

مساهمة البنية التحتية لنقل والاتصال في تحسين مؤشرات التنمية الاقتصادية

دراسة تحليلية لدول رابطة الأسيان

The contribution of transport and communication infrastructure to the improvement of economic development indicators An analytical study of the ASEAN countries

* عبد الحفيظ بوضياف¹، موسى جديدي²

¹ جامعة حمه لخضر الوادي (الجزائر)، abdelhafid-boudiaf@univ-eloued.dz

² جامعة حمه لخضر الوادي (الجزائر)، djedidi-moussa@univ-eloued.dz

تاريخ النشر: 2023/12/31

تاريخ القبول: 2023/09/04

تاريخ الاستلام: 2023/06/25

ملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية إلى إلقاء الضوء على واقع البنية التحتية للنقل والاتصال ومدى مساهمته في تحسين مؤشرات التنمية الاقتصادية في دول تكتل الأسيان لا سيما أنها تعتبر من بين أسرع المناطق نمواً في العالم. وذلك من خلال الاستعانة بالبيانات الإحصائية الصادرة في التقارير الرسمية للأمانة العامة لرابطة الأسيان وبعض الدراسات السابقة وقد توصلت الدراسة التحليلية إلى تباين الدور الأساسي للبنية التحتية للنقل والاتصال في تحسين جل مؤشرات التنمية الاقتصادية، حيث ساعدت الآليات المنتهجة دول الدراسة في تطوير وتحديث البنية التحتية، مما أدى إلى انخفاض تكاليف النقل والتوزيع وتحسين الكفاءة الإنتاجية في القطاعات الاقتصادية بتوفير فرص أكثر لتربط القطاعات وتكاملها، فضلاً على تدعيم إمكانات جذب الاستثمار الأجنبي والدفع باستغلال فرص التكامل الضائعة.

الكلمات المفتاحية: البنية التحتية، النقل، لاتصالات، التنمية الاقتصادية، رابطة الأسيان.

تصنيف JEL: O 10.H 54. O 53

Abstract:

this research paper aims to shed light on the reality of transport and communication infrastructure and its contribution to improving economic development indicators in the ASEAN countries, especially as they are considered among the fastest growing regions in the world. Through the use of statistical data issued in the official reports of the ASEAN General Secretariat and some previous studies, the analytical study has found a divergence in the basic role of transport and communication infrastructure in improving most economic development indicators, as the mechanisms adopted have helped the study countries in the development and modernization of infrastructure, resulting in lower transportation and distribution costs and improving productive efficiency in economic sectors by providing more opportunities for interconnection and integration of sectors, as well as strengthening the potential to attract foreign investment and push the exploitation of lost integration opportunities

Key words: infrastructure, transportation, communications, economic development, ASEAN

Classification JEL: O 10.H 54. O 53

* المؤلف المرسل.

مقدمة:

تعتبر البنية التحتية العامل الحاسم في تطور الاقتصاديات، إذ تزداد الحاجة لها مع زيادة عدد السكان ومطالبهم، وتنمو فرص الاستثمار وتحسن جودة الحياة ورفاهية الشعوب. ولا يمكن تحقيق النمو الاقتصادي المنشود دون شبكة نقل واتصالات متطورة تلي احتياجات الأفراد في التنقل، وتوصيل السلع والمنتجات إلى المستهلكين. في مناطق الدولة الواحدة أو بين الدول المختلفة وأي خلل في البنية التحتية للنقل والاتصال يعرقل أي عملية للتنمية الاقتصادية. ونظرا لكون مشاريع البنية التحتية للنقل والاتصال أكثر تكلفة مقارنة مع باقي المشاريع فأنها تحتاج غالبا إلى مبالغ ضخمة من الأموال لتنفيذها وهذا ما عجل بالدول النامية للبحث في الجهات الممولة من التمويل الحكومي أو قروض من الخارج إلى الشراكة بين القطاع العام والخاص إلى التعاون الإقليمي، شريطة أن تكون هذه الاستثمارات وفقا للتقديرات والاحتياجات ذات الأولويات الوطنية والإقليمية خلال سنوات ما بعد الاستقلال، قامت دول جنوب شرق آسيا بجهود كبيرة لتطوير بنيتها التحتية للنقل والاتصال، حيث شهدت المنطقة نشاطا كبيرا في مجالات النقل البري والجوي والبحري، وذلك من خلال تشييد الطرق المعبدة وتركيب شبكة السكك الحديدية وإنجاز موانئ الشحن المحلية والدولية والمطارات، وإقامة شبكات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات المتطورة بما يخدم استراتيجيات التنمية المنتهجة ويسهم في توفير مناخ استثماري ملائم يدفع إلى تحقيق الرفاهية الاقتصادية للمجتمعات، ومن خلال هذه الورقة البحثية، سنناقش الإشكالية الرئيسية التالية:

ما هي الآليات التمويلية التي تبنتها دول جنوب شرق آسيا في إحلال وتطوير البنية التحتية للنقل والاتصال؟ وما هي درجة مساهمتها في تحسين مؤشرات التنمية الاقتصادية؟

وتمت صياغة فرضية الأساس كمايلي:

نظرا لضعف وتباطؤ العوائد التي تنجم عن الاستثمار في قطاع البنية التحتية للنقل والاتصالات، فقد اعتمدت دول الآسيان على استراتيجيات تمويلية متنوعة تلي لها احتياجاتها المالية، وتسهم في معالجة مشكلة تباطؤ العوائد لذا فإن تطوير البنية التحتية للنقل والاتصال يعد أحد العوامل الرئيسية بالنسبة لهذه الدول لأنه أدى إلى تحقيق العديد من الإنجازات والمكاسب الاقتصادية والاجتماعية وبالتالي التأثير إيجابا على مؤشرات التنمية، حيث ساهمت في ترقية التجارة الخارجية وتعزيز فرص التوظيف وتحسين قطاع السياحة ورفع مستوى تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر والوصول إلى الخدمات الصحية وتعليمية الجيدة.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى الوصول إلى جملة من الأهداف نوجزها فيما يلي:

- التعرف على المفاهيم النظرية للبنية التحتية ومؤشرات التنمية الاقتصادية، وطبيعة العلاقة الموجودة بينهما.
- تبيان الاستراتيجيات التمويلية التي تبنتها دول رابطة الآسيان في تحديث وتطوير البنية التحتية للنقل والاتصال.
- تحليل طبيعة المساهمة التي أحدثتها سياسة تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والاتصال في دول الآسيان وأثارها على تحسين مؤشرات التنمية الاقتصادية.

أهمية الدراسة: جاءت هذه الدراسة من أجل إبراز هذا الدور في منطقة الآسيان التي تشهد تحولات اقتصادية هائلة وتطورات كبيرة في مختلف القطاعات، حيث تتبع هذه الدول خططا تمويلية تهدف إلى تعزيز قدراتها التنافسية وتحقيق التنمية الشاملة. ومن خلال توفير وسائل النقل والاتصال تكون متاحة للسكان وفعالة وآمنة، لأجل تسهيل الوصول إلى الأسواق وتخفيض التكاليف، ترقية التجارة الخارجية وتعزيز النمو الاقتصادي، وزيادة التواصل بين الدول، وتوفير فرص العمل وتحسين مستوى المعيشة في المنطقة.

دراسة تحليلية

منهج الدراسة وتقسيماتها: قد تم استخدام في هذه الدراسة المنهج الوصفي في تقديم الجزء الأول والمنهج التحليلي في الجزء الثاني

والثالث. وللإجابة عن الإشكالية المطروحة وتحقيق هدف الدراسة تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة محاور رئيسية

- المحور الأول: الأدبيات النظرية والدراسات السابقة

- المحور الثاني: الآليات التمويلية وتركيبية البنية التحتية للنقل والاتصال في دول الأسيان

- المحور الثالث: إسهامات البنية التحتية للنقل والاتصال في تحسين مؤشرات التنمية الاقتصادية لدول الأسيان.

المحور الأول: الادبيات النظرية والدراسات السابقة

أولاً: الادبيات النظرية

1) التعريف العام للبنية التحتية : هي مجموعة من المرافق الضرورية للخدمات الأساسية التي تفتضيها عمليات الإنتاج الاقتصادي من

ناحية و حياة السكان من ناحية أخرى في رقعة جغرافية بحيث تؤثر بشكل مباشر و غير مباشر علي الحياة الاقتصادية تشمل الطرق البرية

، و المطارات، الموانئ، السكك الحديدية، محطات مياه الشرب وشبكاتهما، محطات توليد الكهرباء وشبكاتهما، شبكات الغاز الطبيعي،

الصرف الصحي والاتصالات بالإضافة إلى الخدمات الصحية، الإسكان والتعليم. (بابا و نسمن ، 2016، ص، 118)

وعرفها آخرون بأنها "النظم المادية التي تتولى الدولة تقديمها وإنشاءات التي تتولي تشييدها وتشغيلها التي توفر الخدمات نقل العامة للأفراد

والبضائع مثال النقل، الاتصالات، مرافق المياه، الكهرباء والغاز، الطاقة، التخلص من النفايات، الاراضي والحدائق، الملاعب الرياضية

والمباني الرسمية والترفيهية ومرافق السكك الحديدية. (ضويفي و بوكريد ، 2020 ، ص، 122)

ومن خلال هذه التعريفات يتضح لنا أن البنية التحتية هي كل شيء نستخدمه في حياتنا اليومية وبشكل يومي من تجهيزات ومرافق

اجتماعية واقتصادية متكاملة والتي يتم تشييدها حيث تلي احتياجات المجتمع اقتصاديا واجتماعيا وصناعيا وذلك بهدف تحقيق التنمية

والتكامل الاقتصادي لدولة.

1-1)تقسيمات البنية التحتية : هناك عدة تقسيمات للبنية التحتية حسب مجالات استخدامها والخدمات المقدمة (طالب و

مازن، 2015، ص، 415)

- **البنية التحتية الصلبة:** تشير إلى الشبكات والمرافق العامة الكبيرة التي تحتاجها الدولة الصناعية الحديثة، بما في ذلك الجسور الطرق،

السكك الحديدية ومحطات الطاقة...إلخ.

- **البنية التحتية الملساء:** جميع الهياكل التي تحتاجها الدولة للحفاظ على الاقتصاد والصحة والمعايير الثقافية والاجتماعية مثل التعليم،

التمويل، أنظمة الصحة، القانون، خدمات الطوارئ ونظام الحكومة.

- **البنية التحتية الاقتصادية:** وتشمل خدمات المرافق المختلفة مثل شبكة النقل المختلفة وشبكة الاتصال والمياه والصرف الصحي.

-**البنية التحتية الاجتماعية:** وتشمل منشآت التعليم والمستشفيات، وخدمات الأمن، والترفيه، وغيرها.

1-2)التعريف البنية التحتية للنقل والاتصال : هي مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والمنشآت التي تتولى تشييدها وتشغيلها،

والوسائل التي تمكن من نقل البضائع والافراد من مصدرها الى وجهتها بطريقة فعالة وامنة وتشكل البنية التحتية للنقل والاتصال من بنية

تحتية للنقل البري ممثلة في الشاحنات و القطارات وشبكة الطرقات و شبكة السكك الحديدية و الجسور وبنية تحتية للنقل البحري ممثلة

في الموانئ والسفن و مراكز التخزين واللوجستيك و بنية تحتية للنقل الجوي ممثلة في المطارات بنوعها المحلي والدولي و الطائرات وكذا تقنيات

الاتصال والتي تمكن من التواصل بين مختلف المواقع مثل شبكات الاتصالات وشبكة الأنترنت والهاتف وجميع البرمجيات والتطبيقات التي تستخدم في التحكم وإدارة عملية النقل مثل GPS وRFID بالإضافة إلى جميع الخدمات المرافقة و المكملة ، لعملية النقل كمرافق المياه، الكهرباء والغاز، الطاقة،(Tatyana Palei, 2015 p 171)

2) مفهوم التنمية الاقتصادية : يعبر عن التنمية الاقتصادية بتلك العمليات التي تؤدي ازدهار كافة القطاعات الاقتصادية، وتصبح فيها كافة البلدان الفقيرة بلدان متقدمة وذات مستويات معيشية مرتفعة، كما يعرفها بعض المتخصصين بمجال الاقتصاد بأنها الحالة التي تصبح فيها الدولة متقدمة في كافة المجالات من صحة وتعليم ورفاهية ومستوى معيشي للسكان هذه المنطقة.

1-2) تعرف التنمية الاقتصادية:

التعريف الاول: هي مجموعة من الإجراءات والسياسات والتدابير الموضوعية لتغيير هيكل الاقتصاد المحلي او الإقليمي او الوطني التي تهدف في نهاية الى تحقيق زيادة سريعة ودائمة في متوسط الدخل الحقيقي للفرد في فترة زمنية بحيث يستفيد منها الغالبية العظمى من الافراد (معروف، 2005، ص10)

التعريف الثاني: هي تقدم المجتمع عن طريق استنباط أساليب إنتاجية جديدة أفضل ورفع مستوى الإنتاج من خلال انماء المهارات والطاقات البشرية وخلق تنظيمات أفضل تعمل على زيادة راس المال المتراكم في المجتمع على مر الزمن (الامين، 2001، ص 17)

2-2) تعريف مؤشرات التنمية : هي إحصائيات وتقارير وبيانات اقتصادية مدروسة ومجدولة مسبقا، يتم من خلالها قياس أداء جميع القطاعات الاقتصادية للدولة، أو إقليم او تكتل تستخدم من أجل التنبؤ بالحالة الاقتصادية المستقبلية للدولة والتعرف على مدى قوتها في أسواق المال العالمية، وتوجد عدة أنواع من مؤشرات التنمية الاقتصادية مثل معدل النمو الاقتصادي، الاستثمار الأجنبي المباشر، معدل البطالة، التضخم، و مؤشرات الخدمات الصحية وتعليمية.

ثانيا: الدراسات السابقة: سيختص هذا الجزء باستكشاف العلاقة بين متغيرات الدراسة بعمق على مستوى الدراسات التطبيقية، من خلال الاطلاع على عدد من الدارسات المنشورة التي أسهمت في فهم واستيعاب وجهات النظر المطروحة، ومراجعة آراء الباحثين ذلك وفقا لسلم الزمنى لصدورها، وذلك بغية بناء أرضية صلبة تنطلق منها الدراسة.

1)مراجعة الدراسات الأجنبية :

دراسة كل من Xin et Ai سنة 2022 بعنوان كيف يؤثر الاستثمار الجديد في البنية التحتية على جودة النمو الاقتصادي والتي هدفت إلى تحديد وتقييم تأثير الاستثمار في البنية التحتية على جودة النمو الاقتصادي لبعض المقاطعات في الصين للفترة 2004-2019 باستخدام بيانات بانل وتوصلت الدراسة أن الاستثمار في البنية التحتية بما فيها النقل تساهم في تعزيز جودة النمو وأظهرت دراسة World Bank 2017 وجود ارتباط إيجابي بين استثمارات البنية التحتية المقدرة للفرد ومستوي النمو ممثلا في الناتج المحلي الإجمالي للفرد كالمؤشر لتنمية الاقتصادية باستخدام بيانات 104 دول وتوصلت الدراسة إلى أن كل دولة قامت بتحسين البنية التحتية للنقل وخدمات الاتصال سوف تنعكس على الناتج المحلي الإجمالي العالمي بزيادة وبيز Holmgren. Merkel. 2017 إلى أن الاستثمار في البنية التحتية ينظر إليه علي أنه جزء مهم من السياسة الاقتصادية وغالبا ما يتم تقديمه كحل لعدد من المشكلات مثل البطالة وهجرة السكان من المناطق الريفية إلى مناطق الأنشطة الاقتصادية ودراسة كل من Normaz Wana Ismail And Jamilah Moud Mahyideen بعنوان تأثير البنية التحتية على التجارة والنمو الاقتصادي في اقتصادات مختارة في آسيا للفترة 2003-20013 باستخدام بيانات بانل أظهرت النتائج أن التحسينات في البنية التحتية للنقل أدت إلى زيادة تدفقات التجارية بل حتى الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات عززت التجارة أما دراسة Seneviratne and Sun 2013. فقد تناولت مفهوم البنية التحتية

دراسة تحليلية

الكافية والتي طالما اعتبرت عاملا ضروريا في عملية النمو الاقتصادي والتنمية؛ وان تحسين البنية التحتية كما ونوعا يحفز المساواة في الدخل وفقا لدراسة Sahoo and Dash. 2012 فاني البنية التحتية تعمل علي خفض تكاليف المعاملات بما يمكنها من اختراق الأسواق الجديدة ومع ارتفاع عدد المشاركين في السوق تتحسن فعالية السوق وهو ما يؤدي إلى الاستفادة من وفرة الحجم ويدفع الاقتصاد نحو النمو كما توصلت دراسة Kustepeli Beyzatlar 2011 إلى وجود ارتباط إيجابي طويل المدى بين طول السكك الحديدية والنتائج المحلي الإجمالي الحقيقي للفرد في تركيا و أن توفير الوقت والتكلفة بسبب تحسين البنية التحتية للنقل يمكن من يربط بشكل أفضل مع الأسواق المنتجة وعوامل الإنتاج ويعزز التجارة بين الدول ويرفع حجم العوائد ويعيد تخصيص الأنشطة الاقتصادية وسلطت دراسيا تجريبية أخرى الضوء على أهمية البنية التحتية في تعزيز النمو والحد من الفقر. أجرتها (UNESCAP 2006) حول البنية التحتية في البلدان الآسيوية النامية أن النقل البري والكهرباء، على وجه الخصوص، يلعبان دورا رئيسيا في الحد من الفقر باختيار دولة الفلبين نموذجا لتجد أن الطرق الريفية لها التأثير الأكبر من حيث نمو الدخل. كشفت الدراسة نفسها أن إنتاج الأسر الريفية وإمكانات توليد الدخل قد تم تحسينها من خلال الوصول إلى مختلف الشبكات التي تقلل من العزلة تعزز التواصل.

(2) مراجعة الدراسات العربية:

دراسة أجريت للفترة 2007-2017 بعنوان مساهمة البنية التحتية للنقل في استقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر حالة لدول العربية، للباحثين: عائشة عزوز وليندة بولعسل المنشور بتاريخ، (2020.11.14) المجلد 10 العدد 06 مجالات الاستراتيجية والتنمية التي هدفه إلى إبراز مدى مساهمة البنية التحتية للنقل في تطوير أحد مؤشرات التنمية الاقتصادية وهي الاستثمارات الأجنبية المباشرة وذلك في ظل القصور الذي تشهده دول المنطقة العربية في توفير الموارد المالية وتطوير الأنشطة الاقتصادية ناهيك علي عن الزيادة في المستمرة في معدلات البطالة والعجز عن خلق مناصب الشغل تؤكد الدور الفعال والإيجابي الذي يؤديه قطاع النقل كبنية تحتية في توفير مناخ ملائم فضلا عن مساهمته في زيادة الاستثمار آت الأجنبية المباشرة إلى المنطقة والذي بدوره يساهم بشكل كبير في دفع عجلة التنمية لهذه الدول.

- دراسة أخرى تحت عنوان دور الاستثمار في البنية التحتية في تحقيق النمو المستدام دراسة التجربة الصينية التي أجريت من طرف الباحثين فاطمة الزهرة بن زيدان ومحمد راتول المنشورة بتاريخ 2015-10-01 ضمن مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية - دراسات اقتصادية والتي اعتبره أن البنية التحتية عنصر رئيسي في الإنتاجية والنمو من خلال تأثيرها علي الناتج الإجمالي بطريقتين رئيسيتين هما الأولى مباشرة هو سبب إدخال خدمات البنية التحتية إنتاج كمدخلات إضافية وثانيا نظرا النهم رفع الإنتاجية الكلية لعوامل الإنتاج بالحد من المعاملات والتكاليف الأخرى مما يتيح استخداما أكثر كفاءة وخلصت الدراسة أن هناك علاقة إيجابية بين نصيب الفرد من الدخل الوطني وارتفاع حصة الفرد من البنية التحتية، إلا أن حصة الصين من الطرق المعبدة لا تزال أقل مقارنة باليابان وكوريا الجنوبية، ونفس الشيء بالنسبة للحصول على المياه و المرافق الصحية. وذلك رغم أن الصين تعد من بين الاقتصاديات التي شهدت نموا كبيرا.

وقد تميزت هذه الدراسة عن الأبحاث السابقة في عدة نقاط

- من حيث الموضوع تركزت هذه الدراسة على جوانب متعددة من الموضوع، حيث تناولت المؤشرات الاقتصادية والمؤشرات الاجتماعية للتنمية بدلا من التركيز على جانب واحد وإهمال باقي الجوانب.
- اختيار منطقة الآسيان حالة دراسية في هذا البحث باعتبارها أسرع المناطق نموا في العالم خلال السنوات الأخيرة وكذا إجراء مقارنات فعالة ومفيدة بين مجموعة متنوعة من الدول النامية واحة في طريق النمو في نفس المنطقة.

- يتميز هذا البحث بشموله للفترة الحديثة التي تشهد العديد من الأزمات، مثل أزمة الديون السيادية في منطقة اليورو (2010-2012) وأزمة النفط العالمية (2014-2016) وجائحة كوفيد - 19 (2020-2021) مما يعتبر سياق هام لفهم تأثير البنية التحتية للنقل والاتصال على التنمية الاقتصادية في ظل وجود تحديات ومتغيرات اقتصادية عالمية.

المحور الثاني: الآليات التمويلية وتركيبية البنية التحتية للنقل والاتصال في دول الآسيان

من اجل تقديم نظرة شاملة للآليات التمويلية المختلفة للبنية التحتية للنقل والاتصال في دول رابطة الآسيان سنعمل على سرد التطورات التاريخية المهمة وإبراز التحولات التي شهدتها على مر الزمن.

أولاً: الآليات التمويلية لبنية التحتية للنقل والاتصال في دول الآسيان

1) آلية الاستثمارات الحكومية وتم اعتمادها خلال الفترة (1969-1979): في هذه المرحلة، كانت الدول الجنوب شرق آسيا تعاني من الفقر والتخلف الاقتصادي، وكانت البنية التحتية ضعيفة ومنهارة. وكانت الحكومات تركز على إعادة بناء البنية التحتية المدمرة خلال الحرب العالمية الثانية وتحسين الطرق، والجسور، والموانئ والمطارات، كان هذا ضروريا لربط المناطق المتضررة من النزاعات والحروب بالمراكز الحضرية وتسهيل الحركة ونقل والإمداد المواد الضرورية الغذائية للأماكن الأكثر فقرا بالمنطقة وفي هذه الفترة، كانت الحكومات تعتمد بشكل كبير على الاستثمارات الحكومية وبعض المساعدات والهبات الخارجية لتمويل مشاريع البنية التحتية تزامنت هذه الفترة بتأسيس كيان إقليمي لتعاون المشترك الأمني وسياسي ابتدأت بإطلاق اتفاقية لإنشاء صندوق لرابطة أمم جنوب شرق آسيا من قبل وزراء خارجية الآسيان في كامبيرون هايلاندز، ماليزيا في 7 ديسمبر 1969 ثم اعتماد منطقة السلام والحرية والحياد (ZOPFAN) من قبل وزراء الخارجية في الاجتماع الخاص لوزراء خارجية الآسيان في كوالالمبور في 27 نوفمبر 1971 تأتي بعدها ظروف اجتماع قمة الآسيان الأول في بالي. في هذه القمة، أعربت دول الآسيان في أهم مخرجاته إجبار الحكومات المستقلة على الاهتمام بمشاريع البنية التحتية واعتبارها أولى الأولويات (Asian Development Bank ADB 2009 p 03)

2) آلية التمويل الخارجي خلال الفترة (1979-1990): في هذه المرحلة بدأت الدول الجنوب شرق آسيا في التحول إلى الصناعة التحويلية التي تعتمد على الموارد الطبيعية مثل البترول والغاز الطبيعي. وهو ما الزما الحكومات تركز على تحسين البنية التحتية الأساسية، مثل الطرق والجسور وشبكة السكك الحديدية والموانئ، وشبكة الاتصالات. معتمدا على التمويل الخارجي من خلال القروض والمنح الدولية لدعم مشاريع عن طريق الاقتراض من المؤسسات المالية الدولية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي خلال هذه الفترة تمت المصادقة العديد من الاتفاقيات الثنائية والمبادرات بين دول المنطقة هدفها تعزيز الأمن الغذائي في المنطقة في 4 أكتوبر 1979. تم التوقيع على اتفاقية الآسيان بشأن الحفاظ على الطبيعة والموارد الطبيعية اعترافا بأهمية الموارد الطبيعية للأجيال الحالية والمقبلة في 09 جويلية 1985 تليها في السنة الموالية التوقيع على اتفاقية تعاون الطاقة لرابطة أمم جنوب شرق آسيا في مانايلا، ويوافق أعضاء الآسيان على التعاون في التطوير البنية الأساسية والاستخدام الفعال لجميع أشكال الطاقة، سواء كانت تجارية، أو غير تجارية، أو متجددة، أو غير متجددة في 24 جوان 1986 كل هذا تحضير لتوقيع اتفاقية منطقة التجارة الحرة التي تعتبر احد أهدافها الأساسية جذب الاستثمارات الأجنبية الى دول المنظمة. (Asian Development Bank ADB 2009 p 05)

3) آلية الشراكة بين القطاع العام والخاص خلال الفترة (1990-2005): في هذه المرحلة بدأت الدول الجنوب شرق آسيا في التحول إلى اقتصادات الناشئة والمؤسسات المتوسطة، وتركزت الحكومات على تحسين للنقل البحري والجوي وتطوير شبكات الإنترنت والاتصالات السلكية واللاسلكية. وفي هذه المرحلة بدأت القيادات الحكومات في تشجع الدول على تعزيز التعاون بين القطاعين العام

دراسة تحليلية

والخاص لتمويل وتنفيذ مشاريع البنية التحتية حيث توفر هذه الشركات فرصا للاستفادة من الموارد والخبرات الخاصة وبكفاءة وفعالية في التنفيذ. وتجسد ذلك من خلال توقيع اتفاقية منطقة التجارة الحرة لرابطة دول جنوب شرق آسيا (AFTA) في 28 جانفي 1992 وكان أهم أهدافها هو زيادة الميزة التنافسية لمنطقة ASEAN كقاعدة إنتاج موجهة للسوق العالمية. والخطوة الأولى في هذا الاتجاه هي تحرير التجارة من خلال إلغاء التعريفات الجمركية والحواجز غير الجمركية بين أعضاء الآسيان حيث تمت المصادقة على اتفاقية نقل البضائع الدولية ومعاهدة إنجاز مشروع الطريق السريع الآسيوي، والعمل على توسيع وتحديث البنية التحتية القديمة إلى جانب إنجاز طرق سريعة ومطارات وموانئ بحرية جديدة مع إطلاق نظام التعريفية التفضيلية المشتركة والفعالة (CEPT) وفي أعقاب ذلك تم انعقاد الاجتماع الوزاري السادس والعشرين لرابطة أمم جنوب شرق آسيا والمؤتمر ما بعد الوزاري، الذي عقد في سنغافورة في 23-25 يوليو 1993، على إنشاء المنتدى الإقليمي لرابطة أمم جنوب شرق آسيا (ARF). حيث أعربت دول الآسيان العشر عن رغبتها المشتركة في رؤية التنفيذ السلس والسريع لاتفاقية التجارة الحرة لزيادة تعزيز التعاون الاقتصادي داخل الآسيان وتسهيل الاستثمارات في الآسيان وباتفاقية إنشاء منطقة الآسيان للاستثمار AIA سنة 1998 تم من خلالها فتح كل الصناعات أمام الاستثمارات الأجنبية وإعطاء حرية لتنقل عوامل الإنتاج من رؤوس الأموال وعمالة وتكنولوجيا مما ألزمهم بخلق روابط النقل جوية وبحرية ذات فعالية وسلامة بين البلدان لتسهيل حركة تنقل بين الدول (Asian DevelopmentBank ADB 2019 p02)

4) آلية التكامل الإقليمي والتعاون الدولي خلال الفترة (2005- إلى الوقت الحاضر): في هذه المرحلة، ركزت الدول على تحسين البنية التحتية المستدامة، وتشجيع الطاقة المتجددة؛ حيث عملت الحكومات على تشجيع الاستثمارات الأجنبية خارج دول التكتل في مشاريع البنية التحتية واستخدام التكنولوجيا الذكية في تسير وسائل النقل البحري والجوي وتدعيم شبكة السكك الحديدية لتشمل كل دول الأعضاء مع بعضها البعض وأصبحت شبكة نقل البحري دول المنطقة مجتمعة الأكبر في العالم حيث أصبحت دول تكتل تشكل أكبر منطقة نشاطا وعبورا في العالم حيث نجد أن من بين 20 ميناء في العالم 15 منها توجد ضمن الرابطة أما النقل الجوي فإن خطوط الجوية سنغافورة وتايلند من الأحسن عالميا حيث تضمنت القمة التي عقدت في سنغافورة في نوفمبر 2007 على مبادرة إنشاء سوق الطيران الموحد (ASAM) بحلول عام 2015 لدعم تطوير الآسيان الاقتصادي والتي من خلال تسهيل الحركة الحرة والفعالة والأمنة للأشخاص والبضائع داخل منطقة التكتل في أبريل 2016، وصلت الآسيان إلى التصديق الكامل على اتفاقية الأجواء المفتوحة والاتفاقية متعددة الأطراف بشأن التحرير الكامل لخدمات الشحن الجوي (MAFLA) ليتم بعد ذلك التوقيع على اتفاقية الشراكة الاقتصادية الإقليمية الشاملة 15 (RCEP) نوفمبر 2020 المتضمن تأسيس أكبر منطقة تجارة حرة في العالم حيث شمل الاتفاق 15 دولة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ مما فيها دول رابطة والشرط الأهم فيها هو تعزيز الاستثمارات في البنية التحتية للنقل والاتصال عن طريق تسهيل تدفق رؤوس الأموال والتكنولوجيا من هذه الدول وعلى رأسهم الصين واليابان وكوريا الجنوبية والعمل على إنشاء منصات التمويل من البنك الآسيوي للاستثمارات ومنصة صندوق طريق الحرير، برأسمال أولي قدره 50 مليار دولار أمريكي و 40 مليار دولار أمريكي على التوالي، تمويلا طويل الأجل ومنخفض التكلفة لربط الطرق وخطوط السكك الحديدية والشحن وخطوط أنابيب النفط والغاز بين الصين ودول الرابطة الآسيان وبعد حصول اتحاد الشركات المشتركة بين الصين ورابطة دول جنوب شرق آسيا على مشاريع البنية التحتية الكبرى، مثل سكة حديد جاكرتا- باندونغ عالية السرعة، وخط سكة حديد الصين- لاوس، وخط السكك الحديدية بين الصين وتايلاند مرور بالفيتنام وجمهورية لاو وميانمار وسنغافورة، الذي بدأ استغلاله عام 2020. (Asian DevelopmentBank ADB 2019 p 10)

ثانيا: تركيبة البنية التحتية لنقل والاتصال في دول رابطة جنوب شرق آسيا

(1) البنية التحتية للنقل البري: تصنف البنية التحتية للنقل البري إلى عدة أصناف ومن أهمها:

(1-1) شبكة الطرقات: تهدف شبكة الطرقات إلى تسهيل حركة المركبات والنقل بمختلف أنواعها وتحسين الوصول إلى المواقع والأماكن المختلفة، وسائلها هي السيارات والشاحنات والحافلات ويعبر عن إجمالي طول الطريق، ككمياف للنقل البري، أي أنه الإجمالي الطرق بكيلومتر في بلد ما في سنة معينة باستثناء مسارات الدرجات (مكي، 2013، ص 212)

جدول 01: تطور شبكة الطرق المعبدة في منطقة الأسيان خلال الفترة 2010-2021

| السنوات | دار السلام | كمبوديا | إندونيسيا | جمهورية آلو | ماليزيا | ميانمار | الفلبين | سنغافورة | تايلند | فيتنام |
|---------|------------|---------|-----------|-------------|-----------|---------|---------|----------|----------|--------|
| 2010 | 2435 | 2852 | 277755 | 5427 | 109625 | 28569 | 24127 | 3377 | 185168 | 188083 |
| 2011 | 2575 | 3881 | 208102 | 5703 | 127517 | 33014 | 24834 | 3412 | 186503 | 190150 |
| 2012 | 2707.4 | 5474 | 283102 | 6496.3 | 143012.3 | 32535.0 | 25443.4 | 3426 | 187207 | 216000 |
| 2013 | 2742.6 | 5619 | 285252 | 6888.0 | 158005.2 | 39076.0 | 26773.0 | 3453 | 192712 | 218000 |
| 2014 | 2783.1 | 7576 | 295968 | 8272.0 | 154696.7 | 38423.1 | 27816.0 | 3496 | 235988 | 222000 |
| 2015 | 2804.7 | 6549 | 317119 | 8830.3 | 164035.6 | 37119.3 | 28919.2 | 3500 | 276988.9 | 229790 |
| 2016 | 2857.0 | 8800 | 326629 | 9044.0 | 180193.9 | 37662.5 | 30010.0 | 3512 | 280116.4 | 254341 |
| 2017 | 2860.0 | 10685 | 321093 | 9251.0 | 179517.6 | 39496.5 | 31035.3 | 3500 | 281969.9 | 262857 |
| 2018 | 2863.0 | 11096 | 329926 | 11728.1 | 189800.1 | 53418.3 | 31622.8 | 3515 | 408105.2 | 262857 |
| 2019 | 3223.2 | 12008 | 325606 | 12617.2 | 192373.7 | 40626.9 | 32087.1 | 3520 | 408455.5 | 262857 |
| 2020 | 3282.6 | 12453 | 319787 | 13029.0 | 198404.3 | 14460.0 | 32527.0 | 3525 | 409008.9 | 262857 |
| 2021 | 3298.4 | 12453 | 319787 | 13029.0 | 227.941.1 | 14460.0 | 32767.0 | 3531 | 409298.2 | 262857 |

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات <https://www.aseanstats.org>

من خلال أرقام الجدول 01 أعلاه يلاحظ أن منطقة الأسيان تحتوي على شبكة طرقات يزيد طولها على 24 مليون كيلومتر حيث هناك زيادة في إجمالي الطرق البرية المعبدة من 1.4 مليون كيلومتر في عام 2010 إلى أكثر من 2.5 مليون كيلومتر في عام 2021، أي ما يعادل نمو سنوي بنسبة 5.6% تختلف حصة وجودة الطرق من بلد لآخر أخرى حيث نجد بعض الدول، مثل ماليزيا وتايلاند ولفيتنام، تتمتع شبكة الطرق مهمة كبيرة كما أنها تتزايد طول مسافاتها من سنة إلى أخرى حيث نجد أنها تضاعفت بحلول 2021 حيث سجل أسرع نموا في هذه الفترة لتايلاند بمتوسط نمو سنوي قدره 12.7% ويلي ذلك فيتنام بمتوسط نمو سنوي 7.6% وماليزيا 7.8% وهناك دول أخرى في المنطقة، تعاني من شبكة طرق ضعيفة وغير مطورة بشكل كاف مثل دار السلام وكمبوديا وجمهورية لاو، والتي سجلت متوسط النمو السنوي بحوالي 2.8% و 4.3% أما بالنسبة لدول سنغافورة وإندونيسيا والفلبين ورغم تزايد الضعيف في طول المسافة والمقدر بنسبة 1.2% و 0.4% و 0.9% على التوالي لكنها في المقابل تتمتع بمستوى جودة عال، مع وجود نظام جيد للصيانة حيث تعتبر سنة 2014 نقطة الانطلاق بعد تنفيذ اتفاقية نقل البضائع الدولية ومعاهدة إنجاز مشروع الطريق السريع الآسيوي، و توسيع وتحديث البنية التحتية وهو ما جعل بعض الدول الآسيوية مثل السنغافورة تحتل المرتبة الثانية عالمية من حيث جودة طرق وكثافتهم.

(2-1) شبكة السكك الحديدية: هي عبارة عن نظام من الخطوط الحديدية المرتبطة ببعضها البعض والتي تشكل نظام متكاملة تتيح نقل الركاب والبضائع بين مختلف المدن والمناطق في دولة أو بين الدول المتجاورة، وتستخدم لتسهيل النقل العام والتجاري، كما أنها تساهم في تقليل الازدحام على الطرق السريعة ويعبر به إجمالي طول السكة ككمياف للنقل. (بوختالة، زرقون ، و بن عمارة ، 2017 ص 49)

جدول 02: يوضح تطور شبكة السكك الحديدية في منطقة الأسيان خلال الفترة 2010-2021

| السنوات | دار السلام | كمبوديا | إندونيسيا | جمهورية آلو | ماليزيا | ميانمار | الفلبين | سنغافورة | تايلند | فيتنام |
|---------|------------|---------|-----------|-------------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|
| 2010 | / | 652 | 4812 | 3.5 | 1665 | 5672 | 195 | 159 | 4043 | 2577 |
| 2011 | / | 652 | 4827 | 3.5 | 1641 | 5844 | 532 | 175 | 4043 | 2547 |
| 2012 | / | 652 | 4861 | 3.5 | 1703.2 | 5844.0 | 127 | 178 | 4128.0 | 2600 |
| 2013 | / | 652 | 5107 | 3.5 | 1703.2 | 5959.0 | 130 | 182 | 4128.0 | 3143 |
| 2014 | / | 652 | 5196 | 3.5 | 1705.4 | 6110.5 | 143 | 182 | 4128.0 | 3143 |
| 2015 | / | 652 | 5286 | 3.5 | 1705.4 | 6110.5 | 143 | / | 4151.0 | 3147 |
| 2016 | / | 652 | 5381 | 3.5 | 1705.4 | 6076.7 | 143 | / | 4153.8 | 3160 |
| 2017 | / | 652 | 5569 | 3.5 | 1799.4 | 6112.3 | 143 | / | 4632.7 | 3160 |

دراسة تحليلية

| | | | | | | | | | | |
|------|--------|---|-----|--------|--------|-----|------|-----|---|------|
| 3163 | 4644.7 | / | 143 | 6112.3 | 1799.4 | 3.5 | 5940 | 652 | / | 2018 |
| 3143 | 4952.3 | / | 148 | 6112.3 | 1799.4 | 3.5 | 6222 | 652 | / | 2019 |
| 2646 | 4997.9 | / | 148 | 6112.3 | 1799.4 | 3.5 | 6326 | 652 | / | 2020 |
| 2646 | 5012.9 | / | 152 | 6112.3 | 1799.4 | 3.5 | 6466 | 652 | / | 2021 |

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات <https://www.aseanstats.org>

يلاحظ من خلال البيانات الجدول 02 أعلاه أن شبكة سكك حديدية لدول الأسيان مجتمعة تعادل 231.592 كيلومتر الحصة الأكبر منهم كانت لدول الأكبر مساحة إندونيسيا تليها تايلند حيث نلاحظ تزايداً في طول شبكتها من سنة إلى أخرى وهو ما يعطي انطباع أن قطاع النقل بواسطة سكك الحديدية في دول. مثل إندونيسيا وتايلند وماليزيا له أهمية كبيرة ويعتبر إحدى أساسيات وسائل النقل العام، حيث تعتمد عليها الحكومات والشركات الخاصة في نقل الركاب والبضائع. وتتميز شبكة في هذه الدول بالحديثة والمتطورة وتعمل بكفاءة عال أم باقي البلدان نجد أنها تتطور بشكل محدود وضعيف جداً خلال العشر سنوات، مثل جمهورية لاو وفلبين وكمبوديا والتي مسافة طولها لا تتجاوز 1000 كلم مجتمعنا، أم الفلبين فنجد تقلبات في طول شبكتها من سنة إلى أخرى وهو ما نتج عنه صعوبات في توفير خدمات السكك الحديدية. حيث تعاني شبكة السكك الحديدية في هذه الدولة من عدة مشاكل كالتقدم والتهاك نتيجة النقص في الاستثمارات والتمويل وضعف التكنولوجيا المستخدمة، بالإضافة إلى التضاريس الصعبة.

2) البنية التحتية للنقل البحري: تشمل المرافق والمياكل التي تدعم حركة الطيران مثل المطارات والمسارات الجوية ومختلف التجهيزات المتعلقة بنقل الركاب والبضائع جواً من مكان إلى آخر على مستوى العالم بسرعة وكفاءة وهما نوعان داخلياً، حيث يتم نقل الركاب والبضائع داخل نفس الدولة، أو دولياً بين دول مختلفة. (حامد، 2017 ص 177).

جدول 03: يوضح تطور عدد الموانئ الدولية والمحلية في منطقة الأسيان خلال الفترة 2010-2021

| السنوات | دار السلام | | كمبوديا | | إندونيسيا | | جمهورية لاو | | ماليزيا | | ميانمار | | الفلبين | | سنغافورة | | تايلند | | فيتنام | |
|---------|------------|------|---------|------|-----------|------|-------------|------|---------|------|---------|------|---------|------|----------|------|--------|------|--------|------|
| | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي |
| 2010 | 1 | 1 | 2 | 7 | 141 | 2187 | / | / | 15 | 14 | 9 | 9 | 22 | 82 | 2 | / | 7 | 215 | 242 | / |
| 2011 | 1 | 1 | 3 | 5 | 141 | 2187 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 35 | 180 | 2 | / | 7 | 216 | 250 | / |
| 2012 | 1 | 1 | 3 | 5 | 141 | 2187 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 22 | 171 | 1 | / | 7 | 242 | 240 | / |
| 2013 | 1 | 1 | 2 | 3 | 136 | 2075 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 22 | 171 | 1 | / | 7 | 242 | / | / |
| 2014 | 1 | 2 | 3 | 5 | 136 | 2150 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 22 | 171 | 1 | / | 7 | 242 | / | / |
| 2015 | 1 | 2 | 3 | 5 | / | / | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 22 | 179 | 1 | / | 7 | 242 | / | / |
| 2016 | 1 | 2 | 3 | 5 | 128 | 1697 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 22 | 191 | 1 | / | 7 | 242 | 160 | / |
| 2017 | 1 | 2 | 3 | 5 | 85 | 639 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 22 | 190 | 1 | / | 7 | 246 | 163 | / |
| 2018 | 1 | 2 | 3 | 5 | 144 | 1714 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 205 | 597 | 1 | / | 7 | 382 | / | / |
| 2019 | 1 | 2 | 3 | 5 | 144 | 1950 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 213 | 396 | 1 | / | 7 | 404 | / | / |
| 2020 | 1 | 2 | 2 | / | / | 2625 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 213 | 615 | 1 | / | 7 | 454 | / | / |
| 2021 | 1 | 1 | 2 | / | 28 | 608 | / | / | 15 | 13 | 9 | 9 | 305 | 906 | 1 | / | 7 | 455 | / | / |

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات <https://www.aseanstats.org>

نلاحظ من خلال الجدول 03 أعلاه ارتفاع عدد الموانئ الدولية في إندونيسيا والفلبين وتايلاند بين عامي 2010 و2018، وفي ماليزيا وفيتنام بين عامي 2010 و2015، قبل أن يتراجع في عام 2016. كما نلاحظ زيادة في عدد الموانئ الدولية في ماليزيا وفيتنام في عام 2017، ثم انخفاض آخر في عام 2018، ثم ارتفاع مرة أخرى في عام 2019، ومن ثم انخفاض في عام 2020 أم فيما يخص الموانئ المحلية، فقد شهدت إندونيسيا وميانمار والفلبين وتايلاند زيادة في عدد الموانئ المحلية بين عامي 2010 و2019، في حين لم تتغير الأرقام كثيراً مع باقي الدول الأخرى. ولا يوجد بيانات للموانئ المحلية في كمبوديا وسنغافورة كونهما لا يملكان هذا الصنف من الموانئ أم من حيث الأرقام نجد أن دول جنوب شرق آسيا تحتوي على حوالي 650 ميناء تتقدمهم الفلبين بـ 305 موان تليها كل من فيتنام بـ 163 سنة 2017 وإندونيسيا بـ 144 سنة 2019 وهما يمثلان أعلى عدد من الموانئ المهيمنة للعمل في تلك الفترة وماليزيا بثبات على 15 ميناء

خلال سنوات الدراسة. وتعتبر الموانئ الرئيسية مثل ميناء سنغافورة وميناء كوالالمبور وميناء جاكرتا، من أكبر الموانئ البحرية في العالم حيث نجد أن ميناء سنغافورة لوحده له قدرة استيعاب 33.7 مليون حاوية سنة 2018 ويتيح نقل البضائع إلى 600 ميناء عبر العالم موزعة عبر 123 دولة وهو ما جعلها تحتل مرتبة متقدمة عالميا من حيث جودة البنية التحتية البحرية في العالم، والفلبين وإندونيسيا من ضمن الخمس دول في العالم التي لها أكبر عمالة في النقل البحري هذه الأرقام تتوافق وطبيعة التضاريس والموقع الساحلي للمنطقة والتي عبارة عن أرخبيل متكون من مجموعة من الجزر كل هذا دفع بأمانة الأسيان إلى الاهتمام بصناعة البحرية وتطوير كفاءة الخدمات اللوجستية والعمل على التقليل من ازدحام الموانئ وتوفير شروط الأمن والسلامة البيئية وتشجيع الاستثمارات في هذا القطاع، والعمل على تطوير التعاون الإقليمي في مجال النقل البحري باستخدام التكنولوجيا الذكية في تسيير وسائل النقل البحري وتدعيم شبكة النقل البحري بجميع الوسائل اللوجستية حيث أصبحت شبكة نقل البحري دول المنطقة مجتمعة الأكبر في العالم وتعتبر أكبر منطقة نشاطا وعبورا في العالم فنجد أن من بين 20 ميناء في العالم 15 منها توجد ضمن إقليم منطقة الأسيان.

3) البنية التحتية للنقل الجوي: تشمل المرافق والهياكل مثل المطارات والمسارات الجوية ومختلف التجهيزات المتعلقة بنقل الركاب والبضائع جوا من مكان إلى آخر على مستوى العالم بسرعة وكفاءة وهو مقنن وفق مجموعة من الإجراءات التنظيمية التي يجب على الشركات الجوية الالتزام بها، مثل الصيانة الدورية للطائرات، وتدريب طواقم الطائرات، واتباع الإجراءات الأمنية المناسبة وهما نوعان داخليا، حيث يتم نقل الركاب والبضائع داخل نفس الدولة، أو دوليا بين دول مختلفة (سمير، زرقون، و بن عمارة، 2017، ص 49)

جدول 04: يوضح عدد المطارات الدولية والمحلية في منطقة الأسيان خلال الفترة 2010-2021

| السنوات | دار السلام | | كمبوديا | | إندونيسيا | | جمهورية لاو | | ماليزيا | | ميانمار | | الفلبين | | سنغافورة | | تايلند | | فيتنام | |
|---------|------------|------|---------|------|-----------|------|-------------|------|---------|------|---------|------|---------|------|----------|------|--------|------|--------|------|
| | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي | محلي | دولي |
| 2010 | 1 | / | 3 | 6 | 29 | 204 | 4 | 9 | 6 | 15 | 2 | 30 | 10 | 76 | 2 | / | 7 | 28 | 9 | 12 |
| 2011 | 1 | / | 3 | 6 | 29 | 201 | 4 | 9 | 6 | 16 | 2 | 30 | 10 | 76 | 2 | / | 7 | 28 | 9 | 12 |
| 2012 | 1 | / | 3 | 5 | 29 | 216 | 4 | 9 | 6 | 22 | 2 | 30 | 10 | 75 | 2 | / | 7 | 28 | 9 | 12 |
| 2013 | 1 | / | 3 | 5 | 29 | 208 | 4 | 9 | 6 | 35 | 2 | 30 | 11 | 74 | 2 | / | 7 | 28 | 9 | 12 |
| 2014 | 1 | / | 3 | 5 | 29 | 208 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 30 | 11 | 74 | 2 | / | 7 | 28 | 9 | 13 |
| 2015 | 1 | / | 3 | 5 | 29 | 208 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 30 | 11 | 75 | 2 | / | 7 | 29 | 8 | 13 |
| 2016 | 1 | / | 3 | 5 | 29 | 238 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 31 | 11 | 75 | 2 | / | 7 | 29 | 8 | 13 |
| 2017 | 1 | / | 3 | 5 | 29 | 236 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 31 | 11 | 75 | 2 | / | 7 | 31 | 8 | 13 |
| 2018 | 1 | / | 3 | 5 | 30 | 234 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 31 | 11 | 75 | 2 | / | 7 | 31 | 9 | 13 |
| 2019 | 1 | / | 3 | 5 | 34 | 263 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 31 | 11 | 76 | 2 | / | 7 | 31 | 9 | 13 |
| 2020 | 1 | / | 3 | 5 | 34 | 263 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 32 | 8 | 81 | 2 | / | 7 | 31 | 9 | 13 |
| 2021 | 1 | / | 3 | 5 | 34 | 263 | 4 | 9 | 6 | 35 | 3 | 32 | 8 | 79 | 2 | / | 7 | 31 | 9 | 13 |

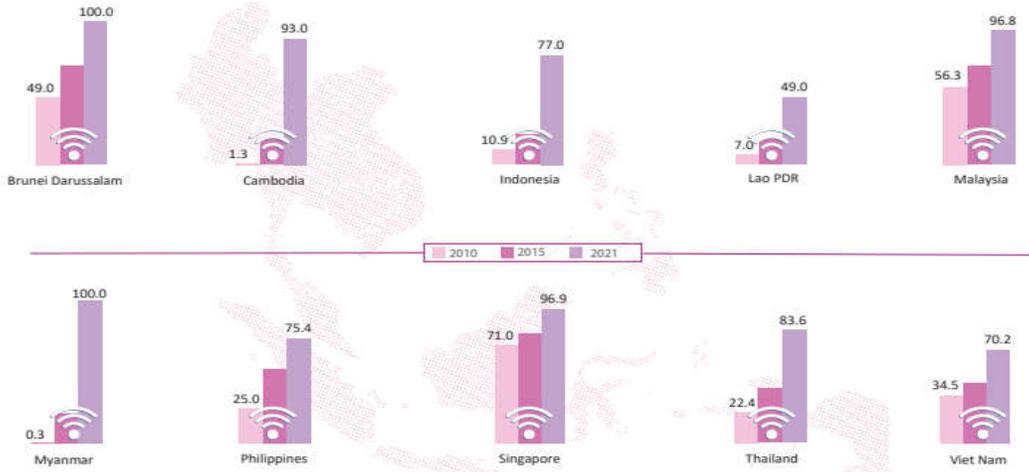
المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات <https://www.aseanstats.org>

من خلال الجدول 04 أعلاه تتوفر دول جنوب شرق آسيا على مجموعة واسعة من المطارات والمراكز الجوية الكبرى التي تتيح الوصول إلى مختلف أنحاء دول المنطقة والعالم فهي تحوي 77 مطارا دوليا حيث نجد إندونيسيا لوحدها تحتوي على 34 ثم الفيتنام بـ 9 والفلبين بـ 8 ماليزيا بـ 6 مطارات دولية أم من حيث زيادة عددها فباستثناء إندونيسيا نجد باقي الدول محافظة علي عددها أو تحويل بعضها إلى مطارات محلية كما حدث مع الفلبين سنة 2020 بسبب شروط الهيئات العالمية لطيران أم فيما يتعلق بعدد المطارات المحلية، فإن ميانمار والفلبين لديهما أكبر عدد من المطارات المحلية بـ 263 و 81 مطارا على التوالي في عام 2020، هذه الأرقام أعطت دفعا للأمانة الأسيان للبحث في كيفية تعزيز تحرير الخدمات الجوية عن طريق ربط النقل الجوي الدولي والمحلي مع بعض، حتى يسهل تطوير النقل الجوي وصادقت القمة التي عقدت في سنغافورة في نوفمبر 2007 على مبادرة رابطة أمم جنوب شرق آسيا إنشاء سوق الطيران الموحد (ASAM) خاصة مع تطور صناعة الطائرات في السنغافورية احتلت المرتبة السادسة في العالم كل هذه العوامل ساهمت في تصنيف الخطوط الجوية سنغافورة وتايلند في المراتب لل عشرة الأولى عالميا في خدمة النقل الجوي

دراسة تحليلية

4) البنية التحتية للاتصالات: هي مجموعة الأنظمة والشبكات والمرافق التي تدعم نقل وتوصيل المعلومة وتشمل مختلف الشبكات سواء الهاتف أو الإنترنت حيث تعتبر جزءا أساسيا وحيويا في تقدم الدعم اللازم لكل المعاملات التجارية خاصة مع التطور وظهور التجارة الإلكترونية وتسهيل التواصل على مستوى الأعمال (عبيد، 2014، ص 52).

شكل 01: يوضح تطور تغطية شبكة الهاتف النقال والإنترنت في منطقة الأسيان سنوات 2010-2015-2021



Source: ASEAN Secretariat KEY FIGURES 2022.p57

الملاحظ من خلال الشكل 01 أعلاه أن نسبة امتلاك سكان الأسيان لتغطية الهاتف النقال والإنترنت في تطور من سنة إلى آخر حيث نجد الدول مثل ميانمار والفلبين وتايلاند وكمبوديا وإندونيسيا وجمهورية لاو والفيتنام لا تتجاوز نسبة التغطية عندهم 25 % في سنة 2010 في أحسن الحالات أم الدول الأكثر تقدما في هذا المجال مثل سنغافورة وماليزيا فقد تجاوزت 50 % وتطورت خلال الفترة من عام 2010 إلى عام 2021. من نسبة 71 و 56 % إلى نسبة 96.9 و 96.8 % على الترتيب وهما الدولتان التي يملكان بالفعل بنية تحتية قوية للنقل والاتصالات، وهذا ما ساعد في جعلهما من أكثر دول العالم تطورا وازدهارا. خلال السنوات الأخيرة عكس باقي الدول التكتل التي كان تتطورها ببطء في هذا المجال حيث لم تتجاوز أغلبها المعدل 50 % في سنة 2015 فحين كان تزيد التغطية بعد ذلك سريعا لتلتحق أغلب الدول بركب 90 % مع حلول سنة 2021 وفي أقل الأحوال 75 % بالنسبة الدول الفلبين والفيتنام وأندونيسيا باستثناء جمهورية الأول التي توقفت عند نسبة 50 % والجدير بالتنويه هو الصعود الكبير لمعدلات التغطية الخاصة بالدول المنطقة ذات الاقتصاديات الضعيفة مقارنة بالدول ذات الاقتصاديات القوية في سنوات الدراسة مع الثورة الرقمية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وظهور متغير جديد في المبادلات التجارية والمتمثل في التجارة الإلكترونية.

المحو الثالث: إسهامات البنية التحتية للنقل والاتصال في تحسين مؤشرات التنمية لدول الأسيان

تسهم البنية التحتية للنقل والاتصال بشكل كبير في دعم مؤشرات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في دول جنوب شرق آسيا عن طريق تيسر حركة الأشخاص والبضائع، وتسهيل قدرة الدول للوصول إلى الأسواق وتوفير الخدمات الأساسية مثل الصحة والتعليم، مما يؤدي إلى زيادة النشاط الاقتصادي وخلق فرص للاستثمار.

1-معدل النمو الاقتصادي: معدل النمو الاقتصادي هو النسبة المئوية للتغير في قيمة السلع والخدمات المنتجة في دولة معينة خلال فترة زمنية محددة مقارنة بالفترة السابقة يستخدم لقياس صحة الاقتصاد بمرور الوقت ويتم إعلان الأرقام عادة كل ثلاث شهور أو سنويا، يتم قياسه في أغلب الحالات من خلال التغير في الناتج المحلي الإجمالي للبلد. كما يتم استخدام الناتج القومي الإجمالي والذي يأخذ في الاعتبار صافي الدخل من الاستثمارات الأجنبية. هذا القياس يساعد في فهم أداء الاقتصاد وتحديد مستوى التطور والاستدامة الاقتصادية للدول ويتأثر النمو الاقتصادي بعوامل مختلفة من بينها مستوى تطور البنية للنقل والاتصالات التحتية (عوالي، 2020، ص 305).

جدول 05: معدل النمو الاقتصادي لدول الآسيان خلال الفترة 2010-2021

| السنوات | دار السلام | كمبوديا | إندونيسيا | جمهورية لاو | ماليزيا | ميانمار | الفلبين | سنغافورة | تايلند | فيتنام | الاسيان |
|-----------|------------|---------|-----------|-------------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|---------|
| 2010 | 2.6 | 6.0 | 6.2 | 8.1 | 7.4 | 9.6 | 7.3 | 15.2 | 7.5 | 6.4 | 7.5 |
| 2011 | 3.7 | 7.1 | 6.5 | 8.0 | 5.3 | 5.6 | 3.9 | 6.4 | 0.8 | 6.2 | 5.1 |
| 2012 | 0.9 | 7.3 | 6.0 | 7.9 | 5.5 | 7.3 | 6.9 | 4.1 | 7.2 | 5.2 | 6.2 |
| 2013 | 2.1- | 7.5 | 5.6 | 8.0 | 4.7 | 8.4 | 6.8 | 5.1 | 2.7 | 5.4 | 5.1 |
| 2014 | 2.5- | 7.1 | 5.0 | 7.6 | 6.0 | 8.0 | 6.3 | 3.9 | 1.0 | 6.0 | 4.7 |
| 2015 | 04- | 9.0 | / | 7.3 | 5.0 | 7.0 | 6.3 | 2.2 | 3.1 | 6.7 | 4.9 |
| 2016 | 2.5- | 5.0 | 5.0 | 7.0 | 4.4 | 5.9 | 7.1 | 3.6 | 3.4 | 6.2 | 5.0 |
| 2017 | 1.3 | 7.0 | 5.1 | 6.9 | 5.8 | 6.8 | 6.9 | 4.7 | 4.2 | 6.7 | 5.4 |
| 2018 | 01 | 7.5 | 5.2 | 6.3 | 4.8 | 6.8 | 6.3 | 3.7 | 4.2 | 7.1 | 5.3 |
| 2019 | 3.9 | 7.1 | 5.0 | 5.5 | 4.4 | 6.2 | 6.1 | 1.1 | 2.2 | 7.0 | 4.7 |
| 2020 | 1.1 | 3.1- | -2.1 | 3.3 | -5.6 | 3.2 | -9.6 | -4.1 | -6.2 | 2.9 | -3.2 |
| 2021 | 1.6- | 3.0 | 3.7 | 3.5 | 3.1 | -5.9 | 5.6 | 7.6 | 1.5 | 2.6 | 3.4 |
| 2021/2012 | -0.2 | 5.7 | 4.4 | 6.3 | 3.8 | 5.4 | 4.9 | 3.2 | 2.3 | 5.6 | 4.1 |

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات <https://www.aseanstats.org>

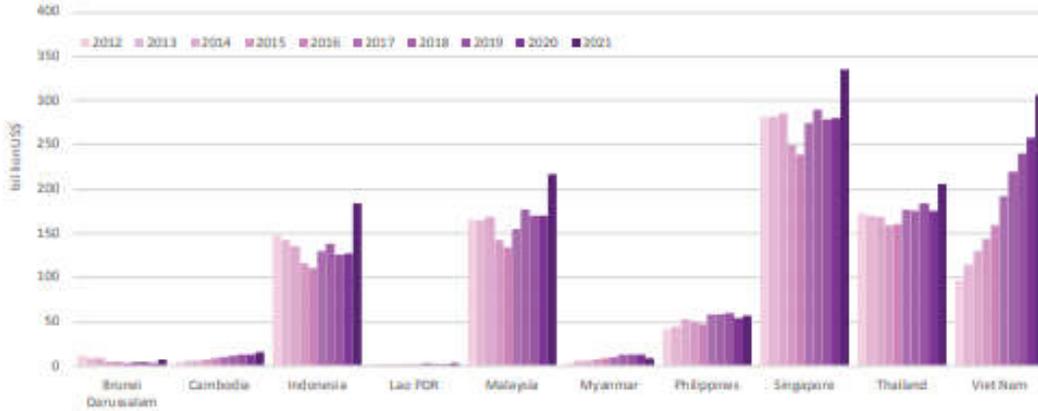
من خلال الجدول 05 أن معدلات النمو في دول جنوب شرق آسيا خلال الفترة من 2010 إلى 2021 متفاوتة في نموها، ومتأثر بالبنية التحتية للنقل والاتصال حيث في عام 2010، كانت معظم الدول في المنطقة تحقق معدلات نمو إيجابية، وكانت سنغافورة تحتل المرتبة الأولى بمعدل نمو يبلغ 15.2%. تم تحقيقه عام 2010 بينما كان لدى دولة دار السلام أدنى معدل نمو في المنطقة وهو 2.6%، وشهدت معظم الدول المتقدمة في المنطقة تراجعاً في معدلات النمو، على الرغم من أنها استعادت نشاطها في الأعوام اللاحقة ل 2014، وبالأخص سنغافورة وماليزيا بـ 2 بالمئة وبالمئة على التوالي عام 2015 برغم أنها تملك أحسن بنية تحتية في المنطقة كما أن أغلب الدول الهشة اقتصادي في المنطقة قد تعافت من الركود الذي شهدته في السنوات السابقة، وكانت كمبوديا وجمهورية لاو في المركز الأول والثاني على التوالي بمعدلات نمو تبلغ 9% و 7.3%. وفي عام 2015، برغم أنها من أضعف الدول في البنية التحتية كما برز تأثر معظم الدول في المنطقة بتباطؤ النمو الاقتصادي العالمي عام 2016، مما أدى إلى انخفاض معدلات النمو في بعض الدول مثل كمبوديا وماليزيا، كما شهدت بعض الدول في المنطقة تراجعاً في معدلات النمو بسبب الأحداث العالمية مثل تراجع أسعار النفط والتباطؤ الاقتصادي في الصين وفي عام 2017 و 2018 شهدت معظم الدول في المنطقة تحسناً في معدلات النمو، وكانت الفلبين وسنغافورة من بين الدول التي حققت أعلى معدلات النمو يمكن القول إن تأثير جائحة COVID-19 في عام 2020 كان واضحاً على معظم دول جنوب شرق آسيا، حيث شهدت معظم الدول تراجعاً كبيراً في معدلات النمو الاقتصادي. ومع ذلك، فإن بعض الدول مثل فيتنام وكمبوديا استطاعت تجنب بعض هذه الآثار بشكل أفضل من غيرها ومنه نستنتج أن الطرق والجسور والمطارات والموانئ والشبكات الاتصالات تؤثر في مؤشر النمو الاقتصادي إلى حد ما، بالإضافة إلى عوامل آخرة مكملة مثل الاستقرار الاقتصادي العالمي والسياسة النقدية والمالية لدولة والتي تساهم في توفير بيئة الأعمال وزيادة الإنتاجية.

2- ترقية التجارة الخارجية: يعد تطور البنية التحتية للنقل من أهم العوامل التي تساعد في زيادة حجم التجارة، الخارجية حيث يتم نقل البضائع والمنتجات بسرعة وكفاءة وبتكاليف أقل مما كان عليه فيصنع فرصاً للشركات الوصول إلى الأسواق الداخلية والخارجية وكذا التقرب

دراسة تحليلية

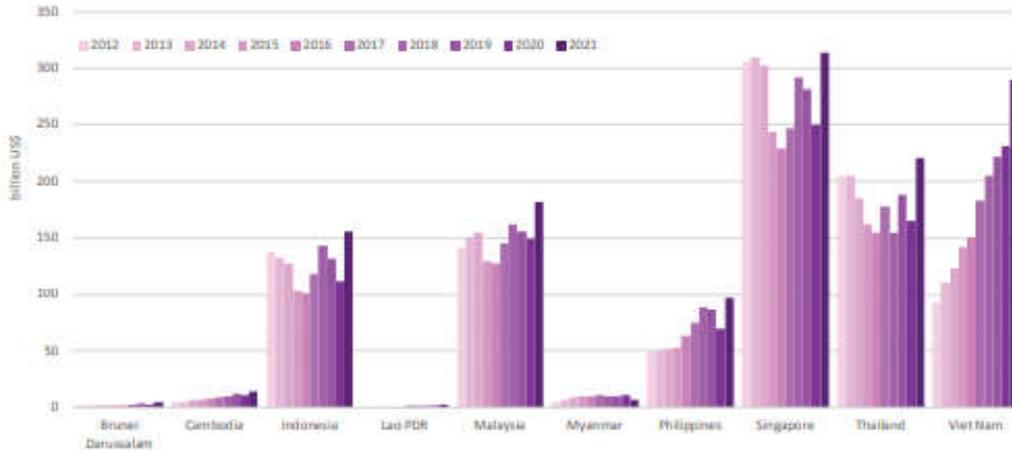
من الموردين والعملاء في أقصر وقت بغية تحقيق المنافع المتبادلة بين الدول، ويسهل على البلدان الحصول على السلع والخدمات التي تحتاجها بأسعار منافسة وقد تزايد تطورها بعد لاعتماد على آلية سلاسل التوريد في ترقية الصناعة وارتفاع معدلات انتقال السلع غير المكتملة بين عديد من البلدان الآسيان من خلال إعادة استخدام السلع الوسيطة ومعالجتها وتصديرها كمنتج. (خالدي و عبد القادر ، 2022).

الشكل 02: يوضح إجمالي حجم الصادرات من السلع لدول منطقة الآسيان للفترة 2012-2021



Source: ASEAN Secretariat STATISTICAL YEARBOOK 2022. p63

الشكل 03: يوضح إجمالي حجم الواردات من السلع لدول منطقة الآسيان للفترة 2012-2021



Source: ASEAN Secretariat STATISTICAL YEARBOOK 2022.p 63

من خلال الشكل 02 و 03 أعلاه يلاحظ ارتفاع القيم الإجمالية لحجم الصادرات والواردات لجميع الدول الآسيان من سنة إلى أخرى، ولكن بمعدلات مختلفة وحسب حالة البنية التحتية لكل دولة ومنه تم تقسيم دول الآسيان إلى ثلاث مجموعات:

- المجموعة الأولى وتضم كل من كمبوديا، جمهورية لاو، ميانمار، حيث نجد أن حجم تجارتها الخارجية لكل دولة علي حدي في تزايد مستمر من سنة إلى أخرى بمقدار أربعة أضعاف لكل من كمبوديا وجمهورية لاو وبضعفين بالنسبة ميانمار كم أن حجم تجارتها مجتمعة لا يتجاوز 100 مليون دولار بحلول سنة 2021 وهو ما يتوافق وتطور البنية التحتية للنقل والمواصلات بالنسبة لهذه الدول خاصة بالنسبة

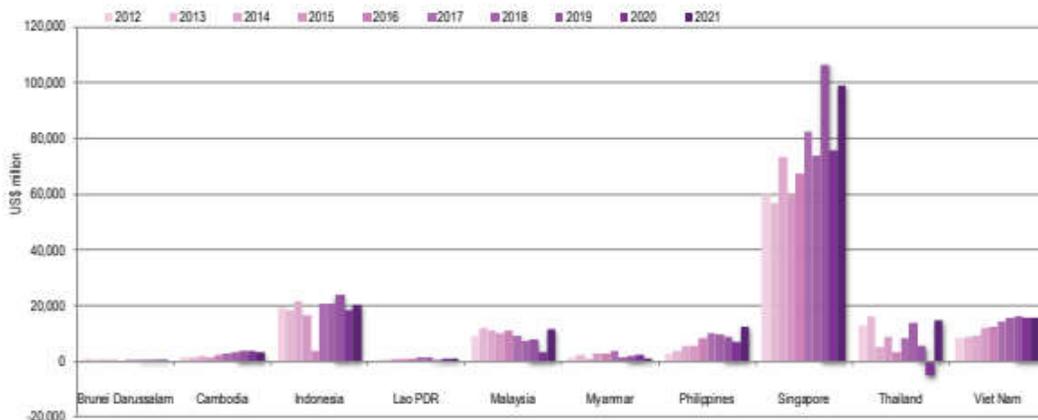
لنقل البري حيث نجد أن مسافة طول الطرق والسكك الحديدية في زيادة بنسبة 30 بالمائة لميانمار و 25 بالمائة لكمبوديا وبنسبة أقل بقليل لجمهورية لاو أم البنية التحتية لنقل الجوي والبحري ثابتة باستثناء انخفاض عدد المواقي في ميانمار.

المجموعة الثانية تضم الفيتنام والفلبين ونجد حجم صادراتها ووارداتها أيضا في تنام سريع من 117 مليون سنة 2012 إلى 201 مليون دولار سنة 2021 بالنسبة لدولة الفيتنام وهو ما يعكس حجم التطور في البنية التحتية للنقل البري ممثلة في الطرقات المعبدة أين تضاعفت بالنسبة لدولة الفيتنام وزيادة طول سكك الحديدية بمقدار 20 بالمائة بالنسبة لدولة الفلبين أم البنية التحتية لنقل البحري فقد أصبحت كلتا الدولتين تحوزان أكثر من 70 بالمائة من المواقي في المنطقة مع محافظة علي نفس نسق بالنسبة لعدد المطارات في دولة الفيتنام وانخفاضها عدد المطارات الدولية لحساب المطارات المحلية بالنسبة لدولة الفلبين وهو ما عكس تتطور حجم المبادلات التجارية الخارجية في جميع مراحل الدراسة. وبقيت محافظة علي نموها ولم تتأثر سواء من أزمة مواد الخام سنة 2015 أو من الأزمة الصحية العالمية كوفيد 19

المجموعة الثالثة وتتكون من الدول الباقية والمثلة في الدول المؤسسة لرابطة الآسيان وهي الدول لأكثر نموها حيث نجد في القمة من حيث قيمة الصادرات والواردات لهذه الدول، وهذا ما يتوافق وتقدم بنيتها التحتية للنقل والاتصال غير أن زيادة حجم المبادلات الخارجية متذبذب إذا ما قرنة بحجم بنيتها التحتية للنقل والمواصلات التي تحتل المراتب الأولى عالميا في بعض أصناف كما نلاحظ أن طول مسافة الطرق البرية المعبدة والسكك الحديدية حافظت علي نفس المسافات باستثناء إندونيسيا في السكك الحديدية وتيلاند في شبكة الطرق أم البنية التحتية الجوية والبحرية فقد حافظت علي نفس الأرقام خلال العشر سنوات الأخيرة ومنه نجد أن سنغافورة وماليزيا وإندونيسيا تلعب دورا محوريا في التجارة الدولية والعالمية مع بروز لفيتنام الذي يشهد نموا سريعا في حجم المبادلات الخارجية مع الإشارة إلى أن قيمة الصادرات والواردات لكمبوديا ودار السلام قد ارتفعت بشكل كبير في السنوات الأخيرة، أما تراجع قيمة التجارة الخارجية لسنة 2015 و2020 ماردا إلى التباطؤ الاقتصادي العالمي وتحولات الأسعار في الأسواق العالمية متأثرة بشكل كبير بالتقلبات الاقتصادية العالمية لأسعار النفط وكذا الأزمة الصحية كوفيد 19.

3-زيادة تدفق الاستثمارات الأجنبية هو عبارة عن عملية شراء حصص أو أسهم في الشركة، أو إقامة مشروع جديد بالكامل في الدولة المضيفة عن طريق تحويل رأس المال من بلد المستثمر إلى بلد المضيف وقد تكون في شكل التكنولوجيا والخبرات وتهدف هذه الاستثمارات إلى تحقيق العائد المالي للمستثمر وتعزيز النمو الاقتصادي في الدولة المستقبلة حيث تكون الشركات الأجنبية عادة مهتمة بالاستثمار في الأسواق التي يمكن الوصول إليها بسهولة وفعالية وبالتالي تكون عاملاً جذاباً لهذه الاستثمارات (لعلمي و كرومي ، 2012، ص122).

شكل 04: تتطور حجم تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر لدول منطقة الآسيان خلال الفترة 2012-2022



دراسة تحليلية

Source: ASEAN Secretariat STATISTICAL YEARBOOK 2022.p141

من خلال الشكل 04 أعلاه يلاحظ أن حجم الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI) يتدفق إلى أغلب دول الآسيان بشكل متزايد خلال العقد الماضي، باستثناء عام 2016 بسبب الأزمة المالية العالمية، وكذا عام 2020 بسبب جائحة COVID-19 حيث نجد في عام 2021، سجلت تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الوافدة إلى الآسيان انتعاشا بنسبة زيادة قدرها 46.6% لتصل إلى 179.2 مليار دولار أمريكي مقارنة بانخفاض قدره 30% في عام 2020. وكانت سنغافورة أكبر متلق للاستثمار الأجنبي المباشر الوافد طوال هذه الفترة ب 99.1 مليار دولار أمريكي بعد أن كان عام 2012 حوالي 60.10 مليار دولار ثم الفلبين الذي تضاعف حجم استثماراتها الأجنبية المباشر بحوالي 6 مرات وأصبح 12.4 بعد ما كان 2.7 مليار دولار ثم الفيتنام التي تضاعف حجم استثمارها المتدفق إلى حدود 15 مليارا بعد ما كان 8.3 مليارات وهو نفس ما حدث مع دولتي كمبوديا وجمهورية لاو باستثناء دولة دار السلام التي انخفض فيه حجم الاستثمارات الأجنبية المتدفقة أم دولة إندونيسيا والفلبين وماليزيا وتايلند فقد كانت نسبة زيادة الاستثمارات المتدفقة محدودة.

4- تخفيض نسبة التضخم: يتأثر معدل التضخم وفق حالتين عندما تكون هناك بنية تحتية جيدة للنقل والاتصال، يصبح من الممكن نقل البضائع والخدمات بكفاءة أكبر. هذا يمكن أن يؤدي إلى زيادة الإنتاجية في الاقتصاد وتقليل تكاليف الإنتاج. إذا تم تحسين الإنتاجية، فقد يكون هناك زيادة في العرض للسلع والخدمات، مما يمكن أن يساهم في تقليل معدلات التضخم أو عند بناء وتحسين البنية التحتية إنفاقاً كبيراً من قبل الحكومة أو القطاع الخاص.

الجدول 06: معدلات التضخم في دول الآسيان خلال الفترة 2012 إلى 2021

| السنوات | دار السلام | كمبوديا | إندونيسيا | جمهورية لاو | ماليزيا | ميانمار | الفلبين | سنغافورة | تايلند | فيتنام |
|---------|------------|---------|-----------|-------------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|
| 2010 | 0.4 | 4.0 | 5.1 | 6.0 | 1.7 | 8.2 | 3.8 | 2.8 | 3.3 | 9.8 |
| 2011 | 1.7 | 5.5 | 5.4 | 7.6 | 3.2 | 2.8 | 4.7 | 5.3 | 3.8 | 18.6 |
| 2012 | 5.9- | 2.9 | 4.3 | 4.3 | 1.7 | 2.8 | 3.2 | 4.6 | 3.1 | 9.1 |
| 2013 | 0.4 | 2.9 | 7.0 | 6.4 | 2.1 | 5.7 | 2.9 | 2.4 | 2.2 | 6.6 |
| 2014 | 0.2- | 3.9 | 8.4 | 4.2 | 4.2 | 5.5 | 4.2 | 1.0 | 1.9 | 4.1 |
| 2015 | 0.4- | 1.3 | 6.4 | 1.3 | 2.1 | 10.8 | 1.4 | 0.5- | 0.9- | 0.6 |
| 2016 | 0.7- | 3.0 | 3.5 | 1.6 | 2.1 | 7.0 | 1.8 | 0.5- | 0.2 | 2.7 |
| 2017 | 0.2- | 2.2 | 3.6 | 0.8 | 3.7 | 4.5 | 3.2 | 0.6 | 0.7 | 3.5 |
| 2018 | 0.1 | 2.5 | 3.2 | 2.0 | 0.9 | 6.9 | 5.3 | 0.4 | 1.1 | 3.5 |
| 2019 | 0.3- | 1.9 | 3.0 | 3.3 | 0.7 | 8.8 | 2.4 | 0.6 | 0.7 | 2.8 |
| 2020 | 1.9 | 2.9 | 0.5 | 5.1 | 1.1- | 3.9 | 2.4 | 0.2- | 0.8- | 3.2 |
| 2021 | 1.7 | 2.9 | 1.6 | 3.8 | 2.5 | 6.2 | 3.9 | 2.3 | 1.2 | 1.8 |

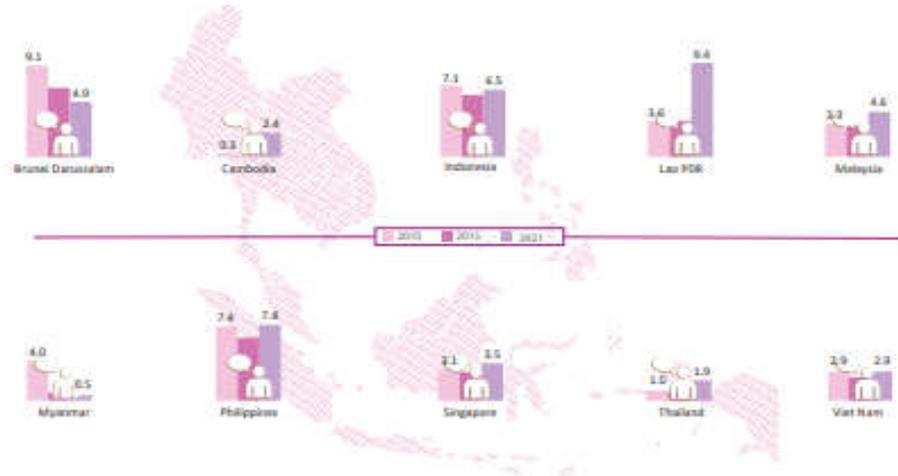
المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على بيانات <https://www.aseanstats.org>

من خلال ملاحظة أرقام الجدول 06 أعلاه نجد أن نسب التضخم متباينة بين بلدان التكتل وتتفاوت في الحالة التي عليها على مدار السنوات والبلدان، حيث تتباين بين القيم الإيجابية والسالبة وكان أعلى معدلات التضخم من بين الدول المذكورة تبرز دولة الفيتنام عام 2011 بمعدل 18.6 ميانمار عامي 2015 بمعدل 10.8 ودولة إندونيسيا عام 2014 بمعدل 8.4 كأكثر الدول تضخما في سنوات الدراسة أم أقل معدلات التضخم نجد سنغافورة وتايلاند وماليزيا وهي معدلات تضخم مقبولة بشكل عام خلال فترة الدراسة وتعكس هذه القيم استقرارا اقتصاديا وجهودا للحفاظ على الأسعار في مستويات مقبولة فحين نجد دولة الفيتنام الوحيدة التي تزايد فيها معدل التضخم بشكل كبير من 9.2 أعوام 2010 إلى 18.2 عام 2011 ليتناقص بنفس الشكل سنة 2012 ويصبح 9.1 كما نرصد تراجعاً عاماً في معدل التضخم في معظم الدول خلال السنوات الأخيرة. متزامنة مع اتفاقية التجارة الحرة الموسعة والمشاريع الاستثمارية الكبيرة تخص تطوير البنية التحتية في منطقة الآسيان التي استفادت منها الصين وكوريا واليابان أم أفضل عاماً بالنسبة لعدد الدول التي معدل التضخم فيها مقبول سنة 2021 ب 6 دول (لتضخم المقبول والمعقول والمتوقع وجوده يكون صغير المقدار وقد لا يتجاوز نصفاً في

المئة أو واحدا في المئة في العام، عندما يكون الوضع الاقتصادي للبلد سليما وصحيحا. علما بأن تضخما في حدود 1-2 % لا يمكن اعتباره نذير سوء، ولكن في حالة تجاوز معدل التضخم لهذا المعدل فإن هذا يعني وجود خلل اقتصادي كبير) أم أسوأ فترات كان فيها معدل التضخم هي سنة 2015 و2020 ناتجة على تأثير أزمة العالمية لمواد الطاقة وجائحة COVID-19، حيث سجلت معظم الدول انخفاضا في معدل التضخم، وأصبح سلبيا كما حدث في ماليزيا وسنغافورة وتايلاند وباسثناء هاتين السنتين نلاحظ انخفاضا تدريجيا لمعدل التضخم من سن إلى آخره بالنسبة لدول النامية والتي في مرحلة تطوير البنية التحتية للنقل والاتصال والمحافظة على استقرار معدل التضخم بالنسبة لدول المتقدمة والتي في مرحلة تحسين بنيتها التحتية ومنه نستنتج البنية التحتية الجيدة للنقل والاتصال تلعب دورا هاما في السيطرة على التضخم، حيث تساهم في تقليل تكاليف النقل والتوزيع وتحسين الكفاءة الإنتاج، مما يؤدي في النهاية إلى تأثير إيجابي على معدلات التضخم. عكس الدول ضعيفة البنية التحتية التي يجب عليها البحث عن حلول لهذه المشكلة معتمدة على السياسات النقدية للحكومات لتحقيق الاستقرار النقدي والتحكم في استقرار الأسعار

5-مؤشر معدل البطالة: يمكن لمشاريع البنية التحتية للنقل والاتصالات، مثل إنشاء الطرق والجسور، والموانئ والمطارات أن تخلق فرص عمل كبيرة في بناء وصيانة وتشغيل شبكات النقل المختلفة. وكذا قطاع تكنولوجيا المعلومات، مثل شبكات خدمات الإنترنت والهاتف أن تساهم في خلق فرص عمل.

شكل 05: معدل البطالة خلال السنوات 2010 -2015-2021 لدول رابطة الأسيان



Source: ASEAN Secretariat KEY FIGURES 2022.p21

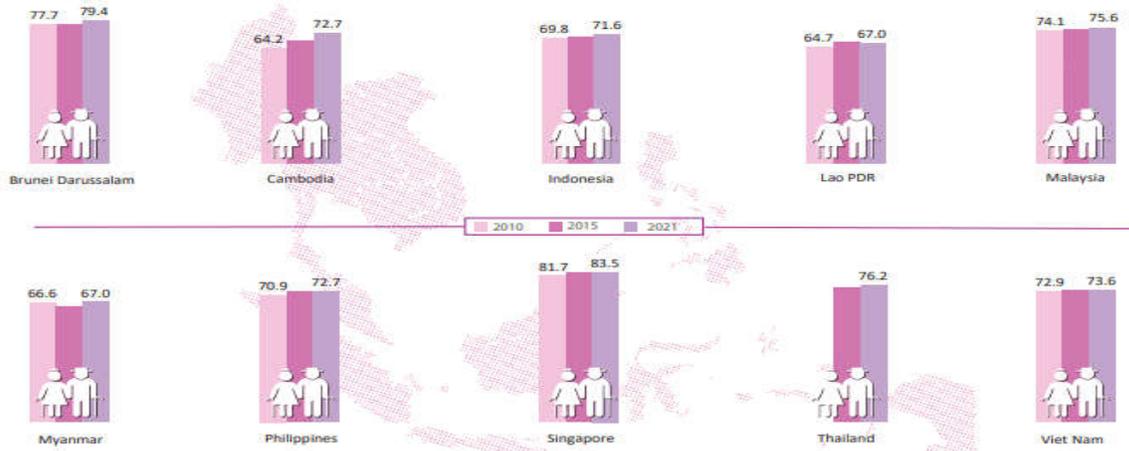
يلاحظ من خلال الشكل 05 أعلاه أن معدل بطالة في ماليزيا 4.6% عام 2021 بزيادة من 2.9% عام 2010 بينما بلغت تيلاند معدل بطالة 1.9% بزيادة من 1.0% عام 2010 كما شهدت الفلبين وسنغافورة زيادة من 7.4 و 2.1% في 2010 إلى 7.8% و3.5% في 2021 على التوالي. تظهر البيانات المتاحة أن معدل البطالة في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية 9.4% في عام 2021، وهو تقريبا ضعف المعدل العالمي المقدر ب 5% بينما سجلت كمبوديا معدل بطالة عند 2.4% في 2021، بعد ما كانت 0.2% في عام 2012. من ناحية أخرى، دار السلام ارتفع معدل البطالة لديهم من 3.6% في عام 2010 إلى 9.4% في عام 2021، بينما سجلت ميانمار أدنى معدل أقل من 0.5% في عام 2021، انخفاضا بعد ما كان 4.0% في 2010 وبرغم من أن هذه الأرقام تعكس مساهمة عدة مؤشرات اقتصادية غير أن مؤشرات البنية التحتية للنقل مثلة في موظفي تسيير وعمال الصيانة للهياكل المتوفرة لدول الأكثر تقدما وعدد فرص العمل الجديدة بالنسبة لدول التي تعمل على تحسين شبكة النقل الجوي والبحري وتطوير شبكة نقل البري بالنسبة

دراسة تحليلية

لدول الأقل تقدما الصاعدة بارزة بوضوح خاصة وأن مناصب الشغل المشاركة في بناء البنية التحتية تكون متذبذبة حسب عمر المشروع وأولويته بالنسبة لدولة ومنه فإن العلاقة بين البنية التحتية للنقل والاتصال مرتبطة ارتباطا طرديا مع نسبة البطالة فكلما زادت حجم البنية التحتية قابله زيادة في حجم التوظيف ومنه انخفاض نسبة البطالة والعكس صحيح

6-تحسين مؤشر الخدمات الصحية: تعتبر وسائل النقل السريعة والمريحة عاملا أساسيا لتقليل من معدلات الوفيات والأمراض وتحسين الوضع الصحي للأفراد. خاصة للمقيمين بالمناطق النائية والبعيدة على المستشفيات كما أن تطوير خدمة الاتصالات أثر على الصحة، من خلال تمكين الأفراد من الوصول إلى المعلومات الصحية والتواصل مع الخدمات الصحية عن بعد، مما يزيد من فرص الكشف المبكر عن الأمراض وتقديم رعاية صحية جيدة.

شكل 06: معدل الحياة في دول رابطة الآسيان خلال السنوات 2010-2015-2021.



Source: ASEAN Secretariat KEY FIGURES 2022.p10)

من خلال الشكل 06 أعلاه يلاحظ أن معدل الحياة لسكان لدول الآسيان هو 72.4 سنة وهو متجاوز بقليل المعدل العالمي والمقدر ب 72 ونجد أن أغلب دول الآسيان تتجاوز هذا الرقم باستثناء جمهورية لاو وميانمار برغم من وجود تفاوت واضح في معدل الحياة سنة 2010 بين أغلب الدول لكن بنسبة أكبر بين دولتي سنغافورة ب81.7 وكمبوديا ب 64.2 بفارق 17.5 سنة ليتراجع هذا الفارق عام 2015 ليصبح 14.6 سنة ثم ينخفض إلى 10.8 سنوات عام 2021 بخلاف دول الفلبين والفيتنام إندونيسيا وتايلند كان معدل الحياة عندهم خلال مرحلة الدراسة محصور بين 69 سنة و 72 سنة نجد دولتين فقط لم تتجاوز عتبة معدل 70 سنة وهما كل من ميانمار وجمهورية الكاو وهما الدولتان المتأخرتان من حيث تطوير البنية التحتية لنقل أم الدول التي تمتاز ببنية تحتية متطورة مثل سنغافورة وماليزيا فقد تجاوزه المعدل العالمي بكثير وهو ما يفسر أن هذين الدولتان تجاوزه مرحلة تطوير البنية التحتية للنقل وهم في مرحلة تطوير البنية التحتية الصناعية والبيئية إم الاستثناء في دولة دار السلام فسبب ارتفاع معدل الحياة فيها بفضل احتياطاتها الكبيرة من النفط والغاز الطبيعي، مما يسمح للحكومة بتوفير الخدمات العامة والرعاية الصحية اللازمة ومنه نستخلص أن جودة شبكة البنية التحتية التي تمكن الأفراد من الوصول إلى المستشفيات والمصحات بأسعار معقولة أمر بالغ الأهمية فهو شرط أساسي لتمكين الأفراد من مشاركة ثمار التنمية الاقتصادية بطريقة عادلة بما يعكس علي رأس المال البشري بشكل إيجابي كما أن تحسين جودة الحياة لا تعتمد علي بنية التحتية اقتصادية صلبة فقط بل يجب أن يرافقها تطور في البنية التحتية لمساء اجتماعية وثقافية

7- مؤشر جودة التعليم: يعتبر التعليم هو أحد حقوق الإنسان الأساسية التي تساهم بشكل كبير في التنمية البشرية والحد من الفقر. وتحسنها مرتبط بذلك ورصد التقدم في تطوير البنية التحتية للنقل يمكن أن ينعكس على التعليم عن طريق توفير أحسن الظروف للالتحاق بالمدارس والجامعات، مما يزيد من فرص الأفراد للتعليم ويساهم في رفع مستويات التعليم في المنطقة. كذلك فإن توفر خدمة الاتصالات في مجال التعليم، التيمن خلاله يمكن لتلميذ والطلبة من الوصول إلى الموارد التعليمية عبر الإنترنت والتواصل مع المدرسين واحتكاك الطلبة بمنصات جامعات عالمية سوف يحقق مكاسب إيجابية على مجتمعاتنا.

شكل 07: يوضح نسبة الإلمام بالقراءة والكتابة لدى البالغين في دول رابطة الآسيان 2010 و2015 و2021



Source: ASEAN Secretariat KEY FIGURES 2022.p12

من خلال الشكل 07 أعلاه وتحليل معدلات القراءة والكتابة للبالغين في منطقة الآسيان خلال عام 2010، لوحظ أن دار السلام سجلت أعلى نسبة ب (96.1%)، تلتها سنغافورة بنسبة (95.9%). كان هناك أيضا مستوى مرتفع من إلمام الكبار بالقراءة والكتابة في الفلبين (95.4%)، ميانمار (94.4%)، تايلاند (94.2%)، فيتنام (93.7%)، ماليزيا (93.1%)، وإندونيسيا (92.9%). والجدير بالذكر أن المعدلات في جمهورية لاو وكمبوديا كانت أقل بكثير من بقية الدول واقتربت من (76%) في نفس العام والملاحظ في عام 2015 أن جميع الدول الرابطة تقريبا لم يتغير مستواها برغم تطور بنيتها التحتية للنقل والاتصال، باستثناء كمبوديا التي تأثرت بشكل كبير، دار السلام التي تأثرت بشكل أعمق وأكبر على الرغم من بقائهما لأقل معدلا في المنطقة وبناء على أن نسبة التحاق الطلاب بالمدارس تجاوزت (95%) في جميع الدول في عام 2020، متجاوزة المعدل العالمي المقدر (89%) وباستثناء كمبوديا التي شهدت تحسنا ملحوظا بنسبة 5.2 درجات، وبنوناي بنسبة 19 درجة، وانخفاض غير معتاد في نسبة ميانمار من (94.4%) إلى (89.1%) نستنتج أن لدولة الوحيدة التي استفادت من تحسين جودة التعليم في السنوات العشرة الأخيرة بصورة كبيرة نتيجة تحسن البنية التحتية للنقل هي كمبوديا وبدرجة أقل دار السلام. كون هذه الأخيرة تحسن مستوى التعليم فيها يمكن تفسيره بالكثافة المحدودة للسكان فيها، والثروات الطبيعية الموجودة فيها علما أن تعداد سكانها لا يتجاوز 445,000 نسمة سنة 2020. أما فيما يتعلق ببقية الدول، فقد تخطى مستوى التعليم فيها مرحلة التحفيز باستخدام عامل البنية التحتية للنقل، بل انتقل إلى مرحلة الاهتمام ببرامج تعليمية شاملة تهدف إلى تنمية قدرات الطلاب وتمكينهم من مواكبة التطورات الحديثة في جميع المجالات، بهدف تطوير المهارات والابتكار لدى الأفراد.

الخاتمة:

دراسة تحليلية

سعت هذه الدراسة إلى عرض واقع البنية التحتية للنقل والاتصال لدول رابطة جنوب شرق آسيا واستراتيجيات تطويرها لتقليل التكاليف وتحسين الكفاءة الإنتاجية وتوفير فرص الترابط والتكامل بين القطاعات الاقتصادية. ومدى فعاليتها في تحسين مؤشرات التنمية وبعد تحليل البيانات الإحصائية لكل من شبكات النقل البري والجوي والبحري والاتصالات؛ تبين وجود فجوة في مستويات البنية التحتية للنقل والاتصالات والتي تعتبر أهم عامل انعكس على مؤشرات التنمية بين الدول التكتل، إذ يسجل اختلافا في درجة مساهمة كل تركيبة من البنية التحتية للنقل والاتصالات في التأثير بشكل إيجابي في مؤشرات التنمية من دولة إلى أخرى بسبب تباين الآليات والطاقت والإمكانات المسخرة وإجمالا يمكن اختصار أبرز النتائج المتوصل إليها فيما يلي:

- تؤثر البنية التحتية للنقل والاتصال بشكل ملموس وإيجابي على مؤشرات النمو الاقتصادي لدول المنطقة ككل، ولكن بدرجات متفاوتة إذا استفادة الدول الأقل نموا في الرابطة بتأثير أكثر، مع ذلك ينبغي أن نأخذ في الحسبان أن الأزمة العالمية لمواد الخام سنة 2015 والازمة العالمية الصحية 2020، كان لها دورا كبير في تراجع معدلات النمو نظرا لدرجة تأثير هذه الأزمات على الاقتصاد العالمي ككل.

- أن البنية التحتية للنقل والاتصالات تمثل عاملا إيجابيا في جذب الاستثمارات الأجنبية وقد تبين أن الدول التي انضمت حديثا إلى الرابطة والتي تعمل على تطوير بنيتها التحتية الأساسية حققت مزيدا من تدفقات الاستثمار الأجنبي بالمقارنة مع الدول المؤسسة لرابطة التي بلغت مرحلة الاكتفاء من هذا المورد الهام في الحقبة الماضية.

- تقوم البنية التحتية للنقل والاتصال في دول رابطة الأسيان بدور فاعل في زيادة حجم التجارة الخارجية من خلال تقليل التكاليف اللوجستية والزمنية، وهذا يعزز تنافسية المنتجات الوطنية في الأسواق العالمية. وبالمقابل نجد الدول المؤسسة في رابطة الأسيان، التي تمتلك بنية تحتية قوية ومتطورة، تساهم في زيادة حجم تجارتها الخارجية بشكل أكبر مقارنة بالدول المنظمة حديثا التي لا تزال تعمل على تطوير بنيتها التحتية، والتي قد تواجه تحديات إضافية لتحقيق نفس الفوائد الاقتصادية.

- البنية التحتية الجيدة للنقل والاتصال تلعب دورا هاما في السيطرة على التضخم. فهي تساهم في تقليل تكاليف النقل والتوزيع وتحسين كفاءة الإنتاج، مما ينجم عنه تأثير إيجابي على معدلات التضخم. وبالمقابل، فإن الدول ضعيفة البنية التحتية تعاني من صعوبة التحكم في نسبة التضخم، في حين هناك علاقة ارتباط طردي بين البنية التحتية للنقل والاتصال ومعدلات البطالة وبلا أدنى شك فزيادة في فرص العمل عائد إلى المشاريع المخصصة لتطوير البنية التحتية عن طريق ضخ تمويلات مالية كبيرة في هذه الاستثمارات وهو ما حدث في دول التي تعمل على تطوير بنيتها مثل ميانمار وكمبوديا ولفيتنام

- أن الدولة الوحيدة التي استفادت بشكل كبير من تحسين جودة التعليم في السنوات العشرة الأخيرة نتيجة تحسن البنية التحتية للنقل والاتصال هي كمبوديا، في حين أن باقي الدول قد تجاوزت مرحلة الاعتماد على البنية التحتية كعامل تحفيزي، وانتقلت إلى مرحلة الاهتمام ببرامج تعليمية شاملة تهدف إلى تنمية قدرات الطلاب وتمكينهم من مواكبة التطورات الحديثة في جميع المجالات

- أن الدول في جنوب شرق آسيا قد حققت تحسنا في معدلات الحياة على مدى السنوات الأخيرة، وأن تطوير البنية التحتية للنقل والاتصال دورا مهما في تحسين جودة الحياة وزيادة متوسط العمر برغم من وجود تفاوت واضح في معدل الحياة بين دول الأسيان سنة 2010، إلا أنه تم تحسين الوضع بمرور الوقت. فقد انخفض الفارق بين دولة سنغافورة وكمبوديا، وازداد تقارب معدلات الحياة في الدول الأخرى وهناك دولتين فقط لم تتجاوزا عتبة معدل الحياة 70 سنة، وهما ميانمار وجمهورية لاو. كونهما متأخرتين في تطوير البنية التحتية للنقل مقارنة ببقية الدول.

توصيات الدراسة:

- تعاني دول رابطة الأسيان من فجوة في مستويات تطوير البنية التحتية وبالتالي يتعين على الدول التي تمتلك قوة مالية في مساعدة ودعم الدول الضعيفة وتبني اليات تمويلية مشتركة لخلق التوازن الاقتصادي بين الدول المتقدمة والنامية وخلق بيئة مواتية للاستثمار في البنية التحتية عبر الحدود، عن طريق تشجيع الدول الأعضاء على زيادة الانفتاح على العالم الخارجي والاستفادة من الآليات المالية المبتكرة مثل الشراكات مع الدول المتقدمة مثل الصين واليابان وكوريا الجنوبية مما سيساهم في سد الفجوة وتعزيز الكفاءة الإنتاجية واستدامتها.
- تعزيز التعاون الإقليمي والتكامل المؤسسي للدول الأعضاء في الرابطة من خلال وضع إطار تنظيمي وقوانين واضحة تنظم عمليات تطوير البنية التحتية وترتيب الأولويات في إنجازها وتسهم في حوكمة إدارة مشاريع وآليات الرقابة الفعالة لمكافحة الفساد وتحقيق توزيع عادل للموارد والعوائد.
- تعميق التعاون وتبادل المعرفة والخبرات الفنية بين الدول التي تمتلك قواعد صلبة من الشبكات النقل والاتصالات المختلفة، وذلك من خلال تنظيم جلسات تشاورية وبرامج تدريبية تعليمية، بهدف بناء تكوين موارد بشرية تتمتع بالكفاءة اللازمة.
- الاستعجال في تنفيذ الاتفاقية متعددة الأطراف بشأن التحرير الكامل لخدمات النقل والشحن الجوي (MAFLA) المصادق عليها سنة 2020 التي من خلالها ستتمكن دول الرابطة من المساهمة في تسهيل الحركة الحرة والفعالة والأمنة للأشخاص والبضائع داخل منطقة التكتل.

قائمة المراجع:

- ASEAN Secretariat . (2022). ASEAN Statistical Yearbook . Jakarta Indonesia.
- ASEAN Key Figures (2022) Jakarta, ASEAN Secretariat. Jakarta Indonesiam.
- Palei, T. (2015). Assessing the Economic of infrastructour on Economic Grwth and Global Competitiveness. procedia economic and finance.
- هوشيار معروف. (2005). دراسات في التنمية الاقتصادية استراتيجيات التصنيع والتحول الهيكلي. عمان الاردن: دار الصفا للطباعة و التوزيع.
- محمود محمود حامد. (2017). اقتصاديات النقل و اللوجستيات. القاهرة مصر: حميثرا للنشر و الترجمة.
- عبد الوهاب امين. (2001). التنمية الاقتصادية المشكلات و السياسات المقترحة مع اشارة الى البلدان العربية (الإصدار ط 1). المملكة العربية السعودية: دار الحافظ للنشر والتوزيع.
- عبيد خديجة. (2014). دور الاقتصاد الرقمي في اعادة هيكلة التجارة الدولية في ظل تحديات التنمية المستدامة - دراسة حالة دول جنوب شرق اسيا.أ.ماجستير
- عبد القادر بابا، و فطيمة نسمن . (06 سبتمبر 2016). أثر تمويل البنى التحتية على النمو الاقتصادي في الجزائر - دراسة قياسية - . مجلة البشائر الاقتصادية. حمزة ضويفي، و عبد القادر بوكريدي . (2020). تقييم تنافسية الاقتصاد الجزائري وفق معيار جودة البنية التحتية . مجلة جديد الاقتصاد .
- احمد طالب، و مازن ديب. (2015). دراسة أثر مؤشرات البنية التحتية على النمو الاقتصادي في سوريا . مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية .
- Asian Development Bank (ADB) (2009). Infrastructure development for ASEAN Economic Integration
- Asian Development Bank (ADB) (2019). Monitoring Regional Economic Integration in Asia .
- بو ختالة سمير، محمد زرقون ، و نوال بن عمارة . (2017). واقع وافاق تطور قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية . المجلة الاقتصادية و التنمية البشرية.
- حنان بن عوالي. (2020). استخدام نموذج شعاع الانحدار الذاتي VAR لدراسة العلاقة بين الاستثمار الاجنبي المباشر و النمو الاقتصادي في الجزائر . مجلة اقتصاد شمال افريقيا .

دراسة تحليلية

ابوبكر خالدي، و عبدلي عبد القادر . (2022). أثر استخدام السلع الوسطية المستوردة علي التركيبة الصادرات (الصادرات دول جنوب شرق اسيا) . مجلة الدراسات الاقتصادية و المالية.

لعلمي فاطمة، و سعيد كرومي . (2012). الاستثمار الاجنبي المباشر بين عوامل الجذب و عوامل الطرد. مجلة الاستراتيجية والتنمية.
هشام مكي. (2013). دور قطاع النقل في تحقيق التنمية المستدامة الاتحاد الاوروبي كنموذج. ملتقى دولي استراتيجيات وافاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في اطار التنمية الوطنية . مسيلة الجزائر.

<http://www.aseanstats.irg> (consulté le 21/05/2022)