

التسهيل

تسهيل إجراءات عبور الحدود
في منطقة الدول العربية



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

الشركاء

يهدف المشروع المشترك للبنك الإسلامي للتنمية (IDB) و الاتحاد العربي للنقل البري (AULT) والاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU) إلى تحسين كفاءة خدمات النقل الطرقي في المنطقة العربية عن طريق تسهيل التجارة, تحسين السلامة الطرقيّة و زيادة الكفاءة المهنية في عمليات النقل الطرقي

البنك الإسلامي للتنمية



الاتحاد العربي للنقل البري



الاتحاد الدولي للنقل الطرقي



استعمل قارئ البار
كود لمشاهدة الفيديو
الخاص بالمشروع

IRU International
Road Transport
Union

التسهيل

تسهيل إجراءات عبور الحدود في منطقة الدول العربية

إعداد: وسام حصري, مدير بطاقة الإدخال المؤقت (ATA), و بطاقة النقل البري الدولي (TIR), في غرفة التجارة و الزراعة و الصناعة في بيروت و جبل لبنان

المحتويات

- 1 المقدمة 4
- 2 النطاق والمنهجية 5
- 3 الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الرئيسية التابعة للأمم المتحدة – حالة تنفيذها في العالم العربي 6
- 4 الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف في الدول العربية 7
- 5 نظام المرور العابر (الترانزيت) الجمركي في الدول العربية 8
- 6 التوصيات الرئيسية والخاتمة 10

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

1 المقدمة

نقلاً لأصداء دعوات مجلس وزراء النقل العرب في تشرين الأول/أكتوبر 2009، 2010 و2011، الموجهة إلى الدول العربية للانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة الأساسية حول تسهيل التجارة والنقل، خصوصا الاتفاقية الجمركية المعنية بالنقل البري للبضائع المشمولة ببطاقات النقل البري الدولي (اتفاقية التبر (TIR) يجري حالياً تنفيذ استراتيجيات تسهيل النقل الطرقي والتي تضم مكوّناً لتسهيل النقل الطرقي وعنصرًا للمرور العابر الجمركي للنقل البري الدولي

تهدف دراسة تسهيل النقل الطرقي هذه إلى إيضاح الفوائد التي يمكن أن تجنيها الدول العربية جراء الانضمام و تطبيق اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الطرقي و تسهيل عبور الحدود، بغية تشجيع و تسهيل تطبيقها في العالم العربي.

تهدف دراسة تسهيل النقل الطرقي التي يجري تنفيذها في إطار منحة المساعدة الفنية التي المقدمة من البنك الإسلامي للتنمية (IDB) إلى الاتحاد العربي للنقل البري (AULT) إلى تشجيع وتيسير تنفيذ هذه القرارات وذلك من خلال تسليط الضوء على الفوائد التي ستجنيها الدول العربية من وراء انضمامها وتنفيذها لأهم اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الطرقي وتيسير عبور الحدود، مثل اتفاقية النقل البري الدولي لسنة 1975، الاتفاقية الدولية لتوحيد الرقابة السلع على الحدود لسنة 1982.

وتقدم الدراسة مسحا شاملا لأدوات تسهيل التجارة و النقل المتوفرة في الدول العربية؛ وبذلك فإنها تُسلط الضوء على عدم كفاية تنفيذ هذه الأدوات والذي غالبا ما يتسم بعدم الاتساق ، كما أنها تبرهن على فوائد نظام النقل البري الدولي للدول العربية، ولتكاملها الاقتصادي ولتحسين صلاتها بالأسواق العالمية. كما توصي الدراسة بأن تقوم الدول العربية باتخاذ خطوات وإجراءات عملية للانضمام إلى اتفاقية النقل البري الدولي وتنفيذها.



2 النطاق والمنهجية

لكي يتسنى تحقيق الهدف العام للدراسة، تم تطبيق النطاق والمنهجية التاليين:

- أ. تحليل الوضع القانوني لاتفاقيات النقل الرئيسية التابعة للأمم المتحدة في الدول العربية؛
- ب. جمع البيانات من السلطات الوطنية المَعْنِيَّة في الدول العربية حول الأوضاع الفعلية للمرور العابر الجمركي بقصد تعيين نقاط قوتها وضعفها، مما يتيح مقارنتها بشكل أفضل مع نظام النقل البري الدولي.
- ت. تعيين فوائد نظام النقل البري الدولي (TIR) بالنسبة لتسهيل التجارة في الدول العربية وتكاملها الاقتصادي مع الأسواق العالمية.
- ث. إعداد خطة عمل لاتفاقية النقل البري الدولي في الدول العربية بغية تيسير الانضمام إلى اتفاقية النقل البري الدولي وتنفيذها تدريجياً في الدول العربية لتحسين تكاملها الاقتصادي مع الأسواق العالمية.



3 الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الرئيسية التابعة للأمم المتحدة – حالة تنفيذها في العالم العربي

تقوم الدراسة أولاً بتحديد الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الرئيسية التابعة للأمم المتحدة والهادفة إلى تسهيل التجارة والنقل الطرقي الدوليين، كما تبين الوضع القانوني (التوقيع والتنفيذ) لهذه الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في كل دولة من الدول العربية .

وتجدر الإشارة الى انه على الرغم من التغطية العالمية المحتملة لهذه الصكوك الدولية التابعة للأمم المتحدة بشأن تسهيل التجارة والنقل الطرقي ، ورغم مساهمتها الناجحة في تطوير التجارة على مدار العديد من العقود في مناطق أخرى من العالم (أوروبا، آسيا الوسطى، القوقاز)، فان معظم البلدان العربية ليست على دراية بوجود هذه المعاهدات العالمية وفوائدها، ومن ثم لم تبد سوى قدرا ضئيلا من الاهتمام بالمصادقة عليها وتنفيذها.



4 الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف في الدول العربية



ثانياً تعدد الدراسة الى تحديد أهم اتفاقيات النقل الثنائية والمتعددة الأطراف في الدول العربية. إذ يوجد العديد من الاتفاقيات الثنائية للنقل الطرقي بين الدول العربية، مما يؤدي إلى الارتباك والنزاع في كثير من الأحيان . وعلاوة على ذلك، يزداد هذا الارتباك جراء وجود بعض المبادرات الإقليمية متعددة الأطراف الهادفة إلى تنظيم ومواءمة نقل البضائع على الطرق بين البلدان، ومن بينها اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين الدول العربية والتي ترعاها جامعة الدول العربية، واتفاق اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الاسكوا) حول الطرق الدولية في المشرق العربي التابعة للأمم المتحدة، والاتفاقية المبرمة بين الأردن وسوريا ولبنان والسعودية واليمن حول الكُتَيْب المعياري لسير المركبات، واتفاقية الدول الأعضاء في اتحاد المغرب العربي (AMU) الخاصة بالنقل البري للمسافرين والبضائع والعبور.

فيما كان ضيق النطاق الجغرافي لاتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين الدول العربية واقتصره على عدد محدود من الدول العربية وعدم مواءمة تنفيذ هذه الاتفاقية وراء تقويض اسهاماتها في تسهيل النقل والتجارة العربية البينية.

وجدير بالذكر أنه حتى يومنا هذا تُعطى الأولوية للاتفاقيات الإقليمية مثل اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين الدول العربية. غير أن محدودية نطاقها الجغرافي المقتصر على القليل من الدول العربية وعدم مواءمة تنفيذ هذه الاتفاقية كان وراء تقويض اسهاماتها في تسهيل النقل والتجارة العربية البينية. .. وقد أدى ذلك الى عدم استفادة البلدان العربية من الامتيازات التي تتأتى عن تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة العالمية، ولا من النقل العربي البيني، كما ولا من علاقات التجارة والنقل مع أوروبا ورابطة كومنولث الدول المستقلة (CIS) وآسيا الوسطى.

5 نظام المرور العابر (الترانزيت) الجمركي في الدول العربية

ثالثاً، تركز الدراسة على أداء نظام المرور العابر (الترانزيت) الجمركي في الدول العربية، وتسلط الضوء على ان أنظمة الضمانات الإقليمية المعمول بها ليست مرنة بما يكفي لتسهيل النقل فعلياً على الصعيد الإقليمي البيئي الشامل. وعلى أرض الواقع، لا يحظى كافة الضامنين، باعتراف كافة الدول العربية المتعاقدة. وعلاوة على ذلك، وعلى الرغم من وجود بطاقات الضمان، هناك بعض الدول التي تفرض توفير ضمانات جمركية إضافية.

تركز الآليات الإقليمية بصورة رئيسية على بعض جوانب النقل (مثلاً الترانزيت) وكثيراً ما تتجاهل جوانب أساسية أخرى مثل المعايير ذات الصلة بتدريب السائقين، شروط المركبات، والقوانين الاجتماعية، الخ...

تجدر الإشارة إلى انه في الوقت الذي تتسم فيه إجراءات الترانزيت الجمركي الوطنية بوضوح المعالم والكفاءة، فان تفاوت الإجراءات الوطنية بين البلدان العربية وبعضها البعض وغياب الاعتراف المتبادل يفرض على مشغلي النقل التعامل مع هذه الإجراءات الوطنية في مكاتب جمرك الدخول والخروج في كل بلد عربي. وهذا يستغرق وقتاً ويتطلب اشراك الوسطاء المحليين، وينجم عن هذا الوضع تحميل تكاليف إضافية على التجارة والنقل على الصعيد الثنائي أو العربي البيئي .

وبالنسبة لاستخدام الدول العربية لإجراءات اتفاقية النقل البري الدولي (التير)، تجدر الإشارة إلى ان كافة الدول العربية التي تطبق نظام النقل البري الدولي تشهد تدنياً حاداً في معدلات انتفاعها بفوائد آلية الترانزيت الدولي وذلك باستثناء سوريا التي تشهد زيادة مطردة في إصدار بطاقات (كارنيهات) النقل البري الدولي منذ أن تمكنت سوريا من العمل بنظام النقل البري الدولي، بفضل الحملة النشطة لترويج نظام اتفاقية النقل البري الدولي التي قامت بها السلطات و المؤسسات الوطنية (SNC-ICC)،



إن تفاوت الإجراءات الوطنية بين البلدان العربية وبعضها البعض وغياب الاعتراف المتبادل يفرض على مشغلي النقل التعامل مع هذه الإجراءات الوطنية في مكاتب جمرك الدخول والخروج في كل بلد عربي



غير أنه من الجدير بالذكر ان مشغلي النقل الأجانب يستخدمون نظام النقل البري الدولي (TIR) على نطاق واسع لتسليم البضائع في البلدان العربية المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي. مما يبرهن على الميزات التنافسية التي يمنحها استخدام اجراءات اتفاقية النقل البري الدولي لمشغلي النقل الذين يستفيدون من التسهيلات التي توفرها لهم الاتفاقية . لذلك ينبغي أن تقوم السلطات العامة والجمعيات المحلية ببذل الجهود المطلوبة لتشجيع مشغلي النقل العرب على زيادة استخدام إجراءات اتفاقية النقل البري الدولي، في أوساط النقل والدوائر الاقتصادية ، ، لئتمكنا من المنافسة على قدم المساواة مع مشغلي النقل الطرقي الأجانب.

ان مشغلي النقل الأجانب يستخدمون نظام النقل البري الدولي (TIR) على نطاق واسع لتسليم البضائع في البلدان العربية المتعاقدة في اتفاقية النقل البري الدولي

من خلال مقارنة اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين الدول العربية مع اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) ونظامها، تظهر الدراسة فوائد انضمام البلدان العربية إلى اتفاقية النقل البري الدولي وتنفيذها. وفي حقيقة الأمر، وبإجراء مقارنات بسيطة لمختلف عمليات النقل على خطوط السير المختلفة التي تتم وفقا لاتفاقية النقل البري الدولي، مقارنة بما يتم وفقا لأنظمة الترانزيت العربية، يظهر جليا ان استخدام إجراءات اتفاقية النقل البري الدولي أقل تكلفة بنسبة تتراوح بين 30% و 80% على الأقل مقارنة بنظام الترانزيت العربي كما أن الاتفاقية لا تتطلب، إيداع ضمانات مالية بمبالغ كبيرة في دول العبور. وعلاوة على ذلك، تبرهن هذه المقارنات أيضاً على ان متوسط وقت الترانزيت المستغرق على خطوط السير هذه يمكن خفضه أيضاً بنسبة 30%. ومن ثم، تجعل اتفاقية النقل البري الدولي خدمات النقل أكثر فعالية من ناحية التكلفة وتوفير الوقت .

6 التوصيات الرئيسية والخاتمة

من خلال المسح الشامل للوضع القائم لإجراءات المرور العابر(الترانزيت) الجمركي داخل الدول العربية، يبدو ان النقل الطرقي قد أصبح أداة انتاج فعالة لا يمكن الاستعاضة عنها. وعلى هذا النحو، فإن أي عقوبة تفرض على النقل الطرقي تمثل عقوبة أكبر على التجارة وعلى الاقتصاد ككل.

بفضل مرونته وجودة الخدمات التي يقدمها، يبقى النقل الطرقي التجاري الذي هو في متناول الجميع وفي كل مكان، في الموقع الأفضل لمواجهة تحديات التنمية المستدامة في الوقت الذي يساهم فيه في التنمية الاقتصادية الإقليمية والعالمية والسلام. لقد جعلت عولمة التجارة مسألة تسهيل التجارة عن طريق النقل الطرقي الدولي أمرا حتميا لتمكين الاقتصادات العربية من المساهمة في الاقتصاد المعولم.

بإمكان الدول العربية، في غرب آسيا وشمال أفريقيا، بل وينبغي عليها دمج اقتصاداتها داخل المنطقة وفي الاقتصاد العالمي عن طريق إيجاد المزيد من تسهيلات النقل الطرقي الدولي.



يجب ان يعمل أصحاب المصلحة في المنطقة العربية على تطوير وزيادة التعاون في النقل الطرقي للبيئات والركاب عبر الشراكة بين القطاع العام الخاص (PPP)

يجب أن تنتظر الدول العربية لاتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة العالمية لتسهيل التجارة والنقل الدوليين، وعلى الأخص اتفاقية النقل البري الدولي، على أنها وسيلة رئيسية لإزالة الحواجز غير المادية ولخفض تكاليف النقل عبر البلدان العربية.



ختاماً، توصي الدراسة بتنفيذ خطة عمل لتفعيل اتفاقية النقل البري الدولي، وتلخص الخطوات الرئيسية الواجب اتخاذها على مستوى البلدان فيما يلي :

- أ. تيسير إجراءات الانضمام إلى اتفاقية النقل البري الدولي (TIR Convention) ،
- ب. ضمان تنفيذ الاتفاقية من خلال قيام السلطات الوطنية، والجمعيات الوطنية، والاتحاد الدولي للنقل الطرقي باتخاذ قائمة من الإجراءات التي يجب القيام بها في إطار شراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) ، وذلك بدعم من أمانة جامعة الدول العربية.

علاوة على ذلك، تُسلط الدراسة الضوء على الدور الإيجابي الذي يمكن للبنك الإسلامي للتنمية ان يلعبه في تيسير الانضمام إلى اتفاقية النقل البري الدولي وتنفيذها في الدول العربية عبر تحديد حزمة من المساعدات الفنية والمالية التي يمكن توفيرها للدول العربية. ويمكن ان تكون هذه الحزمة فاصلة في التعجيل بالتزام الدول العربية باتفاقية النقل البري الدولي (TIR Convention).

التسهيل

يهدف تسهيل النقل الطرقي إلى زيادة التجارة والسياحة الوطنية والدولية من خلال إزالة الحواجز الإدارية والمالية والمادية التي تحول دون قيام النقل الطرقي بدفع عجلة التنمية الاقتصادية والاستقرار الاجتماعي والازدهار. ونظرا لجودة خدماته الفريدة للنقل من الباب إلى الباب، أصبح النقل البري التجاري أداة انتاج وتوزيع لا يمكن الاستغناء عنها، وبالتالي فإن أي عقوبة تُفرض على النقل الطرقي تمثل في حد ذاتها عقوبة أكبر على التجارة والاقتصاد ككل.

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