

# هذا هو الاتحاد الدولي للنقل على الطرق



2010

*Working together  
for a better future*



*s i n c e 1 9 4 8*

## قائمة المحتويات

5	النقل البري هو محرك الانتعاش الاقتصادي	5
	كلمة ترحيبية من رئيسة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	
6	الاتحاد الدولي للنقل البري في العام 2010	6
6	الشبكة العالمية للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	6
7	رسالة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	7
7	نشاطات الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	7
8	عضوية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	8
9	الهيكل التنظيمي للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	9
10	الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	10
11	مجالس النقل البري	11
12	المجلس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	12
13	لجان الاتصال في الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	13
14	الهيئات الدولية / الأطراف العاملة في الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	14
15	المنظمات الشريكة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	15
16	الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	16
20	الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لعام 2010	20
21	الشحن البري على الطرق	21
22	نقل الركاب على الطرق البرية	22
23	النقل عبر الطرق والأزمة الاقتصادية	23
26	النقل عبر الطرق والبيئة	26
30	قضايا الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ذات الأولوية : التنمية المستدامة	30
32	مسألة الابتكار والإبداع	32
35	البنية التحتية	35
36	الحوافز	36
38	التدريب في الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	38
42	قضايا الاتحاد الدولي للنقل البري ذات الأولوية : تسهيل عمليات النقل على الطرق	42
44	شبكة الطرق بين أوروبا وآسيا	44
58	الأمن والسلامة على الطرق البرية	58
60	التجارة الدولية والنقل البري	60
66	السياحة والنقل البري للركاب	66
68	القيادة على الطرق وأوقات الاستراحة	68
69	القضايا الأخرى المتعلقة بتسيير النقل البري	69
72	نعم نستطيع!	72
	استنتاجات الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق	



# النقل عبر الطرق هو محرك الانتعاش الاقتصادي

## خية من رئيس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

فالشراكات الجديدة تتسم بالمتانة حيث يجري تطويرها و رعايتها في جميع مناطق العالم تقريبا. إن التطورات الايجابية والفرص التي يجري توفيرها لصناعة النقل عبر الطرق وللإتحاد الدولي وللدول الأعضاء . تؤشر إلى مستقبل مشرق لجميع العاملين بروح الفريق الواحد تحت مظلة الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.

إننا نمتلك المستقبل بأيدينا. حيث بمقدورنا أن نعيد تشكيلة بصورة تحقّق طموحات وتوقعات قطاع النقل عبر الطرق , ليس هذا فحسب , بل بمقدورنا أن نتجاوزها إلى حد بعيد, من خلال تنفيذ شعارات وأهداف الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. بالتعاون مع جميع شركائنا الحكوميين والتجارين , والعمل سوياً من أجل مستقبل أفضل.

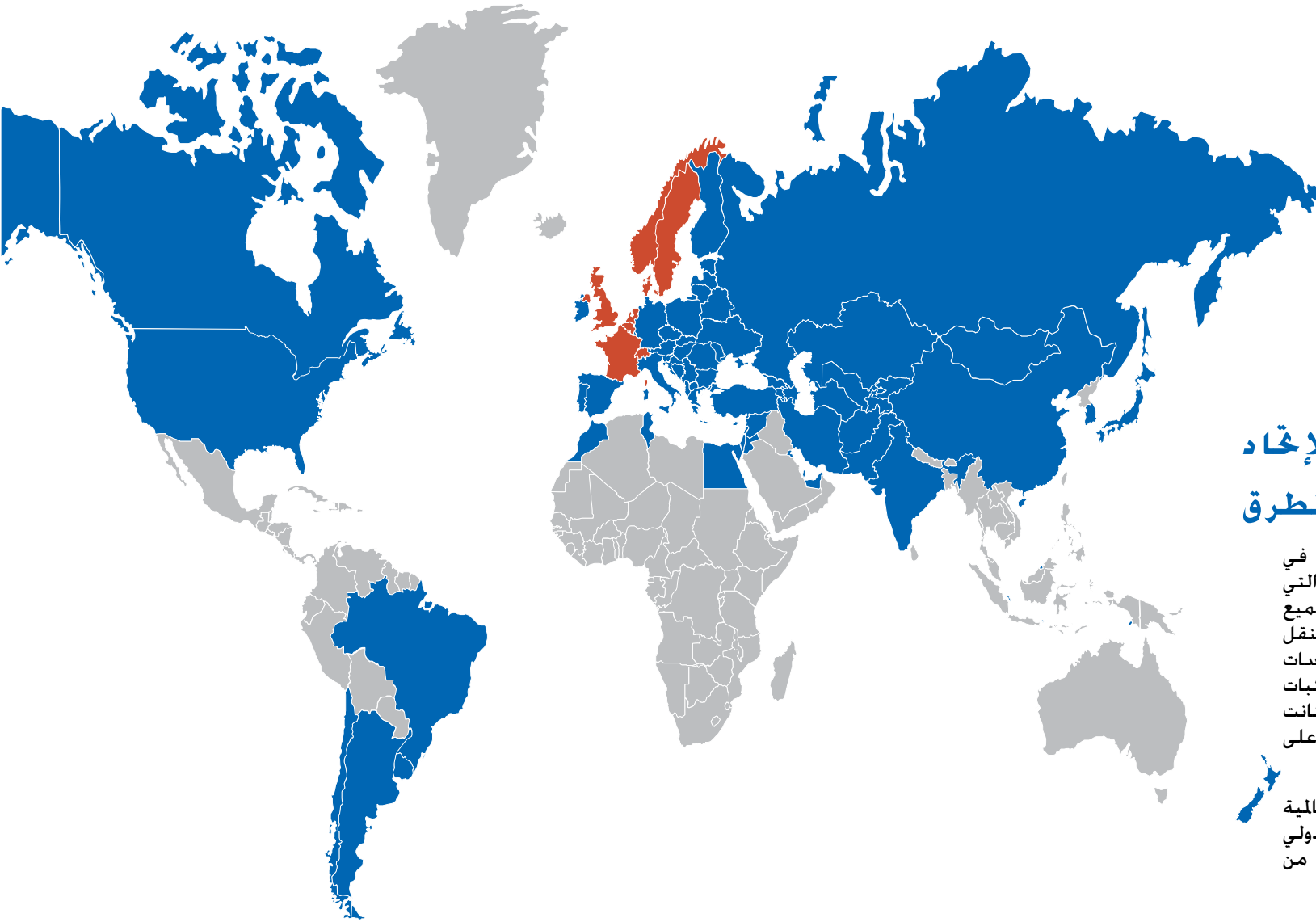
جانوس لاکني

لقد حمل عام 2009 العديد من التحديات التي فرضت نفسها بقوة على قطاع صناعة النقل عبر الطرق , حيث تعزى تلك التحديات بشكل أساسي إلى الأزمة الاقتصادية العالمية. ورغم ذلك فقد كان هذا العام أحد الأعوام التي تولدت فيه أكبر الفرص لهذا القطاع.

فبالرغم من أننا جاوزنا العاصفة, لكنها لم تنته بعد. لذلك, يتعين علينا جميعاً أن نكون أكثر جاهزية من أي وقت مضى. لنكون قادرين للتصدي بفاعلية للمزيد من التغيرات الدراماتيكية المرتقبة التي ستنجم عن عملية إعادة تشكّل الاقتصاد العالمي.

فالأمل لا يزال موجوداً, حيث سيبقى قطاع النقل عبر الطرق المحرك الرئيس للتنمية الاقتصادية والاجتماعية على الدوام. فبغض النظر عن الشكل الذي سيتخذه الاقتصاد العالمي, سيبقى قطاع النقل عبر الطرق يشكل العمود الفقري للاقتصاد الحقيقي.

لذلك, ينبغي على صانعي القرار العمل على تعزيز وتشجيع صناعة النقل عبر الطرق من أجل توفير خدمات أفضل لا أكثر. والتصدي بفاعلية للتحديات الاقتصادية الحالية والمستقبلية , وخصوصاً فيما يتعلق بقضايا الطاقة والبيئة



## الشبكة العالمية للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

لقد تأسس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في جنيف في 23 آذار / 1948. فهو المنظمة الدولية التي ترعى مصالح قطاع النقل عبر الطرق في جميع أنحاء العالم. فمن خلال الشبكة العالمية للنقل عبر الطرق التي تضم الدول الأعضاء والمؤسسات الوطنية، تقوم بتمثيل مشغلي الحافلات ومركبات النقل وسيارات الأجرة والشاحنات، سواء كانت تابعة إلى أساطيل كبيرة أو إلى أفراد يقومون على تشغيلها.

يتملك الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق رؤية عالمية حقيقية، ويعمل بشكل فعال على الصعيد الدولي والإقليمي والوطني وحتى على المستوى المحلي من خلال أعضائه وبموجب صلاحيات يفرضها شعار:

”لنعمل معا من أجل

مستقبل أفضل“

ونحن على مشارف عام 2010: فهو  
يضم 180 عضوا من 74 بلدا

تأسس الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في عام 1948  
من خلال 8 دول مؤسسة، أما الآن

# الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في العام 2010

## رسالة الاتحاد

تتمثل رسالة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في تسهيل عملية النقل البري في جميع أنحاء العالم وضمان تحقيق التنمية المستدامة له. لا سيما من خلال استخدام التدريب المهني من أجل تعزيز الكفاءة المهنية في القطاع وتحسين نوعية الخدمات التي يقدمها.

يقوم الاتحاد بالدفاع عن حق العملاء في حرية الاختيار بين وسائل النقل والمعاملة التنظيمية المتساوية لجميع وسائل النقل. وكذلك تعزيز التعاون والتكامل مع وسائل النقل الأخرى.

يعمل الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع الدول الأعضاء لضمان تحقيق تنمية متوائمة للنقل البري على الطرق. وتحسين صورته. ويقوم الاتحاد كذلك بتمثيل مصالح قطاع النقل عبر الطرق التابع للسلطات العامة.

وهيئات القطاع الخاص ووسائل الإعلام. يتضمن دستور الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق هدف مزدوجاً يتمثل في التنمية المستدامة وتسهيل عملية النقل على الطرق، وهما جوهر القضايا ذات الأولوية للاتحاد. والتي تشكل المكونات الأساسية لجميع أنشطته.

## نشاطات الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

ينخرط الاتحاد الدولي للنقل البري في أنشطة تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، على ما يلي:

شراكة حقيقية بين جميع أعضائه العاملين والمنتسبين و بين المؤسسات والقطاعات ذات العلاقة لتحديد وتطوير وتعزيز السياسات ذات الاهتمام المشترك.

• رصد جميع الأنشطة والتشريعات والسياسات والأحداث التي تؤثر على قطاع النقل عبر الطرق والتعاون مع جميع الجهات المعنية والاستجابة لها بهذا الخصوص.

• وضع الخطط الإستراتيجية لمواجهة التحديات العالمية المتمثلة في الطاقة، والمنافسة، والمسؤولية الاجتماعية. بالاعتماد على جوانب القوة والخبرة لدى أعضائه من خلال اللجان والهيئات التابعة للاتحاد والأعضاء الفاعلين فيه.

• فتح قنوات الحوار مع الهيئات الحكومية والمنظمات الدولية وجميع أصحاب المصالح الآخرين المعنيين بصناعة النقل على الطرق. بما في ذلك الجمهور بصفة عامة.

• التعاون مع واضعي السياسات والمشرعين وقادة الرأي العام. من أجل المساهمة في وضع تشريعات فعالة. وخلق توازن حقيقي بين احتياجات ومصالح الجميع.

• خلق شراكات بين القطاعين العام والخاص وبين السلطات ذات العلاقة لوضع الاتفاقيات القانونية موضع التنفيذ، مثل اتفاقية النقل البري الدولي، بموجب تفويض من الأمم المتحدة أو عبر المشاريع الضخمة العابرة للحدود مثل مشروع إعادة فتح طريق الحرير.

• التنويه لدور وأهمية صناعة النقل عبر الطرق. ومكانتها بشأن مختلف القضايا ونشر البيانات والمعلومات الموثوقة عنه.

• تزويد متعهدي النقل عبر الطرق بالخدمات العملية والمعلومات. مثل آخر أسعار الوقود. وفترات الانتظار على الحدود. وتأمين أماكن وقوف للسيارات. والتدريب المهني. والتطورات التشريعية. والمساعدة القانونية. وما إلى ذلك.

• توفير الدورات التدريبية لتعزيز الكفاءة المهنية في هذا القطاع. وتحسين نوعية الخدمات التي يقدمها. وضمان امتثال معايير التدريب في النقل البري مع التشريعات الدولية. من خلال أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق.



نعمل معا من  
أجل مستقبل أفضل

**IRU**

منذ عام 1948

شبكة عالمية تتكون من 180 من الأعضاء المثابرين ذوي الخبرة في 74 بلدا



# الهيكل التنظيمي للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق البنية الديمقراطية

يعتبر الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مؤسسة قائمة على نهج ديمقراطي. وتتألف من الهيكل التنظيمي التالي

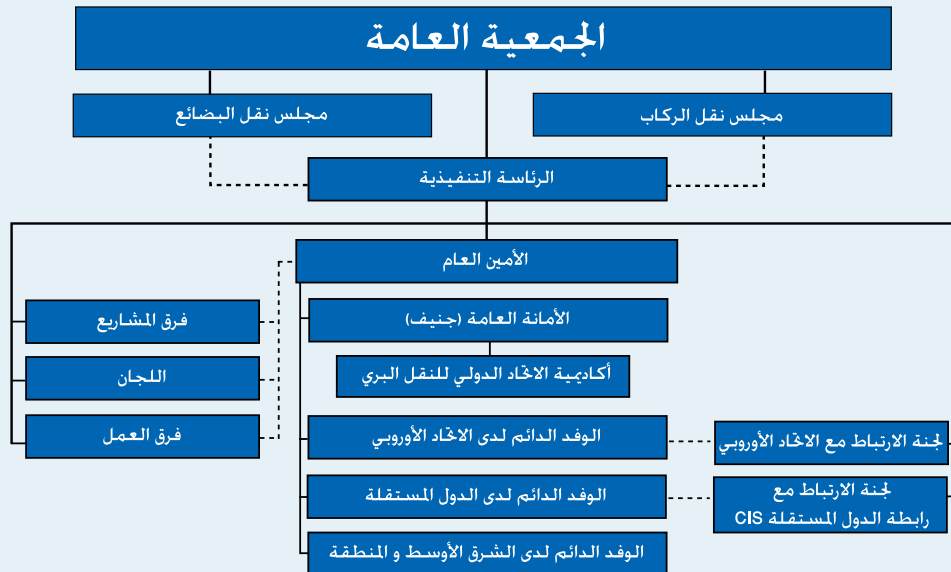
الهيئات النظامية:

- الجمعية العامة للاتحاد
- مجالس نقل الركاب والبضائع
- المجلس التنفيذي

لقد ساعدت الهيئات أعلاه في تحديد سياسة النقل عبر الطرق من قبل:

- الهيئات الدولية والأطراف العاملة وفرق العمل في الاتحاد
- لجان الاتصال مع الاتحاد الأوروبي ورابطة الدول المستقلة

الأمانة العامة هي الهيئة التابعة للاتحاد والمسؤولة عن إدارة المنظمة، حيث تتألف من مقر الاتحاد الدولي للنقل البري في جنيف والبعثات الدائمة الموجودة في بروكسل وموسكو واسطنبول.



## عضوية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

لقد بدأ الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مسيرته بمجموعة من الجمعيات الوطنية من ثمانية بلدان في أوروبا الغربية وهي: بلجيكا، الدنمارك، فرنسا، هولندا والنرويج والسويد وسويسرا والمملكة المتحدة.

أما اليوم، فالإتحاد يتكون من 180 عضواً في 74 بلداً من القارات الخمس.

فالأعضاء العاملون هم الأعضاء الأكثر تمثيلاً للجمعيات الوطنية للنقل البري. إن الأعضاء المنتسبين للاتحاد هم الأعضاء المنبثقين عن الصناعات التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمجال النقل البري، بما في ذلك الشركات المنتجة للسيارات والوقود وإطارات السيارات ونظم المعلومات.

لقد ساهم الأعضاء المنتسبون للاتحاد بالدراية والخبرة والوزن السياسي في جعل هذه المنظمة شبكة عالمية معروفة. لقد ساهمت البنية الديمقراطية للاتحاد ليكون قادراً على العمل على الصعيد العالمي والإقليمي والوطني وحتى المحلي، حيث يعود الفضل في ذلك إلى الدعم والالتزام الذي يبديه جميع الأعضاء المنتسبين إليه. إن وحدة أعضاء الاتحاد تمنحه السلطة والمصداقية والقوة عند مخاطبة الحكومات والهيئات الدولية، وغيرها من القطاعات الصناعية ومؤسسات المجتمع المدني.



## السلطة العليا للاتحاد

تتألف الجمعية العامة من جميع الأعضاء العاملين والأعضاء المنتسبين في الاتحاد الدولي للنقل البري. حيث أنيطت بها السلطة العليا للاتحاد. تجتمع الجمعية العامة مرتين في السنة،

و تكمن المهمة الرئيسية للجمعية العامة في القيام بتحديد أهداف الاتحاد ومناقشتها واعتمادها ونشر مواقف الاتحاد حول جميع المسائل ذات العلاقة بسياسة النقل البري. ومن مهام الجمعية العامة أيضاً هو اعتماد التقرير السنوي عن وضع المنظمة، واختيار هيئة مستقلة لمراجعة الحسابات وتدقيقها بالإضافة إلى مفوضو الحسابات.



# مجالس النقل عبر الطرق التابعة للاتحاد

## مجلس النقل البري للركاب

## مجلس النقل البري للبضائع



الهيئة الإدارية للمجلس:

من اليسار إلى اليمين : هوبرت أندبلا ، نائب الرئيس لشؤون نقل الركاب على الطرق، و KNV للنقل بالتاكسي في هولندا ، و غراهام سميت رئيسا، CPT ، إتحاد نقل الركاب في المملكة المتحدة، و يافيس مانارينس ، نائب الرئيس ، FBAA ، بلجيكا

يتألف مجلس النقل البري للركاب في الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من جميع الأعضاء الفاعلين الذين يمثلون النقل البري للركاب على الطرق بما في ذلك سيارات الأجرة وتأجير السيارات مع سائقها. يجتمع المجلس مرتين في السنة على الأقل.

يعقد المجلس انتخابات تشريعية مرة واحدة كل سنتين لانتخاب الرئيس ونواب الرئيس. كما يقوم بتسمية المرشحين للمجلس التنفيذي للاتحاد. إن المهمة الرئيسية لمجلس النقل البري للركاب هي وضع الأهداف والسياسة العامة للاتحاد فيما يتعلق بالنقل البري للركاب ومناقشة واعتماد ونشر موقف الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بشأن جميع المسائل المتعلقة بنقل الركاب على طريق.



الهيئة الإدارية للمجلس:

من اليسار إلى اليمين : بيتر كولم، نائب الرئيس لشؤون نقل البضائع على الطرق، واتحاد النقل البري في المملكة المتحدة، و بيير بادروزا رئيسا، CTM ، و ASTIC ، اسبانيا ، و كاهرامان سيديكانا زاروف ، نائب رئيس الرابطة الدولية للنقل على الطرق في أوزبكستان.

يتألف مجلس النقل عبر الطرق للبضائع من جميع الأعضاء العاملين الذين يمثلون النقل البري للبضائع مقابل أجر أو مكافأة ويعملون لحسابهم الخاص. يجتمع المجلس مرتين في السنة على الأقل.

يعقد المجلس انتخابات تشريعية مرة واحدة كل سنتين لانتخاب الرئيس ونواب الرئيس. كما يقوم بتسمية المرشحين للمجلس التنفيذي للاتحاد. تكمن المهمة الرئيسية لمجلس النقل البري للبضائع في وضع أهداف السياسة العامة للاتحاد فيما يتعلق بالنقل البري للبضائع ومناقشة واعتماد ونشر موقف الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بشأن جميع المسائل المتعلقة بنقل البضائع على طريق.

# المجلس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

## الهيئة التنفيذية للجمعية العامة للاتحاد

المجلس التنفيذي هو الهيئة التنفيذية للجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وهي المسؤولة عن إدارة شؤون الاتحاد وفقا للدستور (دستور الاتحاد الدولي للنقل البري) وأنظمتها الداخلية. تقوم الهيئة بتنفيذ جميع القرارات التي تتخذها الجمعية العامة.

ويقوم المجلس التنفيذي كذلك بوضع كافة اللوائح والتوجيهات اللازمة لتوفير وتأدية الخدمات بشكل فاعل وأمن وتوفير إدارة سليمة للاتحاد الدولي للنقل البري.

يجتمع المجلس التنفيذي كلما دعت الضرورة لذلك.

يتراأس رئيس الاتحاد الجمعية العامة والمجلس التنفيذي.

من اليسار إلى اليمين (وقوف) : انطونيو موسنهو، ANTRAM ، البرتغال . غيورغي بيتروف ، AEBTRI ، بلغاريا . ومارتن مارمي ، الأمين العام لـ IRU ، وديك فان دن بروك ، هامفريدج ، EVO ، هولندا، فلاديمير فلوربا ، AITA ، مولدوف، جاروسلاف هانك، CESMAD ، جمهورية التشيك ، ديفو كولدكوب، ERAA ، استونيا، ليونيد كوستيوتشنيكو، AsMAP UA ، أوكرانيا . من اليسار إلى اليمين (جلوس) : يوري سموخين ، ASMAP ، الاتحاد الروسي . غراهام سميث ، نائب رئيس الاتحاد، CPT - المملكة المتحدة . جانوز لانسي ، رئيس الاتحاد الدولي للنقل البري، ZMPD ، بولندا . بيير باروزا، نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل البري، ASTIC ، اسبانيا ، وعزت صلاح ، UND ، تركيا



# لجان الاتصال في الاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق

هذا هو الاتحاد الدولي للتنقل على الطرق 13

## لجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة



الهيئة الادارية للجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة:  
من اليسار إلى اليمين : ليونيد كوستينوتشنيكو , نائب رئيس لجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة. AsMAP  
UA , أوكرانيا. CLCEI , فلاديمير فلوربا رئيس لجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة . AITA . مولدوفا . كاهرامان  
سيديكانازاروف . نائب رئيس اللجنة. الرابطة الدولية للتنقل على الطرق في أوزبكستان

لجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة هي منتدى للجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق الموجودة في رابطة الدول المستقلة، لمعالجة قضايا السياسة العامة للتنقل في هذه الدول. تتألف هذه اللجنة من ممثلين عن الجمعيات الموجودة في رابطة الدول المستقلة الإحدى عشر والأعضاء في الاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق. إضافة إلى جورجيا ومنغوليا. تعقد لجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة جلساتها مرتين في السنة. في عام 2009. ركزت لجنة الاتصال الخاصة برابطة الدول المستقلة جهودها على نتائج المشروع الريادي للمبادرة الأوروبية الآسيوية للتنقل عبر الطرق الجديد؛ وتنفيذ المرحلة الثانية والتي تنطوي على رصد مسارات المشروع . من بينها مسارين يتجهان إلى أفغانستان وداخل الأراضي الصينية . ووضع خريطة طريق للمبادرة الأوروبية الآسيوية للتنقل البري اعتمادا على نتائج الرصد. وتأثير الأزمة الاقتصادية على مشغلي حافلات النقل عبر الطرق في رابطة الدول المستقلة . والمساهمة في إيجاد صناعة مثمرة للنقل على الطرق فيما يتعلق بإنشاء اثنين من الكيانات الإقليمية الجديدة ، ألا وهما: الشراكة الشرقية والاتحاد الجمركي لكل من بيلاروسيا وكازاخستان وروسيا.

## لجنة الاتصال الخاصة بالاتحاد الأوروبي لتنقل البضائع



الهيئة الادارية للجنة الاتصال الخاصة بالاتحاد الأوروبي لتنقل البضائع:  
من اليسار إلى اليمين : كريستيان لايروت. نائب رئيس اللجنة. CLTM . ألمانيا . برتيل داهلين رئيس اللجنة. SA . السويد .  
وفلورنسا بيرتيلو . نائب لرئيس اللجنة. FNTR - فرنسا

إن لجنة الاتصال الخاصة بالاتحاد الأوروبي لتنقل البضائع هي منتدى لجمعيات الاتحاد الأوروبي الأعضاء في الاتحاد لدولي للتنقل البري لمعالجة قضايا السياسة العامة للتنقل في الاتحاد الأوروبي. في عام 2009 . ركزت هذه اللجنة اهتمامها على مسألة تأثير الأزمة الاقتصادية على قطاع الشحن البري الأوروبي ؛ ووضع سياسة مستقبلية للتنقل البري في الاتحاد الأوروبي حتى عام 2020 . ومناقشة مقترحات المفوضية الأوروبية المتعلقة باللوائح والتعليمات الخاصة بالمهنة وبسوق النقل البري الدولي ؛ ووضع الأوزان والأبعاد الخاصة بالمركبات التجارية الثقيلة ؛ وقواعد القيادة على الطرق وأوقات الاستراحة داخل الاتحاد الأوروبي . ومشروع رسوم العدادات الذكية؛ وأوقات العمل على الطرق البرية . والتدريب المهني ؛ ونقل الحيوانات الحية ؛ والمنافسة في نقل البضائع . وتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون والقواعد الأوروبية الستة ؛ وإعداد إستراتيجية إطارية لتكاليف النقل الخارجي عبر الوطني من قبل هيئة الاتحاد الأوروبي لجعل قطاع النقل قطاع صديق للبيئة. بما في ذلك إعادة النظر في فرض ضرائب على مركبات البضائع الثقيلة.

# اللجان الدولية والأطراف العاملة في الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

لقد قامت الهيئات الدولية والأطراف العاملة في الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بتجميع ممثلي الأعضاء من ذوي الخبرات المحددة لوضع مسودة مشروع لسياسة المواقف التي تستهدف مجالس الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والجمعية العامة والعمل بصفة هيئة استشارية ومعلوماتية وبحثية

## الهيئات الدولية في الاتحاد ورؤسائها

الشؤون الجمركية (CAD)

جان ميغليندر — لارسن (NLF ، النرويج)

الشؤون الاقتصادية (CAE)

رودولف كريستيان بيور (AISÖ ، النمسا)

الشؤون المالية (CF)

رون وايتل (CPT)

الشؤون القانونية (CAJ)

إيزابيل بون—جارسن (AFTRI ، فرنسا)

السلامة على الطرق (CSR)

غيولا كوفالفي (MKFE ، هنغاريا)

الخدمات المقدمة لمقاولي النقل على الطرق (CSE)

خوسيه ريبيرو دا كروز (ANTRAM ، البرتغال)

الشؤون الاجتماعية (CAS)

جورجيس كوسي (FNTRI ، فرنسا)

الشؤون التقنية (CIT)

ميخائيل نيزوف (ASMAP ، روسيا)

النقل البري المشترك (GETC)

أنتوانيتا ايفانوفا (AEBTRI ، بلغاريا)

البضائع الخطرة (GEMD)

بول وترز (FEBETRA ، بلجيكا)

العربات وسيارات الأجرة مع سائق (TA)

هابرت أندلا (KNV ، هولندا)



مجلس إدارة مجموعة عربات وسيارات الأجرة مع سائق هو: من اليسار إلى اليمين :  
نينتا نيزوفسكي، نائب رئيس المجموعة سيارات التاكسي، STL - فنلندا، و هوبرت أندبلا،  
رئيس مجموعة سيارات التاكسي، KNV - هولندا، وتوماس قرانتس، نائب رئيس مجموعة  
سيارات التاكسي، BZP - ألمانيا



رئيس مجموعة خبراء البضائع  
الخطرة هو:  
بول وترز،  
FEBETRA - بلجيكا



مجلس إدارة مجموعة خبراء النقل البري المشترك: من اليسار  
إلى اليمين : دانيل توريس، نائب الرئيس، BGL، ألمانيا، وأنتوانيتا  
ايفانوفا، الرئيس، AEBTRI، بلغاريا

# للاتحاد الدولي

# المنظمات الشريكة للتنقل عبر الطرق

هذا هو الاتحاد الدولي للنقل على الطرق 15



## الشركاء الإقليميين

- المجموعة الاقتصادية الأوروآسيوية
  - منظمة (جوام) التي تضم كل من جورجيا وأوكرانيا وأذربيجان ومولدوفا.
  - البنك الإسلامي للتنمية
  - جامعة الدول العربية
  - منظمة شانغهاي للتعاون
- إضافة إلى ذلك فقد قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالتعاون مع العديد من الجمعيات الدولية التي تمثل القطاعات الأخرى المرتبطة مباشرة بالتجارة والنقل.

## الشركاء الدوليين

- يقوم الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالحفاظ على علاقات عمل وثيقة مع العديد من المنظمات الحكومية الدولية. وهي كما يلي
  - الهيئات التابعة للأمم المتحدة : وتشمل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا ، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (أسكوا) ، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ، ومنظمة السياحة العالمية ومنظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية
  - منظمة التجارة العالمية
  - البنك الدولي
  - منظمة الجمارك العالمية
  - المنتدى الدولي للنقل
- بنك التنمية الآسيوي
  - الاتحاد العربي للنقل البري
  - منظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي
  - مجلس النقل البري في رابطة الدول المستقلة
  - مجموعة العمل الاقتصادي المشترك
  - منظمة التعاون الاقتصادي
  - الاتحاد الأوروبي ، بما في ذلك هيئات المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي

# الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



تتألف الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى الاتحاد الأوروبي في جنيف، من المراكز الوظيفية الرئيسية التالية:

**الأمين العام**

**مارتن مارمي**

**نائب الأمين العام**

**اومبرتو دي بيرتو**

**رئيس نقل وتيسير البضائع**

**بيتر كراوتز**

**رئيس نقل الركاب**

**اوليغ كامبرسكي**

**رئيس الاتصالات**

**جوليت إيلي**

**رئيس الشؤون المالية والإدارية**

**إريك بينويست**

**رئيس التدريب في الاتحاد**

**باتريك فيليب**

**رئيس الشؤون القانونية**

**كارين راثير**

**رئيس التنمية المستدامة**

**جنس هوجل**

**رئيس الشؤون الفنية والتقنية**

**جاكوز مارمي**

**رئيس نظام النقل البري الدولي (TIR)**

**جين أكري**

## جنيف - مقر الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

تقوم الأمانة العامة برئاسة الأمين العام، بمساعدة المجلس التنفيذي لتنفيذ السياسات المقترحة التي تمت الموافقة عليها من قبل مجالس النقل، إضافة إلى الجمعية العامة، حسب مقتضى الحال.

تشمل الأمانة العامة للاتحاد، الممثلات الدائمة لدى الاتحاد الأوروبي في بروكسل، ورابطة الدول المستقلة في موسكو، ومنطقة الشرق الأوسط في اسطنبول، أما جنسية موظفيها فهم من 30 بلدا موزعة على جميع القارات الخمس.

## الأهداف الرئيسية

تقوم الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالعمل جنبا إلى جنب مع ثلاثة ممثلات دائمة إضافة إلى أعضاء الاتحاد، بتنفيذ برنامج العمل وأولويات المنظمة، كما أنها تقوم، في هذا الإطار، على ضمان تعزيز التنمية المستدامة، وتنفيذ الاتفاقات المتعددة الأطراف والأكثر فعالية مثل اتفاقيات الأمم المتحدة، وفي هذا الإطار أيضاً، يعتبر الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق شريك تنفيذي لنظام النقل عبر الطرق الدولي والجمارك بموجب تفويض من الأمم المتحدة.

أما فيما يتعلق بإعادة فتح طريق الحرير القديم، فإن الأمانة العامة للاتحاد تعمل وتتعاون بشكل وثيق مع الحكومات الأوروبية والآسيوية المعنية، بما في ذلك الحكومة الصينية وغيرها من السلطات المختصة، والوكالات الحكومية ذات الصلة فضلا عن الشركاء التجاريين، لربط جميع الأعمال التجارية الواقعة على طول طريق الحرير مع بعضها البعض، ولتحويل المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل عبر الطرق الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى "قصة نجاح" حقيقية.

فمع وجود المقر الرئيسي في جنيف، تستفيد الأمانة العامة للاتحاد من حيث أنه يسهل عملية التفاعل والتواصل مع العديد من هيئات الأمم المتحدة، بما في ذلك منظمة التجارة العالمية التي لها تأثير كبير على النقل عبر الطرق الدولي.



# الأمانة العامة للاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق

هذا هو الاتحاد الدولي للتنقل على الطرق 17



## بروكسل - مقر الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق لدى الاتحاد الأوروبي

تتألف الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق لدى الاتحاد الأوروبي ومقرها بروكسل، من المراكز الوظيفية الرئيسية التالية:

**المنسوب العام**

**مايكل نيلسون**

**رئيس نقل البضائع وشؤون البيئة**

**مارك بيليت**

**رئيس نقل الركاب في الاتحاد الأوروبي**

**اوليغ كامبيرسكي**

**رئيس الشؤون الاجتماعية المالية الأوروبية**

**داميان فيكارز**

**ضابط الاتصال الأوروبي**

**بن رايشتر**

**مسؤول السياسات**

**رمي لبييدا**

قام الاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق في عام 1973 بتأسيس الممثلة الدائمة لدى الاتحاد الأوروبي ومقرها بروكسل لدعم جمعيات الاتحاد الأوروبي الأعضاء في الاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق، في رصد ومراقبة التشريعات المتعلقة بكل القضايا التي تتناولها مؤسسات الاتحاد الأوروبي التي من شأنها أن تؤثر على مسائل النقل البري. ومنذ ذلك الحين، أصبح الاتحاد لاعباً هاماً في عملية بناء الأطر القانونية الأوروبية المتعلقة بالنقل البري.

تعمل الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للتنقل عبر الطرق لدى الاتحاد الأوروبي بالتنسيق مع جميع أعضاء الاتحاد الأوروبي وفقاً لبرنامج العمل الذي قرره بأنفسهم. وتقوم أيضاً بالتعاون والتنسيق مع جميع المديرات العامة ذات الصلة هيئة الاتحاد الأوروبي، والبرلمان الأوروبي وخاصة لجنة النقل (TRAN)، ومجلس وزراء الاتحاد الأوروبي والنقل، وأمانتها العامة. ويمثلي الدول الأعضاء الدائمين لدى الاتحاد الأوروبي والجمعيات المنظمات ذات الصلة الموجودة في بروكسل، من أجل تحقيق الأهداف والأولويات

## الأهداف الرئيسية

- مواصلة تعزيز مصالح قطاع النقل عبر الطرق في دول الاتحاد الأوروبي
- الإسهام الإيجابي في مبادرات الاتحاد الأوروبي وسياساته التشريعية لضمان توفير بيئة تشغيلية فعالة ومستدامة ومناخ اقتصادي سليم لقطاع النقل عبر الطرق في الحاضر والمستقبل
- ضمان توفير منافسة عادلة في جميع عمليات صنع السياسات في الاتحاد الأوروبي والتأكد من أن قطاع النقل على الطرق لا يتعرض للظلم والإجحاف. حيث أن أي عقوبات تترتب على النقل عبر الطرق هي بمثابة عقوبة أكبر تقع على الاقتصاد الوطني ككل.

# الأمانة العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



تعمل الممثلة الدائمة عن كثب مع الهيئات الحكومية والعامة في منطقة رابطة الدول المستقلة . والمؤتمر ألتنسيقي لأعمال النقل عبر الطرق في رابطة الدول المستقلة. ومجلس النقل عبر الطرق . واللجنة التنفيذية لرابطة فيها . الجمعية البرلمانية الاقتصادية الأوراسيوية المشتركة . واللجنة الأوراسيوية للتكامل الاقتصادي . والمنظمة الدولية الاقتصادية (جوام) التي تضم كل من جورجيا وأوكرانيا وأذربيجان ومولدوفا. ومنظمة شانغهاي للتعاون. ومنظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي . ومنظمة التعاون الاقتصادي (اكو) . ومنظمة التعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى. ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا. واللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة ، واللجنة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة.

تظم الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي لدى رابطة الدول المستقلة في موسكو المراكز الوظيفية الرئيسية التالية:

## المنسوب العام

**ايغور رونوف**

**كبير الموظفين – السياسات**

**ديميتري لاريونوف**

**كبير موظفي – الجمارك**

**اركادي شميلييف**

**مسئول الاتصالات**

**ايلينا أنفيموفا**

## موسكو - مقر الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى منطقة رابطة الدول المستقلة

تم إنشاء الممثلة الدائمة للاتحاد لدى رابطة الدول المستقلة في موسكو في عام 1998 ، وذلك بهدف تعزيز أنشطة الأكاديمية التابعة للاتحاد الدولي للنقل البري. وتطوير التنمية المستدامة للنقل البضائع على الطرق في منطقة رابطة الدول المستقلة مع الجمعيات الوطنية الأعضاء ومع السلطات المحلية فيها . ولتعجيل عملية التكامل بين النقل البري على الطرق من خلال توحيد التشريعات في الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة.

وتسترشد الممثلة الدائمة للاتحاد في منطقة رابطة الدول المستقلة في أنشطتها بأولويات السياسة العامة للجنة الاتصال لرابطة الدول المستقلة.

## الأهداف الرئيسية

- تطوير قطاع النقل البري الأوراسيوي وذلك بالتعاون المنظمات الاقتصادية الدولية في المنطقة
- توحيد تشريعات النقل البري في الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة . ولا سيما من خلال الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والاتفاقات المتعددة الأطراف المتعلقة بتيسير العمليات التجارية و النقل البري الدولي
- تنفيذ وتعزيز المبادرة الأوراسيوية الجديدة للنقل البري. من خلال تعاون وثيق مع الحكومات والوكالات الحكومية والمنظمات الحكومية الدولية والجمعيات الأعضاء في الاتحاد
- العمل على توفير المعلومات الخاصة بالخدمات لمتعهدي النقل البري في رابطة الدول المستقلة باللغة الروسية

# الأمانة العامة للاتحاد الدولي لنقل عبر الطرق

هذا هو الاتحاد الدولي للنقل على الطرق 19



## الأهداف الرئيسية

- خديد وإزالة الحواجز المادية وغير المادية التي تقف عائقاً أمام قطاع مسنول في المنطقة. وتطوير الطرق البرية الواصلة بين الأقاليم والتوسع في تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة والاتفاقيات الإقليمية ذات الصلة في المنطقة. وذلك بالتعاون مع السلطات المعنية والمنظمات الحكومية الدولية.
- نشر الوعي العام لأهمية وضرورة الحاجة لتوفر تدريب مهني معترف به دولياً على مستوى المنطقة
- المساهمة في إنشاء نظام متعدد الأطراف لمنظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي يسمح بتسهيل حركة عبور البضائع في المنطقة. وإلى تنفيذ اتفاقية منظمة البحر الأسود للتعاون الاقتصادي المتعلقة بتبسيط إجراءات الحصول على التأشيرات لسائقي الشاحنات والحافلات.
- التعاون مع مجموعة البنك الإسلامي للتنمية لتصميم وتنفيذ مشاريع الدعم التقني في منظمة التعاون الاقتصادي وفي المناطق التابعة لجامعة الدول العربية ذات العلاقة بالتدريب المهني. وإجراء الدراسات حول مسببات حوادث الطرق. وجمع البيانات عن العوائق التي تعترض سبيل النقل البري على طول الممرات التجارية الرئيسية
- المشاركة في أعمال اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة التي تتعامل مع مشاريع شبكات الطرق الواصلة بين أوروبا وآسيا. وشبكات الطرق السريعة في آسيا ومشاريع الطرق الدولية في منطقة المشرق العربي

## اسطنبول - الممثلة الدائمة للاتحاد في منطقة الشرق الأوسط

تأسست الممثلة الدائمة للاتحاد الدولي للنقل البري في منطقة الشرق الأوسط عام 2005. ومقرها اسطنبول. تكمن مهمة هذه الممثلة في تطوير وتيسير النقل البري على تقاطعات الطرق بين القارات والمناطق التي تمتد بين تركيا في أوروبا ومصر في إفريقيا لتشمل منطقة الشرق الأوسط بأكملها. وذلك بالتعاون مع الروابط والجمعيات الوطنية التابعة لتلك الدول والأعضاء في الاتحاد. بالإضافة إلى السلطات المحلية. تعمل الممثلة الدائمة الموجودة في المنطقة جنباً إلى جنب مع المنظمات الإقليمية والدولية ذات العلاقة لتعزيز التنمية المستدامة وتعزيز وتسهيل عمليات النقل البري التجاري في بلدان تشهد أسرع الاقتصاديات نمواً في العالم، مستفيدة بذلك من الدعم الذي تقدمه الأكاديمية التابعة للاتحاد إضافة إلى الخبرات المتوفرة في الاتحاد نفسه والرؤية العالمية الإقليمية التي يتمتع بها هذا الاتحاد.

المنسوب العام  
حيدر أوزكان

مسئول المشاريع  
طلال الوهبي

مسئول التدريب في المشروع  
سردار أدينتوق

# النقل على الطرق في عام 2010

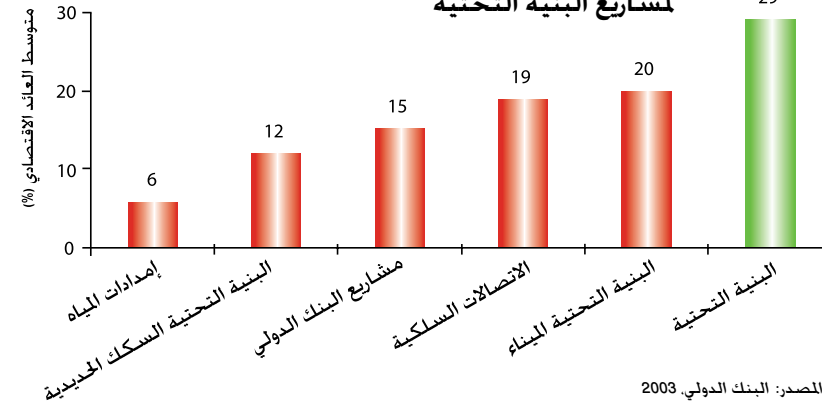
## النقل على الطرق: العنصر الرئيسي في تحسين الحياة اليومية كل فرد

تعتبر صناعة النقل عبر الطرق العمود الفقري للاقتصادات القوية والمجتمعات الجيوية. لذلك، فمن الأهمية بمكان الحفاظ على هذه الصناعة التي تعد أمرا حيويا للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية.

والتي من شأنها في نهاية المطاف أن توفر الرخاء للمجتمعات. تلعب صناعة النقل دورا حاسما في حياة كل فرد من حيث تلبية متطلبات الفرد والبضائع على حد سواء، وفي توفير عملية نقل مستدامة. لذلك، فإن صناعة النقل البري تلعب دورا فعالا في ربط جميع الشركات بالأسواق والنقل التجاري للبضائع. وخلق فرص عمل. وضمان توزيع أفضل للثروات والتقريب بين أفراد الجنس البشري. إن هذه الصناعة تلعب دورا حاسما في الحياة اليومية الاقتصادية والاجتماعية في البلدان الصناعية والنامية على حد سواء. لهذا السبب، فإن أي ضرر يقع على قطاع النقل البري يشكل ضررا أكبر على الاقتصاد وعلى المجتمع ككل. إن أهم جزء في صناعة النقل البري هو التطور والتنمية المستدامة.

فالشاحنات الكبيرة والحافلات وسيارات الأجرة هي أكثر أمانا اليوم وأكثر كفاءة ونظافة وهدوء من أي وقت مضى. فهي تمثل التكنولوجيا العالية في أفضل حالاتها. لضمان نوعية حياة أفضل مما هو موجود اليوم.

### العائد على استثمار البنك الدولي في دعمه لمشاريع البنية التحتية



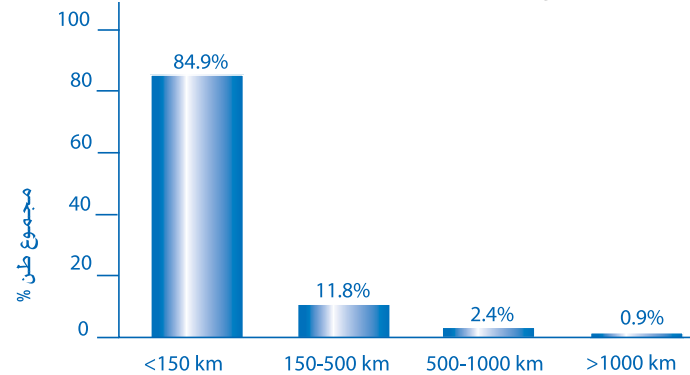
## النقل عبر الطرق للبضائع

في الاقتصاديات الحديثة، يتم شحن 85 % من الأحمال لمسافات تتراوح بين 150 كم أو أقل، خصوصاً في ظل عدم توفر بديل اقتصادي مجدي، وأقل من 1 % يتم نقله لأكثر 1.000 كيلومتر.

يعتبر النقل البري للبضائع أكثر القطاعات توفيراً لفرص العمل، فهو يوفر فرص عمل إلى 6.5 مليون شخص في دول الاتحاد الأوروبي وحده، وإلى ما يقرب من 9 ملايين في الولايات المتحدة.

هناك العديد من الناس الذين يكسبون عيشهم من النقل بالشاحنات والصناعات ذات الصلة، مثل: صناعة الشاحنات، وإصلاحها، وبيعها بالتجزئة وتأجيرها والتأمين عليها والمرافق العامة والإنشاءات والخدمات والتعدين والزراعة. في الواقع، كل وسائل النقل الأخرى و كل الأعمال التجارية تقريباً تحتاج لخدمات النقل البري حتى تستطيع العمل بكفاءة.

نقل البضائع لمسافات متوسطة عبر الطرق البرية



المصدر: المكتب الإحصائي للمفوضية الأوروبية، 2007.

- تعتبر شاحنات النقل الكبيرة همزة الوصل الحيوية بين المنتجين والمستهلكين والشركات، مما يتيح لهم حرية اختيار المكان الذي يريدونه، والفضل في ذلك يعود إلى ما تبديه هذه الشاحنات من مرونة وحرية في الحركة لا مثيل لها، فهذه الحرية في الحركة تساعد بدورها في تعزيز عملية توزيع للثروات وتوفير فرص العمل بشكل أكثر عدالة بين المناطق الحضرية والريفية، فالشاحنات هي السبيل الوحيد للوصول إلى معظم المصانع والمتاجر والمطاعم والمنازل؛ فهي تنقل أجهزة التلفاز وأجهزة الحاسوب وملابس السباحة والأدوية، ولعب الأطفال والمواد الغذائية ومواد البناء - لتغطي كافة صنوف الإنتاج، وتوصلها إلى المتاجر المحلية.

### حقائق وأرقام:

- يغطي الشحن عبر البر اليوم في المتوسط أكثر من 90 % من قيمة البضائع وأكثر من 80 % من حجم الشحن الداخلي.
- للتمتع بفنجالاً من القهوة في أحد المقاهي في جنيف، يتطلب ذلك الأمر تضافر جهود 29 شركة من 18 بلداً، فكل مادة موجودة على كل رف من رفوف المحلات التجارية، أو في كل مكان عمل أو منزل، من لحظة إنتاجها أو توزيعها، كانت محمولة على متن شاحنة من هذه الشاحنات.
- يتم شحن أكثر من 6.000 مليار طن / كم من البضائع عبر النقل البري سنوياً في كل من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة ورابطة الدول المستقلة والصين واليابان.
- يتحلى النقل عبر الطرق بالكفاءة: ودرجة عالية من البرونة والثوقية، فهو يشكل ما نسبته 73.7 % من الأحمال التي تنقل في الاتحاد الأوروبي و 69 % في الولايات المتحدة.

# النقل عبر الطرق للركاب

هناك ما يقرب من 7.5 مليون وظيفة في أوروبا بشكل عام، تعتمد بصورة مباشرة أو غير مباشرة على الباصات والحافلات وسيارات الأجرة، وهناك ما يقرب من 1.5 مليون سيارة تاكسي تعمل في أوروبا حالياً يقودها نفس العديد من السائقين. ناهيك عن موظفي مراكز الاتصال ومديري الأساطيل وغيرهم.

توفر صناعة الحافلات والباصات في الولايات المتحدة الأمريكية فرص عمل لأكثر من 792.000 شخص. وتوفر شركات الحافلات في الولايات المتحدة في المتوسط 3.5 وظيفة لكل حافلة ركاب. وأن كل فرصة عمل واحدة يتم توفيرها في قطاع الحافلات والباصات، يتم توفير 3 إلى 3.5 فرصة عمل إضافية في الصناعات ذات العلاقة. مثل السياحة والسفر.

• من يستخدمون الحافلات والباصات في الاتحاد الأوروبي 0.57٪، بالمقارنة مع حوادث السيارات التي شكلت (49.58٪). والعربات ذات العجلتين (26.52٪) والمشاة (17.58٪). وحتى الجرارات الزراعية (0.79٪). تؤكد البيانات الإحصائية الصادرة عن الحكومة الأمريكية بأن استخدام الحافلة يعتبر من بين وسائل النقل البري الأكثر أماناً.

• الحافلات والباصات في متناول الجميع اقتصادياً: فهي متوفرة بتكلفة أقل نسبة لكل مسافر مقارنة مع أي وسيلة أخرى للنقل لمسافات تتراوح بين 500 و 1.000 كيلومتر.

إن السياح الذين يستخدمون الحافلات ينفقون ما لا يقل عن 40٪ من المال أقل من السياح الذين يستخدمون وسائل النقل الأخرى. وبالتالي فقد أسهمت تلك الحافلات بشكل ملموس في الاقتصادات المحلية.

تعتبر سيارات الأجرة والحافلات والمركبات وسيلة لتوحيد البشر في كل مكان. فهي حلقات رئيسية في سلسلة حركة التنقل الدائم. بما في ذلك المناطق قليلة السكان. وأنها جزء لا يتجزأ من أنظمة النقل العام. فهذه الوسائل توفر خدمات نقل آمنة وفعالة وسهلة بالإضافة إلى أنها في متناول الجميع من الناحية الاقتصادية. بمن فيهم المعوقون وذوي الدخل المنخفضة. على المستويات المحلية والإقليمية والوطنية أو على المستوى الدولي. وبهذا الشكل، فهي تعمل كضمانة للتماسك الاجتماعي. كما أنها غالباً ما تشكل شرابين الحياة في مجالات العمل والتعليم والترفيه والسياحة للمواطنين الذين لا يمتلكون السيارات أو لا يستطيعون القيادة.

## حقائق وأرقام:

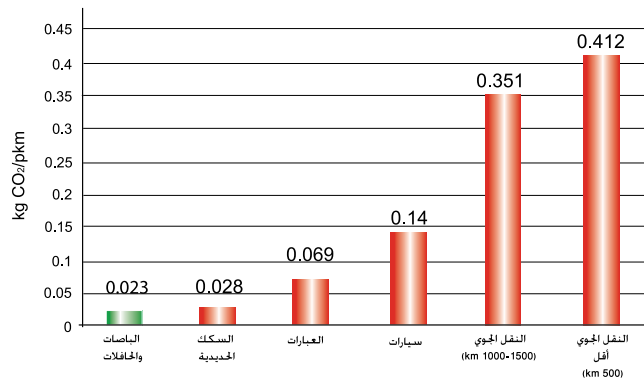
• يعتبر النقل البري للركاب ذو كفاءة عالية: فالباصات والحافلات تغطي 55٪ من وسائل النقل العام في أوروبا. وتمثل حوالي 45٪ من نقل الركاب في تركيا. وتنقل 751 مليون راكب سنوياً في الولايات المتحدة.

• تمثل الحافلات والباصات ثاني أكبر وسائل للنقل بعد سيارات الركاب الخاصة.

• وفقاً لربطة العلماء الأمريكيين المعنيين. فإن استخدام الحافلات أو الباصات من شأنه أن يقلل نسبة انبعاث الكربون فهي الأقل من بين جميع وسائل النقل الأخرى.

• الباصات والحافلات هي وسائل آمنة: من عام 2007 إلى عام 2008. شكلت نسبة وفيات حوادث الطرق

تعتبر الحافلات والباصات أقل وسائل النقل انبعاث ثاني أكسيد الكربون



القيود والأعباء المالية التي تثقل كاهله.

إن الانقسام الحالي في السياسات الحكومية، أمر يبعث على الدهشة : ففي الوقت الذي نرى فيه تلك الحكومات تمنح مساعدات مالية ضخمة للبنوك بحجة أنها تشكل أهمية حيوية للاقتصاد. فإنها تبقي القيود مفروضة على قطاع النقل البري، ليس هذا فحسب، بل تخطط لزيادة أعباء ضريبية جديدة عليه. فعند زوال البنوك من الوجود، تبقى التجارة حية مستمرة، أما إذا توقف النقل البري، ستتوقف معه التجارة لا ريب!



بمعدلات النمو الطبيعية والبالغة 1.5 % . قبل عام 2011. في أوقات الأزمات الاقتصادية العالمية، وحتى لا نكرر الأخطاء التاريخية التي حدثت أثناء فترة الكساد الاقتصادي العظيم في الثلاثينيات من القرن الماضي عندما تفاقمت الأزمة الاقتصادية بسبب توقف وسائل النقل والتجارة . لذلك، يتعين على الحكومات أن تعطي أولوية قصوى لتسهيل النقل البري والحد من

عام 2008 والنصف الأول من عام 2009 . في المتوسط ما يلي:

- انخفاض مخرجات النقل البري المحلي (طن / كم) بنسبة 10-20 %
- انخفاض مخرجات النقل البري الدولي (طن / كم) بنسبة من 20 إلى 30 %
- انخفاض نمو إيرادات (النقل الداخلي) بنسبة 10 إلى 20 %
- انخفاض نمو إيرادات (النقل الدولي) بنسبة 20 إلى 30 %
- انخفاض معدلات الشحن عبر الطرق البرية بنسبة أكثر من 10 %
- انخفاض نسبة تشغيل السائقين إلى أكثر من 10 %
- انخفاض نسبة تسجيل الشاحنات الجديدة إلى 30 % على الأقل
- الحصول على ائتمانات مصرفية أصبح أكثر صعوبة
- إزدياد نسب حالات الإفلاس إلى 20 % على الأقل.

على الرغم من أن التوقعات لا تزال بعيدة المنال في ظل الوضع الراهن . فإن الاتحاد الدولي للنقل البري لا يتوقع حدوث انتعاش في القطاع .

في ظل اقتصاد العولمة هذه الأيام ، أصبح النقل البري المؤهل أداة حيوية للإنتاج والتوزيع. فمن خلال خدمات النقل الفريدة التي يوفرها، أصبح قطاع النقل عبر الطرق هو الوجه الحقيقي والحرك للنمو الاقتصادي والاجتماعي في جميع أنحاء العالم.

فالأزمة المالية العالمية، التي تحولت إلى أزمة اقتصادية . أدت إلى تباطؤ الطلب بشكل ملحوظ على الشحن البري والسياحة وخدمات النقل في عام 2009. لقد أشارت مصادر حكومية وصناعية في هذا الصدد إلى وجود انخفاض في نشاط نقل البضائع على الطرق وصل إلى 50 % هذا العام، بالإضافة إلى زيادة كبيرة في نسب البطالة.

أكدت إحدى الدراسات استقصائية التي أجريت في 74 دولة من الدول الأعضاء في لإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أن النقل عبر الطرق الدولي على وجه الخصوص قد تضرر بشكل كبير من التباطؤ الاقتصادي العالمي. وقد أشارت الدراسة بشكل واضح أيضا إلى أن تمويل عمليات النقل عبر الطرق بات يزداد صعوبة . مما أدى إلى زيادة كبيرة في عدد حالات الإفلاس.

مع الأخذ في الاعتبار الاختلافات التي ينطوي عليها سوق النقل عبر الطرق من بلد إلى آخر . فقد أبرزت الدراسة أن ما بين النصف الأول من

# النقل عبر الطرق والأزمة الاقتصادية

## الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يقوم باتخاذ إجراءات



الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مارتن ماري. يخاطب قادة المنتدى الدولي للنقل في اجتماع المائدة المستديرة

- القيام بوضع إطار قانوني وإداري يسمح لشركات النقل البري بوضع الموظفين المهرة في حالة غير فاعلة بصورة مؤقتة، بدل الاضطرار إلى الاستغناء عنهم.
- في الوقت نفسه، قام الاتحاد أيضا بحث متعهدي النقل عبر الطرق للقيام بما يلي:
- القيام بعمليات النقل فقط في حال كانت تحقق ربحاً، وإذا كان بالإمكان تغطية التكاليف وتجنب الرحلات الفارغة دون حمولة.
- العمل على استقرار الأسعار في السوق عن طريق تقنين عمليات النقل والاستغناء عن الموظفين المهرة بشكل مؤقت دون الاستغناء عنهم بشكل نهائي لأنك ستحتاج لهم عندما انتهاء الأزمة.
- **الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مدعوم من قبل المنتدى الاقتصادي العالمي،** من حيث أنه يؤيد تأييدا كاملا الاستنتاجات التي تضمنها قرار الاتحاد بشأن الحد من تأثير الأزمة الاقتصادية على النقل البري، حيث جاء ذلك على لسان كبير الخبراء الاقتصاديين في المنتدى الاقتصادي العالمي جينيفر بلانك، الذي خاطب الجمعية العامة للاتحاد في نيسان / أبريل، حين وافق على ضرورة أن تقوم الحكومات بتشجيع وتسهيل عمليات النقل البري. يقوم الاتحاد الدولي للنقل البري بعرض ست نقاط على اجتماع رفيع المستوى حول الأزمة الاقتصادية تنظمه المفوضية الأوروبية.
- **تشكل مجموعها خطة لإنعاش قطاع للنقل عبر الطرق ومساعدة الاقتصاد للخروج من الأزمة:**
- خفض التكاليف
- استعادة الائتمان
- إعادة النظر في قواعد وتشريعات الإعسار المالي
- رفض سياسة الحماية الضريبية الجديدة
- الاحتفاظ بالعمال
- إعادة الاستثمار في البنية التحتية للطرق
- لقد قام شركاء الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الأعضاء في المنتدى الدولي للنقل بتنظيم ورشة عمل مشتركة حول "النقل البري من أجل تعزيز التجارة العالمية"، والسفر والتنمية" في منتدى النقل الدولي عام 2009 وكانت ورشة العمل تحت عنوان (النقل من أجل اقتصاد عالمي)- التحديات والفرص في مواجهة التباطؤ الاقتصادي التي عقدت في مدينة لايبزيغ. لقد ضمت ورشة العمل هذه أكثر من 100 وزير وعدد من الممثلين ورجال الأعمال والأكاديميين من أوروبا والأمريكيتين وآسيا والشرق الأوسط وأوقيانوسيا، فضلاً عن وجود متحدثين على مستوى عالٍ من منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية واللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة. لقد اتفق جميع الحضور على أن أي عقوبات تفرض على قطاع النقل البري هي بمثابة عقوبات أكثر قسوة على الاقتصاد العالمي ككل، حيث قاموا بوضع الحلول العاجلة التي تتطلب إجراءات حكومية لتشجيع وزيادة التسهيلات المقدمة للنقل البري لتعجيل عملية الانتعاش الاقتصادي.

تمكين شركات النقل عبر الطرق من تخفيض قدرتهم على النقل ومتابعة أعمالهم التجارية بصورة مربحة بدلا من تصفية الشركة بالكامل

- **حث المؤسسات المالية والمصرفية على تقديم ائتمانات مصرفية لمشغلي وسائط النقل بصورة كافية لتمويل عملياتهم والاستثمار في مركبات حديثة ونظيفة**
- **حث المؤسسات المالية والمصرفية على تعليق الفوائد على الديون وإبرام عقود التأجير عن طريق المصارف المركزية الوطنية.**
- **القيام بالاستثمار في البنية التحتية للطرق لإزالة الاختناقات والتكاليف ذات الصلة**
- **تجنب فترات الانتظار على الحدود من خلال تبسيط الإجراءات التي يمكن أن توفر عائدات اقتصادية هامة في هذه الأوقات العصيبة**

لقد تبنت الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق قرارا بالإجماع من شأنه أن يحد من تأثير الأزمة الاقتصادية على قطاع النقل عبر الطرق، وللفت نظر الحكومات إلى توصيات حاسمة في هذا الصدد:

- **التأكيد على الأسواق المفتوحة والسعي لاستكمال جولة الدوحة لمنظمة التجارة العالمية**
- **تكثيف الجهود للقضاء على حواجز سياسة الحماية الجديدة في النقل الدولي على الطرق**
- **إعادة تقييم وتخفيض الضرائب الحالية، والتوقف عن فرض ضرائب ورسوم جديدة ولا سيما عن طريق إعادة النظر في نظام الجباية المفروض على المركبات (Eurovignette Directive)**
- **العمل على جعل التشريعات المتعلقة بالإعسار المالي والإفلاس أكثر مرونة**





السكرتير التنفيذي للجنة الاقتصادية لأوروبا: جان كوبيس، و الأمين العام للاخاد الدولي للنقل البري:- مارتن مارمي



يصدر الاخاد الدولي للنقل البري والمؤسسة الأوروبية للتعليم والتدريب المهني بياناً مشتركاً حول الأزمة الاقتصادية



رئيسة الاخاد الدولي للنقل البري \_ جانوس لانسي تخاطب أثناء اجتماع ممثلو الاخاد الأوروبي رفيعي المستوى



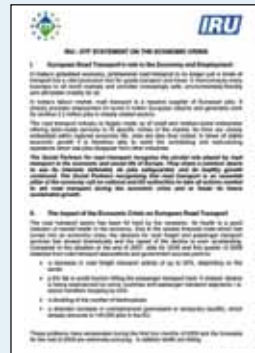
يجتمع الاخاد الدولي للنقل البري مع نائب رئيس المفوضية الأوروبية . (ومفوض شؤون النقل ، انطونيو تاجاني المركز



يجتمع الاخاد الدولي للنقل البري مع مدير دائرة النقل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، إيفا مولنار



كبير الاقتصاديين في المنتدى الاقتصادي العالمي، جنيفر بلانك ، تخاطب الجمعية العامة للاخاد الدولي للنقل البري



البيان المشترك على الأزمة الاقتصادية

يعمل الاخاد الدولي للنقل عبر الطرق جنباً إلى جنب مع مجموعة فرق من الاخاد الأوروبي لعمال النقل، على دعوة المفوضية الأوروبية لقيادة المسيرة نحو تحقيق الانتعاش الاقتصادي من خلال الشروع في إطلاق خطة لإنعاش قطاع النقل البري بشكل عاجل مبنية على التوصيات الرئيسية التي تضمنها قرار الاخاد الدولي للنقل البري. وخاصة فيما يتعلق بمسألة تشجيع المؤسسات المالية لإعادة فتح خطوط الائتمان لشركات النقل عبر الطرق، بحيث يتمكن تلك الشركات من اعتماد خطط لعمالها وموظفيها تسمح للعمال الماهرة المدربة من البقاء في قطاع النقل البري بدلاً من أن يفقدوا وظائفهم.

في الاجتماع الذي نظّمته اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم حول اتجاهات النقل عبر الطرق الاقتصادية، حذر الاخاد الدولي للنقل البري ممثلي الحكومات من زيادة تأثير الأزمة الاقتصادية على الشحن البري وصناعة النقل خصوصاً مع عدم وجود مؤشرات عاجلة على الانتعاش تلوح في الأفق . وبالتالي فقد قام الاخاد بتجديد دعوته للحكومات للقيام ما يلي:

- الحماية الجديدة
- إعادة تقييم الضرائب الحالية وخفضها
- إعادة النظر في التشريعات البيئية الغير ضرورية وفي عدم كفاءتها
- حث المؤسسات المالية على توفير خطوط ائتمان كافية بحيث تتمكن الشركات العاملة في النقل البري من مواصلة أعمالها.

سوف يستمر الاخاد الدولي للنقل عبر الطرق في الضغط على السلطات حتى تستجيب لنداء الصناعة قبل عام 2010، واتخاذ التدابير اللازمة لخلق مؤشرات ملموسة للانتعاش.

وسوف يستمر العمل المشترك ما بين الاخاد الدولي للنقل عبر الطرق، والى الاخاد الدولي لعمال النقل حول "النقل البري، وتعزيز التجارة العالمية، والسفر والتنمية".



صناعة النقل البري على الطرق تضع خطة تعرف باسم (30 في 30) لخفض معدلات انبعاثات مادة ثاني أكسيد الكربون



-30% CO<sub>2</sub> by 2030

لأداء قطاع النقل (طن/ كيلومتر للراكب) ، ولكن سيتم اعتماد عام 2007 باعتباره أساساً للقياس عليه . حيث يمكن تحقيق ذلك من خلال تطبيق التقنيات المبتكرة وأفضل الممارسات في هذا الصدد. مثل :

- الاستثمار في مجال صناعة المركبات المبتكرة وإتباع أحدث أنواع التكنولوجيا في صناعة المركبات، والتي يمكن أن تساهم في خفض استهلاك الوقود وانبعاث مادة ثاني أكسيد الكربون لأكثر من 10 %.

- العمل على تدريب السائقين. على النحو المنصوص عليه من قبل الأكاديمية التابعة للائحة الدولي للنقل البري وغيرها. والتي يمكن أن تقلل من استهلاك الوقود وبالتالي التقليل من انبعاث مادة ثاني أكسيد الكربون بنسبة تصل إلى 10 % .

- استخدام المفاهيم اللوجستية المبتكرة . مثل استخدام نظام النقل الذكي والأوزان وأبعاد المثالية للمركبات التجارية الثقيلة، التي يمكن أن تقلل من استهلاك الوقود وانبعاثات مادة ثاني أكسيد الكربون لأكثر 10 %.

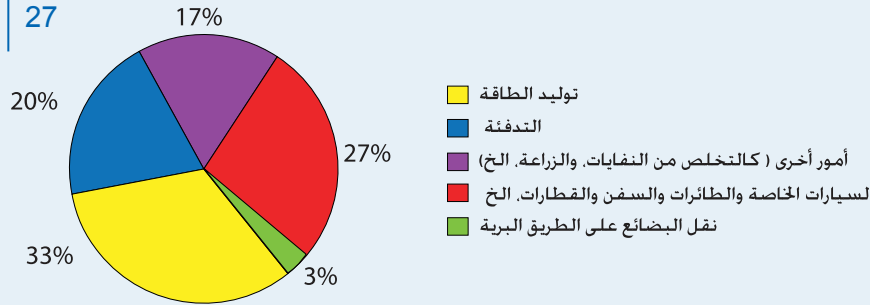
وختاماً لعقد مؤتمر الأمم المتحدة COP15 المعني بتغير المناخ في كوبنهاغن . قامت الجمعية العامة للائحة الدولي للنقل البري باعتماد خطة (30 في 30) . كنهج استباقي يضع مجموعة من الأهداف الطموحة للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع النقل البري بنسبة 30 % بحلول عام 2030.

تعتبر هذه الخطة التزاماً غير مسبوق من جانب صناعة النقل البري للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في غضون السنوات الـ 20 المقبلة. بعد تحقيق خفض الانبعاثات السامة إلى ما يصل إلى 98 % على مدى السنوات الـ 20 الماضية . فقد تبنت صناعة النقل البري هدفاً جديداً وذلك بالمساهمة بفاعلية بتحقيق هدف طموح ألا وهو الحد من انبعاثات مادة ثاني أكسيد الكربون. بموجب هذه الخطة . تلزم صناعة النقل بالطرق البرية نفسها بشكل علني للعمل على توفير بيئة مناخية أفضل وأنظف النقل البري . والقيام بفك الارتباط بشكل ملموس بين النقل البري على الطرق وبين تأثيره على البيئة.

إن العمل على خفض نسبة 30 % من انبعاثات مادة ثاني أكسيد الكربون بحلول عام 2030 يعتبر عملاً جريئاً. حيث يتم احتسابه وفقاً

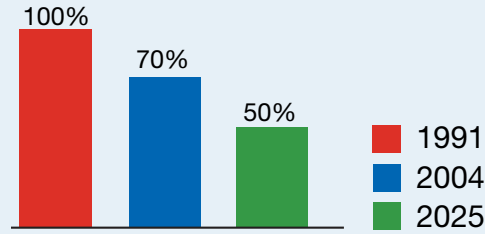


## الاستهلاك الكلي للوقود الإحفوري من قبل كل قطاع



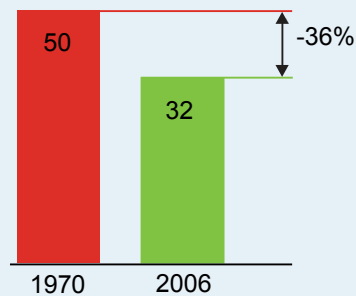
المصدر: اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، 2008

## خفض الانبعاثات ثاني أكسيد الكربون للشاحنات (للطن - كم)



المصدر: الوكالة الألمانية الاتحادية للبيئة / معهد بحوث الطاقة والبيئة

## خفض استهلاك الوقود للمركبات التجارية الثقيلة (ليتر / 100 كلم)



المصدر: رابطة منتجي السيارات في ألمانيا، التقرير السنوي للسيارات، 2008



ومع ذلك، فإن خطة "30 في 30" التي أصدرها الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، تطالب أصحاب المصالح الرئيسيين الآخرين، وهم: السلطات المعنية ومخططي البنية التحتية، ومصنعي السيارات والإطارات ومقدمو أنظمة النقل الذكي، لمساعدة قطاع النقل البري في تحقيق أهدافه الطموحة، حيث أن توحيد العمل وتنسيق الجهود يمكن أن يؤدي إلى تحقيق نتيجة مضاعفة لهذه المبادرة الطوعية من جانب صناعة النقل البري.

وعلى هذا النحو، فإن خطة الاتحاد المسماة "30 في 30" تحث مصنعي السيارات والإطارات وواضعي القياسات والأبعاد وموردي الطاقة على:

- تحقيق خفض بنسبة 10٪ كحد أدنى في استهلاك الوقود وانبعاثات مادة ثاني أكسيد الكربون من منتجاتهم من خلال، على سبيل المثال لا الحصر، أنظمة التشغيل المتبادل، وبناء مواد أخف وزناً أو تصاميم حركة هوائية (aerodynamic)
- استبدال استخدام الوقود الإحفوري بمصادر الطاقة البديلة أو الكربونية المحايدة من مصادر الطاقة المتجددة والحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في قطاع النقل البري بالأرقام المطلقة.

ثم تناشد خطة الاتحاد "30 في 30" وحث السلطات المختصة للقيام بـ:

- تقديم حوافز تجارية حقيقية لتسهيل الوصول إلى تكنولوجيا النقل المتطورة وأفضل الممارسات والتدريب.
- تطوير السياسات التي تدعو لزيادة استخدام وسائل النقل الجماعي للركاب بالحافلات والباصات، حسبما تدعو إليه "مبادرة التنقل الذكي".
- تشجيع التحول من استخدام الوقود الإحفوري إلى مصادر طاقة البديلة حيثما كان ذلك ممكناً
- استخدام البنية التحتية القائمة بشكل كامل والاستثمار في بنية تحتية جديدة لإزالة الاختناقات والحلقات المفقودة



# النقل البري على الطرق والبيئة

28



الباصات والحافلات (BUS&COACH):

خطوة ذكية (SMARTMOVE) لحركة تنقل مستدامة

المروري بشكل مغلوطة بالباصات والحافلات. لقد أدى هذا المفهوم الخاطئ إلى أن تصل الباصات والحافلات لحالة، ليس فقط تفقد فيها شروط الاستخدام والمساهمة في خدمة المجتمع، بل إلى أن تعاني من الإهمال من جانب الحكومات. وغالبا ما تفتقر لوجود تشريعات غير مناسبة، وحتى التقييدية منها. مما يحد من قدرتها على إبراز إمكاناتها الكاملة في تقديم خدمة رفيعة المستوى تتسم بالأمان والفعالية.

لتصحيح هذا الوضع الشاذ، قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالتعاون مع Bus-world بإطلاق حملة "التنقل الذكي" لتحقيق تنقل مستدام للجميع، من خلال تعزيز وزيادة استخدام وسائل النقل الجماعي بالحافلات والباصات في جميع أنحاء العالم.

إن ظهور أنماط جديدة للتنقل، وتزايد المخاوف البيئية، أدى إلى رفع درجة الوعي لدى الحكومات والجمهور إلى حد كبير بشأن ضرورة إعادة التفكير في أنظمة النقل. لذلك، يتعين على سياسات النقل المستقبلية أن تركز على إيجاد نظم فعالة للنقل العام من شأنها أن تشجع زيادة استخدام الطاقة الآمنة والكفؤة مما يعني توفر استخدام وسائل نقل سليمة وبأسعار معقولة.

فالباصات والحافلات تتضمن جميع هذه الصفات، وهي من بين أفضل الحلول المتوفرة للتنقل، سواء للمسافات القصيرة أو الطويلة على حد سواء. في حال استخدام الباصات والحافلات على نحو فعال، تعتبر وسائل نقل مثالية لمواجهة العديد من التحديات الحالية بما في ذلك التحديات المتعلقة بتغير المناخ، والازدحام، وسلامة الطرق، والتواصل مع وسائل النقل الأخرى، والاندماج الاجتماعي.

وان ما يدعوا للأسف، أن هناك العديد من واضعي السياسات، ووسائل الإعلام والمواطنين في كثير من الأحيان يربطون التلوث البيئي أو الازدحام





أمنة



سهولة الإستعمال



أخضر



مريحة



رخيصة

تهدف حملة "الخطوة الذكية" (SMARTMOVE) إلى:

- توفير أحدث الحقائق والأرقام عن الحافلات وباصات النقل في جميع أنحاء العالم
- رفع مستوى الوعي الرسمي حول الأمان والكفاءة التي تتمتع بهما الخدمات التي توفرها الحافلات والباصات.
- ضمان إجراء حوارات واعية في مجال وضع السياسات الخاصة بالنقل والسفر لزيادة حصتها من الباصات والحافلات في أنظمة النقل.
- ضمان وجود بيئة تشغيلية مثالية للحافلات والباصات على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية والدولية.
- الإسهام في إنشاء أطر تنظيمية من شأنها أن تحفز وتسهل زيادة استخدام حافلات النقل والباصات من قبل المواطنين.
- مضاعفة استخدام الباصات والحافلات في غضون السنوات الـ 10 المقبلة.

إن تحقيق هذا الهدف في أوروبا وحدها من شأنه أن يقلل من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بما لا يقل عن 50 مليون طن سنويا ، وتقليل وفيات حوادث السير إلى 3000 سنويا ، وتقليل الأزدحامات المرورية في المدن عند مستوى الصفر من حيث التكلفة بالنسبة لدافعي الضرائب وبالتالي إلى تحقيق خفض متوقع نسبته 10-15 ٪ في حركة مرور السيارات ، وتوفير 4 ملايين فرصة عمل جديدة. لمعرفة المزيد عن حملة

"الخطوة الذكية" (Smart Move) قم بزيارة الموقع التالي:

[www.busandcoach.travel](http://www.busandcoach.travel)



المسألة ذات  
الأولوية القصوى للاتحاد  
الدولي للنقل عبر الطرق هي:  
التنمية المستدامة



منذ انعقاد المؤتمر الأول لقمة الأرض في مدينة ريو دي جانيرو في عام 1992 ، والذي تبنت فيه 182 دولة جدول أعمال القرن 21 . فقد تم الاتفاق على التعريف المستخدم في أغلب الأحيان عن التنمية المستدامة، وهو أن التنمية هي التنمية التي "تلبى احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتهم الخاصة".

وبالتالي، فقد تم الاعتراف. في المجال الاقتصادي كما في البيئي، بأن تطبيق قواعد الاعتماد المتبادل والتدابير المعزولة باتت أمور مستحيلة. فالسياسات التي لا يتم وضعها بعناية سياترتب عليها آثار سلبية ضارة . ليس على الاقتصاد فحسب وإنما على البيئة أيضا.

وفقا لجدول أعمال القرن 21 الذي تم اعتماده في المؤتمر، فإن قطاع صناعة النقل البري ملتزم بشكل مسبق بالعمل من أجل تحقيق التنمية المستدامة من خلال وضع ميثاق الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق للتنمية المستدامة واعتماده بالإجماع في المؤتمر العالمي للاتحاد الذي عقد في بودابست عام 1996. فالسعي لتحقيق تنمية المستدامة أصبح التزام دستوري لقطاع صناعة النقل على الطرق. وفقا للمادة 2 من الأهداف القانونية العامة للاتحاد الدولي للنقل البري.

"إن التوقيع على ميثاق الاتحاد يعتبر من أهم الأحداث التي وقعت ما بعد فترة مؤتمر ريو دي جانيرو". هذا ما أكده كل من السيد موريس

سترونغ، الأمين العام لمؤتمر قمة الأرض، ورئيس مجلس الأرض، والمستشار الخاص لأمين عام الأمم المتحدة، بودابست. 1996 .

إن التنمية المستدامة تعني تحقيق التوازن الصحيح بين التنمية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية وحماية البيئة. أما فيما يتعلق بقطاع صناعة النقل على الطرق . فإن تحقيق التنمية المستدامة يتم ترجمته إلى خدي يتمثل في تلبية متطلبات السوق بأقل التكاليف البيئية والاجتماعية والاقتصادية الممكنة . لا سيما من خلال تحقيق بيئة أفضل وأكثر نظافة علاوة على النقل البري.

في واقع الأمر، فقد قام قطاع صناعة النقل البري وعلى مدى السنوات الـ 20 الماضية بالاستثمار بكثافة في أحدث التقنيات وعمليات التدريب. ونتيجة لذلك، فقد أصبح النقل البري يمتلك اليوم أقل النسب فيما يتعلق بالتلوث البيئي بالنظر إلى ما يقدمه من خدمات مقارنة مع وسائل الأخرى.

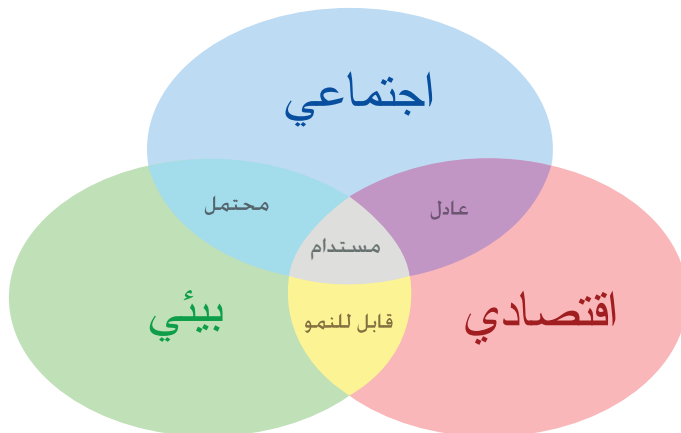
في هذا الصدد ، فقد قام الاتحاد الدولي للنقل البري . فضلا عن إنشاء الأكاديمية . بوضع 3 استراتيجيات (3"i"Stratergy) تقوم على الابتكار / والحوافز / والبنية التحتية . على اعتبار أنها الطريقة الأكثر فعالية لتحقيق التنمية المستدامة. باستخدام الطريقة التصاعدية والطريقة التنازلية، يقوم الاتحاد الدولي للنقل بالتنويه على أهمية التنمية المستدامة لمستقبل هذا القطاع في الوقت الذي يقوم فيه بمساعدة العاملين في مجال النقل البري للاستفادة والتعلم من خبرات بعضهم البعض على جميع المستويات.

**الابتكار:** القيام بتطوير وتنفيذ التدابير التقنية والممارسات التشغيلية بفعالية أكبر من أي وقت مضى "من مصدرها" للحد من الأثر البيئي الذي يتسبب به النقل البري.

**الحوافز:** تشجيع وتسريع عملية تقديم أفضل أصناف التكنولوجيا المتاحة والممارسات من قبل متعهدي النقل.

**البنية التحتية:** ضمان تدفق حركة المرور دون معيقات وضمان كفاءة التدابير المذكورة أعلاه. إن استخدام البنية التحتية القائمة بشكل كامل، جنبا إلى جنب مع الاستثمار الكافي في البنية التحتية الجديدة من أجل إزالة الاختناقات المرورية والحلقات المفقودة . يعتبر أمرا ضروريا.

فالاستراتيجيات الثلاث التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل البري لتحقيق التنمية المستدامة تم تأييدها والتوصية عليها من قبل منظمة الأمم المتحدة للبيئة في عام 2002 من أجل حث المجموعات الصناعية الأخرى لمحاكاتها.

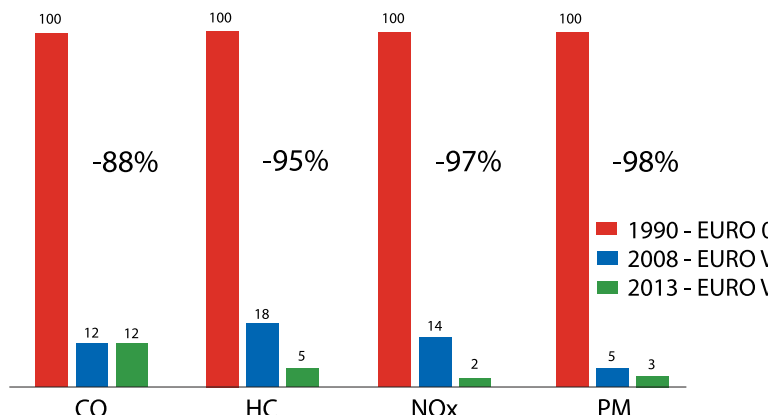


## تدخل المعايير الأوروبية الستة حيز التنفيذ في الاتحاد الأوروبي في عام 2013

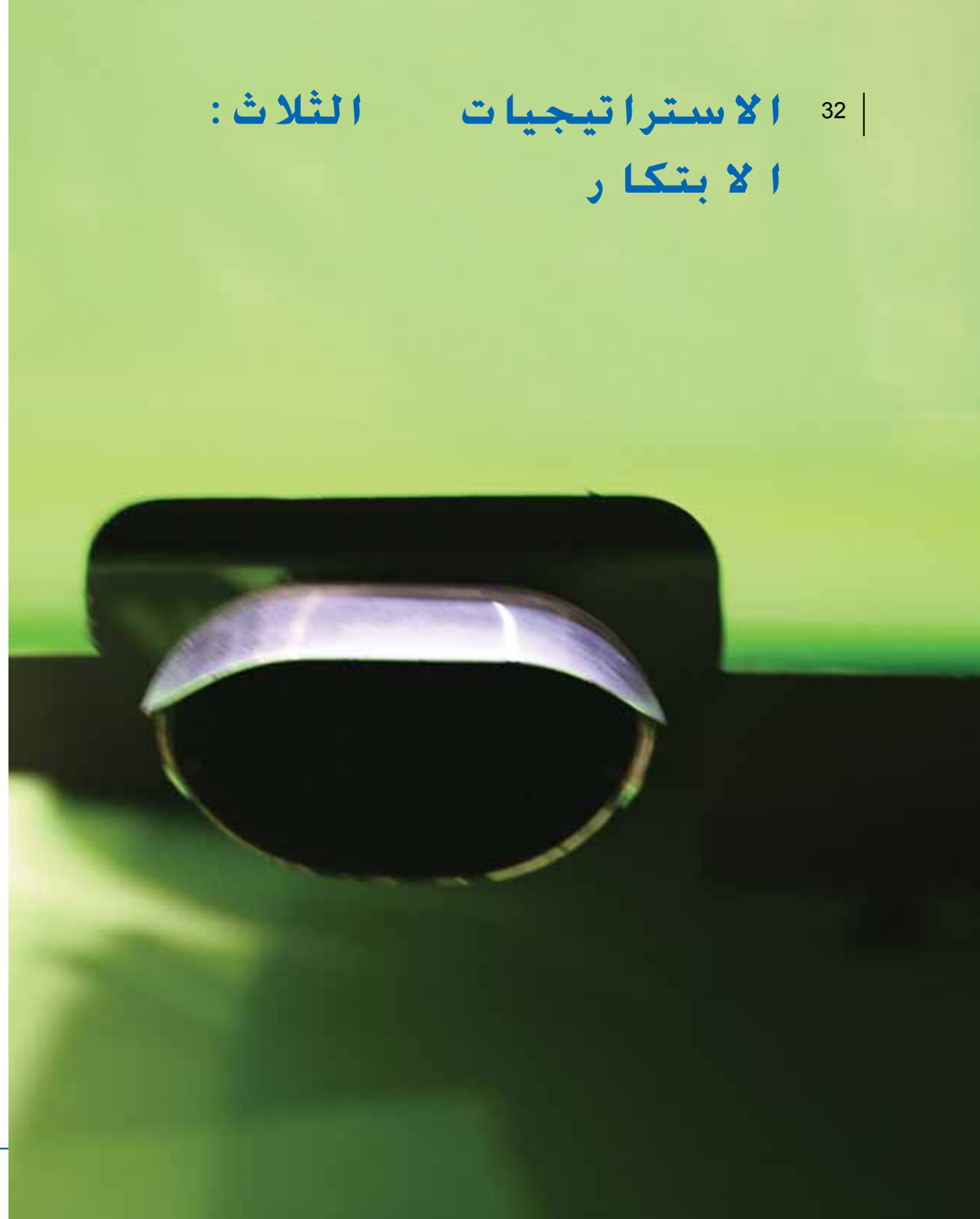
لقد تم وضع معايير أوروبية جديدة من شأنها أن تساهم في زيادة خفض الانبعاثات السامة من المركبات التجارية الثقيلة. حيث سيتم تطبيق هذه المعايير الجديدة على جميع المركبات في 31 كانون أول 2013. سيواصل الاتحاد الدولي للنقل البري الدعوة إلى وضع معايير صارمة للحد من الانبعاثات السامة، مشابهة للمعايير الأوروبية. بحيث تضمن الحد من الانبعاثات بشكل كبير من مصدرها، والحد من الآثار البيئية للنقل على الطرق.

في هذا الصدد، دعا الاتحاد الدولي للنقل البري، إلى المواءمة بين المعايير الأوروبية الجديدة وبين المعايير الأمريكية واليابانية، من أجل تحقيق مزيد من الانسجام بين المعايير الخاصة بالحد من الانبعاثات السامة على المستوى العالمي. وعلاوة على ذلك، فقد شدد على حاجة مؤسسات الاتحاد الأوروبي المناسبة للنظر في إدراج الحد من مادة ثاني أكسيد الكربون في جميع المراجعات المقبلة للمعايير الأوروبية. بسبب أن المعايير الأوروبية الحالية لا تقوم بخفض الانبعاثات السامة إلا بشكل هامشي، في حين سبق لها أن انخفضت بنسبة وصلت إلى 98%.

### تخفيض الانبعاثات السامة للمركبات التجارية الثقيلة



المصدر: المفوضية الأوروبية، 2008.





## الاستراتيجيات الثلاث : الابتكار

### المنتدى الدولي الثالث لسيارات الأجرة : سيارات أجرة من أجل تنقل خال من التلوث

لقد تم عقد المنتدى الدولي الثالث لسيارات الأجرة بحضور 100 من أصحاب شركات الأجرة من أوروبا وآسيا وأفريقيا تحت عنوان "سيارات أجرة من أجل هواء نظيف : أحدث تقنيات صناعة السيارات والممارسات المبتكرة لخدمات سيارات أجرة صديقة للبيئة " من أجل إغناء مناقشات مؤتمر تغير المناخ رقم COP15 الذي عقد في كوبنهاجن . والذي دعا الحكومات وصناع القرار على المستوى المحلي والوطني والإقليمي على حد سواء، لتحقيق أهداف الحد من انبعاث مادة ثاني أكسيد الكربون من خلال الحوافز التي تساعد على إدخال صناعات تكنولوجية مبتكرة لتوفير سيارات أجرة صديقة للبيئة.

إن الدراسة الاستقصائية التي أجراها الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق سنة 2009، أظهرت بالفعل أن الاستثمار في صناعة سيارات الأجرة الصديقة للبيئة هي في تزايد مستمر. لقد أصبحت السيارات المهجنة (التي تعمل بنظامين للوقود) في بعض البلدان تمثل ما لا يقل عن 3 ٪ من حصة السوق. وعدد كبير من سيارات الأجرة في البرازيل (86 ٪)، وبلغاريا (70 ٪) وألمانيا (22 ٪) والسويد (18 ٪) ، حيث تعمل هذه السيارات بالطاقة البديلة



## الاستراتيجيات الابتكار

### الثلاث :

نظام وحدات القياس الأوروبية الخاصة بالمركبات: من شأنه زيادة كفاءة استخدام الطاقة والنقل، وكذلك النقل الجماعي.

أكسيد الكربون سنويا بما لا يقل عن 5 ملايين طن. في موازاة ذلك . بدأت المفوضية الأوروبية إجراء المزيد من البحوث على أثر تركيبات نظام وحدات القياس الأوروبية الخاصة بالمركبات على تحويل وسائل النقل وسلامة الطرق والبنية التحتية . حيث أكدت أن هذه التركيبات من شأنها إحداث تحسينات هامة في الكفاءة.

وفي الوقت نفسه . تقوم بعض الدول الأعضاء الأخرى . مثل الدنمارك وهولندا . بإجراء تجارب ميدانية عملية على مركبات التي تستخدم هذا النظام وقد خرجت بنتائج إيجابية. وقامت لجنة الاتصال الأوروبية التابعة للاتحاد الدولي للنقل البري والخاصة بنقل البضائع باعتماد قرار آخر يشدد على ضرورة أن يقوم الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء بتسهيل عمليات الاختبارات الخاصة بالمركبات الوطنية والعبارة للحدود التي تم تعديلها حسب هذا النظام . فضلا عن تحديد معايير مناسبة وموحدة للأوزان والأبعاد لتعزيز عملية التعاون المشترك في الاتحاد الأوروبي.

### الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والنقل الجماعي

في كلمته أمام أعضاء اللجنة الاقتصادية لأوروبا المعنية بالنقل المتعدد الوسائط في جنيف . قدم الاتحاد الدولي للنقل البري توصياته الصادرة عن فريق الخبراء المعني . حول النقل الجماعي موضحاً أن الشحن الأفقي المبتكر . إضافة إلى تبسيط العمليات في المحطات والشركات التجارية. سوف يساهم في جعل عمليات النقل المتعدد الوسائط قادرة على الاستمرار من الناحية الاقتصادية لتلبية الاحتياجات والقدرات المستقبلية.

إن زيادة كفاءة نظم النقل يمكن أن تساهم بشكل كبير في مواجهة التحديات البيئية . بما في ذلك الآثار الصحية . والانبعاثات السامة والاحتباس الحراري . فضلا عن الازدحامات المرورية و السلامة على الطرق.

نظام وحدات القياس الأوروبية (EMS) يتألف من وصلات ربط المقطورة القائمة لتحقيق قدر أكبر من قدرة المركبة أو موائمة توليفات المركبة مع البنية التحتية المحلية المختلفة. أو التركيبات الشكلية أو وضع الأعمال التجارية . فهذا من شأنه أن يزيد من كفاءة الوقود والأداء البيئي للنقل على الطرق . وفي الوقت نفسه يقوم بتعزيز التوازن ككل.

في كانون الثاني 2009 . قامت المفوضية الأوروبية رسمياً بنشر نتائج الدراسة التي أجريت على أوزان وأبعاد المركبات الثقيلة. حيث أشارت إلى وجود آثار إيجابية كبيرة على كل من الجوانب البيئية وكثافة حركة المرور. وخلصت الدراسة إلى أن إدخال أطول وأثقل مركبات من شأنه أن يقلل من انبعاثات ثاني



# الاستراتيجيات البنية التحتية : الثلاث



## الحدث الأبرز: قرار المفوضية الأوروبية بشأن قابلية استخدام التشغيل البيني لأنظمة التحصيل في الاتحاد الأوروبي

جاء قرار المفوضية الأوروبية أخيراً بإنشاء نظام خدمات التحصيل الأوروبي الإلكتروني للسير على الطرق (تول) . بعد سنوات عديدة من مناقشة الاتحاد الدولي للنقل البري للقيام بذلك، حيث كان هذا القرار خطوة حاسمة نحو تحقيق قابلية التشغيل المتبادل في أنظمة خدمات التحصيل على الطرق البرية في جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. إن قيام هذا القرار بتحديد حقوق والتزامات عدد من الأجهزة القائمة على التحصيل ومقدمي الخدمات والمستخدمين . سيتمكن جميع متعهدي النقل على الطرق لدفع رسوم استخدام الطرق في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي من خلال وحدة واحدة . والاشتراك في خدمة الكترونية واحدة فقط دون دفع رسوم إضافية على استخدام الطرق المختلفة

## استيعاب آثار العوامل الخارجية: الملوث يدفع، وتبقى مشكلة!

لقد استمرت المناقشات السياسية في البرلمان الأوروبي ومجلس الأوروبي حول حزمة اللجنة الأوروبية الخاصة "بالنقل الصديق للبيئة" واقتراح المفوضية الأوروبية الجديد بشأن تعديل نظام فرض الجباية على المركبات الذي قدم في عام 2008. رغم وجود أدلة واضحة على أن قطاع الشحن التجاري البري قد تضرر بشدة من جراء الأزمة الاقتصادية.

لقد نجح الاتحاد الدولي للنقل البري . جنباً إلى جنب مع لجنة الاتصال الأوروبية. ومجلس الشاحنين الأوروبي ونقابة النقل السريع الأوروبية ونقابة مصنعي السيارات الأوروبيين في عرض القضية على صانعي القرار في الاتحاد الأوروبي . مشيرين إلى ضرورة وقف أية محاولات لزيادة الضرائب اعتباراً من بدء الأزمة الاقتصادية التي ضربت القطاع بصورة قاسية . أو تأجيلها إلى أجل غير مسمى . خصوصاً وأن العوامل الخارجية قد تم استيعابها بشكل كامل أو شبه كامل من قبل قطاع نقل البضائع على الطرق. وعلاوة على ذلك. فقد كانت حججهم في ذلك أن جميع الإيرادات المحصلة من رسوم الشحن ينبغي تخصيصها لإعادة استثمارها في نقل البضائع على الطرق من أجل التخفيف من آثاره البيئية.

ونتيجة لذلك. فقد دعا البرلمان الأوروبي لإعطاء الأولوية إلى تخصيص العائدات الواردة لمصلحة قطاع النقل البري. موجهاً بذلك رسالة واضحة إلى المفوضية الأوروبية والمجلس الأوروبي بأن لا يعود إلى الاقتراح المقدم من المفوضية

## الاستراتيجيات الحوافز : الثلاث

### مدينة استكهولم تفوز بجائزة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لعام 2009

كانت ستوكهولم أول مدينة أوروبية تفوز بجائزة الاتحاد الدولي للعاصمة الصديقة للبيئة لعام 2009. نتيجة لتبنيها سياسة مثالية خاصة بحافلات النقل الصديقة للبيئة، حيث جاء تنفيذ هذه السياسة في بيئة طبيعية ومعمارية ومرورية معقدة للغاية. لقد قامت لجنة التحكيم الدولية الخاصة بجائزة الاتحاد الدولي للنقل البري بمنح سلطات مدينة استكهولم الجائزة على وجه الخصوص لإدراكها للإمكانيات الاقتصادية للحافلات السياحية (2 مليون سائح يستخدمون هذه الحافلات سنوياً). فضلاً عن السياسة الصديقة للبيئة التي تعطي الأولوية للحافلات السياحية، لا سيما عن طريق تشجيع وتيسير زيارة المدينة باستخدام الحافلات

### شركة فلايجبوسرانا للنقل بالحافلات بين المطارات في السويد، تفوز بجائزة الاتحاد الدولي للنقل البري المخصصة للشركات الخاصة لعام 2009

تم منح جائزة الاتحاد الدولي للنقل البري للشركات الخاصة لعام 2009 لشركة فلايجبوسرانا للنقل بالحافلات بين المطارات في السويد نتيجة لتبنيها سياسة مبتكرة ولقيامها بحملة جماهيرية ناجحة لرفع درجة الوعي البيئي لدى جمع العملاء فيما يتعلق بالباصات والحافلات الصديقة للبيئة و تشجيع الاستخدام الأوسع لخدماتها.

تقوم شركة فلايجبوسرانا بتقديم خدمات نقل بالحافلات والباصات إلى سبعة مطارات سويدية. وتربط تلك المطارات مع 12 مدينة حيث تنقل على متنها نحو 4 ملايين مسافر سنوياً. تمتلك الشركة أسطولاً يتكون من 66 حافلة، منها 16 حافلة تعمل على الوقود الحيوي بنسبة 100٪. أما بقية الأسطول فيتم تجديده كل 6 سنوات لضمان المستوى الأمثل لكفاءة الوقود للمحركات والقيام باستخدام تكنولوجيات أنظف.

### الشهادات الفخرية التي يقدمها للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

لقد قام الاتحاد الدولي للنقل البري بمنح شهادات فخرية لـ 1.346 حافلة / وباص وسائق شاحنة من 27 بلداً و 30 سائق سيارة أجرة. لقطعهم مسافة مليون كيلومتر كحد أدنى خلال مدة 20 عاماً من عملهم. من دون التسبب في أي حادث. مثل هذا الأداء يستحق التقدير و يمثل قدوة للسائقين الشباب في حين أنه يقوم بتحسين صورة المهنة



من اليسار إلى اليمين: لارس غوران جانسون، عمدة مدينة ستوكهولم، غراهام سميث، نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، ماركوس هامارستورم، مدير منطقة ستوكهولم وعضو مجلس الزوار فيها، ومارتن مارمي، الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق



إيفا تيسوس، مدير التسويق في شركة فلايجبوسرانا (الوسط)، التي تتسلم جائزة الشركة المخصصة للشركات الخاصة لعام 2009 من الأمين العام للاتحاد مارتن مارمي (يسار) ونائب رئيس الاتحاد ورئيس مجلس اتحاد نقل الركاب، غراهام سميث (يمين)

## الاستراتيجيات الثلاث : الحوافز

### جائزة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ”أفضل مشغل حافلات للنقل في رابطة الدول المستقلة (CIS)“ لسنة 2009

يقوم الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في كل عام بتقديم الجوائز لأفضل مشغل لحافلات النقل البري في رابطة الدول المستقلة، كتعبير عن الامتنان والتقدير للتقدم الكبير الذي يتم إنجازه في المجال البيئي والاقتصادي فضلا عن الحرفية في العمل التي تحقنها شركات النقل البري في بلدان رابطة الدول المستقلة

الفائزون عام 2009 هم:

شركة إنفست كمبروم، روسيا (10-1 مركبات): لمساهمتها في التنمية الاقتصادية المستدامة.

بليسوترا ، بيلاروسيا (50-11 مركبة): لمساهمتها في حماية البيئة والبرامج الاجتماعية لموظفيها.

شركة أوتو+ ،أوكرانيا (50 سيارة فما فوق): لسياستها الاجتماعية . وعلى أهمية التي أبدتها في مجال حماية البيئة

أما الشهادات الفخرية فقط تم منحها للشركات التالية أسمائها:

شركة إنتراسوفنا ، بيلاروسيا : لوضعها مجموعة فعالة من التدابير التي تم تنفيذها لمواجهة الأزمة الاقتصادية.

بريموم لوجستكس ، كازاخستان: لاستثماراتها الجيدة التي سمحت للشركة بتوسيع نطاق أنشطتها في عام 2009 على الرغم من الأزمة الاقتصادية



جائزة الاتحاد الدولي للنقل البري "أفضل مشغل حافلات للنقل في رابطة الدول المستقلة" لسنة 2009



# التدريب الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

38 |

## التدريب - التركيز على مبدأ "تعلم لتعلم"

إن هدف الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من التدريب هو ترسيخ ثقافة "تعلم لتعلم" في قطاع النقل عبر الطرق. ولخلق حالة من التآزر بين جميع الأنشطة التدريبية التي يقوم بها الاتحاد - عن طريق الأكاديمية التابعة للاتحاد ونظام الدولي للنقل على الطرق والتدريب الداخلي للاتحاد. في عام 2009، قام الفريق المختص بالتدريب في الاتحاد بعقد دورة تدريبية من خلال الإنترنت لتعزيز أساليب التدريب وتوسيع نطاقه. فهذا النوع من التدريب المشترك من شأنه أن يمكن جميع المشاركين. سواء كانوا من مديري النقل، والسائقين، أو أعضاء الجمعيات أو سلطات الجمارك. من الاستفادة من سهولة الوصول إلى المواد التدريبية التفاعلية والكفاءة في إدارة التدريب.

التميز على النطاق العالمي  
والاعتراف الدولي في مجال  
التدريب المهني في قطاع النقل  
عبر الطرق

**IRU**  
Academy

تعمل الأكاديمية التابعة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع شركائها ومجموعة فرق من الخبراء على الصعيد العالمي لتوفير الإطار التدريبي المهني لقطاع النقل عبر الطرق. بما يعود بالنفع على صناعة النقل عبر الطرق والمجتمع ككل.

تستفيد جميع الأنشطة التي تقوم بها الأكاديمية من الاعتراف والدعم الدوليين الذي تقدمه اللجنة الاستشارية رفيعة المستوى التابعة للأكاديمية. تتألف هذه اللجنة من ممثلين عن كل من البنك الدولي، اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، ومنتدى النقل الدولي، والمفوضية الأوروبية، والاتحاد الأوروبي لعمال النقل ومؤسسة التدريب الأوروبية. وتتلقي الأكاديمية الدعم أيضاً من منظمة العمل الدولية والبرلمان الأوروبي.

لقد وصل عدد المعاهد التدريبية المعتمدة التابعة للأكاديمية عام 2009 إلى ما يزيد على 40 معهداً في 33 بلداً موزعة على 3 قارات.



# برامج التدريب التابعة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

فيروس نقص المناعة المكتسبة / الإيدز (HIV/AIDS)

”القيادة من أجل التغيير“

لقد تم وضع مجموعة أدوات تدريبية من قبل الأكاديمية من خلال وسائط متعددة ”القيادة من أجل التغيير“ بشأن فيروس نقص المناعة المكتسبة / الإيدز . بالاشتراك مع منظمة العمل الدولية والاتحاد الدولي لعمال النقل. بهدف زيادة الوعي وتقديم التدريب الهادف عن فيروس نقص المناعة المكتسبة / الإيدز. فهذه الأدوات التدريبية متاحة لجميع المعاهد التدريبية المعتمدة التابعة للأكاديمية . والجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل البري والشركاء المهتمين. باللغة الإنجليزية والآن متوفرة بالروسية أيضا.



”القيادة من أجل التغيير“ بشأن فيروس نقص المناعة المكتسبة / الإيدز

برامج الأكاديمية الدولية للنقل عبر الطرق

تقدم الأكاديمية من خلال شبكتها العالمية بتقديم أربعة برامج تدريبية أساسية تركز على تطوير مهارات العاملين بالنقل البري وتعزيز معارفهم وقدراتهم في التعامل مع الجوانب الرئيسية لعمليات النقل البري. لقد تم تصميم هذه البرامج من قبل خبراء دوليين معروفين. حيث يتم تحديث البرامج التدريبية للأكاديمية باستمرار من أجل إدخال أفضل الممارسات وضمان الامتثال للأنظمة واللوائح الدولية والأوروبية وتلك المعمول بها على المستوى الوطني. تستمر أكاديمية الاتحاد بتقديم المعلومات الأساسية لتعزيز المهارات اللازمة لتوفير تدريب ذو فاعلية وجودة عالية. و معايير تدريبية متوازنة.

شهادة الكفاءة المهنية الخاصة ببرنامج المدراء (CPC)

تواصل الأكاديمية التابعة للاتحاد بتقديم برامج شهادة الكفاءة المهنية للمدراء والاستمرار في توفير مجموعة شاملة من المعايير التدريبية الدولية من أجل تلبية احتياجات كل مدير.

شهادة كفاءة مهنية خاصة ببرنامج السائقين (New CPC Driver)

تقوم الأكاديمية بتقديم برنامج خاص بمنح شهادات كفاءة مهنية للسائقين ، بصورة مشتركة مع كافة معاهد التدريب المعتمدة التابعة لها لتلبية كل احتياجات كل المعاهد الوطنية وفقا لمعايير الأكاديمية لضمان بناء القدرات المهنية لدى السائقين في قطاع النقل البري وصناعة النقل البري للركاب.

برنامج نقل البضائع الخطرة (ADR)

في أوائل عام 2009 ، بدأت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق العمل ببرنامج تدريبي يتعلق بقيام السائقين بنقل البضائع الخطرة بواسطة الصحاريح . بعد أن أطلقت في عام 2008 برنامج نقل البضائع الخطرة السائبة. والمغلقة. باستثناء المتفجرات (الفئة 1) والمواد المشعة المواد (الفئة 7).

برنامج عداد التاكوغراف الجديد الخاص بالاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل البري (New AETR Tachography)

لقد قامت الأكاديمية التابعة للاتحاد بتحديث برنامج عداد التاكوغراف الخاص (بالاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الدولي) لكي يعكس مدى الاستعداد للتغييرات على الاتفاق الذي سيصبح نافذا في عام 2010.



# التدريب الذي يقدمه الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

## التدريب المهني في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

في إطار التعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري، تهدف الأكاديمية إلى تطوير التدريب المهني لمشغلي الأساطيل العربية والسائقين المحترفين في جميع أنحاء الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وتستعين الأكاديمية في نقل المعرفة والدراية الفنية من خلال مركز التدريب في نادي السيارات الملكي في الأردن في عمان، الذي يعمل بمثابة شريك تنفيذي للاتحاد العربي للنقل عبر الطرق لإنشاء مركز عربي للتميز في مجال التدريب المهني في قطاع للنقل عبر الطرق.

لقد قامت الأكاديمية بوضع منهاج رئيسي لبرنامج مدراء الحافلات المحترفين باللغة العربية وقامت بتنظيم دورة خاصة حول "تدريب المدربين" وأشرف عليها خمسة من نخبة المدربين العرب في اسطنبول.



"تدريب المدربين"، دورة بحضورها مشاركين على مستوى عالٍ



## مشاركة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع المنظمة العالمية للجمارك حول التدريب (TIR Training)

قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالاشتراك مع المنظمة العالمية للجمارك، بوضع مجموعة وحدات شاملة للتدريب عن بعد، مصممة للدور الذي تطلع به مختلف الجهات الفاعلة المعنية في نظام النقل البري الدولي. فهذه الوحدات متوفرة من خلال موقع الأكاديمية الإلكتروني باللغة الفرنسية والروسية والفرنسية. في عام 2010، سيتم الانتهاء من نظام التعلم الإلكتروني هذا بواسطة وحدة أخرى موجهة خصيصا لاحتياجات جمعيات النقل البري الدولي.

## قوائم التدقيق الجديدة للقيادة الاقتصادية على الطرق

قامت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، بالتعاون مع اللجنة الفنية التابعة للاتحاد، بوضع قوائم تدقيق لقيادة اقتصادية للحافلات والشاحنات وسائقي سيارات الأجرة. تتناول هذه المبادرة صناعة النقل على الطرق البرية مع إعطاء الأولوية لتحسين الكفاءة في استخدام الوقود والحد من انبعاثات مادة ثاني أكسيد الكربون. لقد تم إدراج هذه القوائم، جنباً إلى جنب مع القوائم الأخرى، في المواد المرجعية لبرنامج سائقين ومدراء الحافلات المعتمدين.

## محتويات الموقع الإلكتروني لإدارة أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

البرامج والمواد المرجعية للأكاديمية التابعة للاتحاد متاحة على شبكة الإنترنت من خلال موقع عرض محتويات موقع إدارة الأكاديمية. يتيح هذا الموقع على شبكة الإنترنت لجميع المعاهد التدريبية التابعة للأكاديمية إمكانية الوصول الفوري لأحدث برنامج الأكاديمية والمواد ذات الصلة من أجل التنزيل والاستخدام.

## التدريب الداخلي

يقوم الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بتجهيز موظفيه بالوسائل اللازمة لتلبية الاحتياجات والمتطلبات الجديدة ومعايير تكنولوجيا المعلومات وتحقيق النجاح في بيئة عمل متغيرة. من خلال تزويدهم بالمعلومات والمعارف اللازمة لتعلم المهارات والسلوكيات المطلوبة لتحقيق متطلبات وظائفهم المهنية بكل فعالية وكفاءة.



## منهجية اللجنة الاستشارية الفنية البيئة (ETAC) التي تم الترويج لها في رابطة الدول المستقلة و منطقة الشرق الأوسط

خلال الحلقة الدراسية التي أجرتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا حول "تحسين السلامة على الطرق الدولية- وضع أهداف إقليمية ووطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق التي عقدت في مدينة مينسك، قام خبراء تابعين للاتحاد الدولي للنقل البري من كل من أذربيجان وأرمينيا وبيلاروسيا ومولدوفا والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتركمانستان وأوكرانيا وأوزبكستان بإعطاء معلومات أساسية عن المنهجية المعتمدة دولياً والمتوفرة من خلال دراسة أجراها الاتحاد عن الحوادث التي تتسبب بها الشاحنات في منطقة رابطة الدول المستقلة.

وقد قام الاتحاد أيضا بإبلاغ ممثلي البنك الإسلامي للتنمية، والاتحاد العربي للنقل البري ومنظمة التعاون الاقتصادي على إمكانية التوسع الجغرافي للدراسة التي أجرتها اللجنة إلى منطقة الشرق الأوسط.




## ورشات الحوار الاجتماعي التدريبية في بلغاريا ورومانيا

قامت الأكاديمية، بالاشتراك مع منظمة العمل الدولية والاتحاد الأوروبي لعمال النقل، بتنظيم ورشتين عمل تدريبيتين لمدة خمس أيام في بوخارست وصوفيا، وكانتا حول استخدام أفضل الممارسات في إجراء الحوارات الاجتماعية الثلاثية البناءة والمثمرة بين الحكومات والمنظمات التجارية والنقابات العمالية، حيث تم حضور ورشتي العمل من قبل عدد كبير من ممثلي الحكومة البلغارية والحكومة الرومانية، والجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل البري والنقابات العاملة في كلا البلدين. كما تم تدريب المشاركين على تدريب الآخرين باستخدام طرق أفضل للحوار الاجتماعي الفعال لصالح قطاع النقل البري والاقتصاد ككل.



ورشات الحوار الاجتماعي التدريبية



المسألة ذات أولوية القصوى لدى  
الاتحاد الدولي النقل عبر الطرق:  
تسهيل النقل البري على الطرق

# تسهيل النقل البري على الطرق

أي عقوبة قد تقع على قطاع للنقل عبر الطرق، هي بمثابة عقوبة أكبر تلحق بالاقتصاد ككل

معينة لتحقيق الاستفادة القصوى من الموارد السياسية والمالية والإدارية الشحيحة المتاحة. فالانتظار لفترات طويلة على الحدود بسبب الإجراءات الجمركية المعقدة وغيرها من المعوقات مثل الفساد، يتسبب بلا شك في وقوع اضطراب هائل في حركة النقل والإمدادات والتنقل. بالإضافة إلى أنها تكلف الاقتصاد البلايين من الدولارات سنوياً. ناهيك عن الآثار الاجتماعية والصحية التي قد تتعرض لها الطوابير الطويلة من الناس على الحدود.

بينما تهدر مركبات النقل البري والعاملين الوقت على الحدود، يتحمل المستهلكين والمجتمع في نهاية المطاف أعباء مثل هذا الهدر وتلك الحواجز التي تحد من كفاءة الاقتصاد العالمي وتؤخر التنمية الاقتصادية في المناطق الأقل حظاً في العالم والذين هم بأشد الحاجة إليها. لذا، فإنه من مصلحة المجتمع أن لا يتم معاقبة النقل البري باعتباره المحرك للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. لذلك، فقد بات من الضروري التركيز على الدور الحيوي الذي يمثله النقل البري ليكون معروفاً بصورة أفضل والقيام بدعمه من جميع الهيئات السياسية الوطنية والدولية. جميع الجهات الفاعلة، والسلطات والشركات في القطاعين العام والخاص لديها مصلحة مشتركة للعمل على تشجيع وتقديم المزيد من التسهيلات للنقل البري

إن عملية تيسير النقل على الطرق يجب أن تهدف إلى توحيد جميع التشريعات التي تنظم النقل البري. قدر الإمكان، من أجل ضمان قابلية الاستخدام المتبادل. وتجنب الازدواجية والتداخل. أو خلق بلبلة لا داعي لها مما يؤدي إلى انتهاك القانون وبالتالي فرض الغرامات.

وينبغي أيضاً العمل على توحيد وخفض القيود والحظر المفروض على حرية حركة الشاحنات والحافلات، حيثما أمكن. لا بل والتخلص منها بشكل نهائي. وعلاوة على ذلك، فإن التطبيق السليم للتشريعات القائمة يعتبر أمراً حاسماً أيضاً قبل اللجوء إلى سن تشريعات جديدة. كما ينبغي أن تهدف عملية تسهيل النقل البري إلى زيادة حجم التجارة الوطنية والدولية والسياحة عن طريق إزالة الحواجز الإدارية والمالية والمادية التي تعوق حركة النقل على الطرق. وصولاً إلى تحقيق التنمية الاقتصادية. وتتطلب عملية تسهيل النقل البري كذلك، تحقيق التوازن الصحيح بين الأمن الفعال. ومنع الغش والسلامة على الطرق من ناحية. وتبسيط التشريعات والإجراءات الإدارية من ناحية أخرى.

إن الإجراءات المفروضة على النقل الدولي على الطرق والروتين الحكومي، وبخاصة على الحدود، تشكل بمجملها عقبات رئيسية أمام التجارة والسياحة والنقل، مما يتطلب وجود تدابير

يعتبر النقل البري العمود الفقري للاقتصادات القوية والمجتمعات الدينامية النشطة. والفضل يعود إلى نوعية الخدمات الفريدة التي يقدمها هذا القطاع والتي يتيحها للجميع، في كل الأماكن وفي جميع الأوقات. في حين تواصل صناعة النقل البري تحقيق هدفها المتمثل في توفير أفضل الخدمات.

وإنه برغم ذلك، يعتبر أمراً ضرورياً يصب في مصلحة المجتمع ككل، وعنصر أساسي في دفع عجلة ازدهار الاقتصاد والتنمية الاجتماعية في كل مكان في هذا العالم.

فالنقل البري اليوم، تحكمه مجموعة واسعة من التشريعات المطبقة سواء على المستوى الوطني والمستوى الثنائي أو الإقليمي أو العالمي. أما على مستوى الاتحاد الأوروبي، فالأنظمة والمبادئ التوجيهية والقواعد، فهي تغطي مسألة القيادة على الطرق وأوقات الاستراحات، والدخول إلى هذه المهنة، والمعايير البيئية القياسية للمركبات، والضرائب، والتدريب المهني... الخ. أما المناطق الأخرى من العالم، فليس لديها مثل تلك النظم التشريعية المتكاملة أو لم تصادق بعد على اتفاقات التجارة الدولية والنقل، وبالتالي، فإنها عادة ما تلجأ إلى عدد كبير من الاتفاقات الثنائية التي تتداخل أحياناً أو تتعارض مع تلك الاتفاقات الدولية الموجودة في العالم.

ونتيجة لذلك، يعتبر النقل البري هو الأكثر تنظيماً للجميع وسائط النقل.





## طرق النقل البري التي تربط كل الأعمال التجارية في كل الأسواق الرئيسية في العالم على طول طريق الحرير القديم

سلسلة الإنتاج من تقديم خدمات مباشرة من النقل البري، وبمسافات قصيرة أو متوسطة.

ولكن احتمالية وجود رحلات تتابعه متصلة، يعتبر أمراً ضرورياً لقيام التنمية التجارية والربط بين جميع الشركات المشاركة في سلسلة الإنتاج. لذلك، فإن تحقيق هذه الأهداف المشتركة لا يمكن أن يتم إلا من خلال قيام الحكومات بإعطاء الأولوية لإزالة الحواجز العديدة التي تعيق قطاع النقل البري.

تمشيا مع الأهداف التنموية التي وضعتها الأمم المتحدة للألفية الجديدة، فضلا عن برنامج عمل ألمانيا وتمسكه بالعمل لتحقيق التنمية المستدامة. قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بتركيز جهوده وموارده على إعادة فتح طريق الحرير القديم، من أجل مساعدة جميع الشركات الموجودة على طول هذه المسارات لإنتاج البضائع وفتح باب التجارة بين بعضها البعض من ناحية وبين بقية دول العالم. وبالتالي خلق فرص عمل.

وزيادة نمو الناتج المحلي الإجمالي وزيادة الازدهار. إن إعادة فتح طريق الحرير لا يعني قيام الشاحنات بقطع مسافة 15.000 كيلومتر للرحلة الواحدة. فالغرض من ذلك هو، قبل كل شيء، القيام بربط جميع الشركات التي تشارك في

بقية العالم، وأن معظم هذه التجارة تتم من خلال النقل البحري. إلا أن النقل البري قادراً على ربط جميع المؤسسات الموجودة في جميع أنحاء الأراضي الأوروبية وآسيوية ومن ثم إلى أسواق العالم الرئيسية وذلك بفضل الجودة العالية للخدمات التي يقدمها وفرادتها ومرونتها.

لذلك، فإن إعادة فتح طريق الحرير القديم أمر الحركة التجارية عن طريق النقل البري. لا يوفر بديلاً لنقل البضائع من آسيا إلى أوروبا والعكس بالعكس فحسب، وإنما قبل هذا وذلك، يقوم بدفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية إلى الأمام، وخلق حالة من الاستقرار السياسي. وفي نهاية المطاف يحقق التقدم والازدهار في جميع البلدان على طول 12.000-50.000 كيلومتر من المسارات المختلفة لطريق الحرير.

اليوم، ونتيجة لحركة العولمة وظهور الشحن بالحاويات، فإن 80٪ من تجارة العالم يتم تنفيذها من خلال حوالي 30 ميناء من الموانئ التي تعاني من الإشباع المتزايد في حركة الشحن مما يترتب على ذلك حدوث الاختناقات وتأخير البضائع وارتفاع التكاليف في نهاية المطاف على طول سلسلة التوريد حتى تصل المستهلك النهائي. لقد أدت هذه السياسات إلى حدوث ما يسمى بتصحّر التجارة. ليس فقط في الموانئ النائية ولكن في جميع البلدان غير الساحلية أيضاً. حيث أعاققت التنمية الاقتصادية. وخلققت في كثير من الأحيان التوترات السياسية والاجتماعية.

إن أكثر من ثلثي سكان العالم يعيشون في قارة آسيا، ويعملون وينتجون ويتاجرون مع



## التحرر التدريجي للنقل البري في منطقة البحر الأسود



في عام 2009، نظمت منظمة التعاون الاقتصادي في منطقة البحر الأسود مائدة مستديرة للقطاعين العام والخاص حول "تنفيذ مذكرة التفاهم بشأن تيسير النقل البري للبضائع." حيث أسفرت هذه المحادثات عن قرارات من شأنها تسهيل عمليات النقل على الطرق الواقعة في حوض البحر الأسود. ألبانيا وأرمينيا وجورجيا ومولدوفا ورومانيا وصربيا وتركيا، حيث وافقت جميع هذه الدول على إنشاء منظمة إقليمية للتعاون الاقتصادي. والتي سيتم الاعتراف بها من جانب السلطات الوطنية المعنية على أساس كونها منظمة متعددة الأطراف. علاوة على ذلك، طلبت الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي من الاتحاد الدولي للنقل القيام بصياغة الشكل والقواعد الناظمة لمنظمة التعاون الاقتصادي التي من شأنها أن تسمح لشاحنات النقل بعبور دول منظمة التعاون الاقتصادي بوثيقة واحدة. وكذلك تسهيل النقل البري على طول طرق التجارة القديمة.



مصدر الصورة: جلوب ترucker 2008 www.globetrucker.com



منذ أيلول من عام 2008 . قام عدد من متعهدي النقل بتسليم شحنات تجارية من السلع الصناعية والاستهلاكية من آسيا الوسطى إلى أوروبا وتركيا . في حين أن مسافات هذه المبادرة من المنطقة الشمالية تبلغ (6.500 كم) . والوسطى (5.100 كلم) والجنوبية (4.000 كيلومتر) من الطرق. فالشركات العاملة على هذه المسارات البرية تقوم بتوسيع حجم ونطاق أنشطتها في هذه أوقات التي تشهد فيها الأزمة الاقتصادية العالمية ضراوة. وحافظ كذلك على الوظائف وخلق النمو في الوقت الذي تسمح فيه اقتصاديات البلدان النامية غير الساحلية بتحقيق الازدهار.

فالعوامل التي تتم وفق هذه المبادرة تتم مراقبتها باستخدام منهجية معترف من قبل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ لتسجيل ظروف الوضع القائم على الطرق البرية. وأوقات الانتظار عند نقاط العبور الحدودية . ونوعية البنية التحتية للطرق . والحواجز الإدارية... الخ. من خلال مراقبة البيانات ورصدها تبين أن 40 ٪ من مجموع الوقت يضيع عند المعابر الحدودية وبأن 30 ٪ من التكاليف الإضافية بسبب الفساد والرشوة



## المبادرة الأوروبية لنقل البري التي أطلقها الاتحاد الدولي للنقل البري (NELTI): خلق فرص عمل جديدة للجميع



يعتبر المؤتمر الدولي الذي عقد في وارسو في شباط / فبراير تحت رعاية سيزاري جراباكزيف وزير البنية التحتية في جمهورية بولندا، ورئيس البرلمان البولندي برونيسلاف كومارفسكي لمناقشة المبادرة الأوروبية التي أطلقها الاتحاد الدولي للنقل المتعلقة "بإعادة إحياء طريق الحرير" - بمثابة نافذة جديدة لقطاع النقل في خضم الأزمات الاقتصادية العالمية.

لقد شدد المؤتمر على أن عمليات النقل عبر الطرق في الاتحاد الأوروبي باتجاه الشرق تشكل فرصة جديدة تأتي في ظل تفاقم الأزمات الاقتصادية العالمية. لقد جُمع في وارسو أكثر من 150 من رجال الأعمال وأصحاب المصالح والسياسيين، حيث خلص المؤتمر إلى القيام بمواجهة الأزمة الاقتصادية العالمية التي تؤثر على جميع شركات النقل على الطرق وعلى القطاع نفسه على حد سواء . وأن العمل على توسيع نطاق الشركاء التجاريين ونطاق أنشطتهم في جميع أنحاء الأراضي الأوروبية هو أفضل الحلول المتاحة في الوقت الراهن.

# المؤتمر الخامس حول النقل البري على الطرق الأوروبية وآسيوية والاجتماع الوزاري "إعادة فتح طريق الحرير: من الحلم إلى الحقيقة"



جانوش لانسي ، رئيس "الاتحاد الدولي للنقل البري"  
"فتح طريق الحرير - للأعمال التجارية"



5th Euro-Asian Road Transport Conference  
**IRU**  
Almaty, 11-12 June 2009

إن المؤتمر والاجتماع الوزاري الذي نظمه الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق قد اجتذب نحو 600 مشاركاً من 40 بلداً ، بما في ذلك نائب رئيس وزراء جمهورية كازاخستان ، سيريك احمدوف ، بالإضافة إلى حوالي 25 وزيراً من وزراء النقل ومثليهم الذين أكدوا في بيانهم المشترك الذي اعتمده خلال المؤتمر الوزاري الموازي.

على الحاجة إلى تعزيز النقل عبر الطرق على طول طريق الحرير. وفي الجلسة العامة التي انضم إليها وزراء النقل ومثلي الاتحاد الدولي إلى جميع الوفود المشاركة في المؤتمر، دعا الحكومات لتشجيع وتقديم المزيد من التسهيلات للنقل البري من أجل زيادة مساهمته في دفع عجلة التقدم وتسريع الانتعاش الاقتصادي.

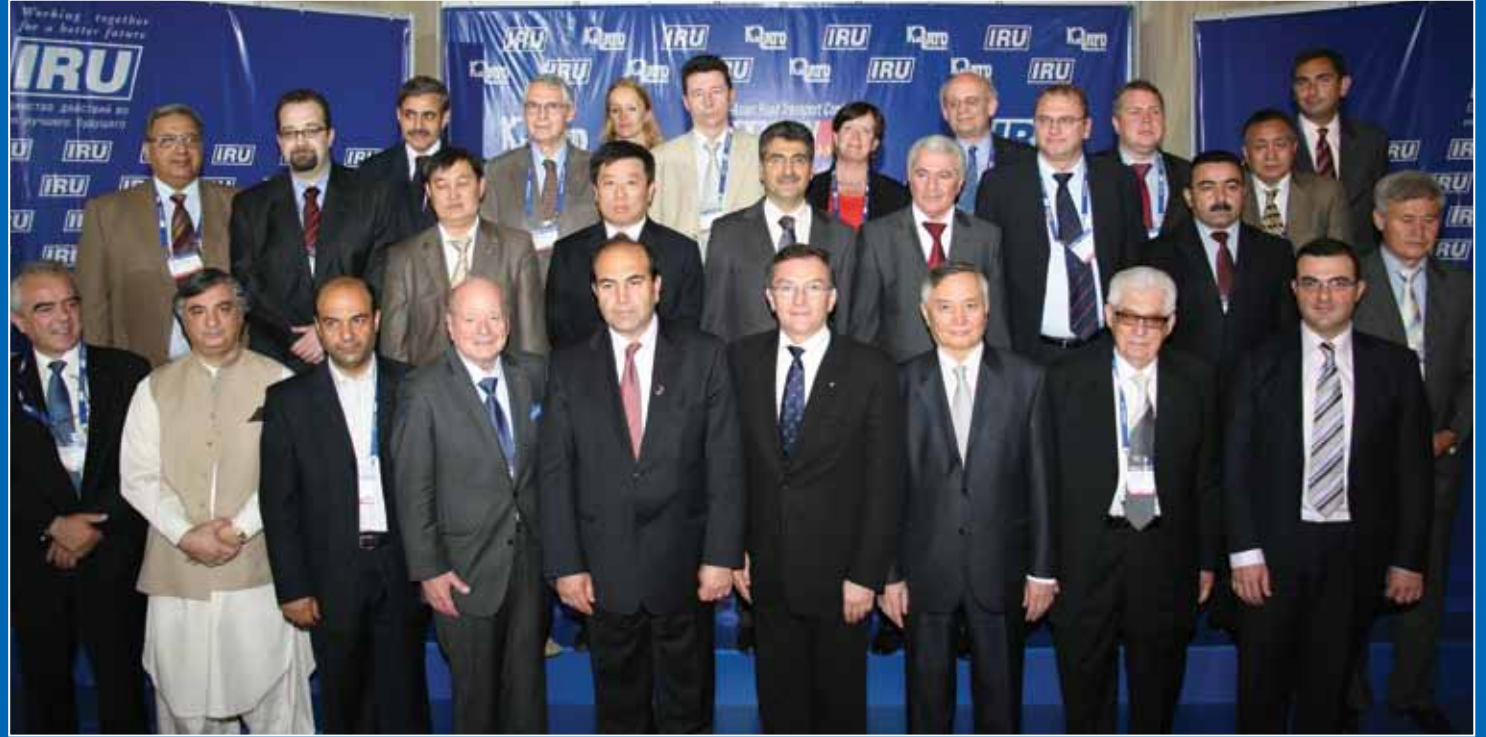


أبلغازي كالياكباروفتش كوزابانوف، وزير النقل والمواصلات ، في كازاخستان  
"كازاخستان- بلد غير ساحلي، لكنه بلد لديه إمكانات كبيرة للنقل البري"



نائب رئيس وزراء جمهورية كازاخستان ، معالي السيد سيريك احمدوف  
افتتاح المؤتمر الخامس حول النقل البري على الأوروبية وآسيوية الذي عقد مدينة ألماتي ، كازاخستان

## المؤتمر الخامس حول النقل البري على الطرق الأوروبية وآسيوية والاجتماع الوزاري



نورا نيوفلد, مستشار في منظمة التجارة العالمية

“إن تقديم التسهيلات للتجارة ولنقل على الطرق - هو مفتاح التعاون الاقتصادي على طول طريق الحرير”

مادان ريغمي, المسؤول عن الطرق الرئيسية في آسيا . في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة

“الاشتراك في تنفيذ الاتفاقيات المتعددة الأطراف على طول طريق الحرير”

هونغ وانغ, مدير دائرة النقل والاتصالات في بنك التنمية الآسيوي

“من الضروري القيام بتطوير ممرات نقل متكاملة في إطار منظمة التعاون الإقليمي في آسيا الوسطى”



## إعلان أماتا

### ”إعادة فتح طريق الحرير: من الحلم إلى واقع“

تم اعتماده بالإجماع من قبل 600 مشاركاً من 40 بلداً في المؤتمر الذي عقد بمدينة أماتا ، كازاخستان ، في 12 حزيران 2009  
(الملخص)

- ينبغي على بلدان العبور (الترانزيت) بناء مراكز لوجستية مناسبة لخدمة قناة النقل البري من الصين بشكل سلس سواء الإقليمية البينية والمشاركة بين الأقاليم وحركة العبور بين القارات.
- تحسين السلامة المرورية على الطرق.
- تعزيز عمليات النقل المتعدد الوسائط
- إدخال المزيد من التحسينات على البنية التحتية للطرق، إما عن طريق رفع مستوى الشبكات القائمة أو استكمالها مع توفير مرافق مناسبة على جوانب الطرق مثل توفير عدد كاف من الأماكن الآمنة لوقوف الشاحنات
- ضرائب ورسوم جديدة ودفع المؤسسات المالية لتوفير خطوط ائتمان كافية وتوفير المرافق لخدمة متعهدي النقل على الطرق.
- خلق توازن سليم لتنظيم وإزالة الضوابط المقيدة لأنشطة الشحن البري والنقل.
- تحرير عمليات الترانزيت للبضائع والسيارات والسائقين في ظل ظروف تجارية حرة. والاعتراف المتبادل بالوثائق التقنية للمركبات وتسهيل إجراءات إصدار تأشيرات الدخول للسائقين.
- ينبغي أن لا تُخذ الاعتبارات الأمنية من حرية التجارة وعمليات النقل.
- العمل على تخفيض فترات الانتظار على الحدود.
- القضاء كل أشكال التمييز بين وسائل النقل، أو البلد التي تم فيها تسجيل المركبات وجنسية السائقين أو أصل البضائع المنقولة.
- طويلة. وبالتالي سهولة وصول البلدان غير الساحلية في آسيا الوسطى إلى أسواق التصدير والاستيراد.
- لتحقيق الأهداف الإستراتيجية المذكورة أعلاه، يتعين:
- الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة التي تنظم أنشطة النقل البري والعمل على تنفيذها على نحو سليم. ولا سيما تلك التي تعنى بالنقل عبر الحدود.
- في ظل الأزمة الاقتصادية العالمية الحالية ، يدعو قطاع النقل البري ويحث الحكومات على ضمان فتح الأسواق وأن تسعى جاهدة لاستكمال ما تم إنجازها في جولة الدوحة لمنظمة التجارة العالمية؛ وتكثيف الجهود للقضاء الحواجز المتمثلة في سياسات الحماية الجديدة؛ وإعادة تقييم وتخفيض الضرائب الحالية. والتوقف عن فرض
- الوفود: من أجل تعزيز مساهمة قطاع النقل عبر الطرق في التطور الاجتماعي والاقتصادي. ينبغي دعوة الحكومات إلى ما يلي:
- الإقرار بأهمية نقل البضائع على الطرق البرية بوصفه أداة إنتاج
- العمل على تيسير عملية تطوير الشحن البري في آسيا من أجل
- إتاحة وصول المنتجات المحلية إلى الأسواق العالمية
- ربط المؤسسات التجارية على المستويين الإقليمي والمحلي
- العمل على دمج الاقتصادات الوطنية في سلسلة من التعاون التجاري شبه القاري والقاري والعابر للقارات.
- خلق ظروف ملائمة لنقل البضائع على الطرق لتكون قادرة على ربط المناطق الداخلية النائية بصورة سهلة. وتوفير خدمات نقل ذات قيمة عالية وتوفير الوقت فيما يتعلق بالبضائع الحساسة. بما في ذلك شحن البضائع لمسافات



## المؤتمر الوزاري "التجارة والنقل البري" على طول طريق الحرير



## البيان المشترك للوزراء الذين اعتمدوا نتائج مؤتمر النقل عبر الطرق الأوروبي الآسيوي

الذي عقد في مدينة ألماتا ، جمهورية كازاخستان في 12 حزيران 2009  
(الملخص)

### الوزراء:

كان ذلك ملائماً بما في ذلك تشييد محطات شحن الترانزيت.

التعاون من أجل إزالة الحواجز لتسهيل عمليات النقل البري الدولي. مثل فترات الانتظار الطويلة على الحدود أو الصعوبات التي تتعلق بإصدار تأشيرات دخول للسائقين أو الظروف الاجتماعية والمالية والقانونية والتقنية السلبية التي تعوق تنفيذ العمليات اليومية للنقل البري بكفاءة على أساس تجاري باستخدام طريق الحرير ، وبالتالي يؤدي إلى استخدام أكثر كفاءة للقدرات المتوفرة أو البنية التحتية المخطط لها وتخفيف الضغط على الموانئ التي المشبعة أو التي تعاني من كثافة العمل في آسيا وأماكن أخرى من العالم.

فقد قرروا القيام باتخاذ إجراءات مشتركة من أجل :

- الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي على الطرق. وتعزيز تلك الاتفاقيات والعمل على تنفيذها. بالإضافة إلى قواعد منظمة التجارة العالمية فيما يتعلق بحرية وتيسير المرور العابر (الترانزيت). والقيام بتبسيط استخراج الوثائق وترشيده النفقات وفرض الضرائب.
- توقيع الاتفاقات الحكومية التي تخض على تسهيل الوصول إلى الأسواق الدولية من أجل تعزيز تنفيذ الاتفاقيات الدولية القائمة حالياً.
- تنسيق سياسات النقل الوطنية والإقليمية بما في ذلك الطرق السريعة وتطوير تلك الطرق. وتبادل أفضل الممارسات في هذا الصدد. وإنشاء/أو تنفيذ المشاريع المشتركة ذات الاهتمام المشترك وكذلك فيما يتعلق باحتياجات اقتصادات البلدان غير الساحلية.
- إدخال تحسينات تقنية على قطاع النقل تسمح بوضع نظام متكامل متعدد الوسائط وتطوير النقل الجماعي. حيثما

مرنة وذات كفاءة عالية للربط بين الدول والمناطق المجاورة. وكذلك تنفيذ عمليات النقل العابر للقارات. كلما دعت الحاجة. وخصوصاً فيما يتعلق بالبضائع القيمة وتلك التي تتأثر بالوقت.

يدرك الوزراء أهمية تسهيل الوصول الحر إلى الأسواق الدولية باستخدام النقل البري اعتماداً على الآليات القانونية الصادرة عن الأمم المتحدة والمبادئ الواردة فيها. ومنظمة التجارة العالمية. ومنظمة الجمارك العالمية. والاتحاد الأوروبي

وإذ يشير الوزراء المجتمعين إلى نتائج وخبرات قوافل الشاحنات وعمليات النقل على طول طريق الحرير :

- يقدرون عالياً للتعاون الوثيق بين الوكالات الحكومية. والقطاع الخاص الممثل من خلال الجمعيات والنقابات المهنية والمنظمات الدولية التي تستهدف تسهيل عمليات النقل البري الدولي على طول طريق الحرير.
- إعتبار التحديات والفرص التي تتيحها حركة العوالة حُمل في طياتها آثار مفيدة على التجارة والنقل.
- عبر الوزراء عن قناعتهم بأن طرق التجارة الداخلية وتلك العابرة للقارات تتمتع بأهمية كبيرة في خلق تفاعل ما بين المناطق. ولا سيما بالنسبة لاقتصادات البلدان غير الساحلية.
- يشدد الوزراء على الحاجة إلى تحسين طرق النقل البري الأوروبي الآسيوية . مثل طريق الحرير. من خلال بناء المحاور العابرة للحدود الوطنية . فضلاً عن الحلقات المفقودة ذات الأهمية للنقل العابر للقارات . وعلاوة على ذلك، التأكيد على أهمية الطرق الفرعية بالنسبة للسكان المحليين والقطاعات الصناعية والزراعية والتجارية.
- يقر الوزراء بأن النقل البري يمثل طريقة

## النتائج النهائية للمبادرة الأوروبية الآسيوية للنقل البري التي أطلقها الاتحاد الدولي (NELTI) تدل على وجود إمكانات تجارية قوية لعمليات النقل البري على طول طريق الحرير



المنوب العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى رابطة الدول المستقلة إيغور رونوف. يقوم بعرض نتائج المبادرة على مؤتمر الصين العالي الثاني للنقل والإمداد. الذي أقر بان هذه المبادرة بديلاً لوجستياً لنقل البضائع من الشرق الأقصى إلى الأسواق العالمية الرئيسية الأخرى

من التكاليف والوقت. ويزيد كذلك من القدرة التنافسية على طول الطرق المبنية في المبادرة دون إنفاق قرش واحد على البنية التحتية الإضافية.



الأمين العام للاتحاد، مارتن مارمي . يوقع مذكرة تفاهم مع بنك التنمية الآسيوي ممثلاً بالسيد وانغ هونغ . المنسق الأعلى لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى

% من تكاليف النقل كانت بسبب الدفعات المالية والجبايات الرسمية وغير الرسمية على حد سواء، التي يتحملها متعهدي النقل البري عند نقاط العبور الحدودية.

تؤكد البيانات الخاصة بهذه المبادرة كذلك بأن تبسيط إجراءات عبور الحدود، من خلال التنفيذ الدقيق لاتفاقيات التجارة المتعددة الأطراف وتيسير النقل البري، التابعة للأمم المتحدة والتصديق عليها. من شأنه أن يقلل

بينت نتائج مشروع المبادرة الأوروبية الآسيوية للنقل البري التي تم الكشف عنها خلال المؤتمر الخامس للنقل البري، أن إعادة فتح طريق الحرير أمام الحركة التجارية من خلال النقل البري يشكل بديلاً تجارياً فعالاً وقابلاً للحياة من حيث التكلفة. للطرق التجارية التقليدية التي تزداد إشباعاً، والتي تعاني من عقبات متزايدة حول دون زيادة التدفقات التجارية من الناحية الإجمالية. فضلاً عن طبيعة البنية التحتية.

تتجاوز المسافة الإجمالية التي يغطيها متعهدي النقل البري وفقاً للمبادرة المذكورة 1,560,000 كم. وأن متوسط المسافة التي تغطيها كل مركبة خلال الرحلة ذهاباً وإياباً تبلغ ما يقرب من 10,740 كيلومتر. ويبلغ إجمالي حجم البضائع المنقولة ما يزيد عن 4,200 ألف طن. وهو ما يعادل في المتوسط 28.8 طن من حمولة الرحلة الواحدة ذهاباً وإياباً.

يظهر تحليل البيانات أن ما يقرب من 40 % من الوقت الذي ستغرقه النقل البري على طول طريق الحرير قد تم هدره عند الحدود بسبب إجراءات العبور غير الملائمة، التي من شأنها أن تعيق نمو التجارة عبر آسيا وأوروبا بأسرها، وليس بسبب وجود نقص في البنية التحتية كما هو شائع. بالإضافة إلى ذلك، فإن ما يقرب من 30

# طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

## المبادرة الأوروبية الآسيوية للنقل البري (NELTI) تمضي قدماً

بعد النتائج الممنوعة التي قدمت خلال المؤتمر الخامس للنقل البري على الطرق الأوروبية الآسيوية تكون قد دخلت تلك المبادرة مرحلتها الثانية. مركزة اهتمامها على تنفيذ خريطة الطريق التي تحدد القضايا التي ينبغي حلها والتدابير اللازمة لتقليل وقت وتكلفة النقل البري بين الصين وأوروبا.

لقد ضاعف المرحلة الثانية (NELTI-2) من تلك المبادرة عدد شركات النقل المعنية، وقامت بتوسيع النطاق الجغرافي لها. كطرق تحت المراقبة تشمل الآن الرحلات على الأراضي الصينية. الطرق الرئيسية الثلاثة التي تتضمنها مبادرة النقل - الطرق الشمالية والوسطى والجنوبية- قد جرى استكمالها بفتح مسار لها باتجاه أفغانستان وفي النهاية إلى منطقة الشرق الأوسط.

تستفيد المرحلة الثانية (NELTI-2) من المبادرة أيضاً من الدعم السياسي والعملي القوي من قبل سلطات النقل في أوزبكستان وفيرغيزستان وكازاخستان وطاجيكستان. من خلال التوقيع على مذكرات تفاهم مع الاتحاد الدولي للنقل البري لتعزيز التعاون والالتزام بالنجاح في تحقيق أهداف المرحلة الثانية من المبادرة.

سوف تكون المرحلة الثانية (NELTI-2) من مبادرة النقل البري تلك حافزاً على التغيير، وتركيز الاهتمام السياسي على التصدي للتعقبات الإجرائية التي تمنع النقل على الطرق من قيادة التقدم في الأراضي الأوروبية الآسيوية.



رئيس جمهورية طاجيكستان . إمام علي رحمنوف (إلى اليسار) . مع وزير النقل والمواصلات عبد الرحيم أشوروف (يمين) يجتمعون مع الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لتحديد الخطوات العملية اللازمة على المستوى الوطني لتوسيع إمكانيات النقل بالترانزيت في طاجيكستان

## المبادرة الأوروآسيوية للنقل البري (NELTI) تصل إلى أفغانستان: تطوير النقل البري من أوروبا إلى أفغانستان والصين عبر القوقاز

قوية لافتتاح وجهة جديدة لشركات النقل البري الدولي، ويهدد السبيل لمرحلة ما بعد الصراع القائم هناك، تقود إلى التقدم والازدهار للشعب الأفغاني

الاهتمام الشديد الذي أبداه الفريق العامل، أظهر أن هناك إرادة سياسية وتجارية قوية لتطوير إمكانات العبور (الترانزيت) من منطقة آسيا الوسطى. وعليه، فإن شحن البضائع إلى أفغانستان يحمل في طياته تطلعات

للأمم المتحدة، والوكالة الأمريكية للتنمية و ممثلين عن مر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، ركز الاجتماع على التقرير التحليلي الذي أعدته الإتحاد الدولي للنقل البري عن النقل البري لأفغانستان. وتمت مناقشة توصياته لتحقيق المزيد التسهيلات المقدمة لعمليات النقل تلك.

قام الإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وغرفة التجارة الأمريكية، بالتعاون مع وزارة التنمية الاقتصادية الجورجية والجمعيات والروابط الجورجية الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل.

بتنظيم حلقة دراسية دولية لتحديد المعوقات القائمة والتدابير اللازمة لتطوير حركة المرور على الطرق من أوروبا إلى أفغانستان عبر منطقة القوقاز، حيث قام الفريق العامل في وقت لاحق بدراسة الاحتياجات اللازمة لشحن البضائع من أوروبا والصين إلى أفغانستان على طول الطرق التي حددتها المبادرة، ووضع توصيات لتيسير العمليات التجارية والنقل على الطرق في هذه الاتجاهات. وقد اجتمع الفريق في مدينة دوشانبي في شهر أكتوبر، بالتعاون مع أعضاء الإتحاد الدولي للنقل البري من طاجيكستان، مع نقابة أصحاب شركات النقل البري الدولي في طاجيكستان، ووزارة النقل في جمهورية طاجيكستان.

حيث حضر الاجتماع ممثلون عن صناعة النقل البري من أذربيجان وجورجيا وكازاخستان وقرغيزستان وطاجيكستان وأوكرانيا، ومسؤولين من السفارتين الأمريكيتين لدى كل من طاجيكستان وأوزبكستان، وكذلك المنظمات الدولية مثل منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، واللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة

## الطرق التي تتضمنها المبادرة الجديدة للنقل على الطرق الأوروآسيوية (NELTI)





من اليسار إلى اليمين : الأمين العام لمنظمة الجمارك العالمية . كونيو مكيبوريا، رئيس الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. جانوش لانسي ، ونائب وزير النقل الصيني. زونغ فينغ ، والأمين العام للاتحاد الدولي للنقل البري . مارتن ماري



قام وفد الاتحاد الدولي بعرض مبادرته الجديدة حول النقل البري على الطرق الأوروبية والآسيوية خلال ورشة عمل منظمة التعاون الاقتصادي الإقليمي في منطقة لآسيا الوسطى بحضور تشيان بينغ . كبير المستشارين الاقتصاديين، دائرة التجارة والمال في مصرف التنمية الآسيوي



من اليسار إلى اليمين : شواليم شوفاخابوف . نائب رئيس الوكالة الأوزبكية للطرق والنقل النهري. في أوزبكستان . عبد الرحمن ماماتاليف . نائب وزير النقل والمواصلات في قيرغيزستان . وفان شيوبن. نائب رئيس إدارة النقل البري في وزارة النقل في الصين - تفعيل الاتفاق الثلاثي لفتح الأسواق الصينية لمتعهد النقل البري في آسيا الوسطى

## طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

### تربط بين الصين وأوروبا عبر آسيا الوسطى وروسيا

#### الطرق التي تصل إلى آسيا الوسطى

بمناسبة عقد ورشة عمل منظمة التعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى، التي نظمها البنك الآسيوي للتنمية لرصد ممرات النقل البري الست في آسيا الوسطى. أعرب ممثلي الحكومة وقطاع الأعمال عن اهتمامهم القوي في هذا المشروع، وأعربوا كذلك عن تصميمهم على تعزيز التعاون بين الاتحاد الدولي للنقل البري ومنظمة التعاون الاقتصادي الإقليمي في آسيا الوسطى في تطوير طرق النقل البري التي تربط قارتي أوروبا وآسيا. لقد كان من بين المشاركين وفود ضمت مسؤولين من أفغانستان وأذربيجان والصين ومنغوليا وقازاقستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وأوزبكستان. وكذلك الجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، ورابطة أصحاب شركات النقل البري الدولي في طاجاكستان، ورابطة أصحاب شركات النقل البري الدولي في أوزبكستان.

#### الصين تفتتح على وكلاء النقل البري في آسيا الوسطى

قاد الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مبادرة تاريخية مع ممثلين من الصين وقيرغيزستان وأوزبكستان. حين قرر تفعيل الاتفاق الثلاثي، الذي وقع في عام 1998 لتسهيل عمليات النقل البري الدولي على طول الطريق السريع لطشقند - أنديجان - ساريتاش - إركشتام - كاشغار. سوف يقوم هذا الاتفاق بتسهيل الحركة التجارية وعمليات العبور بالترانزيت عبر دول آسيا الوسطى الرئيسية عن طريق فتح الأسواق الصينية أمام وسائل النقل البري الأوزبكية وفتح معبر جديد أمام الناقلين من قيرغيزستان إلى أسواق أوروبا . و أسواق جنوب آسيا ورابطة الدول المستقلة. وتقرر أيضا. في إطار هذا الاتفاق. القيام بتبادل التراخيص الثلاثية الأولى وتنظيم قوافل الشاحنات التجريبية في ربيع عام 2010



## تربط بين الصين وأوروبا عبر آسيا الوسطى وروسيا



النائب الأول لوزير النقل في قيرغيزستان، ماماييف (يسار) ، و الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل البري، مارتن مارمي - التوقيع على مذكرة تفاهم

خلال الاحتفال الذي أقيم بمناسبة افتتاح أعمال البناء للطريق السريع الجديد الذي يربط غرب الصين بدول غرب أوروبا عبر كازاخستان وروسيا، قام الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل البري بالالتقاء مع رئيس جمهورية كازاخستان، نور سلطان نزارباييف، حيث تناول الاجتماع القضايا ذات الصلة بتسهيل عمليات النقل البري والطرق النقل الأوروآسيوية.

### الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يوقع مذكرة تفاهم مع الحكومة الطاجيكية

وقع وزير النقل والاتصالات في جمهورية طاجيكستان، عبد الرحيم عاشور، والاتحاد الدولي للنقل البري مذكرة تفاهم من أجل العمل على دمج أنظمة النقل الطاجيكية في شبكة النقل الدولية، تنص هذه المذكرة على وجه الخصوص على التنفيذ الفعال لاتفاقيات الأمم المتحدة المعنية بتيسير عمليات النقل المتعددة الأطراف، وزيادة مكافحة الآثار بالتجارات، وكذلك الترويج لأنشطة أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري في البلاد.

### تعزيز التعاون بين الاتحاد الدولي للنقل والحكومة الأوزبكية

اجتمع وفد الاتحاد الدولي للنقل مع مسؤولين رفيعي المستوى من جمهورية أوزبكستان، من

ضمنهم النائب الأول لوزير العلاقات الاقتصادية الخارجية والاستثمار والتجارة، نزار الدين جوموف، ونائب رئيس اللجنة الحكومية للجمارك، رستم منصوروف، والمدير العام للوكالة الحكومية الأوزبكية للسيارات والنقل النهري مثلاً بعبد الرحمن عبدوفاليف، حيث تم مناقشة كيفية تحسين التعاون في مجال تعزيز وتسهيل النقل البري والتجارة في أوزبكستان والمنطقة عموماً. بما في ذلك تنفيذ الاتفاق الثلاثي الذي تم توقيعه في عام 1998 بين قرغيزستان وأوزبكستان والصين الذي يهدف إلى تسهيل حركة المرور على الطرق العادية على طول الطريق السريع الذي يربط بين كاشغار (الصين) - أوش (قيرغيزستان) - أنديجان (أوزبكستان).

### تعزيز التعاون بين الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق ومنظمة التعاون الاقتصادي

متابعة لمذكرة التفاهم الموقعة بين المنظمات والأمين العام لمنظمة التعاون الاقتصادي، اجتمع سعادة السفير محمد معروف، مع الاتحاد الدولي للنقل لتقييم كيفية تنفيذ العمليات التجارية والنقل البري بين بلدان منظمة التعاون الاقتصادي على طول طريق الحرير وإمكانية تسهيل وتعزيز التجارة من خلال تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية الخاصة بتيسير النقل البري، ومن جهة أخرى، قام الاتحاد ومنظمة التعاون الاقتصادي بالعمل سوياً من أجل وضع مشروع إقليمي بالتعاون

التجارية المتعددة الأطراف لتيسير عمليات النقل البري داخل الأراضي القيرغيزية.

كما أكد رئيس وزراء قيرغيزستان إيجور تشودينوف دعمه للاتفاقيات المبرمة على مدى يومين من المناقشات المثمرة لإحياء طريق الحرير بواسطة النقل البري، وقدم دعم حكومته الكامل من أجل تنفيذ المبادرة المذكورة إضافة إلى تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية التي من شأنها تيسير النقل البري في قيرغيزستان.

### الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يجتمع مع الرئيس القيرغيزي نزارباييف ويقوم بتوقيع مذكرة تفاهم

### الاتحاد الدولي للنقل وحكومة قيرغيزستان يوقعان مذكرة تفاهم لإحياء طريق الحرير القديم

قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالتوقيع على مذكرة تفاهم مع حكومة قيرغيزستان لتعزيز روابط النقل الأوروآسيوية على طول طريق الحرير القديم. ينص هذا الاتفاق على إرساء التعاون المتعدد الأوجه بين الاتحاد الدولي للنقل وبين الحكومة القيرغيزية لتنفيذ المرحلة الثانية من مبادرة الجديدة النقل البري على الطرق الأوروآسيوية التي أطلقها الاتحاد، بما في ذلك إزالة العقبات التي تعترض سبيل النقل البري على الحدود فضلاً عن تحسين تنفيذ الاتفاقيات



# طرق النقل التي تربط أوروبا بآسيا

مع مجموعة البنك الإسلامي للتنمية، الذي سيتم تنفيذه في عام 2010 بهدف تعزيز عمليات الربط البري عبر الأراضي الوسطى والجنوبية التي تتضمنها المبادرة الجديدة بالإضافة إلى ربط دول منظمة التعاون الاقتصادي مع منطقة جنوب شرق أوروبا.

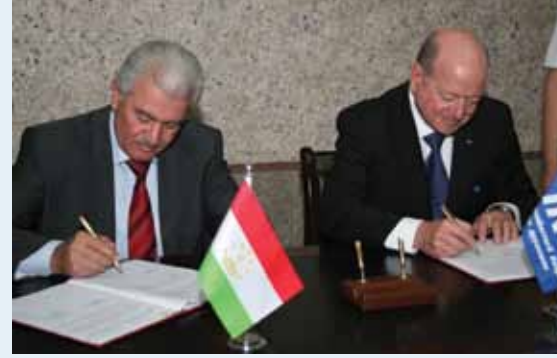
## طريق الحرير يصل إلى الولايات المتحدة

### واشنطن تبدي اهتماماً بطريق الحرير

طالب الاتحاد الدولي مسؤولين على مستوى عال في الحكومة الأمريكية وكذلك وزراء الخارجية والتجارة والصناعة والاقتصاد في دول آسيا الوسطى الذين حضروا مؤتمر غرفة التجارة الأمريكية للقطاعين العام والخاص الذي انعقد بشأن آسيا الوسطى، بضرورة إيلاء النقل البري الأولويات السياسية اللازمة لتعزيز وتسهيل النقل البري عبر آسيا وأوروبا لدفع عجلة التنمية الاقتصادية والرخاء. كما قام الاتحاد بتسليط الضوء على حقيقة أن العقبات الإجرائية هي أكبر عقبة أمام تنمية التجارة على طول طريق الحرير القديم، على عكس المعتقد الشائع بأن البنية التحتية هي التي كانت تمثل تلك العقبة. كما جلى ذلك بوضوح من خلال رصد نتائج المبادرة الجديدة للنقل البري عبر الأراضي الأوروبية وآسيوية.



الأمين العام لمنظمة التعاون الاقتصادي (أكو) . وسعادة السفير محمد معروف (يمين) للاممين العام للاخاد الدولي للنقل عبر الطرق. مارتن مارمي



وزير النقل والاتصالات في طاجيكستان . عبد الرحيم عاشور (يمين) و الأمين العام للاخاد الدولي للنقل البري. مارتن مارمي يوقعان مذكرة تفاهم



وزير النقل في جمهورية كازاخستان، عبد الغازي كوزابونوف (يمين) و الأمين العام للاخاد الدولي للنقل عبر الطرق. مارتن مارمي يوقعان مذكرة تفاهم



الأمين العام للاخاد الدولي للنقل. مارتن مارمي. يجتمع مع رئيس وزراء قيرغيزستان ايجور تشوبدينوف



وزير النقل في الاخاد الروسي ايجور ليفيتين (يمين) . أثناء منحه وسام الاستحقاق من قبل الاخاد الدولي للنقل عبر الطرق تقديرا لجهوده ومساهمته الشخصية البارزة في تطوير النقل البري على الطرق في روسيا ومنطقة رابطة الدول المستقلة



نائب الأمين العام للاخاد الدولي للنقل عبر الطرق، اومبرتو دي بريتو، يتحدث في المؤتمر الذي عقده غرفة التجارة الأمريكية للقطاعين العام والخاص حول آسيا الوسطى

# الأمن والسلامة على النقل البري على الطرق

ترانس بارك (TRANSPark): موقع واحد خدمة صناعة النقل  
بالشاحنات على الانترنت



قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. جنباً إلى جنب مع المنتدى الدولي للنقل. بإطلاق موقع إلكتروني على الانترنت شامل ومجاني يسمى TRANSPark. يقوم هذا الموقع بتوفير مجموعة كاملة من الخدمات لسائقي الشاحنات. والنقل. ومدراء محطات الخدمات اللوجستية. وذلك لمساعدتهم على تأمين وتحسين العمليات التي يقومون بها.

يقوم هذا الموقع بتمكين سائقي الشاحنات والقائمين على خدمات الدعم اللوجستي ومدراء النقل وكل من له علاقة بعمليات النقل البري، من البحث وتحديد واختيار مواقع محطات وقوف السيارات والاتصال معها من بين أكثر من 100 محطة لوقوف السيارات الشاحنة موزعة على أكثر من 40 بلداً. ابتداءً من البرتغال وصولاً إلى كازاخستان.

كما يستطيع مستخدمي موقع ترانس بارك (TRANSPark) البحث عن أماكن وقوف السيارات الشاحنة حسب الدولة. داخل دائرة نصف قطرها 100 كيلومتر حول مكان المراد. أو على طول مسارات الطرق المقرر السير فيها. ويتيح هذا الموقع التعرف على جميع الخدمات المتوفرة في المناطق المختارة لوقوف السيارات مثل ( الخدمات الأمنية. وخدمات تصليح وغسيل السيارات. والفنادق. والمطاعم. والخدمات الطبية. وما إلى ذلك) كما يتم البحث عنها باستخدام معايير خاصة للبحث المتقدم على الانترنت، كما يوفر الموقع كافة

التفاصيل المتعلقة بالاتصال وخرائط المواقع.

كما دخل الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق أيضاً في شراكة مع DocStop، وهي شبكة من الأطباء تقوم بتقديم خدماتها للسائقين الذين يعانون من حالات طبية غير حرجة. في دائرة نصف قطرها 4 كيلومترات حول أماكن وقوف السيارات الرئيسية في كل من ألمانيا والنمسا وجمهورية التشيك وهولندا و بولندا. يلتزم الاتحاد الدولي. جنباً إلى جنب مع الجمعيات الأعضاء في الاتحاد ومنتدى النقل الدولي بتوسيع شبكة DocStop الحالية لتمتد إلى القارة الأوروبية (الأراضي الأوروبية الآسيوية).

في ظل الأزمة الاقتصادية الحالية. والمنافسة الشرسة ومع وجود درجة عالية من تنظيم البيئة التشغيلية. يقوم موقع ترانس بارك TRANSPark بتقديم مزايا تنافسية كبيرة لجميع مستخدميه.



يهدف الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق إلى منع هجمات القراصنة والجريمة المنظمة ويطلب بتوفير مناطق وقوف للسيارات تكون أكثر أمناً

صادقت الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالإجماع على قرار يهدف إلى حماية السائقين والركاب والحمولات والمركبات من هجمات القراصنة المتكررة والجريمة الدولية المنظمة لا سيما في المناطق غير الآمنة لوقوف السيارات.

إن عدم وجود مرافق آمنة بشكل كاف لوقوف السيارات. فضلاً عن عدم توفر قواعد صارمة تتعلق بالقيادة على الطرق والأوقات المخصصة للاستراحة. جعل من السائقين ومركباتهم وأحمالهم فريسة سهلة للقراصنة والجريمة الدولية المنظمة. لذلك، فقد جاء قرار الاتحاد الدولي ليناشر السلطات الوطنية باتخاذ جميع التدابير اللازمة لتأمين أماكن وقوف السيارات. وتزويد الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بكافة المعلومات وبشكل مستمر فيما يتعلق بالمرافق القائمة للقيام بنشرها على موقعه الإلكتروني TRANSPark مجاناً. من أجل حمل المسؤولية الرئيسية لضمان الأمن لحركة الناس والبضائع على أراضيها.

# الأمن والسلامة على الطرق

## نقل البضائع الخطرة بالطرق البرية (ADR)



قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق برصد التطورات الأمنية، بما في ذلك تحليل المخاطر وأنشطة توحيد المقاييس وتعديل التعريفات القائمة الخاصة بنقل البضائع الخطرة على الطرق البرية. من أجل ضمان أن تكون جميع الأطراف المشتركة في عمليات نقل البضائع الخطرة قادرة على تحمل مسؤولياتها بصورة أفضل.

وبالاتفاق مع الأمانة العامة للجنة الاقتصادية لأوروبا، قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بتخصيص صفحة على الإنترنت توفر إمكانية الوصول إلى التعليمات الرسمية بشكل خطي. تهدف هذه التعليمات على النحو منصوص عليه في التعليمات المعدلة حديثاً فيما يتعلق بنقل البضائع الخطرة على الطرق البرية لسنة 2009، لمساعدة السائقين وطواقمهم في حال وقوع حادث أو في حالات الطوارئ التي قد تنشأ خلال نقل البضائع الخطرة.

في عام 2010، سيقوم الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بمتابعة تنفيذ أنظمة النقل الذكية عن كثب، من أجل تعزيز الأحكام والشروط المتعلقة بنقل البضائع الخطرة. سوف يدعو الاتحاد إلى الاستخدام الطوعي لأنظمة النقل الذكية وتطبيقاتها من أجل الحفاظ على حق المرسل والناقل والمرسل إليه في حرية اختيار وسيلة النقل التي يستخدمها، ولتجنب حول تطبيقات أنظمة النقل الذكية إلى صكوك لفرض عقوبات على نوع واحد من وسائل النقل دون آخر.



## نظام النقل الدولي (TIR) يسهل عمليات النقل البري الثنائي بين الدول

يتطور نظام النقل البري الدولي بشكل سريع لتسهيل عمليات النقل البري الثنائي بين الدول ويقوم بتوسيع نطاقه الجغرافي. فبالإضافة إلى دفاتر النقل البري الدولي التقليدية التي تتألف من 6 و 14 و 20 قسما. تم إنشاء دفتر النقل الدولي ذو الـ 4 أقسام لتلبية الطلب المتزايد على عمليات النقل الثنائية بين الدول التي تنطوي على عبور حدود واحدة فقط. باستخدام دفتر النقل الدولي ذو الـ 4 أقسام. والذي يلبي جميع الاحتياجات الجديدة للملحق 8 من اتفاقية الأمم المتحدة لتحقيق الانسجام في رقابة السلع على الحدود. يجنب متعهدي النقل ليس فقط الانتظار لفترات طويلة على الحدود. وإنما أيضا يجنبهم إجراءات حدودية مرهقة ومكلفة.

## توسيع نطاق استخدام النقل البري الدولي (TIR) ، وحوسبة عملياته ونطاقه الجغرافي

نظام النقل البري الدولي يستمر بتوفير التسهيلات لضمان نقل بري وتجارة دولية آمنة

بعد المصادقة عليها من قبل 68 من الأطراف المتعاقدة. والشروع بتنفيذها بشكل فعال في 56 دولة . تقوم إتفاقية النقل البري الدولي بالسماح إلى 40.000 شركة مصرح لها بالنقل للقيام بعمليات نقل بري الدولي تتسم بالسهولة وذلك بفضل إجراءات النقل البري الدولي الموحدة، بالإضافة إلى نشر دراسة أعدتها غرفة التجارة الأمريكية في شهر أيار من عام 2008. التي أوضحت بأن إتفاقية النقل البري الدولي هي أفضل أداة لتنفيذ إطار المعايير الآمنة التي اعتمدها منظمة الجمارك العالمية. حيث تم تكليف الأمانة العامة للجنة الاقتصادية لأوروبا للعمل على دراسة الآثار المترتبة على تنفيذ إطار المعايير الآمنة لمنظمة الجمارك العالمية نيابة عن إتفاقية النقل البري الدولي والاتفاقية الدولية التابعة للأمم المتحدة والمتعلقة بتوحيد معايير الرقابة على السلع على النقاط الحدودية.

وزراء النقل في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يدعون الحكومات لتنفيذ اتفاقية النقل عبر الطرق الدولي (TIR)



الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يخاطب مجلس وزراء النقل العرب في جامعة الدول العربية

بناء على دعوة الأمانة العامة لجامعة الدول، كان للاتحاد الدولي شرف عرض نتائج الحلقة الدراسية في القاهرة على اجتماع مجلس وزراء النقل العرب في جامعة الدول العربية الذي عقد في تشرين الأول من عام 2009. بعد أن قام وزراء النقل العرب بتأييد نتائج الحلقة الدراسية بالإجماع، ودعوا الدول العربية الـ 22 للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بتسهيل عمليات النقل، وخاصة اتفاقية النقل البري الدولي، ومواصلة التعاون مع الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق من أجل تسهيل التجارة والنقل البري في المنطقة.

قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بفتح باب جديد للتعاون مع جامعة الدول العربية في القاهرة، بهدف تسهيل التجارة والنقل البري بين 22 دولة عربية. كخطوة أولى ملموسة، حيث قام الاتحاد، بالاشتراك مع جامعة الدول والاتحاد العربي للنقل البري، بتنظيم حلقة دراسية حول "اتفاقيات النقل البري العربية والدولية ودورها في تطوير التجارة الخارجية" التي عقدت في القاهرة، بمصر في شهر تشرين الأول سنة 2009، حيث ناشدت جامعة الدول، والاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق وغيرهما من المنظمات ذات العلاقة القيام بتسهيل الحركة التجارية والنقل على الطرق في المنطقة من خلال دفع الدول الأعضاء بالانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية المتعلقة بتسهيل النقل، وأبرزها اتفاقية النقل البري الدولي والعمل على تنفيذها.

## التجارة الدولية والنقل عبر الطرق

تزايد جاذبية نظام النقل عبر الطرق (TIR) الدولي في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي

استنادا إلى مذكرة التفاهم الموقعة مع منظمة التعاون الاقتصادي، يقوم الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والجمعيات الوطنية الأعضاء فيه والموجودة في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي، بزيادة تعزيز استخدام إجراءات النقل البري الدولي فيما يتعلق بالنقل بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي. وكذلك مع البلدان المجاورة.

قام الاتحاد الدولي للنقل بحضور أول ورشة عمل تنظمها اللجنة الاقتصادية لأوروبا، حول طرق النقل البرية الإقليمية الأوروبية لمنطقة منظمة التعاون الاقتصادي التي عقدت في طهران، والتي تلتها ندوة خاصة حول النقل البري الدولي للدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي. حيث قام الاتحاد ومنظمة التعاون الاقتصادي أيضا بتنظيم ورشات عمل وطنية لتشجيع باكستان على الانضمام إلى اتفاقية النقل البري الدولي وتسهيل إعادة إدخال نظام النقل البري الدولي إلى أفغانستان.



# التجارة الدولية والنقل عبر الطرق

الاتحاد الدولي يسهم  
في وضع قانون الاتحاد  
الجمركي لكل من  
بيلاروسيا وكازاخستان  
وروسيا

الإعلان الإلكتروني المجاني  
المسبق للاتحاد الدولي  
(TIR) والنقل البري الدولي  
يقوم بتوسيع نطاق  
تغطيته الجغرافية

قام الاتحاد بالمشاركة في جلسة عصف ذهني عقدت في الاتحاد الروسي للصناعيين ورجال الأعمال . وكرست لإنشاء الاتحاد الجمركي بين كل من روسيا وبيلاروسيا وكازاخستان . حيث تقرر تشكيل فريق من الخبراء لتقييم الآثار المترتبة على تطبيق قانون الجمارك الموازي على النقل الدولي على الطرق.

لقد قام الاتحاد الدولي للنقل لاحقا بصياغة نص لقانون الاتحاد الجمركي. وذلك بالتشاور مع كافة الجهات المختصة و الجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل البري من الدول الثلاث المعنية. العرض ألتقدمي للاتحاد الدولي للنقل بشأن قانون الجمارك في الاتحاد الجمركي: تضمن عرض الشروط الأساسية لضمان تنمية التجارة الدولية والنقل البري كم تم عرضها في المؤتمر الذي عقد في الأكاديمية الروسية للجمارك الذي خصص لإقامة الاتحاد الجمركي.

يقوم الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، بالاشتراك مع سلطات الجمارك لدى العديد الأطراف المنظمة للاتفاقية الدولية للنقل البري وجمعياتها الوطنية. بتوسيع نطاق التغطية للإعلان الإلكتروني المسبق التابع لاتفاقية النقل البري الدولي والاتحاد الدولي للنقل من أجل السماح لحاملي دفاتر النقل البري الدولي، ليس فقط بالامتثال للنظام الأوروبي المحوسب للترانزيت / ونظام النقل البري الدولي والنظام الأوروبي لتحديد الهوية الاقتصادية للشركة العاملة وتسجيلها، التي دخلت حيز التنفيذ في 1 كانون الثاني من عام 2009 و 1 تموز من عام 2009 على التوالي . وإنما أيضا إلى توفير المعلومات المسبقة عن البضائع وفقا لأنظمة الأمن المعمل بها في منظمة الجمارك العالمية والاتحاد الأوروبي.

إن إعلان الإلكتروني المجاني المسبق للنقل البري الدولي متوفر بـ 13 لغة . ويسمح لحاملي دفاتر النقل البري الدولي . ليس فقط للحفاظ على السرية التامة لبياناتهم التجارية من خلال تجنب اللجوء إلى أطراف ثالثة. ولكن أيضا يقوم بتقليص الوقت اللازم لإجراءات الجمارك عند الحدود إلى حد كبير.



## يتناول الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مسألة حرية عبور البضائع (الترانزيت) والسيارات وسائقيها

قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالتأكيد على ضرورة ضمان الحق في حرية المرور (الترانزيت) ليس فقط للسلع، ولكن أيضاً للمركبات والسائقين الذين يقودون تلك المركبات. ويمكن تحقيق ذلك من خلال التطبيق المناسب لاتفاقية العامة للتعرفة الجمركية والتجارة (اتفاقية الجات)، والمادة الخامسة من الاتفاقية الجديدة لتيسير التجارة. فضلاً عن تعزيز مبدأ عدم التمييز. لقد عقد الاتحاد الدولي للنقل اجتماعاً خاصاً حول حرية المرور (الترانزيت) مع عدد من الوفود الوطنية المشاركة في منظمة التجارة العالمية في إطار جولة مفاوضات التي أجرتها منظمة التجارة العالمية في الدوحة



رئيس رابطة أصحاب شركات النقل البري الدولي في طاجاكستان . محمدالي شكريوف (يسار) يناقش الصعوبات الحدودية مع سائق شاحنة روسي الجنسية على الحدود الطاجيكية الأوزبكية.

# التجارة الدولية والنقل عبر الطرق

تعتبر مسألة توحيد ومواءمة معايير تكنولوجيا الاتصالات (التجارة الالكترونية) وبيانات البروتوكولات أمر لا بد منه لضمان استمرار التجارة الدولية

دعا كذلك للتنفيذ المناسب لمعايير تكنولوجيا المعلومات في جميع العمليات التجارية التي تقوم بها لأطراف المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي بشأن الاحتياجات من البيانات والرسائل التي يتم تبادلها، وبروتوكولات الاتصالات من أجل ضمان سلامة دخول أي تعليمات جمركية جديدة ذات صلة حيز التنفيذ وإزالة العوائق التي تعترض سبيل التجارة والتنمية الاقتصادية.

قامت الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق باتخاذ قرار بالإجماع حول التجارة الالكترونية "B2C" لضمان القيام بتوحيد ومواءمة معايير تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات وبيانات البروتوكولات فيما يتعلق "بالتجارة الالكترونية والجمارك" وتبادل البيانات، وخاصة فيما يتعلق بتنفيذ نظام النقل البري الدولي.

لقد دعا قرار الاتحاد الدولي المتعلق "بالتجارة الالكترونية" السلطات المختصة لتطبيق تبادل تكنولوجيا المعلومات وتبادل البيانات بالطريقة الموحدة لمعايير الاتصالات وتبادل البيانات المطبقة حالياً في نظام "الجمارك الالكتروني". وبخاصة في أراضي الاتحاد الأوروبي.



إن قرار الاتحاد المذكور المتعلق "بالتجارة الالكترونية" (B2C) قد

# التجارة الدولية والنقل عبر الطرق

## هناك حاجة إلى تخفيض فترات الانتظار على الحدود



فالسجلات المختصة ملزمة بتوفير المعلومات المناسبة عن أوقات الانتظار على الحدود. هذا الالتزام بالنسبة للسلطات مبين في الملحق الجديد رقم 8 الخاص بالاتفاقية الدولية للأمم المتحدة والمتعلق بتحقيق الموائمة والتعاون في مسألة رقابة السلع على الحدود.

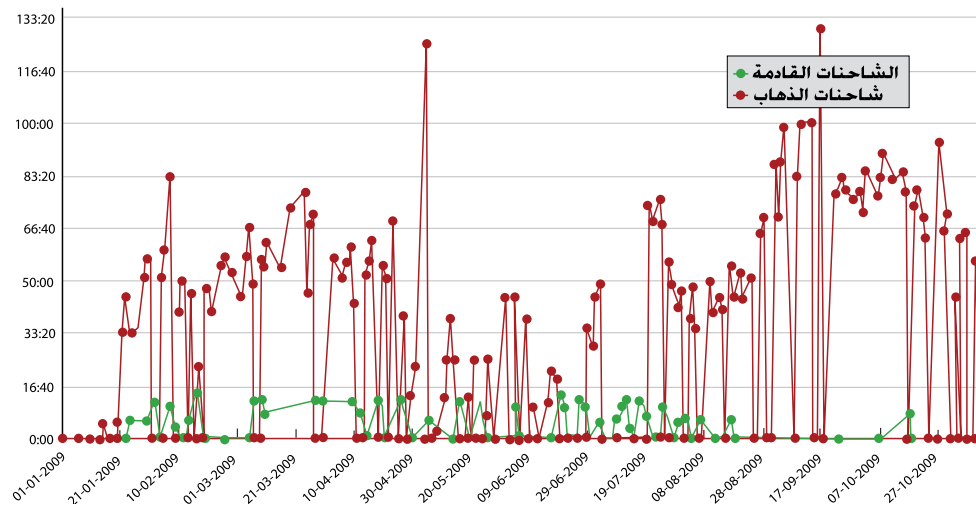
ولمساعدة الحكومات على الوفاء بهذا الالتزام القانوني والقيام بإبلاغ جميع الأطراف المعنية، بما في ذلك مشغلي الأساطيل، فقد قام الاتحاد الدولي للنقل البري بوضع مراقبين على الحدود لرصد أوقات الانتظار في حال قامت الدولة بتقديم طلب بهذا الخصوص عبر الانترنت لتمكين السلطات المختصة من الإبلاغ عن أوقات الانتظار وبدون مقابل، وفي أي مكان في العالم.

إن فترات الانتظار على الحدود، ليست ناجمة عن زيادة حركة المرور أو لعدم وجود البنية التحتية ولكنها ناجمة حصراً عن الإجراءات غير ملائمة التي تتم على النقاط الحدودية، فهذه المسألة لا تزال تمثل مصدر قلق كبير بالنسبة لجميع مشغلي أساطيل النقل الدولي.

فالانتظار على الحدود يشكل معاناة إنسانية كبيرة لهؤلاء الناس الذين ينتظرون في طوابير طويلة من دون يتسنى لهم الوصول حتى إلى المرافق الأساسية، والتي تشكل خرقاً لحقوق الإنسان. وعلاوة على ذلك، فإن الآثار البيئية السلبية الناتجة، والنشاطات الإجرامية وخطر انتشار الأمراض، أمور لا يمكن لموظفي مراقبة الحدود حملها، فضلاً عن أولئك الذين يعيشون في المناطق القريبة من الطرق المؤدية إلى نقاط العبور الحدودية المزدهمة.

## مراقب أوقات الانتظار على الحدود التابع للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

الشاحنات القادمة (ساعة: دقيقة) الوقت



الانتظار على النقاط الحدودية أيضاً يكلف الاقتصاد المليارات سنوياً بسبب المعدات الغالية الثمن، وإبقاء الشاحنات واقفة في طوابير لفترات طويلة بلا أي نشاط، وقضاء موظفي النقل ساعات طويلة وحتى أيام من دون أي نشاط إنتاجي، الإبقاء على البضائع دون حراك لفترات طويلة، يترتب على ذلك زيادة تكلفة البضائع، ناهيك عن فقدان الفرص التجارية.

من أجل اتخاذ إجراءات فعالة لخفض أوقات الانتظار، فإن جمع المعلومات الصحيحة والحقيقية عن أوقات الانتظار على الحدود يعتبر شرطاً لا غنى عنه من أجل اتخاذ قرارات فورية وقصيرة أو طويلة الأجل بهذا الخصوص. لذلك





## تطوير التعاون مع البنك الإسلامي للتنمية

قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بزيارة مجموعة البنك الإسلامي للتنمية لبحث إمكانيات تطوير تعاون جديدة لتعزيز وزيادة تسهيل التجارة والنقل على الطرق في منطقة جامعة الدول العربية ومنطقة منظمة التعاون الاقتصادي، كون النقل عبر الطرق يلعب دور أساسياً في قيادة مسيرة التنمية المستدامة وتحقيق النمو الاقتصادي والازدهار والسلام.

لقد تم تأسيس إطار عمل متين للتعاون الثنائي، وقام الاتحاد في وقت لاحق باستضافة اجتماع للتعاون مع مجموعة البنك الإسلامي للتنمية في اسطنبول بمشاركة منظمة التعاون الاقتصادي والاتحاد العربي للنقل البري. وقد تضمن الاجتماع زيارة ميدانية (الكابيكول) نقطة العبور الحدودية بين تركيا وبلغاريا. حيث تم تحديث البوابات الحدودية التابعة للأراضي التركية في إطار وبناء ونظام تشغيلي خاص وفقاً لاتفاقية بناء نقل \_ تشغيل. (BOT) مع إدارة الجمارك التركية.

## يطلب الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بمنح السائقين تأشيرات دخول سنوية ولعدة سفرات

إن الصعوبات التي يواجهها السائقين في الحصول على تأشيرات تشكل عقوبة كبيرة وتلحق الضرر بالنقل البري والاقتصاد ككل. لذلك، فالإتحاد الدولي للنقل يسعى جاهداً لمنح السائقين تأشيرات دخول سنوية ولعدة سفرات. مع توفير إجراءات سريعة وقليلة التكلفة وسهلة. وعليه فقد قام الاتحاد بالترحيب بقيام الاتحاد الأوروبي باعتماد قانون التأشيرات. وأكد أن توحيد إجراءات طلب الحصول على التأشيرات من شأنه أن يسهل عمل السائقين المحترفين. كما حث الاتحاد أيضاً على التنفيذ الفعال للاتفاقات الثنائية المبرمة بين الاتحاد الأوروبي والدول غير الأوروبية فيما يتعلق بتسهيل منح تأشيرات الدخول للسائقين المحترفين. ودعا كذلك الحكومات الأخرى. كالدول التابعة لمنطقة البحر الأسود. للتوقيع على الاتفاقيات المتعلقة بتيسير منح تأشيرات الدخول المتعددة الأغراض.



## صناعة الحافلات تستعيد الـ 12 يوما المنتقصة من أيام العمل

بعد عامين طويلين من الجهود المشتركة، نجحت صناعة الحافلات الأوروبية في الحصول على تأييد القيادة على الطرق لفترة 12 يوم خدمات الحافلات الدولية داخل الاتحاد الأوروبي والبلدان الأعضاء في الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستخدمة في النقل عبر الطرق. حيث يمكن لمشغلي الحافلات وسائقيهم وعملائهم الاستفادة من الأمر اعتبارا من الربع الأول من عام 2010.

في حين أن صيغة قانون الانتقاص تنحرف عن إتفاقية الشراكة الاجتماعية للاتحاد الأوروبي، إلا أنه مع ذلك يعتبر انتصارا كبيرا للنقل البري والسياحة والشركاء في القطاعين العام والخاص.

## لائحة حقوق الركاب في حافلات وباصات النقل في الاتحاد الأوروبي

قام قطاع النقل البري وقطاع السياحة والسفر في أوروبا بالتقدم من مقرر البرلمان الأوروبي، غابرييل البيرتيني، ومسؤولين في لجنة الاتحاد الأوروبي وللمحققين النقل في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بعريضة مشتركة، تتضمن اقتراح يتمحور حول إرساء قواعد متوازنة للركاب الذين يستخدمون الحافلات والباصات في الاتحاد الأوروبي للمسافات الطويلة، وتلبية احتياجات المشغليين والعملاء على حد سواء.

## الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يقترح على اللجنة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) وضع اتفاق شامل للنقل (OmniBus)

بالتعاون مع الجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل، والسلطات الحكومية في الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، قام الاتحاد الدولي بتقديم اقتراح لصياغة اتفاق عالمي متعدد الأطراف بشأن النقل الدولي المنتظم للركاب بواسطة الحافلات والباصات (Omnibus). لقد تم تقديم هذا الاقتراح إلى اللجنة الاقتصادية لأوروبا بشكل رسمي في اجتماعها المنعقد في تشرين أول سنة 2009. إن وجود اتفاق متعدد الأطراف بشأن خطوط النقل الدولي المنتظم بالحافلات في المستقبل من شأنه أن يسهل هذه الخدمات إلى حد كبير من خلال إقامة إطار قانوني عادل ومتناغم، والرقابة على الوثائق، والعمل على تنفيذ الإجراءات وتقليل الأعباء الإدارية والتكاليف لكل من السلطات والمشغلين



يرحب الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مانيا بيلغريني، ممثل المفوضية الأوروبية، ونائب الرئيس انطونيو تاجاني

قام الاتحاد الدولي للنقل البري بتنظيم المنتدى السادس للحافلات والباصات في أوروبا، في إطار شراكة مع رابطة وكلاء السفر ومنظمي الرحلات السياحية الأوروبيين، والربطة الأوروبية لمعهدى الرحلات السياحية واتحاد خدمات الحافلات المنتظمة، في إطار معرض كورتيك للباصات والحافلات في أوروبا، وهو أكبر معرض للحافلات والباصات في العالم، حيث يجتذب نحو 150 مشاركا من أربع قارات، حيث تركز النقاش في المنتدى على ثلاث قضايا ملحة تتعلق بصناعة السفر والنقل بالحافلات وهي كما يلي:

- الفوضى التي تتسبب بها القيود المفروضة على الحافلات في العديد من المدن، وجاهل حقيقة أن تلك الحافلات هي من بين وسائل النقل الأكثر أمانا وصديقة للبيئة في مجال النقل والسفر، وأن مثل هذه القيود من شأنها أن تضر بالاقتصاد المحلي وبالمواطن وكذلك تضر صناعة السياحة والسفر.
- حقوق الركاب الذين يستخدمون حافلات وباصات النقل لمسافات طويلة داخل أوروبا، حيث تصر هذه الصناعة على الاعتراف بخصوصيتها في أي تشريعات يتم سنها في الاتحاد الأوروبي مستقبلا
- إطلاق حملة التنقل الذكي المشتركة بين الاتحاد الدولي للنقل وويرلدبص (Busworld)

بهذا فقد قامت صناعة السياحة والسفر في أوروبا بإرسال رسالة موحدة وواضحة إلى واضعي السياسات على المستوى المحلي والمستويين الوطني والأوروبي مفادها أنه ينبغي أن يتم النظر إلى الباصات والحافلات كجزء من الحل فيما يتعلق بالتحديات التي تواجه صناعة السياحة والسفر في الوقت الراهن وفي المستقبل.

## القيادة على الطرق وأوقات الراحة



### العمل على إدخال قواعد القيادة على الطرق وأوقات الراحة حيز التنفيذ بصورة موائمة

يوصل الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق جهوده الحثيثة من أجل التوصل إلى إدخال قواعد القيادة على الطرق وأوقات الراحة في الاتحاد الأوروبي بصورة متسقة ومتوائمة. بعد القيام بنشر المذكرات الإرشادية الستة للاتحاد الأوروبي بشأن المواد الخلفية في النظام رقم EC/561/2006. لذلك سوف يسعى الاتحاد الدولي للنقل البري في عام 2010 باعتماد المزيد من المذكرات الإرشادية بشأن الجوانب الإضافية. وكذلك المعلومات الواردة من الدول الأعضاء التي تفيدها إذا كانت هذه المذكرات الإرشادية يجري ممارستها عملياً.

وعلاوة على ذلك، فقد حصل الاتحاد الدولي للنقل على تعديل النموذج الخاص بنشاطات السائقين في الاتحاد الأوروبي الذي من شأنه أن يحسّن من طريقة استخدام السائقين لهذه الوثائق ولتسجيل الأنشطة ذات العلاقة غير المسجلة على العداد الرقمي.

سيقوم الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في عام 2010، بالتركيز على مسألة تباين النظم المعاقبة بين دول الاتحاد الأوروبي من أجل توحيد تطبيق القواعد والنظم.

### القواعد الجديدة للاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستخدمة في النقل عبر الطرق الدولي - استخلاص الدروس من تجربة الاتحاد الأوروبي

يلعب الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات العاملة في النقل الدولي على الطرق دوراً حيوياً في تسهيل عمليات النقل عبر الطرق من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهادئ، إن وجود إطار مشترك للقيادة على الطرق وتوفير قواعد موحدة لأوقات الراحة ووجود معدات تسجيل في المركبات، أصبح أمراً أساسياً لضمان وجود منافسة عادلة وظروف عمل مناسبة، فضلاً عن ضمان السلامة على الطرق. في جميع أنحاء الأراضي الأوروبية.

لقد أظهرت الدول من خارج الاتحاد الأوروبي في الآونة الأخيرة التزاماً جاداً بالاتفاق من خلال اعتماد مجموعة جديدة من قواعد القيادة على الطرق وأوقات الراحة بالاشتراك مع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، والتي دخلت حيز التنفيذ في شهر أيلول من عام 2009. ومع ذلك، فلا يزال هناك عدم وضوح من الناحية القانونية فيما يتعلق بحق المشغلين لمركبات النقل في الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي في متابعة الاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات عندما تكون هناك رحلات داخل دول الاتحاد الأوروبي حصراً مما يشكك بمسألة بدء نفاذ هذه القواعد الجديدة. ومن أجل منع أي تعديلات غير مبررة، طالب الاتحاد الدولي للنقل البري بتوضيحات فورية بشأن هذه المسألة.

كما أبدت حكومات الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي حسن نيتها والتزامها بالاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات العاملة في النقل الدولي على الطرق، عندما وافقت على إدخال آلات القياس الرقمية على جميع السيارات الجديدة المستخدمة في إطار الاتفاق، وذلك اعتباراً من 16 حزيران 2010. بيد أن هذا القرار تم اتخاذه قبل بروز التعقيد الهائل الذي طرأ على مسألة إدخال نظام عدادات رقمية فعالة وآمنة. كما هو مبين من خلال 10 سنوات كاملة استغرقتها دول الاتحاد الأوروبي لتنفيذ نظام العدادات الرقمية. وذلك من تاريخ إدراج هذا النظام في قانون الاتحاد الأوروبي ولغاية إعلان جاهزية آخر دولة عضو في الاتحاد الأوروبي لذلك.

لقد بات من الواضح تماماً أن موعد 16 حزيران 2010 لم يعد موعداً نهائياً لغالبية الدول من خارج الاتحاد الأوروبي للالتزام بذلك. سوف يواصل الاتحاد الدولي للنقل البري الطلب من أطراف الاتفاق، ومن الأمم المتحدة والمفوضية الأوروبية أن تضع نصب عينيها الحقائق العملية عند التعامل مع هذه المسألة وأن تمتنع عن إلزام الدول بوعود حزيران 2010 باعتباره موعداً نهائياً، وان لا تقوم بتكرار أخطاء الاتحاد الأوروبي التي ارتكبتها سابقاً.

## مسائل إجرائية الأخرى

### المشروع الذكي: استخدام المزيد من العدادات الرقمية الأكثر أماناً والأكثر فعالية

كان الاتحاد النقل مشاركا نشطا في مشروع العدادات الرقمية الذكية . وكان قادرا على تأمين الحلول للمشاكل الفنية التي تطرأ على الجهاز، الذي دعا إليه أعضاء الاتحاد منذ فترة طويلة. وكانت هذه الحلول تشمل توفير عمليات أكثر دقة لحساب أوقات القيادة على الطرق؛ وتوفير حميل أسرع لأوقات وحدة المركبة:

وتبسيط عمليات الإدخال اليدوي واستخدامات أكثر صحة للجهاز؛ وتوفير عدد موسع من مجموعات حروف اللغة . بما في ذلك نصوص الكتابة الأبجدية : وتوفير المزيد من البيانات الأمنية ووقاية أفضل ضد التلاعب والغش في الجهاز.

يستعد الاتحاد الدولي للنقل في الوقت الراهن للمرحلة الثانية من الجهود الرامية إلى حل المشاكل التي تطرأ على العداد الرقمي من خلال مراجعة تشريعية لنظام العداد. ومن المتوقع أن يتم النظر بشكل أساسي في الالتزامات الإدارية والقانونية المتصلة بالجهاز خلال عام 2010



### توحيد إجراءات فحص المكابح

إن نسبة كبيرة من المركبات الثقيلة هذه الأيام، تفتشل في اجتياز فحص المكابح وعمليات تفتيش المركبات السنوية نتيجة للتناقضات الكبيرة بين طرق الاختبار، والصيغ الحسابية وتفسير النتائج من مكان إلى آخر. هذا الأمر ينطوي على تكاليف كبيرة يتحملها أصحاب الشاحنات، بالإضافة إلى أن شركات النقل غالباً ما يتم مخالفتها ظلماً خلال عمليات التفتيش التي تجري على الطريق خارج بلدانهم بسبب اختلاف الأنظمة الوطنية المطبقة في عمليات فحص الكابح.

فمن أجل تحسين تقييم الأوضاع الفنية للمكابح بطريقة عادلة ومنصفة داخل بلد ما، وتوحيدها بين جميع البلدان، قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في عام 2009 بتخصيص مجموعة من الخبراء التقنيين منبثقة عن اللجنة الفنية الدولية التابعة له للقيام بالنظر في هذه المسألة والسعي لتوحيد قواعد اختبار المكابح، والتي ستصبح شرطاً لازماً لا غنى عنه في جميع البلدان.

### قواعد روتردام تهدد صناعة النقل البري على الطرق

لقد قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق الدولي بتزويد الأمانة العامة للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيفرال) بالرأي القانوني المتعلق بقواعد روتردام، التي تم التوقيع عليها في أيلول من عام 2009. وفي ضوء الحاجة لتوفر المزيد من الدراسات التفصيلية عن هذه القواعد وعن النتائج المترتبة على تنفيذها على النقل البري.

قامت عدة بلدان بتأجيل التصديق على قواعد روتردام بناء على دعوة من الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق. سوف يسعى الاتحاد جاهداً لتطوير استخدام مذكرات الشحن الإلكترونية تماشياً مع البروتوكول الإضافي لاتفاقية النقل الدولي للبضائع على الطرق البرية وتوسيع تطبيقها على النقل المتعدد الوسائط.





من اليسار إلى اليمين : نائب رئيس مجلس نقل الركاب في الاتحاد الدولي للنقل، يافيز ماناسيرت، وعضو لجنة الاتصال الخاصة بنقل البضائع لدى الاتحاد الأوروبي التابعة للاتحاد الدولي للنقل، فيليب ديجريف، والمندوب العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى الاتحاد الأوروبي، مايكل نيلسن، والأمين العام للاتحاد الدولي للنقل، مارتن مارمي، ونائب رئيس لجنة الاتصال الخاصة بنقل البضائع في الاتحاد الدولي، فلورنسا بيرتيلو، ووزير الدولة لشؤون النقل البلجيكي، اتيان شوبيه، ومستشار وزير الدولة البلجيكي لشؤون النقل مارك رومان

## الاتحاد الأوروبي يناقش أولويات السياسة العامة للنقل في عام 2010 مع رئاسة الاتحاد الأوروبي

التقى الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع وزير الدولة البلجيكي لشؤون النقل، اتيان شوبيه، الذي سيتولى رئاسة مجلس وزراء النقل في الاتحاد الأوروبي خلال النصف الثاني من عام 2010. حيث تركز الحديث على تأثير الأزمة الاقتصادية والهموم الرئيسية التي تؤرق صناعة النقل على الطرق من أجل معالجتها بفعالية من قبل الاتحاد الأوروبي. ووفقا لهذا الاجتماع المثمر، فقد اتفق الجانبان على أن تنظم أول مؤتمر من نوعه في الاتحاد الأوروبي حول النقل على الطرق الذي سيعقد في أواخر شهر كانون الأول من عام 2010

## مؤتمر الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق/ واتفاقية التجارة الحرة، لتوحيد معايير الرقابة على طرق النقل في الاتحاد الأوروبي

قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، في إطار شراكة مع اتفاقية التجارة الحرة، بتنظيم المؤتمر الثاني حول مستقبل توحيد معايير النقل البري وإدخالها حيز التنفيذ في أوروبا، والذي ضم ممثلين عن المفوضية الأوروبية، ومسؤولين حكوميين عن الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، والمسؤولين عن إنفاذ قوانين النقل ومشغلي المركبات التجارية وأعضاء الاتحاد الدولي للنقل البري. حيث خلص المشاركون إلى أن الاتحاد الأوروبي لا يزال عبارة عن بناء فسيفسائي يتألف من ممارسات وطنية مختلفة فيما يتعلق بتفسير وتطبيق قواعد القيادة على الطرق وقواعد أوقات الراحة المخصصة للسائقين وعمليات الفحص التقني للمركبات. ومن أجل توفير المزيد من التسهيلات لقطاع النقل البري والاندماج في سوق واحدة، أكد المؤتمر على الحاجة إلى وجود بيئة متناغمة لتطبيق تلك القواعد تتسم بقدر أكبر من الكفاءة والتعاون.



مؤتمر الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق/ واتفاقية التجارة الحرة، لتوحيد معايير الرقابة على طرق النقل في الاتحاد الأوروبي



يجتمع الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مع نائب رئيس الاتحاد الأوروبي . ومع مفوض شؤون النقل تاجاني . من اليسار إلى اليمين: المندوب العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق لدى الاتحاد الأوروبي، مايكل نيلسن . ورئيسة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، جانوش لانسي، ونائب رئيس المفوضية الأوروبية، ومفوض شؤون النقل، انتونيو تاجاني، و الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق مارتن ماري

## الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق يصدر الكتاب الأبيض حول مستقبل للنقل عبر الطرق

قام الاتحاد الدولي للنقل البري بنشر "الكتاب الأبيض حول مستقبل النقل البري التجاري في الاتحاد الأوروبي". حيث يستعرض من خلاله رؤية مستقبلية لقطاع النقل البري التجاري. يدعو هذا الكتاب إلى إقامة شراكة قوية بين القطاعين العام الخاص لخلق سوق يحركها نظام النقل البري بحيث تشمل جميع وسائل النقل دون تمييز.

### هل تعلم؟

#### حقائق وأرقام بشأن للنقل عبر الطرق في أوروبا

"هل تعلم...؟"، هو عنوان لمنشوران اثنان يوفران حقائق وأرقام مبسطة على شحن البضائع ونقل الركاب على الطرق في أوروبا وكشفا أيضا عن وجود امتحان موجز على الانترنت لقياس مدى المعلومات العامة المتوفرة عن النقل البري الأوروبي.

## ملتقى الربيع السنوي المختلط الذي ينظمه الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

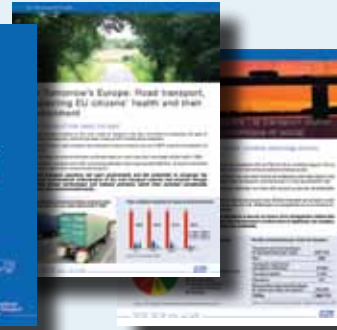
ضم هذا الملتقى أكثر من 200 ممثلاً ومسئولاً عن قطاع النقل على الطرق والسياحة والسفر في الاتحاد الأوروبي، حيث توزع المشاركون على عدة مجالات ابتداء من الدوائر السياسية، والدوائر الصناعية، بما في ذلك أعضاء البرلمان الأوروبي، ومسؤولين من المفوضية الأوروبية والجمعيات التجارية والمصنعين ومشغلي وسائل النقل. وانتهاءً بالجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل البري.

#### البرلمان الأوروبي والمفوضية الأوروبية الجديد

قام الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق بالترحيب بأعضاء البرلمان الأوروبي الجدد في ملتقى مختلط غير رسمي ضم أكثر من 100 ضيف من مجلس الاتحاد الأوروبي، والمفوضية والبرلمان. فضلا عن مسؤولين على المستوى الوطني من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل.

## البيان المشترك للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق والاتحاد الأوروبي

قام الاتحاد الدولي للنقل البري بإصدار بيان عن صناعة النقل بالطرق البرية في الاتحاد الأوروبي. تحت عنوان "أوروبا تحتاج إلى النقل البري" من أجل رفع مستوى الوعي لدى أعضاء البرلمان الأوروبي عن السياسة المتعلقة بمواجهة التحديات المقبلة للنقل على مستوى الاتحاد الأوروبي. تناول هذا البيان دور النقل البري في المجالات الرئيسية، مثل الاقتصاد وفرص العمل أو التنقل المستدام، وسلط الضوء على إنجازات القطاع وقام برفع توصيات للسلطات في الاتحاد الأوروبي.



# نعم نستطيع!

## استنتاجات الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق

عندما عبرنا عن أنفسنا "بنعم نستطيع!" , فقد عينا بذلك بأنه ليس ثمة بديل عن القدرة الذاتية للفرد في التعبير بحرية عن الأفعال الشخصية وتنفيذها بحزم وقوة في ظل الاحترام الكامل للقانون. وهذا ما ينطبق على بيئة النقل البري شديدة التنظيم. على هذا النحو. فإن نشر الحرية. وتنفيذ هذه الإرادة. ينبغي أن تكون مصانة بمساعدة الحكومات.

منذ البدايات الأولى للفلسفة. وفقا للفيلسوف اليوناني بروتاغوراس. حين يقول أن " الإنسان هو معيار الأشياء جميعا (الإنسان مركز الكون): الأشياء الكائنة. بما هي كائنة . والأشياء الغير كائنة. بما ليست كائنة» - فالتخيلات الوهمية لا تعدو إلا عدماً. لكنه يسعى للافتتان بما هو قائم. من أجل منح الحياة لما هو عدماً. فهذا المفهوم يسمح للمرء بأن يؤكد أن موقفنا من الأشياء غير الواقعية لا يمكن تصوره إلا من خلال حُول جذري وشمولي عالمي في موقفنا تجاه ما هو حقيقي.

قد ينطبق هذا على تنمية الفرد وتطوره على مر القرون. ما يدل على أن تاريخ البشرية هو أمر لا يعدو أكثر ما يحرز في سعيه من أجل الحرية. ومع ذلك. فإن المعلومات الفورية الجاهزة المقدمة لنا والإدمان القهري على الإنترنت ناجمة عن الاتصالات الإلكترونية





سياسات الحماية هم ملزمون اليوم بملاحظة النتائج الأولى لهذا الانخفاض في النمو التي تتمثل في البطالة والفقر وانعدام الأمن. تعلمنا دروس التاريخ. للأسف، أن العواقب قد تكون أكثر خطورة، وقد تفود الدول التي كانت من قبل شركاء مع بعضها إلى اللجوء إلى الصدام المسلح.

فالعالم الذي يكون فيه قطاع النقل عبر الطرق يبرز تحت وطأة الضرائب المتزايدة والأنظمة الكثيرة هو عالم معرض فيه الاقتصاد لأن يتوقف، ويصبح كجثة هامدة بلا حراك. يتعين على كل صانع القرار أن يدركوا بأن أي عقوبة يتعرض لها قطاع النقل عبر الطرق هي بمثابة عقوبة أكبر تقع على الاقتصاد برمته. إن متعهدي النقل عبر الطرق هم في الواقع بمثابة شريان الحياة للاقتصاد العالمي. فالوضع الصحي للاقتصاد والرخاء والسلام في نهاية المطاف يعتمد على التداول الحر للسلع والخدمات.

لقد أثبتت الوقائع على مر التاريخ، أن حرية الحركة ليست مجرد حق من حقوق الإنسان فحسب ولكنها أيضا شرط لا غنى عنه لتحقيق وتحسين التنمية الاقتصادية والاجتماعية. فأهمية النقل عبر الطرق، لا تكمن فقط في السماح لجميع الشركات في جميع القارات بالاشتراك في جميع الأسواق الرئيسية في العالم، بل أيضا تضمن تنفيذ

إن تحليل الشحنات اللوجستية الكبرى في العالم، لا يدل فقط على أن التواصل التجاري المحلي أو الوطني أو الإقليمي فيما يتعلق بالعمل والإنتاج والتوزيع قد تم القضاء عليها فحسب. بدل يدل كذلك على أن نتائج الشحنات العملاقة العابرة للقارات والمحمولة عن طريق الجو أو البحر، كانت تتم على حساب الربط بين كل من الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية المحلية والبنى التحتية الموروثة عن أجدادنا والتي كانت تخدم حركة النقل عبر الطرق بشكل جيد. حيث أن 85 ٪ منها لا تزال تنفذ عبر مسافات أقل من 150 كيلومتر.

فالعولمة والتدفق الهائل للشحن الجوي والبحري العابرة للقارات، لم تضع حداً لمرحلة ما بعد التفاعل الصناعي والتبادل التجاري البيئي فحسب، وإنما أحدثت تغييراً جذرياً في طبيعة الأنشطة البشرية المعقدة في العديد من الاقتصادات الوطنية أو الإقليمية أيضاً. بعد أن فقدت مصداقيتها مع التجارة الأجنبية، التي مع الأسف جُذ لها ملجأ في كثير من الأحيان في سياسات الحماية الجديدة.

هناك على الأقل ميزتان أساسيتان للأزمة المالية الأخيرة. تتمثل الأولى في كيفية إظهار مدى الازدهار الذي يحققه كل من يعتمد على قدرتنا في تجارة السلع والخدمات. فأولئك الذين يدعمون نظريات انخفاض معدل النمو أو

بالأمس، "فالأمر الطارئ"، جنباً إلى جنب مع تسارع الأنية العالمية للمعلومات، تتجلى الآن في حالة متزامنة ومتوحدة مع العواطف والمشاعر في الوقت الحقيقي، والذي بدوره - وذلك بفضل مجتمع العواطف والأفراد- يسمح بتوحيد الرأي العام بأن يترسخ في كل مكان تقريباً.

وبهذه الطريقة، فقد نُجحت البيئة في الحصول على سلطة بدفع الجميع للحرك على الفور. ويرجع الفضل في ذلك إلى زيادة القلق من فورية المعلومات، فما ينطبق على ذلك، ينطبق على المخاوف من عواقب وخيمة تصيب التنمية الاقتصادية المستدامة، أو ينطبق أيضاً على الأزمة المالية الأخيرة، أو التناقص في إمدادات الغذاء والطاقة، أو ثقب طبقة الأوزون أو فيروس أنفلونزا الخنازير.

هذا هو السبب الذي يدفعنا لأن نكون لا مجرد قلقين فحسب، بل يجب علينا الرد على هذا النوع من المعلومات ومواجهة التحدي. في الواقع الفعلي، هناك حالة من القلق ناجمة بشك مباشر عن فورية المعلومات وتسارعها وأما وسائل الإعلام فهي مجرد صدف فارغة، ولا تعدو كونها "عمل جاري"، ولكن لها تأثير ضار على الأفراد والمجتمع على حد سواء، وتشل الحركة الذهنية عند العامة والفتنة لدى الناس بوجه خاص.

الفورية، ومستقبلية اللحظة حلت محل مستقبلية التاريخ.

إن منظور الزمن الحقيقي وتسارعه، حل حتى الآن محل وجهة النظر السابقة للفضاء الحقيقي، على أساس التأمل والتفكير، والذي كان يسير عجلة الحياة الاقتصادية والسياسية والتقدم في الدول الحديثة بصورة جيدة.

إن هذا التسارع للواقع من خلال سرعة المعلومات والصور، التي حلت محل الحكمة، والتفكير، والموضوعية، كانت بمثابة تعطيل للتسارع التقليدي الذي انسجم به التاريخ وللحقائق اليقينية الماثلة أمام أعيننا.

وهو على وشك أن يهيمن على تاريخ التقدم كذلك. في مواجهة هذا فقدان للذاكرة، أو حتى الشبخوخة التاريخية، التي هي بالضرورة نتيجة للتسارع الفوري، وسمات التزامن والآنية للمعلومات، لا يسعنا إلا أن نراقب ذلك، نظراً لضعف السلطة السياسية والاقتصادية للحكومات، سيما أننا لم نعد محكومون بسلطة ولا يتم اتخاذ قرارات لنا من قبل قوى ديمقراطية وإنما من خلال "أمور طارئة".

لقد أصبحت الحياة اليومية للناس بمثابة غرفة انتظار لما هو غير متوقع أو "طارئ"، حيث يكون لوسائل الإعلام في العصر الحديث دائماً الأسبقية على ما يحدث الآن، وعلى ما كان

## استنتاجات الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل البري

أكثر من 80 ٪ من حركة الأشخاص والبضائع، فهذا أمر ينبغي أن يقر به الجميع. لهذا السبب ينبغي على الحكومات المضي قدماً في تسهيل عمليات النقل على الطرق من أجل تحسين فعالية وجودة الخدمات التي تقدمها الحافلات وسيارات الأجرة ومشغلي الشاحنات على السواء.

وعلاوة على ذلك، فإن تحليل الوضع في ظل الأزمة المالية والاقتصادية الحالية يظهر بوضوح حالة من الانقسام المروع، عندما نرى أن الحكومات قامت بتقديم مساعدات مالية ضخمة للبنوك بحجة أنها تشكل عنصر حيوي للاقتصاد العالمي، كما يقولون، وتقوم ذات الحكومات بالمقابل بفرض قيود وضع أعباء ضريبية جديدة يوماً بعد يوم، على وسائل النقل عبر الطرق التي تشكل بالفعل أكثر وسائل النقل تنظيمًا في حين أنها الأكثر تعرضاً للضرائب.

يلعب قطاع النقل عبر الطرق دوراً أكثر حيوية في تأمين التنمية الاقتصادية من قطاع المصارف. فبكل بساطة، في حال انتهاء البنوك من الوجود، فإن التجارة ستستمر. أما في حال انتهاء النقل البري، سينتهي معه الرخاء وتنتهي معه التجارة.

لذا، فبدلاً من تكرار الأخطاء التاريخية التي حدثت أثناء فترة الكساد العظيم الذي اجتاحت

العالم في الثلاثينيات من القرن الماضي، عندما تفاقمت الأزمة الاقتصادية بسبب الجمود المتعمد في مجال النقل والتجارة، كان يتعين على الحكومات أن تقوم بدعم وتشجيع النقل عبر الطرق على نحو فعال. نعم... يمكنهم القيام بذلك، من خلال تقديم الحوافز المناسبة لتجديد أساطيلها الوطنية من خلال اتباع سيارات صديقة للبيئة وتكون أكثر أماناً، أو عن طريق دفع البنوك المركزية لتلك الدول لتوفير خطوط ائتمان ملائمة، وتعليق الفوائد على الدين وعقود التأجير لتمكين شركات النقل عبر الطرق من مواصلة عملياتها التجارية.

يتعين على الحكومات أن تتذكر أن أي عقوبة يتعرض لها قطاع النقل البري هي بمثابة عقوبة أكبر على الاقتصاد برمتها! في حقيقة الأمر، إن النقل البري أصبح دائماً وأبداً في متناول الجميع، وأصبح عنصراً حيوياً ليس فقط كونه أداة إنتاج، أو الأكثر استخداماً لضمان نقل الناس والبضائع، أو المحرك الأساس للتنمية الاقتصادية، وإنما فوق هذا وذاك، هو أقل القطاعات التي تؤثر سلباً على البيئة من باقي وسائل النقل الأخرى.

هذه الحقائق تؤكد نتائج دراسات علمية عديدة، مقارنة مع ما تقدمه مثيلاتها من

خدمات، فإن البضائع التي يتم شحنها بالشاحنات دائماً تعطي أفضل النتائج فيما يتعلق بالبيئة عند استخدام البنية التحتية للطرق من تلك التي تنقل بالجو، أو بالسكك الحديدية أو كليهما، وعلاوة على ذلك، فإن الأثر البيئي السلبي الذي تتركه الحافلات هو أيضاً أقل بكثير من وسائل نقل الركاب الأخرى، والتي تمثل ثلث نسبة النقل بالسكك الحديدية و 5 ٪ من النقل الجوي.

دعونا لا نخدع بالأمر... نعم نستطيع القيام بذلك، بالاشتراك مع الحكومات، نستطيع تحويل العديد من التحديات والصعوبات الناجمة عن تزايد الحاجة إلى التنقل المرتبطة بالنتائج الرئيسية للأزمة الاقتصادية الراهنة، إلى فرص كبيرة.

للقيام بذلك، يتعين على الحكومات أن تغير عقليتها لتحسين التنمية الاجتماعية والاقتصادية من خلال التطبيق الفعال للتدابير اللازمة لزيادة تسهيل النقل عبر الطرق، وبالتالي التجارة، والقيام بشراكة حقيقية بين القطاعين العام الخاص في مجال صناعة النقل على الطرق.

وبخلاف ذلك، فإن الحالية المعادية لسياسة النقل عبر الطرق والعواقب المترتبة على زيادة

الإشباع في الموانئ والمطارات ستؤدي إلى مزيد من التصحر في جارة المناطق النائية، واستمرار انتقال الإنتاج في مكانه الصحيح إضافة إلى تدمير فرص العمل. هذا الموقف يتعارض تماماً مع التزام قطاع النقل بضمان التنمية المستدامة في كل مكان، كما كانت بالأمس، وكما هي اليوم للأجيال القادمة في المستقبل!

في الختام، فأنا نقول... نعم... نستطيع أن ننجح في إعادة تحقيق الرخاء المستدام في كل مكان، لأن جميع الجمعيات الأعضاء وجميع مشغلي أساطيل النقل من يعملون تحت مظلة الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق، ملتزمون بالعمل معاً من أجل مستقبل أفضل ويد بيد مع صانعي القرار في الحكومات المختلفة، وكلنا أمل بأن التزامات الجميع ستتخطى مرحلة الأقوال إلى مرحلة متقدمة من العمل والتنفيذ.



مارتن ماروني

*Working together  
for a better future*

**IRU**

*s i n c e 1 9 4 8*





**International Road Transport  
Union, Secretariat General**

3, rue de Varembe  
B.P. 44  
CH-1211 Geneva 20  
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00  
Fax: +41-22-918 27 41  
E-mail: [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation  
to the European Union**

32-34, avenue de Tervueren  
Bte 37  
B-1040 Brussels  
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80  
Fax: +32-2-743 25 99  
E-mail: [brussels@iru.org](mailto:brussels@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation  
to the CIS Region**

Office 417, entr. 6  
12, Krasnopresnenskaya nab.  
Moscow 123610  
Russia

Tel: +7-495-258 17 59  
Fax: +7-495-258 17 60  
E-mail: [moscow@iru.org](mailto:moscow@iru.org)  
Web: [www.iru-cis.ru](http://www.iru-cis.ru)

**IRU Permanent Delegation  
to the Middle East and Region**

Selenium Plaza  
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11  
Beşiktaş 34349 Istanbul  
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00  
Fax: +90-212-215 60 10  
E-mail: [istanbul@iru.org](mailto:istanbul@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

*Working together  
for a better future*



since 1948

©2009 IRU I-0223-1(e)