

# شبكات النقل

في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي  
آثارها على التجارة والسياحة



سلسلة توقعات منظمة التعاون الإسلامي

أبريل 2016



منظمة التعاون الإسلامي

مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية

والتدريب للدول الإسلامية

---

منظمة التعاون الإسلامي

مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية والتدريب للدول الإسلامية (مركز أنقرة)

---

سلسلة توقعات منظمة التعاون الإسلامي

# شبكات النقل

في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي  
آثارها على التجارة والسياحة

أبريل 2016



---

مركز أنقرة

Kudüs Cad. No: 9, Diplomantik Site, 06450 ORAN, Ankara, Turkey

Tel: +90-312-468 6172 (4 Lines) Fax: +90-312-467 3458

E-mail: oicankara@sesric.org Web: www.sesric.org

## مقدمة

تعد وسائل النقل من العناصر التي لا غنى عنها في أي نشاط اقتصادي. فبدون الوصول الفعلي إلى الموارد والأسواق، لا يمكننا الحديث عن نمو وتنمية اقتصادية، وبالتالي فإن وجود نظام للنقل متعدد الوسائط يمتاز بالفعالية لمن الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية المستدامة. فتوفر هذه الوسائل يسهل عملية نقل وتحركات الناس والسلع والخدمات والموارد ويحسن أيضا من إمكانية الولوج إلى الأسواق المحلية والدولية. كما أن تطوير بنى تحتية وخدمات حديثة وفعالة لوسائل النقل متعدد الوسائط إلى جانب وضع القوانين والتنظيمات الملائمة والمنسجمة ذات الصلة تعتبر أيضا من العوامل المهمة لتعزيز وتقوية التعاون والتكامل الاقتصادي الإقليمي.

وكمجموعة، تشكل دول منظمة التعاون الإسلامي سدس مساحة اليابسة في العالم وتتمتع بمنطقة تجارية استراتيجية مهمة. وبالإضافة إلى ذلك، تتمتع هذه الدول بإمكانات مهمة من الموارد الاقتصادية المحتملة في مختلف المجالات والقطاعات، مثل الزراعة والطاقة والتعدين والسياحة وغيرها. وحتى يتسنى لدول منظمة التعاون الإسلامي استثمار هذه الإمكانيات الكامنة لأقصى حد قصد تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية، وبالتالي القدرة على المنافسة والاندماج في السوق، فمن الضروري إنشاء نظام للنقل متعدد الوسائط، من بين أمور أخرى، يطبق بفعالية ليس فقط على مستوى كل دولة على حدة ولكن أيضا على المستوى الإقليمي لمنظمة التعاون الإسلامي. وبالتالي فإن تحسين فعالية شبكات النقل في دول منظمة التعاون الإسلامي وفيما بينها يشكل عاملا رئيسيا ذا آثار مباشرة على تحسين وتعزيز التجارة والتكامل الاقتصادي في دول المنظمة على المستويين الإقليمي والعالمي لنظام التجاري.

وتلعب شبكات النقل دور المسهل لعمليات النقل الجماعي للسلع، وهو أمر ذو أهمية خاصة بالنسبة لدول منظمة التعاون الإسلامي ما دامت غالبيتها منتجة للسلع الأولية، وعلى رأسها منتجات القود والزراعة. كما من شأن شبكات النقل المتكاملة على المستويين الإقليمي وشبه الإقليمي لمنظمة التعاون الإسلامي أن تكون أيضا في انسجام تام مع منطقة التجارة الحرة الإسلامية واستراتيجيات السوق الإسلامية المشتركة لمنظمة التعاون الإسلامي. وبالإضافة إلى ذلك، تحتّم الخصائص الجغرافية المتنوعة لدول منظمة التعاون الإسلامي، التي تعتبر عائقا طبيعيا أمام تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري فيما بينها، علمها الاستفادة الكاملة من شبكات النقل القائمة من جهة، وتطويرها، من جهة أخرى.

ومع ذلك، وكما يبرز هذا التقرير، يتجلى المستوى المنخفض لقدرة النقل في دول منظمة التعاون الإسلامي كمجموعة، مما لا شك فيه، في ضعف أداء النقل والاستخدام غير الفعال لمرافق النقل المتوفرة، ولهذا الأمر، إلى جانب أمور أخرى، تأثير سلبي على الأنشطة التجارية والسياحية في هذه الدول. ومن الواضح أن الوضع الحالي لشبكات النقل في دول منظمة التعاون الإسلامي، سواء من حيث القدرات أو الأداء، لم يرق بعد إلى المستوى المطلوب من التأثير على الأنشطة التجارية والسياحية البينية.

## قدرات دول منظمة التعاون الإسلامي في مختلف وسائل النقل الحديثة

بمجرد القيام بنظرة مقارنة على قدرات دول منظمة التعاون الإسلامي في مختلف وسائل النقل الحديثة، يتبين أن هناك بعض التحديات الرئيسية التي تعيق التعاون البيئي في منظمة التعاون الإسلامي في مجال التجارة.

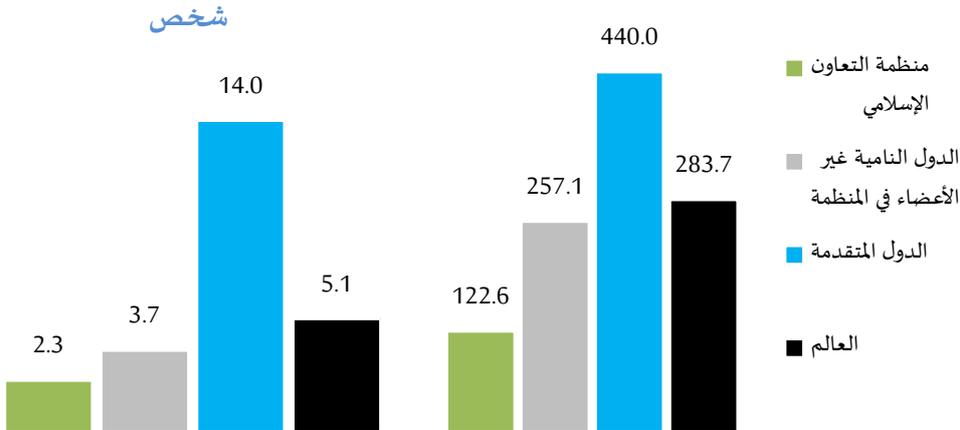
### النقل الطرقي

إذا تم توحيد طول شبكة الطرق على أساس نصيب الفرد الواحد، فإنه يمكن اعتمادها كوسيلة لقياس مدى استفادة كل فرد في بلد أو منطقة ما من الطرق. وفي منظمة التعاون الإسلامي، نجد أن متوسط طول شبكة الطرق حسب الفرد متواضع بالمقارنة مع المتوسط في الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة وفي الدول المتقدمة وفي العالم. وبناء على أحدث البيانات المتاحة، فإن متوسط طول الطريق لكل 1000 شخص يعيشون في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي يبلغ 2.3 كيلومتر، وهو معدل جد ضعيف بالمقارنة مع المتوسط العالمي البالغ 5.1 كيلومتر (الشكل 1 اللوحة اليسرى). ويبلغ متوسط كثافة الطرق 3.7 كيلومتر في الاقتصادات النامية غير الأعضاء في المنظمة، أما في الاقتصادات المتقدمة فيستفيد كل 1000 شخص من نسبة تصل إلى 14 كيلومتر من شبكة الطرق.

الكثافة الطرقيّة لكل 1000 شخص

الكثافة الطرقيّة لكل 1000 كلم مربع

الشكل 1

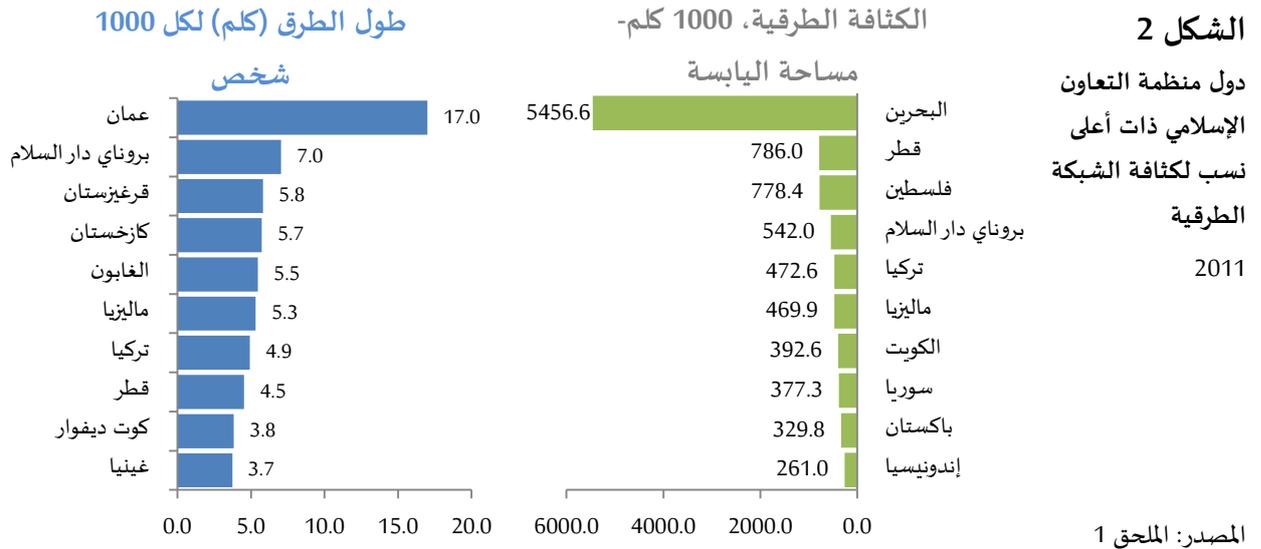


كثافة الشبكة الطرقيّة  
2011 (استخدمت  
بيانات قديمة لبعض  
الدول)

مجموعات الدول	الكثافة الطرقيّة لكل 1000 شخص	الكثافة الطرقيّة لكل 1000 كلم مربع
منظمة التعاون الإسلامي	2.3	122.6
الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة	3.7	257.1
الدول المتقدمة	14.0	440.0
العالم	5.1	283.7

المصدر: الملحق 1

عندما يستند التوحيد على مساحة الأرض، فإن متوسط شبكة الطرق البالغ 122.6 كيلومتر لكل 1000 كيلومتر مربع من مساحة الأرض ضمن مجموعة دول المنظمة يكاد يكون فقط نصف المتوسط في الاقتصادات النامية غير الأعضاء في المنظمة (257.1 كيلومتر) وأقل من ثلث متوسط الاقتصادات المتقدمة (440 كيلومتر). ويبلغ المتوسط العالمي حاليا 283.7 كم (الشكل 1 اللوحة اليمنى). وبالاعتماد على كلا المعيارين، تشير النتائج إلى أن هناك حاجة ماسة لمزيد من العمل لتطوير شبكات الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.



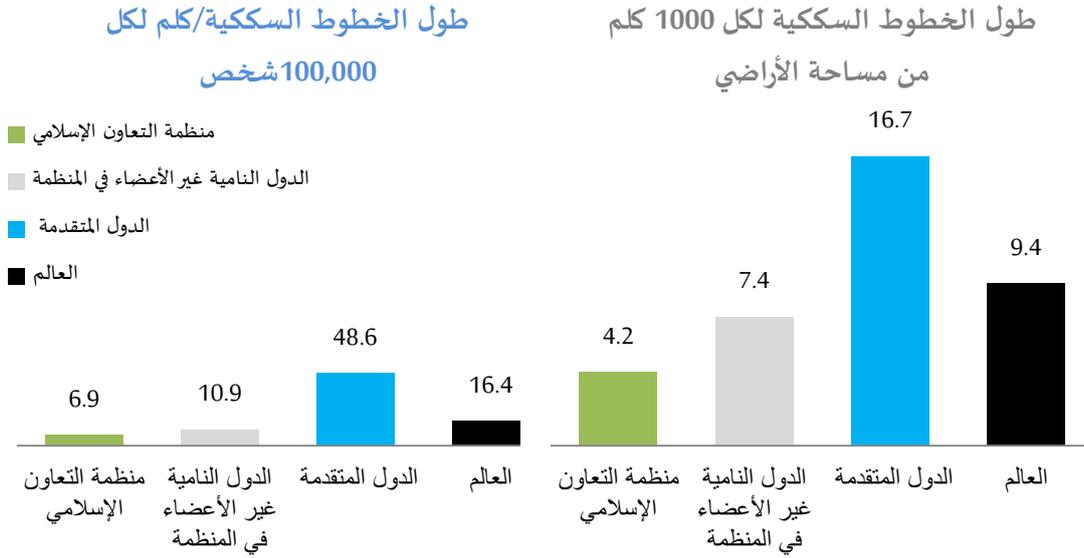
وعلى مستوى البلد الواحد، سجلت سلطنة عمان أعلى مستويات طول الطرق يبلغ 17 كيلومتر لكل 1000 شخص، وهو متوسط أعلى حتى من ذلك المسجل في الدول المتقدمة البالغ 14 كيلومتر لكل 1000 شخص. وليس هناك بلد واحد آخر من المنظمة قريب من متوسط الدول المتقدمة. ومع ذلك، فإن كل الدول العشر الأولى في منظمة التعاون الإسلامي تسجل أرقاماً مساوية أو تفوق تلك المسجلة في الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة كمجموعة من ناحية طول الطرق لكل 1000 شخص (الشكل 2 اللوحة اليسرى).

وسجلت الدول العشر الأولى على صعيد منظمة التعاون الإسلامي نتائج أفضل من حيث طول الطرق لكل 1000 كيلومتر مربع من مساحة أراضي الدول. كما سجلت كل من البحرين وقطر وفلسطين وبروناي دار السلام وتركيا وماليزيا مستويات أعلى من حيث كثافة الطرق لكل 1000 كيلومتر مربع مقارنة بمتوسط الدول المتقدمة (الشكل 2 اللوحة اليمنى). وتصنف أيضا البحرين ضمن الدول الخمس الأولى عالمياً على هذا المؤشر.

## النقل السككي

عادة ما ترتبط الصناعات الثقيلة بأنظمة النقل بالسكك الحديدية والنقل بالحاويات يحسن من مرونة النقل السككي من خلال ربطه بوسائط النقل الطرقية والبحرية. ويبلغ متوسط طول السكك الحديدية في خدمة 100.000 شخص فقط 6.9 كيلومتر ضمن مجموعة دول منظمة التعاون الإسلامي، في حين يبلغ المتوسط العالمي 16.4 كيلومتر، وهو أكثر من ضعف ذلك المسجل في دول المنظمة (الشكل 3 اللوحة اليسرى). وتعد الأسباب الرئيسية وراء هذه الأرقام الهزيلة المسجلة في دول منظمة التعاون الإسلامي إلى ركود النمو في البنية التحتية لخطوط

السكك الحديدية إلى جانب تزايد عدد السكان. كما أن الاقتصادات النامية غير الأعضاء في المنظمة بدورها تقبع وراء المتوسط العالمي بمتوسطها البالغ 10.9 كيلومتر كطول للسكك الحديدية، وهو أقل بكثير من متوسط شبكة السكك الحديدية النشطة البالغ 48.6 كيلومتر لكل 100.000 شخص مقيم في الدول المتقدمة.



التصنيف	طول الخطوط السككية لكل 1000 كلم من مساحة الأراضي	طول الخطوط السككية لكل 100,000 شخص
منظمة التعاون الإسلامي	4.2	6.9
الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة	7.4	10.9
الدول المتقدمة	16.7	48.6
العالم	9.4	16.4

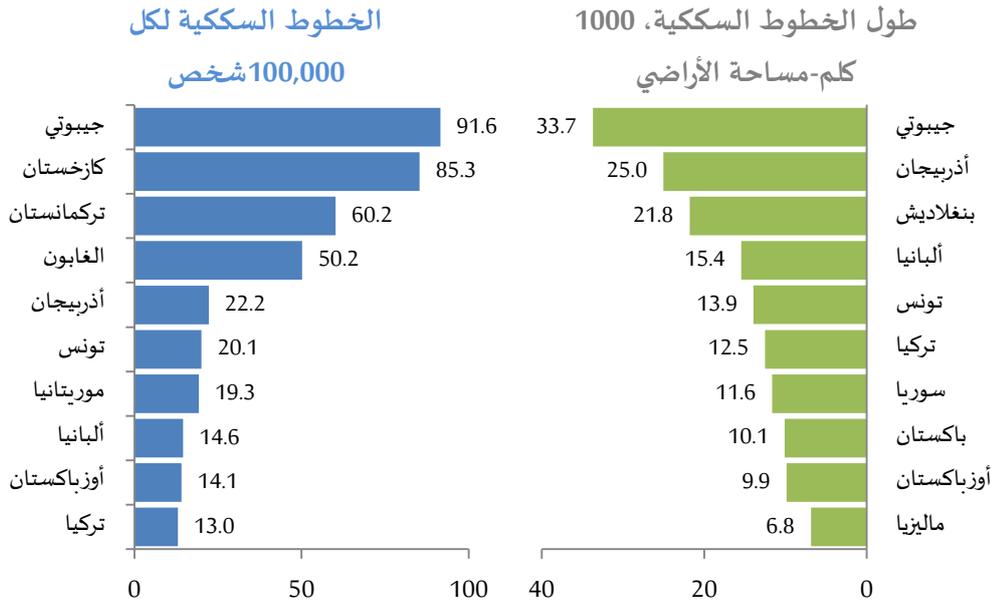
المصدر: الملحق 2

والأمر نفسه من ناحية التغطية البرية، بحيث يكاد يكون متوسط دول منظمة التعاون الإسلامي، البالغ 4.2 كيلومتر من السكك الحديدية لكل 1000 كيلومتر مربع من مساحة اليابسة، نصف متوسط مجموعة الاقتصادات النامية غير الأعضاء في المنظمة البالغ 7.4 كيلومتر (الشكل 3 اللوحة اليمنى). ويلاحظ أن التحسن على مستوى إجمالي أرقام السكك الحديدية لدول المنظمة كمجموعة حتى الآن ضعيف نسبياً بالمقارنة مع الأرقام المسجلة في الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة وفي العالم.

## الشكل 4

دول منظمة التعاون الإسلامي ذات أعلى نسب لكثافة الشبكة الطرقية

تم استخدام بيانات 2012



المصدر: الملحق 2

وعلى الصعيد العالمي، تصدر جيبوتي قائمة الدول من حيث كثافة شبكة السكك الحديدية في العالم. ويرجع هذا بالأساس إلى صغر مساحة البلد نسبياً وأيضاً عدد سكان البلاد. ففي عام 2012، بلغ طول السكك الحديدية في جيبوتي ما يقرب من 92 كيلومتراً لكل 100.000 شخص و 34 كيلومتراً لكل 1000 كيلومتر مربع من مساحة الأراضي في البلاد. وعلى سبيل المقارنة، تتمتع كازاخستان بأعلى إجمالي طول السكك الحديدية بين دول منظمة التعاون الإسلامي، بمعدل يبلغ 14.319 كيلومتراً، كما أنها تحتل المرتبة 18 في العالم.

وتتمتع كل من جيبوتي وكازاخستان وتركمانستان والغابون بمستويات أعلى من متوسط الدول المتقدمة من حيث كثافة شبكة السكك الحديدية حسب نصيب الفرد الواحد. كما تتمتع أيضاً ثلاثة دول من منظمة التعاون الإسلامي، وهي جيبوتي وأذربيجان وبنغلاديش، بأعلى كثافة لشبكة السكك الحديدية لكل 1000 كيلومتر مربع من مساحة الأرض بالمقارنة مع متوسط الدول المتقدمة البالغ 16.7 كيلومتراً.

## النقل الجوي

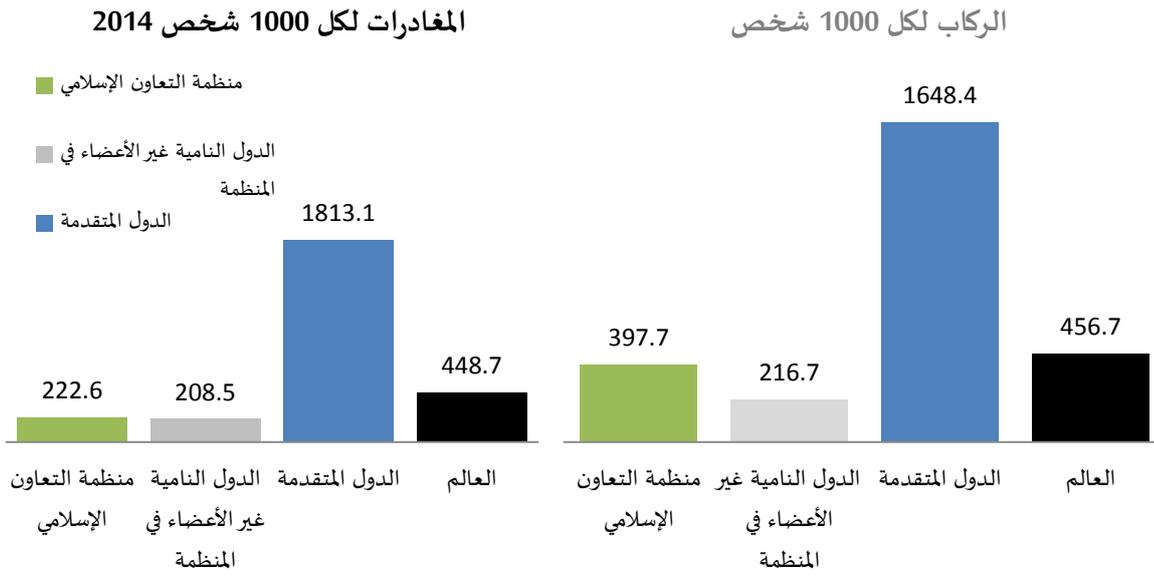
لم يعد يقتصر النقل الجوي في الوقت الحاضر على مزايا السفر عبر القارات بشكل سريع وغير مكلف فقط، بل صار أيضاً وسيلة حيوية لشحن البضائع ذات القيمة العالية التي يتعين عرضها في الأسواق على وجه السرعة، مثل المنتجات الزراعية التي تتعرض بسهولة للتلف. وقد أصبح النقل الجوي بمثابة قناة اقتصادية واجتماعية أساسية في جميع أنحاء العالم. ووفقاً لمنظمة الصحة العالمية (WHO)، يعد النقل الجوي في الوقت الراهن الوسيلة الأساسية للنقل بالنسبة للأنشطة السياحية.

## الشكل 5

كثافة الشبكة الجوية

تم استخدام بيانات

2014



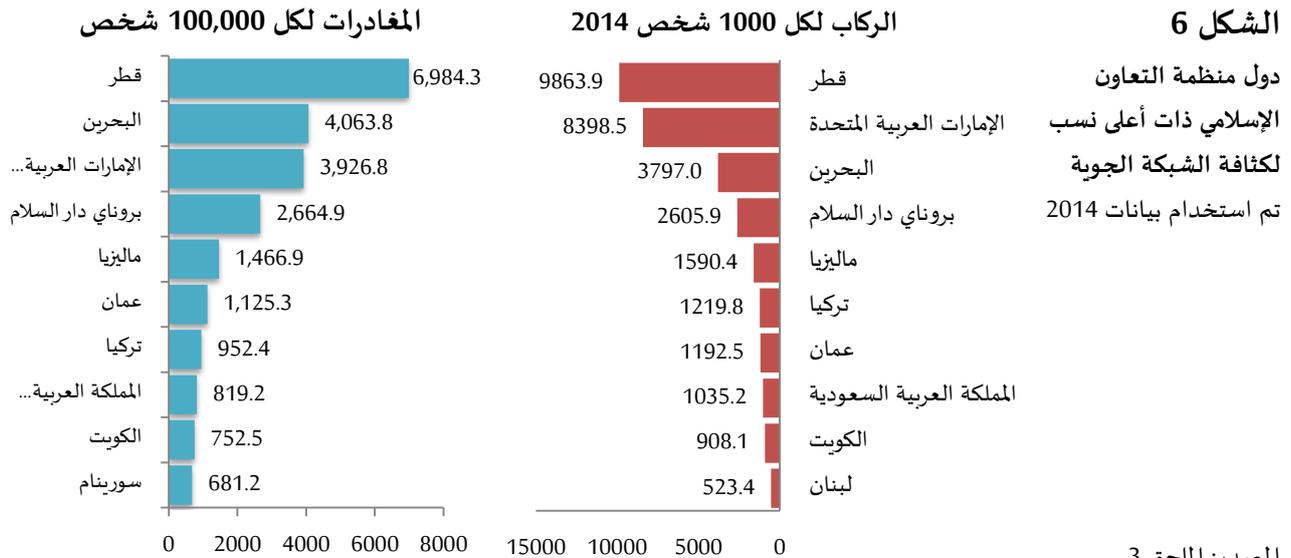
الإقلاعات لكل 100.000 شخص، في 2014	الركاب لكل 1000 شخص، في 2014	
222.6	397.7	منظمة التعاون الإسلامي
197.6	216.7	الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة
1657.7	1648.4	الدول المتقدمة
448.7	456.7	العالم

المصدر: الملحق 3

لم يبلغ بعد متوسط عدد المسافرين جوا في دول منظمة التعاون الإسلامي، المقاس على أساس كل 1000 شخص، المستويات المرغوب فيها. فوفقا لحسابات موظفي مركز أنقرة القائمة على أساس بيانات مؤشرات التنمية العالمية للبنك الدولي، بلغت كثافة المسافرين المحليين والدوليين على متن الطائرات المسجلة في دول منظمة التعاون الإسلامي عام 2014 معدل 397.7 لكل 1000 شخص (الشكل 5 اللوحة اليمنى). ويبلغ المتوسط العالمي 456.7 مسافرا. ومن ناحية أخرى، يقل متوسط الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة عن متوسط الدول الأعضاء كمجموعة بمعدل كثافة يبلغ 216.7 مسافرا. وبالإضافة إلى ذلك، كان متوسط سرعة النمو في الدول الأعضاء والدول النامية غير الأعضاء في المنظمة تقريبا متساويا بين عامي 2010 و 2014. ففي عام 2010، بلغت كثافة المسافرين جوا في الدول غير الأعضاء في المنظمة 158.1 بينما بلغ المعدل في دول المنظمة ما يعادل 285.7 لكل 1000 من السكان.

وانعكس التردد المنخفض للسفر الجوي في دول منظمة التعاون الإسلامي إلى حد ما في العدد القليل من الطائرات المقلعة بالمقارنة مع المتوسط العالمي. ويبرز الشكل 5 أن كثافة عمليات الإقلاع المحلية والدولية من خلال شركات النقل المسجلة في دول المنظمة لا تتعدى عتبة 222.6 لكل 100.000 شخص في حين يبلغ المتوسط العالمي 448.7 رحلة لنفس العدد من الأشخاص (الشكل 5 اللوحة اليسرى).

## الشكل 6



ويبين الشكل 6 الدول العشر الأولى في منظمة التعاون الإسلامي وفقا لكثافة شبكة النقل الجوي. فيعد أداء أربع من دول المنظمة، وهي قطر والبحرين والإمارات العربية المتحدة وبروناي دار السلام، أفضل من متوسط الدول المتقدمة سواء من حيث الإقلاع لكل 100.000 شخص أو من حيث المسافرين لكل 1000 شخص. كما سجلت الدول العشر الأولى في منظمة التعاون الإسلامي وحدها، بالإضافة إلى الأردن وليبيا ولبنان، معدلات تفوق المتوسط العالمي من حيث الإقلاع لكل 100.000 شخص. وبالمثل، فاقت معدلات هذه الدول، باستثناء ليبيا، المتوسط العالمي من حيث المسافرين لكل 1000 شخص.

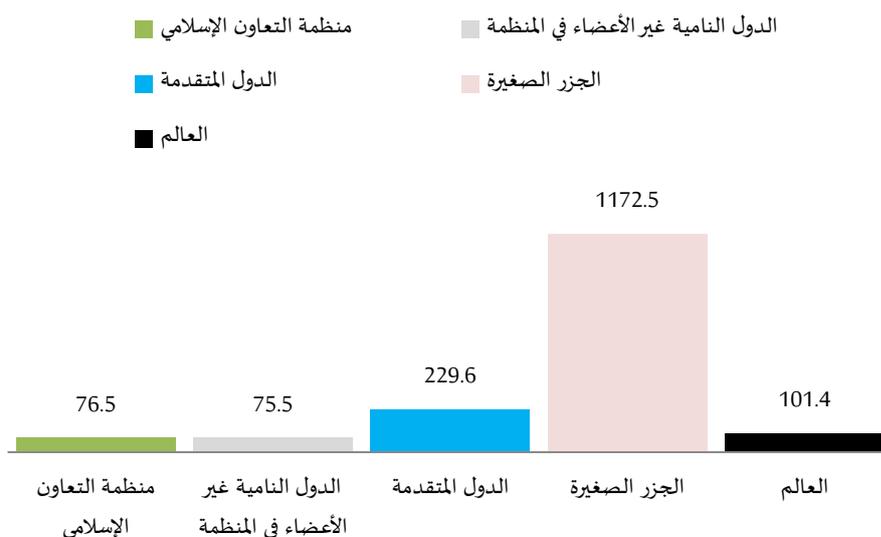
ويمكن أن يعزى انخفاض مستويات الحركة الجوية المسجل في دول منظمة التعاون الإسلامي إلى عدم توفر ما يكفي من مرافق البنية التحتية مثل محطات مناسبة وقلة عدد المدرجات المعبدة وصغرها.

## النقل البحري

إن توفر دول منظمة التعاون الإسلامي على أكثر من 100.000 كيلومتر من إجمالي طول السواحل يجعلها تتمتع بمؤهلات كبيرة للتجارة البحرية. ومع ذلك، فإن المستوى الحالي لإجمالي حركة الحاويات - كما هو معبر عنه بالطن لكل 1000 شخص - في مجموعة دول المنظمة يبقى بعيدا عن تمكين المجموعة من الاستفادة الكاملة من هذه الإمكانيات. هذا بحيث يبلغ إجمالي حركة الحاويات لكل 1000 شخص فقط 76.5 طن مقارنة مع المتوسط العالمي البالغ 101.4 طن (الشكل 7). كما أن معدل الدول النامية الأخرى غير الأعضاء في المنظمة، كمجموعة، أقل نسبيا عن معدل الدول الأعضاء، إذ يبلغ 75.5 طن لكل 1000 شخص.

## الشكل 7

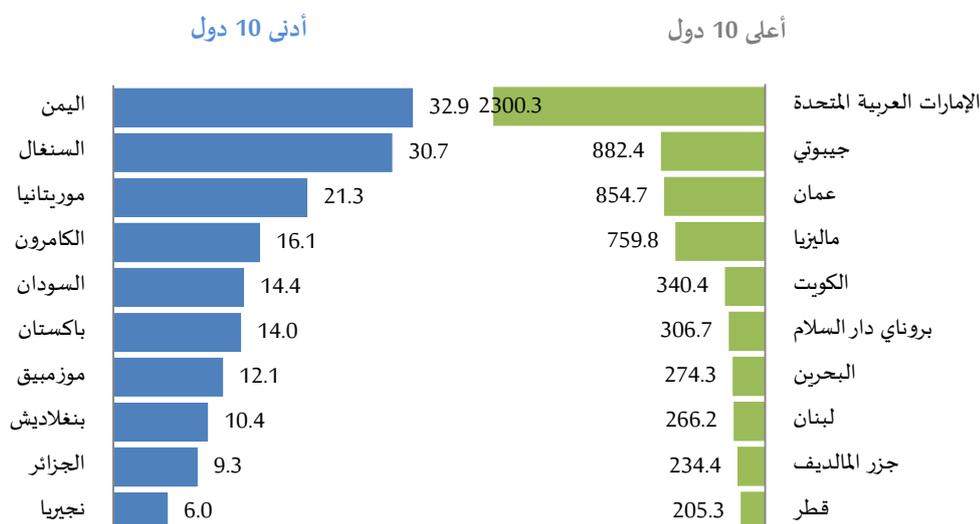
حركة الحاويات في  
الميناء 2014، أطنان  
لكل 1000 شخص



المصدر: الملحق 7

## الشكل 8

دول منظمة التعاون  
الإسلامي ذات أعلى  
وأدنى مستويات حركة  
الحاويات،  
أطنان لكل 1000  
شخص  
بيانات 2014



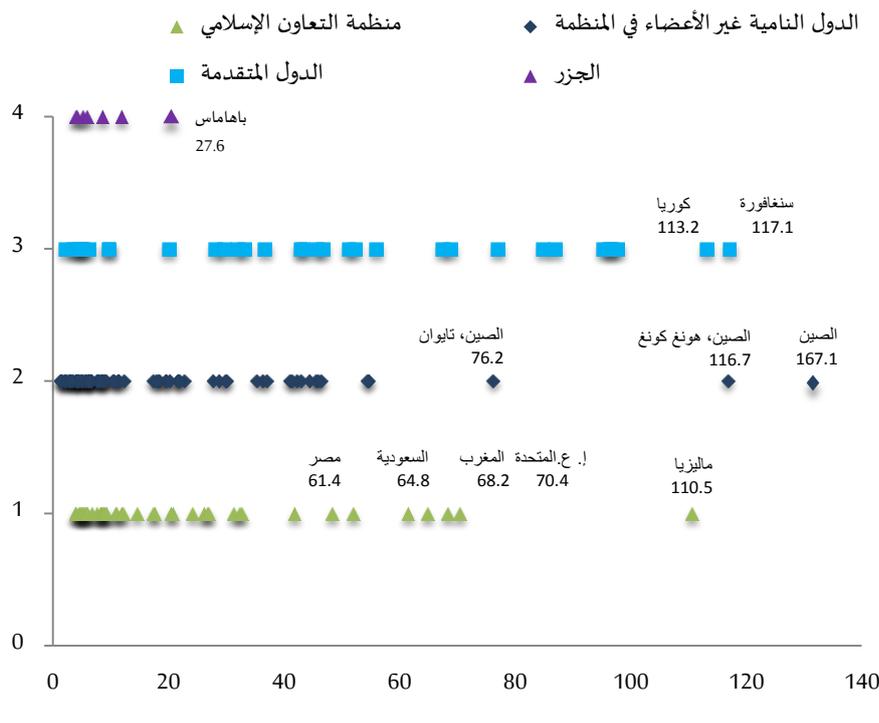
المصدر: الملحق 4

على مستوى كل بلد على حدة، استثمرت الدول العشر الأولى في منظمة التعاون الإسلامي قدراتها في النقل البحري بشكل جيد. وقد أبانت جميع هذه الدول (باستثناء قطر) عن معدلات أعلى من حيث حركة الحاويات لكل 1000 شخص بالمقارنة مع الدول المتقدمة (الشكل 8 اللوحة اليمنى).

ومن ناحية أخرى، سجلت العديد من دول المنظمة ذات الخط الساحلي الطويل كميات ضئيلة جدا من حركة الحاويات لكل 1000 شخص (الشكل 8 اللوحة اليسرى). ويعد هذا الأمر على الأرجح نتيجة لعدم الاستقرار إما السياسي أو الاقتصادي أو الاجتماعي في هذه الدول التي تمنعها من الاستفادة أكثر من إمكاناتها.

## الشكل 9

مؤشر الربط بخطوط  
النقل البحري المنتظم،  
سنوي، 2015



المصدر: قاعدة بيانات  
الأونكتادسات  
الإلكترونية

يهدف مؤشر الربط بخطوط النقل البحري المنتظم<sup>1</sup> إلى التقاط مستوى اندماج بلد ما في شبكات الخطوط الملاحية المنتظمة العالمية. ويتشكل المؤشر من خمسة عناصر<sup>2</sup>، والتي ترتبط أساساً بالقدرة الملاحية للبلاد. ووفقاً لهذا المؤشر، فإن غالبية دول منظمة التعاون الإسلامي لا تتمتع بأداء جيد من حيث الربط بخطوط النقل البحري بحيث يتراوح الأداء بين 0 و 35 وحدة على المؤشر (الشكل 5). وتعد كل من ماليزيا والإمارات العربية المتحدة والمغرب والمملكة العربية السعودية ومصر هي الدول ذات أعلى القيم المسجلة على المؤشر في منظمة التعاون الإسلامي. وتفوق هذه الدول أيضاً الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة ما عدا الصين وهونغ كونغ وتايوان. ومن جهة أخرى، تتمتع ما يقرب من نصف الدول المتقدمة (14 من أصل 31 المدروسة) بقدرة بحرية عالية تبرز على شكل قيم أكبر من 50 وحدة على المؤشر.

وتظهر الأرقام المتواضعة المتعلقة بتطوير النقل في وسائل النقل المختلفة الواردة أعلاه إلى أن البنية التحتية للنقل في دول منظمة التعاون الإسلامي غير كفوءة ونظام النقل ككل يقدم ربطاً ضعيفاً، وهو عنصر أساسي في تعزيز التعاون التجاري بين الدول الأعضاء.

<sup>1</sup> يستند المؤشر على البلد ذي أعلى قيمة على المؤشر في عام 2004 (الصين = 100)

<sup>2</sup> هذه العناصر هي عدد السفن، مجموع القدرة الاستيعابية للحاويات، كحد أقصى، عدد الخدمات وعدد شركات شحن الحاويات.

## أداء دول منظمة التعاون الإسلامي في مختلف وسائل النقل الحديثة

طالما ساهمت هشاشة البنية التحتية للنقل بالإضافة إلى ضعف خطوط المواصلات بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في خنق التعاون البيئي في منظمة التعاون الإسلامي في مجالي التجارة والسياحة.

وقد حققت بعض الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي نتائج مذهلة في مجال النقل الجوي للمسافرين والبيضائع. فحسب النتائج الأولية لحركة المسافرين الصادرة عن المجلس الدولي للمطارات (ACI) لسنة 2014، يعد مطار دبي سادس أكثر المطارات ازدحاما في العالم. وعلى الرغم من احتلاله لهذا المركز على مستوى إجمالي حركة المسافرين، فقد أصبح في الواقع أكثر المطارات ازدحاما في العالم من حيث حركة المسافرين الدوليين ما يجعله متقدما على مطار لندن هيثرو في 2014. وكانت دبي على وشك بلوغ معدل سبعين مليون مسافر دولي بحلول نهاية 2014.<sup>3</sup>

وحسب المصدر ذاته كذلك، فإن مطار إسطنبول يعد من المطارات الأسرع نموا من بين المطارات العشرين الأولى في العالم من حيث حركة المسافرين، بحيث تقدم من المرتبة 18 إلى المرتبة 13 متجاوزا بذلك مطار أمستردام.<sup>4</sup>

ومع ذلك، نجد أن الرحلات الجوية المباشرة من أكثر المطارات ازدحاما في دول منظمة التعاون الإسلامي، مثل مطارات جاكرتا<sup>5</sup> ودبي<sup>6</sup> وكوالالمبور<sup>7</sup> الدولية، غير متوفرة إلا في اتجاه عدد قليل من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي. فعلى سبيل المثال، توفر شركة طيران الإمارات رحلاتها الجوية انطلاقا من مقرها في دبي في اتجاه 79 دولة في العالم من بينها 28 دولة عضو في منظمة التعاون الإسلامي فقط.<sup>8</sup> وقد تم ملاحظة مثل هذه الخطوط الجوية المباشرة حتى في المطارات الأكثر ازدحاما، وبالتالي فإن ارتفاع تكاليف وأوقات الشحن والنقل البشري بين دول منظمة التعاون الإسلامي زاد من تعقيد عدم القدرة على تفعيل جهود التعاون السياحي والتجاري البيئي في المنظمة. ومن جهة أخرى، على الرغم من أن مجموعة من دول منظمة التعاون الإسلامي تشكل أساسا من دول مجاورة لبعضها البعض، إلا أن ضعف الربط السككي فيما بين هذه الدول يقوض فرص بناء ممرات تجارية فعالة. فإن العديد من دول المنظمة لا تتوفر على ربط سككي مع الدول الأعضاء المجاورة، والكثير من الدول الأخرى تواجه مشكلة تقطع الخط الحديدي التي تؤدي إلى زيادة في مدة وتكلفة عمليات الشحن عن طريق السكك الحديدية. وهكذا، بصرف النظر عن الآثار السلبية للتطور الضعيف للنقل على الحجم الإجمالي للتجارة والسياحة في منظمة التعاون الإسلامي، يشكل ضعف الربط بالسكك الحديدية بين الدول الأعضاء المجاورة بدوره تحديا إضافيا أمام خلق تعاون بيئي أقوى داخل المنظمة فيما يتعلق بتجارة البضائع السائبة.

<sup>3</sup> المجلس الدولي للمطارات، أصدر ACI العالمي حركة ورتب المطارات العالمية الأولى لعام 2014 المتاح من خلال: <http://www.aci.aero>

<sup>4</sup> نفس المصدر

<sup>5</sup> المطار الأكثر ازدحاما الثاني عشر من حيث حركة المسافرين وفقا للمجلس الدولي للمطارات (ACI) بيانات 2013.

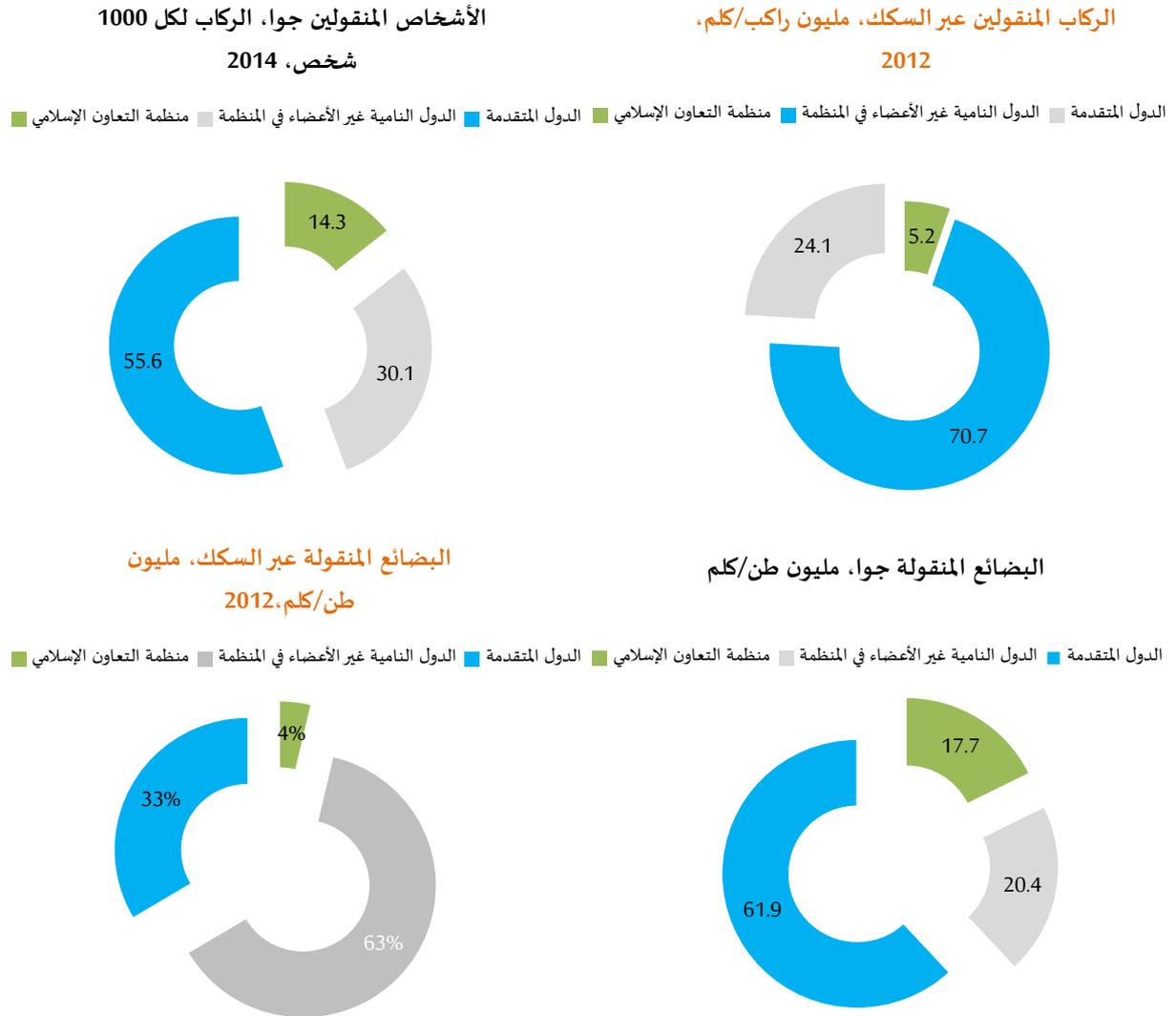
<sup>6</sup> المطار الأكثر ازدحاما الثالث عشر من حيث حركة المسافرين وفقا للمجلس الدولي للمطارات (ACI) بيانات 2013.

<sup>7</sup> المطار الأكثر ازدحاما الثامن والعشرين من حيث حركة المسافرين وفقا للمجلس الدولي للمطارات (ACI) بيانات 2013.

<sup>8</sup> وجهات شركة طيران الإمارات، يمكن الولوج إليها من خلال <http://www.emirates.com>

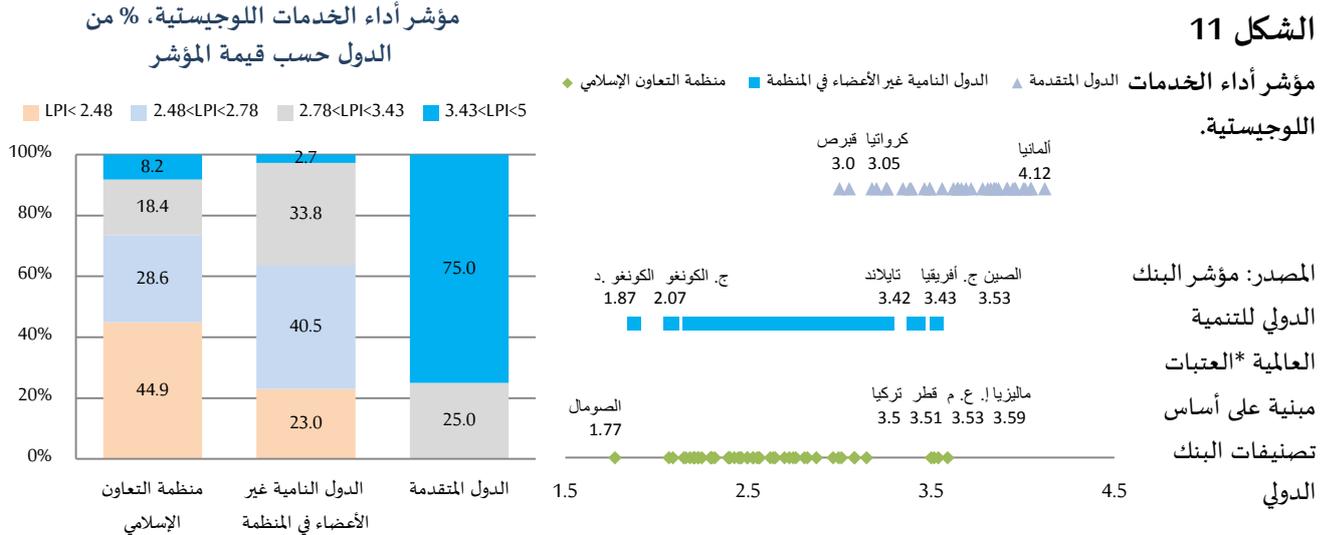
وقد سجلت دول المنظمة أداء متواضعا في صنفى النقل المتعلقين بالمسافرين والبضائع خلال السنوات قيد النظر. وشكلت مجموعة دول منظمة التعاون الإسلامي فقط 4 و 5.2 في المائة من إجمالي البضائع والأشخاص المنقولين عبر شبكات السكك الحديدية في العالم خلال عام 2012، على التوالي (الشكل 10). وكمجموعة، سجلت الدول الاعضاء في المنظمة أرقاما أفضل نسبيا في مجال النقل الجوي بحصتي 17.7 و 14.3 في المائة من إجمالي الشحن الجوي والمسافرين الذين تم نقلهم على متن طائرات خلال عام 2014، على التوالي.

### الشكل 10. حصة دول منظمة التعاون الإسلامي في النقل السككي والجوي



المصدر: قاعدة بيانات مؤشرات التنمية العالمية للبنك الدولي على الانترنت

## الشكل 11



ومن الواضح جدا أن أرقام متوسط إمكانات النقل الضعيفة المسجلة في دول منظمة التعاون الإسلامي تعكس مدى عدم كفاءة اللوجيستيات والتي تعد عصب التجارة. ويقاس مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية أداء دولة معينة فيما يخص سلسلة خدماتها اللوجيستية، كما يقدم تقييمات نوعية لهذه الدولة في ستة مجالات ترتبط أربعة منها<sup>9</sup> بشكل مباشر بمستوى تنمية النقل. ووفقا لهذا المؤشر، اعتبارا من عام 2015، سجلت 45 في المائة من دول منظمة التعاون الإسلامي (22 من أصل 49 المسجلة) أرقاما منخفضة على مستوى الأداء في الخدمات اللوجيستية تقل عن 2.40 وحدة من المؤشر (الشكل 11 اللوحة اليسرى)، في حين أن 23 في المائة فقط من الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة (34 من أصل 148 المسجلة) كانت تحت هذه العتبة. وكانت كل من ماليزيا (3.59) والصومال (1.77) هما الدولتين المسجلتين، على التوالي، لأعلى وأدنى قيم على مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية (الشكل 11 اللوحة اليمنى). وفي المقابل، سجلت 75 في المائة من الدول المتقدمة قيم على المؤشر تفوق 3.43 وحدة من المؤشر وسجلت 25 في المائة منها قيما تتراوح بين 2.78 و3.43. ولم تسجل أية دولة متقدمة قيمة على المؤشر تقل عن 2.78.

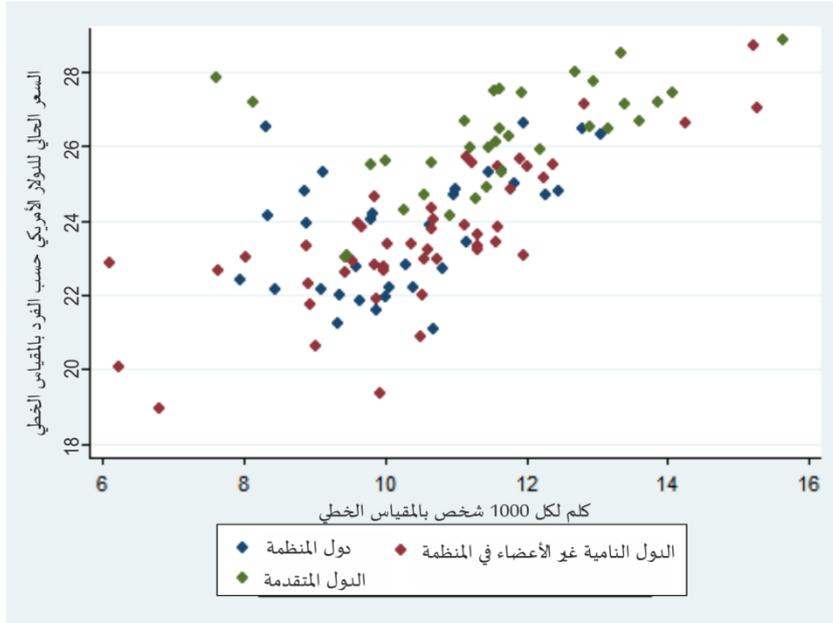
## ربط النقل بالتجارة والسياحة

من وجهة نظر التنمية الاقتصادية، يمكن لنظام نقل فعال أن يؤثر إيجابا على وتيرة نمو وتطوير الأنشطة التجارية والسياحية من خلال أربع طرق على الأقل (Weisbrod, 2008):

- عن طريق تمكين صيغ جديدة للتجارة بين الصناعات والمواقع؛
  - عن طريق تخفيض تكلفة التخزين وتعزيز اعتمادية التحركات التجارية والاقتصادية القائمة؛
  - عن طريق توسيع حجم الأسواق وتمكين اقتصادات الحجم في الإنتاج والتوزيع الفعال للبضائع والخدمات؛
  - عن طريق الرفع من الإنتاجية من خلال الولوج لأسواق عمل وتزويد ومشتريين أكثر تنوعا وتخصصا.
- وفي ظل هذا الطرح، يسلط هذا القسم الضوء على تأثير النقل على التجارة والسياحة من خلال دراسة العلاقة بين القدرة في مؤشرات النقل الرئيسية والأداء التجاري حسب الفرد على المستوى القطري. وتغطي البيانات حول قدرة

<sup>9</sup> وهي البنية التحتية والشحن الدولي والكفاءة اللوجيستية وحسن التوقيت.

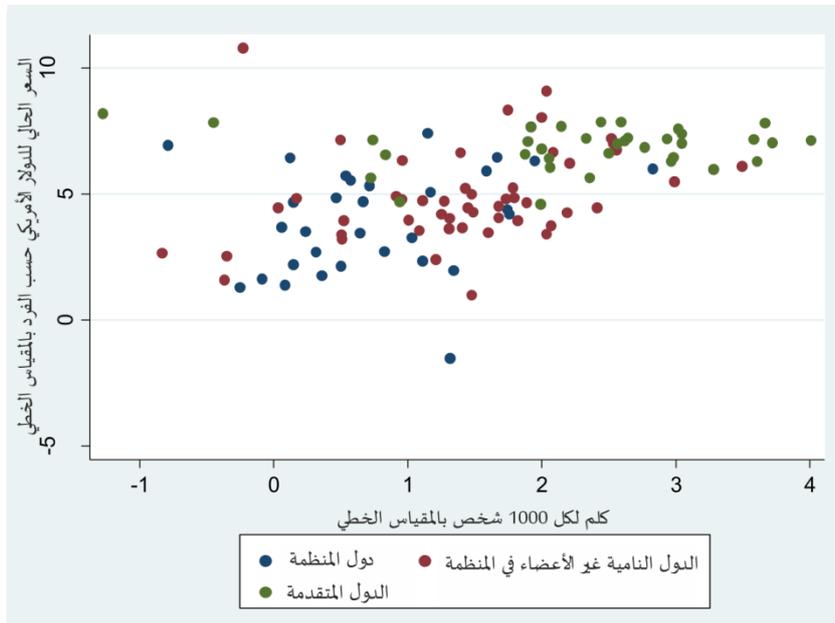
النقل الفترة الممتدة بين 2007 و2014 في حين تعنى البيانات حول أرقام نصيب الفرد من التجارة والسياحة بالفترة الممتدة بين عامي 2005 و 2015 لكل بلد. وبالنسبة للنقل الطرقي، يشير الشكلين 12أ و12ب إلى وجود علاقة قوية بين النمو على مستوى حجم التجارة حسب الفرد والبنية التحتية وتنمية الطرقات. وتكاد تكون العلاقة خطية بين المؤشرين، مشيرة إلى أن النمو على مستوى الشبكة الطرقية حسب الفرد مرتبط بالزيادة في حجم التجارة والسياحة على مقياس ثابت.



الشكل 12أ

حجم التجارة وكثافة الشبكة  
الطرقيه

المصدر: قاعدة بيانات مؤشرات  
التنمية العالمية للبنك الدولي على  
الانترنت، الأونكتاد وحسابات موظفي  
مركز أنقرة



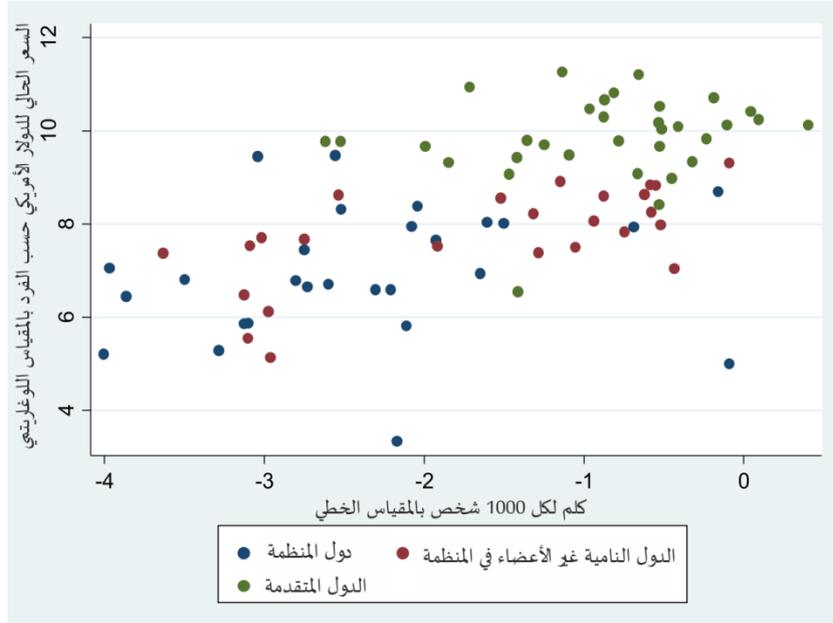
الشكل 12ب

حجم السياحة وكثافة الشبكة  
الطرقيه

المصدر: قاعدة بيانات مؤشرات  
التنمية العالمية للبنك الدولي على  
الانترنت وحسابات موظفي مركز  
أنقرة

ومن خلال الأرقام كذلك يتضح جليا أن دول المنظمة ذات الكثافة المنخفضة من حيث الشبكة الطرقية تتمتع بقدرة هائلة للرفع من حجم التجارة والسياحة من خلال تحسين البنية التحتية للشبكات الطرقية. وكما يبدو فإن الدول الأعضاء في المنظمة منحسرة في منطقة الحجم المنخفض للتجارة (السياحة)-ذات الكثافة الطرقية المنخفضة.

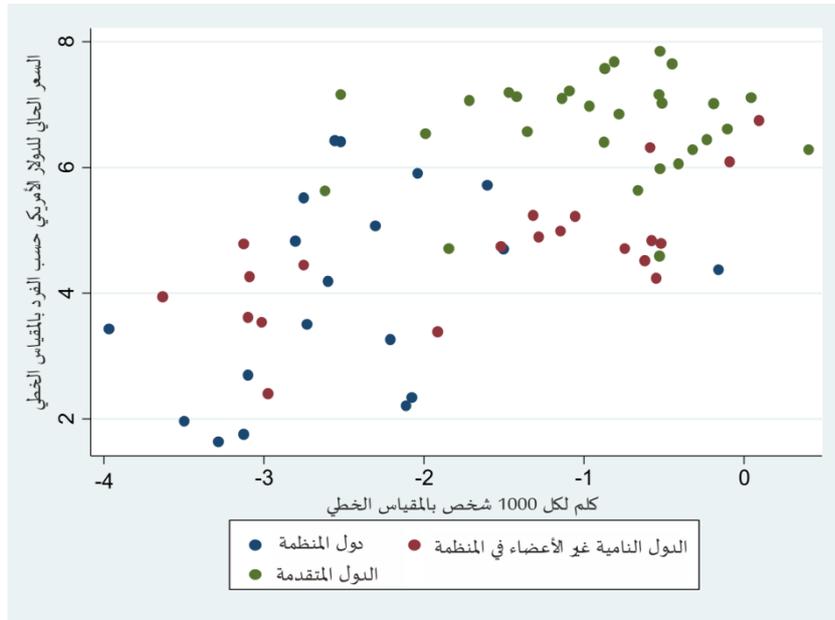
كما أن تمركز مجموعة الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة والدول المتقدمة في وسط وأعلى الشكل بدوره يبدو واضحاً، بحيث يشير ذلك إلى أن هذه الدول قد سجلت أحجاماً مرتفعة في التجارة والسياحة في مقابل مستوياتها المرتفعة في تنمية الشبكات الطرقية. ويبدو أن نقص الاستثمارات في البنية التحتية للطرق يعرقل من قدرة الدول الأعضاء على الرفع من مستوى التجارة والسياحة بها، ما يجعلها تقبع وراء الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة والدول المتقدمة.



### الشكل 13 أ

حجم التجارة وكثافة الشبكة السككية

المصدر: قاعدة بيانات مؤشرات التنمية العالمية للبنك الدولي على الانترنت، الأونكتاد وحسابات موظفي مركز أنقرة

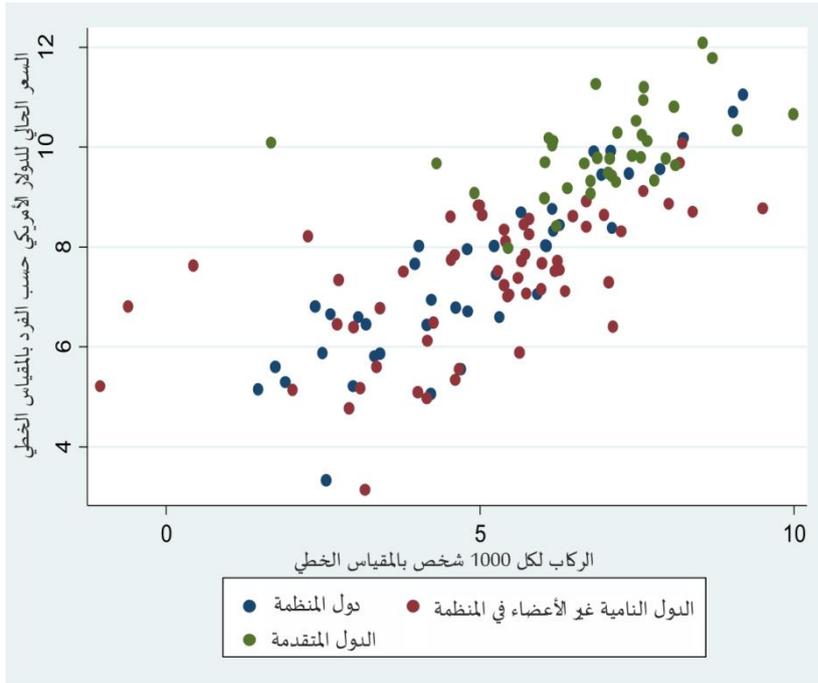


### الشكل 13 ب

حجم السياحة وكثافة الشبكة السككية

المصدر: قاعدة بيانات مؤشرات التنمية العالمية للبنك الدولي على الانترنت وحسابات موظفي مركز أنقرة

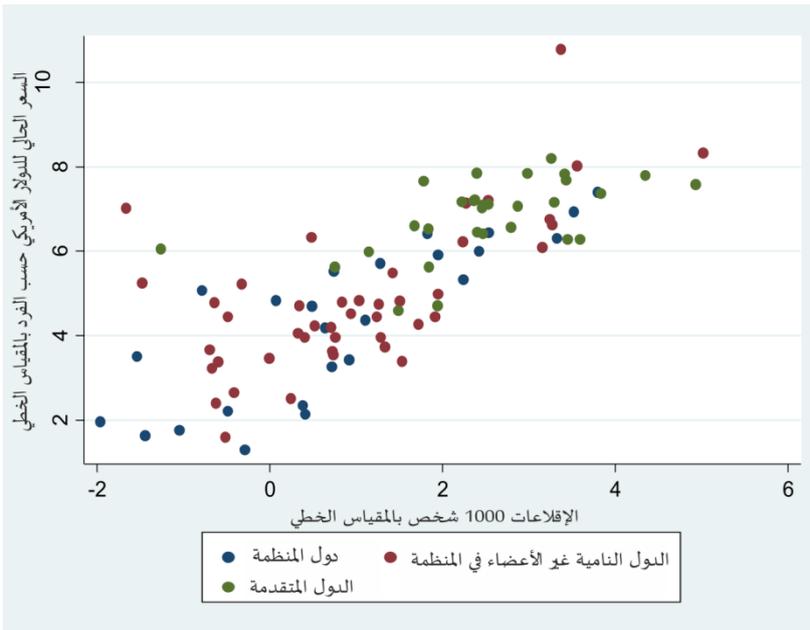
ونفس النتيجة تم تسجيلها في حالة شبكة السكك الحديدية. وفي هذا الصدد، يبرز الشكلين 13 أ و 13 ب علاقات متبادلة مهمة بين نمو الخطوط السككية حسب الفرد الواحد والنمو في حجم التجارة والسياحة حسب الفرد. ومن جديد، تتركز دول منظمة التعاون الإسلامي بشكل رئيسي في منطقة التجارة (السياحة) المنخفضة- ذات الكثافة السككية المنخفضة حسب الفرد والعلاقة الخطية الإيجابية بين المؤشرات محافظ عليها في كل مجموعة فرعية للدول المدرجة في الشكلين 13 أ و 13 ب. إن وجود علاقة قوية بين قدرة النقل بالسكك الحديدية وأداء القطاع التجاري يوفر حافزا للدول الأعضاء في المنظمة ذات البنى التحتية الضعيفة للسكك الحديدية لتمديد شبكات هذه الأخيرة. فعلى سبيل المثال، في أوغندا غير الساحلية ينشط فقط حوالي 300 كلم تقريبا من إجمالي شبكة السكك



الشكل 14 أ

حجم التجارة وكثافة الشبكة  
الجوية

المصدر: قاعدة بيانات مؤشرات  
التنمية العالمية للبنك الدولي على  
الانترنت، الأونكتاد وحسابات موظفي  
مركز أنقرة



الشكل 14 ب

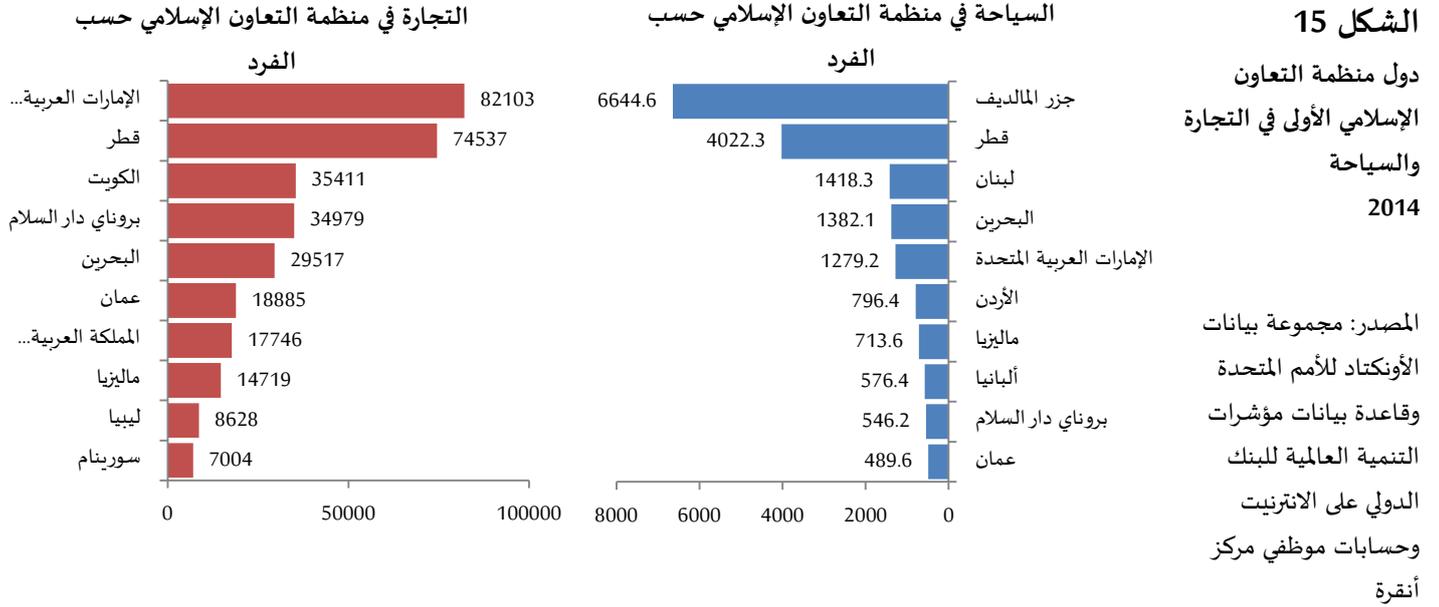
حجم السياحة وكثافة الشبكة  
الجوية

المصدر: قاعدة بيانات مؤشرات  
التنمية العالمية للبنك الدولي على  
الانترنت وحسابات موظفي مركز  
أنقرة

الحديدية البالغ 1266 كلم كما تفتقر للربط بين الدول المجاورة مثل السودان والكونغو الديمقراطية ورواندا وتنزانيا، ثلاثة منها تتوفر على ممرات مباشرة للبحر. فيما أغلقت خطوط أخرى نظرا للنقص الحاصل على المستوى الفني. وتحمل السكك الحديدية في أوغندا أقل من 10 في المائة من حركة الصادرات والواردات. ويستغرق وقت العبور لميناء مومباسا في كينيا المجاورة حوالي 10 أيام (Itazi, 2010).

وعلى الرغم من قدرات النقل الجوي المتنوعة بشكل كبير في دول منظمة التعاون الإسلامي، يبقى الارتباط الهيكلي بين تطوير النقل الجوي ومستويات التجارة والسياحة أكثر وضوحا (الشكلين 14 أ و 14 ب). ومجددا تتركز الاقتصادات المتقدمة في أعلى الجانب الأيمن من الشكل حيث ترتبط الأحجام الكبيرة للتجارة والسياحة حسب الفرد بالمستويات العالية للتنمية على مستوى قطاع النقل الجوي. ويبدو أن دول منظمة التعاون الإسلامي ممثلة على نطاق واسع من قدرات النقل الجوي، حيث تتمتع الدول الأعضاء ذات الشبكة الجوية الأكثر تقدما بأداء أفضل في الأنشطة التجارية والسياحية.

## الشكل 15



ويقدم الشكل 15 (اللوحة اليسرى) معلومات حول حجم التبادل التجاري لأكبر الدول التجارية في منظمة التعاون الإسلامي. فدول المنظمة مثل الإمارات العربية المتحدة وقطر والكويت تعد من بين الدول الرائدة في العالم من حيث التجارة حسب الفرد الواحد، وذلك وفقا لقاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية للأمم المتحدة. وطوال العقد الماضي، حققت هذه الدول نموا سريعا على مستوى التجارة الخارجية وذلك راجع لإمكانات موانئها وبنيتها وبيئتها الملائمة لممارسة الأعمال التجارية.

ويعد النقل البحري من أكثر الوسائل المهمة لنقل البضائع. فتمتتع الدول التجارية في منظمة التعاون الإسلامي عموما بمستوى عال من حركة الحاويات (انظر الشكل 15 اللوحة اليسرى والشكل 8 اللوحة اليمنى). وتلعب شبكات السكك الحديدية والطرق دور البديل للنقل البحري في الدول غير الساحلية. وهذا الأمر يوضح بجلاء مدى أهمية تنمية البنية التحتية للموانئ متبوعة بالطرق والسكك الحديدية للرفع من حجم التجارة للمستوى الراهن الذي وصلته التنمية الصناعية والاقتصادية في دول منظمة التعاون الإسلامي. وفي الوقت ذاته، تعد السياحة مرتبطة بشكل وثيق بكثافة الشبكة الجوية، حسب ما هو وارد في الشكل 6 والشكل 15 (اللوحة اليمنى).

## ملاحظات ختامية وتوصيات

يشير المستوى الراهن لقدرات وأداء النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي إلى حاجة قوية لمزيد من العمل في تنمية مجال النقل في دول المنظمة. عند مقارنة متوسط أرقام النقل في دول المنظمة، كمجموعة، بأرقام إما السكان أو مساحة الأرض، فإنها ظلت متخلفة مقارنة مع المتوسط العالمي. ومن حيث كثافة شبكة السكك الحديدية والطرق، فإن دول المنظمة كمجموعة لا تزال متخلفة عن بقية الدول النامية كذلك. ولكن من حيث النقل الجوي والبحري، فإن دول المنظمة بصمت على أداء أفضل نسبياً من أداء الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة وذلك بفضل الإنجازات التي حققتها القليل من دول المنظمة.

وفي هذا الإطار، تواجه دول منظمة التعاون الإسلامي عوائق وتحديات كبيرة في مجال النقل وبالخصوص فيما يرتبط بالتجارة والسياحة. وعدم كفاية البنية التحتية وخدمات الصيانة لا يمكنها أن تتحسن إلى حد كبير بسبب الموارد المالية غير الكافية والاستثمار في مشاريع قطاع النقل والبنية التحتية للنقل. كما أن إجراءات الجمارك المعقدة والمطولة وعبور الحدود، خاصة في الدول الأعضاء غير الساحلية، تقف حاجزاً أمام تطور التجارة والنقل.

ومن بين التحديات الأخرى التي تواجهها دول منظمة التعاون الإسلامي عدم كفاية تنفيذ تدابير تيسير النقل وعدم توفر المعلومات وتبادل المعرفة فيما بين الدول الأعضاء في هذا المجال. وبدوره، يساهم غياب أطر قانونية وتنظيمية ملائمة ومتسقة وسليمة، سواء على المستوى الوطني أو على المستوى الإقليمي للمنظمة، في جعل هذا التحدي يتفاقم أكثر فأكثر. بالإضافة إلى ذلك، تفتقد دول منظمة التعاون الإسلامي للقدرات البشرية والمؤسسية المناسبة لسلطات النقل ذات الصلة. واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ITC) في مجال النقل والخدمات التجارية والسياحة بدوره متأخراً.

وفي ظل هذه العوائق والتحديات، يمكن الاعتماد على التوصيات المالية سواء على المستوى الوطني أو مستوى التعاون فيما بين الدول داخل المنظمة.

على المستوى الوطني، يتطلب حل مشاكل البنية التحتية الاستثمار على المدى الطويل المستدام وإشراك القطاع الخاص في استثمارات مشروع النقل من خلال مشاريع النقل المشترك لمنظمة التعاون الإسلامي. ويتعين وضع تدابير لتحسين صيانة الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية والمطارات القائمة وكذا تحسين جودة خدمات وسائل النقل هذه. ويتعين تخصيص موارد فعالة للمشاريع والبرامج والدراسات في قطاع النقل، وذلك بالتعاون مع المؤسسات المالية الإقليمية والدولية.

ويتعين جذب المزيد من اهتمام المستثمرين من القطاع الخاص وذلك من خلال حوافز عقلانية. كما أصبحت الاستثمارات الخاصة عن طريق مخطط الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) في تزايد مستمر في جميع أنحاء العالم كأداة لتحسين البنية التحتية للنقل.

إن إصلاح قطاع النقل يتعين أن يكون في سياق إصلاح عام للمؤسسات العمومية، كما يتعين إدماج مخططات التنمية في استراتيجياتها الوطنية مع الأخذ بعين الاعتبار المبادرات الإقليمية. ولتنسيق أفضل بين مؤسسات القطاعين العام والخاص، يمكن إنشاء لجان للتجارة الوطنية وتيسير النقل (NTTFC). ويمكن لهذا الأمر أن يساعد على تحديد أبرز العراقيل ذات الصلة بالسياحة في الدول الأعضاء وذلك عن طريق الرفع من مستوى التنسيق بين

وزارات النقل والسياحة. وينبغي تحسين هذه الآليات أكثر من خلال تطوير وسائل لتبادل المعرفة حول أفضل الممارسات واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتسهيل التجارة والنقل والسياحة بالتعاون مع المنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة.

وعلى مستوى التعاون داخل منظمة التعاون الإسلامي، يتطلب تطوير مقاربة إقليمية للنقل في منظمة التعاون الإسلامي تعاوناً وتنسيقاً وثيقين بين الدول الأعضاء وكذا مختلف المنظمات والوكالات المعنية. كما يتطلب الأمر كذلك إبرام اتفاقيات إطارية بشأن الأولويات في كلا مجالي البنية التحتية والسياسات. ويمكن لتنسيق السياسات رفيع المستوى بين وزراء النقل في الدول الأعضاء المساعدة على تعزيز الحوار حول التحديات والمشاكل التي يواجهها القطاع في منطقة منظمة التعاون الإسلامي.

كما يمكن لإنشاء قاعدة بيانات للمعلومات الإحصائية من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في مجال النقل وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء بخصوص مرافق النقل المحلية والدولية أن يساعد على تحسين الشبكات في جميع أنحاء منظمة التعاون الإسلامي. وتعزيز الشراكة مع المنظمات الإقليمية والدولية ذات الصلة في مجال النقل لتجنب الازدواجية وتعزيز الفعالية. وفي هذا الإطار، ينبغي إعداد خطة شاملة لممرات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي بما في ذلك تحديد العقبات التي تعترض ممرات النقل القائمة في المناطق الفرعية للمنظمة. ويتعين تصميم وتنفيذ مشاريع مشابهة لمشروع الخط السككي بورتسودان-داكار لخلق أسس للتعاون بين الدول الأعضاء في المنظمة في مجال النقل.

ونظراً للتباينات الكبيرة على مستوى التوزيع المكاني للسكان وكثافة الأنشطة الاقتصادية ومستوى التنمية الاقتصادية بين الدول الأعضاء، ينبغي تصميم الحلول الممكنة لعملية النمو الضعيفة في مجال النقل حسب التحديات التي تواجهها كل دولة على حدة. وبالنسبة للدول الأعضاء غير الساحلية خصوصاً، يعد النقل البري أمراً حيوياً للتنمية الاقتصادية حيث يساهم تطوير البنية التحتية بشكل كبير في النمو الاقتصادي من خلال تخفيض تكلفة الإنتاج والمساهمة في تنويع الاقتصاد، والأهم من ذلك ربط هذه المناطق بممرات للنقل. وفي هذا الصدد، فإن جهود منظمة التعاون الإسلامي لتنسيق الأنشطة المتعلقة بالنقل في دولها الأعضاء وكذلك أنشطة برنامج ممر النقل بين أوروبا - والقوقاز - وآسيا (تراسيكا) وبرنامج الأمم المتحدة الخاص المعني بآسيا الوسطى (SPECA) بدورها جديرة بالاهتمام.

Itazi, G. J. (2010). Current Plans for Existing and Development of New Railways in Uganda. Speech by Director of Transport, Ministry of Works and Transport (Uganda) at the 2010 East Africa Railways Conference.

SESRIC, (2009) Transportation Sector in OIC Member Countries. Outlook Report, May.

SESRIC, BASEIND Database.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) Statistics Online Database, UNCTAD

Weisbrod, G. (2008), Models to predict the economic development impact of transportation projects: historical experience and new applications. Springer-Verlag Special Issue Paper, *Annals of Regional Science*, 42:519–543.

World Bank, World Development Indicators (WDI) Online Database.

## الملحق 1: كثافة الشبكة الطرقية

كلم لكل 1000 من السكان					كلم لكل 1000 كلم مربع من مساحة الأراضي					البلد
آخر الأرقام	2005	2000	1995	1990	آخر الأرقام	2005	2000	1995	1990	الإسم
0.78	1.30	0.89	1.01	1.13	35	53	32	32	32	أفغانستان
	5.79	5.87	5.74			657	657	657		ألبانيا
3.04	3.30	3.41	3.62	3.49	48	45	44	43	37	الجزائر
1.95	7.05	3.40	3.49	7.32	219	715	332	322	630	أذربيجان
3.15	4.81	5.02	4.91	5.37	5457	4927	4593	3993	3835	البحرين
	1.56	1.47	1.59	1.63		1838	1594	1567	1444	بنغلاديش
	2.41	1.02	1.19	1.42		172	61	61	61	بنين
7.04	9.86	3.45	5.76	3.93	542	693	218	322	192	بروناي دار السلام
0.92	6.73	1.07	1.23	1.12	56	338	46	46	36	بركينا فاسو
2.28	2.88	3.15	2.44	2.79	105	109	106	73	72	الكامرون
	3.99	3.98	4.59	4.86		32	27	26	24	تشاد
	1.47	1.63				473	473			جزر القمر
3.83	4.16	2.92	3.35	3.92	254	252	158	158	155	كوت ديفوار
		4.20	4.63	5.14			132	125	124	جيبوتي
1.59	1.20	0.91	0.91	0.80	137	93	64	58	46	مصر
5.47	6.70	6.86	7.05	8.17	34	36	33	30	29	الغابون
	2.45	2.07	2.43	2.66		374	270	264	239	غامبيا
3.73	4.81	3.64	4.05	4.82	176	180	124	123	121	غينيا
	2.35	3.37	3.73	4.01		123	156	155	146	غينيا بيساو
		10.54	10.31	9.46			40	40	36	غيانا
1.91	1.78	1.73	1.71	1.63	261	216	196	181	159	إندونيسيا
2.81	2.49	2.61	2.65	2.41	131	106	103	96	80	إيران
1.27	1.58	1.81	2.15	2.23	96	103	104	106	96	العراق
1.13	1.40	1.51	1.61	2.32	81	86	82	76	83	الأردن
5.73	6.00	8.02	9.56	9.69	36	34	44	56	59	كازخستان
2.05	2.27	2.03	2.42	1.86	393	323	250	245	222	الكويت
5.82	3.60	3.76	4.05	4.27	170	96	96	97	98	جمهورية قرغيزستان
	1.71	1.94	1.82	2.14		681	714	622	623	لبنان
	16.89	15.56	16.88	16.95		57	47	46	42	ليبيا
5.32	3.63	2.85	2.96	2.98	470	283	202	186	164	ماليزيا
										جزر المالديف
1.37	1.58	1.43	1.55	1.55	18	15	12	12	11	مالي
3.02	3.06	2.94	3.35	3.67	11	9	7	7	7	موريتانيا
1.78	1.89	2.00	2.25	2.40	131	129	129	136	133	المغرب
1.16		1.67	1.88	1.99	38		39	38	34	موزمبيق
1.09	1.41	0.92	1.06	1.48	15	15	8	8	9	النيجر
	1.37	1.56	1.75	1.25		212	213	212	134	نيجيريا
16.99		13.65	14.04	12.83	195		106	99	76	عمان
1.43	1.66	1.73	1.75	1.57	330	335	311	278	219	باكستان
1.16	1.40				778	830				فلسطين
4.53		1.99	2.30	2.46	786		106	104	99	قطر
	9.58	7.37	7.76	8.58		111	76	71	70	المملكة العربية السعودية
1.06	1.20	1.47	1.69	1.83	76	71	76	76	72	السنغال
	2.21	2.68	2.83	2.77		158	158	158	158	سيراليون
		2.99	3.39	3.15			35	35	33	الصومال
		0.34	0.38	0.38			5	5	4	السودان
	8.61	9.62	10.26	10.20		28	29	29	27	سورينام
3.23	1.96	2.53	2.54	2.61	377	205	227	202	181	سوريا
		4.50	4.79	5.63			198	198	213	طاجيكستان
1.65		1.43	1.70	1.88	205		138	138	136	توغو
1.71	1.92	1.99	2.51	2.46	119	124	122	145	129	تونس
4.91	6.00	5.81	6.23	6.55	473	555	501	495	477	تركيا
	12.10	5.33	5.40	5.81		125	51	48	45	تركمانستان
	2.47					359				أوغندا
0.46	0.99	1.49	1.96	2.31	49	48	58	57	52	الإمارات العربية المتحدة
		3.31	3.51	3.53			192	188	170	أوزبكستان
	3.39	3.58	4.16	4.15		135	123	122	97	اليمن
2.30	2.52	2.35	2.52	2.53	123	125	95	92	83	دول منظمة التعاون الإسلامي
3.66	3.54	3.02	2.64	2.74	257	227	170	148	178	الدول النامية الأخرى
14.02	14.57	15.18	15.03	15.19	440	893	594	432	418	الدول المتقدمة
5.07	5.20	4.67	4.53	4.69	284	274	233	202	222	العالم

\*2007 أو أكثر  
المصدر: مؤشرات التنمية العالمية للبنك الدولي

الملحق 2: كثافة الشبكة السككية

كلم لكل 1000 من السكان					كلم لكل 1000 كلم مربع من مساحة الأراضي					البلد
آخر الأرقام	2005	2000	1995	1990	آخر الأرقام	2005	2000	1995	1990	الإسم
										أفغانستان
0.15	0.14	0.14	0.22	0.22	15.44	16.31	16.06	24.60	26.79	ألبانيا
0.13	0.11	0.12	0.15	0.17	1.97	1.50	1.59	1.80	1.80	الجزائر
0.22	0.25	0.26			25.02	25.67	25.62			أذربيجان
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	البحرين
0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	21.78	21.93	21.26	20.79	21.09	بنغلاديش
	0.04					2.47				بنين
	0.04				2.27	2.27				بروناي دار السلام
0.05	0.05	0.06	0.07	0.09	2.07	2.06	2.13	2.13	2.34	بركينا فاسو
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	الكامرون
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	تشاد
0.03	0.03	0.04	0.04	0.06	2.01	2.01	2.01	2.01	2.23	جزر القمر
0.92	0.12	0.14	0.16	0.18	33.69	4.31	4.31	4.31	4.31	كوت ديفوار
0.06	0.07	0.07	0.08	0.08	5.22	5.17	5.05	4.83	4.77	جيبوتي
0.50	0.59	0.66	0.63	0.74	3.14	3.14	3.16	2.65	2.65	مصر
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	الغابون
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	غامبيا
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	غينيا
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	غينيا بيساو
		0.03	0.03	0.04	2.59		2.94	2.78	3.56	غيانا
0.02		0.03	0.03	0.04	2.59		2.94	2.78	3.56	إندونيسيا
0.11	0.10	0.10	0.09	0.09	5.14	4.38	4.11	3.27	2.98	إيران
0.07					4.92					العراق
0.08	0.05	0.06	0.07	0.09	5.73	3.32	3.31	3.32	3.31	الأردن
0.85	0.94	0.91	0.86	0.88	5.30	5.26	5.02	5.01	5.36	كازخستان
	0.00	0.00	0.00			0.00	0.00	0.00	0.00	الكويت
0.07					2.17					جمهورية قرغيزستان
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	لبنان
0.08	0.06	0.07	0.08	0.09	6.85	5.04	4.94	5.08	5.08	ليبيريا
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	ماليزيا
	0.06	0.07	0.07	0.07		0.60	0.60	0.53	0.53	جزر المالديف
0.19	0.24				0.71	0.70				مالي
0.06	0.06	0.07	0.07	0.08	4.73	4.27	4.27	4.27	4.24	موريتانيا
0.12	0.15				3.96	3.90				المغرب
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	موزمبيق
0.02	0.03	0.03	0.03	0.04	3.87	3.87	3.91	3.91	3.86	النيجر
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	النيجر
0.04	0.05	0.06	0.07	0.08	10.11	10.11	10.11	11.38	11.38	نجيريا
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	عمان
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	باكستان
0.05	0.04	0.05	0.06	0.06	0.66	0.51	0.48	0.51	0.50	فلسطين
	0.08	0.09	0.10	0.12		4.71	4.71	4.71	4.71	قطر
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	الملكة العربية السعودية
0.11	0.14	0.13	0.15	0.18	1.82	2.31	1.94	1.93	2.01	السنگال
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	سيراليون
	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	الصومال
0.10	0.14	0.11	0.10	0.19	11.65	14.72	9.64	8.30	12.99	السودان
0.08	0.09				4.44	4.40				سورينام
0.20	0.19	0.24	0.21	0.28	13.94	12.29	14.55	11.97	14.61	سوريا
0.13	0.12	0.13	0.14	0.15	12.53	11.30	11.27	11.11	10.95	طاجكستان
0.60	0.52				6.63	5.38				توغو
	0.01	0.01	0.06	0.07		1.31	1.32	6.34	6.25	تونس
0.14	0.15	0.15			9.85	9.44	8.57			تركيا
	0.00	0.00	0.00			0.00	0.00	0.00	0.00	تركمانستان
0.07	0.08	0.07	0.07	0.09	4.24	3.13	3.04	2.88	3.08	أوغندا
0.11	0.12	0.11	0.13	0.14	7.41	7.88	7.11	7.09	7.25	الإمارات العربية المتحدة
0.49	0.52	0.45	0.45	0.50	16.66	21.53	19.08	28.41	17.16	أوزباكستان
0.16	0.18	0.16	0.19	0.19	9.36	9.35	8.10	8.71	8.30	اليمن

\*2007 أو أكثر  
المصدر: مؤشرات التنمية العالمية للبنك الدولي

### الملحق 3: كثافة الشبكة الجوية

الركاب لكل 1000 رأس <sup>2</sup>					المغادرات لكل 1000 رأس <sup>1</sup>					البلد
2014	2010	2005	2000	1995	2014	2010	2005	2000	1995	الإسم
68	71		6	12	0.80	0.78		0.14	0.35	أفغانستان
52	264	63	45	4	0.69	3.23	1.39	1.27	0.19	ألبانيا
120	94	92	98	123	1.53	1.47	1.39	1.32	1.66	الجزائر
186	88	135	68	150	1.92	1.09	1.49	1.00	2.55	أذربيجان
3797	4780		2127	1857	40.64	49.53	44.65	32.77	23.20	البحرين
20	12	11	9	10	0.37	0.13	0.05	0.04	0.10	بنغلاديش
6	6		12	13	0.06	0.13	0.09	0.23	0.23	بنين
2606	3212	2641	2590	3106	26.65	31.36	31.91	38.20	40.01	بروناي دار السلام
7	10	5	12	14	0.21	0.27	0.11	0.29	0.31	بركينا فاسو
12	0	22	17	25	0.25		0.60	0.35	0.27	الكامرون
2	4		9	13	0.01	0.06	0.07	0.18	0.28	تشاد
				56				2.04	2.26	جزر القمر
11	26		6	12	0.18	0.28	0.04	0.14	0.29	كوت ديفوار
									6.25	جيبوتي
101	116	63	64	61	1.01	1.27	0.58	0.68	0.61	مصر
		340	362	469		4.87	6.21	6.04	11.07	الغابون
					0.96					غامبيا
			5					0.07	0.09	غينيا
			18					0.92	1.03	غينيا بيساو
56	363		97	160	1.79	12.41	0.36	0.55	4.61	غيانا
371	246	122	48	83	2.77	2.16	1.46	0.77	1.37	إندونيسيا
202	253	184	136	107	1.99	2.13	1.75	1.29	0.82	إيران
14	21				0.12	0.25			0.01	العراق
477	509	321	267	303	5.77	6.50	3.64	3.43	4.00	الأردن
284	190	77	31	71	4.10	2.05	1.14	0.54	1.32	كازخستان
908	1491	960	965	1083	7.53	13.68	7.55	7.98	9.93	الكويت
122	69	44	49	96	2.98	1.35	1.02	1.23	2.53	جمهورية قرغيزستان
523	437	264	214	221	5.08	4.58	2.94	2.77	3.12	لبنان
428	467		112	129	5.23	5.57	2.25	1.16	1.20	ليبيا
1590	1218	795	712	749	14.67	10.75	6.87	7.27	8.65	ماليزيا
		280	1157	640			15.46	21.93	16.14	جزر المالديف
			7	8		0.31	0.06	0.14	0.14	مالي
68	146	46	71	100	1.02	1.77	0.58	1.44	2.03	موريتانيا
191	223	115	127	80	2.08	2.35	1.60	1.55	1.21	المغرب
28	23	17	14	11	0.75	0.56	0.47	0.37	0.20	موزمبيق
			7	8	0.05		0.05	0.14	0.14	النيجر
24	26	5	4	5	0.37	0.39	0.07	0.10	0.06	نيجيريا
1193	1108		882	669	11.25	11.16	12.17	9.29	7.23	عمان
30	39	34	38	44	0.26	0.38	0.31	0.46	0.57	باكستان
										فلسطين
9864	7019	6823	4333	2040	69.84	51.44	51.91	43.21	25.49	قطر
1035	724	689	609	631	8.19	6.32	5.03	5.28	5.37	المملكة العربية السعودية
		40	10	17	0.28		0.57	0.24	0.52	السنغال
		3	4	4			0.03	0.05	0.05	سيراليون
24	17				0.33	0.28			0.14	الصومال
13	16	13	12	16	0.17	0.30	0.22	0.22	0.30	السودان
470	414	631	498	371	6.81	3.72	9.71	4.64	5.97	سورينام
21	56	65	45	39	0.24	0.61	0.88	0.85	0.61	سوريا
38	81	73	27	142	0.31	0.75	1.07	0.64	0.61	طاجيكستان
110	104		15	17	1.48	1.28	0.12	0.29	0.29	توغو
419	260	199	199	158	4.10	2.95	2.12	2.08	1.66	تونس
1220	632	238	183	127	9.52	5.11	2.05	1.80	1.28	تركيا
11	60	341	285	179	0.07	0.64	2.91	4.86	2.99	تركمانستان
4	5	2	2	5	0.18	0.19	0.01	0.01	0.04	أوغندا
8398	5396		2129	1460	39.27	28.92	21.33	14.93	14.07	الإمارات العربية المتحدة
83	74	63	71	97	0.75	0.80	0.85	1.22	0.71	أوزبكستان
64	65	52	46	24	0.61	0.87	0.82	0.80	0.32	اليمن
<b>398</b>	<b>286</b>	<b>108</b>	<b>86</b>	<b>86</b>	<b>2.23</b>	<b>1.78</b>	<b>1.15</b>	<b>0.97</b>	<b>1.03</b>	دول منظمة التعاون الإسلامي
<b>217</b>	<b>158</b>	<b>98</b>	<b>68</b>	<b>60</b>	<b>2.08</b>	<b>1.72</b>	<b>1.24</b>	<b>1.03</b>	<b>0.97</b>	الدول النامية الأخرى
<b>1648</b>	<b>1516</b>	<b>1527</b>	<b>1405</b>	<b>1107</b>	<b>18.13</b>	<b>18.78</b>	<b>18.93</b>	<b>18.15</b>	<b>14.84</b>	الدول المتقدمة/الدول النامية الأخرى
<b>457</b>	<b>388</b>	<b>323</b>	<b>285</b>	<b>236</b>	<b>4.49</b>	<b>4.33</b>	<b>3.97</b>	<b>3.75</b>	<b>3.26</b>	العالم

<sup>1</sup> الإقلاعات المحلية والإقلاعات للخارج لشركات النقل الجوي المسجلة في البلد.

<sup>2</sup> يشمل ركاب الطائرة محليا ودوليا على حد سواء لشركات النقل الجوي المسجلة في البلد.

المصدر: مؤشرات التنمية العالمية للبنك الدولي

الملحق 4: حركة الحاويات في الميناء، وحدة مكافئة لعشرين قدما لكل 1000 رأس

							البلد
2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	الإسم
LL	أفغانستان						
34	38	34	32	30	23	16	ألبانيا
9	9	8	8	8	7	6	الجزائر
							أذربيجان
274	263	247	235	230	234	241	البحرين
10	10	9	9	9	8	7	بنغلاديش
39	38	36	34	33	30	33	بنين
307	296	278	263	253	221	237	بروناي دار السلام
LL	بريكينا فاسو						
16	16	15	14	14	12	14	الكامرون
LL	تشاد						
							جزر القمر
35	34	33	31	30	34	37	كوت ديفوار
882	851	799	753	722	633	440	جيبوتي
98	94	95	92	82	78	77	مصر
117	114	108	103	100	88	108	الغابون
							غامبيا
							غينيا
							غينيا بيساو
							غيانا
47	45	39	37	35	30	31	إندونيسيا
66	64	67	36	35	30	28	إيران
							العراق
121	117	111	106	102	114	101	الأردن
							كازخستان
340	338	329	324	324	296	355	الكويت
LL	جمهورية قرغيزستان						
266	249	199	236	219	238	210	لبنان
73	69	59	31	29	26	29	ليبيا
760	718	719	705	650	576	592	ماليزيا
234	227	214	203	195	171	167	جزر المالديف
LL	مالي						
21	21	20	19	18	18	17	موريتانيا
91	76	55	64	64	39	29	المغرب
12	12	11	11	10	9	10	موزمبيق
LL	النيجر						
6	6	5	5	1	1	0	نيجيريا
855	1006	1175	1132	1323	1364	1292	عمان
14	14	13	13	13	12	12	باكستان
							فلسطين
205	202	195	192	196	258	288	قطر
205	223	223	198	189	162	174	المملكة العربية السعودية
31	30	29	28	27	26	28	السنتال
							سيراليون
							الصومال
14	14	13					السودان
							سورينام
38	37	34	33	31	33	30	سوريا
LL	طاجكستان						
							توغو
55	53	49	46	44	40	41	تونس
100	97	91	82	77	63	74	تركيا
							تركمانستان
LL	أوغندا						
2300	2139	2024	2009	1822	1872	2139	الإمارات العربية المتحدة
LL	أوزبكستان						
33	32	31	29	28	28	35	اليمن
77	74	71	66	62	56	57	دول منظمة التعاون الإسلامي
76	72	69	65	60	51	56	الدول النامية غير الأعضاء في المنظمة
230	221	217	210	198	177	203	الدول المتقدمة
1173	1163	1039	1024	981	1081	1349	دول الجزر الصغيرة
101	98	95	90	84	74	82	العالم

\* LL: غير ساحلية، TEU (وحدة مكافئة لعشرين قدما)  
المصدر: الأونكتاد والبنك الدولي







---

مركز أنقرة

Kudüs Cad. No: 9, Diplomatik Site, 06450 ORAN, Ankara, Turkey

Tel: +90-312-468 6172 (4 Lines) Fax: +90-312-467 3458

E-mail: [ocankara@sesric.org](mailto:ocankara@sesric.org) Web: [www.sesric.org](http://www.sesric.org)

---