

خطة عمل

من أجل نقل طرقي آمن و فعال في
العالم العربي



خطة عمل

من أجل نقل طرقي آمن و فعال في
العالم العربي

تسهيل النقل الطرقي من أجل المزيد من النمو و
الازدهار في العالم العربي



النقل الطرقي



التسهيل



السلامة الطرقية



شهادة الكفاءة المهنية للمدراء



التدريب على نقل المواد الخطرة

الشركاء

يهدف مشروع البنك الإسلامي للتنمية (IDB) - الاتحاد العربي للنقل البري (AULT) - الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) إلى تحسين فعالية خدمات النقل البري في المنطقة العربية عن طريق تيسير التجارة وتعزيز سلامة الطرق وزيادة الاحترافية في عمليات النقل البري

البنك الإسلامي للتنمية



الاتحاد العربي للنقل البري



الاتحاد الدولي للنقل البري



استعمل قارئ
البار كود لمشاهدة
الفيديو الخاص
بالمشروع



المحتويات

		1 تسهيل التجارة والنقل الطرقي على مستوى العالم	
		أ. دور النقل الطرقي في العولمة	4
		ب. النقل الطرقي لزيادة معدل التجارة	5
		ت. تسهيل النقل الطرقي على مستوى العالم	5
		2 نظرة سريعة على التعاون الاقتصادي بين الدول العربية	
		أ. تاريخ التعاون و التكامل الاقتصادي	6
		ب. إحصائيات التجارة والنقل	8
		ت. مقارنة مع المناطق الأخرى (الاتحاد الأوروبي ومنظمة التعاون الاقتصادي و منظمة التعاون الاقتصادي في منطقة البحر الأسود)	9
		3 نظرة سريعة على صناعة النقل الطرقي في العالم العربي	
		أ. الأسواق الرئيسية	10
		ب. نبذة عن الصناعة	10
		4 مشروع البنك الإسلامي للتنمية – الاتحاد العربي للنقل البري – الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لتطوير صناعة النقل الطرقي في العالم العربي	
		أ. الأهداف الرئيسية	12
		ب. المكونات الرئيسية وموجز بالأنشطة	12
		5 صناعة النقل الطرقي: الفرص والتحديات في العالم العربي	
		أ. حالة النقل الطرقي على مستوى خطوط السير الرئيسية في منطقة الشرق الأوسط	15
		ب. مقارنة الأداء عند الممرات مع منطقة آسيا الوسطى	17
		6 حالة اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية لتسهيل التجارة والنقل الطرقي في العالم العربي	18
		7 اتفاقية النقل الطرقي الدولي (TIR)	
		أ. السمات الرئيسية	20
		ب. الأدوات الأساسية	20
		ت. المزايا	21
		ث. طريقة الانضمام إلى الاتفاقية وتنفيذها	21
		8 سلامة الطرق في العالم العربي	
		أ. حالة سلامة الطرق	22
		ب. سلامة الطرق والنقل الطرقي التجاري	22
		ت. السبب الرئيسي لحوادث مركبات النقل الثقيل	22
		ث. سبل العلاج الرئيسية	23
	9 التدريب المهني في العالم العربي		
24	أ. المعايير النوعية الدولية للالتحاق بالمهنة		
25	ب. التدريب المهني وفق المعايير الدولية		
26	ت. تطوير القدرة التدريبية المهنية في العالم العربي		
27	10 النتائج		
	الجدول		
8	الجدول رقم 1: إجمالي التجارة العربية الخارجية		
	الجدول رقم 2: حصة التجارة العربية البينية من إجمالي التجارة العربية		
8			
10	الجدول رقم 3: طول الطرق وعدد مركبات نقل البضائع		
	الجدول رقم 4: مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) التابع للبنك الدولي في الدول العربية عام 2012		
11	الجدول رقم 5: ملخص رحلات المرحلة (4) للمبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل الطرقي (NELTI-4)		
15			
16	الجدول رقم 6: ملخص المسافة والسرعة حسب الممر		
16	الجدول رقم 7: ملخص أوقات الانتظار حسب الممر		
17	الجدول رقم 8: ملخص التكاليف حسب الممر		
	الجدول رقم 9: مقارنة بين المرحلة (4) من المبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل الطرقي (في الدول العربية) و(المرحلة 3) من المبادرة الأوروآسيوية الجديدة للنقل الطرقي (منطقة منظمة التعاون الاقتصادي)		
17			
	الجدول رقم 10: حالة اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية لتسهيل التجارة والنقل الطرقي في العالم العربي		
18			
	الأشكال		
	الشكل رقم 1: الشركاء التجاريون للدول العربية في عام 2010		
9			
	الشكل رقم 2: مقارنة بين التجارة الإقليمية البينية و التجارة العالمية		
9			

تسهيل التجارة والنقل الطرقي على مستوى العالم

1

أي عقوبة تُفرض على النقل الطرقي تمثل عقوبة أكبر على الاقتصاد بشكل عام.

أ. دور النقل الطرقي في العولمة

قبل عام 1989 ، كان ينقسم العالم بشكل رئيسي إلى معسكرين؛ معسكر الدول الغربية التي تتميز باقتصادات السوق ومعسكر الدول الشرقية، بما فيها الصين، وكانت تتميز بالاقتصادات المخططة. ولذا كانت لا توجد سياسة للاقتصاد العالمي. ومنذ انتهاء الحرب الباردة، عززت العولمة من التنمية الاقتصادية وأصبح لدينا رؤية شاملة للمستقبل. وإذا كان الأثر الرئيسي للعولمة في عصر الاقتصاد الحر هو إجراء البحث لتصنيع أفضل المنتجات ولإجراء أنشطة التداول التجاري في أفضل الظروف الاجتماعية والاقتصادية المالية الممكنة، فينبغي علينا أن ندرك أيضاً أن السوق مفتوح لأي شخص وأن القوة الاقتصادية الدافعة ستسعى أيضاً إلى تطوير أنشطتها التجارية لتعزيز تواجدتها على الساحة. ستؤدي عملية العولمة هذه، إلى جانب التباينات الحادة بين كافة الاقتصادات القومية الحرة من ناحية المعرفة وتوفر المواد الخام والتكاليف الاجتماعية، إلى حدوث زيادة كبيرة ليس فقط على مستوى التجارة والنقل ولكن أيضاً على مستوى بعض طلبات العملاء والمنافسة.

بالإضافة إلى ذلك، تعد صناعة النقل الطرقي في واقع الأمر وسيلة فعالة في ربط كافة الأنشطة التجارية بجميع الأسواق العالمية الرئيسية وتعزيز التجارة وخلق فرص عمل وضمان توزيع الثروة بشكل أفضل وتوحيد البشر. ويلعب النقل الطرقي دوراً حاسماً في الحياة الاقتصادية الاجتماعية اليومية في الدول الصناعية والنامية على حد سواء. بدون النقل الطرقي، وبصورة موجزة، لن تتمكن الدول الصناعية والدول النامية من تحقيق التنمية الاقتصادية والاستقرار الاجتماعي والرخاء.

لهذا السبب، فإن أي عقوبة تُفرض على النقل الطرقي تمثل عقوبة أكبر على الاقتصاد بشكل عام.



ب. النقل الطرقي لزيادة معدل التجارة

ويمكن الهدف الرئيسي من أي وسيلة نقل في ضمان نقل الأفراد والبضائع بأكثر الطرق فعالية ومقارنة بخدمات النقل من الباب إلى الباب، فالنقل الطرقي يظل أكثر وسائل النقل فعالية وكفاءة.

في ظل العصر الحالي القائم على عولمة الاقتصاد، لا يمثل النقل الطرقي وسيلة نقل فحسب، بل إنه أداة إنتاج أساسية لضمان تعزيز المنافسة في التنمية الاقتصادية والتجارية المستدامة على مستوى جميع الدول.

حسب البحوث، إن مستويات التخزين في شركات البلدان النامية هو 2-5 مرات أكثر من أولئك في الاقتصادات النامية، حيث تشير التقديرات إلى إمكانية تقليص تكاليف الإنتاج بنسبة 20% في حالة تقليل مستويات المخزون إلى النصف

في جميع دول الاقتصادات المتقدمة، فإن النقل الطرقي هو وسيلة النقل الرئيسية التي تخدم الاقتصاد وتساعد على توزيع الثروة. ففي أوروبا على سبيل المثال، تنقل الشاحنات 70% من إجمالي حجم النقل و90% من إجمالي حجم البضائع. وتوفر الباصات والحافلات للعملاء نفس المزايا والراحة التي يحصل عليها أصحاب السيارات الخاصة. جدير بالذكر أن سياحة الحافلات تمثل 2% تقريباً من إجمالي الناتج المحلي في أوروبا.

إن النقل الطرقي مكون أساسي من مكونات الأنشطة الزراعية والصناعية والتجارية، فيفضل خدماته الحديثة والمبتكرة يتم الوفاء باحتياجات النقل والاحتياجات اللوجستية (نظام الإنتاج الآني والتخزين وتوفير الأساطيل جيدة الصيانة لتوزيع البضائع النهائية و شبه النهائية على المستويين الإقليمي و المحلي)

توفر هذه الصناعة فرص عمل للجميع: من سائقي الحافلات وسائقي سيارات الأجرة وسائقي شاحنات التوزيع أو النقل لمسافات طويلة وسائقي الشاحنات والناقلات المبردة، وكذلك فنيو الصيانة والخبراء في مجالي اللوجستية والكمبيوتر والمديرين والمندوبين التجاريين!

ومع ذلك، وللوفاء باحتياجات النقل، تؤثر جميع وسائل النقل تأثيراً سلبياً على البيئة ويتعين على الحكومات والقطاع الخاص الحد من هذا التأثير.

ج. تسهيل النقل الطرقي على مستوى العالم

والأسواق العالمية، وهو ما يمكن تحقيقه بسهولة عن طريق التصديق على اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية متعددة الأطراف لتسهيل التجارة والنقل الطرقي، وخاصة اتفاقيتي المواءمة و النقل الطرقي الدولي.

عزز مرصد أوقات الانتظار على الحدود (BWTO) التابع للاتحاد الدولي للنقل الطرقي من التسهيل والتأمين الذي توفره اتفاقيات الأمم المتحدة، حيث يتيح تطبيق الاتحاد الدولي للنقل الطرقي المتوفر على الإنترنت للسلطات الجمركية إمكانية الإبلاغ بأي أوقات انتظار على الحدود، بدون رسوم ومن أي مكان في العالم، من ناحية أخرى، بواسطة أدوات IT TIR لإدارة المخاطر، مثل التصريح الإلكتروني المسبق للنقل الطرقي الدولي (IRU-TIR-EPD) بالإضافة إلى طرق TIR-EPD الخضراء على الحدود و النقل الطرقي الدولي الأمن الآني (TIR RTS) التي طورها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي من خلال شراكة ناجحة مع السلطات الجمركية القومية في أكثر من 25 دولة

تعمل هذه الاتفاقيات على تبسيط الإجراءات الجمركية الرسمية على الحدود من خلال تحسين أوضاع الأمن التجاري مع تقليل أوقات الانتظار عن طريق ضمان إتمام الإجراءات الجمركية في الدولة التي تبدأ منها الرحلة والدولة الوجهة فيما يعرف باتفاقية المواءمة. ويمكن تطبيق اتفاقيات التسهيل الفعالة هذه، التي تستند إلى اتفاقيات الأمم المتحدة، ليس فقط على طرق المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي، لكن يمكن تطبيقها أيضاً في أي مكان في جميع القارات التي يواجه فيها مشغلي النقل الطرقي الدولي والتجارة نفس هذه العوائق التي تؤثر على التجارة العالمية والتنمية الاقتصادية.

يعد تسهيل النقل الطرقي عاملاً رئيسياً لتحقيق التنمية الاقتصادية وتعزيز التجارة.

لعبت الأمم المتحدة ولاسيما اللجنة الاقتصادية لأوروبا دوراً تاريخياً في التسهيل النظامي متعدد الجوانب للنقل الطرقي من خلال وضع 58 آلية لتسهيل التجارة والنقل الطرقي منذ الحرب العالمية الثانية.

من المعروف اليوم أن دعم تسهيل النقل الطرقي الدولي ومن ثم تعزيز التجارة، يعد عاملاً رئيسياً لاستعادة التنمية الاقتصادية خلال عام 2012 وتسريعها، كما هو الحال في دول البريكس.

من المعروف اليوم أن دعم تسهيل النقل الطرقي الدولي ومن ثم تعزيز التجارة، يعد عاملاً رئيسياً لاستعادة التنمية الاقتصادية خلال عام 2012 وتسريعها، كما هو الحال في دول البريكس. يراقب مشروع المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي (NELTI) التي أطلقها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عام 2008، التسليم التجاري للبضائع بالشاحنات عبر مختلف الطرق وخطوط السير التجارية الرئيسية بين آسيا وأوروبا والشرق الأوسط. وتُظهر النتائج احتمال احتدام المنافسة في مجال التنمية التجارية عبر جميع طرق المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي، ولكنها تُظهر أيضاً أن أكثر من 40% من وقت النقل يضيع عند الحدود بسبب اتباع إجراءات غير ملائمة. والأسوأ من ذلك، أن نتائج الدراسة الاستقصائية الأخيرة تُظهر أن أوقات انتظار الشاحنات عند الحدود يمكن أن تستغرق ما يصل إلى 57% من إجمالي وقت الرحلة عبر بعض خطوط السير التجارية في العالم العربي.

ونتيجة لذلك، أصبح تسهيل الإجراءات الجمركية مطلباً ملحاً فرضته عولمة التجارة

نظرة سريعة على التعاون الاقتصادي بين الدول العربية

2

أ. تاريخ التعاون و التكامل الاقتصادي

< الاتفاقية العربية لتنظيم قواعد النقل الطرقي للركاب

تم التصديق على هذه الاتفاقية من قبل مجلس جامعة الدول العربية في عام 2006 . ووقع على هذه الاتفاقية كل من البحرين وتونس وسوريا وفلسطين وليبيا واليمن. وتهدف هذه الاتفاقية إلى تنظيم النقل الطرقي للركاب بين الدول العربية و غيرها وتعزيز تطوير الروابط الاقتصادية والاجتماعية بين الدول العربية. وتهدف كذلك إلى تعزيز السياحة بين الدول العربية والتخلص من العوائق التي تواجه حركة الركاب على الطرق الدولية بين الدول العربية

تغطي اتفاقية نقل الركاب حركة الركاب (العامة و الخاصة و السياحة) على الطرق في جميع الدول الأعضاء. وتضمن هذه الاتفاقية التزام المركبات المسجلة في الدول الأعضاء بقوانينها من خلال عدم تجاوز الأوزان والأبعاد والحمولات المسموح بها على محاور الشاحنة وعدد الركاب المسموح به على شبكات الطرق في الدول العربية، بدون موافقة مسبقة من الجهات المعنية. علاوة على ذلك، يتم تحصيل الرسوم والضرائب المفروضة على عبور الحدود بموجب الاتفاقية الثنائية ذات الصلة والموقعة بواسطة الدول العربية. وتراقب لجنة فنية تنفيذ هذه الاتفاقية، وتتكون من مندوبين عن الدول العربية والاتحاد العربي للنقل البري (AULT)

< نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (ITSAM)

كجزء من تعزيز تسهيل التجارة والنقل الطرقي، طورت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا التابعة للأمم المتحدة (UN-ESCWA) في عام 1999 نظاماً للمشرق العربي ليكون شبكة نقل إقليمية.



في الوقت الذي تم فيه إنشاء السوق الأوروبي المشترك من خلال معاهدة روما عام 1957، كانت الدول العربية قد وقّعت فيما بينها معاهدة الدفاع العربي المشترك و التعاون الاقتصادي و اتفاقية لتسهيل التجارة و تنظيم تجارة الترانزيت و اتفاقية الوحدة الاقتصادية بين دول الجامعة العربية.

بالإضافة أنشؤنا الجامعة العربية عام 1945 كمؤسسة للتنسيق السياسي. و من المفارقات، أنه بالرغم من أن الدول العربية كانت الرائدة في التكامل الاقتصادي و السياسي، لدى الشرق الأوسط اليوم أقل تبادل تجاري فيما بينه من أي إقليم آخر في العالم. بعد قول ذلك، قدمت عملية التعاون الاقتصادي العربي مشاريع و إجراءات ملموسة و تجارة و نقل طرقي إقليمي و دون إقليمي

< نظام النقل العابر العربي

أبرمت الدول العربية اتفاقية تنظم النقل العابر بين الدول الأعضاء في الجامعة العربية لتنسيق إجراءات النقل العابر على مستوى هذه الدول ولتعزيز مزيد من التكامل الاقتصادي والتجاري في العالم العربي. وتعمل هذه الاتفاقية كإطار قانوني موحد لشركات النقل والسلطات المعنية بنقل البضائع والأمتعة الشخصية والمركبات عبر الطرق والسكك الحديدية والطرق المائية الإقليمية على مستوى دول الجامعة العربية. وتشتمل الاتفاقية كذلك على النقل العابر للبضائع.

تسمح اتفاقية النقل العابر بين الدول العربية باستخدام وثيقة نقل واحدة تصدرها الدولة التي تبدأ منها الرحلة بدلاً من استخدام وثائق جمركية متعددة في الطريق. ومع ذلك يجب مراجعة اتفاقية النقل العابر بين الدول العربية وتحديثها بشكل منتظم لضمان فعالية النظام.

وفي هذا الإطار، طلب المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لجامعة الدول العربية من الأمانة العامة لجامعة الدول العربية تطوير هذه الاتفاقية على أساس ما يلي: تنسيق إجراءات ورسوم النقل العابر وتنظيم الضمانات المالية المطلوبة، بالإضافة إلى تحديد المعايير الفنية للشاحنات.

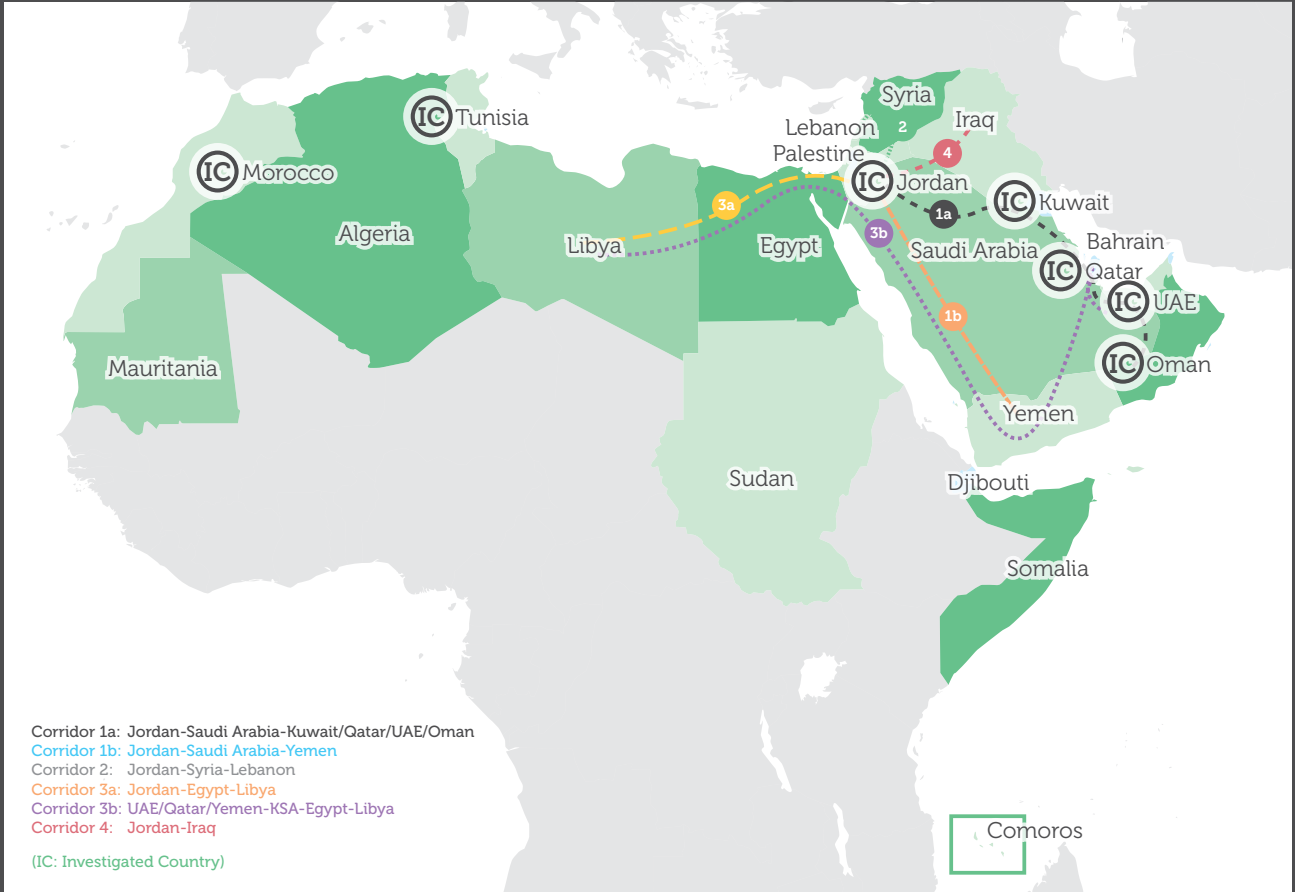
ويهدف ذلك إلى تحديث شبكة الطرق في المنطقة وإنشاء شبكة سكك حديدية تربط المشرق العربي بأوروبا ومنطقة الخليج العربي.

في هذا الصدد، تم إعداد خريطة توضح الطرق الرئيسية والسكك الحديدية والموانئ والمطارات ذات الأهمية الدولية. وكنتيجة لنظام النقل المتكامل في المشرق العربي، اعتمدت الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا اتفاقية الطرق الدولية في المشرق العربي في عام 2001 واتفاقية السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في عام 2002

< اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

أصبح النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عنصراً رئيسياً في السنوات الأخيرة، حيث يؤثر على فعالية التدفق التجاري بين الدول العربية ومع العالم.

وكجزء من الجهود الرامية إلى وضع نظام نقل متكامل بين دولها الأعضاء، قدمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا مسودة في عام 2007، وهي عبارة عن اتفاقية لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي. وقد اتفقت مع الدول العربية أن خلاصة هذه الاتفاقية ستمثل نتيجة جهودهم المشتركة في تعزيز النقل متعدد الوسائط بين جميع الدول العربية. وتحدد الاتفاقية على سبيل المثال لا الحصر، وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط ومسؤولية وكيل الشحن في النقل الدولي متعدد الوسائط ورسوم الشحن والحق في مراقبة البضائع وإجراءات التقاضي والتحكيم.



ب. إحصائيات التجارة و النقل

حققت الصادرات العربية نموًا في عام 2010 بالتوازي مع الاقتصاد العالمي. وبلغ إجمالي الصادرات 904.5 دولارًا أمريكيًا مقارنة بمبلغ 722 دولارًا أمريكيًا في عام 2009. وبذلك يكون معدل نمو الصادرات العربية قريب نسبيًا من معدل نمو الصادرات العالمية.

وأدى ذلك إلى أن تبقى حصة الصادرات العربية من إجمالي الصادرات العالمية كما هي لم تتغير بنسبة 1.5 %.

الجدول 1: إجمالي التجارة العربية الخارجية 2006 - 2010

متوسط التغيير أثناء الفترة من 2006 إلى 2010	نسبة التغيير السنوي					دولار أمريكي (مليار)					
	2010	2009	2008	2007	2006	2010	2009	2008	2007	2006	
16	25.2	-32.5	34.5	16.1	37	904.5	722.3	1070.6	538.7	685.4	الصادرات العربية
15.6	10.2	-11.7	25	32.6	22.0	655.2	594.3	673.2	400.8	406.4	الواردات العربية
9.2	21.7	-22.3	15.1	15.6	16.1	15,238.0	12,522.0	16,116.0	14,000.0	12,113.0	الصادرات العالمية
8.9	20.9	-23.0	15.5	15.0	16.5	15,376.0	12,718.0	16,520.0	14,300.0	12,437.0	الواردات العالمية
						5.9	5.8	6.6	5.7	5.7	نسبة الصادرات العربية إلى الصادرات العالمية
						4.3	4.7	4.1	3.8	3.3	نسبة الواردات العربية إلى الواردات العالمية

المصدر: التقرير الاقتصادي العربي المشترك لعام 2011

سجلت واردات الدول العربية ارتفاعًا بنسبة 10.2 % في عام 2010 بقيمة 655 مليار دولار أمريكي في حين أنها كانت بقيمة 594 مليار دولار أمريكي في عام 2009. وبناءً على ذلك، تكون نسبة الواردات العربية مقارنة بالواردات العالمية قد انخفضت بنسبة 4.3 % في عام 2010 مقارنة بنسبة 4.7 % في عام 2009².

جدول 2: حصة التجارة العربية البنينة من إجمالي التجارة العربية (%) 2006 - 2010

2010	2009	2008	2007	2006	
8.6	10.6	8.9	8.9	8.5	نسبة الصادرات العربية البنينة مقارنة بإجمالي الصادرات العربية
11.8	12.2	12.9	11.9	13.2	نسبة الواردات العربية البنينة مقارنة بإجمالي الواردات العربية

المصدر: التقرير الاقتصادي العربي المشترك لعام 2011

تأثرت حصة التجارة العربية البنينة من إجمالي التجارة العربية بمعدل نمو الصادرات العربية البنينة في عام 2010، حيث تقلص معدل نمو إجمالي الصادرات العربية بسبب زيادة صادرات النفط وأسعاره. وأدى هذا إلى تقلص حصة الصادرات العربية البنينة من إجمالي الصادرات العربية من 10.6 % في عام 2009 إلى 8.6 % في عام 2010. وبالمثل، فكمما أثر معدل نمو الواردات العربية البنينة على انخفاض معدل نمو إجمالي الواردات العربية، فقد تقلصت حصة الواردات العربية البنينة من إجمالي الواردات العربية من نسبة 12.2 % في عام 2009 إلى نسبة 11.8 % في عام 2010³.

على الرغم من ازدياد الصادرات العربية إلى جميع الشركاء التجاريين في عام 2010، إلا أن الإحصائيات التجارية تعكس تغيرًا طفيفًا في حصة الشركاء التجاريين الرئيسيين⁴.

الشكل 1: الشركاء التجاريون للدول العربية في عام 2010

الصادرات العربية (%)



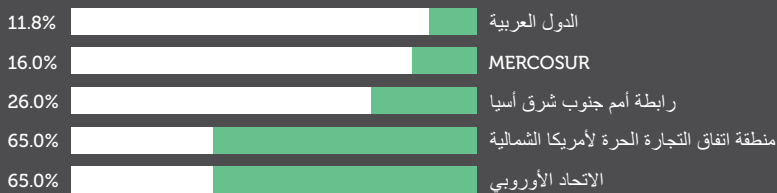
الواردات العربية (%)



المصدر: التقرير الاقتصادي العربي المشترك لعام 2011

ج. مقارنة مع المناطق الأخرى (الاتحاد الأوروبي ومنظمة التعاون الاقتصادي و منظمة التعاون الاقتصادي في منطقة البحر الأسود)

الشكل 2: مقارنة بين التجارة الإقليمية مقابل العالمية



المصدر: البنك الدولي

تبلغ نسبة التداول التجاري بين الدول العربية 11.8% ، مقارنة بمنطقة اتفاق التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) والاتحاد الأوروبي (EU) بنسبة 65% ورابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) بنسبة 26% والسوق الجنوبية المشتركة (MERCOSUR) بنسبة 16.0%

نظرة سريعة على صناعة النقل الطريقي في العالم العربي

أ. الأسواق الرئيسية

تسيطر الدول غير العربية على التجارة في الدول العربية. فعلى سبيل المثال تصدر المملكة العربية السعودية، وهي أكبر دولة تجارية في الدول العربية، 13.5% فقط إلى الدول العربية الأخرى وتستورد منها 9.2% فقط من إجمالي وارداتها.

وتصدر كذلك الإمارات العربية المتحدة 20.4% إلى الدول العربية الأخرى وتستورد 9% فقط من الدول العربية

تزداد نسبة التداول التجاري بين البحرين وسوريا والأردن عن غيرها من الدول العربية، حيث تبلغ نسبة صادرات هذه الدول إلى الدول العربية الأخرى 62.5% و53.5% و50.4%.

ب. نبذة عن الصناعة

يبقى الطلب على خدمات النقل الطريقي مرتفعاً في العالم العربي بسبب جودة البنية الأساسية للطرق في المنطقة وقلة تكلفة الوقود في بعض الدول العربية وعدم وجود رسوم باهظة على النقل الطريقي وعدم كفاية شبكة السكك الحديدية الحالية للطلب على النقل الطريقي.

يعتبر عدد الطرق القومية، وخاصة الممهدة منها، قليل في العالم العربي مقارنة بدول الاقتصادات المتقدمة، بسبب المناطق الصحراوية الشاسعة في العالم العربي. ومن المهم أيضاً ملاحظة أن البنية الأساسية للطرق تتنوع في المنطقة بين الدول الفقيرة والدول الغنية.

الجدول 3 طول الطرق وعدد مركبات نقل البضائع

الدولة	إجمالي طول الطرق (كم)	عدد مركبات البضائع
الجزائر	110,125 (2006)	1,171,075 (2007)
بحرين	4,122 (2010)	60,865 (2010)
جزر القمر	740 (2009)	n/a
دجيبوتي	n/a	n/a
مصر	102,257 (2010)	937,234 (2010)
عراق	42,334 (2009)	56,703 (2009)
الأردن	7,100 (2010)	264,818 (2010)
كويت	6,608 (2010)	9,941 (2010)
لبنان	6,680 (2009)	135,393 (2009)
ليبيا	30,000 (2008)	393,177 (2007)
موريتانيا	11,066 (2007)	10,200 (2006)
المغرب	40,938 (2009)	46,682 (2009)
عمان	25,926 (2009)	109,118 (2003)
فلسطين	5,131 (2009)	20,266 (2009)
قطر	9,966 (2009)	22,896 (2009)
السعودية	187,558 (2009)	1,794 (2008)
الصومال	22,100 (2011)	n/a
السودان	7,564 (2009)	n/a
سوريا	68,157 (2009)	629,254 (2009)
تونس	19,371 (2010)	405,855 (2010)
الإمارات العربية المتحدة	n/a	129,619 (2009)
اليمن	16347 (2010)	9,902 (2010)

المصدر: التقرير السنوي عن عام 2011 لبرنامج تمويل التجارة العربية

< الأداء اللوجستي للدول في العالم العربي

وقد حرصوا على دمج المعلومات المتعمقة للدول التي يعملون بها مع التقييمات النوعية المفيدة للدول الأخرى التي يتداولون معها تجاريًا ومع الخبرة العالمية في مجال الخدمات اللوجستية.

يتم إكمال الملاحظات الواردة من المشغلين بالبيانات الكمية حول أداء العناصر الرئيسية للخدمات اللوجستية في الدولة محل العمل، وتجدر الإشارة إلى أنه تم تجميع البيانات لعدد 155 دولة.

يوضح الجدول رقم 4 التالي تصنيف الدول العربية في هذا التقرير:

في عام 2012، أصدر البنك الدولي تقريرًا حول إقامة الروابط من أجل المنافسة 2012 – الخدمات اللوجستية للتجارة في الاقتصاد العالمي، بهدف فهم طبيعة أداء الدول المختلفة في مجال اللوجستية التجارية ومعرفة الإجراءات التي سيتخذونها لتحسين أدائهم.

يستند مؤشر الأداء اللوجستي إلى دراسة استقصائية عالمية للمشغلين تم إجراؤها على أرض الواقع (وكلاء الشحن العالميين و شركات النقل السريع)؛ مع تقديم ملاحظات على "مراعاة" الخدمات اللوجستية في الدول التي يعملون بها والدول التي يتداولون معها تجاريًا.

الجدول رقم 4: مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) التابع للبنك الدولي في الدول العربية عام 2012

الاقتصاد	التصنيف	النتيجة	نسبة الأعلى أداءً %
الإمارات العربية المتحدة	17	3.78	88.9
قطر	33	3.32	74.3
السعودية	37	3.18	69.7
تونس	41	3.17	69.4
البحرين	48	3.05	65.7
المغرب	50	3.03	65
مصر	57	2.98	63.3
عمان	62	2.89	60.4
اليمن	63	2.89	60.3
الكويت	70	2.83	58.5
سوريا	92	2.6	51.3
لبنان	96	2.58	50.6
الأردن	102	2.56	49.8
الجزائر	125	2.41	45.3
موريتانيا	127	2.4	44.7
ليبيا	137	2.28	41
العراق	145	2.16	37.1
جزر القمر	146	2.14	36.5
السودان	148	2.1	35.3
دجيبوتي	154	1.8	25.5

المصدر: إقامة الروابط من أجل المنافسة، الخدمات اللوجستية للتجارة في الاقتصاد العالمي، البنك الدولي 2012

مشروع البنك الإسلامي للتنمية – الاتحاد العربي للنقل البري – الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لتطوير صناعة النقل الطرقي في العالم العربي

4

قدم البنك الإسلامي للتنمية (IDB) للاتحاد العربي للنقل البري (AULT) منحة مساعدة تقنية في عام 2011 ، وقد تم تمويلها بالاشتراك مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. واستهدفت المنحة معالجة موضوع التنمية المستدامة للنقل الطرقي في العالم العربي، باعتباره المساهم الرئيسي في التنمية الاقتصادية في المنطقة.

يهدف مشروع البنك الإسلامي للتنمية – الاتحاد العربي للنقل البري – الاتحاد الدولي للنقل الطرقي إلى تحسين فعالية خدمات النقل الطرقي في العالم العربي، من خلال تسهيل التجارة وتعزيز سلامة الطرق وزيادة الاحترافية في مجال النقل الطرقي

يعد النقل الطرقي عاملاً أساسياً يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والحد من الفقر. فمن خلال تقليل الوقت والتكاليف وتحسين خدمات التنقل والوصول، يتيح النقل الطرقي إمكانية أداء الأنشطة الاقتصادية والرعاية الصحية والتعليم والتنمية الاجتماعية بشكل أكثر فعالية وكفاءة.

أ. الأهداف الرئيسية

تمثلت الأهداف الرئيسية من المشروع المشترك بين البنك الإسلامي للتنمية والاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد الدولي للنقل في المساهمة فيما يلي:

- < رفع الكفاءة المهنية
- < تحسين سلامة الطرق
- < تحسين إستراتيجيات تسهيل النقل الطرقي

تركزت المزايا الرئيسية من المشروع في التأكيد على العناصر الرئيسية لتقديم:

- < الخدمات الاحترافية الفعالة، ومن ثم زيادة النشاط التجاري والربحية؛
- < الإجراء الحكومي لمعالجة السبب الرئيسي لوقوع الحوادث، ومن ثم زيادة سلامة الطرق
- < وتنسيق الإجراءات عند الحدود وزيادة سرعتها، ومن ثم تقليل أوقات الانتظار على الحدود.

ب. المكونات الرئيسية وموجز بالأنشطة

< التدريب المهني

وقع الاختيار على جهات تدريب معينة في الدول العربية لكي تستفيد من برامج أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، ثم جرت عملية نقل تضمنت العمل التحضيري وتقديم "تدريب المدرب" بالإضافة إلى البرامج التدريبية الأخرى في أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.



< السلامة الطرقيّة

زاد اهتمام المجتمعات المدنية والحكومات بموضوع سلامة الطرق بشكل ملحوظ في العالم العربي بسبب وقوع حوادث مميتة وخطيرة كل يوم وما يصاحبها من تكاليف مادية وضحايا بشرية. ويقال أن هناك محدودية في الإحصائيات الدقيقة المتاحة بشأن سلامة الطرق إلى جانب قلة معرفة أسباب الحوادث بالإضافة إلى أن معلومات أسباب حوادث الشاحنات تكاد تكون غير موجودة.

أحدث القرار الذي أقره مجلس وزراء النقل العرب في عام 2011 وبنادي السلطات بالمساهمة في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق التابع للأمم المتحدة من خلال تحليل وضع سلامة الطرق في دولهم ودراسة السبب الرئيسي للحوادث بالإضافة إلى إعداد دراسة جدوى مسبقة عن أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية (LASTAC).

حرص خبراء الاتحاد الدولي للنقل الطرقي على نقل المعلومات والمهارات اللازمة من أجل إجراء وتقديم التدريب المهني على النقل الدولي للبضائع الخطرة عبر الطرق (ADR) وعلى شهادة الكفاءة المهنية للمديرين (CPC Manager).

و عند الانتهاء من البرامج التدريبية واختبارات المعلمين ، حصل معلمو معاهد التدريب المعتمدة على دبلومة المعلمين من أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. يمكن الوصول إلى بعض مقتطفات "تدريب المدرسين" والبرامج التجريبية من خلال أخبار أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

و في النهاية، عُقدت ورش عمل قومية لدى الجهات المعنية العامة والخاصة في مصر والأردن وقطر بهدف زيادة الوعي بشأن توفر أطر عمل التأهيل المهني المرتبطة بالنقل الطرقي.

التأكيد على الدول الأعضاء في الجامعة العربية بضرورة التوقيع على وتطبيق اتفاقيات تسهيل التجارة والنقل الطرقي التابعة للأمم المتحدة واتفاقيات منظمة الجمارك العالمية

< تسهيل النقل الطرقي

أ. الالتزام باتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة بشأن تسهيل النقل الطرقي في العالم العربي

تبلغ نسبة التجارة البينية في منطقة الدول العربية % 11.8 فقط من إجمالي حجم التجارة. ومن العوامل التي تساهم في هذا الرقم المحدود هو استمرار مواجهة قطاع النقل الطرقي الدولي بعض العوائق في العالم العربي. وترتبط هذه العوائق بصفة أساسية بعمليات عبور الحدود.

كجزء من دراسة تسهيل النقل الطرقي، أطلق الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري المرحلة رقم 4 من المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي (NELTI) التابعة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عام 2012 ، والتي تم فيها تجميع بيانات فعلية عن النقل الطرقي عبر خطوط السير التجارية الرئيسية في الدول العربية. وتهدف هذه المبادرة إلى تحديد المعوقات الرئيسية والعوائق غير المادية التي تواجه قطاع النقل الطرقي الدولي في العالم العربي وتقديم توصيات لدعم التنمية الاقتصادية الإقليمية من خلال تسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي. كما تم تجميع بيانات عن أحوال النقل الطرقي الفعلية من مشغلي النقل الطرقي في أكثر من 10 دول من خلال استبيانات أُعدت خصيصاً للسائقين، والتي تم تحليلها بما يتوافق مع منهجية الوقت/التكلفة - المسافة الخاصة باللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ.

أظهرت نتائج الدراسة الاستقصائية أن وقت الانتظار في الصفوف عند الحدود للمراقبة والفحص يستغرق معظم وقت الرحلة على طول ممرات النقل الطرقي الدولي

في العالم العربي - أي أكثر من 57% من وقت الرحلة بالكامل. وقد قُدّر حجم الخسائر بسبب أوقات الانتظار على الحدود للرحلة محل الدراسة بقيمة 2.720 يورو.

ولذلك، تم التأكيد على الدول الأعضاء في الجامعة العربية بضرورة التوقيع على وتطبيق اتفاقيات تسهيل التجارة والنقل الطرقي التابعة للأمم المتحدة واتفاقيات منظمة الجمارك العالمية مثل:

- < الاتفاقية الدولية للسير على الطرق، 1968 ؛
- < الاتفاقية الدولية للافتات وإشارات الطرق، 1968 ؛
- < الاتفاقية الخاصة بتبني قوانين تقنية موحدة تسري على المركبات ذات العجلات والمعدات وقطع الغيار التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه الأحكام، 1958 ؛
- < اتفاقية النقل البري الدولي (TIR, 1975)؛
- < اتفاقية عقود النقل الدولي للسلع على الطرق (CNR, 1956)؛
- < الاتفاقية الجمركية حول الحاويات، 1972 ؛
- < الاتفاقية الدولية حول توحيد مراقبة السلع على الحدود، 1982 وملحقها 8 حول النقل الطرقي؛
- < الاتفاقية حول النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف والمعدات الخاصة التي يجب استخدامها لهذا النقل، 1970 ؛
- < الاتفاقية الدولية حول تيسير وتسويق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المنقحة، 1999) .

أخيرًا وليس آخرًا، من المهم أيضًا أن تركز إستراتيجية تسهيل النقل والتجارة على زيادة فعالية الإجراءات الحدودية وإنشاء بنية تحتية مناسبة عند المعابر الحدودية.

يجب كذلك إنشاء مرافق البنى التحتية المساعدة على طول ممرات النقل الطرقي الدولي في العالم العربي لسانقي الشاحنات والحافلات، ولاسيما بالقرب من المعابر الحدودية. ويمكن تنفيذ ذلك من خلال تخصيص أماكن آمنة لوقوف الشاحنات والحافلات بها كافة المرافق الضرورية للسانقين والعربات والشحن.

ب. الالتزام باتفاقية النقل الطرقي الدولي التابعة للأمم المتحدة وتنفيذها في العالم العربي

بالنظر إلى توصيات وقرارات مجلس وزراء النقل العرب في عامي 2010 و 2011 ، نجده قد طلب من الدول العربية الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية بشأن تسهيل التجارة والنقل الطرقي، ولاسيما الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بمقتضى دفاقر النقل الطرقي الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي)، حيث تم شرح إستراتيجية تسهيل النقل الطرقي، والتي ركزت على تسهيل النقل الطرقي بشكل عام، بالإضافة إلى الانضمام إلى اتفاقية النقل البري الدولي وتطبيقها باعتبارها نظام العبور الجمركي العالمي الوحيد.

بقدر ما كان الاهتمام بدراسة عبور الجمارك والنقل الطرقي الدولي، كان الهدف بحث حالة اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية، ولاسيما تلك التي ترتبط بتسهيل عبور الحدود وتجميع البيانات المتعلقة بالظروف الفعلية لعبور الجمارك والمشكلات التي يعاني منها متعهدو النقل الذين يعملون في الدول العربية. كان الهدف يتمثل أيضًا في تحديد مزايا تنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي لتسهيل التجارة في الدول العربية

كان الهدف يتمثل أيضًا في تحديد مزايا تنفيذ اتفاقية النقل البري الدولي لتسهيل التجارة في الدول العربية بالإضافة إلى تقديم خطة عمل لتسهيل انضمام الدول الأعضاء في الجامعة العربية إلى اتفاقية النقل الطرقي الدولي والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود (1982) إلى جانب تقديم المساعدة التقنية لتعزيز تسهيل تنفيذ هذه الاتفاقيات.

علاوة على ذلك، تم تنظيم ورشة عمل قومية للنقل الدولي الطرقي في بيروت في عام 2013 في حين سيتم تنظيم ورشني عمل في مصر والمملكة العربية السعودية في العام نفسه، لشرح مزايا اتفاقية النقل الطرقي الدولي لصناع القرار الرئيسيين وعلاقتها بتطوير التجارة الإقليمية والتجارة بين الدول وربط الاقتصادات القومية بالأسواق الرئيسية العالمية على نحو أفضل.



صناعة النقل الطرقي: الفرص والتحديات في العالم العربي

أ. حالة النقل الطرقي على مستوى خطوط السير الرئيسية في منطقة الشرق الأوسط

الجدول رقم ٥: ملخص الرحلات

عدد الرحلات	108
(الوقت المنقضي في الطريق) بالأيام	855 يوم
المسافة المقطوعة	242,164 km
الحمولة المنقولة (بالكيلو غرام)	1,866,000 كيلو غرام
متوسط المسافة في اليوم	283 km
متوسط السرعة على الطريق	11,8 km/h
(أوقات الانتظار في صفوف) بالأيام	411.46 يوم
(مبلغ إجمالي التكاليف على الطريق) بالدولار الأمريكي	57,101 USD
(مجموع الرسوم المدفوعة غير المبررة) بالدولار الأمريكي	2,582 USD

المصدر: الخدمات الاستشارية للنقل الطرقي لتطوير إستراتيجية تسهيل التجارة والنقل الطرقي بالعالم العربي، 2013

يُظهر متوسط سرعة القيادة على الممرات 1أ و 1ب و 4 والذي يبلغ 64 - 63 كم/ساعة أن الطرق بحالة جيدة و/أو لا تواجه أي مشكلات كبرى عند ازدحام حركة السير. كما أن متوسط السرعة على الممرين 2 و 3 يبلغ 54 - 49 كم/ساعة وهو ما يمكن اعتبارها سرعة معقولة.

يبلغ متوسط السرعة بما في ذلك التوقف على كافة الممرات 11.8 كم/ساعة أي أنها سرعة منخفضة للغاية. كما يبلغ متوسط السرعة على الممرين 1أ و 1ب بما في ذلك التوقف 14 و 18 كم ساعة، وهي سرعة منخفضة للغاية. وترتبط المشكلات الكبرى بعبور الحدود والانتظار لفترات طويلة في صفوف الانتظار. ويبلغ متوسط السرعة على الممر 2 بما في ذلك التوقف 2.5 كم/ساعة؛ ويرجع هذا بشكل رئيسي إلى عدم استقرار الوضع في سوريا. وكذلك فإن متوسط السرعة مع التوقف على الممرات 3أ و 3ب و 4 منخفض ويتراوح بين 7 كم/ساعة و 9.7 كم/ساعة، ويواجه تحديات جادة.

تم إجراء دراسة استقصائية معينة على مجموعة من سائقي الشاحنات المحترفين في العالم العربي في الفترة من سبتمبر 2012 وحتى مارس 2013، وكان الهدف منها تجميع بيانات رحلة بعينها من خلال طرح بعض الاستبيانات التي تم إعدادها وفقاً لتوجيهات البنك الدولي وبما يتماشى مع منهجية الوقت/التكلفة - المسافة الخاصة باللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ التابعة للأمم المتحدة، وذلك لتحليل البيانات. وقد طُلب من شركات النقل الطرقي المشاركة، كما قد تم تدريب الشركات المهمة وسائقيها على استخدام نماذج السائقين.

< منهجية الوقت/التكلفة - المسافة الخاصة باللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ

تم إجراء تحليل نفقات السرعة والوقت على الطرق باستخدام منهجية الوقت/التكلفة - المسافة الخاصة باللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ. وقد تم تطبيق هذه المنهجية على كل استبيان تم استلامه من السائقين. ومنهجية الوقت/التكلفة - المسافة الخاصة باللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ عبارة عن رسم بياني لبيانات التكلفة والوقت المرتبطة بعمليات النقل العابر. ويكمن الهدف من النموذج في تحديد مواطن الضعف وعزل الاختناقات على طريق عبور محدد من خلال النظر إلى سمات التكلفة والوقت لكل قسم على مدار طريق العبور.

< الجغرافيا وطرق الشحن

تم تجميع استبيانات 108 سائقين بشكل إجمالي في الفترة ما بين سبتمبر 2012 ومارس 2013. شملت الدراسة الاستقصائية الدول التالية: مصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية وسوريا والإمارات العربية المتحدة واليمن.

الجدول رقم 6: ملخص المسافة والسرعة حسب الممر

خط السير	المسافة (كم)	الأيام على الطريق (بالأيام)	متوسط سرعة القيادة (كم/س)	متوسط السرعة بما فيها التوقف (كم/س)
الممر 1: الأردن - المملكة العربية السعودية - الكويت/قطر/الإمارات العربية المتحدة/عُمان				
54 رحلة	113,063	329.52	n/a	n/a
متوسط الرحلة	2,094	6.1	62.6	14.3
الممر 1ب: الأردن - المملكة العربية السعودية - اليمن				
18 رحلة	47,779	107.52	n/a	n/a
متوسط الرحلة	2,654	6.0	63.3	18.5
الممر 2: الأردن - سوريا - لبنان				
5 رحلات	1,760	29.47	n/a	n/a
متوسط الرحلة	352	5.89	49.0	2.5
الممر 3: الأردن - مصر - ليبيا				
11 رحلة	26,774	159.38	n/a	n/a
متوسط الرحلة	2,434	14.49	51.5	7.0
الممر 3ب: الإمارات العربية المتحدة/قطر/اليمن - المملكة العربية السعودية - مصر - ليبيا				
17 رحلة	50,001	213.96	n/a	n/a
متوسط الرحلة	2,941	12.59	54.2	9.7
الممر 4: الأردن - العراق				
3 رحلات	2,787	15.15	n/a	n/a
متوسط الرحلة	929	5.05	63.0	7.7
المجموع الكلي (108 رحلات)				
المجموع الكلي (متوسط الرحلة)				
	2,242	7.92	59.6	11.8

المصدر: الخدمات الاستشارية للنقل الطرقي لتطوير إستراتيجية تسهيل التجارة والنقل الطرقي بالعالم العربي، 2013

يشكل وقت الانتظار في الصفوف ومدة الرقابة على الحدود للرحلات في الدراسة الاستقصائية أكثر من 57 % من إجمالي الوقت على الطريق. وبالنسبة للممرين 1أ و 1ب، تبلغ النسبة 50 % و 46 % على التوالي. وتواجه الممرات 2 و 3 وأ و 3ب مشكلات معينة تتسبب في رفع النسبة المئوية لوقت الانتظار في الصفوف ووقت الرقابة على الحدود وتبلغ 69 و 66 و 68 % من إجمالي الوقت على الطرق، على التوالي.

الجدول رقم 7: ملخص أوقات الانتظار حسب الممر

خط السير	المسافة (كم)	الأيام على الطريق (بالأيام)	أوقات الإنتظار في الصفوف (بالساعات)	مدة الرقابة على الحدود (بالساعات)
الممر 1: الأردن - المملكة العربية السعودية - الكويت/قطر/الإمارات العربية المتحدة/عُمان				
54 رحلة	113,063	329.52	n/a	1,029.6
متوسط الرحلة	2,094	6.1	62.6	19.1
الممر 1ب: الأردن - المملكة العربية السعودية - اليمن				
18 رحلة	47,779	107.52	991.3	181.9
متوسط الرحلة	2,654	6.0	55.1	10.1
الممر 2: الأردن - سوريا - لبنان				
5 رحلات	1,760	29.47	234.5	29.47
متوسط الرحلة	352	5.89	46.9	5.89
الممر 3: الأردن - مصر - ليبيا				
11 رحلة	26,774	159.38	2,410.3	96
متوسط الرحلة	2,434	14.49	219.1	8.7
الممر 3ب: الإمارات العربية المتحدة/قطر/اليمن - المملكة العربية السعودية - مصر - ليبيا				
17 رحلة	50,001	213.96	3,349.3	132.3
متوسط الرحلة	2,941	12.59	197.0	7.8
الممر 4: الأردن - العراق				
3 رحلات	2,787	15.15	23.5	186.0
متوسط الرحلة	929	5.05	7.8	62.0
المجموع الكلي (108 رحلات)				
المجموع الكلي (متوسط الرحلة)				
	2,242	7.92	91.4	174

المصدر: الخدمات الاستشارية للنقل الطرقي لتطوير إستراتيجية تسهيل التجارة والنقل الطرقي بالعالم العربي، 2013

تعتبر التكاليف المنفقة أثناء الطريق منخفضة نسبيًا عند مقارنتها على المستوى الدولي بالمرات الأخرى في آسيا وأفريقيا بمتوسط يبلغ 529 دولار أميركي للرحلة. وبعد الممر 3 والممر 3ب أكثر تكلفة بمتوسط يبلغ 1,214 دولار أميركي و 1,140 دولار أميركي على التوالي.

وتعتبر التكاليف غير الرسمية منخفضة جدًا عند مقارنتها أيضًا على المستوى الدولي بالمرات الأخرى في آسيا وأفريقيا، بمتوسط يبلغ 24 دولار أميركي فقط للرحلة.

الجدول رقم 8: ملخص التكاليف حسب الممر

خط السير	المسافة (كم)	الأيام على الطريق (بالأيام)	التكاليف غير الرسمية (بالدولار الأمريكي)	إجمالي التكاليف (بالدولار الأمريكي)
الممر 1: الأردن - المملكة العربية السعودية - الكويت/قطر/الإمارات العربية المتحدة/عمان				
54 رحلة	113,063	329.52	808	17,390
متوسط الرحلة	2,094	6.1	62.6	322
الممر 1ب: الأردن - المملكة العربية السعودية - اليمن				
18 رحلة	47,779	107.52	347	6,415
متوسط الرحلة	2,654	6.0	19	356
الممر 2: الأردن - سوريا - لبنان				
5 رحلات	1,760	29.47	45	260
متوسط الرحلة	352	5.89	9	52
الممر 3: الأردن - مصر - ليبيا				
11 رحلة	26,774	159.38	600	13,350
متوسط الرحلة	2,434	14.49	55	1,140
الممر 3ب: الإمارات العربية المتحدة/قطر/اليمن - المملكة العربية السعودية - مصر - ليبيا				
17 رحلة	50,001	213.96	753	19,385
متوسط الرحلة	2,941	12.59	44	1,140
الممر 4: الأردن - العراق				
3 رحلات	2,787	15.15	29	301
متوسط الرحلة	929	5.05	10	100
المجموع الكلي (108 رحلات)	242,164	855	2,582	57,101
المجموع الكلي (متوسط الرحلة)	2,242	7.92	24	529

المصدر: الخدمات الاستشارية للنقل الطرقي لتطوير إستراتيجية تسهيل التجارة والنقل الطرقي بالعالم العربي، 2013

ب. مقارنة الأداء عند الممرات مع منطقة آسيا الوسطى منطقة الشرق الأوسط

ويجب كذلك إنشاء مرافق البنى التحتية المساعدة على طول ممرات النقل الطرقي الدولي في العالم العربي لسائقي الشاحنات والحافلات، ولاسيما بالقرب من المعابر الحدودية. ويمكن تنفيذ ذلك من خلال تخصيص أماكن آمنة لوقوف الشاحنات والحافلات بها كافة المرافق الضرورية للسائقين والعربات والشحن.

الجدول رقم 9: مقارنة بين المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي رقم 4 (الدول العربية) و المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي رقم 3 (منطقة منظمة التعاون الاقتصادي)

منظمة التعاون الاقتصادي (المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي رقم 3)	الدول العربية (المبادرة الأوروبية الآسيوية الجديدة للنقل الطرقي رقم 4)	
متوسط السرعة للرحلة	14.6 km/h	11.8 km/h
متوسط المسافة في اليوم	351 km	283 km
متوسط وقت الانتظار في صفوف على الحدود	17% من وقت الرحلة الإجمالي	48% من وقت الرحلة الإجمالي
متوسط المبالغ المدفوعة غير الرسمية	718 USD	24 USD

المصدر: الخدمات الاستشارية للنقل الطرقي لتطوير إستراتيجية تسهيل التجارة والنقل الطرقي بالعالم العربي، 2013

الجدول رقم 9 يظهر مقارنة كلية لمتوسطات السرعة، المسافة/الأيام، وأوقات الإنتظار على الحدود و المدفوعات غير الرسمية.

تبلغ نسبة التجارة البينية في الدول العربية % 11.8 فقط من إجمالي حجم التجارة. ومن العوامل التي تساهم في هذا الرقم المحدود هو استمرار مواجهة قطاع النقل الطرقي الدولي بعض العوائق في العالم العربي. وترتبط هذه العوائق بصفة أساسية بعمليات عبور الحدود.

أظهرت نتائج الدراسة الاستقصائية أن وقت الانتظار في صفوف عند الحدود للمراقبة والفحص يستغرق معظم وقت الرحلة على طول ممرات النقل الطرقي الدولي في العالم العربي - أي أكثر من % 57 من وقت الرحلة بالكامل. وسوف يستفيد تسهيل النقل الطرقي من الالتزام باتفاقيات الأمم المتحدة ذات الصلة بالنقل الطرقي الدولي في العالم العربي وتنفيذها. ولذا، فمن المهم أيضًا أن تركز إستراتيجية تسهيل النقل والتجارة على زيادة فعالية الإجراءات الحدودية وإنشاء بنية تحتية مناسبة عند المعابر الحدودية.

حالة اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية لتسهيل التجارة والنقل الطرقي في العالم العربي

6

الجدول رقم 10 : حالة اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية لتسهيل التجارة والنقل الطرقي في العالم العربي

موريتانيا	البحرين	مصر	لجيبوتي	السودان	المغرب	الجزائر	جزر القمر	العراق	تونس	سوريا	السعودية	عمان	ليبيا	الإمارات	البحرين	الأردن	قطر	لبنان	البحرين		

موريتانيا	البنين	مصر	لجيبوتي	السودان	المغرب	الجزائر	جزر القمر	العراق	تونس	سوريا	السعودية	عمان	ليبيا	الإمارات	البحرين	الأردن	قطر	لبنان	الكويت		
																				اتفاقية توحيد قواعد معينة متعلقة بحوادث التصادم في الملاحة الداخلية، 1960	31
																				اتفاقية تسجيل سفن الملاحة الداخلية، 1965	32
																				الاتفاقية المتعلقة بقياس سفن الملاحة الداخلية، 1966	33
																				مسؤولية ملاك السفن (الاتفاقية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك سفن الملاحة الداخلية)، 1973	34
																				بروتوكول الاتفاقية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك سفن الملاحة الداخلية، 1973	35
																				عقد نقل المسافرين وأمتعتهم بالطرق المائية الداخلية (اتفاقية عقد النقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم بالطرق المائية الداخلية)، 1976	36
																				بروتوكول اتفاقية عقد النقل الدولي للمسافرين وأمتعتهم بالطرق المائية الداخلية، 1978	37
		X		X	X			X	X							X		X		تسهيلات السياحة، 1954	38
	X			X	X			X	X							X		X		بروتوكول تسهيلات السياحة، 1954	39
	X				X			X	X	X				X		X				الاستيراد المؤقت للسيارات الخاصة، 1954	40
					X											X				اتفاقية النقل الطرقي الدولي، 1954	41
					X			X	X					X		X		X		اتفاقية النقل الطرقي الدولي، 1975	42
																				الاستيراد المؤقت للطائرات والمراكب، 1956	43
											X									الاستيراد المؤقت للمركبات الطرقية العمومية، 1956	44
																				عبور المسافرين وأمتعتهم للحدود بواسطة السكك الحديدية، 1952	45
																				عبور البضائع للحدود بواسطة السكك الحديدية، 1952	46
																				قطع الغيار المستخدمة في إصلاح مركبات يوروب، 1958	47
						X														الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، 1956	48
					X	X					X									الاتفاقية الجمركية بشأن الحاويات، 1972	49
																				المعاملة الجمركية للوحدات التحميل، 1960	50
																X				تنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود، 1982	51
																				المعاملة الجمركية للحاويات المشتركة، 1994	52
					X			X												نقل البضائع الخطرة على الطرق (النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق 1957	53
																				بروتوكول النقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق 1993	54
					S															مسؤولية نقل البضائع الخطرة (اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة خلال نقل البضائع الخطرة على الطرق أو بالسكك الحديدية أو سفن الملاحة الداخلية)، 1989	55
																				نقل البضائع الخطرة بالطرق المائية الداخلية (الاتفاق الأوروبي المتعلق بنقل البضائع الخطرة بالطرق المائية الداخلية)، 2000	56
									X											نقل الأغذية القابلة للتلف (الاتفاق المتعلق بالمعدات الخاصة المستعملة في نقل الأغذية القابلة للتلف وباستعمال مثل هذه المعدات في النقل الدولي لبعض هذه الأغذية)، 1970	57
0	0	5	0	1	15	9	0	0	14	6	3	0	0	5	0	9	0	7	4	الإجمالي	

المصدر: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، قائمة مختصرة باتفاقيات ومعاهدات النقل لدى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا

اتفاقية النقل البري الدولي (TIR)

TIR هو اختصار لعبارة (Transports Internationaux Routiers) النقل الطرقي الدولي) وهو نظام دولي لعبور الجمارك. جديرٌ بالذكر أن نظام النقل الطرقي الدولي هو نظام العبور الوحيد على مستوى العالم الذي يسمح بنقل البضائع من الدولة الأصلية إلى الدولة الوجهة في صناديق تحميل مغلقة مع علم مسؤولي الرقابة الجمركية بذلك على مدار سلسلة التوريد. ويؤدي ذلك إلى الحد من الأعباء الإدارية والمالية والرسوم الجمركية والضرائب المستحقة والمشمولة بضمان دولي.

أ. السمات الرئيسية

تم إنشاء نظام النقل البري الدولي لتسهيل التجارة والنقل مع تطبيق نظام دولي منسق للرقابة الجمركية يساهم بفعالية في حماية أرباح كل دولة من البضائع التي تنقلها.

فيما يلي المبادئ الرئيسية لنظام النقل البري الدولي: يتم نقل البضائع المدرجة تحت إجراءات نظام النقل البري الدولي في مركبات أو حاويات مغلقة ومعتمدة للاستخدام من قبل السلطات الجمركية ويُعاد اعتمادها كل عامين.

يتم تأمين الرسوم والضرائب المستحقة في حالة عدم الانتظام من خلال سلسلة ضمانات دولية لصالح السلطات الجمركية في الدول المنضمة إلى نظام النقل البري الدولي.

يفضل الاعتراف المتبادل بالضوابط الجمركية التي أقرتها اتفاقية النقل الطرقي الدولي، تسري إجراءات الرقابة المتخذة في دولة المغادرة في كل من دول العبور والوجهة.

تمنح السلطات القومية المعنية حق الانضمام إلى نظام النقل البري الدولي لجمعيات الإصدار والضمان في حين تمنح هذا الحقل السلطات الجمركية القومية والرابطة القومية لمشغلي النقل وفق الشروط المنسقة والمعايير التي حددتها الاتفاقية.

ب. الأدوات الأساسية

يكون مع البضائع دفتر النقل الطرقي الدولي وهو وثيقة رقابية منسقة تقبلها السلطات الجمركية في دول المغادرة والعبور والوجهة.

تتم مراقبة نظام النقل البري الدولي بفضل نظام الرقابة الإلكتروني لدفاتر النقل الطرقي الدولي التي توفر إمكانية التعقب وإدارة المخاطر، كما هو موضح في الملحق رقم 10 لاتفاقية النقل الطرقي الدولي وكذلك بفضل الطلب القياسي الذي يسمح للمشغلين بإرسال التصريحات الإلكترونية المسبقة إلى السلطات الجمركية بشكل مسبق.



ج. المزايا

يبلغ عدد المنضمين إلى اتفاقية النقل الطرقي الدولي 68 جهة على مستوى العالم. كما تطبق 57 دولة نظام النقل البري الدولي. ويستفيد 40000 حامل لدفاتر النقل الطرقي الدولي من التسهيلات التي توفرها اتفاقية النقل الطرقي الدولي.

يقلل نظام النقل الدولي من الطلبات المعتادة عند إنهاء إجراءات العبور المحلية (فيما يتعلق بإجراءات الرقابة الجمركية على الحدود)، كما يحول دون الحاجة إلى إجراء فحص مادي، مكلف من ناحية العمالة والمنشآت، في دول العبور، وبدلاً من ذلك تتم مراجعة الأختام والحالة الخارجية لصندوق التحميل أو الحاوية وفحص الوثائق المصاحبة. ويساعد نظام النقل البري الدولي على حماية الرسوم والضرائب في حالة الخطر والمضمونة بما يصل إلى 50000 دولار أمريكي أو 60000 يورو لكل عملية نقل وفق نظام النقل البري الدولي كما يقلل من خطورة تقديم معلومات غير دقيقة إلى السلطات الجمركية (تغطي عملية العبور الدولي وثيقة عبور منسقة واحدة، دفتر النقل الطرقي الدولي).

يتيح نظام النقل البري الدولي إمكانية نقل البضائع عبر الحدود الوطنية بأقل حد من التدخل والتأخير من قبل السلطات الجمركية كما يساهم في تقليل أوقات الانتظار على الحدود

بما يتماشى مع مبادئ الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود لعام 1982 (الملحق 8)، وخاصة في عمليات النقل ثنائية الأطراف. ويسمح نظام النقل البري الدولي كذلك للمصدرين والموردين باختبار نوع النقل الأكثر ملائمة لاحتياجاتهم بشكل سلس من خلال الحد من معوقات السبر على الطرق الدولية التي تسببها الضوابط الجمركية، كما يعمل على تفادي إيداع ضمان يغطي الرسوم والضرائب عند عبور الحدود. وأخيراً، يسمح نظام النقل البري الدولي بدخول شركات تشغيل النقل الصغيرة المتوسطة إلى الأسواق العالمية بشكل تنافسي مع الاحتفاظ باستقلالها التجاري.

د. طريقة الانضمام إلى الاتفاقية وتنفيذها

تضع اتفاقية النقل الطرقي الدولي أساساً لنظام عالمي لعبور الجمارك، وهي اتفاقية مفتوحة للدخول بها دون أي رسوم على أي دولة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة. ويتعين على أي دولة ترغب في الانضمام إلى هذه الاتفاقية أو التصديق عليها إبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة عن طريق الجهة الحكومية المختصة وستدخل الاتفاقية حيز التنفيذ في هذه الدولة بعد 6 أشهر من إرسال وثيقة الانضمام أو التصديق إلى الأمم المتحدة.



السلامة الطرقية في العالم العربي

بالنسبة لمحترفي النقل الطرقي لا يعتبر حادث واحد بمجرد حادث واحد فقط. قطاع النقل الطرقي كان و لازال ملتزماً بتخفيض أعداد و خطورة الحوادث التي تشمل العربات التجارية الثقيلة ، عن طريق تعزيز ثقافة السلامة الطرقية ضمن القطاع و عن طريق دعم كل تدابير السلامة الطرقية التي تستهدف بشكل فعال السبب الرئيسي للحوادث التي تشمل العربات التجارية.

أ. حالة سلامة الطرق

زاد اهتمام المجتمعات المدنية والحكومات بموضوع السلامة الطرقية بشكل ملحوظ في العالم العربي بسبب وقوع حوادث مميتة وخطيرة كل يوم وما يصاحبها من تكاليف مادية وضحايا بشرية. ولذا، ركزت سلطات الطرق والقيادة في الدول العربية تركيزاً شديداً على تعزيز سلامة الطرق من ناحية حالة الطرق والمركبات وأنظمة وإجراءات القيادة والتدريب المهني للسائقين.

ب. السلامة الطرقية والنقل الطرقي التجاري

تتوفر معلومات قليلة فقط عن حوادث الشاحنات ومعلومات أقل عن أسباب هذه الحوادث. وفي محاولة لتقديم معلومات إضافية، أجرت المفوضية الأوروبية (EC) والاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU) ، في الفترة من 2004 إلى 2007 ، دراسة علمية فريدة هي دراسة أسباب حوادث الشاحنات في أوروبا (ETAC). ومع العلم أن هناك عوامل متعددة تساهم في وقوع الحوادث وأن هذه العوامل مرتبطة ببعضها، كان الهدف من الدراسة يكمن في تحديد أسباب حوادث الشاحنات. وفي غضون ذلك، أصبحت دراسة أسباب حوادث الشاحنات في أوروبا التي تتوافق مع طلبات منظمة الصحة العالمية "تقرير الحالة العامة لسلامة الطرق"، معياراً في مجال البحث في أسباب الحوادث كما أصبحت وثيقة أساسية لصناع سياسات سلامة الطرق والممثلين الصناعيين والإعلام.



ج. السبب الرئيسي لحوادث مركبات النقل الثقيلة

- تم اتخاذ الخطوات التالية:
- < تقييم منهجية دراسة أسباب حوادث الشاحنات في أوروبا
- < بحث مكثي
- < رحلات دراسية
- < تجميع البيانات والمعلومات ودمجها
- < إعداد تقرير نهائي والنتائج والتوصيات للخطوات التالية.

للبحث عن السبب الرئيسي لحوادث الشاحنات، تم إجراء دراسة علمية للبحث تحت ظروف تقنية وتشغيلية واقتصادية وقانونية مناسبة لإجراء دراسة لمعرفة أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية (LASTAC) تطبيق أدوات دراسة أسباب حوادث الشاحنات في أوروبا وتستفيد من معارفها ومعلوماتها الأساسية. ولإجراء الدراسة في غضون ستة أشهر

د. سبل العلاج الرئيسية

أظهرت نتائج دراسة الجدوى الخاصة بمعرفة أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية نتائج مباشرة جدًا. في الحقيقة، أثبت التحليل العلمي ما يلي:

- < إمكانية إجراء دراسة لمعرفة أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية عن طريق تطبيق أدوات دراسة أسباب حوادث الشاحنات في أوروبا و الموجودة أصلاً وتستفيد من معارفها ومعلوماتها الأساسية؛
- < يمكن إجراء دراسة لمعرفة أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية من الناحية التقنية والتشغيلية والقانونية. ومع ذلك، سيلزم إجراء بعض التعديلات مثل تبسيط طريقة دراسة أسباب حوادث الشاحنات في أوروبا ("نسخة مبسطة من دراسة أسباب حوادث الشاحنات في أوروبا")؛
- < بناءً على نسخة تجريبية من خطة التنفيذ، سيتم تنفيذ دراسة أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية في غضون خمس سنوات ونصف بميزانية تبلغ قيمتها 1.2 مليون دولار أمريكي؛
- < لضمان تأثير دراسة أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية تأثيراً مضاعفاً وللتأثير المستدام في المنطقة، سيلزم الاستعانة بالخبرة المحلية مدعومة بالمشورة الدولية بالإضافة إلى استخدام التكنولوجيا المناسبة؛
- < لدى بعض الدول العربية استعداد أكبر من غيرها لإجراء دراسة أسباب حوادث الشاحنات في الدول العربية، فالأردن وعمان أكثرها استعداداً، يأتي بعدهما تونس والمغرب والإمارات العربية المتحدة وقطر والكويت؛
- < أخيراً، تساعد دراسة أسباب حوادث الشاحنات في العالم العربي الحكومات الوطنية على تحديد الإجراءات التي تساهم في الحد من حوادث الشاحنات و/أو وخطورتها، وذلك لتحسين سلامة الطرق ووضع تشريعات وطنية فعالة للحفاظ على سلامة الطرق الوطنية.



إجراء تدريب مهني في العالم العربي

تعد صناعة النقل الطرقي عنصر أساسي لتحقيق الرخاء على مستوى جميع الاقتصادات، فالنقل عنصر أساسي يساهم في التنمية الاقتصادية والحد من الفقر. فمن خلال تقليل الوقت والتكاليف وزيادة الكفاءة والأمان، يتيح النقل الطرقي إمكانية أداء الأنشطة الاقتصادية والرعاية الصحية والتعليم والتنمية الاجتماعية بشكل أكثر فعالية وكفاءة. وتؤثر شبكات النقل الجيدة وأنظمة النقل المنظمة والمتخصصون المدربون تأثيرًا كبيرًا على تنمية التجارة العالمية على مستوى العالم.

أ. المعايير النوعية الدولية للالتحاق بالمهنة

بصفة عامة، يعمل سوق نقل المسافرين والبضائع عبر الطرق بشكل جيد. وفي الحقيقة، أصبح النقل الطرقي أداة إنتاج حقيقة في ظل الاقتصاد المعولم.

زادت التنمية المطردة في الآونة الأخيرة في العالم العربي من الطلب على خدمات قطاع النقل، وعلى الرغم من أن هذه التنمية الاقتصادية هي تنمية إيجابية دون شك، فإن تقديم النتائج مع تحقيق أهداف العمل الملحة في سوق العالمية الضخمة، تظل تعد تحديات تواجه صناعة النقل الطرقي في طريقها نحو التحول والتأقلم.

لضمان الأداء في الصناعة بشكل جيد والمساهمة في التنمية الاقتصادية بشكل مستدام، يلزم تلبية بعض الاحتياجات المتعلقة بمبدأ تكافؤ الفرص لضمان تحقيق الجودة والسلامة والكفاءة في مجال النقل الطرقي.

يجب أن تبقى معايير الجودة للالتحاق بالعمل هي أساس التشريعات ذات الصلة. ولذلك، وضعت معظم الاقتصادات قواعد، ومن ثم يجب أن يتوفر في أي شخص يتقدم لشغل وظيفة في شركات تشغيل النقل الطرقي ما يلي:

- < حسن السمعة
- < وضع مالي ملائم
- < الكفاءة المهنية المطلوبة



ب. عقد تدريب مهني وفق المعايير الدولية

< تدريب السائقين

تضمن شهادة الكفاءة المهنية للسائقين (CPC Driver) إمداد السائقين بالكفاءة اللازمة المرتبطة بصناعة النقل الطرقي ونقل المسافرين.

يغطي البرنامج التدريبي كافة الموضوعات الرئيسية للتدريب الأولي للسائقين، وتم إعداده على أساس الوحدات الأساسية الثلاثة التالية:

- < القيادة الرشيدة وفق متطلبات السلامة
- < تطبيق الأنظمة وأفضل ممارسات الصناعة
- < الصحة والطرق والبيئة والسلامة والخدمات واللوجستية

< تدريب السائقين على نقل البضائع الخطرة

يجب التحكم بشكل سليم في البضائع الخطرة التي تعرض سلامة الناس والممتلكات والبيئة للخطر، كما يجب مقاومة الظروف الطبيعية أثناء عملية النقل. ويسعى المسؤولون من خلال أنظمة البضائع الخطرة إلى ضمان تقليص هذه المخاطر إلى الحد المقبول. ويفرض إطار العمل التنظيمي التزامات محددة على كل دور في سلسلة النقل: المرسل والمرسل إليه وعمال الشحن والتفريغ والتعبئة والمشغل والسائق.

في كثير من الأحيان يكون البشر هم الحلقة الأضعف فيما يتعلق بسلامة سلسلة التوريد، نظرًا لتوقف أفعالهم على سلوكهم، وهذا سبب ضرورة إدراك البشر لنتائج أفعالهم في جميع الأوقات عندما يتعلق الأمر بالنقل، وخاصة عند نقل البضائع الخطرة، حتى لو كان نشاطهم لا يرتبط بحركة السير والمرور. ويجب أن يشكل نقل المعرفة والمهارات بشكل فعال وتطوير السلوكيات الآمنة والتحفيز الإيجابي الأهداف الرئيسية لبرامج التدريب الفعالة.

يركز برنامج تدريب السائقين (Driver) (ADR) التابع للاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق على منع المخاطر في المستودعات وعلى الطرق كما يغطي كافة الموضوعات الرئيسية مثل تصنيف البضائع والشحن الآمن وتأمين الحمولات وعلامات المركبات وأحكام السلامة الخاصة.

تحتاج الصناعة إلى تعليم عالي المستوى يركز على تنمية مهارات العاملين في قطاع النقل الطرقي من خلال الارتقاء بالمستوى المعرفي لديهم فيما يتعلق بالجوانب الرئيسية في عمليات النقل الطرقي بالإضافة إلى قدرتهم على التعامل معها. ويمثل وجود مديرين وسائقين مهنيين متعلمين جيدًا مساهمة جوهرية لدعم النقل الطرقي بشكل آمن وفعال ومستدام في العالم العربي.

تمثل أنظمة سلامة الطرق والأهداف الطموحة للحد من الحوادث والإصابات أولوية والتزامًا لدى جميع العاملين في هذه الصناعة: يتم تصميم مركبات جديدة بعد تطبيق معايير وأنظمة سلامة جديدة أكثر صرامة تدريجيًا وإطلاق تقنيات جديدة لضمان تحقيق التوافق.

فهي تراقب توافق شركات تشغيل النقل الطرقي وسائقها مع الأنظمة ومعايير السلامة ولتقديم النتائج الضرورية لضمان تحقيق ميزة تنافسية على الشركات العاملة في الأسواق المحلية والعالمية. ولذلك، يعد إجراء التدريب المهني المناسب وفق المعايير الدولية كما تقدمه أكاديمية النقل الطرقي الدولي ضرورة ملحة لتحصيل مستويات المعرفة والمهارة اللازمة لضمان تحقيق النجاح على المدى الطويل.

< تدريب المديرين

ينقسم منهج ومحتوى شهادة الكفاءة المهنية لمديري النقل (Manager) (CPC) وفق الجوانب المختلفة من عمليات النقل الطرقي، فهو يغطي كافة المعلومات والمهارات التي تتطلبها الأدوار الرئيسية في إدارة أي مشروع نقل طرقي، والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

- < إدارة الموارد البشرية
- < إدارة أسطول النقل
- < إدارة العمليات
- < الإدارة المالية
- < التسويق

ج. تطوير القدرة التدريبية المهنية في العالم العربي

ويمكنهم الآن تدريب شركات تشغيل النقل والسائقين على برامج مدير CPC التابعة لأكاديمية اتحاد النقل الطرقي الدولي والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبيضائع الخطرة على الطرق.

تتاح الآن برامج مدير CPC التابعة لأكاديمية اتحاد النقل الطرقي الدولي والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبيضائع الخطرة على الطرق بما فيها موارد التعليم والتمارين وأوراق الاختبارات والإرشادات المرجعية باللغة العربية. علاوةً على ذلك، تمت ترجمة 11 قائمة فحص من قوائم فحص اتحاد النقل الطرقي الدولي (الحافلة و سيارة الأجرة و الشاحنة) وتجهيزها للملائمة الإقليمية في نطاق هذا المشروع.

تم تأسيس مشروع البنك الإسلامي للتنمية – الاتحاد العربي للنقل البري – الاتحاد الدولي للنقل الطرقي للتدريب المهني في الدول العربية بهدف نقل برامج التدريب المهني على النقل الطرقي من أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي إلى معاهد التدريب القادرة على الالتزام بمعايير الاعتماد الصارمة لدى أكاديمية اتحاد النقل الطرقي الدولي.

شرع أكثر من 35 معلم من مصر والأردن وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية في عملية تطوير خاصة شملت برامج "تدريب المدرب" والتحصير والدراسة الذاتية والتقديم التجريبي بالإضافة إلى الاختبار النهائي. وحصل الناجحون على شهادات المعلمين من أكاديمية اتحاد النقل الطرقي الدولي



10 | النتائج

وتعزيز دمج العالم العربي مع الاقتصادات العالمية، كما سيتسنى للدول العربية كذلك خدمة تدفق التجارة العالمية بشكل أفضل على مستوى المنطقة بالكامل بين أفريقيا وآسيا وأوروبا.

وفي الختام ، يجب على الدول الأعضاء في الجامعة العربية اتخاذ الخطوات الرئيسية التالية كأولوية لتحقيق مزيد من التنمية والرخاء في العالم العربي:

- أ. تطبيق نظام النقل البري الدولي
- ب. تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية الأخرى، بما فيها وخاصة الاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات رقابة السلع على الحدود، 1982 ، وملحقها رقم 8 عن النقل الطرقي
- ت. تطبيق مبادئ مبادرة الطريق الرئيسي النموذجي لتسهيل النقل الطرقي وتطوير البنية الأساسية المساعدة
- ث. تطوير نظام RO-RO
- ج. إجراء دراسة جدوى لدراسة أسباب حوادث الشاحنات الكاملة في العالم العربي
- ح. تطوير مراكز التدريب وتوفير أماكن الاختبار في أكاديمية اتحاد النقل الطرقي الدولي والاتحاد العربي للنقل البري

في ظل الاقتصاد الحر والمعلوم السائد حاليًا أصبح النقل الطرقي أداة إنتاج فعالة لا يمكن الاستغناء عنها. ولذلك، يجب تكرار أن أي عقوبة تفرض على النقل الطرقي تمثل عقوبة أكبر على التجارة والاقتصاد ككل. وبفضل مرونته وجودة الخدمة المقدمة، يبقى النقل الطرقي، المتاح لأي شخص في أي مكان، أفضل وسيلة للتغلب على تحديات التنمية المستدامة والسلام. ولذا يمكن للدول العربية دمج اقتصاداتها على مستوى المنطقة والعالم ويتعين عليها فعل ذلك من خلال زيادة تسهيل النقل الطرقي الدولي.

يمكن أن تستحوذ الموانئ العربية الرئيسية في منطقة الخليج والبحر المتوسط، مستفيدة من حصة كبيرة من التجارة العالمية، على الفرص الجديدة للنمو الهائل في حالة دعمها بخدمات فعالة وموثوقة ومهنية للنقل الطرقي في المناطق النائية. وغني عن القول أن النقل الطرقي لن يخدم العالم العربي فقط، ولكنه سيخدم كذلك سلسلة التوريد العالمية، كما أنه دافع لربط الأعمال في المنطقة بالأسواق الرئيسية على مستوى العالم.

لتحقيق ذلك، يلزم وضع إطار قانوني مناسب لتسهيل النقل الطرقي بفعالية عند عبور الحدود والعبور من خلال منح فرص متساوية للجميع مهما كان مكانهم، وذلك للاستفادة من التنمية الاقتصادية والاجتماعية. علاوة على ذلك، سيمثل التخلص من المعوقات غير المادية والمتمثلة في الإجراءات الرسمية المتكلفة والبيروقراطية المرهقة تقدمًا كبيرًا.

من ناحية أخرى، يتعين الارتقاء بكفاءة الخدمات التي تقدمها شركات تشغيل أساطيل المركبات العربية، وذلك من خلال التركيز على كفاءة الموارد البشرية. ويلزم كذلك إعداد تدريب مهني لمديري الأساطيل والسائقين المهنيين وفق المعايير المعترف بها عالميًا مع الوضع في الاعتبار الأمثلة التي قدمتها دول الاقتصادات المتقدمة.

بمجرد الارتقاء بكفاءة الموارد البشرية يجب وضع تصور عام مشترك بين الدول العربية لتسهيل التجارة والنقل الطرقي من خلال تنفيذ اتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة المتعلقة بتسهيل التجارة والنقل الطرقي



المراجع:

1. التقرير السنوي عن عام 2011 لبرنامج تمويل التجارة العربية
2. التقرير الاقتصادي العربي المشترك لعام 2011
3. البنك الدولي
4. أرقام ومؤشرات الدول العربية، النسخة الثالثة
5. إقامة الروابط من أجل المنافسة، الخدمات اللوجستية للتجارة في الاقتصاد العالمي، البنك الدولي 2012
6. الخدمات الاستشارية للنقل الطرقي لتطوير إستراتيجية تسهيل التجارة والنقل للطرق بالعالم العربي، 2013
7. لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، قائمة مختصرة باتفاقيات ومعاهدات النقل لدى لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا

الاختصارات

ADN	European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways	CVN	Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterways
ADR	European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road	CVR	Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road
AETR	The European Agreement Concerning the work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport	ECO	Economic Cooperation Organization
AGC	European Agreement on Main International Railway Lines	ESCWA	Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
AGCT	European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations	ETAC	European Truck Accident Causation
AGN	European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance	EU	European Union
AGR	European Agreement on Main International Traffic Arteries	IDB	Islamic Development Bank
APC	Agreement on Minimum Requirements for the Issue and Validity of Driving Permits	IRU	International Road Transport Union
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	ITSAM	Integrated Transport System for the Arab Mashreq
ATP	Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for Such Carriage	KSA	Kingdom of Saudi Arabia
AULT	Arab Union of Land Transport	LAS	League of Arab States
BRIC	Brazil, Russia, India and China	LASTAC	League of Arab States Truck Accident Causation
BSEC	Black Sea Economic Cooperation	LPI	Logistic Performance Index
BWTO	Border Waiting Times Observatory	MERCOSUR	Mercado Común del Sur (Southern Common Market)
CLN	Liability Vessel Owners	NAFTA	The North American Free Trade Agreement
CMR	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road	NELTI	New Eurasian Land Transport Initiative
CPC	The Certificate of Professional Competence for Transport Managers	RTS	Real Time Safe
CRTD	Convention on Civil Liability for Damage Cause During Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels	TIR	Transports Internationaux Routiers (International Road Transports)
		TIR-EPD	TIR Electronic Pre-Declarations
		UAE	United Arab Emirates
		UN TIR	The TIR Convention
		UN	United Nations
		UNESCAP	Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
		WCO	World Customs Organization
		WHO	World Health Organization

البنك الإسلامي للتنمية (IDB)

البنك الإسلامي للتنمية هو مؤسسة مالية دولية تأسس بموجب إعلان النوايا الصادر عن مؤتمر وزراء مالية الدول الإسلامية الذي عُقد في مدينة جدة في شهر ديسمبر من عام 1973. وكان الهدف من إنشاء البنك هو تعزيز التنمية الاقتصادية والتقدم الاجتماعي للدول الأعضاء والمجتمعات الإسلامية كل على حدة وكمجموعة بما يتوافق مع مبادئ الشريعة، أي القانون الإسلامي. وتتمثل وظيفة البنك في المشاركة في حقوق الملكية ومنح القروض لإقامة مشروعات إنتاجية، إلى جانب تقديم المساعدة المالية للدول في أشكال أخرى لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

www.isdb.org



الاتحاد العربي للنقل البري (AULT)

تم تأسيس الاتحاد العربي للنقل البري، الواقع في عمان بالأردن في عام 1976، بتوصية من المجلس الاقتصادي العربي الموحد، وهو مؤسسة عربية تمثل مصالح النقل البري في جامعة الدول العربية ويبلغ عدد أعضائه 60 عضواً في 15 دولة. ويتمثل الهدف الرئيسي للاتحاد العربي للنقل البري في تنسيق جهود أعضائه الرامية إلى تطوير قطاع النقل البري في كافة الدول العربية عن طريق تعزيز الكفاءة التشغيلية وزيادة نطاق الأنشطة. كما أنه يقدم أيضاً المساعدة لأعضائه لتوسيع نطاق النقل بين الدول العربية على مستوى الأفراد والبضائع، وذلك لتسهيل النقل العابر وربط أساطيل النقل البري وتحديث شبكات الطرق.

www.auolt.org



الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)

يعد اتحاد النقل البري الدولي (IRU)، الذي تأسس في جنيف بسويسرا في 23 مارس من عام 1948، الممثل العالمي لصناعة النقل البري. ويمثل اتحاد النقل البري الدولي شركات تشغيل الباصات و الحافلات وسيارات الأجرة والشاحنات، بداية من الأساطيل الكبيرة إلى شركات التشغيل المملوكة لفرد واحد، كما أنه يدعم مصالح صناعة النقل البري على مستوى العالم لدى السلطات الحكومية والهيئات الخاصة والإعلام.

www.iru.org



استعمل قارئ
البار كود لمشاهدة
الفيديو الخاص
بالمشروع



تسهيل النقل البري من أجل المزيد من النمو و
الإزدهار في العالم العربي



النقل البري



التسهيل



السلامة البرية



شهادة الكفاءة المهنية للمدراء



التدريب على نقل المواد الخطرة