



التوزيع: عام
E/ESCWA/13/4/Add.24
٥ شباط/فبراير ١٩٨٦
ARABIC
الأصل: بالانكليزية



الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

الدورة الثالثة عشرة
١٩-٢٤ نيسان/أبريل ١٩٨٦
بغداد

البند ٦ (أ) من جدول الأعمال المؤقت

Received

17 MAR 1986

ECWA Library

التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل

انشاء وصلات للنقل البري في منطقة غربي آسيا

مذكرة من الامانة التنفيذية

أولاً - مقدمة

١- الغرض من هذا التقرير هو تعريف اللجنة بالدراسة المتعلقة بموضوع «إنشاء وصلات للنقل البرى في منطقة غربى آسيا» وهى الدراسة التى أعدت وفقاً لبرنامج عمل الاسكوا فى مجال النقل لفترة السنتين ١٩٨٤-١٩٨٥. ويعتمد التقرير على الدراسة المذكورة أعلاه، التى نشرت كوثيقة رمزها E/ECWA/TCT/85/8. وتبحث هذه الدراسة الوصلات الرئيسية للطرق السريعة والسكك الحديدية داخل المنطقة وصلات النقل البرى مع المناطق الأخرى، كما تتضمن توصيات مقدمة الى الدول الأعضاء.

٢- ولإجراء هذه الدراسة، عم على جميع الدول الأعضاء، فى حزيران/يونيو ١٩٨٤، استبيان بشأن الطرق والسكك الحديدية؛ كما عمته رسالة تذكير فى شباط/فبراير ١٩٨٥. وقد استخدمت الردود على نطاق واسع خلال إعداد الدراسة.

٣- وبسبب القيود المتعلقة بالميزانية، تعذر القيام بزيارات لجميع البلدان الأعضاء؛ ولذلك لم توفد سوى بعثة واحدة الى مصر فى كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٤.

ثانياً - الدراسة

٤- تشمل الدراسة المتعلقة بموضوع «إنشاء وصلات للنقل البرى فى منطقة غربى آسيا» ما يلى:

معلومات عامة عن منطقة الاسكوا: الخصائص الجغرافية، والموارد الطبيعية، والتجارة ووسائل النقل، والنقل البرى بصفة خاصة، والوصلات الاقليمية، والوصلات الاقليمية، والنتائج والتوصيات.

الف - معلومات أساسية

٥- ان النقل البرى والنقل بالسكك الحديدية فى منطقة مثل منطقة غربى آسيا، حيث الطرق المائية محدودة، أصبح عاملاً أساسياً من عوامل النمو الاقتصادى الشامل. ووجود شبكة جيدة من الطرق والسكك الحديدية لا يقلل تكلفة النقل ووقت السفر فحسب بل أنه يسهم أيضاً فى توسيع وتنشيط التجارة القومية والدولية وفى تشجيع السياحة.

٦- وهناك عدد من السلع تحتل مكاناً بارزاً فى التجارة الدولية فيما بين بلدان غربى آسيا، مثل الأرز والتمور والبطاطس والقطن والتبغ والسكر واللحوم، والمعادن مثل خام الحديد وصخور الفوسفات والحجر الجيرى والملح، تحتاج الى أن تكون تكلفة نقلها منخفضة. ومن الممكن، فى كثير من الحالات، أن يكون نقل هذه السلع بوسائل النقل البرى والسكك الحديدية أكثر اقتصاداً من نقلها بالبحر. كما أن المنطقة تشهد نمواً صناعياً سريعاً وبدأت الآن معظم البلدان التى كانت فى الأساس موردة للمواد الخام

انتاجها الصناعي، الذي تزايد خلال العقدين الأخيرين، بما في ذلك انتاج السلع القطنية والاسمنت والسكر والحديد والبتروول. والمصانع المنتجة لهذه السلع منتشرة في مختلف أنحاء المنطقة؛ وطرق النقل السريع والسكك الحديدية في بعض البلدان، تمثل، أو ينبغي أن تمثل، أهم وسائل الربط بين المناطق الصناعية. وتؤدي عوامل أخرى، مثل السياحة الإقليمية والاقليمية ورحلات الحج، الى تعزيز أهمية دور النقل البري والنقل بالسكك الحديدية في المنطقة.

٧- وفيما يتعلق بالوصلات الإقليمية فإنه من الممكن لطرق المرور السريع والسكك الحديدية أن تربط المنطقة بمناطق النشاط الاقتصادي الأكثر كثافة في العالم وأن تسهم في زيادة التعامل بين منطقة غربي آسيا والمناطق الأخرى، مثل أفريقيا وآسيا وأوروبا. ومن جهة أخرى فإن استحداثات تكنولوجيات جديدة مثل طريقة الدحرجة وطريقة الرفع لشحن وتفريغ السفن جعل تشغيل العبارات التي تربط شبكة الطرق والسكك الحديدية المتطورة في أوروبا ببلدان شمال أفريقيا وغربي آسيا أمرا سهلا. وعندما يحل السلام في المنطقة سيوفر النفق الذي يمر تحت قناة السويس، وكذلك وصلات السكك الحديدية وطرق المرور السريع التي تربط بين العراق وإيران، اتصالا بريا كافيا بين البلدان الأفريقية والبلدان الآسيوية وبلدان غربي آسيا. وسوف تكون هذه الوصلات، دون شك، وسيلة لتعزيز العلاقات الاقتصادية والاجتماعية فيما بين هذه المناطق والمناطق الفرعية.

باء - الوصلات الإقليمية

٨- بالنظر الى الزيادة المستمرة في الاحتياجات الاجتماعية والاقتصادية للمنطقة فإن حكومات بلدان غربي آسيا عاكفة على العمل في مشاريع كبيرة لتطوير النقل بالسكك الحديدية والطرق البرية داخل بلدانها. وبصفة خاصة فإن المنطقة قد حققت مؤخرا انجازا ملحوظا بإنشاء طرق زاد طولها زيادة كبيرة خلال فترة زمنية قصيرة.

٩- ولذلك فإن الفصول التالية تتعلق في الأساس بتقديم استعراض وصفي شامل للوصلات الإقليمية ولطرق المرور السريع وللسكك الحديدية الدولية. كما أن هذه الفصول تبرز المناطق الرئيسية التي توجد بها اختناقات ومشكلات يتعين التغلب عليها من أجل تحقيق الدرجة المطلوبة من التكامل الدولي ومن انسياب حركة الأشخاص والبضائع.

(١) وصلات طرق المرور السريع

١٠- تتمثل الوصلات الإقليمية فيما يسمى «طرق المرور السريع الدولية». وعلى مدى السنوات العشر الأخيرة، أعطت جميع البلدان الأعضاء في منطقة الاسكوا تطوير هذه الطرق أعلى الأولويات فسي خططها وبرامجها الانمائية. وقد زاد الطول الاجمالي للطرق المرصوفة الموجودة في المنطقة بأكملها من ٣٦ ٠٠٠ كليومتر في عام ١٩٧٤ الى حوالي ١٠٧ ٠٠٠ كيلومتر في عام ١٩٨٢، أي بنحو ثلاثة أضعاف في عشر سنوات.

١١- والطرق الموجودة داخل بلدان المنطقة تستخدم في حركة المرور الدولية بما يوفر طرقاً طويلة لحركة المرور السريع داخل المنطقة. وقد طورت هذه الطرق الدولية كثيراً في الفترة الأخيرة وحولت أجزاء منها إلى طرق مزدوجة للمركبات بمواصفات أفضل.

١٢- ويرد فيما يلي سرد وصفي موجز لطرق المرور السريع M1 و M2 و M3، وهي في الواقع وصلات الطرق الرئيسية الموجودة داخل منطقة غربي آسيا، وبعض طرق المرور السريع الأخرى، مثل M7 و M8 و M9 و M10 و M15، التي تربط من الغرب إلى الشرق بين البلدان الأعضاء:

الطريق M1

١٣- هذا الطريق الممتد من باب الهوى عند الحدود التركية إلى عدن في جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية طوله ٣٧٧٢ كيلومتراً. وبالإضافة إلى أن هذا الطريق هو أطول الطرق المتصلة الموجودة في المنطقة فإنه واحد من أهمها بالنسبة لحركة المرور الدولية. ولأن هذا الطريق يمر عليه حمولات كبيرة فقد جرى تحسين مواصفات بعض أجزائه كي تكون على مستوى الطرق الممتازة (١٦٨ كيلومتراً في الجمهورية العربية السورية، و ٨ كيلومترات في الأردن، و ٧٢ كيلومتراً في المملكة العربية السعودية).

١٤- وفي الجمهورية العربية السورية، يجري تحسين الجزء الممتد من الحدود التركية إلى حلب كي يصبح طريقاً من الدرجة الأولى والجزء من سراقب وحماه وحمص حتى الكيلو ٧٠ كي يصبح طريقاً من الدرجة الممتازة. أما بالنسبة للجزء المتبقي (الذي يصل بين دمشق والحدود الأردنية) فتجرى الآن عملية تحسينه. وعند اتمام هذه المشاريع ستكون مواصفات الطريق M1 في الجزء الممتد داخل الجمهورية العربية السورية طريقاً من الدرجة الممتازة. وقد يلزم في ذلك الوقت زيادة سعة الجزأين الممتدين إلى الشمال وإلى الجنوب من دمشق.

١٥- وفي الأردن، أجريت دراسة جدوى بالنسبة للجزء الممتد من الحدود السورية إلى عمان. وقد دعت الصعوبات المتعلقة بالأرض الخبراء الاستشاريين إلى اقتراح إنشاء وصلة جديدة من الدرجة الممتازة. ولم يتقرر حتى الآن توسيع الأجزاء الواقعة إلى الجنوب من عمان؛ فحركة المرور الحالية لا تبرز في الواقع هذا التوسيع باستثناء الجزء الذي يقع إلى الجنوب من عمان مباشرة.

الطريق M2

١٦- تشير البيانات المتعلقة بحركة المرور إلى أن الجزء الممتد من الموصل إلى الحدود التركية ليست له أهمية إقليمية كبيرة. وقد يكون هذا راجعاً إلى انخفاض جودة الطريق حالياً. ولم تقرر الحكومة العراقية تحسين هذا الطريق إلى أن تحسن تركيا الطريق E24 الذي يعد امتداداً للطريق M2 في ذلك البلد. كما أنه ليست هناك خطط لتحسين الجزء الممتد من الموصل إلى بغداد رغم ازدحامه قرب بغداد. وبعد بغداد، هناك طريقان مؤديان إلى البصرة (M2a و M2b). إلا أن الطريق الممتد في وادي الفرات، M2a،

اختير كطريق دولي للمرور السريع وكجزء من الطريق M2 رغم أنه أطول من الطريق الممتد في وادي دجلة والأقل نسبيًا في جودته في الوقت الحالي.

١٧- وجودة امتداد الطريق M2 في الكويت تكفي، بصفة عامة، لمواجهة حركة المرور. ونفس الشيء ينطبق على الجزء الممتد في المملكة العربية السعودية، غير أن حكومة المملكة العربية السعودية تعيد إنشاء الجزء الممتد بين الدمام وأبو حدرية بالنظر إلى أهمية هذا الطريق في ربط ميناء الدمام بالكويت والعراق.

الطريق M3

١٨- يجري حاليًا بحث جدوى تحسين جودة الطريق M3 في الجمهورية العربية السورية كي يصبح طريقًا من الدرجة الممتازة (طاقة مرور قدرها ٢٤٠٠٠ سيارة يوميًا في المتوسط). وهناك خطط مماثلة بالنسبة للجزء الممتد في الأراضي اللبنانية. وقد كان من المخطط أن يستكمل في عام ١٩٨٠ الجزء الممتد من طرابلس إلى طبرجاء، ومن المتوقع حدوث تأخيرات كبيرة بالنسبة لبقية الأجزاء. وهذا يبرز أهمية الطريق M31 (طرطوس - حمص) بالنسبة لإمكان تحويل المرور إلى الطريق M1.

الطريق M7

١٩- يعد هذا الطريق، الذي يربط ميناء اللاذقية بحلب وبالطريق M8 إلى بغداد، بديلاً للطريق M8 بالنسبة لنقل البضائع من أوروبا إلى بغداد وإلى الخليج. وقد كانت حركة المرور على هذا الطريق أكبر كثيرًا مما كانت على الطريق M8 بسبب المشكلات الموجودة في ميناء بيروت وفي لبنان. وقد تم تحسين الجزء بين أريحا وحلب من الطريق الممتد من اللاذقية إلى حلب فأصبح طريقًا من الدرجة الممتازة. أما الجزء الباقي (من أريحا إلى اللاذقية) فمن المقرر أن يكون طريقًا من الدرجة الممتازة، ويجري حاليًا السعي إلى الحصول على تمويل لتصميمه وإنشائه.

٢٠- ومن المتوقع أن يحسن الجزء الممتد في الجمهورية العربية السورية بين الرقة ودير الزور حتى البوكمال كي يصبح طريقًا من الدرجة الأولى، إلا أن دراسة الجدوى الأولية لم تجر بعد. وهذا الطريق مرصوف من الحدود حتى حديثة (العراق).

الطريق M8

٢١- يربط الطريق M8، بجانب الطريق M2 الذي يصل بغداد بالكويت وامتداده إلى الجنوب الغربي، مدينة بيروت بالخليج عن طريق مدينتي دمشق وبغداد. وهذه الوصلة أساسية، كما يبدو، بالنسبة للمنطقة ليس فقط لأنها تربط أكبر ثلاث مدن في المنطقة بل أيضًا لأنها توفر للخليج (وبغداد) اتصالًا مناسبًا بأوروبا. وكي يستعيد ميناء بيروت وضعه السابق بالنسبة للبضائع العابرة فإنه يجب

أن يكون الطريق جيدا بما فيه الكفاية وأن تتحقق الخطط الرامية الى إصلاح الميناء وتوسيعه. ويمكن اعتبار الجزء الممتد بين بيروت ودمشق طريقا مجمعا لحركة المرور بالنسبة للطريق M1 وأن تكون له أهمية بالنسبة للبضائع المنقولة من أوروبا الى الأردن ومن أوروبا الى المملكة العربية السعودية. وبالنسبة للتخطيط فإنه من المستصوب أن تتبع بدقة الخطط التي اتبعت لزيادة طاقات الشحن بطريق الدرجة في اليونان. وبالنسبة للخطط المتعلقة بتحسين هذه الوصلة فقد سبق اجراء دراسة جدوى للجزء الممتد من بيروت الى الحدود السورية إلا أن التنفيذ قد تأخر نتيجة للحرب. ويجرى الان اجراء دراسات تصميمية، غير أن تاريخ اتمام الانشاءات الفعلية ليس معروفا بالتاكيد.

٢٢- وقد حسن في عام ١٩٨٠ الجزء الممتد من الحدود اللبنانية الى دمشق بحيث أصبح مزدوجا وبه أربعة ممرات. أما بالنسبة للجزء الممتد من دمشق الى التنف فمن المقرر أن يعاد رصفه فقط لقلّة حجم حركة المرور عليه حاليا.

٢٣- والجزء الممتد في العراق (التنف - بغداد) هو جزء من مشروع انمائي كبير (الطريق السريع رقم ١). ومن المخطط انشاء طريق مزدوج يشمل ٤ أو ٦ ممرات على مراحل تمتد حتى التسعينات.

الطريق M9

٢٤- يعد الجزء الأول الممتد من الدورة (على الحدود السعودية) حتى العقبة (٢٢ كيلومترا) طريقا ممتازا للمرور السريع؛ أما الجزء الممتد من العقبة الى معان فإنه يمر في عدد من أجزائه بأراض صعبة. وقد أعيد في عام ١٩٨٠ انشاء الجزء الممتد من وصلة روم الى معان (٧٤ كيلومترا) بكامله.

٢٥- والطريق من معان الى العراق ليس جيدا خاصة وان الجزء من الجفر الى الأزرق هو حاليا عبارة عن درب؛ الا انه من المقرر اعادة تصميم وانشاء هذا الجزء.

٢٦- والجزء من الأزرق الى الصفاوى (٥٠ كيلومترا) منشأ حديثا. وقد جرى تحسين الجزء الممتد من الحدود الاردنية الى الرطبة في العراق (١٧٠ كيلومترا) وزيد عرضه الى ٧٣ متر.

الطريق M10

٢٧- يمتد طريق المرور السريع هذا في المملكة العربية السعودية ليلتقي في النهاية بطريق المرور السريع الحالي الممتد في المملكة العربية السعودية موازيا لخط التابلاين.

الطريق M15

٢٨- يربط هذا الطريق عدن، عاصمة جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، بالموانئ الهامة في المكلا وسلالة ومسقط، عاصمة سلطنة عمان. ومع تطوير ميناء المكلا فان هذا الطريق يحتاج الى

تحسينات كثيرة . وفي عمان، استكمل في عام ١٩٨٢ جزء الطريق الممتد من تمريرت الى نزوى واصبح هذا الجزء هو العمود الفقري لشبكة الطرق التي ستنشأ مستقبلا في سلطنة عمان .

(ب) وصلات السكك الحديدية

٢٩- كما هو الحال في الكثير من اجزاء العالم فانه توجد في منطقة الاسكوا خطوط سكك حديدية ذات عرض قياسي وخطوط ضيقة . وشبكة خطوط السكك الحديدية ذات العرض القياسي (١٤٢٥ متر) الموجودة و/أو العاملة حاليا في الجزء الشمالي من غربي آسيا والمملكة العربية السعودية تتكون من الخطوط التالية:

<u>التاريخ الانشاء</u>	<u>الطول (بالكيلومتر)</u>	<u>الخط</u>
<u>الخط الرئيسي الممتد من الشمال الى الجنوب</u>		
١٩١٤-١٩٠٠	٣٣٠	ميدان اكبس - حمص
١٩٨١	٣٠٢	حمص - دمشق
١٩٧١	٣٨	عكارى - طرطوس
<u>الخط القديم الممتد من الشرق الى الغرب</u>		
	(٦٢)	حلب - طومان بيك
جزئيا قبل الحرب	(٣٨٢)	طومان بيك - القامشلي
العالمية الاولى	(٨٢)	القامشلي - اليعروبية
	(٥٢٨)	الرابية - بغداد
<u>الخط الجديد الممتد من الشرق الى الغرب</u>		
١٩٧٥-١٩٧٢	٥٢٢	اللاذقية - دير الزور
١٩٧٨	٢١٢	دير الزور - القامشلي
	٥٤٢	بغداد - البصرة
	٥٩	البصرة - ام قصر
<u>المملكة العربية السعودية</u>		
١٩٨٥	٥٧٧	الدمام - الرياض

٢٠- وشبكة السكك الحديدية الضيقة الموجودة في الجزء الشمالي من منطقة غربي آسيا تتكون من خطوط ذات عرضين مختلفين هما ١٠٠٠ متر و ١٠٥٠ متر. والخطوط ذات العرض الاول موجودة في العراق في حين ان الخطوط ذات العرض الثاني موجودة في لبنان والجمهورية العربية السورية والاردن. وعدم ربط النوعين من الخطوط ساعد في تفادي مشكلات تشغيلية بالغة الصعوبة. والخطوط الرئيسية الموجودة هي:

<u>تاريخ الانشاء</u>	<u>الطول (بالكيلومتر)</u>	<u>الخطوط</u>
	١٤٧	بيروت - دمشق
١٩١٧-١٨٩٠	٥١٩	دمشق - المدينة
١٩٧٦	١١٧	حتية - العبة
	٤٣٣	بغداد - كركوك

٢١- وبالنسبة لحركة المرور الدولية فان خطوط السكك الحديدية ذات العرض القياسي هي فقط التي لها اهمية وخاصة الخط الممتد من ام القصر/البصرة عن طريق بغداد الى حلب ومنها الى تركيا/ اوروبا او ميناء اللاذقية. وعند اتمام الجزء الواصل بين دير الزور وبغداد سوف تكون السكك الحديدية هي انسب وارخص طريقة لنقل البضائع الكبيرة الحجم من البحر الابيض المتوسط الى الخليج. ومن المهم عند التخطيط لاجراء مزيد من التحسينات في طريق المرور السريع M2 ان تؤخذ في الاعتبار قدرة هذا الخط على النقل وذلك لتفادي حدوث ازدواج في المرافق.

٢٢- وفي شبكة السكك الحديدية الضيقة فان خط دمشق - عمان - المدينة (خط الحجاز) وخط بيروت - دمشق يعتبران وصلتين اقليميتين هامتين.

جيم - الوصلات الاقليمية

٢٣- ان افريقيا واوروبا والشرق الاوسط تعتبر، من الناحية التاريخية، شركاء تجاريين تقليديين لعدة قرون. وبسبب تأثير النقل على تنمية التجارة، او بالاحرى بسبب الطلب على خدمات النقل نتيجة لنمو التجارة، او للسببين معاً ظهرت في السنوات الاخيرة بعض الامكانيات الجديدة لتطوير النقل وتعزيز التجارة وتوسيعها. ويمكن اعتبار ان امكانيات تحسين خدمات النقل فيما بين منطقة اللجنة الاقتصادية لافريقيا هي، باى مقياس، امكانيات هائلة. وهذا التحسين لن يؤدي الى تشجيع التجارة فحسب بل ينبغي ان يؤدي ايضا الى إحداث ثورة في النقل بين القارات وان يساعد على سد الثغرة الموجودة في اقتصاداتها والغاء ما بينها حالياً من فوارق.

(١) الوصلات مع أوروبا

٣٤- تنطوي الخطط التجارية للبلدان الاعضاء في منطقة الاسكوا على زيادة كبيرة في الطلب على وصلات النقل الاساسية بين هذه البلدان واوروبا. وبالرغم من ان شبكة الطرق البرية في المنطقة قد اتسعت اتساعا كبيرا على مدى العقد الماضي فان الوصلات التي تربط المنطقة باوروبا تحتاج الى تحسين وتعزيز.

٣٥- ولأن الحدود الجنوبية لتركيا مع الجمهورية العربية السورية والعراق، بالاضافة الى الساحل الشرقي للبحر الابيض المتوسط في الجمهورية العربية السورية ولبنان تشكل خط الحدود بين منطقة الاسكوا واوروبا فان شبكة النقل الاوروبية ترتبط مع شبكة النقل في المنطقة من جهة البحر الابيض المتوسط عن طريق موانئ الجمهورية العربية السورية ولبنان، وهي الموانئ التي تمثل نقط دخول بالنسبة لحركة نقل البضائع والركاب. وهذه الموانئ هي بالتحديد: اللاذقية وطرطوس في الجمهورية العربية السورية وبيروت وطرابلس في لبنان. ويلعب ميناء طرابلس اقل الادوار اهمية بالنسبة لحركة النقل مع أوروبا.

٣٦- ولذلك فانه يمكن القول بأن منطقة غربي آسيا لها اتصالان رئيسيان باوروبا عن طريق تركيا وعن طريق الموانئ البحرية.

(٢) الاتصال عن طريق تركيا

٣٧- تعتبر تركيا، بسبب موقعها الجغرافي، بمثابة جسر او نقطة للمرور العابر (ترانزييت) للركاب بين الشرق والغرب، وذلك بسبب موقعها الجغرافي. وبالنظر الى هذه الحقيقة فانه من المفترض ان تلبي شبكة النقل في تركيا احتياجات النقل لشمال افريقيا والشرق الاوسط وغربي آسيا، بالاضافة الى احتياجاتها هي. ولهذا السبب فان تركيا تقوم بتوسيع موانئها الرئيسية وتزودها بالمعدات الحديثة وتربطها بنقاط الحدود بواسطة الطرق والسكك الحديدية وذلك بجانب قيامها باعادة تنظيم الهيكل الاساسي لنقل البضائع العابرة. ومشروع الطريق التركي للنقل السريع العابر، وهو المشروع الذي يتلقى دعما ماليا وفنيا من المجتمع الدولي، سيعتبر نقل البضائع العابرة الى العراق وايران والجمهورية العربية السورية بسرعة وراحة ويسر عن طريق تركيا. والجزء التركي من مشروع طريق السيارات العابر لاوروبا من الشمال الى الجنوب سيعمل، الى حد كبير، على تيسير النقل الدولي للبضائع بربطه الشرق الاوسط وغربي آسيا بالموانئ الهامة الواقعة على البحر الاسود والبحر الابيض المتوسط. وسوف تتوفر طاقة جديدة للنقل الدولي العابر عندما يتم في نهاية التسعينات تنفيذ مشاريع السكك الحديدية.

(١) وصلات الطرق

٣٨- يعد النقل باستخدام طرق المرور السريع اكثر وسائل النقل شيوعا بالنسبة للنقل الداخلي والنقل العابر في تركيا. ويبلغ طول شبكة الطرق ٦٠ ٠٠٠ كيلومتر من الطرق العابرة للبلد

والطرق العابرة للاقاليم وهي في معظمها مرصوفة، و ٢٦٨ ٠٠٠ من الطرق الريفية المرصوف منها حاليا ١٣٥ ٠٠٠ كيلومتر. وقد استكمل انشاء الجزء الاكبر من شبكة الطرق هذه مؤخرا. وتمتد الشبكة الى جميع مراكز المقاطعات والموانئ، وهي توفر وسيلة للتنقل الداخلي بجانب توفيرها لعدة قنوات متصلة ومتماسكة للمرور العابر.

٣٩- والطريق الذي يربط تركيا بالبحر الابيض المتوسط يسمى «طريق المرور السريع العابر لتركيا»، وهو نفس الشريان التجارى الرئيسى الذى يربط اوروبا بالشرق الاوسط بل وبالشرق الاقصى وله تقريبا نفس اتجاه «طريق الحرير وطريق التوابل» التاريخيين.

٤٠- وطريق النقل السريع العابر لتركيا طوله حوالي ٣ ٢٠٠ كيلومتر ويبدأ من كابيكول عند الحدود بين تركيا وبلغاريا وله وصلة في اليونان ويمر باسطنبول وجرده وانقرة واذنة ويتجه نحو الجمهورية العربية السورية. ويتفرع طريق آخر من هذا الطريق قرب اذنة ويتجه نحو العراق؛ في حين يتفرع طريق رئيسى آخر في الشمال ليربط جرده بايران عن طريق رفاهية.

(٢) وصلات السكك الحديدية

٤١- ان بلدان جنوب شرقي اوروبا التي توفر وصلات للسكك الحديدية بين منطقة الاسكوا واوروبا لديها شبكة كثيفة للسكك الحديدية؛ وهي شبكة مكهربة جزئيا ولا تكفي طاقتها، في بعض الاحيان، لتلبية طلبات حركة المرور الحالية. غير ان التأخيرات التي تحدث في نقل البضائع ترجع اساسا الى نقص القطارات او لاختناقات تشغيلية اكثر مما ترجع الى وجود قصور في سعة الخطوط نفسها. ومع ذلك فان العديد من مشاريع كهربية الخطوط او ازدواجها هي الان قيد التنفيذ او في مرحلة التخطيط في عدة بلدان مما سيؤدى الى تحسينات مستمرة.

٤٢- وبصفة عامة، استثمرت مؤخرا حصة السكك الحديدية في اجمالي حركة النقل بين اوروبا والشرق الاوسط، وخاصة الى البلدان الآسيوية الشرقية، في الانخفاض بالمقارنة بحصة النقل البرى والنقل البحرى. وتقوم هيئات السكك الحديدية ببذل جهود من أجل تعزيز موقفها في سوق النقل الى الشرق الاوسط عن طريق جنوب شرق اوروبا بادراج بعض المشاريع الجديدة في برامجها.

٤٣- وفيما يتعلق بالسكك الحديدية داخل تركيا فإن الشبكة تمتد الى جميع الموانئ الرئيسية والى الحدود. ويبلغ اجمالي طول شبكة السكك الحديدية ٨ ٢٧٣ كيلومترا. والهيكل الاساسي لهذه الشبكة قديم ومنخفض الجودة. ويتألف ٢٠ في المائة تقريبا من الشبكة من منحنيات ذات نصف قطر قصير؛ في حين أن ٢٦ في المائة من الشبكة يميل بمعدل يزيد عن ١٥ في المائة لأن الطبيعة الطبوغرافية للبلد جبلية بصفة عامة. وكهربية الخطوط واستخدام وسائل الاتصال السلكية واللاسلكية وادخال نظم الاشارات موجودة في جزء محدود فقط من هذه الشبكة.

٤٤- ومع ذلك فإن العمل قد بدأ بالفعل، على أساس برنامج محدد، لاصلاح الهيكل الاساسي وتحسين مستوى السكك الحديدية. وسيتم في هذا الاطار ادخال نظم الاشارات في مسافة قدرها ٢٢٠٠ كيلومتر، وكهربية الخطوط في مسافة قدرها ٢٥٠٠ كيلومتر، واستخدام وسائل الاتصال السلكية واللاسلكية في مسافة قدرها ٤٣٠ كيلومترا.

(ب ب) الاتصال عن طريق الموانئ البحرية

٤٥- مع ادخال تكنولوجيات النقل الحديثة، مثل استخدام طريقة الدحرجة وطريقة الرفع لشحن وتفريغ السفن أصبح من السهل ربط شبكة الطرق المتطورة في اوروبا ببلدان شمال افريقيا وغرب آسيا. وساحل البحر الابيض المتوسط في الجمهورية العربية السورية ولبنان ومصر يشكل خط التقاء منطقة الاسكوا باوروبا. وموانئ اللاذقية وطرطوس وطرابلس وبيروت وبور سعيد والاسكندرية هي نقاط الدخول بالنسبة لحركة البضائع والركاب. وترتبط هذه الموانئ بالمناطق الداخلية عن طريق شبكات الطرق والسكك الحديدية الموجودة في المنطقة. وقد تأثرت الموانئ اللبنانية بأعمال العنف السائدة منذ عام ١٩٧٥.

٤٦- والوضع الجغرافي لشبه جزيرة اليونان يجعلها نقطة انطلاق الى القارات الاخرى، ومنها منطقة غربي آسيا. ومنذ القدم، كانت طرق التجارة بين اوروبا والشرق الاوسط وشرق افريقيا تعبر اليونان. واول طريق يعبر اليونان بناه الرومان ليربط بين اوروبا والشرق الاوسط. ومن الامثلة الاخرى طريق امداد دول المحور الذي كان ممتدا الى افريقيا في الحرب العالمية الثانية. ولأن اليونان تقع في المنطقة الشرقية من جنوب شرقي اوروبا فانها تبعد ايضا باقصر مسافة في البحر عن شرقي البحر الابيض المتوسط، ومن ثم فهي بلد عبور مهم.

(ب) الاتصال مع البلدان الآسيوية

(٢٢) وصلات الطرق

٤٧- طرق الوصل بين المنطقة وباقي بلدان آسيا هي التالية:

(١) يعتبر الطريق الاقليمي الذي يربط الشرق الاوسط بآسيا (M8) اهم طرق المرور السريع التي تربط ساحل البحر الابيض المتوسط بالبلدان الآسيوية بربطه ببيروت ودمشق وبغداد مباشرة بالحدود الايرانية قرب خانقين. وجزء الطريق من بغداد الى الحدود الايرانية يوفر في الوقت الحالي الاتصال المباشر الوحيد بين الشرق الاوسط وشبكة طرق المرور السريع الآسيوية؛ وبالتحديد طريق المرور السريع الآسيوي A2 عن طريق خسراي، وطريق المرور السريع الآسيوي A1 عن طريق طهران في ايران، ويتجه بعد ذلك الى باكستان والهند والبلدان الآسيوية الاخرى.

(٢) هناك وصلة برية ممكنة أخرى هي الوصلة التي تربط حلب في الجمهورية العربية السورية بطريق المرور السريع الاوروبي E24 عند العثمانية ثم تتصل بالطريق E99 عند مالاتياك والازيغ الى ان تتصل بالطريق E23 الذي يربط بين ارزيروم وبازرجان (الحدود الايرانية التركية) وبازرجان هي نقطة البداية بالنسبة لطريق المرور السريع الآسيوي A1 الذي يربط بين ايران وافغانستان وباكستان والهند وبلدان الشرق الاقصى.

(٣) تتصل زاخو في العراق (M2) بسيزر في تركيا. وتتيح هذه الوصلة اتصالا آخر بين طرق المرور السريع في غربي آسيا وطريقي المرور السريع الآسيويين A1 و A82 عن طريق سيرو، وديفنندرة وبيجار في ايران. غير ان وصلة الطريق بين بيجار وزنجان (حوالي ١٤٠ كيلومترا) لا تزال ناقصة.

(ب ب) وصلات السكك الحديدية

٤٨- لا يوجد اتصال مباشر بالسكك الحديدية مع شبكة السكك الحديدية الآسيوية في ايران. وعند اتمام خط بغداد - خانقين ذي العرض القياسي والذي يجرى النظر فيه تكون شبكة السكك الحديدية في منطقة غربي آسيا قد وصلت الى الحدود الايرانية فقط. ومن الحدود الايرانية لا يوجد اتصال بالسكك الحديدية بطهران عاصمة ايران.

٤٩- وفي جنوب العراق، تتصل بغداد بالبصرة، كما ذكر، بخط ذي عرض قياسي. وعلى الجانب الايراني فان طهران، العاصمة، تتصل بخورام شهر عن طريق قم بخط للسكك الحديدية ذي عرض قياسي ويمثل جزءا من شبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا. وتتوصيل البصرة بخورام شهر في ايران تكون السكك الحديدية في غربي آسيا قد اتصلت مباشرة بالبلدان الآسيوية.

٥٠- وفي شمال منطقة الاسكوا هناك الخط الرئيسي الممتد من الشمال الى الجنوب والذي يربط حلب بدمشق في الجمهورية العربية السورية، وهو يربط ميدان اكبس بالشبكة التركية ذات العرض القياسي ومنها بشبكة السكك الحديدية العابرة لآسيا وبالشبكة الاوروبية ذات العرض القياسي. ويتصل الخط الممتد بين ميدان اكبس، على الحدود السورية-التركية، ومالاتيا عن طريق ايلوزيغ بحيرة فان. كما ان هناك عبارات تعبر البحيرة وتربط مدينة فان بالحدود الايرانية.

٥١- والخط الرئيسي القديم الذي يمتد من الشرق الى الغرب والذي يربط حلب ببغداد قرب الحدود السورية في يعروبية يمتد عن طريق خط فرعي يمر بجازينتيب ويتصل بخط ميدان اكبس-مالاتيا قرب ماراس.

(ج) الاتصال بين مصر والبلدان الافريقية الاخرى

(١١) وصلات الطرق

٥٢- الطريقة العملية الوحيدة لربط منطقة غربي آسيا بالمنطقة الافريقية الواقعة حول البحر الابيض المتوسط هي عن طريق البحر الاحمر . ففي الشمال، يوجد اتصال عن طريق عبارات تربط العقبة بالسويس ومنها بشبكة الطرق المصرية التي تتيح الربط المطلوب ببلدان شمال افريقيا . كما ان شبكة الطرق المصرية التي تربط السويس بشرم الشيخ، الواقعة جنوب شبه جزيرة سيناء، من الممكن ربطها بالطريق M1 في تبوك في المملكة العربية السعودية . ويمكن ايضا ربط منطقة غربي آسيا بافريقيا عن طريق عبارات تسيير بين جدة (المملكة العربية السعودية) وبور سودان (السودان) او بين عدن في جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية وجيبوتي والصومال .

٥٣- وبالنظر الى الموقع المتميز الذي تحتله مصر ، وهي احدى البلدان الافريقية وعضو ايضا في الاسكوا، في شمال القارة عند تقاطع قارتي افريقيا وآسيا وفي مواجهة اوروبا عبر البحر الابيض المتوسط فانها تولي اهتماما خاصا بشبكة الطرق الدولية التي تربطها بالبلدان المجاورة . وفي هذا الصدد فانه يجب التأكيد على ان الخط الجديد الذي يربط القاهرة بعمان باستخدام العبارات بين نويبع والعقبة و«نلق احمد حمدي» الذي يمر تحت قناة السويس هو اهم واحداث وصلات النقل الاقليمية والاقليمية . وهذا الخط الجديد الذي افتتح في نيسان/ابريل ١٩٨٥ يقلل كثيرا وقت السفر بين الاردن ومصر مما يسهم في حدوث تطور سريع في حركة الركاب والبضائع في الجزء الجنوبي من منطقة الاسكوا .

(ب ب) وصلات السكك الحديدية

٥٤- ان وصلة السكك الحديدية الوحيدة التي يمكن ان تربط بين غربي آسيا وبلدان شمال افريقيا في المستقبل هي عن طريق شبه جزيرة سيناء . ويوجد في المنطقة في الوقت الحالي هيكل اساسي محدود للسكك الحديدية . غير انه في بعض الاجزاء الاخرى في مصر تساعد الظروف الطبوغرافية والجغرافية، بالاضافة الى ارتفاع كثافة السكان في المناطق القابلة للزراعة، على نقل الركاب بالسكك الحديدية . ولذلك فانه ليس من المستغرب ان تنشأ في مصر شبكة واسعة للسكك الحديدية .

دال- الاتصال مع اوروبا وافريقيا

٥٥- تقرر في المؤتمر الذي عقده في عام ١٩٧٦ في ابيدجان الاتحاد الدولي للطرق، وبعد ذلك في اطار عقد النقل لافريقيا (١٩٧٨-١٩٨٨)، بحث امكانية انشاء وصلة دائمة بين اوروبا وافريقيا، وهي وصلة هامة ايضا بالنسبة لوصلات منطقة الاسكوا . والغرض من هذه الوصلات هو تسهيل التجارة فيما بين القارات وتعزيز التنمية في افريقيا . وقد حددت مجموعة العمل التي انشئت لهذا الغرض الوصلات الدائمة الممكنة التالية:

- (١) الاتصال عن طريق جبل طارق باستخدام الطريق الساحلي الغربي لافريقيا (طريق المرور السريع الغربي العابر لافريقيا).
- (٢) الاتصال عن طريق مرسيليا باستخدام الطريق الغربي العابر للصحراء الكبرى والذي يمتد بين الجزائر وتانزانيا، او باستخدام الطريق الاوسط العابر لافريقيا.
- (٣) الاتصال عن طريق فرنسا او ايطاليا او اليونان باستخدام الطريق الغربي العابر للصحراء الكبرى عن طريق ليبيا (الطريق الليبي الشرقي).
- (٤) الاتصال عن طريق اليونان باستخدام الطريق الافريقي الشرقي الممتد مع النيل (الطريق الشرقي العابر لافريقيا).
- (٥) الاتصال عن طريق تركيا والمملكة العربية السعودية ودخول القارة الافريقية عن طريق بور سودان.

٥٦- ان شبكة الطرق في اوربا متطورة جدا، وهناك ما يزيد عن ٧٠ عبارة تستخدم فيها طريقة الدرجة في الشحن والتفريغ وتربط شمال افريقيا باوروبا. ولذلك فان المشكلة الاساسية تتمثل في العثور عن مسارات مناسبة لربط بلدان شمال افريقيا باوروبا.

ثالثا - النتائج والتوصيات

الف - النتائج

٥٧- يمكن تلخيص نتائج الدراسة المتعلقة بوصلات النقل البري فيما يلي:

- (١) حققت معظم بلدان الاسكوا تقدما كبيرا بالنسبة لتوسيع شبكة الطرق فيها؛ غير ان الفروقات الموجودة بين هذه البلدان كبيرة.
- (ب) فيما يتعلق بطول الطرق بالنسبة لعدد السكان ومساحة الارض في كل بلد، بالمقارنة ببعض البلدان المتقدمة النمو في العالم، فانه لا يزال امام بلدان المنطقة، مثلها مثل البلدان النامية الاخرى في المناطق الاخرى، شوط بعيد الى ان تحقق وضعها مائلا.
- (ج) لا تزال مساحة الطرق المرصوفة لكل فرد او كثافة شبكة الطرق المرصوفة في المنطقة منخفضة بالمقارنة ببعض البلدان الاوروبية.

(د) يشير تطور عدد السيارات في بلدان الاسكوا الى ان المعدل السنوي المتوسط لزيادة عدد السيارات خلال الفترة ١٩٧٢-١٩٨٢ كان ١٨ر٤ في المائة وهي نسبة تزيد كثيرا عن النسب المناظرة في بلدان العالم الاخرى.

(هـ) فيما يتعلق بالسكك الحديدية فان حركة نقل البضائع والركاب قد زادت بصفة عامة في بلدان المنطقة. ومع ذلك فان كثافة هذه الحركة مقيسة بالطن/كيلومتر لكل فرد من السكان ولكل كيلومتر مربع من المساحة لا تزال منخفضة جدا بالمقارنة بالبلدان المتقدمة النمو. غير ان معدل النمو السنوي لحركة نقل البضائع والركاب في بعض بلدان المنطقة، بصفة عامة، معقول الى حد كبير. وتبلغ هذه النسبة ٢٣ر٧٥ في المائة في السنة في الاردن، و٢٣ر١ في المائة في السنة في الجمهورية العربية السورية، و١٦ر٤٠ في المائة في السنة في المملكة العربية السعودية.

باء - التوصيات

٥٨- رغم التطور والتحسين الكبيرين اللذين حدثا في العقد الاخير في الهيكل الاساسي للنقل في البلدان الاعضاء في الاسكوا فان الوصلات الدولية بها ثغرات كبيرة يحتاج الامر الى سدها لتحسين هذه الوصلات. فتخطيط اتجاه بعض طرق المرور السريع والسكك الحديدية لا يزال غير متماس مع التدفق الحالي لحركة المرور. والخدمات المتعلقة بالنقل وكذلك المركبات والاساطيل هي في حالات كثيرة غير ملائمة ولا تتماشى مع المرافق الحديثة والمحطات الموجودة بالفعل. وادخال تكنولوجيات النقل في المنطقة بخطى سريعة يجعل المرافق الاساسية في بعض الحالات، عتيقة وغير فعالة.

٥٩- ولمواجهة حركة المرور المتزايدة على الصعيدين القومي والدولي بالنسبة لنقل الركاب والبضائع، وما يتصل بهذا النقل من أنشطة، لا تزال هناك حاجة الى كثير من الجهد. وفيما يلي موجز لبعض المقترحات والتوصيات التي يمكن للبلدان الاعضاء ان تنظر فيها.

(١) اتمام الوصلات الناقصة وتحسين الاجزاء ذات المستوى المتدني وتحسين اجزاء اخرى

(١) طرق المرور السريع

٦٠- يرد في الجدول ١ بيان بالوصلات الناقصة والاجزاء ذات المستوى المتدني.

(٢) السكك الحديدية

٦١- ان اعطاء الأولويات لانشاء الطرق ولتنقل البرى وزيادة التركيز عليهما قد اخرا تطور السكك الحديدية، الامر الذى ادى الى حدوث عدم توازن في قطاع النقل. وسوف يحقق النقل، بوصفه قطاع

خدمات، اقصى درجات الكفاءة عندما تكمل وسائل النقل المختلفة بعضها بعضا وتتنافس فيما بينها. ولذلك فانه يجب الان في فترة التنمية التي تلت «الازدهار النفطي» ان يولى اهتمام لذلك القطاع الهام من قطاعات النقل وهو السكك الحديدية.

الجدول ١: الاجزاء ذات المستوى المتدني والوصلات الناقصة في طرق المرور السريع الدولية

رقم الطريق	البلد	الاجزاء ذات المستوى المتدني	الطول المتدني	الاجزاء ذات المستوى المتدني	الطول المتدني	الوصلات الناقصة	الطول الناقصة	الطول الاجمالي
		من	الى	من	الى	من	الى	بالكيلومتر
M1	الجمهورية العربية اليمنية/جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية	تعزيز	عدن	١٦٢	١٦٢			١٦٢
M2	العراق	زاخو	الموصل	١٠٤	١٠٤			١٠٤
	المملكة العربية السعودية/البحرين					الطهران	المنامة	٣٥ (١)
M3	الجمهورية العربية السورية	كسب	العريضة	١٦٩	١٦٩			١٦٩
	لبنان	العريضة	الناقورة	٣١٠	٣١٠			٣١٠
M6	الجمهورية العربية السورية					الباب	اليعروبية	٤٦٣ (٢)
	العراق	اليعروبية	الموصل	١٠٠	١٠٠			١١٠
M7	الجمهورية العربية السورية	اللاذقية	فاريجه	٨٧	٨٧			٨٧
	العراق	الرققة	الحدود العراقية	٣٦٢	٣٦٢			٣٦٢
		الحدود السورية	رمادي	٣٨٠	٣٨٠			٣٨٠
M8	لبنان	صوفر	المصنع	٣٦	٣٦			٣٦
	الجمهورية العربية السورية	سيح بيار	التنف	١٠٨	١٠٨			١٠٨
	العراق	الحدود السورية	الرطبة	١١٢	١١٢			١١٢
		بعقوبة	خانقين	١٣٠	١٣٠			١٣٠
M9	الاردن	معان	الجفر	٥٠	٥٠	الجفر	الازرق	٣٥٢
		الحدود العراقية	الصفواى	١٠٣	١٠٣			١٠٣

الجدول ١: (تابع)

رقم الطريق	البلد	الاجزاء ذات المستوى المتدنى من الى	الطول بالكيلومتر من الى	الوصلات الناقصة الى	الطول بالكيلومتر	الطول الاجمالي بالكيلومتر
	العراق	الحدود الاردنية	الرطبة		١٠٧ (١)	١٠٧ (١)
M15	جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية	زنجبار المكلا	العين الشحر	الشحر الحدود العمانية	١٠٩ ٢٤	٦٨٣ (١) ٥٤٠ (٢)
				حدود جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية ريسوت	١٢٠	١٢٠
M36	الجمهورية العربية اليمنية	الحديدة صنعاء			٢٢٦	٢٢٦
M37	الجمهورية العربية اليمنية	المخا	المفرق		٤٦	٤٦
M40	عمان	بهلة	البورامي		٢٥٢	٢٥٢
	المجموع				٢ ٦٨٨	٤ ٠٢٨ ١ ٢٥٠

المصدر: ESCWA/TCTD: "Development of land transport links in Western Asia", E/ECWA/TCT/85/8; 2 July 1985, page: 102.

(١) قيد الانشاء.

(٢) قيد الانشاء.

(٣) جزء قيد الانشاء وجزء قيد التصميم.

وتتيح السكك الحديدية، بصفة عامة، ما يلي: خفض تكلفة النقل لكل طن/كيلومتر؛ وخفض استهلاك الطاقة لكل طن/كيلومتر؛ وخفض تكاليف الصيانة؛ وخفض جزء تكاليف الصيانة المدفوع بالنقد الاجنبي؛ وزيادة كمية ما ينقل من بضائع سائبة.

٦٢ - ولأن النقل بالسكك الحديدية يتيح ما تقدم فإنه اذا قورن بالنقل على الطرق في بعض مناطق غربي آسيا يكون وسيلة بديلة ملائمة لنقل مختلف السلع بالاضافة الى نقل الركاب.

٦٣ - ولسوء الحظ فإن النقل بالسكك الحديدية متخلف ويحتاج الى تحسينات كي يكون وسيلة نقل بديلة لها فوائد اقتصادية حقيقية بالنسبة للمنطقة. ويتعين أيضا إيلاء إهتمام خاص لإنشاء واصلاح الوصلات الهامة الناقصة ودمج السكك الحديدية الموجودة كي تكون شبكة اقليمية وتتيح الاتصال المباشر بشبكة السكك الحديدية الأوروبية. وفي هذا الخصوص فإنه يجب حل مشكلة التوحيد القياسي لعرض السكك الحديدية وللقطارات.

(ب) تحسين ادارة الصيانة للطرق والسكك الحديدية

٦٤ - إن عدم كفاية الصيانة بالنسبة لمختلف أنواع الهياكل الأساسية للنقل هي ظاهرة شائعة الى حد ما في معظم البلدان النامية. وكثيرا ما تقلل أهمية الصيانة أو تغفل بالكامل عند انشاء شبكات الطرق والسكك الحديدية. وتظهر هذه الحقيقة بوضوح في المخصصات المالية المحددة لهذا الغرض في ميزانيات البلدان. ولسوء الحظ فإن هذا الاتجاه المتمثل في إعطاء أولوية منخفضة لصيانة الطرق يضر ضررا بالغاً بقدرة شبكات الطرق والسكك الحديدية على أداء الخدمات المطلوبة في بلدان المنطقة. والقيام على الفور بوضع برنامج صيانة مكثف الى حد ما، والالتزام بهذا البرنامج، لن يؤدي الى تحسين قدرة شبكات النقل البري الحالية على أداء الخدمات المطلوبة بصفة عامة فحسب بل سيؤديان أيضا الى خفض تكاليف الصيانة والتحسين.

(ج) القوة العاملة والتدريب

٦٥ - ان ندرة اليد العاملة المؤهلة واليد العاملة المهنية والماهرة تمثل عائقا رئيسيا بالنسبة لإنشاء وصيانة الطرق والسكك الحديدية في معظم بلدان المنطقة. وخلال السنوات القليلة الماضية اتسعت الهوة الموجودة في المنطقة بين الطلب على القوة العاملة المدربة في مجال الطرق والعرض منها وأصبح استخدام اليد العاملة الأجنبية أمرا شائعا في معظم البلدان الأعضاء في الاسكوا. ويتعين النظر في وضع خطط فعالة لمواجهة الاحتياجات بفعالية ولضمان استمرار تدفق الافراد المدربين واليد العاملة الماهرة لتلبية احتياجات التنمية المخططة. كما أن اتباع نهج اقليمي ودون اقليمي في مواجهة نقص القوة العاملة وتنميتها هو النهج الأفضل الذي يتعين اتباعه.

(د) وضع نظام لحركة المرور الدولية وتسهيل هذه الحركة

٦٦ - إن مستلزمات وضع وتوسيع نظام دولي للمرور على الطرق والسكك الحديدية يكون متسما بالكفاءة متعددة ومعقدة. وهي تشمل وجود شبكة جيدة للسكك الحديدية والطرق، مع ما يلزمها من خدمات مساعدة، وتوحيد لوائح المرور، وتوحيد قواعد المرور والعلامات والاشارات، وترخيص المركبات التي تسير على الطرق، وتأمين السيارات لصالح الطرف الثالث، ومسائل النقد الاجنبي، وتنسيق الاجراءات والشكليات بين البلدان.

(١) الاجراءات الشكلية عند الحدود

٦٧- إن الاجراءات الشكلية للجمارك ولعبور الحدود بالنسبة لحركة المرور الدولية تختلف من دولة الى اخرى، الامر الذي يؤدي الى الكثير من التكاليف والى التأخير وإعاقة تدفق حركة المرور.

٦٨- لذلك فإن تبسيط الاجراءات وتنسيق الشكليات المطبقة على حركة المرور وخاصة عند نقاط عبور الحدود، يشكل مسألة أساسية بالنسبة لتحسين تدفق حركة المرور. وسائقو الشاحنات الأوروبيون، الذين يقارنون بالطبع بين الحالة في الشرق الأوسط والحالة في أوروبا، يشكون من الاجراءات البيروقراطية التي تستنفذ الوقت والتأخيرات الفجائية والتكاليف غير المعلن عنها. والمتطلبات ليست موحدة ويجرى تغييرها، وهي تختلف من بلد الى آخر. بل أن بعض الجهات القائمة بتشغيل الشاحنات تعين موظفين مدربين تابعين لها عند نقاط عبور الحدود الصعبة من أجل القيام بالأعمال المتعلقة بالاجراءات.

٦٩- وفي هذا الخصوص فإن اتفاقية النقل الدولي للطرق واتفاقية كيوتو قد سهلتا النقل الدولي بدرجة كبيرة في الكثير من بلدان العالم. ويوصى بشدة بأن تعتمد الدول الأعضاء هاتين الاتفاقيتين وتنفيذهما.

٧٠- وقد وقعت الدول الاعضاء في الجامعة العربية، التي تضم جميع البلدان الاعضاء في الاسكوا، في عام ١٩٧٧ على اتفاقية مماثلة لاتفاقية النقل الدولي للطرق. وهذه الاتفاقية معروفة باسم «اتفاقية تنظيم النقل العابر فيما بين الدول الاعضاء في الجامعة العربية».

(٢) تأمين المركبات عند الحدود

٧١- إن الاجراءات الحالية التي تقوم بها سلطات الجمارك عند الحدود تشمل الرقابة على تأمين السيارات. وهذه الرقابة على شهادات التأمين تؤدي الى حدوث تأخيرات كبيرة عند نقاط عبور الحدود وتزيد عبء العمل على سلطات الجمارك ويمكن تغييرها بسهولة. ومن الممكن أن تتفق السلطات في كل بلد من البلدان الاعضاء في منطقة الاسكوا على جعل شهادة التأمين الصادرة لاية سيارة في كل بلد صالحة ومقبولة في البلدان الأخرى.

(٣) توحيد مواصفات تصميم الطرق

٧٢- مع زيادة حجم حركة المرور بالنسبة لجميع وسائل النقل في العالم العربي، زادت أهمية تسهيل حركة المرور الدولية. وتشكل الفروقات في المواصفات القياسية لتصميم الطرق بالنسبة لطرق المرور السريع في جميع البلدان العربية صعوبات بالنسبة لدمج شبكة الطرق القومية. وهذه الفروقات تمثل عائقاً حقيقياً بالنسبة لانسياب المرور الدولي الذي يزيد زيادة كبيرة في هذه البلدان.

(٤) توحيد علامات وإشارات الطرق والسكك الحديدية

٧٣- إن الكثير من أحكام الاتفاقية المتعلقة بعلامات وإشارات الطرق تتضمن بدائل مسموح بها وممكنة، كما أن الاتفاقية المتعلقة بحركة المرور على الطرق تتضمن الكثير من الممارسات الموصى باتباعها. وفي الاطار العام لهاتين الاتفاقيتين وضعت بعض البلدان الأوروبية ترتيبات لتدابير موحدة تتعلق بالنقل الدولي.

(هـ) التعاون الفني والأنشطة المشتركة

٧٤- قد يكون التعاون الفني في مجال النقل البرى بعدا جديدا، وإن كان منفصلا، للتعاون الاقتصادي فيما بين البلدان الأعضاء في منطقة الاسكوا. ويتمثل هذا البعد في تبادل المهارات الفنية والدراية، بما في ذلك قيام بلدان المنطقة بتوفير واستخدام خدماتها الاستشارية ومرافقتها التدريبية ومعداتنا وامداداتها لزيادة فعالية وكفاءة اعمالها. كما يشمل قيام البلدان النامية بتجميع الموارد وتوحيد الجهود من أجل التوصل الى حلول لمشكلاتها المشتركة وانشاء وتعزيز الهيكل الاساسي التنظيمي والقدرات الفنية للدول الأعضاء من أجل دعم التعاون المتبادل.

٧٥- وفي مجال السكك الحديدية، ينبغي أن يكون تنسيق البرامج الخاصة بانشاء الوصلات الرئيسية للسكك الحديدية في بلدان الاسكوا هو الهدف الاساسي الذي يهدف اليه وضع خطة عامة للنقل بالسكك الحديدية.

(و) بعض العوامل الأخرى ذات الصلة

(١) حمل المحور وأبعاد المركبات

٧٦- يبدو أن تحميل الشاحنات بأكثر من طاقتها يمثل عاملا خطيرا بصفة خاصة في كثير من الحالات في البلدان النامية عموما، إذ يميل الكثير من شركات النقل والملاك الأفراد الى تحميل الشاحنات بأكثر من طاقتها. وفي معظم بلدان المنطقة، توجد قوانين لتنظيم حجم ووزن المركبات؛ غير أن القليل من هذه البلدان ينفذ هذه القوانين بالفعل. لذلك تتعرض بعض أجزاء الطرق في المنطقة للتدهور الشديد، وهي مستمرة في التدهور بمعدل أسرع من المعدل العادي، بسبب زيادة تحميل الشاحنات، والرقابة على حمولة المحور تعد مسألة أساسية بالنسبة للتصميم والانشاء السليمين للطرق في منطقة الاسكوا. كما يقترح الالتزام بالأبعاد القياسية للمركبات.

(٢) المرافق المساعدة

- ٧٧- بالرغم من أن طرق المرور السريع يمكن تحسينها من خلال تحسين المواصفات القياسية للتصميم، فإنه لا يمكن استخدام هذه الطرق بالكامل في حركة المرور ما لم تكن المرافق المساعدة كافية:
- قد تمثل التقاطعات في الطرق الريفية وطرق الضواحي اختناقات شديدة، وقد تسبب حوادث بسبب سوء تخطيطها.
 - من المهم أن تكون العلامات والاشارات مفهومة بالنسبة لقائدي المركبات على الطرق الدولية، كما ينبغي وضعها في أماكن ملائمة بحيث لا تخل بحركة المرور.
 - ينبغي أن تصمم بعناية حواجز الأمان وأعمدة الارشاد لحماية المركبات من الحوادث الخطيرة.
 - محطات الوقود يجب أن تكون على مسافات مناسبة (كل ٥٠ كيلومترا) على امتداد طرق المرور السريع، وإذا كانت مواقع المحطات متفرقة فإنه ينبغي وضع علامات ارشادية تبين المسافات بين كل منها. وبالنسبة لأجزاء الطريق التي يوجد بها عدد قليل من المحطات فإنه ينبغي تقديم الخدمات باستمرار، ليلا ونهارا، كما ينبغي انشاء محطات جديدة بمساعدة من الحكومة.
 - ينبغي أيضا أن توفر على امتداد الطريق وعلى مسافات ملائمة مرافق أخرى مثل ورش صغيرة لاصلاح المركبات ومراكز اسعاف أولي للمعالجة الطبية.

(٣) توحيد احصاءات النقل البري

- ٧٨- إن الاحصاءات المتعلقة بطرق المرور السريع والسكك الحديدية والتي يجرى تجميعها في كل بلد من البلدان تختلف من بلد لآخر سواء من حيث الشكل أو من حيث المضمون. وكي تكون هذه الاحصاءات مفيدة بالنسبة لتخطيط طرق المرور السريع الدولية ينبغي وضع نظام موحد لتجميع وعرض هذه الاحصاءات.

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR WESTERN ASIA	
Development of Land Transport Links in Western Asia	
Major Highways and Railways (Schematic)	
Baghdad, May 1985	Map No.1

