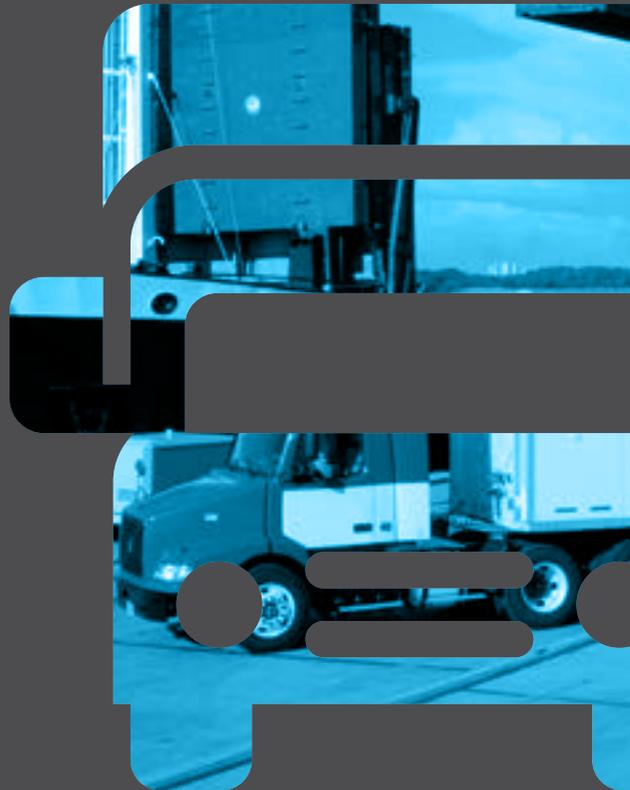


النقل الطرقي

تطوير إستراتيجية تسهيل
التجارة والنقل الطرقي في
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

النقل الطرقي

تطوير إستراتيجية تسهيل التجارة والنقل الطرقي في الدول العربية

إعداد: رينيه ميوس

المحتويات

4	1 المقدمة
4	2 النطاق
5	3 المنهجية
6	4 النتائج
11	5 النتائج و التوصيات

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

3 المنهجية

تبع العمل التشاوري الذي دام لفترة عمل تزيد عن 6 أشهر، وضع خطة تنفيذ تستند إلى الخطوات الرئيسية التالية:

- أ. **أبحاث مكتبية** ركزت على تحديد الاتفاقيات التجارية الرئيسية في المنطقة وعلى إطار العمل القانوني القائم للنقل الطرقي الدولي والبيانات الإحصائية حول التجارة واللوجستية.
- ب. **رحلات دراسية** تم التخطيط لها وتنظيمها في الدول العربية التالية : مصر ولبنان وعمان وقطر.
- ت. **جمع البيانات والمعلومات** حول ظروف النقل الطرقي الفعلية التي يواجهها سائقو الشاحنات المهنيون خلال تسليم السلع التجارية. لقد تم إعداد استبيانات خاصة تتماشى مع توجيهات البنك الدولي وتتطابق مع منهجية الوقت/التكلفة - المسافة التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي التابعة للأمم المتحدة (UNESCAP) بالنسبة لتحليل البيانات. ولقد طُلب من شركات النقل الطرقي الدولي المشاركة كما أعطيت تعليمات إلى الشركات التي أبدت اهتماماً وإلى سائقها حول استخدام استمارات السائقين. ولقد شارك في هذا المسح مجموعة من البلدان الرئيسية وهي مصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية وسوريا والإمارات العربية المتحدة واليمن، كما تم جمع وتحليل سجلات 108 سائقين.
- ث. **التقارير المؤقتة والنهائية** أعدت وعُرضت مع النتائج والتوصيات.

تم إعداد استبيانات خاصة تتماشى مع توجيهات البنك الدولي وتتطابق مع منهجية الوقت/التكلفة - المسافة التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي التابعة للأمم المتحدة (UNESCAP) بالنسبة لتحليل البيانات

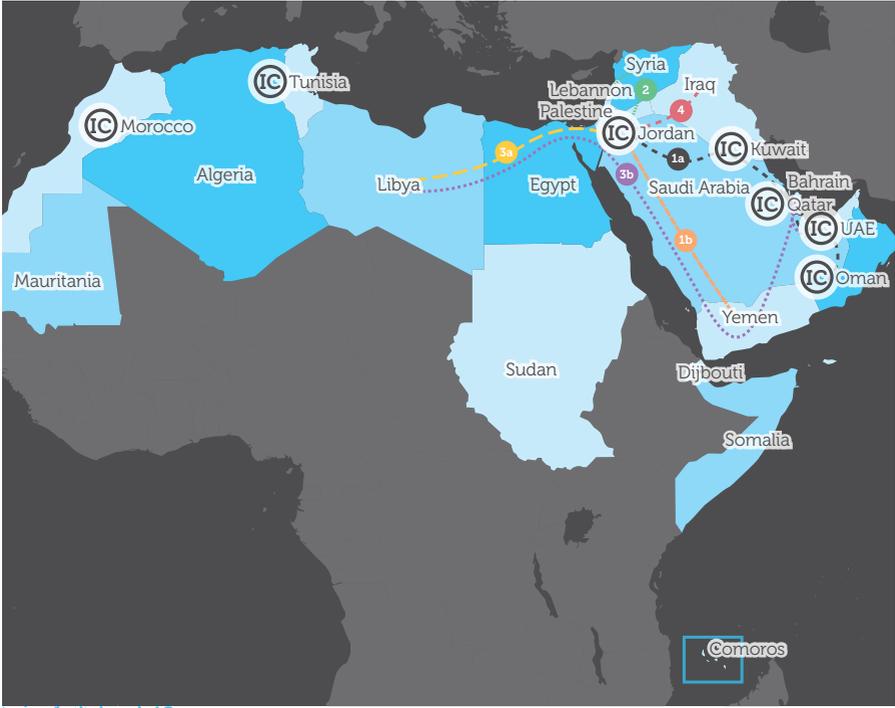
4 النتائج

الجغرافيا وطرق الشحن

لقد تم جمع ما دونه 108 سائقين بين أيلول/سبتمبر 2012 ونيسان/إبريل 2013 بالنسبة للبلدان التالية: مصر والأردن والعراق والكويت ولبنان وليبيا وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية وسوريا والإمارات العربية المتحدة واليمن. ولقد استند انتقاء طرق الشحن بالنسبة للمسح على كثافة النقل الدولي للسلع، وعلى المشورة التي وصلت من جمعيات النقل الطرقي وشركات النقل الطرقي في العالم العربي.

108	عدد الرحلات
855 يوم	الوقت المنقضي في الطرق
km 242,164	المسافة المقطوعة:
USD 57,101	التكلفة الإجمالية (متضمناً الوقود)
USD 38,711	التكلفة الإجمالية (من دون الوقود):
USD 2,582	مجموع التكاليف غير المُبرّرة:
1,866,000 كيلو غرام	السلع المنقولة
411.46 يوم	وقت الانتظار بالصف





IC: بلد محل التحقيق فيها

المسافة والسرعة حسب الممرات

يُظهر متوسط سرعة القيادة على الممرات 1أ و1ب و4 والذي يبلغ 63-64 كم/ساعة أن الطرق في حالة جيدة و/أو لا تواجه أية مشاكل كبرى مع ازدحام حركة السير. كما أن متوسط السرعة على الممرين 2 و3 يبلغ 49-54 كم/ساعة وهو ما يمكن اعتبارها سرعة معقولة.

الطرق في حالة جيدة و/أو لا تواجه أية مشاكل كبرى مع ازدحام حركة السير

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 و1ب بما في ذلك التوقف 14 و18 كم ساعة، وهي سرعة منخفضة للغاية. وترجع المشاكل الرئيسية إلى عبور 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 و3ب و4 منخفض ويتراوح بين 7 كم/ساعة و9,7 كم/ساعة، ويواجه تحديات خطيرة.

خط سير الرحلات	المسافة (كم)	الأيام على الطريق (بالساعات)	متوسط سرعة القيادة (كم/ساعة)	متوسط السرعة بما في ذلك التوقف (كم/ساعة)
الممر 1: الأردن – المملكة العربية السعودية - الكويت/قطر/الإمارات العربية المتحدة/عُمان				
54 رحلة	113,063	329.52		14.3
متوسط كل رحلة	2,094	6.1	62.6	
الممر 1ب: الأردن – المملكة العربية السعودية - اليمن				
18 رحلة	47,779	107.52		18.5
متوسط كل رحلة	2,654	6.0	63.3	
الممر 2: الأردن - سوريا - لبنان				
5 رحلات	1,760	29.47		2.5
متوسط كل رحلة	352	5.89	49.0	
الممر 3أ: الأردن - مصر - ليبيا				
11 رحلة	26,774	159.38		7.0
متوسط كل رحلة	2,434	14.49	51.5	
الممر 3ب: الإمارات العربية المتحدة/قطر/اليمن - المملكة العربية السعودية - مصر - ليبيا				
17 رحلة	50,001	213.96		9.7
متوسط كل رحلة	2,941	12.59	54.2	
الممر 4: الأردن - العراق				
3 رحلات	2,787	15.15		7.7
متوسط كل رحلة	929	5.05	63.0	
المجموع الإجمالي (108 رحلات)	242,164	855		11.8
المجموع الإجمالي (متوسط الرحلة)	2,242	7.92	59.6	

وترجع المشاكل الرئيسية إلى عبور الحدود والانتظار لفترات طويلة في صفوف الانتظار

أوقات الانتظار حسب الممرات

خط سير الرحلات	المسافة (كم)	الأيام على الطريق (بالساعات)	أوقات الانتظار في صفوف (بالساعات)	مدة الرقابة على الحدود (بالساعات)
الممر 1: الأردن – المملكة العربية السعودية - الكويت/قطر/الإمارات العربية المتحدة/عُمان				
54 رحلة	113,063	329.52	2,886.2	1,029.6
متوسط كل رحلة	2,094	6.1	53.4	19.1
الممر 1ب: الأردن – المملكة العربية السعودية - اليمن				
18 رحلة	47,779	107.52	991.3	181.9
متوسط كل رحلة	2,654	6.0	55.1	10.1
الممر 2: الأردن - سوريا - لبنان				
5 رحلات	1,760	29.47	234.5	252.5
متوسط كل رحلة	352	5.89	46.9	50.5
الممر 3: الأردن - مصر - ليبيا				
11 رحلة	26,774	159.38	2,410.3	96
متوسط كل رحلة	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 كل رحلة	2,941	12.59	197.0	7.8
الممر 4: الأردن - العراق				
3 رحلات	2,787	15.15	23.5	186.0
متوسط كل رحلة	929	5.05	7.8	62.0
المجموع الإجمالي (108 رحلات)	242,164	855	9,875.1	1,878.3
المجموع الإجمالي (متوسط الرحلة)	2,242	7.92	91.4	17.4

يشكل وقت الانتظار في الصفوف ومدة الرقابة على الحدود للرحلات في المسح أكثر من 57% من إجمالي الوقت على الطرق. وبالنسبة للممرين 1أ و1ب، تبلغ النسبة 50% و46% على التوالي. وتواجه الممرات 2 و3أ و3ب مشاكل مُعيّنة تتسبب في رفع النسبة المئوية لوقت الانتظار في الصفوف ووقت الرقابة على الحدود وتبلغ 69 و66 و68% من إجمالي الوقت على الطرق، على التوالي.

المعدل الوسطي للانتظار في الصف من أجل الرقابة الحدودية على الدود كانت 108.8 ساعة للرحلة الواحدة. هذا و يقدر الاستشاري التكلفة التشغيلية للشاحنة في الدول العربية ب 19.5 دولار في الساعة. التكاليف الاجمالية متضمنة تكاليف فرص العمل تقدر ب 32.5 دولار للشاحنة الواحدة في الساعة الواحدة، وهذا يعني أن معدل خسارة رحلة واحدة على الاقتصاد يكلف 3536 دولار (32.5x108.8 دولار)، وإجمالي خسارة الاقتصاد من ال 108 رحل التي شملتها الدراسة بسبب أوقات الانتظار على الحدود تصل إلى 381,888 دولار.

التكاليف حسب الممرات

خط سير الرحلات	المسافة (كم)	الأيام على الطرق (أيام)	التكاليف غير الرسمية (دولار أميركي)	إجمالي التكاليف (دولار أميركي)
الممر 1: الأردن – المملكة العربية السعودية - الكويت/قطر/الإمارات العربية المتحدة/عُمان				
54 رحلة	113,063	329.52	808	17,390
متوسط كل رحلة	2,094	6.1	15	322
الممر 1ب: الأردن – المملكة العربية السعودية - اليمن				
18 رحلة	47,779	107.52	347	6,415
متوسط كل رحلة	2,654	6.0	19	356
الممر 2: الأردن - سوريا - لبنان				
5 رحلات	1,760	29.47	45	260
متوسط كل رحلة	352	5.89	9	52
الممر 3: الأردن - مصر - ليبيا				
11 رحلة	26,774	159.38	600	13,350
متوسط كل رحلة	2,434	14.49	55	1,214
الممر 3ب: الإمارات العربية المتحدة/قطر/اليمن - المملكة العربية السعودية - مصر - ليبيا				
17 رحلة	50,001	213.96	753	19,385
متوسط كل رحلة	2,941	12.59	44	1,140
الممر 4: الأردن - العراق				
3 رحلات	2,787	15.15	29	301
متوسط كل رحلة	929	5.05	10	100
المجموع الإجمالي (108 رحلات)	242,164	855	2,582	57,101
المجموع الإجمالي متوسط الرحلة	2,242	7.92	24	529

تعتبر التكاليف المنفقة على الطرق منخفضة نسبياً عند مقارنتها على المستوى الدولي بالممرات في آسيا وأفريقيا بمتوسط يبلغ 529 دولار أميركي للرحلة. وبعد الممر 3 والممر 3ب أكثر كلفة بمتوسط يبلغ 1,214 دولار أميركي و1,140 دولار أميركي على التوالي.

وتعتبر التكاليف غير الرسمية منخفضة جداً عند مقارنتها أيضاً على المستوى الدولي بالممرات الأخرى في آسيا وأفريقيا، بمتوسط يبلغ 24 دولار أميركي فقط للرحلة.

تعتبر التكاليف المنفقة على الطرق منخفضة نسبياً عند مقارنتها على المستوى الدولي بالممرات في آسيا وأفريقيا

5 النتائج و التوصيات

تشكل التجارة الإقليمية في العالم العربي 14% فقط من حجم التجارة الإجمالية. ومن بين العوامل التي تساهم في هذا الرقم المنخفض هو مواجهة النقل الطرقي الدولي في العالم العربي لبعض العوائق. وترتبط هذه العوائق بشكل أساسي بعمليات عبور الحدود.

لقد أظهر المسح أن وقت الانتظار في صفوف على الحدود بهدف الرقابة والتفتيش يستغرق معظم الوقت على الطرق على طول ممرات النقل الطرقي الدولي التي شملها المسح في العالم العربي – حيث يستغرق أكثر من 57% من وقت الرحلة بالكامل. وسوف يستفيد تيسير النقل الطرقي من الانضمام إلى معاهدات الأمم المتحدة الرئيسية المتعلقة بالنقل الطرقي الدولي وتنفيذها في العالم العربي.

يضع أكثر من 57% من وقت النقل على الحدود. ويمكن تيسير النقل الطرقي الدولي بشكل كبير من خلال تنفيذ آليات تيسير التجارة والنقل التابعة للأمم المتحدة.

لذلك، من المهم أيضًا التركيز على إستراتيجية لتيسير النقل والتجارة عن طريق زيادة فعالية الإجراءات على الحدود وإنشاء بنية تحتية مناسبة عند المعابر الحدودية. كما يجب أيضًا 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.



التوصيات

أ. الانضمام إلى اتفاقيات ومعاهدات الأمم المتحدة الرئيسية حول النقل البرقي وتنفيذها

- « الاتفاقية الدولية لحركة السير على الطرق، 1968؛
- « الاتفاقية الدولية حول علامات وإشارات الطرق، 1968
- « الاتفاقية الخاصة بنبني قوانين تقنية مُوحدة 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 (CMR، 1956)؛
- « الاتفاقية الجمركية حول الحاويات، 1972؛
- « الاتفاقية الدولية حول توحيد مراقبة السلع على الحدود، 1982 وملحقها 8 حول النقل البرقي؛
- « الاتفاقية حول النقل الدولي للمواد الغذائية القابلة للتلف والمعدات الخاصة التي يجب استخدامها لهذا النقل، 1970؛
- « الاتفاقية الدولية حول تبسيط وتساوق الإجراءات الجمركية (اتفاقية كيوتو المنقحة)، 1999.



ب. تيسير عبور الحدود

- « تبسيط المتطلبات: يمثل الروتين الحكومي الناجم عن الإفراط في التوثيق وتكرار التوثيق عبء واضحة أمام التوسع التجاري؛
- « تساقق الإجراءات الجمركية: تبني تقنيات رقابة عصرية وتساقق التشريعات ذات الصلة بالجمارك والتعاون الجمركي الفعال عبر البلدان؛
- « تساقق إجراءات التفتيش عند المعابر الحدودية: التفتيش على الصحة النباتية، التفتيش الصحي، قوانين النقل والسير (المركبة، الحمولة، السائق)، إجراءات الاستيراد والتصدير؛
- « تيسير إصدار تأشيرات السفر للسائقين المحترفين: يمكن أن تضع أمانة جامعة الدول العربية نظاماً مُتعدّد الجوانب يستند إلى تبادل اللوائح الوطنية للسائقين المحترفين، ويمكن أخيراً لصق تأشيرة جامعة الدول العربية على جواز سفر السائق مما يسمح له بالتنقل بحرية داخل العالم العربي.
- « توحيد الإجراءات التجارية: توحيد الوثائق التجارية ومجموعات القوانين وتطبيقات المعلومات والاتصالات؛
- « إدخال عمليات النافذة الواحدة عند المعابر الحدودية: تمت الاستعانة بحلول النافذة الواحدة في عدد كبير من البلدان. ويتم الآن تنفيذ نظام النافذة الواحدة على مستوى القارات الخمس. ويفكر المشاركون في مفاوضات منظمة التجارة العالمية حول تيسير التجارة في صياغة نظام النافذة الواحدة الذي سيطبق في البلدان الأعضاء في المنظمة.
- « إعداد دراسات جدوى لإدارة الحدود بشكل منسق ورقابة مشتركة للحدود مع إدخال مبدأ النافذة الواحدة وإنشاء البنية التحتية المناسبة؛
- « إدخال واستخدام مفهوم الطرق الخضراء للإعلان المُسبق الإلكتروني الجديد لاتفاقية النقل البري الدولي (TIR-EPD) التابع للاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU).

ت. التدريب

- « تدريب شركات النقل والسائقين المحترفين؛
- « وكلاء الشحن؛
- « وكلاء تخليص البضائع عند الجمارك؛
- « مسؤولي التفتيش الحكومي وفرض القانون

ث. معالجة العوائق

- « العقبات على المستوى اللوجستي: البنية التحتية، النقل، خدمات دعم التجارة الدولية؛
- « نقص المعلومات حول الأسواق العالمية وفرص الأعمال؛
- « تعقيد الإجراءات الإدارية الوطنية والدولية المتعلقة بالتجارة الخارجية، مثل إجراءات تخليص البضائع عند الجمارك، الموانئ، الخ...
- « عدم وجود فريق إداري وفنيين متخصصين في التجارة الدولية واللوجستية والنقل.



ث. إنشاء شبكة بنى تحتية مساعدة وتخصيص مناطق آمنة لوقوف السيارات، ولاسيما بالقرب من المعابر الحدودية على طول الممرات الوطنية والدولية الرئيسية.

« وجد المسح أن أكثر من 57% من إجمالي وقت النقل على طول ممرات النقل الطرقي الدولي في العالم العربي تنقضي في صفوف الانتظار عند المعابر الحدودية وللمراقبة على الحدود.

« يُعتقد بقوة أن تنفيذ المبادئ الأساسية التي تقوم عليها مبادرة "نموذج الطريق السريع" (MHI) سيساهم في الحد من المشاكل التي تواجه شركات النقل الطرقي، والذي ينتج عنه بدوره زيادة في التجارة ونقل السلع بين وعبر الدول العربية.

« في هذا الصدد، يوصى بإعداد دراسة لتطوير شبكة البنى التحتية المساعدة على طول شرايين الطرق الدولية الرئيسية في العالم العربي، ويستند ذلك إلى عنصرين رئيسيين:
— دراسة جدوى مسبقة لتخطيط وإنشاء شبكة مرافق آمنة لمواقف الشاحنات على طول ممرات النقل الطرقي الدولي الرئيسية في العالم العربي، وتحديث نقاط العبور الحدودية عن طريق تجهيزها بتقنيات تفتيش حديثة.
— دراسة جدوى كاملة لممرين محددتين من ممرات النقل الطرقي الدولي في العالم العربي: مثل الأردن - المملكة العربية السعودية - الإمارات العربية المتحدة - عُمان ولبنان - سوريا - الأردن - مصر - ليبيا.

« سيؤدي تنفيذ مبادرة "نموذج الطريق السريع" كذلك إلى:
— إنشاء شركات صغيرة ومتوسطة الحجم في المناطق المحرومة حالياً من النشاط الاقتصادي؛
— آلاف الوظائف الجديدة في أرجاء العالم العربي؛
— تطوير الاقتصادات الوطنية على طول "الطرق السريعة النموذجية"؛
— محاربة الفساد، وعلى الأخص عند الحدود ونقاط والتفتيش على جانب الطرق؛
— زيادة معدلات السلامة والأمان على طول ممرات النقل الطرقي؛
— إتمام عمليات تسليم الحمولات بشكل أسرع، وبالتالي أوفر.

النقل الطرقي

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