



TRANSPORT

OIC/COMCEC/32-16/D(21)



COMCEC

نبذة عن مجال النقل والاتصال

نبذة في مجال النقل والاتصالات

1 - المقدمة

يمثل النقل والاتصالات جوهر تحقق التنمية لأي بلد والاقتصاد الخاص به. وقد كان من شأن الزيادة في دخل الفرد واحتياجات الأسر المعيشية للتنقل، وكذا عولمة التجارة، والتحرر من القوانين والنظم، والاتجاه نحو خصخصة البنية الأساسية للنقل وخدماته، بالإضافة إلى التقدم التكنولوجي المتحقق في وسائل النقل أن أسهمت في ارتفاع معدلات نمو صناعة النقل.

إن تنمية البنية الأساسية للنقل تُقِيم بوصفها أداة قوية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لبلدٍ ما. ووفقاً لتقرير "البنية الأساسية حتى عام 2030"، فقد تتجاوز احتياجات الاستثمار في النقل العالمي والبنية الأساسية للتوزيع ما مقداره 11 تريليون دولار أمريكي خلال الفترة من 2009 وحتى 2030. وفي سبيل وضع خطة فعالة للبنية الأساسية للنقل على مدى 10 إلى 20 عامًا وتنفيذها في الوقت والمكان الملائمين، ينبغي أن تتبنى البلدان أطر سياسة قومية قوية وأن تضمن وجود التمويل.

بالإضافة إلى ذلك، يرى منتدى النقل الدولي أنه، بالنظر إلى النقل البري، فمن المتوقع حدوث نمو في معدل النقل البري للركاب وعن طريق السكك الحديدية في مختلف أنحاء العالم يقدر بحوالي 120% إلى 230% حتى عام 2050، في حين من المنتظر أن يتراوح هذا النمو بين 240% إلى 450% بالنسبة للاقتصادات التي لا تنتمي إلى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. إلى جانب ذلك، يتوقع زيادة حجم النقل البري والنقل بالسكك الحديدية العالميين للبضائع بنسبة 230% إلى 420%.

وعلى مدى السنوات الخمسين الماضية، كان النمو الذي شهده قطاع النقل البري هو القوة الدافعة وراء النمو الذي شهدته جميع وسائل النقل البري تقريباً¹. وبالنظر إلى تعاظم أهميتها، أصبحت قضية النقل البري بنداً شديد الأهمية على جدول أعمال فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات. وفي هذا الصدد، خصص فريق العمل اجتماعين متتاليين لتناول موضوعات صيانة الطرق وسلامتها.

¹ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، قضايا المنافسة في النقل البري، ص: 9

2- أهمية صيانة الطرق والاتجاهات العالمية

تمثل الطرق واحدة من الأصول العامة ذات الأهمية، وبالتالي فمن شأن النهوض بشبكة الطرق تحقيق فوائد مباشرة وكبيرة من خلال تحسين إمكانية الوصول إلى المستشفيات، والمدارس، والأسواق؛ وزيادة عوامل الراحة، والسرعة، والسلامة؛ وانخفاض تكاليف تشغيل المركبات. ومع ذلك، يتطلب تحقيق الاستفادة لهذه الفوائد على مدى الزمن صيانة شبكة الطرق في الوقت وبالأسلوب الملائمين، إذ ينتج عن تأجيل الصيانة ازدياد صعوبة استخدام الطرق. ويفضي ذلك إلى ارتفاع تكاليف تشغيل وسائل النقل وتردد شركات النقل في الإقدام على استخدام الطرق. ويقلل ذلك بدوره من فوائد توفير إمكانية الحصول على الوظائف، والوصول إلى المستشفيات، والمدارس، إلخ، فضلاً عن الخسارة الكلية للفرص الاقتصادية والاجتماعية.

فما لم تتم الصيانة في مواعيدها المحددة، قد ينتج عن ذلك إخفاقاً تاماً لقطاعات كاملة من الطرق، مما يتطلب إعادة بنائها كلياً بتكلفة تتعدى كثيراً التكلفة الخاصة بالصيانة الوقائية. وعلى السلطات المعنية بالطرق التأكد من فعالية إنفاق الأموال المخصصة لبرامج الصيانة، بغية توفير التكاليف الاستثمارية المستقبلية والحصول على القيمة القصوى من هذه الاستثمارات. ولتحقيق هذا الغرض، تزايدت أهمية تطبيق مناهج حديثة لإدارة أصول الطرق والتعزيز المؤسسي للسلطات المعنية بالطرق.

وتشير التجارب الدولية إلى أن الصيانة المناسبة تتطلب التالي:

- تخطيط شامل لأعمال الصيانة ووضع برامج لها؛
- توافر بيانات جيدة لدعم تحديد الأولويات؛
- مصدر مستقل وآمن ومستقر للتمويل؛
- وجود الهياكل المؤسسية والإدارية المناسبة؛
- رصد نتائج الصيانة، وتوافر الموارد البشرية الملائمة.

• صيانة الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي

تتبع مختلف المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية وشبكات الطرق المختلفة في بلدان منظمة التعاون الإسلامي نظم وممارسات متنوعة للصيانة؛ ومن ثم، هناك تباين كبير في حالة إصلاح شبكات الطرق

بين البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (انظر الملحق). وتبلغ نسبة شبكات الطرق الممهدة في بلدان منظمة التعاون الإسلامي ككل حوالي 53%، في حين بلغت هذه النسبة في شبكات الطرق في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي 66% و 83% على التوالي. ويبلغ متوسط الإنفاق على شبكات الطرق في منظمة التعاون الإسلامي 1043 مليون دولارًا، في حين يصل متوسط الإنفاق على الصيانة 123 مليون دولارًا. وتُعد تركيا الأعلى من حيث نفقات الصيانة بحوالي 797 مليون دولارًا، في حين تأتي جامبيا في المرتبة الأخيرة بمبلغ 13 مليون دولارًا.²

وعلاوة على ذلك، تتكون نسبة كبيرة من شبكات الطرق في معظم دول منظمة التعاون الإسلامي من طرق ثانوية أو إقليمية أو ما إلى ذلك. ومع ذلك، عند مقارنة تكوين شبكات الطرق في دول منظمة التعاون الإسلامي بشبكات الطرق في الاتحاد الأوروبي ككل، يتضح الفارق الكبير في هذه الفئات الثلاث بصورة تجدر الإشارة إليها. ومن اللافت للنظر أن نرى أن نسبة كبيرة من إجمالي شبكات الطرق في دول منظمة التعاون الإسلامي تتمثل في الطرق السريعة.

وتزيد الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي ككل من استثماراتها في تطوير الطرق السريعة، إلا أنها لا تستثمر في تطوير الطرق الثانوية والإقليمية وغيرها. ويتطلب هذا التركيز على تطوير طرق ذات جودة عالية وحجم كبير توافر كميات كبيرة من رأس المال. ونظرًا لمحدودية الموارد المتاحة في العديد من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، فمن المرجح أن يتسبب هذا التركيز في عدم كفاية الموارد المخصصة لأنشطة الصيانة.

تبلغ نسبة شبكات الطرق الممهدة في بلدان منظمة التعاون الإسلامي ككل حوالي 53%، في حين بلغت هذه النسبة في شبكات الطرق في الاتحاد الأوروبي 83%. عند وضع هذه الأرقام جنبًا إلى جنب مع الملاحظة السابقة حول أن نسبة كبيرة من شبكات الطرق في دول منظمة التعاون الإسلامي تتكون من طرق سريعة، أو طرق وطنية، أو طرق رئيسية، يمكن ملاحظة أن دول منظمة التعاون الإسلامي تميل إلى التركيز على الطرق السريعة والوطنية والرئيسية أكثر من سائر أنواع الطرق. وكما أشرنا من قبل، تبدو شبكات الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي غير متوازنة من حيث تركيزها على

² تعزيز صيانة الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، الكومسيك

تطوير طرق ذات جودة عالية وحجم كبير. ومن المرجح أن يتسبب هذا التركيز في حرمان أنشطة الصيانة من الموارد التي تحتاج إليها.

وتتمثل أوجه القصور الهامة التي تتعلق بممارسات قطاع الطرق والصيانة في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي فيما يلي؛³

- الافتقار إلى البيانات الموثوقة والمتسقة اللازمة لدعم التخطيط ووضع البرامج.
- سوء حالة شبكة الطرق في معظم دول منظمة التعاون الإسلامي.
- تأخر التطوير والممارسات المؤسسية في قطاع صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي عن أفضل الممارسات الدولية.
- الحاجة إلى تحسين الحوكمة والشفافية في التشغيل والمساءلة العامة لمؤسسات صيانة الطرق.
- الحاجة إلى تحديث قدرات قطاع البناء والتشييد في كثير من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.
- التمويل المتاح للصيانة غير كافٍ.
- المزيد من الاهتمام باحتياجات صيانة شبكات الطرق الريفية على وجه الخصوص، أكثر من الاهتمام الحالي، خلال عملية تخطيط الميزانية.

3- أهمية السلامة على الطرق والاتجاهات العالمية

تعد الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية على الطرق مشكلة صحية عالمية عامة ذات تبعات اقتصادية واجتماعية شديدة، مما يؤثر سلبيًا على التنمية الاقتصادية والبشرية.

وظلت الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية على الطرق قضية مهمة على جدول أعمال الصحة العالمية لعدة سنوات، على الرغم من إمكانية التكهن بها وتفاديها إلى حد كبير. فضلًا عن ذلك، هناك اعتراف دولي واسع النطاق بأن الحوادث والإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية على الطرق تمثل أزمة صحية عامة غير مقبولة وتعاني من عدم كفاية التمويل.

وتهدف مختلف المؤشرات إلى إلقاء الضوء على أثر الحوادث المرورية، وأكثرها شيوعًا هو عدد الوفيات والإصابات. وتقدر منظمة الصحة العالمية أن ما يزيد عن 1,2 مليون شخص يلقون حتفهم على الطرق سنويًا كما يعاني عدد يصل إلى 50 مليون شخص من إصابات. وتقع معظم الحوادث المرورية على

³ المرجع السابق

الطرق بالبلدان ذات الدخل المتوسطة والمنخفضة. وتتراوح إجمالي التكاليف الاقتصادية لحوادث الطرق ما بين 2 إلى 5 بالمائة من إجمالي الناتج المحلي في بلدان عدة.

ويكشف تقرير منظمة الصحة العالمية لعام 2015 أنه العدد السنوي للوفيات على مستوى العالم قد شهد استقراراً، ويرجع ذلك أساساً إلى التحسينات البارزة التي طرأت على إدارة السلامة على الطرق في البلدان التي يرتفع بها دخل الفرد. ومع ذلك، لا تحقق الاتجاهات في البلدان ذات الدخل المتوسطة والمنخفضة انعكاساً لهذا الاتجاه، وترتفع معدلات الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية بتلك البلدان.

وبحسب التوقعات، قد تظراً زيادة مقدارها 66 بالمائة على عدد الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية العالمية بمختلف مناطق العالم فيما بين عامي 2000 و2020، في حين يتوقع حدوث انخفاض كبير في هذا العدد بالبلدان التي يرتفع دخل الفرد بها، بوصفها مجموعة مستقلة، كما هو موضح في الجدول أدناه⁴.

جدول: تكهنات بعدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بالبلدان ذات الدخل المنخفضة والمتوسطة

معدلات الوفيات		التغيرات بالنسبة المئوية 2000- 2020	العدد المقدر للوفيات		عدد البلدان	البلدان ذات الدخل المتوسطة والمنخفضة بحسب منطقة البنك الدولي
سكان (الوفاة/عدد 100000	2000		2020	2000		
9,18	2,10	9,143	330	135	7	جنوب آسيا
8,16	9,10	8,79	337	188	15	شرق آسيا والمحيط الهادي
3,22	2,19	5,67	94	56	13	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
31	1,26	1,48	180	122	31	أمريكا الجنوبية والكاريبي
2,21	19	2,18	38	32	9	أوروبا ووسا آسيا
19	3,13	3,83	124,1	613	121	كافة البلدان ذات الدخل المتوسطة والمنخفضة
8,7	8,11	8,27-	80	110	35	كافة البلدان التي يرتفع بها دخل الفرد بها

⁴ كوبيتس، إي، كروبر، م. (2003). الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والتنمية الاقتصادية. ورقة عمل بحوث سياسة البنك الدولي 3035. مجلس بحوث البنك الدولي.

4,17	13	4,66		204,1	723	156	المتوسط العالمي
------	----	------	--	-------	-----	-----	-----------------

المصدر: كوبيتس، إي، كروبر، م. (2003). الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والتنمية الاقتصادية. ورقة عمل بحوث سياسة البنك الدولي 3035. مجلس بحوث البنك الدولي.

تم تحديد⁵ الأسباب الرئيسية وراء حوادث الطرق فيما يلي؛

- محدودية الإرادة السياسية، بالإضافة إلى محدودية التفاعل فيما بين أصحاب المصالح وضآلة التمويل،
- الافتقار إلى التنسيق وغياب وجود نهج متكامل،
- ضعف الإطار القانوني وقلة الانتباه إلى مستخدمي الطرق الأكثر ضعفاً،
- تخلف شبكة الطرق وقرظروفها،
- الافتقار إلى معايير الطرق، ومحدودية القدرات في إدارتها،
- تقادم المركبات وضعف أهلية السائقين،
- محدودية الوعي بالسلامة على الطرق (تخطي السرعات المقررة، ارتداء الخوذات، تناول الكحوليات، ارتداء حزام الأمان، القيود المفروضة على الأطفال).
- محدودية الثقافة الخاصة بالسلامة الفعالة للطرق،
- تفعيل القوانين لأغراض خاصة تهدف إلى توليد الدخل في مقابل السلامة،
- ضآلة جودة بيانات الحوادث وعدم وجود نظام لإدارتها،
- ضعف التفتيش والرقابة والتوازنات.

وبحسب الوكالة السويدية للتنمية الدولية (سيذا 2006)، غالبًا ما يتولد عن الاستثمار في السلامة على الطرق قدر كبير من صافي المكاسب الاقتصادية. وبوجه عام، ففي البلدان التي يرتفع بها دخل الفرد، يتمخض عن الإجراءات الخاصة بالسلامة على الطرق عائدات اقتصادية تتراوح بين 9 إلى 22 بالمائة، في حين يرتفع تقدير هذا المعدل كثيرًا بالبلدان ذات الدخل المنخفضة والمتوسطة.

على مدار العقود الأربعة الماضية، تم إطلاق العديد من مبادرات السلامة على الطرق الإقليمية والعالمية؛ فلقد أعلن واحد من قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة عن "عقد الإجراءات الخاصة بالسلامة على الطرق (2011-2020)". وتم إطلاق هذا العقد في مايو/أيار 2011 فيما يزيد عن 110 دولة، بهدف إنقاذ 5 مليون حياة للأفراد من خلال النهوض بالسلامة على الطرق والمركبات؛ وتعزيز سلوك مستخدمي الطرق، وتحسين خدمات الطوارئ. بالإضافة إلى ذلك، فقد حدد جدول أعمال 2030 الذي تم إقراره

⁵ النهوض بسلامة الطرق في البلدان الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي، مكتب تنسيق الكومسيك، 2016

مؤخرًا بشأن التنمية المستدامة هدفًا طموحًا يتمثل في الحد من وقوع الإصابات والتسبب في الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية على الطرق على مستوى العالم بحلول عام 2020.

• السلامة على الطرق في البلدان الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي

ثمة تنوع كبير بين البلدان الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي فيما يتعلق بالسلامة على الطرق. وتوضح إحصاءات منظمة الصحة العالمية أن نصيب البلدان ذات الدخل المنخفضة يبلغ 12% من عدد سكان العالم، و1% من عدد المركبات المسجلة و16% من عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. ومن جهة أخرى، يبلغ نصيب البلدان ذات الدخل المتوسط 70% من سكان العالم، و53% من المركبات المسجلة و74% من الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية. وفي البلدان ذات الدخل المنخفضة والمتوسطة، تقل معدلات امتلاك المركبات بالبلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في حين ترتفع معدلات الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية (عدد الوفيات لكل مليون نسمة) نسبيًا مقارنةً بالبلدان الغربية.⁶

وتتمثل التحديات الرئيسية التي تواجهها البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي والتي تتعلق بقضية السلامة على الطرق فيما يلي:

- الافتقار إلى التشريع الملائم ونافذ المفعول فضلًا عن الاستراتيجية الوطنية لالسلامة على الطرق،
- الافتقار إلى التحقيق في الحوادث وإدارة ما بعد وقوع الحوادث،
- الافتقار إلى التمويل الكافي لالسلامة على الطرق،
- الافتقار إلى الموارد الكافية (كالقدرات التنظيمية والبشرية)،
- عدم كفاية تدريب السائقين،
- عدم اتساق هندسة الطرق والمرور.

2- التعاون في مجال النقل والاتصال تحت مظلة الكومسيك

إن تحسين أداء النقل والاتصالات في الدول الأعضاء وفعاليتها واستدامته هو الهدف الاستراتيجي لاستراتيجية الكومسيك في مجال النقل والاتصالات. وبغية تحقيق هذا الهدف، تركز الكومسيك على قضايا النقل والاتصالات ذات الأهمية بغرض إنتاج معرفة وخلق فهم مشترك، وكذا وضع سياسات

⁶ المرجع السابق

تقريبية فيما بين البلدان الأعضاء وبعضها البعض. وفي هذا الإطار، خصص فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات اجتماعين متتاليين لتناول قضايا صيانة الطرق وسلامتها.

• الاجتماع السابع لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات

منذ انعقاد الدورة الحادية والثلاثين للكومسيك، عقد فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات اجتماعين هامين حول النقل على الطرق. وتم عقد الاجتماع السابع لفريق العمل في 24 مارس/ آذار 2016 في أنقرة بتركيا، تحت عنوان "تعزيز صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". وسعيًا وراء توفير مدخلات للمناقشات أثناء الاجتماع، خصص مكتب تنسيق الكومسيك تقريرًا بحثيًا حول نفس موضوع الاجتماع، ألا وهو "تعزيز صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". وخلال الاجتماع، شارك ممثلو الدول الأعضاء وجهات نظرهم، وما اكتسبوه من خبرات، وحققوه من إنجازات، وواجهوه من تحديات في مجال صيانة الطرق في بلدانهم. بالإضافة إلى ذلك، تمت مناقشة قضية السياسات التي يمكن تنفيذها بغية النهوض بجودة الخدمات المتوافرة في هذا المجال، كما أثرت العروض المقدمة من ممثلي الدول الأعضاء والمنظمات الدولية المناقشات.

وتتمثل النتائج الأساسية للاجتماع في التأكيد على بعض التوصيات الهامة الخاصة بالسياسات على النحو التالي؛

- وضع استراتيجية وطنية لصيانة الطرق تستند إلى الأدلة والبيانات.
- ضمان تخصيص تمويل كافٍ ومستدام لصيانة الطرق وزيادة الاستخدام الفعال للأموال المتاحة للطرق من خلال إطار قانوني مناسب وهيكل مؤسسي.
- الاستفادة من عقود الأداء في صيانة الطرق.
- إنشاء نظام لإدارة قاعدة بيانات الطرق.

• الاجتماع الثامن لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات

عُقد الاجتماع الثامن لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات اجتماعه الثامن في 27 أكتوبر/تشرين الأول 2016 في أنقرة بتركيا تحت عنوان "تعزيز السلامة على الطرق في البلدان الأعضاء

في منظمة التعاون الإسلامي". وعلى غرار الاجتماع السابق، قدم مكتب تنسيق الكومسيك دراستين للاجتماع، إحداهما بعنوان "تعزيز السلامة على الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي" والأخرى بعنوان "تقرير الآفاق المستقبلية للنقل والاتصالات لعام 2016" كأساس للمناقشات. وخلال الاجتماع، ناقش وفود الدول الأعضاء وجهات نظرهم، وما اكتسبوه من خبرات، وحققوه من إنجازات، وواجهوه من تحديات في مجال السلامة على الطرق في بلدانهم. بالإضافة إلى ذلك، تناول أعضاء الوفود قضية السياسات التي يمكن تنفيذها بغية النهوض بجودة الخدمات المتوافرة في هذا المجال، كما أثرت العروض المقدمة من ممثلي الدول الأعضاء والمنظمات الدولية والجمعيات الأهلية المناقشات.

وتتمثل النتائج الأساسية للاجتماع في التأكيد على بعض التوصيات الهامة الخاصة بالسياسات على النحو التالي؛

- رفع الوعي بشأن السلامة على الطرق في الدول الأعضاء.
- الالتزام باتفاقات الأمم المتحدة الرئيسية الخاصة بالسلامة على الطرق، وتبني نهج أنظمة السلامة حول النظام الوطني لإدارة السلامة على الطرق.
- وضع نظام موثوق ومستدام للسلامة على الطرق وبيانات الحوادث.
- وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق وتكليف وكالة/مؤسسة وطنية رائدة لتكون مسؤولة عن إدارة السلامة على الطرق.

ومن المزمع أن يعقد فريق العمل اجتماعه التاسع في أنقرة بتركيا في 9 مارس/آذار 2017 تحت عنوان "زيادة اختراق خدمات الإنترنت ذات الحزمة العريضة في البلدان الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي".

آلية تمويل مشروعات الكومسيك

من خلال آليته التنفيذية الثانية، وهي آلية تمويل مشروعات الكومسيك، يقدم مكتب تنسيق الكومسيك منحًا للمشروعات المختارة التي تقدمها الدول الأعضاء ممن سجلوا في فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات. وفي عام 2015، استطاعت جمهورية تركيا، بالتعاون مع المغرب وإيران وإندونيسيا، أن تنفذ مشروع بعنوان "قياس مؤشرات أداء حركة الركاب فيما بين دول منظمة التعاون الإسلامي".

وفي إطار الدعوة الثالثة للمشروعات التي تم إطلاقها في سبتمبر/ أيلول 2015، تأهل مشروع واحد للحصول على التمويل في مجال النقل والاتصالات. وفي هذا الصدد، تعمل الجمهورية التركية وشركاؤها في المشروع، ألا وهم تونس وموزمبيق وإندونيسيا وماليزيا، على تنفيذ المشروع الذي يحمل اسم "تقييم

وتعزيز ترابط الشحن الجوي فيما بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: نهج آلية مشاركة الشحن الجوي لتسهيل التجارة البينية فيما بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي".

وقد تم إطلاق الدعوة الرابعة للمشروعات في سبتمبر/أيلول 2016 حيث وقع الاختيار على خمسة مشروعات في التصنيفات النهائية للحصول على تمويل.

الملحق

المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية وشبكة الطرق بالبلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي

المؤشر	الحد الأدنى	الحد الأعلى	المتوسط	الحد الأدنى	الحد الأعلى
السكان	023,34	631,865,24	429,922,2	إندونيسيا	المالديف
	5	9	8		
الدخل القومي الإجمالي لكل فرد (دولار أمريكي)	400	790,86	676,5	قطر	النيجر
السطح (كيلومتر مربع)	300	900,724,2	830,558	كازاخستان	المالديف
الطرق السريعة (كم)	صفر	891,3	590	السعودية	ألبانيا
الطرق السريعة، أو الرئيسية أو المحلية (كم)	صفر	570,38	534,11	إندونيسيا	سورينام
الطرق الثانوية أو الإقليمية (كم)	صفر	451,113	505,21	مصر	توجو
الطرق الأخرى (كم)	صفر	788,415	807,69	إندونيسيا	سورينام
إجمالي طول الطرق (كم)	88	508000	227,68	إندونيسيا	المالديف
الطرق الممهدة (%)	1	100	52	الأردن	تشاد
الطرق الممهدة (كم)	88	220,355	740,35	تركيا	المالديف
الطرق غير الممهدة (كم)	صفر	074,220	423,31	إندونيسيا	الأردن
طول الطرق وفقاً لإجمالي الناتج المحلي لكل فرد (كم/دولار)	03,0	300	49	أوغندا	المالديف
كثافة الطرق (كم/كم ²)	005,0	6,5	32,0	البحرين	السودان

موزمبيق	جامبيا	779,30	752,115	74	حجم المرور (مليون مركبة لكل كيلومتر)
كازاخستان	مالي	023,105	779,344	5	النقل الداخلي للبضائع (مليون طن لكل كيلومتر)
باكستان	جامبيا	758,128	384,343	16	النقل الداخلي للركاب (مليون راكب لكل كيلومتر)
تركيا	مالي	737,63	048,224	4	نقل البضائع على الطرق (مليون طن لكل كيلومتر)
باكستان	جامبيا	394,122	765,322	16	نقل الركاب على الطرق (مليون راكب لكل كيلومتر)
ليبيا	بوركينافاسو	10	37	1	عدد المتوفين/100000 نسمة
إيران	بنجلاديش	99	384	1	عدد الإصابات/100000 نسمة
إيران	بنجلاديش	80	316	1	الحوادث التي ينجم عنها إصابات/100000 نسمة
كازاخستان	أذربيجان	471	693,1	13	الحوادث التي ينجم عنها إصابات/100 مليون عربة لكل كيلومتر
تركيا	سيراليون	756	582,6	1	نفقات الحكومة المركزية (مليون دولار أمريكي)
المغرب	تونس	116	185	46	نفقات الحكومة الإقليمية/المحلية (مليون دولار أمريكي)
أذربيجان	أذربيجان	135	135	135	نفقات القطاع الخاص (مليون دولار أمريكي)
تركيا	سيراليون	959	582,6	1	إجمالي النفقات (مليون دولار أمريكي)
تركيا	ماليزيا	623	785,5	1	النفقات الاستثمارية (مليون دولار أمريكي)
تركيا	جامبيا	130	797	13,0	نفقات الصيانة (مليون دولار أمريكي)
السعودية	مصر	17	66	02,0	نفقات أخرى (مليون دولار أمريكي)
كازاخستان	مصر	83	178	1	العائدات غير المباشرة للطرق: الضرائب على الوقود (مليون دولار أمريكي)
تركيا	جويانا	131	450	2	العائدات المباشرة للطرق: رسم المرور (مليون دولار أمريكي)
موزمبيق	جويانا	50	101	صفر	العائدات الأخرى للطرق (مليون دولار أمريكي)
تركيا	جويانا	218	450	48	إجمالي العائدات (مليون دولار أمريكي)

المصدر: تعزيز صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، الكومسيك
