA, represented by its Director of Commerce and Industry.

IRAQ, represented by its Director of Commerce and Industry.

SAUDI ARABIA, represented by its Director of Commerce and Industry.

KUWAIT, represented by its Director of Commerce and Industry.

LEBANON, represented by its Director of Commerce and Industry.

JORDAN, represented by its Director of Commerce and Industry.

A «COMMON INTEREST MEMBER» — the Managing Director of the Operating Agency of the International Authority, appointed by a simple majority vote of the Member States.

TRADE AND OTHER DEVELOPMENT.

Among other advantages that could be expected to result from the opening of this middle Eastern Arab region by means of inter-highway communication would be:

- 1) An acceleration in small industrial plant development and output.
- 2) Increased employment of labor and crafts.
- 3) A more efficient exploitation of the agricultural, mineral, and other resources of the area, including more profitable marketing of indigenous products as well as those of other countries.
- 4) A greater degree of political stability, with a corresponding rise in military potential and mutual security consciousness.

AREA INDUSTRIAL POTENTIAL.

The industrial development potentials of the six Arab States with which we are concerned are considerably greater than is generally realized. Heretofore they have been obscured by the world public's unfamiliarity with the area and by political turmoil. In support of this view it should be borne in mind that the industrial development of a given area responds to and is guided by (a) the availability of raw materials and their transportation; (b) the availability of labor and its controlling conditions of food and housing; (c) the character and costs of fuels; (d) the political climate or, in other words, the nature and stability of governing bodies and their responsiveness to changing conditions.

BASIC INDUSTRIAL FACTORS.

The Pan-Arabian area under consideration offers in varying degrees all of the factors essential to regional industrial development.

In the West, the Mediterranean zone has available in reasonable numbers both skilled and unskilled craftsmen. It has agriculture, including all basic food products; it has materials for building construction; some mineral wealth; seaports, and a potentially fair political climate. In the East, the Persian Gulf area has an abundance of unskilled labor, some mineral resources, and a wealth of petroleum including liquid and gaseous fuels and their potential for various chemical products. At the same time, it has only a very limited amount of agriculture and food products. Its political climate is largely conditioned by an admirable and respected religious background, which has shown itself amenable and responsive to industrial development. In any event, it has been demonstrated that this region possesses a considerable reservoir of untapped promotional and technical skill, enterprise, and initiative.

In brief, this Arab area has a reasonable wherewithal for the development of a re-

THE PAN-ARABIAN INTERNATIONAL HIGHWAY PROJECT A PROPOSAL

It is proposed that the Arab States of Syria, Lebanon, Iraq, Jordan, Saudi Arabia and Kuwait establish an «International Authority» which would construct and operate on a toll basis an arterial highway.

DESCRIPTIVE OUTLINE.

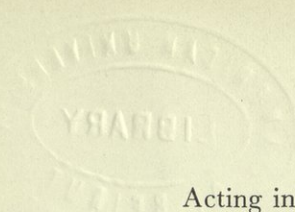
This arterial highway, through a direct transportation route of free zone character, should link the Lebanese ports of Beirut and Tripoli, the Syrian port of Lattakia, and the inland cities of Hama, Homs, Damascus and Amman, Jordan with a western Persian Gulf coastal area embracing the Saudi Arabian port of Dammam, the Kuwait port of Kuwait, and the Iraq port area of Basra.

PROJECT SCOPE.

An arterial roadway of such scope and character could easily become the backbone of widespread commercial inter-communications throughout the Levant and the Arab Peninsular area, since it would be expected that the concerned States would build feeder roads to it. Thus an integrated commercial highway system could be provided for the entire area, functioning around a through overland route for the transit of international commerce. The competitive route by sea through the Suez Canal is about three times the overland travel distance.

MARKET OUTLETS.

A modern and efficient highway system would provide a healthy stimulus to the development of both national and international trade. The port and terminal areas on the eastern Mediterranean and on the Persian Gulf already constitute admirable shipping outlets for the commercial products of the region. At the same time, they provide a means whereby the markets of the area can be opened to the products of other nations.



Acting in concert, through an authoritative executive body devoted to the common interest, the primary objective of the six Arab States should be the establishment of a favorable economic climate. This requires full recognition on their part that they constitute a single economic unit. This, in turn, requires recognition of the fact that an economic unit can function efficiently only when it is linked together by a sound system of commercial communications. Industrialism and other forms of economic development are contingent upon international trade, and international trade is always dependent upon avenues of communication. Throughout history international trade has followed the highways, the water or land links, the seaways, and in more recent times, the airways.

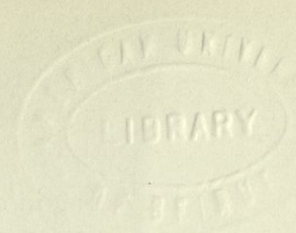
Thus in order to realize their industrial and commercial potential between the Arab States the Persian Gulf and the Mediterranean must have a modern, efficient and rapid system of commercial communications. Once they have this and with it a correspondingly attractive economic atmosphere based upon reasonable political stability cooperation and national responsibility they will have less difficulty in attracting outside capital and industrial aid.

A united and sound regional economy resting upon a common interest will do more than raise the living standards of the Arab States. It will make of them stronger factors politically, culturally and militarily.

To sum up: The Arab States between the Persian Gulf and the Mediterranean must take the initiative in helping themselves. They must establish conditions which will make the transactions of international commerce easy and attractive. They must, through jointly directed effort, develop a modern system of commercial communications. When these things are done it will be possible for outside agencies to assist them in gaining the fullest benefits from the not inconsiderable potential of independence, economic well-being and happiness that lies about them.

BEIRUT - LEBANON
NOVEMBER 21, 1952.

W. F. MOORE



P R E F A C E

The Arab States, located geographically between the Eastern Mediterranean and the Persian Gulf, constitute an area in which may be found the necessary resources to develop an industrial economy that could bring about better living standards for the people of the area as well as active support from other trading nations of the world.

These Arab States, through their own initiative and effort, must first bring about economic cohesion and political stability in the area as a prerequisite to any such economic development and to enlist sympathetic support internationally that will bring recognition to the area as an important link in the stream of world commerce.

The proposals and suggestions put forth in these pages are directed toward the general body of international business. Their purpose is to stimulate constructive thinking on the subject of the Arab States, and how these States can improve their own economy through the development of the industrial potential of the area in which they exist.

The Arab States between the Eastern Mediterranean and the Persian Gulf comprise the Republics of Syria and Lebanon, the Kingdoms of Iraq, Saudi Arabia and Hashemite Jordan, and the Shaikhdom of Kuwait. Within their area they have all the requisites of a standard industrialism. They have efficient labor, agriculture, fuel, raw materials, and other natural resources, not excluding enterprise, capital and vision.

No single one of these States, however, has the resources to develop its own economy independently; that is to say by means of strictly national, political and economic forces alone. The Arab States are to a large degree interdependent.

How can the economic and industrial potential of this important part of the world be realized?

The first requirement, as I see it, is for the above listed six States, acting through their own governmental processes, to set into motion the dynamic forces which exist within their own geographical regions and which can make possible the development of an AREA ECONOMY with a minimum of outside aid. In other words, the initiative must come from the Arabs themselves.



ARAB STATES

THEIR INDUSTRIAL POTENTIAL

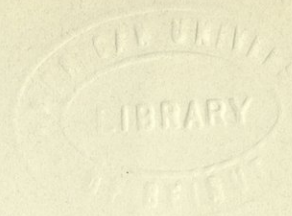
PAN-ARABIAN INTERNATIONAL

Highway

REVIEWS

1958

330.9569
M825



THE
ARAB STATES

•••

THEIR INDUSTRIAL POTENTIAL
AND THE
PROPOSED
PAN-ARABIAN INTERNATIONAL
HIGHWAY



BY
W. F. MOORE

•••

ALL RIGHTS RESERVED.
TEXT MATERIAL NOT TO BE REPRODUCED
EXCEPT BY PERMISSION OF THE AUTHOR

PURCHASE
MAY BE MADE FROM
W. F. MOORE
INDUSTRIAL CONSULTANT
12, Msgr. CHEBLI ST.
BEIRUT — LEBANON

PRICE L.L. 5.00



1952

ARAB STATES

THE DOCTRINE OF

THE ARAB STATES

THE ARAB STATES

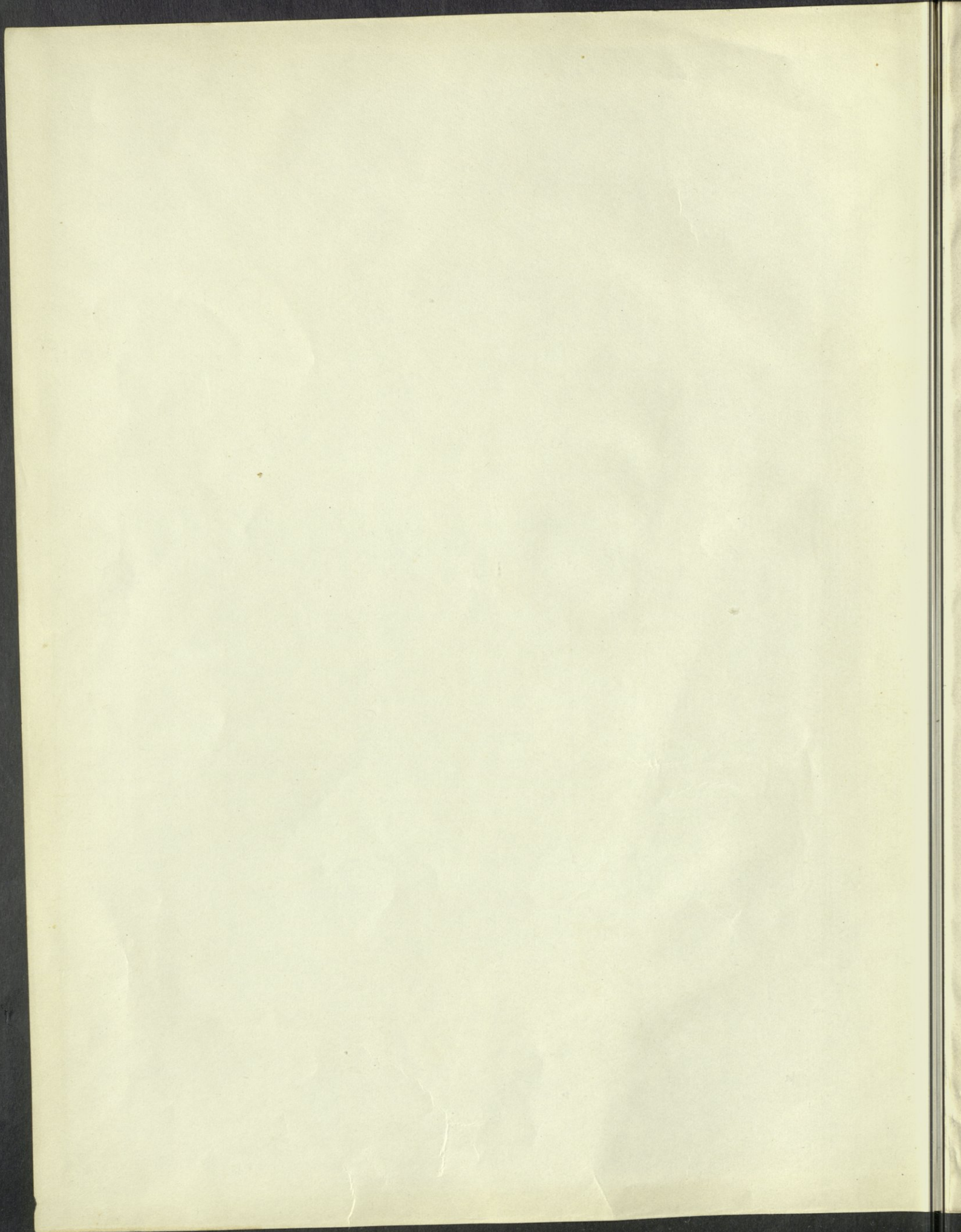
THE ARAB STATES

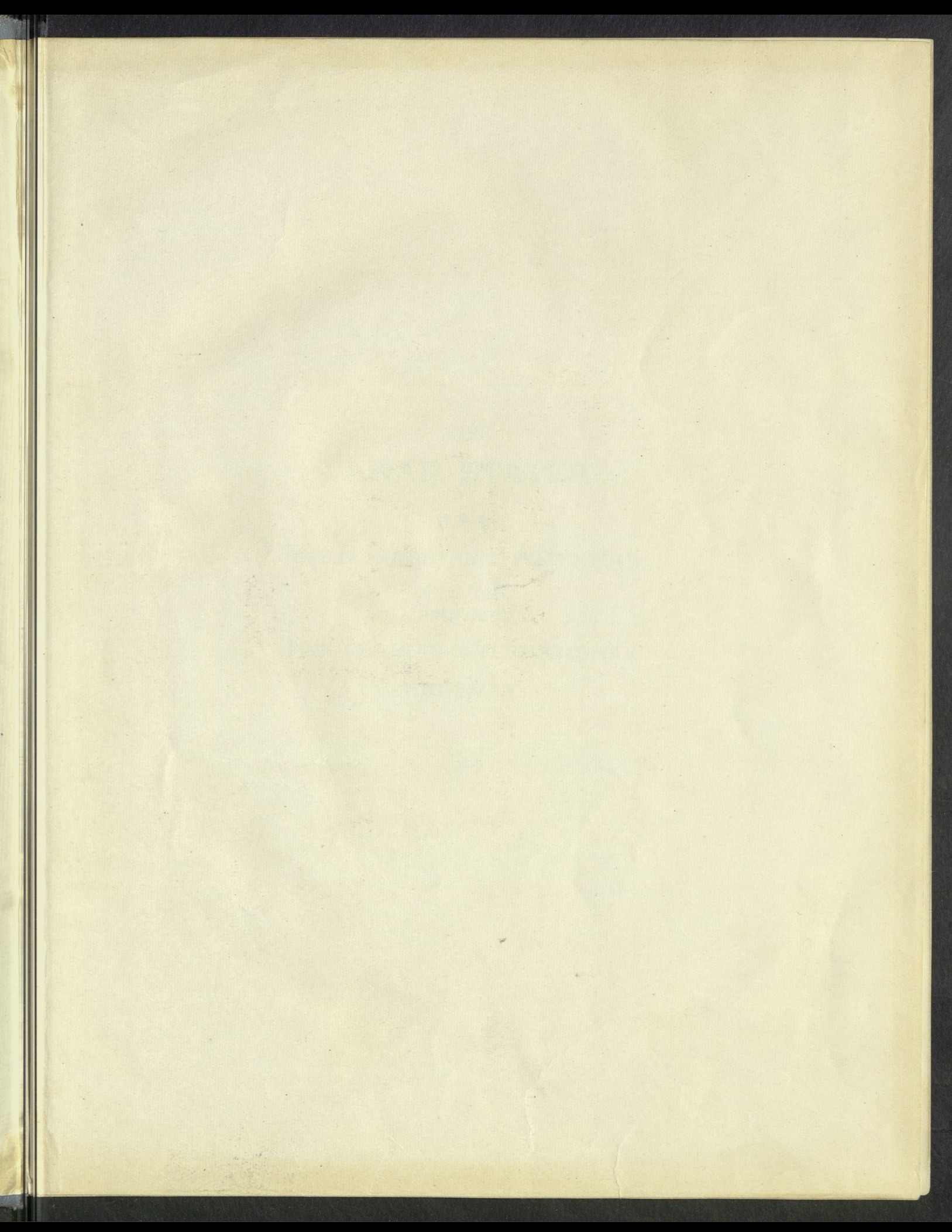
THE ARAB STATES

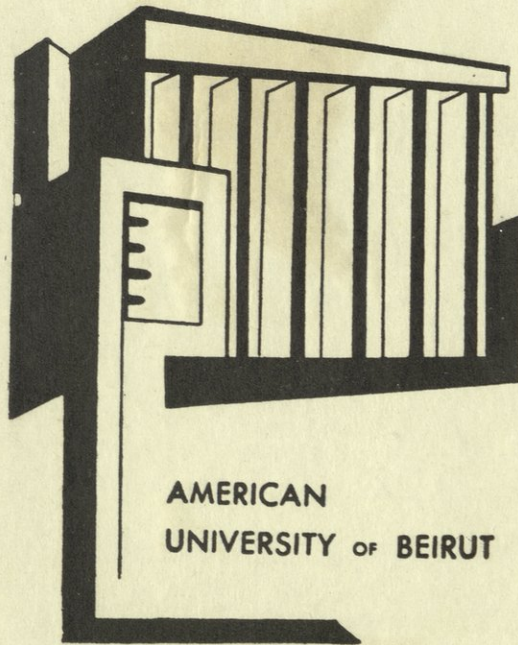
THE
ARAB STATES



THEIR INDUSTRIAL POTENTIAL
AND THE
PROPOSED
PAN-ARABIAN INTERNATIONAL
HIGHWAY







AMERICAN
UNIVERSITY of BEIRUT

MOORE

ARAB STATES

330.9569
M825cA