

Distr.
GENERAL

E/ESCWA/TRANS/2000/2/c.2
11 December 2000
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

UN DOCUMENTS SECTION
UNITED NATIONS

2000-12-11

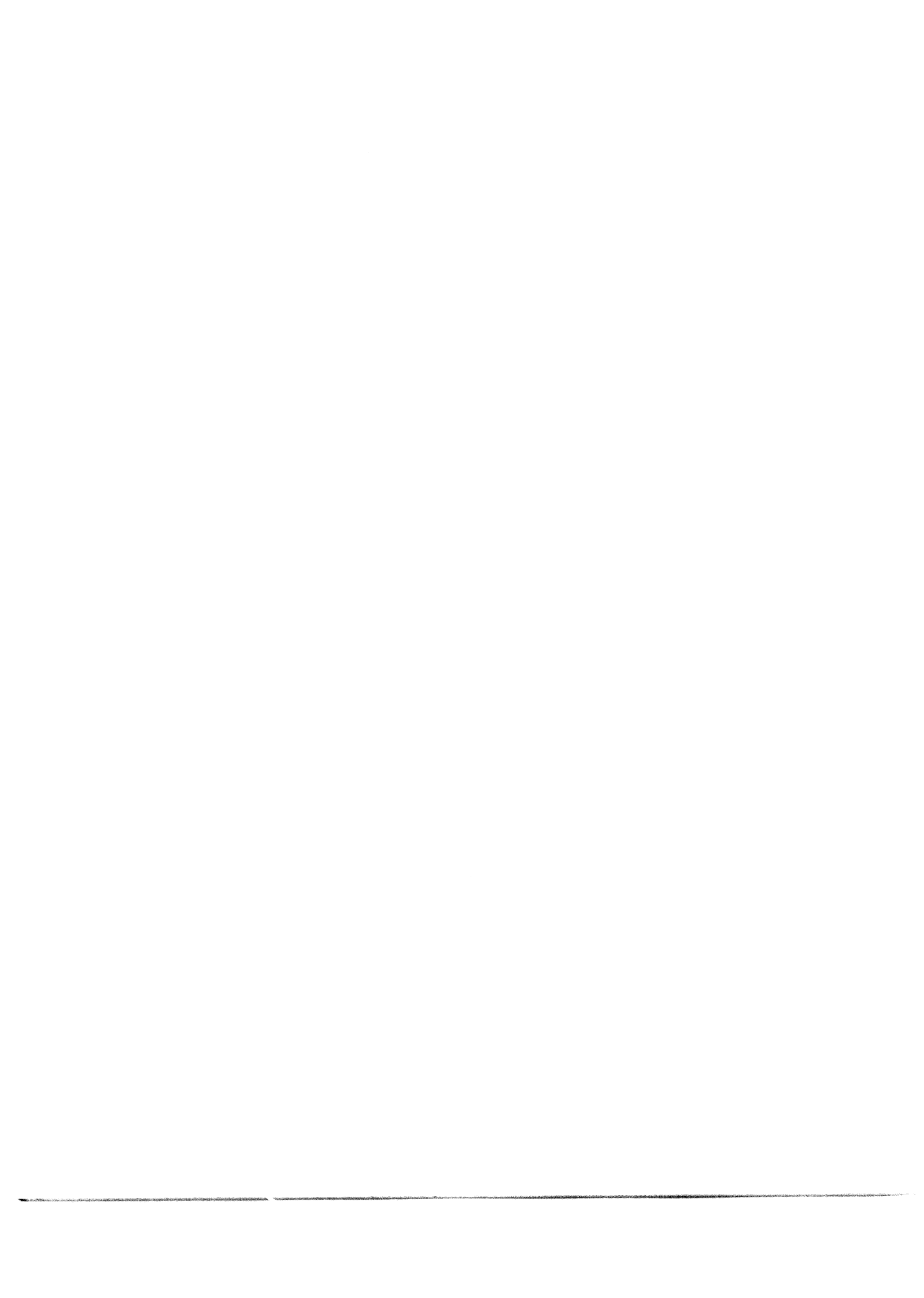
LIBRARY & DOCUMENTS SECTION

الإطار المنهجي لنظام النقل المتكامل في المشرق العربي

المجلد الأول
الوصف العام والجوانب الرئيسية



الأمم المتحدة
نيويورك، ٢٠٠١



تمهيد

أصدر أعضاء اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) الذين اجتمعوا في الدورة الوزارية العشرين يومي ٢٧ و٢٨ أيار/مايو ١٩٩٩، وبناء على توصيات لجنة النقل بالإسكوا والتي عقدت دورتها الأولى بمقرها (بيت الأمم المتحدة) في بيروت يومي ٩ و١٠ شباط/فبراير، بياناً اتفقوا فيه على بدء العمل نحو تطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي، وعلى تبني شبكة النقل الإقليمية لهذا النظام (انظر الخريطة الصادرة عن قسم النقل، شعبة القضايا والسياسات القطاعية، الإسكوا، حزيران/يونيو ١٩٩٩). تضم ملاحق هذا المجلد أربع خرائط مقتبسة من خريطة الشبكة الإقليمية لقطاع النقل المتكامل الأولى لشبكة الطرق، والثانية لشبكة السكة الحديد، والثالثة للموانئ، والرابعة للمطارات.

وحيث أن تطوير نظام النقل المتكامل في المنطقة يتطلب إطاراً منهجياً متضمناً تحقيق أهداف محددة وفق أسلوب تحليلي شامل ومتكامل يتم تطبيقه بشكل منتظم ومستمر، فقد قام قسم النقل التابع لشعبة القضايا والسياسات القطاعية ضمن برنامج عمله لعامي ٢٠٠٠-٢٠٠١ بالبدء في إعداد هذا الإطار المنهجي في مجلدين، الأول بعنوان الوصف العام والجوانب الرئيسية، والثاني بعنوان نموذج التنبؤ بتدفقات البضائع الدولية (التجارة). يستعرض المجلد الأول الخصائص العامة للإطار المنهجي المقترح، والفرضيات الرئيسية، والمتغيرات، والعلاقات الرئيسية، والمجموعات الرئيسية في التحليل، وكذلك البدائل، والآثار المتوقعة، وعملية التنبؤ. كما يتناول بنوع من التفصيل الجوانب الرئيسية التي يتضمنها الإطار المنهجي المقترح وأولويات التطوير.

لذا نتناول مقدمة هذا المجلد خلفية عامة عن المنطقة ودور قسم النقل بالإسكوا، ويستعرض الباب الأول الخصائص العامة للإطار المنهجي المقترح، ويتضمن الباب الثاني وصفاً عاماً لهذا الإطار. أما الباب الثالث فيتناول وصفاً للجوانب الرئيسية للإطار المنهجي لوضع وتحليل سياسات تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي، ويستعرض الباب الرابع بعض أهم قضايا وأولويات تطوير نظام النقل المتكامل، أما الباب الخامس فيتضمن الخاتمة والخلاصة.

أما المجلد الثاني فيستعرض نموذجاً رياضياً للتنبؤ بتدفقات البضائع الدولية (التجارة) في المشرق العربي. ويتناول العرض وصفاً للفرضيات الأساسية لهذا النموذج وأسلوب تمثيل شبكة النقل المتكاملة لتطبيق النموذج، ونتائج مثال توضيحي يبرز قدرات النموذج على التنبؤ بتدفقات البضائع عبر الشبكة المتكاملة، وكذلك قدرات النموذج على تحليل سياسات وبدائل تحسين مستويات الأداء وزيادة الطلب على النقل الدولي للبضائع.

وقد قام بإعداد المجلد الأول السيد نبيل صفوت، رئيس قسم النقل بالإسكوا والمشرف المباشر على الدراسة، كما ساهم في إعداد المجلد الثاني السيد صفوت والسيد محمد كمال حسن، مسؤول أول شؤون اقتصادية بالقسم خلال الفترة من آذار/مارس إلى تموز/يوليو ٢٠٠٠. وقام بالإشراف العام على إعداد الدراسة السيد أحمد فرحات، رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية بالإسكوا.



المحتويات

الصفحة

ج	تمهيد
١	مقدمة
٣	أولاً- الخصائص العامة للإطار المنهجي
٤	ثانياً- الوصف العام للإطار المنهجي
٤	ألف- الفرضيات الرئيسية
٥	باء- المتغيرات والعلاقات الرئيسية
٦	جيم- المجموعات الرئيسية
٨	دال- البدائل (الخيارات)
٩	هاء- الآثار المتوقعة
٩	واو- عملية التنبؤ
٩	ثالثاً- الجوانب الرئيسية للإطار المنهجي
١٠	ألف- توصيف الإطار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي في المشرق العربي
١٠	باء- توصيف نظام النقل المتكامل في المشرق العربي
١١	جيم- تشغيل نظام النقل المتكامل في المشرق العربي
١١	دال- نظام الجمارك والأمن والسلطات الرقابية
١١	هاء- توصيف نظام الأنشطة الدولية والطلب على النقل في المشرق العربي
١٣	واو- نماذج التنبؤ بأحجام النقل المتوازنة ومستوى الأداء وتكلفة الموارد
١٣	زاي- نماذج التنبؤ بالآثار المتوقعة
١٣	حاء- تحليل وتقييم الآثار المتوقعة واختيار البديل الأفضل
١٣	طاء- خطط العمل وبرامج التنفيذ والتمويل
١٤	ياء- متابعة التنفيذ وتقييم الأداء الفعلي
١٤	رابعاً- قضايا وأولويات التطوير
١٤	ألف- تطوير البنية التحتية
١٦	باء- تطوير مستويات الأداء
١٦	جيم- تطوير الأساطيل والمعدات وتداول الحاويات
١٧	دال- تطوير القوانين واللوائح والإجراءات
١٧	هاء- تطوير الهياكل التنظيمية والقوى البشرية والأجهزة والبرمجيات
١٨	واو- تطوير الاتفاقات الإقليمية والدولية
١٨	زاي- تطوير الإطار المنهجي ونظم المعلومات والبحث العلمي
١٨	حاء- تطوير البرامج التمويلية
١٩	خامساً- الخاتمة
٢١	المراجع
٢٢	الملاحق

مقدمة

من المعلوم أن الهدف الرئيسي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) هو زيادة فعالية وكفاءة عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة في منطقة غربي آسيا من خلال تطوير وتقوية التعاون والتكامل الإقليمي بين الدول الأعضاء بالمنطقة وهي ثلاث عشرة دولة عربية: المملكة الأردنية الهاشمية، دولة الإمارات العربية المتحدة، دولة البحرين، المملكة العربية السعودية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية العراق، سلطنة عُمان، السلطة الفلسطينية، دولة قطر، دولة الكويت، الجمهورية اللبنانية، جمهورية مصر العربية، الجمهورية اليمنية.

ومن الجدير بالذكر أن إجمالي سكان منطقة الإسكوا قد بلغ ما يقرب من ١٥٥٠٦ مليون نسمة في عام ١٩٩٧ (يمثلون حوالي ٥٨ في المائة من سكان الدول العربية و ٢٦ في المائة من إجمالي سكان العالم البالغ عددهم ٥٧٧ مليار نسمة) منها حوالي ٣٤ مليوناً في دول الخليج العربية (أي ٢١٨ في المائة من إجمالي الإسكوا) ويعيشون على مساحة قدرها ٤٧ مليون كيلومتراً مربعاً غير شاملة لأرض فلسطين (تمثل حوالي ٣٥ في المائة من إجمالي مساحة الدول العربية و ٣٦ في المائة من مساحة العالم) منها حوالي ٢٥ مليون كيلومتراً مربعاً لدول الخليج العربية (أي حوالي ٥٣ في المائة من إجمالي الإسكوا). أما من الناحية الاقتصادية فقد بلغ متوسط دخل الفرد السنوي لدول الإسكوا في عام ١٩٩٥ حوالي ٦٧٣٤ دولاراً أمريكياً (١١٢١٥ دولاراً لدول الخليج و ١٣٥٦ دولاراً للدول الأخرى) في حين كان متوسط الدخل الفردي في الدول العربية حوالي ٩٧١ دولاراً (أي أن متوسط الدخل في دول الإسكوا حوالي ١٣٥ في المائة من متوسط الدول العربية) وفي العالم ٩٢٠ دولاراً. وفي عام ١٩٩٧ بلغ متوسط عدد السيارات في دول الإسكوا حوالي ١٦٠ سيارة لكل ١٠٠٠ نسمة (٢٣١ في دول الخليج و ٨٨٧ في دول المنطقة الأخرى) بينما كان متوسط ملكية السيارات في الدول العربية ١١٣ وفي العالم ١٢١ سيارة لكل ١٠٠٠ نسمة (انظر الملحق).

إن إجمالي صادرات دول الإسكوا قد بلغت حوالي ١٢٤ مليار دولاراً أمريكياً في عام ١٩٩٧ (أي حوالي ٢٣٦ في المائة من إجمالي الصادرات من دول العالم) منها ١٠٨ مليارات دولار من دول الخليج الست (أي ٨٧ في المائة من إجمالي صادرات المنطقة) في حين بلغت قيمة واردات المنطقة في نفس العام حوالي ١٠٩٥ مليار دولار (حوالي ٢٠٣ في المائة من إجمالي الواردات في دول العالم) منها ٧٥٩٦ مليار دولار إلى دول الخليج (أي ٦٩٤٤ في المائة من إجمالي واردات المنطقة). أي أن نسبة الصادرات/الواردات كانت ١٤٢ في دول الخليج بينما كانت ٤٨ في دول المنطقة السبع الأخرى. إن نصيب دول المنطقة من صادراتها لم يتجاوز ٨٦ في المائة في عام ١٩٩٧ (مقارنة بـ ١٠٩ في المائة في عام ١٩٩٠) ونصيبها من وارداتها كان ١٠٤ في المائة في عام ١٩٩٧ (مقارنة بـ ٩١ في المائة في عام ١٩٩٠). أما على مستوى الدول العربية فإن الوضع متشابه لدرجة كبيرة. وقد سعى صندوق النقد العربي وغيره لزيادة هذه النسبة، وأنشأ صندوقاً حجمه ٥٠٠ مليون دولاراً لتمويل التجارة البينية بين الدول العربية، ولكن الطلب على هذا التمويل كان ضعيفاً نظراً لتعقيدات إجراءات الحدود والجمارك بين دول المنطقة (انظر المراجع ١ و ٢ و ٤).

لذلك تترك الإسكوا الدور الحيوي الذي تقوم به الهياكل الأساسية للنقل في دفع ودعم عمليات التنمية المستدامة. كما تترك أهمية تكامل شبكات النقل وتبسيط إجراءات الحدود والجمارك والتبادل التجاري من أجل تسهيل انتقال البضائع والركاب بين الدول داخل الإقليم وبينها وبين دول العالم كافة. كما تؤمن الإسكوا بأن تسهيل النقل الدولي والإقليمي في المنطقة سيكون له أكبر الأثر في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها

على المنافسة في مجالات التجارة الدولية والصناعات والخدمات لتتبعاً مكانتها اللاتئة بين دول وأقاليم العالم وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة.

واسترشاداً بما قامت به الإسكوا في المجالات ذات الأولوية وكذلك لجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى، من إنشاء لجان حكومية متخصصة تتولى تنسيق العمل على المستوى الإقليمي، قررت الإسكوا في دورتها الـ ١٩٩٧ التاسعة عشرة التي عُقدت في بيروت في الفترة ما بين ٥-٨ أيار/مايو ١٩٩٧ إنشاء لجنة حكومية للنقل تتكون من متخصصين في مجال النقل ممثلين من الدول الأعضاء، على أن تعقد اللجنة اجتماعاتها مرة كل سنتين ابتداءً من عام ١٩٩٩ وقد عقدت لجنة النقل دورتها الأولى فعلاً يومي ٩ و ١٠ شباط/فبراير ١٩٩٩، وقدم الأمين التنفيذي للإسكوا تقريراً عن الدورة الأولى للجنة النقل وتوصياتها إلى الدورة الـ ٢٧ والـ ٢٨ أيار/مايو ١٩٩٩.

وقد حدد قرار إنشاء لجنة النقل بالإسكوا مهام اللجنة الرئيسية، وهي المشاركة في وضع وصياغة الأولويات المتعلقة ببرامج العمل والخطط المتوسطة الأجل في مجال النقل بالإسكوا، ورصد التطورات في مجال النقل في الدول الأعضاء بالمنطقة، ورصد التقدم المحرز في أنشطة الأمانة التنفيذية للإسكوا في مجال النقل، ومتابعة المؤتمرات الدولية والإقليمية ومشاركة الدول الأعضاء فيها، وتنسيق الجهود فيما بين الدول الأعضاء على صعيد تنفيذ القرارات والتوصيات.

لذلك فإن الدور الرئيسي لقسم النقل التابع لشعبة القضايا والسياسات القطاعية بالإسكوا هو العمل على التنسيق بين الدول الأعضاء بهدف تبني وتطوير نظام نقل متكامل في منطقة الإسكوا حتى يصل إلى المستوى اللائق من الكفاءة والفعالية والسلامة لنقل البضائع والركاب فيما بين الدول الأعضاء وبينها وبين غيرها من الدول والأقاليم في العالم. وبالتحديد فإن أهداف قسم النقل بالإسكوا يمكن إجمالها كما يلي:

- (أ) دفع ودعم التنمية الإقليمية المستدامة في منطقة الإسكوا من خلال تبني وتطوير نظام نقل متكامل في المنطقة وذلك بالتنسيق مع الدول الأعضاء وضمن إطار تحليلي موحد؛
- (ب) تسهيل النقل الدولي والإقليمي في المنطقة، وتحسين السلامة، ورفع كفاءة النقل والاتصالات؛
- (ج) تقديم المعونة الفنية للدول الأعضاء للمساهمة في تنفيذ خطط النقل فيها وتنسيق سياسات وقوانين ومواصفات نظم النقل المتكاملة للدول الأعضاء لتحقيق التجانس فيما بينها ضمن الإطار العالمي.

وبناءً على ما تقدم، ودفعاً ودعمًا للتنمية المستدامة في المنطقة، وتنفيذاً لأهداف وقرارات الإسكوا في مجال النقل فإن الخطوة الأولى هي تبني شبكة نقل دولية متكاملة في المنطقة (وهذا هو ما تم فعلاً كما ذكر أعلاه). يتبع ذلك تحديد قضايا وأولويات تطوير هذه الشبكة، وانسيابية حركة النقل عليها من أجل تيسير التجارة والسياحة في المنطقة. ولتحقيق هذه الأهداف كان لا بد من تطبيق إطار منهجي تحليلي شامل.

وفيما يلي وصف للخصائص العامة للإطار المنهجي المقترح، ويتناول الباب الثاني وصفاً للأسس والفرضيات والعلاقات الرئيسية للإطار المنهجي المقترح.

أولاً- الخصائص العامة للإطار المنهجي

في البداية نقول، إن تطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي يتطلب إتباع عملية تخطيطية تحليلية شاملة متكاملة منتظمة ومستمرة، تمثل بمكوناتها الإطار المنهجي لتطوير النقل الدولي في المنطقة.

أما أنها عملية تخطيطية، فذلك لأن لها أهدافاً محددة يمكن إيجازها فيما يلي:

(أ) تسهيل النقل الدولي في المنطقة ورفع كفاءته بما في ذلك تخفيض التكاليف، وزمن الانتقال، والإجراءات الإدارية والجمركية، وزيادة السلامة والأمان لحركة البضائع والركاب؛

(ب) تسهيل ورفع كفاءة التجارة الدولية في المنطقة وتقليل تكلفتها بهدف زيادة حجم التجارة الدولية البينية بين دول المنطقة، بالإضافة إلى زيادة حجم التجارة الدولية بين المنطقة والعالم، وكذلك تلك المارة في المنطقة؛

(ج) المساهمة في رفع كفاءة الإنتاج الزراعي والصناعي، وزيادة درجة المنافسة للسلع والخدمات التي تنتجها وتقدمها دول المنطقة، وذلك من خلال تخفيض التكلفة اللوجستية للمنتجات والخدمات؛

(د) المساهمة في تحليل وتقويم واقتراح سياسات وأولويات الاستثمار والتمويل في قطاع النقل الدولي والإقليمي في المنطقة.

أما أنها عملية تحليلية، فذلك لأنها تعتمد على جمع البيانات، وتشخيص الواقع، وتحديد الأهداف، وقياس مدى تحققها، وتحديد معايير نجاحها، واقتراح البدائل والخطط والمشروعات، وتحليل تلك البدائل، والتنبؤ بآثارها السلبية والإيجابية، ومن ثم تقويم تلك البدائل والخطط وآثارها بشكل كمي ونوعي واقتراح أفضلها، ثم وضع البرامج العملية لتمويل وتنفيذ مجموعة الخطط والمشروعات المقترحة، ومتابعة تنفيذها وتقييم أدائها.

أما كون هذه العملية منتظمة، فذلك لأن الخطوات والمراحل التحليلية المذكورة أعلاه يجب أن تتم بشكل منظم، حيث لا يمكن اقتراح الحلول بدون جمع المعلومات وتشخيص الواقع، ولا يمكن إجراء التحليل والتقويم من دون تحديد للأهداف والمتغيرات اللازمة لقياس مدى تحققها وهكذا. ولا شك أن هذه العملية مستمرة لأن نتائج المتابعة لا بد وأن تُظهر جوانب إيجابية وأخرى سلبية للمشروعات المنقذة مما يتطلب العودة مرة أخرى لجمع البيانات وتشخيص الواقع ثم اقتراح البدائل والمشروعات الإضافية، أو تعديل المراحل التي لم يتم تنفيذها بعد في ضوء المستجدات، وهكذا حيث لا يمكن التوقف عند نقطة من الزمن بل يجب الاستمرار في هذه العملية بشكل ديناميكي.

أما الجانب الهام الذي يميز هذا الإطار المنهجي فهو أنه شامل متكامل. أما بالنسبة للشمول فهذا يتضمن ما يلي:

(أ) جميع وسائط النقل الدولي والإقليمي، وهي: النقل البري (بواسطة الطرق والسكك الحديدية والأنابيب) والبحري (عن طريق الموانئ وباستخدام السفن والحاويات عبر الخطوط الملاحية البحرية والنهرية) والجوي (عن طريق المطارات وباستخدام الطائرات والشاحنات الجوية عبر الخطوط الملاحية

الجوية) والنقل المتعدد الوسائط (متضمناً استخدام الحاويات عبر وسائط النقل البرى والبحري والجوي) ويتضمن ذلك مسارات الربط بين دول المنطقة وبينها وبين شبكات الدول المحيطة في آسيا وأوروبا وأفريقيا؛

(ب) جميع أنواع البضائع (المنتجات الزراعية والصناعية بكافة أنواعها ومتطلباتها ومواصفاتها، والمواد الخام كالبتترول والغاز الطبيعي والفحم والحديد، والمواد الكيميائية، والآلات والمعدات، والمركبات، والمواد الخطرة وغير ذلك) والركاب (رجال الأعمال والموظفين والسياح وغير ذلك)؛

(ج) جانبي العرض والطلب على حد سواء. ويشمل جانب العرض توصيف وتحليل قطاع النقل الدولي والإقليمي بكافة وسائطه المذكورة أعلاه بما في ذلك تنظيم القطاع، وتخطيطه، وتصميمه، وتشغيله، وإدارته، وصيانته، وتقييمه، وتحليل وتقييم وتطوير مستوى الأداء للهياكل التنظيمية للقطاع (الوزارات والمؤسسات العامة والهيئات والشركات) والمنشآت (كالطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات) والمركبات (كالسيارات واللوريات والقطارات والسفن والطائرات) والحاويات، وشركات النقل والشحن ووكلائها، وإجراءات التبادل التجاري (بما في ذلك التبادل الإلكتروني للمعلومات والتجارة الإلكترونية) وإجراءات عبور الحدود، والجمارك، والمواصفات الهندسية والفنية، والمعايير التصميمية والتشغيلية، ودرجة التوافق بينها لدى دول المنطقة (مثل الأحمال المحورية القصوى المسموح بها على الطرق، وقوانين السير والمرور على الطرق الدولية، والعلامات الإرشادية على تلك الطرق وترقيمها، ومواصفات الحاويات وأرصفتها في مختلف موانئ المنطقة) وكافة برامج التشييد، والخدمات، والصيانة، والتدريب، والدراسات والبحوث، والتطوير وغير ذلك. أما جانب الطلب فيتضمن توصيف وتحليل أحجام وتوزيعات الطلب على الانتقال للبضائع والركاب، وحمولة المركبات بكافة أنواعها، وخصائص الشاحنين (التجار والدول والمصنعين والمزارعين) والمسافرين ورغباتهم ومتطلباتهم، ومصادر الرحلات ونهاياتها وغير ذلك؛

(د) جميع الآثار الإيجابية والسلبية المصاحبة لعملية الانتقال أو الناجمة عنها بما في ذلك الآثار الاقتصادية (مثل زيادة النمو الاقتصادي وزيادة أحجام التجارة البينية، وزيادة درجة المنافسة للمنتجات والخدمات التي تقدمها دول المنطقة، وتقليل زمن وتكاليف الانتقال) والاجتماعية (مثل زيادة الترابط الاجتماعي بين رعايا الدول في المنطقة، وزيادة فرص السياحة، وتنمية المناطق الريفية والفقيرة) والبيئية (مثل زيادة أو خفض تلوث الهواء والمياه والضوضاء) والحيزية (مثل التنمية الإقليمية داخل الدول وفيما بينها، وتوسيع المساحة القابلة للتنمية، وإعادة التوزيع المكاني للثروة وفرص العمل) وغير ذلك.

أما بالنسبة للتكامل، فيُقصد به أن هذا الإطار المنهجي ينظر إلى وسائط النقل المتعددة بشكل متكامل لا متضارب بهدف الاستفادة من الميزات النوعية لكل منها لأقصى درجة ممكنة حسب أنواع البضائع والركاب المنقولة ومسافات وزمن وتكاليف الانتقال، كما ينظر إلى وسائط النقل المتعددة وتوزيعها الجغرافي في المنطقة وتحديد أدوارها بشكل يؤدي إلى التكامل فيما بينها، ومنع التضارب والتنافس الذي يؤدي إلى إهدار الاستثمارات وتشتيت الجهود والخطط، وبالتالي إلى تأثير الإقليم بشكل سلبي والأمثلة على ذلك كثيرة.

ثانياً- الوصف العام للإطار المنهجي

ألف- الفرضيات الرئيسية

مما ذكرنا سابقاً يتضح أن أي نظام للنقل المتكامل في المنطقة يتكون من مكونات مادية ثابتة ومتحركة يقوم بتخطيطها وتصميمها وإنشائها وتشغيلها وصيانتها ومتابعتها مجموعة من الوزارات

والمؤسسات والهيئات والشركات والمنظمات والجمعيات التي تتفاعل فيما بينها جميعاً من أجل تنفيذ عمليات "النقل" للبضائع والركاب المطلوبة للقيام بأنشطة اقتصادية واجتماعية متنوعة في مواقع نهايات الرحلات. كما أن نظام النقل هذا يمثل بدوره واحداً من أنظمة الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية المتعددة في المنطقة مثل نظم الإنتاج الزراعي والصناعي والخدمات والبنوك والتأمين والتمويل وغيرها، والتي من المفترض أن تتفاعل فيما بينها جميعاً لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المرجوة في هذا الإقليم من العالم.

وعليه فإن الإطار المنهجي لتحليل نظم النقل الدولي في الإسكوا يجب أن يعتمد على فرضيتين أساسيتين هما:

١- إن نظم النقل الدولي والإقليمي المتنوعة في المنطقة (المذكورة أعلاه) يجب أن يُنظر إليها على أنها نظام نقل دولي واحد شامل متكامل متعدد الوسائط.

٢- إن التفاعل بين هذا النظام الشامل للنقل الدولي في المنطقة "نظام النقل" وبين نظم الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية الأخرى والمتعلقة بالتنمية في المنطقة "نظام الأنشطة" يجب أن يؤخذ في نظر الاعتبار في هذا الإطار التحليلي المقترح.

باء- المتغيرات والعلاقات الرئيسية

ومن الجدير بالذكر أن التفاعل بين "نظام النقل" و"نظام الأنشطة" ينتج عنه حركة مرورية تتوزع على كافة مكونات نظام النقل الشامل في المنطقة.

لذلك يمكننا تحديد ثلاثة متغيرات رئيسية في الإطار المنهجي المقترح وهي:

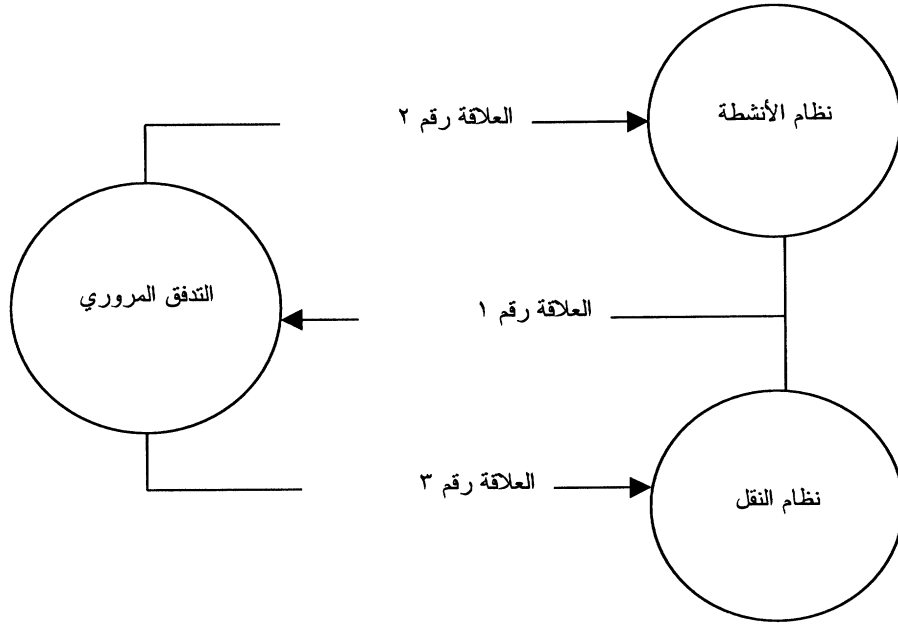
- ١- نظام النقل المتكامل في المشرق العربي "نظام النقل".
- ٢- نظام الأنشطة الدولية في المشرق العربي "نظام الأنشطة".
- ٣- التدفقات المرورية المتوازنة على كافة مكونات نظام النقل "التدفقات المرورية".

وبالتالي فإنه يمكننا توصيف ثلاث علاقات أساسية بين المتغيرات الرئيسية الثلاثة المذكورة أعلاه، وهي كما هو موضح بالشكل ١.

العلاقة رقم ١- التفاعل بين نظام النقل ونظام الأنشطة يؤدي إلى تدفقات مرورية ذات أحجام وأنواع وتوزيعات مختلفة على كافة مكونات نظام النقل.

العلاقة رقم ٢- التدفقات المرورية تؤدي مع مرور الزمن إلى تغييرات في نظام الأنشطة (مثال: استمرار وجود حجم تدفق مروري منتظم بين ميناء الإسكندرية وميناء بيروت سيؤدي مع مرور الزمن إلى تقليل تكلفة النقل وبالتالي إلى زيادة الأنشطة التجارية بين البلدين).

الشكل ١ - المتغيرات والعلاقات الرئيسية في الإطار المنهجي



العلاقة رقم ٣ - التدفقات المرورية تؤدي مع مرور الزمن إلى تغييرات في نظام النقل (مثال: استمرار وجود حجم تدفق مروري منتظم بين ميناء الإسكندرية وميناء بيروت سيؤدي مع مرور الزمن إلى زيادة الخطوط الملاحية المباشرة المنتظمة بين البلدين).

جيم - المجموعات الرئيسية

وقبل استكمال وصف الإطار المنهجي المقترح فإنه من الضروري تحديد المجموعات والهيئات الرئيسية التي ستؤثر قراراتها بشكل أساسي على المتغيرات الرئيسية للإطار التحليلي (النقل، الأنشطة، المرور). وبالتحديد فإنه يمكن تحديد ثماني مجموعات أساسية وهي:

١- المستخدمون Users : وهم المستخدمون لنظام النقل ويمثلون الطلب على النقل (الركاب والشاحنون ومن يمثلهم ويدعمهم مثل غرف التجارة والصناعة والزراعة وشركات السياحة).

٢- المشغلون Operators : وهم المسؤولون عن كل أو بعض الجوانب المتعلقة بشراء وتشغيل وإدارة وصيانة المكونات المتحركة لنظام النقل (شركات الشحن البري وشركات النقل البري الدولي للركاب، وأصحاب السفن، وشركات الملاحة البحرية، وشركات الطيران، وشركات تشغيل الحاويات، وإدارات الجمارك، وغرف الملاحة البحرية، ووكلاء الشحن... الخ).

٣- المالكون Owners : وهم المسؤولون عن كل أو بعض الجوانب المتعلقة بإنشاء وتشغيل وإدارة وصيانة المكونات الثابتة لنظام النقل (طرق - سكة حديد - مطارات - موانئ... الخ) (وزارات النقل والمواصلات والأشغال العامة والشؤون البلدية والقروية، والمؤسسات والهيئات العامة للطرق والجسور والسكك الحديدية والموانئ والطيران المدني، وشركات القطاع الخاص BOOT... الخ).

٤- المشرّعون (المنظمون) Regulators: وهم المسؤولون عن وضع السياسات والقوانين والأنظمة مثل قواعد السير والسلامة، وقوانين التحكم المروري، والأحمال القصوى، والمواصفات القياسية، وإجراءات الحدود، والإجراءات الجمركية، وإجراءات وقوانين التبادل التجاري وغيرها (وزارات النقل والمواصلات، والداخلية، والمالية، والتجارة، وهيئات المواصفات القياسية... الخ).

٥- القائمون على تنفيذ القوانين Enforcement Entities: وهم الذين يقومون على تنفيذ القوانين والتشويكات والإجراءات على أرض الواقع (وزارات الداخلية، والمالية، والنقل والمواصلات، والتجارة، والصحة، والزراعة، والصناعة، وممثليهم عند نقاط الحدود والدوائر الجمركية والموانئ والمطارات، وعلى الطرق والسكك الحديدية... الخ).

٦- المنسقون (الإقليميون والدوليون) Coordinators: وهم الهيئات الإقليمية والعالمية التي يدخل ضمن اهتماماتها التنسيق بين الدول لتحقيق التنمية الإقليمية في إطار التوافق الدولي. ويمكن تقسيم هذه المجموعة الكبيرة إلى مجموعات وحسب مستوى الاهتمام وحدوده ودرجة تأثيره على منطقة الإسكوا وتطوير نظام النقل الدولي فيها. تأتي في المقدمة ثلاث منظمات إقليمية ذات اهتمام مباشر وكبير ومؤثر (أو على الأقل يفترض فيها ذلك) وهي الإسكوا، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، وجامعة الدول العربية (وعلى الأخص الأمانة العامة ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية). تأتي بعد ذلك مجموعة من المنظمات والاتحادات العربية المتخصصة في قطاع النقل مثل الاتحاد العربي للسكك الحديدية، واتحاد الموانئ البحرية العربية، والاتحاد العربي للنقل الجوي، والاتحاد العربي للنقل البري، والاتحاد العربي للناقلين البحريين، والمنظمة العربية للطيران المدني، والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا. يلي ذلك مجموعة أخرى ذات طابع عالمي أو إقليمي تهتم بالمنطقة بشكل غير مباشر أو تهتم بقضايا مشابهة لتلك الموجودة في المنطقة والتي يمكننا الاستفادة منها، مثل لجان الأمم المتحدة الإقليمية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومنظمة الطيران المدني الدولي، ومركز الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ومنظمة التجارة العالمية، ومركز الأمم المتحدة لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل، ومنظمة الجمارك الدولية، والاتحاد الدولي للطرق، والاتحاد الدولي للسكك الحديدية، والاتحاد الدولي للاتصالات، والاتحاد الأوروبي، ومجموعة دول البحر الأبيض المتوسط وغيرها.

٧- الممولون Financiers: وهم الذين يقومون بتمويل مشروعات التطوير في قطاع النقل في المنطقة بما في ذلك تمويل الشاحنين والمشغلين والمالكين والمنسقين، وتضم هذه المجموعة الوزارات المعنية بدول المنطقة، وصناديق التمويل المتنوعة مثل الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي، والبنك الإسلامي للتنمية، والصندوق السعودي للتنمية، وصندوق أبو ظبي للتنمية، والصندوق الكويتي للتنمية، والبنك الدولي، والبنك الآسيوي، والبنك الأوروبي، والبنك الأفريقي وغيرها.

٨- المجتمع ككل Society at Large: وهم مجموعات متنوعة مهتمة بالنقل في المنطقة ولكن ليس لها دور رئيسي ومباشر في عملية "النقل" ذاتها مثل جمعيات الحفاظ على البيئة، والصحافة والإعلام، وجمعيات تنشيط التجارة، والتنمية الإقليمية المستدامة، والصحة وغيرها.

دال- البدائل (الخيارات) Options

بعد تحديد الإطار الأساسي للتحليل والمجموعات الرئيسية المهمة بعملية النقل نركّز الآن على تحديد البدائل أو الخيارات المتاحة للمجموعات الثماني المذكورة أعلاه لإحداث تغييرات في نظام النقل أو نظام

الأنشطة، ثم كيفية التنبؤ بالآثار المتوقعة على هذه المجموعات الثماني التي ستتجم عن اختيارهم بأنفسهم لتلك البدائل المتاحة. لذلك فإن الإطار التحليلي يمكن وصفه أولاً بتحديد البدائل، ثم تحديد الآثار المتوقعة، ثم توضيح عملية التنبؤ بالآثار الناتجة عن اختيار مجموعة محددة من البدائل.

أما البدائل، فهي مجموعة القرارات التي يمكن أن تتخذها أي من المجموعات الثماني - المذكورة أعلاه - لإحداث تغييرات في نظام النقل ونظام الأنشطة.

أما القرارات المتعلقة بنظام النقل، فهي تلك التي تؤثر على مستوى أداء نظام النقل وذلك بتغيير البنية التحتية، أو التكنولوجيا، أو سياسات التشغيل، أو الهياكل التنظيمية، أو الجوانب التنسيقية. أما البنية التحتية فيمكن تغيير المواصفات التصميمية الهندسية والإنشائية لأي من أجزائها (وصلات طرق أو سكة حديد أو مطارات أو موانئ) أو تغيير شكل الشبكات والوصلات وأطوالها، أو العلامات الإرشادية، أو نوع ومستوى الخدمات المتوفرة على الطرق وفي الموانئ والمطارات وهكذا. وأما التكنولوجيا فيمكن استخدام المركبات الكهربائية، أو استخدام الطاقة الشمسية، أو التوسع في استخدام الحاويات، أو إدخال القطار السريع للنقل الدولي في المنطقة وما شابه ذلك. أما السياسات التشغيلية فيمكن تعديل القوانين المرورية، والأحمال المحورية القصوى، والسرعات التصميمية القصوى على الطرق، ويمكن تحديث عمليات الشحن والتفريغ للسفن والحاويات في الموانئ، ويمكن تبسيط إجراءات عبور الحدود، والإجراءات الجمركية، والإجراءات الإدارية التجارية، ويمكن استخدام التبادل الإلكتروني للمعلومات EDI وفق البروتوكولات المعتمدة في أنظمة الأمم المتحدة للتبادل التجاري EDIFACT ويمكن التوسع في استخدام التجارة الإلكترونية، ويمكن إحداث تغييرات في تعرفه وأسعار النقل والاتصالات لتصبح أكثر منافسة لجذب الاستثمارات والتجارة والسياحة في المنطقة. أما بالنسبة للهياكل التنظيمية فيمكن إعادة تشكيل الوزارات والهيئات العامة المتعلقة بالنقل أو تعديل اختصاصاتها ومسؤولياتها وقنوات التنسيق بينها، كما يمكن إنشاء هيئات وطنية لتسهيل النقل والتجارة وهكذا. أما بالنسبة للجوانب التنسيقية على مستوى الإقليم فيمكن تحديد أدوار المنظمات الإقليمية الرئيسية الثلاث وتقوية التنسيق فيما بينها، وكذلك مع الاتحادات العربية الأخرى، وتحديد الاختصاصات، وتوزيع الأدوار فيما بينها لتقليل التكرار وسدّ الفجوات وترشيد سياسات التطوير والاستثمار والتمويل في المنطقة.

أما بالنسبة للبدائل المتاحة لتغيير نظام الأنشطة فهي تتضمن تلك التي تؤثر في الطلب على النقل الدولي والإقليمي في المنطقة، والتي عادة ما تكون خارجة عن إطار التحكم لمتخذي القرار في نظام النقل مثل إقامة منطقة تجارة عربية حرة، واتحاد جمركي موحد، وبالتالي فإن لهذه المجموعة من القرارات أهمية خاصة في الإطار المنهجي المقترح. وذلك لأن الشاحنين للبضائع المختلفة لديهم بدائل واسعة من حيث مصادر الاستيراد وجهات التصدير ووسائل وخطوط الشحن وقراراتهم بهذا الشأن تتعلق بمتغيرات كثيرة من أهمها مدى سهولة وكفاءة النقل الدولي في المنطقة. وقد ذكرنا أنفاً أن التجار العرب قد أحجموا عن استخدام تمويلات متاحة لديهم من صندوق النقد العربي لتشجيع التجارة البينية بين الدول العربية بسبب صعوبة إجراءات الحدود والجمارك في المنطقة. وهناك عوامل أخرى تتعلق بجودة المنتجات وتكلفتها وهي أيضاً تعتمد ضمناً على سهولة وكفاءة النقل الدولي في المنطقة. لذلك فإن الإطار المنهجي للتحليل يجب أن يأخذ في الاعتبار هذه العلاقات التبادلية بين متغيرات الطلب على النقل من جهة والعرض من وسائل النقل من جهة أخرى.

هاء- الآثار المتوقعة Impacts

الآثار المتوقعة، هي تلك الجوانب من نظام النقل ونظام الأنشطة التي يُتَوَقَّع أن تتأثر بتغيير البدائل المذكورة أعلاه، بحيث تنعكس هذه التأثيرات على نفس المجموعات الثماني التي قامت بتغيير تلك البدائل. ولذلك فإنه من المستحسن أن يتم عرض هذه الآثار بحسب المجموعات المعنية.

بالنسبة لمستخدمي وسائط النقل من الشاحنين والركاب فإنهم يهتمون بمستوى الخدمة المقدمة لهم من حيث زمن الرحلة وتكاليفها، وسلامة الوصول إلى غايتها، ومدى سهولة الإجراءات الإدارية والتجارية والحدودية والجمركية التي يتعرضون لها. أما المشغلون فإنهم يهتمون إما بزيادة نصيبهم من الطلب على النقل أو بزيادة صافي الإيرادات من التشغيل، لذلك فإن المتغيرات التي تهمهم تتضمن تكاليف الموارد التي يستهلكونها لتأدية الخدمة، وكذلك التكاليف الرأسمالية والصيانة، ولكنهم أيضاً يهتمون بمستوى الخدمة طالما أن ذلك يؤثر على حجم الطلب على خدماتهم. أما المالكون فإنهم يهتمون بحجم الاستثمارات المطلوبة لإنشاء البنية التحتية، وكذلك بحالة هذه المنشآت، وطريقة استخدامها، وحجم الحركة الثقيلة عليها وبالتالي تكاليف صيانتها وتحديثها. أما المشرعون فإنهم يهتمون بجوانب الأمان والسلامة في المقام الأول، ومن المناسب التنبيه إلى أهمية توجيه هذه المجموعة إلى الاهتمام أيضاً بنفس القدر بجوانب تسهيل الإجراءات وتبسيطها لخدمة الشاحنين والركاب. أما المجتمع ككل فتتعدد اهتماماته بين الجوانب الاجتماعية والبيئية والصحية والحيزية وقضايا التنمية المستدامة. أما بالنسبة للمنسقين فإنهم يهتمون بجوانب التناسق بين الدول من حيث توحيد المواصفات والمعايير، وتبسيط الإجراءات، وتسهيل النقل، وزيادة التبادل التجاري بين بلدان المنطقة، والتنمية المستدامة على مستوى الإقليم. إذن فمن الواضح أن الآثار المذكورة أعلاه سيتغير تأثيرها على المجموعات المختلفة بحسب اهتمامات كل منها، بل سيتغير التأثير بين الهيئات المختلفة داخل كل مجموعة، ذلك أن البعض سيكسب والبعض الآخر سيخسر.

واو- عملية التنبؤ Prediction Process

كما ذكرنا أنفاً فإن فحوى الإطار التحليلي هو عملية التنبؤ بالآثار المترتبة على اختيار مجموعة من البدائل. والقضية الرئيسية هنا هي التنبؤ بالتدفق المروري "المتوازن" على نظام النقل، الناتج عن مجموعة محددة من البدائل. فإذا تم التنبؤ بالتدفق المروري المتوازن على شبكات النقل فإنه يمكننا التنبؤ بالآثار المتوقعة على المجموعات الثماني عن طريق استخدام عدد من نماذج التنبؤ بالآثار Impact Models. ونظراً للأهمية الكبيرة لهذا الجانب من الإطار المنهجي فإنه سيتم وصفه في الباب الخامس ضمن الجوانب الرئيسية للإطار المنهجي. كما أن المجلد الثاني لهذه الدراسة يتضمن وصفاً تفصيلياً لنموذج التنبؤ بتدفقات البضائع الدولية المتوازنة في المنطقة.

ثالثاً- الجوانب الرئيسية للإطار المنهجي

يصف الشكل ٢ الجوانب الرئيسية للإطار المنهجي. وفيما يلي توضيح لكل من هذه الجوانب:

ألف - توصيف الإطار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي في المشرق العربي

يمثل هذا الجانب من الإطار المنهجي تحليلاً وتشخيصاً للخصائص والعوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية لمنطقة المشرق العربي التي يجب أن تؤخذ في نظر الاعتبار عند تحليل وتطوير نظام النقل المتكامل في المنطقة. ومن هذه العوامل التوزيع السكاني في المنطقة، ومتوسط الدخل الفردي وتوزيعه بين الدول الأعضاء، والنتائج الإجمالية القومي وتوزيعه بين قطاعات الإنتاج والخدمات في دول المنطقة. ويدخل في ذلك أيضاً القوانين والأنظمة والهياكل التنظيمية التي تشكل المناخ الاقتصادي والاجتماعي والسياسي العام في الدول الأعضاء والعالم من حولها بما في ذلك الاتفاقات الثنائية والإقليمية والدولية ذات العلاقة، ولكن بخلاف تلك المتعلقة مباشرة بقطاعات النقل والتجارة والسياحة والجمارك والتي سيأتي ذكرها لاحقاً. وهذا يشمل -على سبيل المثال وليس الحصر- التوجهات العامة للدولة نحو الخصخصة، وإعادة الهيكلة الاقتصادية، والشراكة الأوروبية، والسوق العربية المشتركة، وأثار منظمة التجارة العالمية وغيرها.

باء - توصيف نظام النقل المتكامل في المشرق العربي

وهذا هو الجانب الأساسي المطلوب تطويره من خلال هذا الإطار المنهجي من أجل زيادة حركة التجارة والسياحة الدولية المرتبطة بالمنطقة، وهذا يتطلب نظائر الجهود وتكاملها بين الجهات المعنية على المستوى الوطني والإقليمي. ويشمل هذا الجانب المكونات التالية بشكل رئيسي:

١- البنية التحتية Infrastructure

وتتضمن شبكات الطرق، والسكك الحديدية، والموانئ، والمطارات ذات الأهمية الدولية في المنطقة (انظر الشبكة الإقليمية لنظام النقل المتكامل في المشرق العربي) بالإضافة إلى الخطوط الملاحية البحرية والجوية المنتظمة في المنطقة. ويشمل توصيف البنية التحتية المواصفات الفنية والهندسية لمكونات الشبكة (الوصلات والمنافذ) وتصنيفاتها، والعلامات، والإشارات، ومشروعات التطوير الجارية والمعتمدة مسبقاً والمخطط لها، وبرامج الصيانة والتحديث، والخدمات المساندة، وتكاليف الإنشاء والصيانة والتطوير والإدارة، وأحجام ومصادر وبرامج التمويل.

٢- الأساطيل والحاويات والأجهزة والبرمجيات

وتتضمن السيارات، والشاحنات، والسفن، والطائرات، والحاويات، والقطارات، والقاطرات، والأوناش (مركبات الحمل الصغيرة)، وأجهزة الحاسبات، والاتصالات، وبرمجيات التشغيل الآلية، والتبادل الإلكتروني للبيانات. ويشمل التوصيف حجم الأساطيل وملكياتها، وأعمار المركبات والمعدات والمواصفات الفنية لها، ونسبة المتاح منها للتشغيل، وبرامج وتكاليف شراء وصيانة وتحديث المركبات والمعدات والأجهزة والبرمجيات والإدارة، وأحجام ومصادر وبرامج التمويل.

٣- القوانين والأنظمة واللوائح والإجراءات

وتتضمن مجموعة كبيرة ومتنوعة من القوانين والأنظمة واللوائح والإجراءات، مثل قوانين المرور والسير والأحمال القسوى، والتراخيص والتجديد، والفحص الفني، وقوانين وأنظمة النقل العام والنقل الدولي والشحن، والوكالات الملاحية، وأنظمة ولوائح الموانئ، وقوانين وأنظمة وإجراءات الاستيراد (للاستهلاك والدخول المؤقت) والتصدير وإعادة التصدير والمرور الترانزيت.

٤- الهياكل التنظيمية والقوى البشرية

وتتضمن الوزارات والهيئات والمؤسسات العامة الوطنية، وكذلك الهيئات والشركات الخاصة الوطنية والإقليمية والدولية ذات العلاقة بنظام النقل الدولي في كل من دول المنطقة. ويشمل التوصيف تحديد الجهة والقانون المنشئ لها وصلاحياتها ومسئولياتها وهيكلها التنظيمي، وتوزيع القوى العاملة فيها، وبرامج التدريب، ومعدلات إنتاجها، وميزانياتها، وخططها، وأحجام ومصادر وبرامج تمويلها.

٥- الإتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية

وهذه تتضمن أيضاً مجموعة كبيرة من الإتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات الثنائية والإقليمية والدولية ذات العلاقة بالنقل الدولي للبضائع والركاب وذلك بالنسبة لكل دولة من دول المنطقة. ويشمل التوصيف موضوع الاتفاقية وبنودها وشروطها الرئيسية، والدول المنضمة إليها، ومدى تطبيقها، وأثارها الإيجابية والسلبية على زيادة حجم التجارة والسياحة وتطوير النقل الدولي في الدولة المعنية. ومنها على سبيل المثال اتفاقية الترانزيت العربي، ودفتر المرور العربي الموحد، واتفاقية التير الدولية.

جيم- تشغيل نظام النقل المتكامل في المشرق العربي

تتفاعل مكونات نظام النقل المتكامل السابق ذكرها فيما بينها من أجل تشغيل النظام الذي يمكن توصيفه من جهتين. الجهة الأولى هي جهة الموارد المستخدمة في عمليات التشغيل، والجهة الثانية هي جهة مستويات الأداء كما يراها المستخدمون لنظام النقل وهم التجار والسياح والناقلون ومعقبو البضائع ووكلاء الشحن والسياحة والمجتمع ككل. أما بالنسبة للموارد المستخدمة في تشغيل نظام النقل فهي تشمل الأصول الرأسمالية الثابتة والمتحركة (البنية التحتية والأساطيل والمعدات والحاويات والأجهزة والبرمجيات) والموارد البشرية في الإدارة والتشغيل والصيانة والمتابعة والموارد المالية. وأما بالنسبة لمستويات الأداء فإنها تظهر في شكل الإجراءات المتبعة في عمليات النقل الدولي للبضائع والركاب والوثائق والمستندات المستخدمة وزمن الانتقال وتكاليف الانتقال والمعاملات، وذلك كله من وجهة نظر المستخدمين Users.

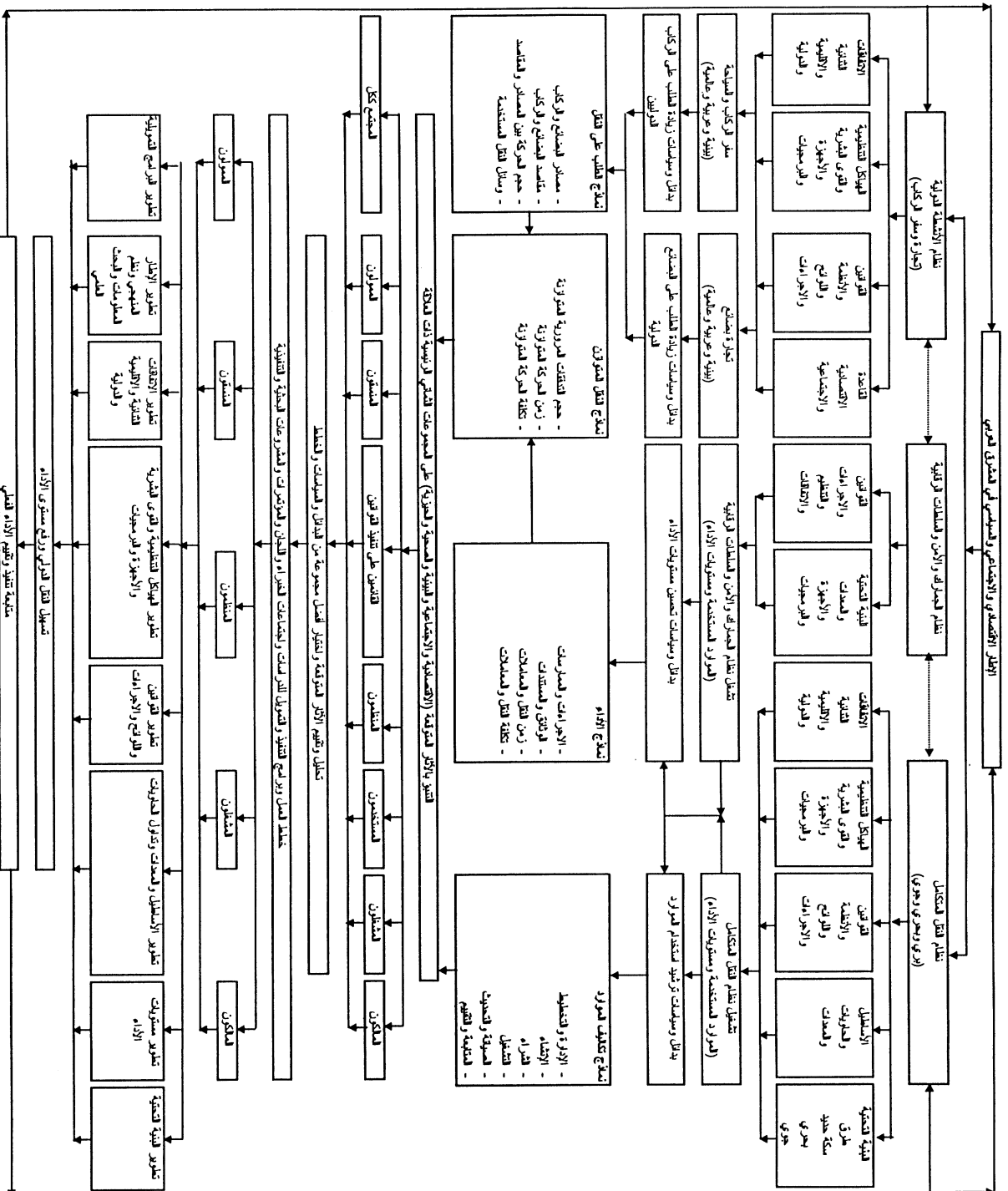
دال- نظام الجمارك والأمن والسلطات الرقابية

وهذا النظام يتضمن البنية التحتية، والأجهزة والبرمجيات، بالإضافة إلى القوانين واللوائح والأنظمة والإجراءات الجمركية والأمنية والرقابية التي يتم تطبيقها عامة عند نقاط الحدود وفي الدوائر الجمركية المركزية ومعامل التحليل والجودة بهدف التأكد من تحصيل الرسوم الجمركية وصلاحيات البضائع للإستخدام ومنع التهريب. ويتضمن كذلك الهياكل التنظيمية، والقوى البشرية العاملة في الدوائر الجمركية والأمنية والرقابية ذات العلاقة. وهذا الجانب من الإطار المنهجي له أهمية كبيرة في تحليل مستويات الأداء وبالتالي كافة مكونات الإطار.

هاء- توصيف نظام الأنشطة الدولية والطلب على النقل في المشرق العربي

ويتضمن هذا الجانب توصيفاً للقاعدة الاقتصادية والاجتماعية وما يصاحبها من قوانين وأنظمة وهياكل تنظيمية واتفاقيات تتعلق بأنشطة التجارة والسياحة وسفر الركاب سواء أكانت بين دول الإسكوا أو بينها وبين باقي الدول العربية أو بينها وبين كافة دول العالم. وتشمل الأنشطة التجارية عمليات الاستيراد والتصدير والعبور وإعادة التصدير، وتشمل الأنشطة السياحية وسفريات الركاب الداخلة إلى دول المنطقة (الدخول المؤقت) والخارجة منها والعبارة.

الشكل ٢ - الإطار المنهجي لتطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إطار-إيتسام)



وتؤثر البدائل والسياسات المتعلقة بتطوير هذه الأنشطة الدولية على حجم وتوزيع الطلب على النقل الدولي في المنطقة - سواء بالنسبة للبضائع أو الركاب - بما في ذلك مصادر الرحلات ونهاياتها (داخل وخارج دول المنطقة) وتوزيع الحركة بين تلك المصادر والنهايات (من دول المنطقة إلى خارجها وبالعكس وكذلك مروراً بدول المنطقة) ووسائل النقل المستخدمة (طرق وسكة حديد وسفن وطائرات).

واو - نماذج التنبؤ بأحجام النقل المتوازنة ومستوى الأداء وتكلفة الموارد

وهذه تتضمن مجموعة من نماذج التنبؤ الرياضية التي تستخدم لتقدير أحجام الطلب على النقل الدولي للبضائع والركاب مستقبلاً (مصادر ومقاصد الرحلات وأحجام الحركة بين المصادر والمقاصد ووسائل النقل المستخدمة) ومستويات الأداء (الإجراءات والوثائق والزمن والتكلفة) وبالتالي أحجام التدفقات المرورية المتوازنة المتوقعة على كافة مكونات نظام النقل المتكامل وأزمنة وتكاليف الانتقال والمعاملات. كما تستخدم النماذج الرياضية في تقدير تكاليف الموارد التي يُتوقع أن تُستهلك في سبيل توفير مستويات الأداء المستقبلية. وترجع أهمية هذه النماذج إضافة إلى كونها تقوم بالتنبؤ المستقبلي إلى أنها تساهم في تحليل سياسات وبدائل تطوير نظام النقل المتكامل ونظام الجمارك والأمن والرقابة ونظام الأنشطة الدولية بشكل متناسق ومنطقي ومتكامل. وكما ذكرنا آنفاً فإن المجلد الثاني من الدراسة يستعرض النموذج المقترح للتنبؤ بالتدفقات المتوازنة للبضائع الدولية في المنطقة.

زاي - نماذج التنبؤ بالآثار المتوقعة

وهذه مجموعة من نماذج التنبؤ الرياضية المستخدمة في تقدير الآثار المتوقعة (الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والصحية والحيزية) على المجموعات الثماني الرئيسية ذات العلاقة بتطوير نظام النقل المتكامل في المنطقة. ولقد سبق التعريف بهذه المجموعات في الفقرة (ثانياً/جيم) وكذلك التعريف بالآثار المتعلقة بكل منها في الفقرة (ثانياً/هاء).

حاء - تحليل وتقييم الآثار المتوقعة واختيار البديل الأفضل

وهذا الجانب الهام من الإطار المنهجي يتضمن تحليل وتقييم الآثار المتوقعة لسياسات تطوير نظام النقل المتكامل، ونظام الجمارك والأمن والرقابة، ونظام الأنشطة الدولية التي تم اعتبارها في الخطوات السابقة بهدف التوصل إلى اختيار أفضل مجموعة من تلك السياسات وما يصاحبها من مشروعات وبرامج وذلك لتنفيذها على أرض الواقع.

طاء - خطط العمل وبرامج التنفيذ والتمويل

وهذا هو الجانب التنفيذي من الإطار المنهجي، ويتضمن مجموعة من خطط العمل والبرامج العملية بما في ذلك الميزانيات اللازمة لتنفيذها بواسطة المجموعات الرئيسية المناط بها تطوير نظام النقل المتكامل، ونظام الجمارك والأمن والرقابة، ونظام الأنشطة الدولية وهم المالكون (Owners) والمشغلون (Operators) والمنظمون (Regulators) والمنسقون (Coordinators) والتمولون (Financiers) كل فيما يختص به. وتشتمل هذه الخطط والبرامج على مجموعات من الدراسات، واجتماعات الخبراء، واللجان الفنية، والمؤتمرات، والمجالس الوزارية، والمشروعات البحثية والتنفيذية التي من المفترض أن تتم بشكل متناسق ومتكامل لتحقيق الأهداف المنشودة بأقل التكاليف الممكنة.

ويمكن تقسيم هذه الخطط والبرامج إلى المجموعات الرئيسية التالية:

- ١- تطوير البنية التحتية.
- ٢- تطوير مستويات الأداء.
- ٣- تطوير الأساطيل والمعدات وتداول الحاويات.
- ٤- تطوير القوانين واللوائح والإجراءات.
- ٥- تطوير الهياكل التنظيمية والقوى البشرية والأجهزة والبرمجيات.
- ٦- تطوير الاتفاقيات الإقليمية والدولية.
- ٧- تطوير الإطار المنهجي ونظم المعلومات والبحث العلمي.
- ٨- تطوير البرامج التمويلية.

ويمكن تلخيص الهدف الرئيسي من كل هذه الخطط والبرامج في أنه تسهيل النقل الدولي ورفع مستويات الأداء. ويستعرض الباب الرابع من هذه الورقة بعض مكونات خطط العمل وبرامج التنفيذ وحسب التقسيم الموضح أعلاه.

ياء- متابعة التنفيذ وتقييم الأداء الفعلي

وهذا هو الجانب الأخير والحاسم في الإطار المنهجي المقترح. إذ إن كل ما سبق لا يمكن أن يستمر في الاتجاه الصحيح بشكل إيجابي دون متابعة دقيقة لتنفيذ تلك الخطط والبرامج ودون التقييم الفعلي لمدى التحسن (أو التدهور) في مستويات الأداء للمكونات المختلفة لنظام النقل المتكامل ونظام الجمارك والأمن ونظام الأنشطة الدولية.

ويجب التأكيد هنا مرة أخرى على أن هذه العملية مستمرة ومنتظمة وليست عشوائية ومتقطعة.

رابعاً- قضايا وأولويات التطوير

كما ذكرنا أعلاه فإن الهدف الرئيسي من تطبيق الإطار المنهجي المقترح هو تسهيل النقل الدولي ورفع مستويات الأداء لنظم النقل والجمارك والأمن والتجارة والسياحة من أجل زيادة التبادل التجاري والسياحي البيئي والعربي والعالمي.

وفيما يلي تحديد لبعض قضايا وأولويات التطوير مع التركيز على نظام النقل المتكامل في المشرق العربي.

ألف- تطوير البنية التحتية

١- الشبكة الإقليمية للطرق والسكك الحديدية

(أ) الاتفاق على تصنيف وصلات الشبكة الإقليمية؛

(ب) التعرف على المواصفات الفنية والهندسية والإنشائية والأحمال المحورية والعلامات والإشارات والخدمات المساندة للشبكة؛

(ج) مواعاة وتوحيد المواصفات والأحمال المحورية والعلامات والإشارات ومستويات الخدمات المساندة للشبكة؛

(د) التعرف على تكاليف وخطط وبرامج مشروعات الإنشاء والصيانة والتحديث والإدارة الحالية والمستقبلية للشبكة؛

(هـ) تطوير ومواعاة (وإن أمكن توحيد) أساليب وتقنيات الإنشاء والصيانة والتحديث والإدارة للشبكة؛

(و) التعرف على أساليب مراقبة الأوزان المحورية سواء الثابتة منها أو المتحركة، المنتظمة أو العشوائية المطبقة حالياً على الطرق؛

(ز) تطوير ومواعاة (وإن أمكن توحيد) أساليب وتقنيات مراقبة الأوزان المحورية؛

(ح) اقتراح المشروعات المستقبلية المطلوبة لاستكمال تطوير الشبكة الإقليمية مع ترتيب أولوياتها.

٢- الموانئ

(أ) التعرف على المواصفات الفنية والهندسية وأعماق وأطوال الأرصفة والخدمات المساندة وإمكانيات التخزين والمناولة للموانئ الدولية في المنطقة؛

(ب) الاتفاق على تصنيف الموانئ المتضمنة في الشبكة الإقليمية حسب المواصفات والإمكانيات والتخصص ومزايا الموقع؛

(ج) التعرف على تكاليف وخطط وبرامج الإنشاء والصيانة والتحديث والإدارة لموانئ الشبكة الإقليمية؛

(د) تطوير ومواعاة أساليب وتقنيات الإنشاء والصيانة والتحديث والإدارة لموانئ الشبكة الإقليمية؛

(هـ) التعرف على المشروعات الحالية والمعتمدة مستقبلاً والمخططة لتطوير الموانئ؛

(و) اقتراح المشروعات المستقبلية المطلوبة لإستكمال تطوير الموانئ مع ترتيب أولوياتها.

٣- المطارات

(أ) التعرف على المواصفات الفنية والهندسية وأحوال وأعداد المهابط والسعات التصميمية لمطارات الشبكة الإقليمية؛

- (ب) الاتفاق على تصنيف مطارات الشبكة الإقليمية من حيث المواصفات ومزايا الموقع؛
- (ج) التعرف على تكاليف وخطط وبرامج الإنشاء والصيانة والتحديث والإدارة لمطارات الشبكة الإقليمية؛
- (د) تطوير ومواءمة أساليب وتقنيات الإنشاء والصيانة والتحديث والإدارة لمطارات الشبكة الإقليمية؛
- (هـ) التعرف على المشروعات الحالية والمعتمدة مستقبلاً والمخططة لتطوير المطارات؛
- (و) اقتراح المشروعات المستقبلية المطلوبة لاستكمال تطوير المطارات مع ترتيب أولوياتها.

باء- تطوير مستويات الأداء

- ١- التعرف على الإجراءات والوثائق والأزمنة والتكاليف التي تتطلبها عمليات النقل الدولي للبضائع والركاب في كل من دول المنطقة وفيما بينها.
- ٢- تطوير ومواءمة وتبسيط الإجراءات والمعاملات وتقليل عدد الوثائق والتدقيقات المطلوبة وتوفير الوقت والتكلفة.
- ٣- التعرف على مدى تطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات في الإجراءات والمعاملات المتعلقة بعمليات النقل الدولي والجمارك.
- ٤- تطبيق أحدث تقنيات المعلومات وبرمجيات التبادل الإلكتروني للبيانات لتبسيط الإجراءات ورفع مستويات الأداء.
- ٥- تشجيع استخدام النقل المتعدد الوسائط.
- ٦- تبسيط وتوحيد هياكل التعرف بين موانئ المنطقة.
- ٧- اتباع المنهج التجاري وخصخصة العمليات.
- ٨- التعرف على المشروعات الحالية والمعتمدة مستقبلاً والمخططة لتطوير مستويات الأداء.
- ٩- اقتراح المشروعات المستقبلية المطلوبة لاستكمال تطوير مستويات الأداء وترتيب أولوياتها.

جيم- تطوير الأساطيل والمعدات وتداول الحاويات

- ١- التعرف على أحجام وخصائص الأساطيل البرية والبحرية والجوية التي تملكها أو تديرها الدول الأعضاء.

- ٢- تنمية الأساطيل البرية والبحرية والجوية وصيانتها وتحديثها.
- ٣- قيام التحالفات وعمليات الدمج بين شركات النقل البري العربية وبين شركات الملاحة البحرية وكذلك بين شركات الطيران العربية.
- ٤- إنشاء مجالس للشاحنين وطنية وإقليمية لحماية مصالح الشاحنين ودعم الأساطيل الوطنية.
- ٥- التعرف على المشروعات الحالية والمعتمدة والمستقبلية لتطوير الأساطيل والمعدات وتداول الحاويات.
- ٦- اقتراح المشروعات المستقبلية لإستكمال تطوير الأساطيل والمعدات والحاويات وترتيب أولوياتها.

دال- تطوير القوانين واللوائح والإجراءات

- ١- التعرف على القوانين واللوائح والإجراءات المطبقة حالياً في دول المنطقة، والمتعلقة بالنقل الدولي والجمارك والأمن والتجارة الخارجية، والجهات المناط بها القيام على تنفيذ تلك القوانين والإجراءات.
- ٢- إجراء دراسات تحليلية لتلك القوانين والإجراءات في مختلف دول المنطقة ومقارنتها ببعض النماذج المختارة من الدول الأكثر تقدماً في هذا المجال.
- ٣- إصدار القوانين الخاصة بالتجارة الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات.
- ٤- تطوير ومواءمة (وإن أمكن توحيد) القوانين والأنظمة والإجراءات لدول المنطقة على المستوى الإقليمي.

هاء- تطوير الهياكل التنظيمية والقوى البشرية والأجهزة والبرمجيات

- ١- إنشاء هيئة وطنية لتسهيل النقل والتجارة تضم ممثلين عن كافة الجهات المعنية في الدولة سواء من القطاع العام أو القطاع الخاص.
- ٢- التعرف على الوضع القائم في كل من دول المنطقة من حيث الهياكل التنظيمية ذات العلاقة ومسؤوليات وصلاحيات كل منها، والقوى البشرية التابعة لها، والأجهزة والبرمجيات المتوفرة لديها.
- ٣- تطوير وإعادة ترتيب الهياكل التنظيمية ذات العلاقة، والقوى البشرية التابعة لها، والأجهزة والبرمجيات بما يؤدي إلى رفع كفاءة عمليات النقل الدولي، مع ترشيد استخدام الموارد المتاحة لهذا الغرض على مستوى الدولة، وضمان التناسق والتكامل بين الجهات ذات العلاقة.
- ٤- إنشاء هيئة إقليمية لتسهيل النقل والتجارة تضم ممثلين عن كافة الجهات المعنية في دول المنطقة (النقل والجمارك والأمن والتجارة) من القطاعين العام والخاص وممثليهم الوطنيين لتسهيل النقل والتجارة، والعمل على مواءمة وتوحيد القوانين والأنظمة والإجراءات في تلك الدول.

٥- تطوير الأجهزة والبرمجيات المستخدمة في كافة الهياكل التنظيمية ذات العلاقة، وتدريب القوى البشرية بما يتواءم مع التقنيات الحديثة، خاصة في مجالات الحاسب الآلي والمعلومات.

واو- تطوير الاتفاقات الإقليمية والدولية

١- التعرف على كافة الاتفاقات الثنائية والإقليمية والدولية المتعلقة بالنقل الدولي والجمارك والأمن والتجارة الخارجية والسياحة، وذلك لكل من دول المنطقة.

٢- إجراء دراسات تحليلية لتلك الاتفاقات في مختلف دول المنطقة، ومدى تطبيقها، والفائدة المرجوة من كل منها.

٣- تطوير ومواءمة تلك الاتفاقات على المستوى الإقليمي وفقا لنتائج الدراسات التحليلية للاتفاقات القائمة.

٤- استحداث اتفاقيات إقليمية حول تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي سواء فيما يتعلق بالبنية التحتية (مثل اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي الذي تم اعتماده وبدء التوقيع عليه اعتبارا من ١٠ أيار/مايو ٢٠٠١) أو التشغيل (مثل مشروع اتفاقية تبسيط الإجراءات الحدودية) أو السياسات (مثل مشروع مذكرة تفاهم حول تنسيق سياسات النقل البحري).

٥- إجراء دراسات تحليلية للاتفاق العام للتجارة في الخدمات في كافة مجالات النقل البري والبحري والجوي والجمارك، وتسهيل التجارة وشرح أبعادها وتحديد إمكانيات وكيفية تحرير بعض جوانبها.

٦- تقديم المساعدات الفنية للدول في مفاوضاتها مع منظمة التجارة العالمية وفقا للدراسات التحليلية المذكورة أعلاه.

زاي- تطوير الإطار المنهجي ونظم المعلومات والبحث العلمي

إن معالجة قضايا وأولويات التطوير والتي سبق ذكرها في هذا الباب تتطلب بالضرورة أسلوبا منهجيا علميا مدروسا، وهذا هو محور موضوع هذه الورقة. وهذا الأسلوب هو ما أسميناه الإطار المنهجي للتطوير، والذي سبق توضيح خصائصه وملامحه ومكوناته الرئيسية. وهو يتضمن بالضرورة قاعدة معلومات متقدمة وفقا لأحدث ما توصلت إليه تقنيات نظم المعلومات الجغرافية.

حاء- تطوير البرامج التمويلية

على الرغم من الأهمية الكبيرة لمعالجة قضايا التطوير المذكورة أعلاه إلا أن هذه المعالجات تظل حبرا على ورق إذا لم يتوفر لكل منها التمويل المناسب والوقت والمكان المناسبين لها. لذلك لا بد من التلاحم والتفاعل المستمر بين كافة الجهات المعنية بتطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي وبين الجهات التمويلية المتنوعة، بحيث يتحقق نوع من التناسق بين أحجام التمويل وفتراتها الزمنية وتوزيعها الجغرافي وبين أولويات قضايا التطوير المار ذكرها، وهذا يتطلب تطوير برامج تمويلية مناسبة على غرار صندوق البنية الأساسية التابع للبنك الإسلامي للتنمية، هذا على سبيل المثال وليس الحصر.

خامساً - الخاتمة

إن التجارة البينية لدول الإسكوا لا تتجاوز ١٠ في المائة من إجمالي تجارتها الدولية مع العالم، بينما تزيد هذه النسبة لأوروبا عن ٦٠ في المائة. ولهذا الضعف في التبادل التجاري بين دول المنطقة أسبابه الكثيرة والمتنوعة، من أهمها تلك التي تتعلق بصعوبة وتعقيد حركة النقل واجراءاته، والتبادل التجاري، وعبور الحدود والجمارك بين هذه الدول. وبالتالي فإن تسهيل النقل Transport Facilitation وتخفيض التكاليف اللوجستية (وذلك بتخفيض تكلفة النقل والاتصال وزمن الانتقال وسهولة وبساطة وسواعة الإجراءات الإدارية والتجارية والجمركية وعبور الحدود وغيرها) للمنتجات القابلة للتصدير من دول المنطقة، وكذلك للانتقال بين دول المنطقة أو مروراً بها يُعتبر من أهم العوامل التي من شأنها أن تزيد من حجم التجارة البينية بين تلك الدول وترفع من مستوى المنافسة لمنتجاتها وخدماتها بين دول العالم، وبالتالي فإنها تدفع وتسهم في دعم عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة.

لذلك فإن تبني وتطوير نظام نقل دولي وإقليمي متكامل في الإسكوا سيساهم بشكل كبير في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة في مجالات التجارة الدولية والصناعات والخدمات وغيرها لتتبوأ مكانتها اللائقة بين دول وأقاليم العالم وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة. والخطوة الأولى لتحقيق هذا الهدف هي تبني شبكة نقل متكاملة في المنطقة (وهو ما تم فعلاً في ختام الدورة الأولى للجنة النقل بالإسكوا التي عُقدت في بيروت يومي ٩ و ١٠ شباط/فبراير ١٩٩٩). يتبع ذلك تحديد قضايا وأولويات تطوير هذه الشبكة وانسيابية حركة النقل عليها. وللتوصل إلى تطوير نظام نقل متكامل في المنطقة كان لا بد من إيجاد إطار منهجي تحليلي شامل.

تناول هذا المجلد وصفاً شاملاً وموجزاً للإطار المنهجي المقترح حيث تعرّض المجلد إلى ذكر الخصائص العامة للإطار المنهجي، ووصفه بأنه يتضمن عملية تخطيطية تحليلية منتظمة ومستمرة شاملة ومتكاملة. وتضمن الوصف تحديداً لأهم الأهداف التخطيطية، والخطوات التحليلية المنتظمة والمستمرة، وأهم جوانب الشمول والتكامل التي يجب أن يشتمل عليها الإطار المنهجي المقترح. كما تم توضيح الفرضيات والمتغيرات والعلاقات الرئيسية للإطار المقترح، وكذلك وصفاً للمجموعات الرئيسية التي يمكنها التأثير على نظام النقل الدولي بالمنطقة. كما تم التعرّض لتحديد البدائل والآثار، وعملية التنبؤ بالآثار المتوقعة لمجموعة محددة من البدائل. ومن ثم فقد تم وصف البدائل والآثار وعملية التنبؤ. تبع ذلك استعراضاً للجوانب الرئيسية للإطار المنهجي المقترح وتوضيح العلاقات الرئيسية بين هذه الجوانب في الشكل ٢. وبعد ذلك تم تحديد بعض أهم قضايا التطوير المطلوب معالجتها من خلال تطبيق هذا الإطار المنهجي. وقد تم تقسيم قضايا التطوير إلى ثماني مجموعات تتعلق بقضايا البنية التحتية، وتطوير مستويات الأداء، وتطوير الأساطيل، والمعدات، وتداول الحاويات، وتطوير القوانين واللوائح والإجراءات، وتطوير الهياكل التنظيمية والقوى البشرية والأجهزة والبرمجيات، وتطوير الاتفاقات الإقليمية والدولية، وتطوير الإطار المنهجي ونظم المعلومات الجغرافية والبحث العلمي، وتطوير البرامج التمويلية.

وبعد هذا العرض الشامل والموجز للإطار المنهجي يجدر بنا أن نشير إلى أن هناك حزم وبرمجيات متنوعة متاحة لتطبيق بعض جوانب هذا الإطار المنهجي المقترح، حيث سيتم استخدام المناسب منها مع إجراء اللازم من حيث جمع البيانات ومعايرة النماذج وإجراء عمليات التنبؤ وتقييم نتائجها. هذا بالإضافة إلى أنه سيتم إعداد برمجيات مفصلة مناسبة للمنطقة بحيث يتم تنفيذ هذا كله في إطار موحد باستخدام نظم المعلومات الجغرافية لتخزين وتحليل قواعد البيانات المتنوعة المطلوبة لتنفيذ الإطار المنهجي

المقترح، كما سيتم ربط هذه القواعد بال نماذج التحليلية المتنوعة التي سيتضمنها هذا الإطار بشكل شامل ومتكامل.

لقد أثبتت التجارب أن النظرة الشاملة ضرورية لتوفير الكثير من الاستثمارات التي عادة ما يتم تخصيصها على أسس دراسات جدوى اقتصادية والتي غالباً ما تكون محدودة النظرة بحكم الظروف الواقعية التي تواكب إعداد تلك الدراسات، مثل ضيق الوقت المتاح للاستشاري، وقلة البيانات، ومحدودية التمويل المخصص لإعداد الدراسة، ووجهة النظر المسبقة للجهة الممولة للدراسة وغير ذلك. فعلى سبيل المثال كيف يمكن تبرير تخصيص مبلغين كبيرين لميناءين متجاورين لغرض تطويرهما للقيام بنفس العملية؟ أليس من الأجدر النظر إليهما على أنهما متكاملين لا متنافسين؟ وما هي الخسارة الناجمة عن استثمار مبلغ ضخم لرصف أحد وصلات طريق دولي حدودي من دون النظر الى تسهيل الإجراءات الحدودية عند نهاية تلك الوصلة؟ وما هي الخسارة الناجمة على المدى المتوسط والبعيد بعد استثمار مبالغ ضخمة لرصف طرق جديدة بدون إعطاء نفس القدر من الاهتمام لتكاليف الصيانة الدورية الوقائية لهذه الطرق السريعة الحديثة، أو بدون تطبيق لنظام صارم للالتزام بالحمولات المحورية القصوى على هذه الطرق؟ وما هي الخسارة الناتجة عن استثمار مبالغ طائلة في إنشاء أحدث المطارات بدون أن يصاحبها بنفس القدر من الاهتمام- تنشيط للتعاون بين دول المنطقة بما في ذلك اندماج شركات الطيران فيها لاستيعاب أكبر قدر ممكن من حركة الطيران في تلك المطارات على خطوطها الوطنية والإقليمية ولزيادة هذه الحركة للاستفادة من الطاقات الاستيعابية المتاحة في تلك المطارات؟

لا شك أن إعداد مثل هذا الإطار المنهجي الشامل ضروري للمساهمة في الإجابة على هذه التساؤلات وغيرها، ولكنه سيتطلب وقتاً وجهداً ومالاً قد يفوق بعض دراسات الجدوى الاقتصادية لأي من المشروعات المحددة المشار إليها أعلاه. إلا أن المتخصص يدرك تماماً الوفورات المالية الكبيرة (المباشرة وغير المباشرة) على مستوى العديد من المشروعات التي ستتحقق إذا ما تم التنسيق الإقليمي المطلوب على أساس منهجي شامل مدروس. وما هذا المجلد إلا نقطة بداية نحو تحقيق هذا الهدف وإن غداً لناظره قريب.

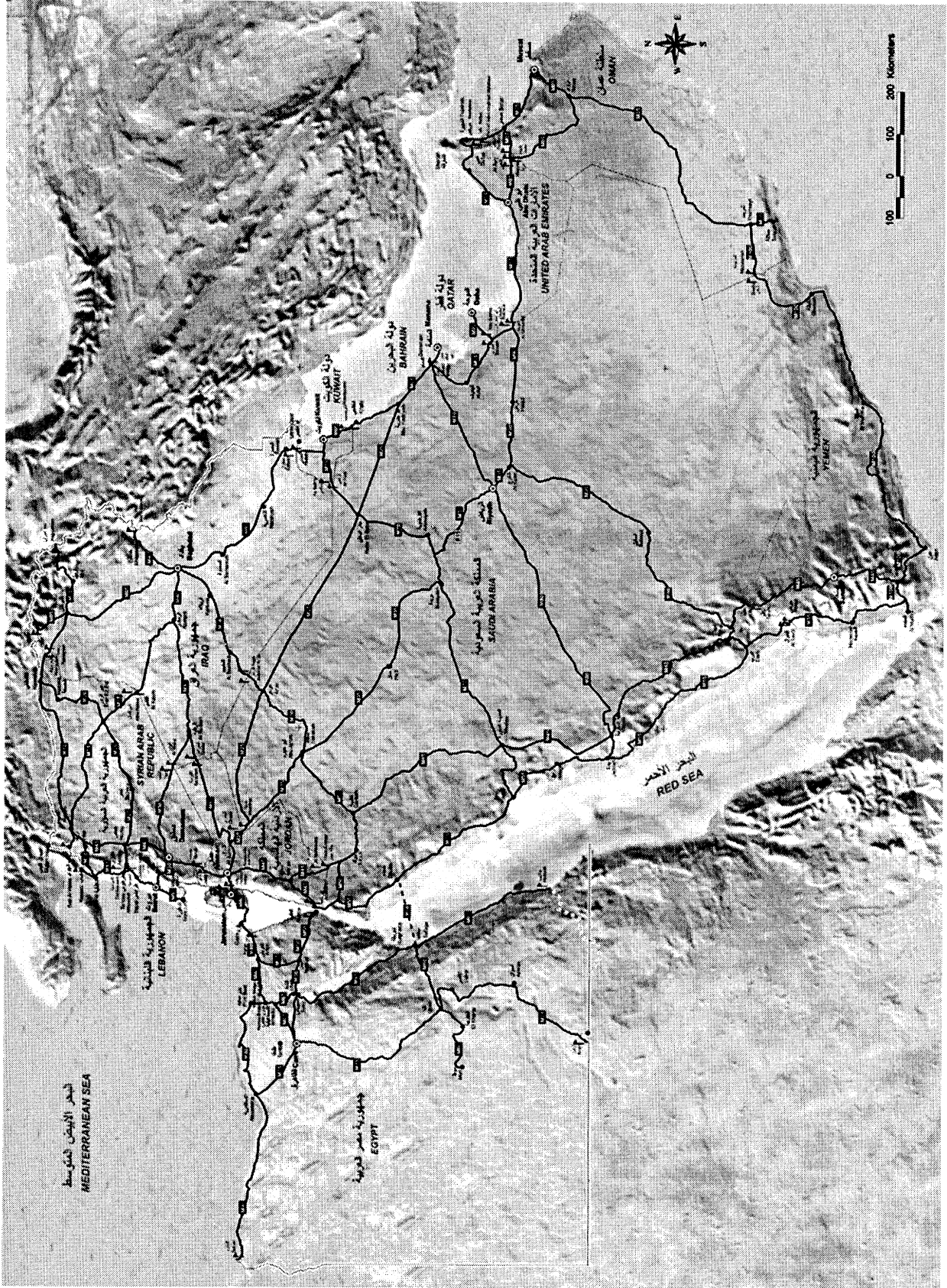
المراجع

1. ESCWA, *Survey of Economic and Social Developments in the ESCWA Region 1996-1997*, E/ESCWA/ED/1997/2, 21 May 1997.
2. ESCWA, *Survey of Economic and Social Developments in the ESCWA Region 1998-1999*, E/ESCWA/ED/1999/5, September 1999.
3. K. Nabil A. Safwat, Introduction to Transportation Planning and Systems Analysis, *Arab Roads*, First Issue, 1990, pp. 8-20.
4. World Development Indicators, World Bank, 1998 and 1999.

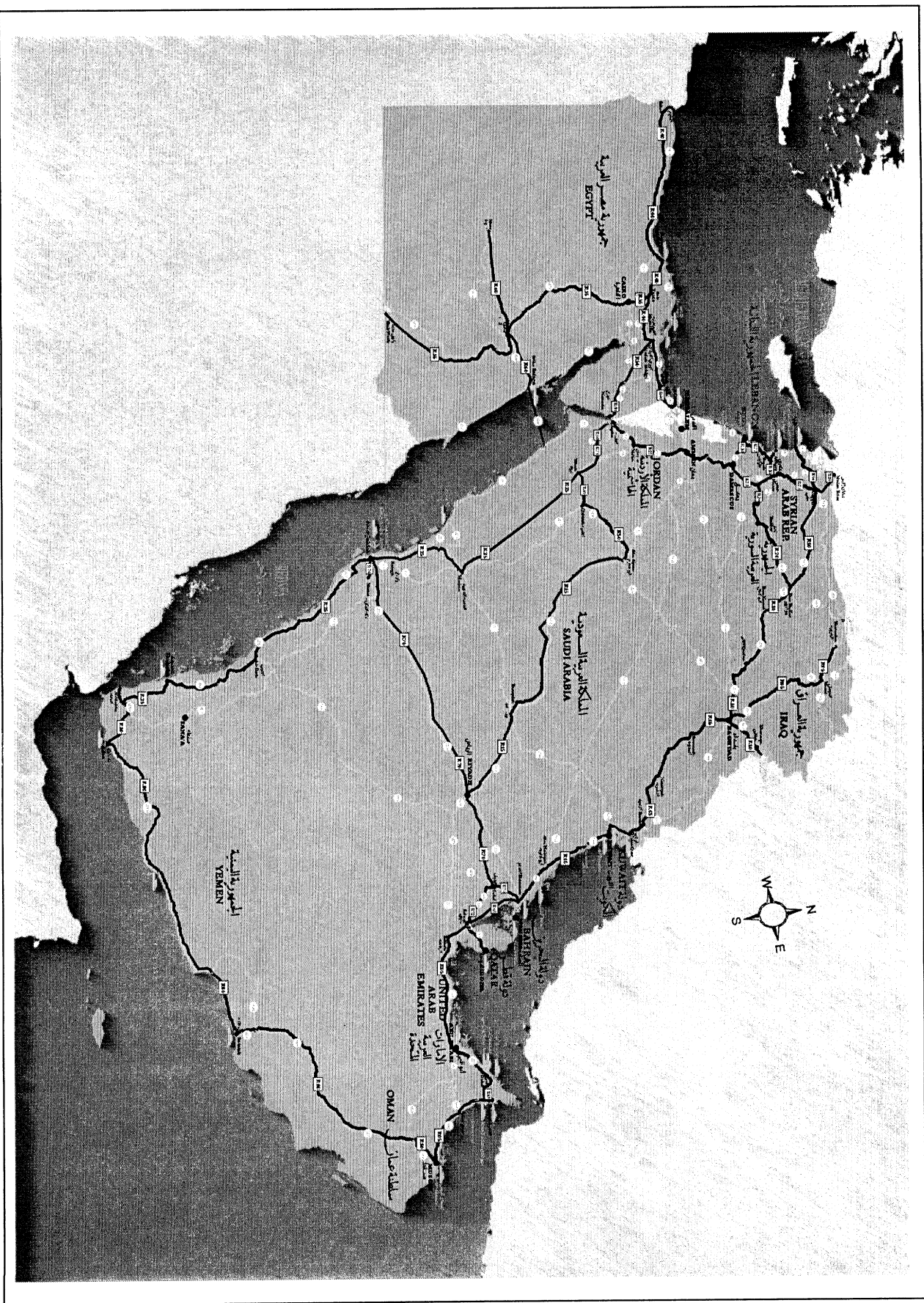


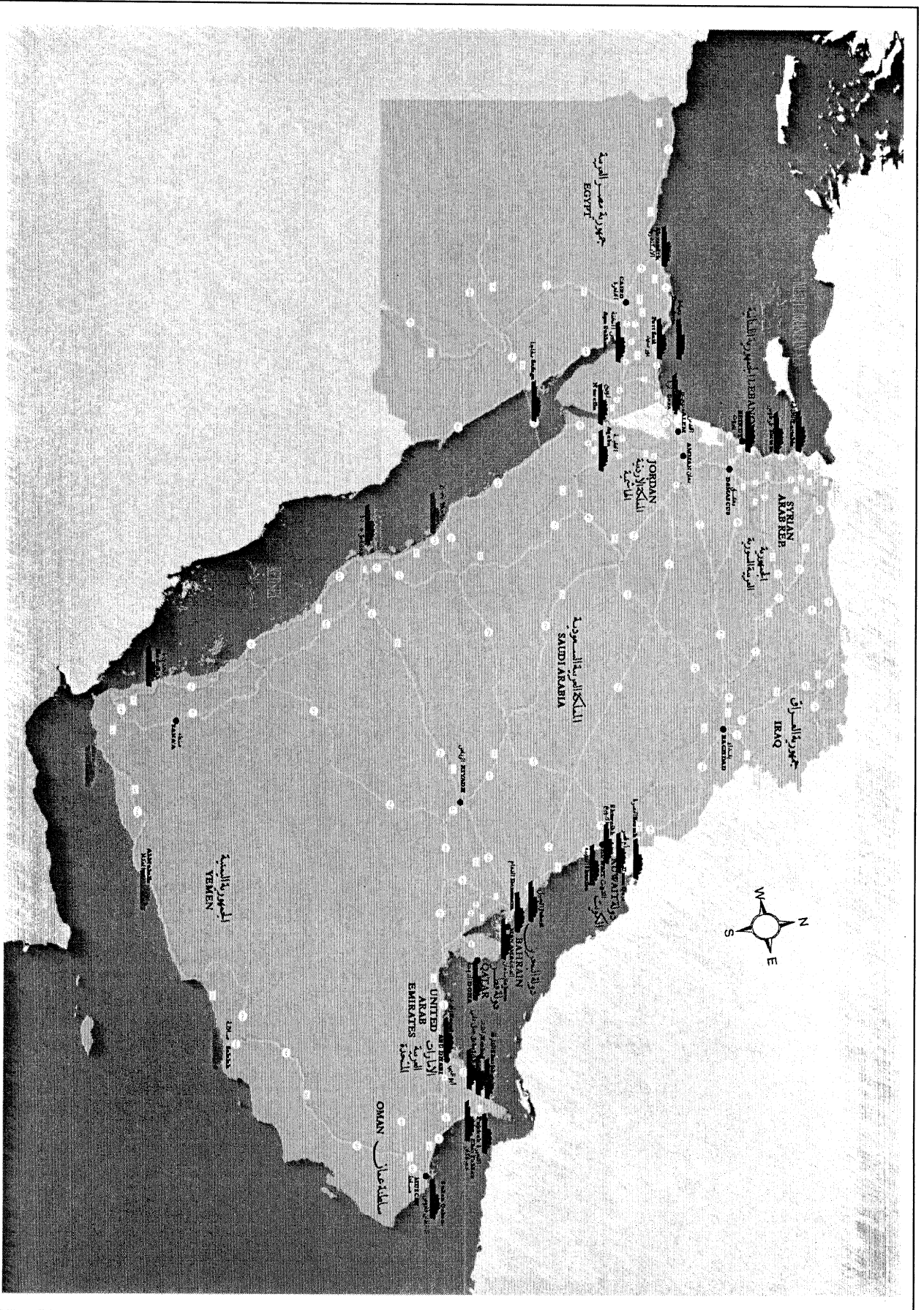
الملاحق

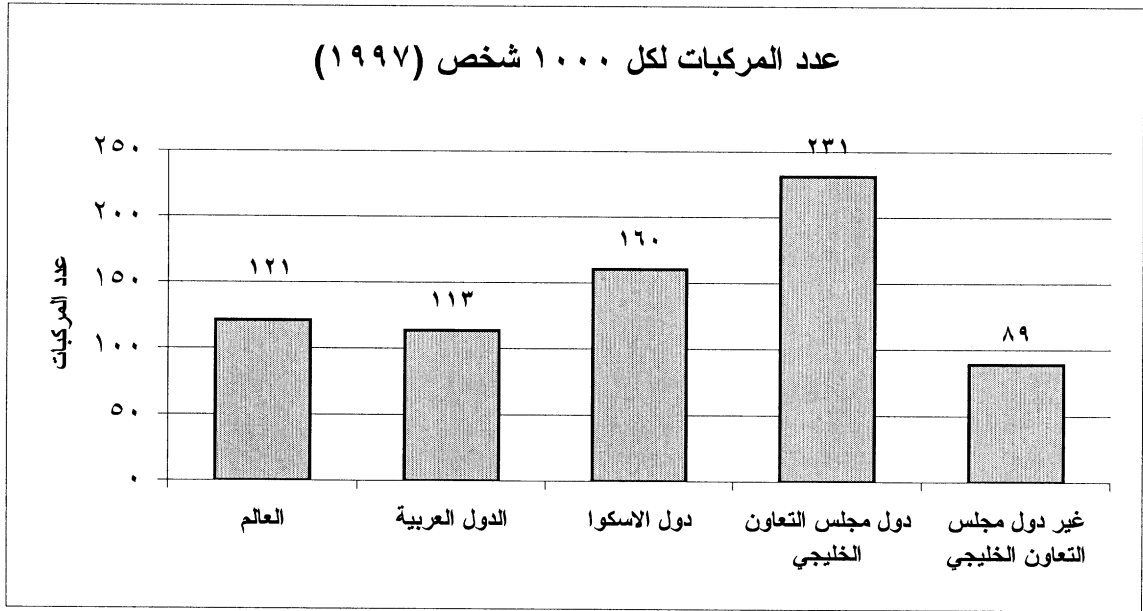
شبكة الطرق



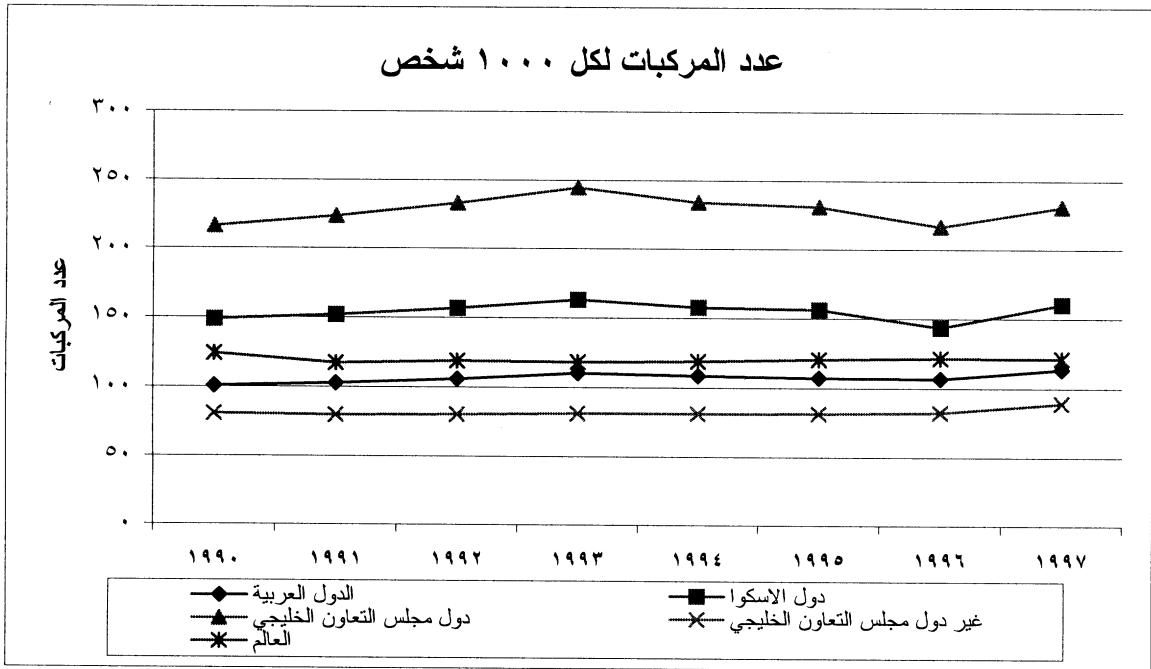
شبكة السكة الحديد



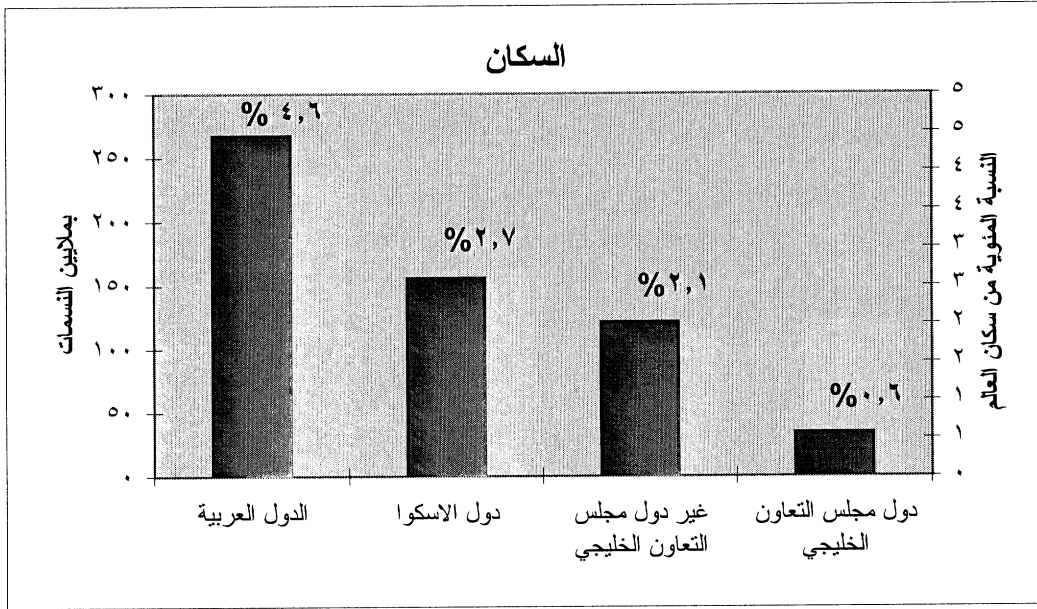




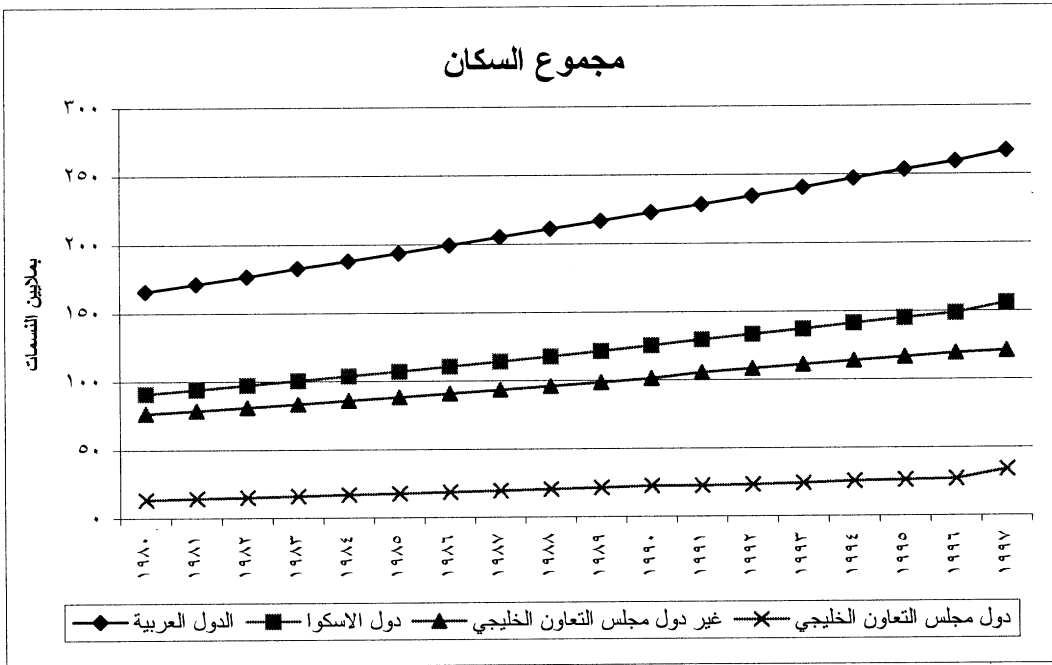
المصدر: مؤشرات التنمية في العالم، البنك الدولي، ١٩٩٨، ١٩٩٩.



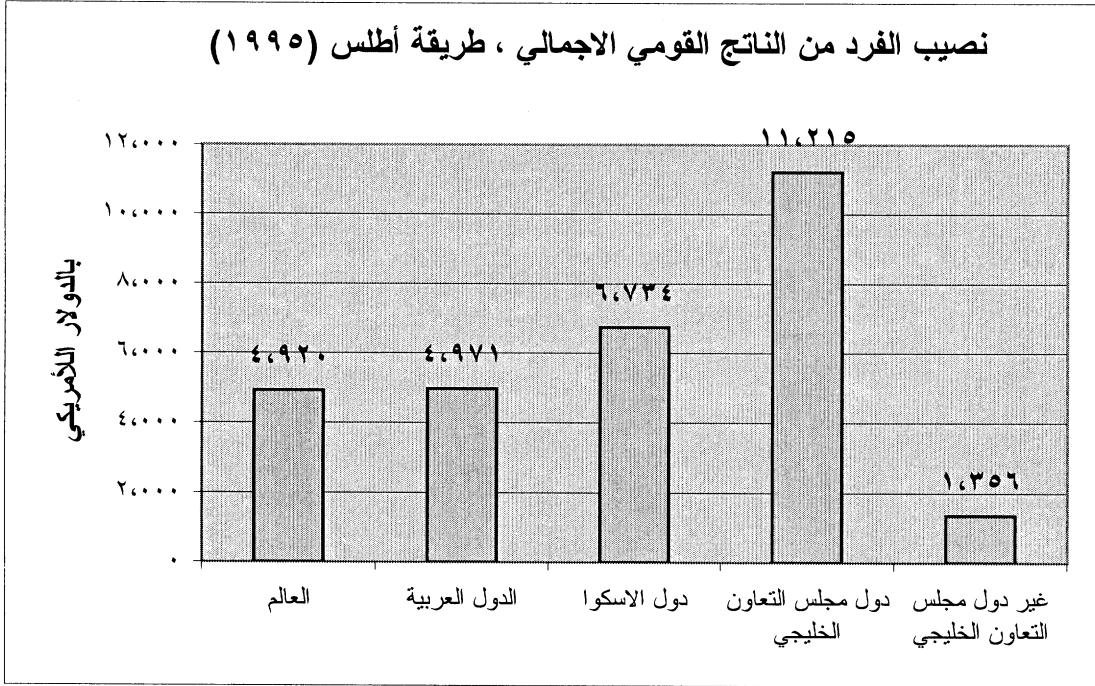
المصدر: مؤشرات التنمية في العالم، البنك الدولي، ١٩٩٨، ١٩٩٩.



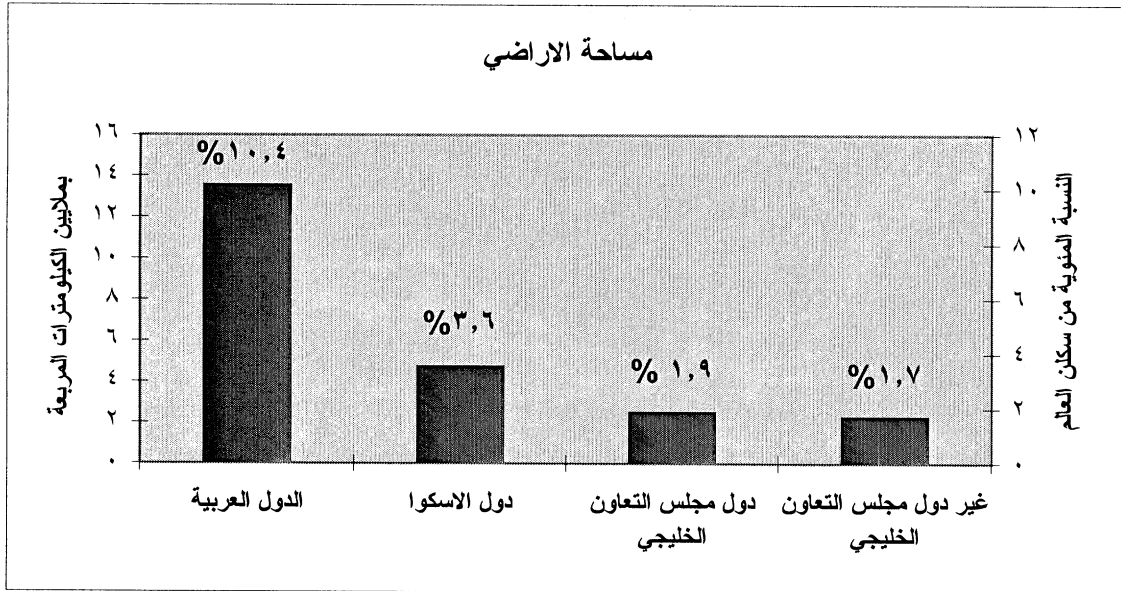
المصدر: مؤشرات التنمية في العالم، البنك الدولي، ١٩٩٨، ١٩٩٩.



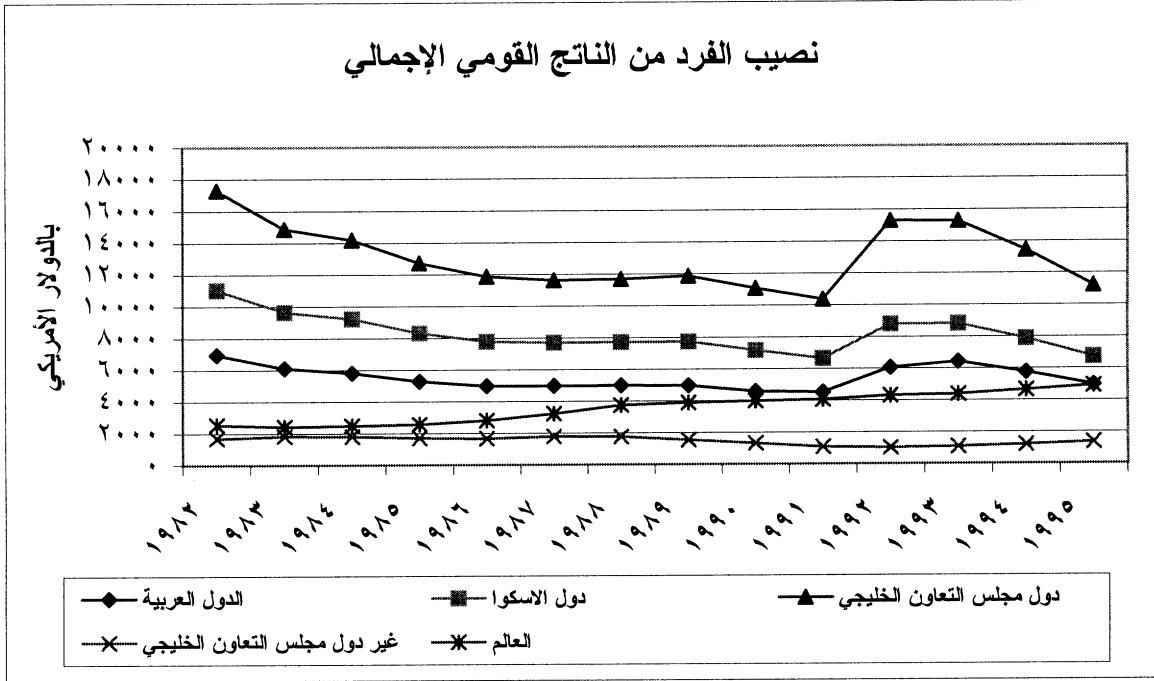
المصدر: مؤشرات التنمية في العالم، البنك الدولي، ١٩٩٨، ١٩٩٩.



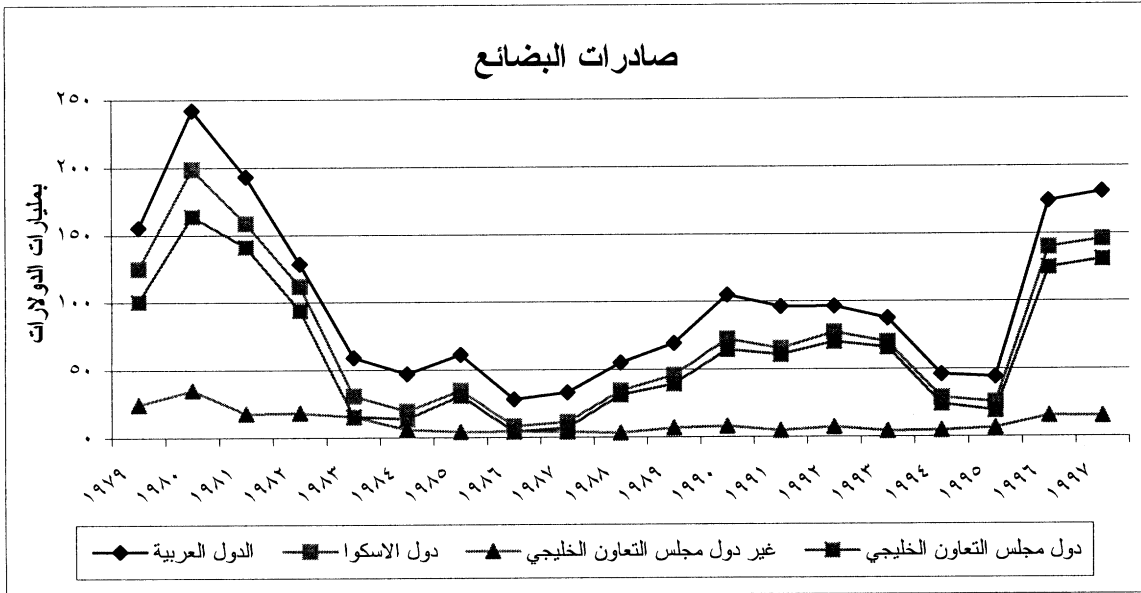
المصدر: مؤشرات التنمية في العالم ١٩٩٨، ١٩٩٩.



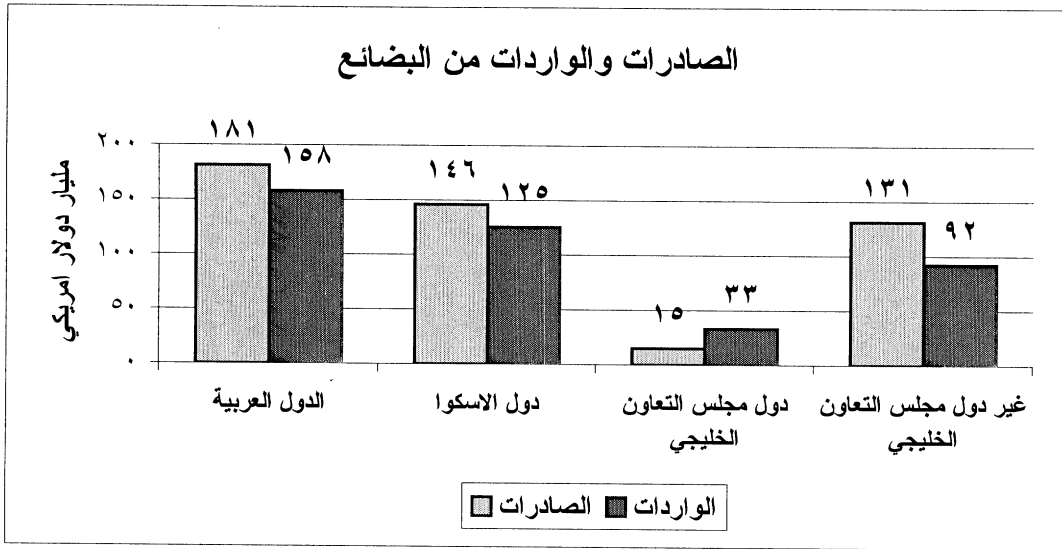
المصدر: حسبت على اساس "مؤشرات التنمية في العالم" ١٩٩٨، ١٩٩٩.



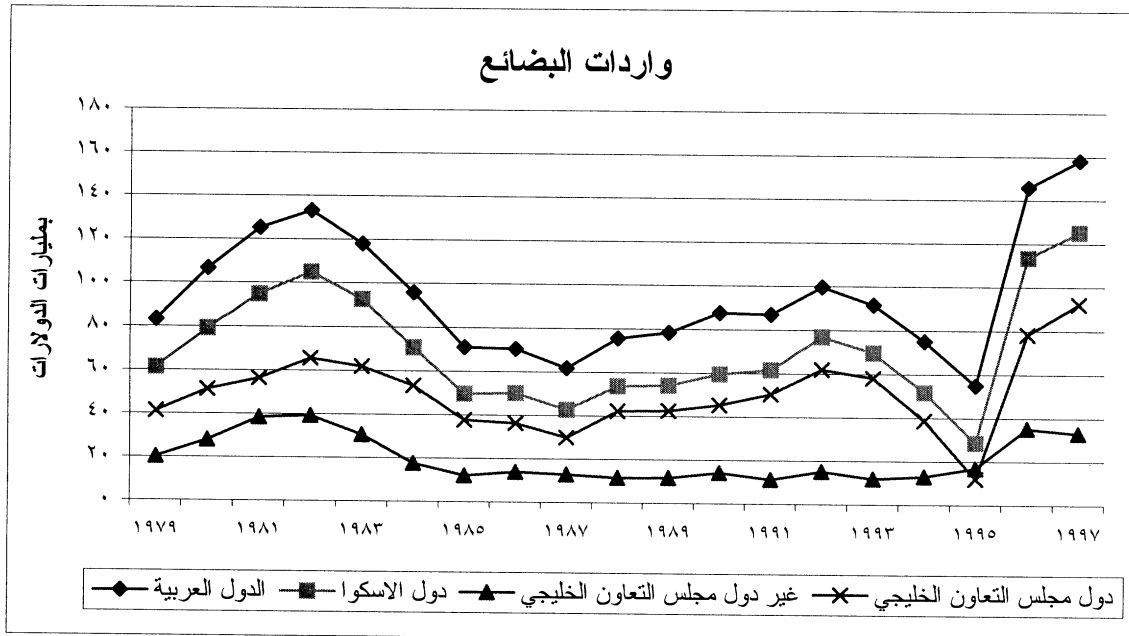
المصدر: مؤشرات التنمية في العالم ١٩٩٨، ١٩٩٩.



المصدر: مؤشرات التنمية في العالم ١٩٩٨، ١٩٩٩.



المصدر: مؤشرات التنمية في العالم ١٩٩٩، ١٩٩٨.



المصدر: مؤشرات التنمية في العالم ١٩٩٩، ١٩٩٨.
