



*Working together
for a better future*

IRU

نعمل معاً من
أجل مستقبل أفضل

Arab Union of Land Transport

P.O.Box 926324
Amman 11190
Jordan

Tel: +962-6-5663153
Fax: +962-6-5664232
E-mail: info@auolt.org
Web: www.auolt.org

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

Selenium Plaza
Hakki Yeten Caddesi
No.: 304 Kat: 11
Besiktaş 34349 İstanbul, Turkey

Tel: +90-212-284 97 47
Fax: +90-212-284 97 57
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org



IRU

الاتحاد العربي للنقل البري



*Working together
for a better future*

IRU

نعمل معاً من
أجل مستقبل أفضل

جامعة الدول العربية. www.arableagueonline.org
 مجلس الوحدة الاقتصادية العربية. <http://www.arabinvestmap.com>
 الاتحاد العربي للنقل البري. www.auolt.org
 الاتحاد العربي للسكك الحديدية. www.au-railways.org
 اتحاد الموانئ البحرية العربية. www.aspf.org.eg
 الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية. www.arabcfs.org
 الاتحاد العربي للنقل الجوي. www.aaco.org
 الهيئة العربية للطيران المدني. www.acac.org
 لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا). www.escwa.org
 منظمة المؤتمر الإسلامي. النظام الأساسي للمجلس الإسلامي للطيران المدني. www.oic-oci.org
 مجلس التعاون لدول الخليج العربية. www.gcc-sg.org
 لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا. www.unece.org
 الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. www.iru.org
 مؤسسة زاويا. <http://www.zawya.com>
 ميناء العقبة. www.aqabaports.com.jo
 ميناء الشعيبية. <http://www.isakwi.com/kwtinfo.html>
 ميناء جيبوتي. www.dpworld-djiboutiport.com
 هيئة موانئ دبي العالمية. www.dubaiworld.ae
 ميناء عدن. www.portofaden.com
 هيئة موانئ دبي. www.dpa.com.ae
 المؤسسة العامة للخطوط الحديدية. www.saudirailways.com , www.arriyadh.com
 جمهورية اليمن. وزارة الداخلية. www.moi.gov.ye
 ملكة البحرين. وزارة الداخلية. الادارة العامة للمرور. www.interior.gov.bh
 www.traffic.gov.bh
 المملكة الأردنية الهاشمية. وزارة الداخلية. www.moi.gov.jo
 دولة قطر. وزارة الداخلية. www.moi.gov.qa
 المملكة العربية السعودية. وزارة الداخلية. www.mot.gov.sa
 البنك الدولي. www.wb.org
 منظمة الصحة العالمية. www.who.org

وكل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتحاد العربي للنقل البري إعداد هذا التقرير الى علا الصيداني. باحثة إقتصادية في لبنان. وما لم ينص على خلاف ذلك. فإن الآراء الواردة في هذا المنشور تعبر عن صاحبها. ولا تنطوي التسميات المستخدمة في هذا المنشور. ولا طريقة عرض مادته. على التعبير عن أي رأي كان للاتحاد الدولي للنقل على الطرق أو للاتحاد العربي للنقل البري. بشأن المركز القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها. أو بشأن تعيين حدودها أو تخومها. وإن مضمون هذا المنشور لا يعكس بالضرورة وجهات نظر أو سياسات الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أو الاتحاد العربي للنقل البري. ولا يعني ذكر أسماء شركات ومنتجات تجارية تأييداً لها. ويمكن نسخ هذا المنشور جزئياً أو كلياً بشرط أن يكون ذلك لأهداف تعليمية وغير ربحية. دون طلب الإذن المسبق من أصحاب حقوق التأليف والنشر. ويقدر الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتحاد العربي للنقل البري إستلام نسخة من أي منشور يستخدم هذا التقرير كمصدر.

لائحة الرسوم البيانية

- الرسم البياني (1): توزيع الصادرات العربية السياسية النسبة للسلع للعام 2006.
- الرسم البياني (2): توزيع الواردات العربي وفق السلعو. عام 2006.
- الرسم البياني (3): الأسباب الرئيسية للحوادث على الطرقات.

لائحة الجداول

- جدول رقم (1): التجارة العربية البينية (مليار دولار).
- جدول رقم (2): الواردات والصادرات العربية البينية خلال الفترة 1996 - 2006.
- جدول رقم (3): التجارة العربية الخارجية خلال الفترة 1996 - 2006 (مليون دولار).
- جدول رقم (4): الواردات والصادرات العربية الخارجية خلال الفترة 1996 - 2006.
- جدول رقم (5): حصة التجارة العربية الخارجية والتجارة العربية البينية من إجمالي التجارة العالمية.
- جدول رقم (6): إحصاءات الصادرات والواردات العالمية في سنوات مختارة.
- جدول رقم (7): إجمالي الناتج المحلي العالمي وللدول العربية في سنوات مختارة (مليون دولار).
- جدول رقم (8): طول الطرق البرية في دول عربية مختارة.
- جدول رقم (9): عدد آليات النقل البري في دول عربية مختارة.
- جدول رقم (10): مؤشر الأداء اللوجستي للبلدان العربية.
- جدول رقم (11): السمات الأساسية للبنية التحتية للنقل في دول عربية مختارة.
- جدول رقم (12): الوضع الراهن لدى تطبيق اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في العالم العربي.

مصادر أخرى

الاتحاد العربي للنقل البري. تأثير المعوقات التي تواجه قطاع النقل البري العربي على الاقتصاد العربي. 2007. (باللغة العربية)

البنك الدولي. البنك الدولي لإعادة الإعمار والتنمية. الربط من أجل التنافسية: لوجستيات النقل في الاقتصاد العالمي. 2007.

مجموعة "هاج" الاستشارية. الكلفة الاقتصادية لمعوقات النقل الطرقي. 1998.

منظمة التعاون الاقتصادي لدول البحر الأسود (BSEC). والاتحاد الدولي للنقل على الطرق (IRU). واتحاد نقابات النقل البري في منظمة التعاون الاقتصادي لدول البحر الأسود (BSEC-URTA). الطريق السريع الدائري حول البحر الأسود: إضاعات وأستنتاجات. 2007.

البنك الدولي. فوائد النقل بالعبور لدول العبور. تقرير الأداء خلال منتصف المدة. 2008.

الاتحاد العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية. قطاع النقل في الدول الأعضاء بالغافتا. دراسة قدمت كملحق لتقرير الاتحاد رقم (15) الذي قدم خلال اجتماع الدورة (81) للمجلس الاقتصادي والاجتماعي في جامعة الدول العربية.

الاسكوا. دراسة جدوى اقتصادية لتسهيل جارة البضائع عبر البر والموانئ البحرية في الأردن وسوريا ولبنان. ملخص تنفيذي. 2003.

الاحصاءات الأوروبية (Eurostat Statistics), 1997.

صندوق النقد العربي. التقرير الاقتصادي العربي الموحد. 2001.

وفي العالم العربي. يمكننا أن نتجنب العقائد ونغتنم الفرص لتسهيل النقل الطرقي بشكل فعال من خلال تنفيذ أدوات الأمم المتحدة العالمية للنقل. والتي تهدف الى تقريب النظم الاقتصادية حول العالم. والى ربط كيانات الأعمال ببعضها وتحويل منطقة الشرق الأوسط إلى واحدة من أهم مراكز التجارة العالمية حيث أنها تشكل صلة الوصل بين الأسواق الآسيوية والأسواق الغربية.

ويمكننا تحقيق هذا الهدف من خلال تنفيذ شعار الائحاد الدولي للنقل على الطرق " نعمل معاً من أجل غد أفضل".

(التوقيع)
مارتن مارمي

2006. فإنه لا يوجد بديل لتسهيل التجارة العالمية عبر النقل الطرقي بكفاءة سوى تطبيق اتفاقيات التحرير الاقتصادي التي تتخطى السلطة القومية. وهي الاتفاقيات التي برهنت فعاليتها في عدة مناطق من العالم.

إن اعتراض سبيل الاتفاقيات المتعددة الأطراف والانتشار الحديث لاتفاقيات التجارة الحرة الثنائية يوضح أن كل دولة ترغب بضبط علاقاتها مع شركائها بصورة أفضل. كذلك. لا بد من تطبيق نظام الاتفاقيات المتعددة الأطراف من أجل الاستفادة من تفضلية الاتفاقيات الثنائية. فالاتفاقيات الثنائية يجب أن تبقى مكمل لقواعد الاتفاقيات المتعددة الأطراف ومنسجمة معها. وليس بديلاً عنها. بالفعل. إن تنظيم بعض القضايا مثل انسجام الضوابط الحدودية. وتطبيق أنظمة الأمن أو الأنظمة الاجتماعية. بالإضافة الى تنظيم إجراءات الجمرك المتعلقة بالنقل بالعبور. تتم فقط من خلال تطبيق اتفاقيات الأمم المتحدة المتعددة الأطراف.

وباختصار. إن سياسة النقل التي تفتقر الى رؤية عالمية. وغالباً ما تكون مبنية على عقيدة بدلاً من حقائق. لا تخفي كليا واقع أن النقل الطرقي الحديث هو الأكثر إنسجاماً مع متطلبات الحفاظ على البيئة. إنما تخفي أيضاً حقيقة أن النقل الطرقي خي المحرك للتنمية الاقتصادية.

ولا بد من التأكيد على أن النقل الطرقي المنشود لا يخدم العالم العربي فقط إنما يخدم أيضاً سلسلة الإمداد العالمية. ويعمل كمحفز لربط كل مؤسسات الأعمال والشركات في المنطقة بالأسواق العالمية البارزة.

ولتحقيق هذا. لا بد من وضع الإطار التشريعي الملئم لفعالية تسهيل النقل الطرقي عبر الحدود وأثناء النقل بالعبور بما يمنح الجميع فرصاً متكافئة. من أجل تحقيق الفائدة الاقتصادية والتنمية الاجتماعي. بالإضافة إلى هذا. سيشكل التخلص من العوائق غير المادية والمتمثلة بالإجراءات البيروقراطية المرهقة والمصطنعة. تطوراً أساسياً في هذا المجال.

ولكن. يتطلب تحقيق هذه الأهداف من الحكومات أن تتبنى وتشارك رؤية عالمية مشتركة في مجال تسهيل النقل الطرقي من خلال تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل البري والاتفاقيات الدولية الأخرى. بدلاً من الاتفاقيات والاجراءات الثنائية أو دون الإقليمية.

وضمن الإطار الدولي وبالأخص في العالم العربي. فبالرغم من عدم القدرة على قياس نتائج فشل جولة الدوحة غير المكتملة في كانون الثاني/ ديسمبر 2005 وفي تموز/ يوليو

الختام - الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق

أصبح النقل البري في الاقتصاد الحر والمعلومات. أداة فعالة للإنتاج لا يمكن الاستغناء عنها. لذلك، فإن فرض أية عقوبة بجري فرضها على النقل الطرقي هو بمثابة فرض عقوبة أكبر على التجارة والاقتصاد ككل. وبفضل مرونته وجودة نوعية الخدمات التي يوفرها، أصبح النقل الطرقي، الذي يسهل على الجميع في كل الأمكنة النفاذ إليه، الأسلوب الأفضل في مواجهة تحديات التنمية المستدامة، بالإضافة إلى دوره في تحقيق التنمية الاقتصادية والسلام على المستويين الإقليمي والعالمي.

لهذا، يمكن للدول العربية في غرب آسيا وشمال أفريقيا، بل يجب عليها أن تتكامل اقتصادياً مع محيطها الإقليمي وعلى مستوى الاقتصاد العالمي. وذلك من خلال تسهيل النقل الدولي الطرقي.

وحيث أن كبرى الموانئ البحرية العربية باتت تخدم حصة متزايدة من التجارة العالمية، فيمكنها إغتنام الفرص الجديدة لهذا النمو الهائل، إذا ما تم رفدها ودعمها بخدمات نقل بري محترفة ومتمينة وفعالة داخل دولها.



النظام الدولي للنقل البري - تير

أخرى تبدي اهتماماً جدياً للانضمام إليها.

إن النظام الدولي للنقل البري "التير" لا يؤمن فقط انسياباً هادئاً للبضائع ينتج عنه تكامل الأسواق. إنما يشكّل أيضاً أداة ممتازة لإدارة المخاطر لدى إدارات الجمارك. بما يساعد على الوقاية من الجريمة المنظمة وعمليات تهريب البشر الغير الشرعية عبر حدود الدول المتعاقدة فيه.



ويسهل الضبط الجمركي وفحص المستندات. ويستعمل نقاط تخليص داخلية للبضائع المصدرة والمستوردة. الأمر الذي يسمح بتعزيز فعالية استخدام فعالية للموارد البشرية الجمركية.

يؤمن النظام الدولي للنقل البري سلامة نقل البضائع من خلال وضع ضوابط الكترونية لوثيقة "التير" بما يعرف بنظام الأمان للنظام الدولي للنقل البري. ومن خلال تأمين تأكيد من السلطات الجمركية العائدة للبلد المقصود أو النهاية الجزئية لوثيقة "التير"، تمكّن من مقارنة هذا الإجراء الإلكتروني مع الإجراءات المستندية الورقية عند النهاية.

كما يتيح النظام الدولي للنقل البري بإرسال معلومات ما قبل الوصول إلى السلطات الجمركية. ودون أي مقابل. من خلال تطبيق نظام الإعلان الإلكتروني المسبق لـ "التير"، الذي وضعه الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. وفقاً لنظام السلامة الذي وضعته منظمة الجمارك العالمية.

وبتغطيته العالمية، بالإضافة إلى المواصفات المذكورة آنفاً، يكون النظام الدولي للنقل البري (التير) الأداة الوحيدة التي تسهل الحركة التجارية الحرة والأمنة للبضائع العربية عبر الحدود إلى باقي أقاليم آسيا وأوروبا وإفريقية. لذلك، وقع العديد من الدول العربية هذه الاتفاقية، فيما دول عربية

بضاعة من دون ترك آثار واضحة. يؤمن النظام الدولي للنقل البري عدة منافع من حيث تسهيل النقل والتجارة عبر التقليل من الإجراءات الشكلية والتأخير في عملية النقل بالعبور. وبالتالي تخفيض كلفة النقل. وعبر تسهيل حركات النقل من خلال تطبيق التوثيق والتفتيش والضبط وفق المعايير المرعية الإجراء. وبالتالي، فإن النظام الدولي للنقل البري يساهم بدوره في تنمية التجارة الدولية.

وبشكل أدق، يوفر النظام الدولي للنقل البري تسهيلات لقطاع النقل من خلال نقل البضائع عبر الحدود الدولية بأدنى قدر من التدخل. وتخفيض فترات التأخير وكلفة النقل بالعبور. وتبسيط وتوحيد المستندات، وإلغاء حاجة الجمارك لطلب ضمانات مالية على نقاط العبور الحدودية.

أما بالنسبة للسلطات الجمركية، فإن النظام الدولي للنقل البري يضمن الرسوم والضرائب. المعرضة للمخاطر خلال عملية النقل بالعبور الدولية، حتى 50000 دولار أميركي. ويضمن السماح لمشغلي النقل الشرعيين فقط باستعمال وثيقة "التير"، الأمر الذي يعزز من أمن النظام. كذلك يخفض الحاجة إلى التفتيش اليدوي الفيزيائي للبضائع المنقولة بالعبور.

وُضع نظام النقل البري الدولي من أجل تنظيم النقل الدولي للبضائع تحت الأختام الجمركية. ويؤمن أقصى التسهيلات للحركة الدولية للبضائع تحت الأختام الجمركية من خلال تأمين الضمانات المطلوبة من قبل الدول التي يتم النقل بالعبور على أراضيها من أجل تغطية الرسوم الجمركية والضرائب التي يخشى من عدم تحصيلها. وبالتالي، يتميز هذا النظام بالاعتراف المتبادل للتفتيش الجمركي الذي تقوم به السلطات الجمركية في بلد المغادرة. وذلك خلال عملية النقل بالعبور وخلال الرحلة بأكملها. حتى الوصول إلى السلطات الجمركية في البلد المقصود وإبراز البضائع ووثيقة "التير" عندها. وهذا يعني أنه لا يجري أي تفتيش إضافي على نقاط العبور الحدودية للبلدان التي يتم عبورها وصولاً إلى البلد المقصود. وذلك ضمن الطريق الدولية لإنقال البضائع.

ويطبّق إتفاق "التير" أثناء نقل البضائع من دون إعادة شحنها على أليات الشحن أو ضم قاطرات أو مستوعبات، بما يتطابق مع المواصفات التقنية والإجراءات الموضوعية في هذه الاتفاقية. بحيث أنه عند وضع البضائع وختمها في حجرة الشحن لألية النقل البري، لا يمكن إضافة أو إنقاص أية



النظام العربي للنقل بالعبور (الترانزيت)

وضعت جامعة الدول العربية "اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين دول جامعة الدول العربية" بهدف تنسيق عمليات النقل بالعبور عبر أراضي البلدان الأعضاء، بما يتوافق مع جهودها المستمرة لتعزيز مزيد من التكامل الاقتصادي ولاسيما التكامل التجاري في العالم العربي.

تمت المصادقة على هذه الاتفاقية لتكون على مستوى التطورات الحديثة في التجارة العربية البينية، والتي تنعكس من خلال الزيادة المستمر في تدفق البضائع، وارتفاع حجم التجارة العربية البينية، والتي يتم معظمها عبر شبكات الطرق البرية. بالإضافة إلى تحديث أنماط التشغيل على المعابر الحدودية.

وتهدف هذه الاتفاقية إلى تسهيل وتبسيط العمليات التجارية العربية البينية بهدف تخفيض كلفتها وزيادة تنافسيتها. وبالتالي، فهي تعمل كإطار قانوني موحد للناقلات والسلطات المسؤولة. وتشمل نقل البضائع وحقائب الركاب والآليات على الطريق والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية في الدول الأعضاء. كذلك تشمل نقل البضائع بالعبور طالما أن عملية نقلها

ومن المهم ذكره أن البضائع والآليات التي تشملها عملية النقل بالعبور في هذه الاتفاقية لا تخضع لأية ضرائب أو رسوم. عند نقطة المغادرة أو عند نقاط النقل بالعبور، تتخطى أربعة بالألف من إجمالي قيمة البضائع المنقولة بالعبور، وذلك خلافاً لحالة النقل خلال الاستيراد والتصدير أو المرور.

شاملة، أي أنها تبدأ وتنتهي خارج البلد التي تمر عبره. وللاتفاقية العربية لنقل بالعبور أهميتها من حيث استعمالها لمستند العبور الصادر في بلد التصدير بدلاً من مستندات جمركية متعددة عادة ما تصدر في البلدان الموجودة على طريق النقل بالعبور أثناء مرور آليات النقل خلال أراضي الدول الأعضاء. وبالتالي، يستعمل هذا المستند الموحد في كل مراحل عملية النقل بالعبور.

علاوة على ذلك، يتم تحديث وتطوير بنود هذه الاتفاقية باستمرار، بما ينسجم مع الزيادة المضطرة في حجم التجارة بالعبور من جهة، وبسبب التطوير المستمر لطرق النقل بالعبور لتكون أسهل وأكثر فعالية من جهة أخرى. وضمن هذا الإطار، قرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية مؤخراً أن يعين المديرية العامة للجامعة لدراسة إمكانية تطوير اتفاقية، تتمحور حول الأمور التالية: أجور النقل بالعبور، والضمانات المالية الضرورية لعملية النقل بالعبور، والسماح التقنية للشاحنات وغير ذلك من الأمور المشابهة، والإجراءات الإدارية، ونمط المتابعة حين تنشأ الخلافات حول تطبيق الاتفاقية، وأسلوب إدخال التعديلات على فقرات الاتفاقية.



اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا

أنشأت لجنة النقل الداخلي، التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، الإطار للتعاون في ما بين الحكومات من أجل تسهيل النقل الدولي مع تحسين سلامته وأدائه البيئي. ويشمل هذا الإطار 57 اتفاقية تضع الإطار الدولي والقانوني لتطوير الطرقات الدولية والسكك الحديدية والممرات المائية الداخلية والنقل الموحد على الصعيد العالمي.

كما تتضمن هذه الاتفاقية شبكة من البنى التحتية المتماسكة، والقواعد والأنظمة المتناسقة، وإجراءات مختصرة وموحدة لعبور الحدود، بهدف ضمان مستوى عالٍ من الفعالية والسلامة والحماية البيئية خلال عملية النقل.

تهتم اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بالقضايا المتعلقة بالبنية التحتية للنقل، وحركة السير على الطرق، وإشارات ولوحات السير، والمركبات التي تسير على الطرق، والأدوات القانونية المتعلقة بالنقل الطرقي، والنقل عبر الممرات المائية الداخلية، والتسهيلات المتعلقة بعبور الحدود والنقل الطرقي بالعبور، ونقل المواد الخطيرة، ونقل المواد الغذائية المعرضة للتلف.

يظهر الجدول رقم (12) الوضع الراهن لدى تطبيق اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا في العالم العربي.



اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي



كجزء من الجهود المبذولة لبناء نظام نقل متكامل بين الدول الأعضاء، وضعت الإسكوا مسودة اتفاقية لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي. ويأتي هذا في الفترة التي تشهد تقدماً هائلاً في تقنية نقل البضائع على الصعيد الدولي. ينعكس هذا من خلال استخدام المتزايد للحاويات الكبيرة في أكثر من واسطة نقل. وهكذا، أصبح النقل الدولي للبضائع متعدد الوسائط المكوّن الرئيسي المؤثر على فعالية تدفق التجارة بين البلدان العربية ومع العالم.

تعرّف مسودة اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع الدولي في المشرق العربي بأنه "عملية نقل البضائع بواسطة أكثر من وسيلة نقل تحت عقد نقل واحد ومستند نقل واحد يتحمل مسؤوليته (وكيل الشحن) من وقت استلام البضاعة في بلد من البلدان وحتى توصيلها إلى بلد آخر."

تحدد هذه الاتفاقية، من بين أمور أخرى، مستند النقل الدولي متعدد الوسائط المسؤولة القانونية لوكيل الشحن الدولي متعدد الوسائط، وأجور الشحن، وحق تفتيش البضائع، وإجراءات المقاضاة والتحكيم.

ومن ضمن هذا السياق أيضاً، صادقت جامعة الدول العربي والإسكوا على الفقرة الختامية من "اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية" بما يعكس جهودهما المشتركة في تشجيع النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.

اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

يغطي هذا الاتفاق الطرق في المشرق العربي التي تُعتبر ذات أهمية دولية لنقل البضائع والركاب والسياحة. وبالتالي يجب إعطاؤها الأولوية ضمن الاستراتيجيات الوطنية وخطط البناء والصيانة والتطوير للطرق في الدول الأعضاء. وبالتالي، يأخذ هذا الاتفاق بعين الاعتبار أن تنمية شبكات الطرق هذه تساهم في زيادة التعاون بين الدول الأعضاء في ضوء ازدياد حاجات حركة المرور في المستقبل من أجل تشجيع التجارة والسياحة العربية البينية. ولملاقة المتطلبات البيئية الناشئة، فعلى الدول الأعضاء إذاً الالتزام بهذه الاتفاقية عند شق طرق جديدة وعند رفع مستوى الجودة للطرق القائمة.

اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي

يعطي هذا الاتفاق الأولوية لشبكات السكك الحديدية في الدول الأعضاء في صياغة الخطط الوطنية والاستراتيجيات المتعلقة ببناء وصيانة وتطوير تلك الشبكات. كذلك يضمن إجراء الدول المعنية دراسات جدوى لتحديد كيفية بناء المسارات والخطوط الجديدة.

وضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ بناء على اهتمام الأطراف المعنية لإمتلاك شبكة سكك حديدية في المشرق العربي تأخذ بعين الاعتبار القضايا المتعلقة بالبناء وكلفة التشغيل والسلامة والسرعة والانتظام والراحة الشخصية. وتمت صياغة هذا الاتفاق انطلاقاً من الحاجة لشبكة سكك حديدية فعالة بين البلدان تكون على مستوى حاجات النقل المتزايدة وتراعي أهمية تسهيل حركة الركاب والبضائع وضمان حماية البيئة. وبالتالي، تعمل شبكة السكك الحديدية هذه على زيادة التبادل السياحي والتجاري بين بلدان المشرق العربي. كجزء من تعزيز التكامل الإقليمي العربي.

مذكرة التفاهم حول التعاون في مجال النقل البحري بين دول المشرق العربي

وضعت الإسكوا أيضاً مذكرة تفاهم لتشجيع التعاون في مجال النقل البحري بين دول المشرق العربي. حيث يتم التنسيق بين الدول الأعضاء في ما يتعلق بقضايا النقل البحري من خلال مواءمة سياساتهم الفردية المتعلقة بالنقل البحري الإقليمي والدولي والموانئ البحرية. بالإضافة إلى تعزيز فعالية خدمات النقل البحري كمحرك للتكامل الاقتصادي والاجتماعي في المستقبل. وتهدف هذه الاتفاقية إلى وضع وتنفيذ سياسات للملاحة البحرية لضمان استدامة أساطيل الشحن البحري في الدول الأعضاء، ولتقوية التعاون بين الدول الأعضاء على المستويين الإقليمي وما دون الإقليمي. كما تهدف إلى تحقيق الانسجام بين تطلعات الدول الأعضاء في قضايا كالانضمام إلى اتفاقيات إقليمية ودولية متعلقة بالنقل البحري.

وبحسب هذه الاتفاقية، تقوم الدول الأعضاء بإجراء مناقشات بصورة منتظمة بهدف توحيد مواقفها مقابل سياسات الملاحة البحرية الإقليمية والدولية الخ... كما تقوم هذه الدول بتشجيع التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف بالمستقبل في ما بين السلطات المسؤولة عن النقل البحري. وإجراء الدراسات والأبحاث بهذا الشأن، والعمل لتشجيع الدور النشط لمؤسسات الملاحة البحرية الوطنية. وتشجيع النشاطات المشتركة لاتحادات الناقلات والوكالات، وخطوط الشحن الوطنية والروابط والاتحادات العربية للشحن، والتدريب على الملاحة البحرية، ومراكز الأبحاث.



اتفاقيات النقل الحكومية ضمن المنطقة

ترتبط الدول العربية بعدة اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف من أجل تنظيم نقل الركاب والبضائع في ما بينها بواسطة وسائل نقل متنوعة بهدف تشجيع التكامل المستقبلي بينها. وهذه الاتفاقيات الأساسية هي ما يلي:

قرار الاتفاقية العربية لتنظيم النقل البري للركاب بين الدول العربية وعبرها

هذا النظام المتكامل للنقل في المشرق العربي إعادة تفعيل خط الحجاز الحديدي من خلال تبني تقنيات جديدة وحديثة.

اجتماعات دورية، وتقدم التوصيات من أجل حل المشاكل التي تواجه من تنفيذ هذه الاتفاقية.

اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

ومن أجل مزيد من تطوير النظام المتكامل للنقل في المشرق العربي، عملت الإسكوا على ثلاثة محاور تشمل شبكة إقليمية للنقل، ونظام المعلومات المرتبط به، والإطار المنهجي لتحليل السياسات. وكنتيجة للعمل بالنظام المتكامل للنقل في المشرق العربي، تبنت الدول الأعضاء في الإسكوا عام 2001 اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، الذي مع نهاية أيار/ مايو 2002، كان قد وقعته عشر دول أعضاء وصادقت عليه دولة واحدة، وإتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، الذي وقعته تسع دول أعضاء.

كجزء من عملها على تعزيز تشجيع تسهيل التجارة والنقل، طورت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا عام 1999 النظام المتكامل للنقل في المشرق العربي (إتسام) كشبكة نقل إقليمية. ويهدف هذا النظام إلى تحديث شبكة الطرقات البرية في المنطقة وإلى بناء شبكة من السكك الحديدية تربط المشرق العربي بأوروبا ومنطقة الخليج العربي من أجل تخفيض كلفة نقل الركاب والبضائع، وبالتالي تفعيل التكامل الإقليمي. ومن هذا المنطلق تم وضع خارطة للطرقات الرئيسية ولشبكات السكك الحديدية وللموانئ والمطارات ذات الأهمية على الصعيد الدولي. كذلك يشمل

تغطي اتفاقية نقل الركاب حركة الركاب (العامّة والخاصة والسياحية) على الطرقات عبر أراضي الدول الأعضاء. وتضمن أن المركبات المسجلة في الدول الأعضاء تلتزم بقوانينها من خلال عدم تخطي الحمولات المحورية المسموح بها والأبعاد والأوزان وعدد الركاب المسموح بمرورهم على شبكات الطرقات في الدول الأعضاء. وذلك دون الحاجة الى الموافقة المسبقة من السلطات المختصة. كذلك يتم خصيل الرسوم والضرائب غير المدفوعة على نقاط العبور وفقا لبنود الاتفاقيات الثنائية الموقعة بين الدول العربية.

وافق مجلس جامعة الدول العربي عام 2006 على هذه الاتفاقية. ووقعتها كل من البحرين وتونس وسوريا وفلسطين وليبيا واليمن. وتهدف الاتفاقية إلى تنظيم النقل البري للمسافرين بين الدول العربية وعبر أراضيها. وإلى تشجيع النمو الاقتصادي والروابط الاجتماعية بين البلدان العربية. كذلك تهدف إلى تشجيع السياحة بين الدول العربية وإزالة العوائق التي تواجه حركة النقل الدولية للمسافرين بين الدول العربية.

تقوم لجنة تقنية بضبط تنفيذ هذه الاتفاقية. وتتألف من ممثلين عن الدول الأعضاء والاتحاد العربي للنقل البري. وكما ينص النظام الداخلي لمجلس وزراء النقل العرب، تعقد هذه اللجنة

المفوضية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل البري في الشرق الأوسط والمنطقة

افتتحت المفوضية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل البري في الشرق الأوسط والمنطقة بتاريخ 1 أيار/ مايو 2005 في مدينة اسطنبول.

وأنشئت هذه المفوضية للتعرف بشكل أفضل على التطورات التجارية المهمة الناجمة عن التغيرات الاقتصادية المتأتمية من التي تلت العولمة وعملية التحرر الاقتصادي في العديد من بلدان المنطقة.

ومهمة المفوضية الدائمة هي التعاون مع المنظمات الإقليمية والدولية كما مع الجمعيات الأعضاء في الإتحاد الدولي للنقل البري ومع السلطات الوطنية. وتتضمن مهمتها تطوير وتسهيل النقل البري على تقاطع الطرق بين القارات والمناطق الممتدة من الجزء الأوروبي من تركيا وصولاً إلى مصر في إفريقيا مروراً بكل منطقة الشرق الأوسط حتى المناطق الأسرع من حيث النمو الاقتصادي في جنوبي شرقي آسيا.

الأهداف الرئيسية

- تشجيع دور النقل البري في الشرق الأوسط والمنطقة بالاشتراك مع الإتحاد الدولي للنقل على الطرق وأعضائه وفقاً لسياسة الإتحاد الدولي للنقل البري العالمية

- دعم عملية تحديد العوائق المادية وغير المادية للنقل البري والتخلص منها. وذلك من خلال دعم نشاطات الأمم المتحدة المتعلقة بالتوسع والتطبيق المناسب لكل اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا المتعلقة بالنقل في المنطقة:

- بناء وعي عام للحاجة الإقليمية وللأهمية العالمية للتدريب الاحترافي المعترف به دولياً مع الحفاظ على الانسجام مع المعايير الدولية كما تؤمنه أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل على الطرق بهدف التوصول إلى أداء قطاعي أفضل لخدمة الاقتصاد والمجتمع ككل:

- ومنذ تأسيسها. أنشأت أوجدت هذه المفوضية شبكة ناجحة تضم منظمات عربية وأخرى دولية، ووكالات الأمم المتحدة وحكومات المنطقة. وتعمل بالتعاون مع هذه المؤسسات المختلفة وأعضائها على تطوير وتشجيع التجارة والنقل في المنطقة.

- ولخدمة أهدافها، تنظم المفوضية الدائمة سلسلة من النشاطات بالتعاون مع شركائها في المنطقة. نذكر بعض تلك النشاطات:

- قد اجتمع سنوي للأعضاء لمناقشة النشاطات المستقبلية وتبادل الأفكار والمعلومات بين الأعضاء حول قضايا النقل البري الجوهرية في المنطقة:

- تشارك المفوضية الدائمة باجتماعات الأمم المتحدة وأحداثها. مثل الحلقات الدراسية بين الأقاليم التي تنظم في القاهرة وأبو دبي:

- توقيع مذكرة تفاهم بين المفوضية الدائمة والإتحاد العربي للنقل البري في شباط 2007: تتمحور حول تحسين التدريب المهني للنقل البري في البلدان العربية من خلال أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل البري:

- زارت مفوضية الإتحاد الدولي للنقل البري مؤخراً مقر جامعة الدول العربية والمنظمة العربية للتنمية الإدارية. حيث تمت مناقشة قضايا النقل في المنطقة والمجالات الممكنة التعاون فيها مستقبلاً.



التجارة والتعرفة الجمركية والنقل. (3) التربية والشؤون الثقافية. (4) الشؤون الصحية والاجتماعية. (5) الدعاية والسياحة. (6) التشريع والإدارة. كذلك يشمل عمل الأمانة العامة تشجيع التقدم العلمي والتقني في قطاعات التصنيع والتعدين، والزراعة والإنتاج الحيواني، بالإضافة إلى سعيها إلى تأسيس مراكز للبحث العلمي المشترك وتشجيع بناء الشراكة مع القطاع الخاص.

وفي ما يتعلق بقطاع النقل، وضع مجلس التعاون لدول الخليج العربية مجموعة من القواعد لتنظيم نظام نقل مشترك، من أجل تسهيل نقل البضائع والركاب بين تلك الدول. وأنشأت مديرية المجلس نظاماً للنقل بالعبور بين دولها كنتاج لاتفاقية الوحدة الاقتصادية التي تنسق العلاقات التجارية والاقتصادية بين الدول الأعضاء. ويوضح هذا النظام القضايا الحيوية المتعلقة بالنقل بالعبور بين دول المجلس، والتي تشمل إجراءات جمركية متبادلة وتسهيلات ضمن اتفاقيات النقل بالعبور. لذلك، يسمح هذا النظام بنقل البضائع في مركبات عبر أراضي الدول الأعضاء على آليات دون مواجهة أية عوائق أو تمييز بين أنواع آليات النقل تلك.

الأعضاء. كذلك يعمل على تسهيل تبادل المعلومات وتنسيق برامج التدريب الخ...

وتقوم الهيئة العربية للطيران المدني بالتنسيق مع الاتحاد العربي للنقل الجوي لوضع سياسة عربية موحدة للنقل الجوي، وإعادة هيكلة نظام النقل الجوي، وزيادة عدد الرحلات الجوية بين البلدان العربية. ويهدف هذا التنسيق أيضاً إلى تشجيع الناقلات العربية على التعاون في القضايا المتعلقة بتبادل قطع الغيار وصيانة الطائرات، وأجهزة الحجز الإلكترونية، وتبني قواعد مشتركة، والتسويق الخ... كما يهدف هذا التعاون إلى التنسيق في مجالات الأبحاث وفي تعزيز خدمات ملاحية جوية أفضل من خلال تنفيذ أنظمة سلامة الملاحية الجوية عبر الأقمار الاصطناعية، وتوسيع إطار التعاون ليشمل خدمات سلامة الملاحية الجوية، وتوحيد التشريعات والقوانين المتعلقة بالملاحية الجوية في البلدان العربية.

مجلس التعاون لدول الخليج العربية

تأسس مجلس التعاون لدول الخليج العربية عام 1981 كمنظمة حكومية تضم ست دول خليجية في شبه الجزيرة العربية، هي الكويت وقطر والمملكة العربية السعودية وسلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة والبحرين، ومقرها في مدينة الرياض في المملكة العربية السعودية.

إن أبرز أهداف مجلس التعاون لدول الخليج العربية هي تحقيق التنسيق والتكامل بين الدول الأعضاء في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، بهدف الوصول إلى وحدة الخليج اقتصادياً. وتعمل الأمانة العامة للمجلس على تحقيق الانسجام بين الأنظمة في الدول الأعضاء في مجالات (1) التمويل والشؤون الاقتصادية، (2)

الهيئة العربية للطيران المدني

تم وضع الاتفاقية التي تأسست الهيئة العربية للطيران المدني ضمن إطار جامعة الدول العربية، وذلك من أجل تقوية التعاون والتنسيق وتنمية الطيران المدني بين الدول العربية، وبناء عليها تم تأسيس الهيئة العربية للطيران المدني عام 1996 كمنظمة عربية متخصصة تعمل تحت رعاية جامعة الدول العربية، ومقرها الدائم في المغرب. وتضم حالياً ستة عشر بلداً عربياً هم أعضاء أيضاً في الاتحاد العربي للنقل الجوي، وهم الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين وتونس والمملكة العربية السعودية والسودان وسوريا والعراق وسلطنة عمان وفلسطين وقطر ولبنان وليبيا ومصر والمغرب واليمن. بينما الدول العربية المتبقية هي في طور المصادقة على الاتفاقية وإقرارها.

تهدف الهيئة العربية للطيران المدني إلى وضع إطار للجهود العربية المشتركة لوضع خطط عامة لتطوير وتعزيز سلامة الطيران المدني بين الدول العربية، ولزيادة التعاون والتنسيق بين الدول الأعضاء، بالإضافة إلى مواصلة أنظمة الطيران المدني العربية. كما تعمل الهيئة على تنمية الطيران العربي وتحديثه من أجل التأقلم مع حاجات نظام طيران عربي آمن ومنظم.

ومن أجل تحقيق هذه الأهداف يقوم مجلس الهيئة العربية للطيران المدني بإجراء الأبحاث والدراسات حول الأمور الاقتصادية والتنظيمية والتشريعية والشؤون سلامة الطيران المدني في ما بين الدول العربية. كذلك يقوم بتنسيق القضايا المتعلقة بالمصالح العربية المشتركة ويشجع التكامل بين المؤسسات العربية العاملة في مجال النقل الجوي، كما يقوم بمتابعة تقنيات الطيران المدني الحديثة ويشجع رفع مستوى أنظمة الطيران المدني العربي، ويعمل على مواصلة التشريع المتعلق بالطيران بين الدول

الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية

تأسس الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية في 24 تموز/ يوليو 2002، وتمت المصادقة عليه بتاريخ 18 كانون الأول/ ديسمبر 2002، من قبل مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ليعمل تحت إشرافه وفقاً للقرار رقم 1201/76 د. ومقره في مدينة الإسكندرية في مصر. أعضائه هم إما مشغلون. أي غرف الملاحة العاملة في مجال الشحن البحري. أو منتسبون له. أي اتحادات شركات ومؤسسات متخصصة ومكاتب عاملة في هذا الحقل: أو هم مراقبون مثل مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ودول عربية أخرى متخصصة في هذا المجال.

يعطي هذا الاتحاد الدعم والمساعدة لأعضائه في المجالات المتعلقة بموامة مفاهيم الشحن وانسجامها وتحديث أنظمة العمل وإكمال الجهود للعمل ككيان واحد في العلاقات مع المنظمات الأجنبية الأخرى. بالإضافة إلى تعزيز كفاءة الموارد البشرية ومهارتها في مجال النقل البحري والخدمات المتعلقة به. بالإضافة إلى نشر دوريات وعقد الحلقات الدراسية حول النقل والشحن البحريين.

الاتحاد العربي للشحن

الاتحاد العربي للشحن هو كيان مدني تأسس عام 1979 بموجب قرار صادر عن مجلس الوحدة الاقتصادية العربية رقم 745/25 تاريخ 7/6/1979. وعدد أعضائه عشرة دول هي الأردن وتونس والمملكة العربية السعودية وسوريا والعراق وفلسطين وليبيا ومصر والمغرب. ومقره في بغداد في العراق. ويهدف هذا الاتحاد إلى تشجيع تآزر

جهود الأعضاء نحو تحقيق التعاون. كذلك يهدف إلى تأمين الدعم لهم من أجل تحسين النقل البحري العربي. والحفاظ على ازدهاره من نواحي كفاءة العمليات وتوسيع النشاطات التي بدورها يمكن أن تخدم خطط التنمية وأن تسهل نقل البضائع والركاب في ما بين البلدان العربية ومع الدول الأجنبية.

ومن أجل تحقيق هذه الأهداف. يعمل الاتحاد على توطيد التعاون بين أعضائه بهدف تعظيم الاستفادة من أساطيل الشحن للركاب والبضائع على حد سواء. وتوسيع قاعدة نشاطاته وتنسيق الجهود لربط العالم العربي بشبكة شاملة من النقل البحري. كذلك يقدم الدعم والمساعدة للأعضاء في تنمية وتحسين آليات العمل لتحقيق أفضل نتائج اقتصادية ممكنة ولتبادل الخبرات بين الأعضاء. عبر إقتناء تقنيات حديثة ووضع دراسات جدوى للمشاريع المخطط لها. وإعطاء التوصيات وتأسيس المشاريع الجديدة أو توسيع القائم منها بما يتلاءم مع احتياجات العالم العربي.

كذلك. يقوم (1) بتنسيق وتطوير وتوحيد الأنظمة والتشريعات والمصطلحات في مختلف حقول العمل المتعلقة بالنقل البحري بما في ذلك الآليات المشاركة. (2) تنسيق وتوحيد تعريفات النقل البحري. (3) حض الأعضاء على التعامل مع القضايا الدولية كمجموعة واحدة وفي المؤتمرات ومع الأطراف الأخرى. (4) ترشيد الدوائر وخلق موارد بشرية مختصة ذات كفاءة لتعمل كمجموعة واحدة في حقول النقل البحري. (5) مساعدة أعضائه على تأمين حاجاتهم من المواد والمعدات والمستلزمات. (6) تشجيع أعضائه على تأسيس شركات عربية مشتركة بالتعاون مع مجلس الوحدة الاقتصادية العربية. (7) القيام بمهام التنسيق مع المنظمات والاتحادات العربية والدولية العاملة في حقل النقل البحري. وغير

ذلك من النشاطات المتعلقة خصوصاً بالإتحاد العربي للموانئ البحرية. (8) إصدار منشورات ومجلات ودوريات بهدف تحقيق أهداف الإتحاد وتطلعاته. (9) لعب دور المحكم في فض النزاعات عند الطلب.

الاتحاد العربي للنقل الجوي

تأسست الاتحاد العربي للنقل الجوي عام 1965 تحت لواء جامعة الدول العربية. وتعمل كرابطة إقليمية لأربعة وعشرين شركة طيران في العالم العربي. أعضاؤها هم: مصر للطيران. والخطوط الجوية العربية السعودية. وطيران الشرق الأوسط. والخطوط الجوية العراقية. والخطوط الجوية العربية السورية. والخطوط الجوية السودانية. والخطوط التونسية. وطيران الخليج. وخطوط طيران عبر المتوسط. والخطوط الجوية الجزائرية. والخطوط الجوية الكويتية. والخطوط الجوية الملكية المغربية. والخطوط الجوية اليمنية. والخطوط الجوية الإماراتية. والخطوط الجوية العمانية. والخطوط الجوية القطرية. والخطوط الجوية الفلسطينية. والأردنية للطيران. والخطوط الجوية الإفريقية. وخطوط الاتحاد الجوية. والعربية للطيران. والقاهرة للطيران.



الاتحاد العربي للموانئ البحرية

وهو اتحاد عربي متخصص بالشركات العربية والمؤسسات والسلطات والمجالس والإدارات العاملة في حقل الموانئ البحرية في العالم العربي. ويعمل ضمن نطاق مجلس الوحدة الاقتصادية العربية في جامعة الدول العربية. تأسس هذا الاتحاد في العام 1976. ومقره في مدينة الإسكندرية في مصر.

يهدف الاتحاد إلى تنسيق جهود أعضائه المتعلقة بتنمية الحركة في الموانئ البحرية في الدول العربية. ويقدم المساعدة والدعم للأعضاء في مختلف الحقل التقنية ويشجع أعضائه من الشركات على العمل كمجموعة واحدة في العلاقات مع الجهات الأخرى. ويلعب أيضا دور الحكم عند الطلب، كما يضع برامج التدريب لأعضائه. كذلك يقوم الاتحاد بتشجيع إنشاء شركات عربية مشتركة تعمل في حقل الموانئ البحرية وتدعم مقترحاتها لدى مجلس الوحدة الاقتصادية العربية وغيره من المنظمات العربية المهتمة.

الاتحاد العربي للسكك الحديدية

إن الاتحاد العربي للسكك الحديدية هو هيئة مدنية للشركات العربية والمؤسسات العاملة في حقل النقل بواسطة السكك الحديدية. تأسس عام 1979 ومقره في مدينة حلب في سوريا. ويضم الاتحاد العربي للسكك الحديدية 10 بلدان أعضاء ويعمل تحت مظلة مجلس الوحدة الاقتصادية العربية. ويهدف الاتحاد إلى تنسيق جهود أعضائه ودعم التعاون بينهم وتعزيز وتطوير قطاع السكك الحديدية في العالم العربي. ويركز الاتحاد أيضا على تشجيع خدمات أكثر فعالية لهذا القطاع في العالم العربي من خلال توسيع قاعدة نشاطات شبكات النقل بواسطة السكك الحديدية في البلدان العربية. ووصلها بشبكات السكك الحديدية العالمية، بهدف تسهيل نقل أرخص وأكثر كفاءة للركاب وللبيضاء.

يضع الاتحاد العربي للسكك الحديدية دراسات حول المحاور الرئيسية للسكك الحديدية في العالم العربي. ويقوم بتنظيم حلقات دراسية خاصة واجتماعات وندوات علمية دورية كل سنتين تتناول المشاكل الرئيسية والعقبات التي تواجه النقل بالسكك الحديدية على المستويين العربي والدولي. وحتى الآن، تم تنظيم ثلاثة عشر ندوة في البلدان الأعضاء. ويقوم الاتحاد أيضا بتنظيم دورات للتدريب الاحترافي من اجل تطوير ورفع مستوى مهارات العاملين. كما يصدر نشرات دورية ونشرات توجيهية حول قطاع النقل بالسكك الحديدية في العالم العربي. كما يصدر عدداً من المعاجم السككية التخصصية.

ما يعمل على تطوير الموارد البشرية الضرورية والمهارات المطلوبة من خلال برامج تدريب. كذلك، يدعو إلى وضع اتفاقية عربية موحدة من اجل تنظيم النقل البري بين الدول العربية لتكامل اتفاقية النقل بالعبور. يدعم الاتحاد العربي للنقل البري أيضا إنشاء الشركة العربية الدولية للنقل البري الدولي ويتعاون مع منظمات عربية متخصصة وأخرى إقليمية ودولية تعمل في مجال النقل.

وتضم أحدث من بين آخر نشاطات وأجازات الاتحاد العربي للنقل البري ما يلي:

- وضع مسودة اتفاقية ثنائية لتنظيم نقل الركاب البري بين الدول العربية، تمت الموافقة على هذه المسودة من قبل جامعة الدول العربية وهي الآن بطريقها إلى الإقرار والتصديق من قبل الدول العربية.
- تأسيس قاعدة بيانات لأجل سلامة الطرقات في البلدان العربية وتحليل البيانات المتوفرة.
- وضع مسودة اتفاقية ثنائية لتنظيم نقل البضائع بين الدول العربية، ستتم مناقشة هذه المسودة من قبل اللجنة التقنية للنقل البري في جامعة الدول العربية في نيسان/ أبريل 2009.

مجلس الوحدة الاقتصادية العربية

أخذ مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، الذي يعمل تحت مظلة جامعة الدول العربية، على عاتقه الدفع بمسيرة الوحدة الاقتصادية العربية من خلال أول انعقاد له في مدينة القاهرة في حزيران/ يونيو 1964، على أنه الجهاز المسؤول عن إدارة اتفاقية الوحدة الاقتصادية العربية وتحقيقها.

وقد تم تأسيس هذا المجلس بناء على هذه الاتفاقية كجهاز دائم وظيفته مراقبة تنفيذ إتفق عليه، أي تحقيق الوحدة الاقتصادية في ما بين الدول العربية، شرط أن يقوم هذا المجلس فور تأسيسه بتطوير خطة عملية لمراحل التنفيذ وتحديد الإجراءات التشريعية والإدارية والتقنية المرتبطة بكل مرحلة، وتأتي هذه الخطوات في الوقت الذي يعبر فيه المجلس اهتماماً لمصالح البلدان المتعاقدة دون أي انحياز عن أهداف الاتفاقية. كما سيقدم هذا المجلس كل قراراته في هذا المجال إلى حكومات البلدان المتعاقدة ليتم تبنيها وفقاً للمبادئ الدستورية المعمول بها في كل منها، ويكون الأعضاء ملزمين بتبني قرارات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية.

منذ تأسيسه ومباشرته لهامه اعتباراً من 1964، لا يزال مجلس الوحدة الاقتصادية العربية يعمل لتحقيق التكامل الاقتصادي العربي بهدف التوصل إلى أي الوحدة الاقتصادية العربية. ولا يزال المجلس مهتماً بصورة كبيرة بكل الإجراءات والدراسات المتعلقة بهذا التكامل، والمواضيع الأخرى المرتبطة به. وتشمل هذه الحقول والمجالات تأسيس ودعم اتحادات عربية نموذجية ومتخصصة. وخلال الفترة الممتدة بين عامي 1971 - 2004، بلغ عدد هذه الاتحادات 34 إتحاداً يعمل في مجالات متنوعة من الإنتاج والخدمات المتعلقة بالبنية التحتية. وهي اتحادات فعالة حيث يعتبر كل منها مركزاً عربياً متخصصاً في مجاله.

وتنضوي تحت مظلة مجلس الوحدة الاقتصادية العربية خمسة اتحادات تخدم ترويج التكامل الاقتصادي وتعزيز التعاون بين

الحكومات والهيئات غير الحكومية، من أجل تطوير قطاع النقل في العالم العربي. وتشكل الهيئات المعنية بالنقل والمنبثقة عن المجلس أداة لتنفيذ السياسة المتعلقة بالنقل التي يضعها مجلس وزراء النقل العرب، وتضم هذه الاتحادات المتخصصة التالي:

- الاتحاد العربي للنقل البري.
- الاتحاد العربي للسكك الحديدية.
- الاتحاد العربي للموانئ البحرية.
- الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية.
- الاتحاد العربي للشحن.

وهناك جهازان آخران متخصصات بالنقل يعملان مباشرة ضمن إطار جامعة الدول العربية أو بالتعاون معها بهدف تعزيز النقل بين الدول العربية، وهما:

- المنظمة العربية للناقلات الجوية.
- اللجنة العربية للملاحة الجوية.

الاتحاد العربي للنقل البري

إن الاتحاد العربي للنقل البري هو هيئة عربية متخصصة تضم الشركات العربية والمؤسسات والتعاونيات العربية وغيرها من المؤسسات العاملة في حقل النقل البري. بالإضافة إلى الاتحادات العربية والغرف والنقابات ومراكز التدريب المتخصصة بمجال النقل البري في الدول العربية. وينتمي أعضاؤها إلى 13 بلداً عربياً هم الأردن والإمارات العربية المتحدة والبحرين وتونس والمملكة العربية السعودية وسوريا والعراق وفلسطين والكويت ولبنان وليبيا ومصر واليمن. وتم تأسيس هذا الاتحاد عام 1967، ومقره في عمان عاصمة الأردن. إن الهدف الرئيسي للإتحاد العربي للنقل البري هو تنسيق جهود أعضائه في تطوير قطاع النقل البري في كل البلدان العربية، وذلك من خلال تعزيز رفع كفاءة تشغيله وتوسيع قاعدة نشاطاته. ويؤمّن المساعدة لأعضائه لتطوير نقل الركاب والبضائع في ما بين الدول العربية، كما يسعى إلى تسهيل عملية النقل بالعبور وإلى ربط أساطيل النقل البري في الدول العربية وإلى تحديث شبكة الطرقات فيها.

تحقق هذه الأهداف من خلال جهود الاتحاد العربي للنقل البري لاستعمال تقنيات حديثة في عملية النقل البري وتطويرها. منذ أن تأسس هذا الاتحاد نفذ مجموعة من النشاطات تضم إجراء أبحاث ودراسات في مجال النقل وإصدار دليل عن النقل البري العربي وتأمين المساعدة التقنية لأعضائه وتنفيذ مشاريع نقل جديدة وتوسيع الموجود منها وحل مشاكل النقل والمشاكل التقنية التي تواجه الأعضاء وتنسيق القوانين والأنظمة وشروط النقل البري والوثائق المتعلقة به والتحضير لجداول المسافات بين المدن العربية وخرائط للطرقات في البلدان العربية.



جامعة الدول العربية

المزيد من التعاون والتنسيق في ما يتعلق بالنقل بين البلدان العربية. وعلى توفير المواءمة بين التشريعات والأنظمة المتعلقة بالنقل بين البلدان العربية

النقل العرب كمنبر للحكومات العربية لتقدم توصياتها على المستوى العربي المشترك حول سياسات النقل ووسائله في العالم العربي.

ويهدف المجلس إلى تشجيع مزيد من التعاون العربي في مجالات النقل ولا سيما من خلال وضع استراتيجيات عربية مشتركة للنقل، وبرامج ومشاريع لتنفيذ هذه لاستراتيجيات. والمجلس مسؤول عن حفيز المزيد من النمو وإدخال عنصر التحديث على وسائل النقل بين الدول العربية لتسهيل مواصلات واتصالات أفضل وأكثر فعالية في المنطقة، ولتوفير نقل أرخص وأسهل للمسافرين والبضائع. ومن هذا المنطلق، يرفع المجلس توصياته إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للجامعة العربية. كذلك يعمل مجلس وزراء النقل العرب على تشجيع

والاجتماعية والثقافية من أجل تعزيز مصالح أعضائها. وهكذا، فهي تعمل كمنبر للبلدان العربية حيث تنسق مواقفها السياسية وتقوم بصياغة الخطط لدعم مصالحها وهمومها المشتركة، مع العمل من اجل حل المنازعات والحد من الصراعات بين الدول العربية.

تركز مجالات نشاطات جامعة الدول العربية أيضا على شؤون التمويل والشؤون الاقتصادية. بما في ذلك التجارة والجمارك والعملات والزراعة والصناعة والنقل البري والسككي والجوي والبحري، والتلفاكس والبريد، بالإضافة إلى الشؤون الثقافية والاجتماعية والصحية والشؤون المتعلقة بالجنسية.

أنشأت جامعة الدول العربية أيضا مجلس وزراء

إن جامعة الدول العربية هي منظمة حكومية إقليمية تأسست في 22 آذار/ مارس 1945، وضمت ست دول عربية هي مصر والعراق والأردن ولبنان والمملكة العربية السعودية وسوريا واليمن الذي بدوره التحق بالجامعة بتاريخ 5 أيار/ مايو 1945. وتضم حاليا 22 بلدا عربيا هم، بالإضافة إلى الدول التي تم ذكرها سابقا، الكويت وقطر والبحرين وسلطنة عمان وليبيا والجزائر والمغرب والسودان وجيبوتي والصومال والقمر. ومقرها في مدينة القاهرة في مصر. وإن هدف جامعة الدول العربية هو "توثيق الصلات بين الدول المشتركة فيها، وتنسيق خططها السياسية، تحقيقاً للتعاون بينها وصيانة لاستقلالها وسيادتها، والنظر بصفة عامة في شؤون البلاد العربية ومصالحها". وتقوم جامعة الدول العربية بتخطيط ووضع البرامج السياسية والاقتصادية

السياسة الإقليمية للنقل

المراكز الإقليمية لسياسات النقل

تضم المراكز الرئيسية لسياسات النقل في العالم العربي كلاً من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) ومنظمة المؤتمر الإسلامي اللتان تتشاركان بدور مهم في تنظيم النقل ضمن دولهما الأعضاء. ومن جهتها، أسست جامعة الدول العربية "مجلس وزراء النقل العرب" ومنظمات أخرى تنضوي تحت لوائها ومتخصصة في النقل البري والجوي والبحري. كما لمجلس التعاون لدول الخليج العربية دور فعال في وضع مسودات الاتفاقيات المعنية بتطوير التكامل بين الدول الأعضاء في شتى مجالات النقل.

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

إن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) هي لجنة إقليمية تابعة للأمم المتحدة وتعمل كمركز لتوفير المساعدة التقنية وبناء القدرات للدول الأربعة عشر الأعضاء، والتي تضم الدول العربية في غربي آسيا. بالإضافة إلى مصر والسودان الذي انضم إليها مؤخراً. ومقرها في مدينة بيروت - لبنان.

ويجري فريق النقل في شعبة التنمية الاقتصادية والعمولة التابع للإسكوا دراسات حول النقل البري والجوي والبحري في منطقة الإسكوا. وتنظم لجنة النقل اجتماعاً سنوياً لممثلي الدول الأعضاء والخبراء في قضايا النقل. وتضع الاستراتيجيات لتنمية نظام النقل ووسائله المتنوعة، من خلال وضع الاتفاقيات التي ستقوم الدول الأعضاء بإقرارها وتبنيها. كما يتابع الاجتماع السنوي للجنة التقدم الحاصل في تطوير نظم النقل في الدول الأعضاء وفق الاتفاقيات الموضوعية. وتشارك لجنة النقل في تحديد الأولويات لبرامج

عمل وصياغة الخطط المتوسطة المدى، وتقوم بمراقبة التطورات الحاصلة في قطاع النقل لدى الدول الأعضاء في الإسكوا. والتطور في عمل الأمانة العامة للإسكوا حول شؤون قطاع النقل. كذلك تقوم الإسكوا بالتأكد من مشاركة الدول الأعضاء في المؤتمرات الدولية والإقليمية، كما تنسق جهود الدول الأعضاء المتعلقة بتطبيق القرارات والتوصيات وتنفيذها.

منظمة المؤتمر الإسلامي

تأسست منظمة المؤتمر الإسلامي في 25 أيلول/سبتمبر 1969 كمنظمة حكومية دولية لتعبر عن موقف موحد للدول الإسلامية على المستوي العالمي من أجل حماية مصالح العالم الإسلامي بانسجام مع الدعوة لتحقيق السلام العالمي. كان عدد أعضائها المؤسسين 30 بلداً، واليوم أصبح عددهم 57 بلداً موزعين على أربع قارات. ومقر المنظمة في مدينة جدة في المملكة العربية السعودية.

سياسات التعريفات (5) التعاون بين الخطوط الجوية الوطنية (6) تعزيز النمو الاقتصادي للنقل الجوي و (7) الاستفادة من موارد الملاحة الجوية للدول الأعضاء لأقصى حد ممكن.

أسست منظمة المؤتمر الإسلامي "المجلس الإسلامي للطيران المدني" بهدف تمكين التعاون الاقتصادي والتجاري بين الدول الأعضاء. ويعمل المجلس الإسلامي للطيران المدني على تسريع خلق الآليات المؤسسية الضرورية لمثل هذه النشاطات. وبالتحديد، يراجع المجلس التطورات في الطيران المدني لدى الدول الأعضاء من أجل تقوية العلاقات في ما بينها. ويقوم بالنشاطات اللازمة من أجل التوصل إلى قوانين مشتركة متعلقة في النواحي التقنية والاقتصادية للنقل الجوي وتشجيع الالتزام بها. كما يأخذ بعين الاعتبار المشاكل الخاصة التي قد تنشأ في هذا المجال.

ومن أجل تحقيق هذه الأهداف في دوله الأعضاء، يهدف المجلس إلى (1) تحقيق شروط تبادل المعلومات والمعرفة التقنية وفرص التدريب المتوفرة لدى الدول الأعضاء، (2) إقامة خدمات جوية وتحسين الوضع القائم في الملاحة الجوية، (3) الانتفاع الفعال من قدرات الخطوط الجوية الحالية في ما يتعلق بالركاب والبضائع والبريد، (4) التنسيق والانسجام بين الخدمات الجوية وحرية



البلد	سلطنة عمان	قطر	المملكة العربية السعودية	السودان
الطرق	حجم شبكة الطرق المعبدة يزيد سنوياً	7,760 كلم من الطرق المعبدة وغير المعبدة	تطوير الشبكة بعد أولوية في مشاريع التطوير الخسسية	البنية التحتية غير مؤهلة
السكك الحديدية	غير متوفر	غير متوفر	الشبكة الوحيدة في شبه الجزيرة العربية. خطان. طول 1,000 كلم؛ مشروع جسر بري يربط جدة بالدمام مروراً بالرياض. يسهل نقل البضائع بـ 18 ساعة	4,725 كلم مسار ضيق بخط واحد
الموانئ البحرية	مرفأ صلالة: مناولة 2.3 مليون طن من البضائع عام 2006 بزيادة سنوية قدرها 29%	مشروع لمضاعفة قدرته الاستيعابية إلى 800 ألف وحدة متكافئة لعشرين قدم	مشروع لزيادة القدرة الاستيعابية لبناء الدمام إلى 1.9 مليون وحدة متكافئة لعشرين قدم بنهاية عام 2008	تتم مناولة 1.5 مليون طن سنوياً في مرفأ سواكين
المطارات	مطار السيب الدولي: نمواً مستمراً في عدد الوافدين سجل 21 ألف مسافر عام 2006. توجيه استثمارات لزيادة قدرته الاستيعابية إلى 24 مليون مسافر	زيادة القدرة الاستيعابية من 4.2 مليون مسافر إلى 7.5 مليون مسافر	3 مطارات دولية وداخلية (الدمام وجدة والرياض). وهدياً مطاراً في مكة المكرمة. مشاريع توسيع في مطارات مكة المكرمة وجدة لمواجهة تحديات النقل	يتم بناء مطار دولي جديد 40 كلم جنوب غرب العاصمة للملاحة للطلب المرتفع على النقل الجوي
البلد	سوريا	تونس	الإمارات العربية المتحدة	المصدر: مؤسسة Zawya. الموقع الإلكتروني
الطرق	زيادة بنسبة 50% خلال السنوات الخمس السابقة. 20% منها لا زالت غير معبدة	20,000 كلم من الطرقات الرئيسية والثانوية	واسعة وبمواصفات جيدة خصوصاً في أبو ظبي ودبي	
السكك الحديدية	2 مليون مسافر بين عامي 2000 - 2005: زيادة حجم الشحن بالثلث إلى 8.2 مليون طن	1,960 كلم. 12.5 مليون طن من الشحن. 36 - 38 مليون مسافر	مشروع بملايين الدولارات لبناء مترو يربط الديرة بمطار دبي الدولي والمنطقة المالية على طريق الشيخ زايد وجبل علي. وضعت الخطة لياشر العمل به عام 2009	
الموانئ البحرية	مرفأ طرطوس: الأكبر مناولة 60% من الواردات. مرفأ باناس: مناولة 7.5 مليون طن من المنتجات البترولية	26 مليون طن من الشحن	واسعة وبمواصفات جيدة: موانئ دبي هي الأفضل في منطقة الخليج العمل لجذب الجيل الجديد من الناقلات بسعة 6,000 - 8,000 وحدة متكافئة لعشرين قدم	
المطارات	دمشق وحلب واللاذقية. 3.2 مليون مسافر و35,590 طن من الشحن. مطار دمشق: مشروع لزيادة قدرته الاستيعابية إلى 10 مليون مسافر بحلول عام 2020	سعة 12 مليون مسافر سنوياً. زيادة القدرة الاستيعابية لمطار مونتستير - سكانيس إلى 5 مليون مسافر سنوياً. يتم بناء تأمن مطار بسعة 30 مليون مسافر سنوياً	واسعة وبمواصفات جيدة. مرافق جديدة لزيادة القدرة تلبية الخدمة من 22 مليون مسافر إلى 60 مليون مسافر. مشاريع ضخمة لمحطات الحاويات: رفع قدرتها الاستيعابية إلى 3 مليون طن سنوياً بحلول عام 2018; مطار جديد في دبي بسعة 100 مليون مسافر سنوياً; مطار جديد في أبو ظبي (2005) لزيادة القدرة الاستيعابية إلى 20 مليون مسافر سنوياً	

الجدول رقم (11) السمات الأساسية للبنية التحتية للنقل في دول عربية مختارة حسب البيانات المتوفرة.

البلد	اليمن	الجزائر	مصر	لبنان
الطرق	10,500 كلم من الطرق المعبدة. 13,500 كلم مَهْدَة	88,853 كلم طرق رئيسية. 3/1 منها للشاحنات. 29,394 كلم طرق غير معبدة وبعمرات صالحة للمركبات	45,500 كلم طرق معبدة بمواصفات سيئة. خُمِل 85% من حمولات الشحن الداخلي	شُق طرق سريعة بـ 6 خطوط على أطراف ومدخل مدينة بيروت. ضمن مشروع إعادة الإعمار بعد الحرب الأهلية
السكك الحديدية	غير متوفر	4,200 كلم من المسارات	تنقل 435 مليون راكب سنوياً. أو 1.2 مليون راكب يومياً. تنقل 11 مليون طن من البضائع سنوياً	غير متوفر
الموانئ البحرية	القدرة الاستيعابية لمرافأ عدن = 42 ألف وحدة متكافئة لعشرين قدم	محطة بجايا للحاويات: حجم المناولة 50 ألف وحدة متكافئة لعشرين قدم سنوياً. رغم أن قدرتها الاستيعابية تصل الي 300 ألف وحدة	مسافة المياه الصالحة للملاحة 3,100 كلم. تناول 4% من إجمالي التجارة الداخلية. و90%-85% من إجمالي التجارة الخارجية	المناولة لأكثر من 70% من التجارة الخارجية
المطارات	5 مطارات رئيسية	4 مطارات رئيسية. بناء محطة جديدة في مطار بو مدين: القدرة الاستيعابية للمحطة القديمة أكثر من 4 مليون مسافر سنوياً. القدرة الاستيعابية للمحطة الجديدة هي 6 مليون مسافر سنوياً	الخطوط الجوية المصرية تنقل 8.6 مليون مسافر	سعة استيعابية لـ 6 مليون مسافر سنوياً
البلد	العراق	الكويت	ليبيا	المغرب
الطرق	390,000 كلم طول الشبكة. 2,000 كلم منها بمواصفات و2,000 كلم تصلح للمركبات	4,967 كلم طول شبكة الطرق المتطورة	25,000 كلم من الطرق المعبدة. ومعظم المدن والقرى والواحات الرئيسية يمكن الوصول إليها بالسيارات	يتم توسيع شبكة الطرق الريفية بنحو 1,500 كلم سنوياً. وحالياً فقط 50% من سكان الريف يستطيعون سلوك الطرق على مدار السنة
السكك الحديدية	5 مسارات رئيسية. وفي عام 2006 تم التخطيط لإنشاء 2,300 كلم من الخطوط الجديدة	مشروع لبناء سكة على طول الساحل حتى المحافظات الشرقية في المملكة العربية السعودية. من المتوقع البدء فيه عام 2010. التخطيط لإنشاء قطار مترو بأربع خطوط وبطول 165 كلم فوق وخت الأرض. ويتسع لـ 70 مليون مسافر	مشروع لإنشاء خط ساحلي بطول 2,178 كلم يربط تونس بمصر. وخط بطول 992 كلم يربط مدينتي سرت وصوهه في الجنوب	طول الشبكة 1,907 كلم. نصفها يعمل على الكهرباء. مشاريع جديدة لتحديث 400 كلم من الخطوط التي تعمل على الكهرباء؛ وبناء خط سريع بين الدار البيضاء وأغادير مروراً بمراكش. ويشمل 18 قطاراً بطائفتين و20 قاطرة و300 مركبة
الموانئ البحرية	ميناء أم القصر هو الرئيسي. ومن المتوقع أن يضم أسطولاً من 21 سفينة عام 2008 بهدف تشغيل محطته بشكل سليم	8 ناقلات نفط خام بسعة 2,348,552 حمولة ساكنة. 11 ناقلة منتجات نفطية بسعة 591,567 حمولة ساكنة. 5 ناقلات غاز مسيل بسعة 242,161 حمولة ساكنة	مشروع حالي لزيادة القدرة الاستيعابية لبناء طرابلس	يقوم مرافأ الدار البيضاء بمناولة حوالي نصف حركة الشحن. مشاريع لتطوير مناطق صناعية وتجارية مرافقة للموانئ
المطارات	3 مطارات رئيسية (بغداد، البصرة، إربيل). ومطاران داخليان (الموصل وكركوك)	قدرة استيعابية: 150-100 رحلة يومياً. وإجمالي 6 مليون مسافر سنوياً	مشروع حالي لتحسين وتوسيع مطار طرابلس الدولي وبناء محطة جديدة بسعة إضافية لـ 8 مليون مسافر سنوياً	12 مطاراً. مشروع لتوسيع قدرة الاستيعابية لتتلاءم مع النمو المتوقع في عدد المسافرين الي 27 مليون بحلول عام 2020. مطار محمد الخامس في الدار البيضاء يتسع لـ 50% من عدد المسافرين و85% من الشحن. والعمل لزيادة قدرته الاستيعابية الي 8 مليون عام 2008.



بالمقارنة مع 22 مليوناً عام 2001. كذلك يتم بناء محطة للبضائع الضخمة وسيرفع ذلك القدرة الاستيعابية للبضائع إلى 3 مليون طن سنوياً مع نهاية عام 2018. أما بالنسبة لحركة الركاب، فقد ازداد عدد الركاب بصورة ثابتة خلال السنوات الماضية ليصل إلى 28.8 مليون راكباً عام 2006، بالمقارنة مع 18 مليون عام 2003، و9.7 مليون عام 1998 و4.3 مليون عام 1988. وتبلغ القدرة الاستيعابية المخطط لها للمطار الجديد قيد الإنشاء في دبي بنحو 100 مليوناً من الركاب سنوياً حين تتم المباشرة بالعمل فيه. بينما سيزيد مشروع توسعة مطار أو ظبي قدرته الاستيعابية من 3 مليون راكب سنوياً (عام 2005) إلى 20 مليون راكب سنوياً عام 2010.

يلخص الجدول رقم (11) السمات الأساسية للبنية التحتية للنقل في دول عربية مختارة حسب البيانات المتوفرة.

يشهد مطار سيب الدولي في سلطنة عُمان، وهو المطار الرئيسي للبلاد، نمواً متزايداً في السنوات الأخيرة. ففي عام 2006، تخطى إجمالي عدد الركاب الواصلين 21,000 مسافراً، وما يزال هذا الرقم يزداد بقوة. ستنجح المرحلة الثانية من الاستثمارات لتوسيع هذا المطار كي يستوعب 24 مليون راكباً سنوياً.

في سوريا، سجلت القدرة الاستيعابية لمطارات حلب واللاذقية ودمشق (أكبر مطارات سوريا) معاً حوالي 3.2 مليون راكباً و35,590 طناً من الشحن عام 2005. وقد وضعت الحكومة إستراتيجية من ثلاث مراحل لتطوير مطار دمشق وزيادة قدرته الاستيعابية لتصل إلى 10 ملايين راكباً بالسنة مع نهاية عام 2020.

تبلغ القدرة الاستيعابية لمطار تونس 12 مليون راكباً بالسنة. وتوجه استثمارات جديدة نحو زيادة القدرة الاستيعابية لمطار موناستير - سكانيس من 3.5 مليون راكباً بالسنة إلى حوالي 5 مليون راكباً بالسنة. كذلك زيادة القدرة الاستيعابية لمطار جبرا - زرزيس من 2.5 مليون راكباً إلى 4 ملايين راكباً بالسنة. وتقوم الحكومة أيضاً ببناء مطارات جديدة لتستوعب النمو المرتقب في حركتي الشحن والركاب عبر المطارات التونسية. وفي هذا السياق، يتم بناء المطار الثامن في قابس، والتخطيط لبناء مطار تاسع في إنفذا. وقد قامت الخطوط الجوية التونسية بدورها بنقل 3.8 مليون راكباً عام 2006 بالمقارنة مع 3 ملايين راكباً عام 2000. وتشير البيانات المتوفرة إلى أن القدرة الاستيعابية لمطارات تونس في مجال الشحن الجوي وصل إلى ذروته عام 1994 مسجلاً 31,000 طناً. لكنه عاد وانخفض ليصل إلى 19,000 طناً عام 2006.

تمتاز البنية التحتية والتسهيلات التي تقدمها المطارات في الإمارات العربية المتحدة بأنها شاملة وذات نوعية جيدة. وتهدف الاستثمارات الجديدة إلى بناء مطارات جديدة من أجل زيادة إجمالي القدرة الاستيعابية للركاب لتصل إلى 60 مليون راكباً بالسنة

الوضع الراهن في بعض البلدان العربية هو كالتالي:

تبين البيانات المتوفرة عن لبنان تبين أن مطار رفيق الحريري الدولي في بيروت يتمتع بالقدرة على استيعاب ستة ملايين مسافر سنوياً وذلك بعد تحديثه وتوسيعه في التسعينات بعد انتهاء الحرب الأهلية.

إن لمطار الكويت الدولي القدرة على التعامل مع 100 إلى 150 رحلة جوية يومياً بإجمالي حركة ركاب تبلغ حوالي ستة ملايين مسافر بالسنة. ويستطيع مطار الكويت استيعاب هذا العدد الكبير يومياً إذ أنه يعمل كمحطة لعدة مسافرين ينتقلون إلى العراق، بالإضافة إلى أولئك الذين يقصدون الكويت.

تتجه ليبيا نحو مشروع لتحسين وتوسيع مطار طرابلس الدولي، ويشمل بناء محطة جديدة من أجل التعاطي مع ثمانية ملايين مسافر إضافي سنوياً.

تخطط الحكومة في المغرب لتوسيع قدرة الخدمات التي يقدمها مطارها من أجل تلبية النمو المرتقب في عدد الركاب ليصل إلى 27 مليوناً عام 2020. وعلى وجه التحديد، فإن القدرة الاستيعابية لمطار محمد الخامس في الدار البيضاء ستتضاعف لتصل إلى ثمانية ملايين راكباً عام 2008. حيث أن المطار يؤمن الخدمة لحوالي 50% من ركاب النقل الجوي في المغرب و85% من عمليات نقل الشحن. وقامت الحكومة بتحضير بيانات حول جداول الرحلات المتوقعة حتى عام 2010، وستستخدم حينها "الخطوط الجوية الملكية المغربية" 61% من هذه السوق، بينما ستقوم الأساطيل الأجنبية بخدمة 38% منها، وسيخدم مشغلو أساطيل القطاع الخاص فقط 1%.



الموانئ الجوية

البنية التحتية للنقل الجوي وقدراته الاستيعابية

تقوم العديد من البلدان العربية بتحديث البنى التحتية لمطاراتها والتسهيلات التي تقدمها تلك المطارات بهدف الاستفادة من الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمنطقة العربية. وتقوم هذه البلدان ببناء مطارات جديدة كي تصبح محاور اقليمية ودولية حركة نقل الشحن والمسافرين. وبالرغم من توفر معايير عالية للمطارات والأساطيل الجوية. فإن الطلب على النقل الجوي في العالم العربي يبقى اكبر من قدرته الحالية.

الموانئ البحرية الرئيسية في المنطقة

الجزائر:	الجزائر عنابة، أرزو، بيجايا، بني ساف، بيثوا، شازاؤط، شرشل، كولو، ديليس، جيجل، القلا، مرسى الكبير، مستغرم، أوران، سكيكدا، تينيس، تيباسا.
البحرين:	ميناء المنامة، ميناء سلمان، سيطرة.
جيبوتي:	ميناء جيبوتي.
مصر:	أبو زنيمة، أدبية، محطة عين السخنة، الإسكندرية، الغدافة، القصير، السلوم، بور سفاجة، دمياط، دخيلة، محطة الحمراء النفطية، الاسماعيلية، جيسوم، مرسى مطروح، بور سعيد، رأس غريب، الرشيد، رأس شقير، سيدي قرير، السويس، وادي قران، محطة زيت بي.
العراق:	البصرة، الفاو، خور الأمية، أم قصر.
الأردن:	العقبة.
المملكة العربية السعودية:	الدمام، جدة، جيزان، محطة جعيمة النفطية، جبل، الملك فهد، رأس خفجي، رأس المنشاب، رأس تنورة، ينبع.
الكويت:	الكويت، الشعبة، ميناء عبد الله، ميناء الأحمد، ميناء الزور.
لبنان:	بيروت، طرابلس، أ.
طرابلس:	السدر، بنغازي، درنة، مرسى البريقة، مرسى الهلال، مرسى صبراته، مرسى سوسة، مصراته، رأس لانوف، طرابلس، طبرق، محطة زاوية النفطية، زيتينة، زوارة.
المغرب:	أغادير، الكازار، الدار البيضاء، السويرة، الجديدة، لاراش، محمدية، بور نادور، الرباط، صافي، طنجا.
عمان:	ميناء الفحل، ميناء قابوس، ميناء ريسوط.
قطر:	الدوحة، جزيرة حلول، أم سعيد (مسجد).
السودان:	بورتسودان.
سوريا:	اللاذقية، بانياس، طرطوس.
تونس:	المهدية، السخيرة، السوق، بنزرت، برج قليبية، قابس، حلق الوادي، حومات سوس، رأس سيدي عبد الله، صفاقس، تباركه، تسركة، تونس.
الإمارات العربية المتحدة:	أو البخوش، أبو ظبي، الخامية، ميناء جزيرة ارزانة، الشارقة، ميناء الزانة، داس، دبي، محطة فتح، ميناء الفجيرة، خور فكان، ميناء جبل علي، ميناء صقر، محطة مبرز النفطية، ميناء الشارقة البحري، أم القيوان، أم النار، -.
اليمن:	عدن، الأحمد، المكلا، قمران، محطة رأس عيسى.

الوضع الراهن في بعض الموانئ العربية الرئيسية هو كالتالي:

خسر مرفأ عدن في اليمن قدراً كبيراً من قدرته الاستيعابية إثر الهجوم التفجيري عام 2002. حيث انخفضت هذه القدرة الاستيعابية إلى 42,000 وحدة حاوية شحن تعادل 20 قدماً.

تُظهر البيانات المتوفرة عن الجزائر أن محطة بـجـايا للحاويات تتم عمليات المناولة لحوالي 50,000 وحدة حاوية شحن تعادل 20 قدماً بالسنة. وقد تم رفع قدراتها على المناولة الى 30 حاوية بالساعة بالمقارنة مع 10 حاويات بالساعة في السابق.

تبلغ مسافة المياه التي يمكن الإبحار فيها في مصر حوالي 3,100 كيلومتراً. وتحمل حوالي 4% من الشحن المحلي. ويتم شحن حوالي 85% - 90% من حجم التجارة الدولية المصرية في موانئها البحرية. وبإضافة مرفئ عين السخنة ومرفئ شرق بور سعيد الذين يديرهما القطاع الخاص. يرتفع إجمالي قدرة الموانئ المصرية على مناولة وشحن إلى 82 مليون طنّاً بالسنة عام 2005/2004 بالمقارنة مع 56.4 مليون طنّاً عام 1999/2000.

تتم مناولة أكثر من 70% من إجمالي الشحن الوارد إلى لبنان عبر موانئها البحرية.

تهدف دولة الكويت بدورها إلى لعب دور البوابة الإقليمية للجزء الشمالي للخليج من خلال تطوير تسهيلات للنقل الحري والبري فيها. بالإضافة الى العمل على تطوير شبكة سكة حديدية وميناء بحريا جديداً. أما بالنسبة للقدرة الاستيعابية لأسطولها. فلكويت أسطولها الخاص من ناقلات النفط. وتقوم بتشغيله بنفسها. ويضم ثمانية ناقلات للنفط الخام بسعة إجمالية تبلغ 2,348,552 من الحمولة الساكنة واحد عشر ناقلة بسعة 591,567 من الحمولة الساكنة وخمسة ناقلات للغاز السائل بسعة 242,161 من الحمولة الساكنة.

يتسع ميناء صلالة في سلطنة عُمان للسفن الناقلة للحاويات. ويشهد نمواً سريعاً في حجم المناولة. وتُظهر البيانات أن قدرة الميناء على مناولة البضائع سجلت 2.3 مليون طنّاً ما يعكس زيادة قدرها 29% بالمقارنة مع العام السابق.

تشهد المملكة العربية السعودية مشروعاً لزيادة القدرة الاستيعابية لميناء الدمام البحري لتصل إلى 1.9 مليون حاوية شحن تعادل 20 قدماً مع نهاية العام 2008 بالمقارنة مع 900,000 حاوية ماثلة في منتصف العام 2007.

يعالج ميناء سواكن في السودان 1.5 مليون طنّاً من البضائع سنوياً. وتحتوي أيضاً محطة البشائر على ناقلات النفط. وهي نقطة تصدير النفط في البلاد خمسة خزانات للتخزين بسعة تبلغ حوالي مليوني برميل. وسجل حجم المناولة في هذا الميناء حوالي 400,000 برميل باليوم بهدف التصدير عام 2007.

يعتبر ميناء طرطوس في سوريا الأكبر في البلاد. إذ بلغ حجم المناولة فيه حوالي 60% من إجمالي حجم الواردات عام 2005. وذلك وفق البيانات المتوفرة. ويخصص ميناء بانياس لقطاع النفط. وتم تصدير حوالي 7,5 مليون طنّاً من البترول والمنتجات النفطية عبره عام 2005. بالمقارنة مع حوالي 13,7 طنّاً عام 2003. وعشرين مليون طنّاً عام 2002.

سجل حجم المناولة في ميناء تونس 26 مليون طنّاً من الشحن عام 2006. وكذلك استخدمه حوالي 660,000 مسافراً للدخول والخروج - بالرغم من أن أكثرهم يتم في ميناء لاغوليه. ورغم عدم كفاءة الميناء بصورة عامة من حيث التأخير الحاصل للبضائع المارة بالعبور ومن حيث مناولة البضائع بصورة غير فعالة بالإضافة إلى حلقات الربط الضعيفة بين السفن والطرقات والسكك الحديدية. والتأخير الحاصل في المعاملات الجمركية. فقد تم تحديث مينائي لاغوليه ورايس. وتزويدهما بأرصفت جديدة ونظام حاسوبي وتسهيلات لرفع مستوى فعالية مناولة البضائع وتسهيلها ولاختصار الإجراءات الجمركية لإنقاص الوقت اللازم للمناولة.

تتميز البنية التحتية للموانئ البحرية في الإمارات العربية المتحدة بأنها ذات نوعية جيدة وشاملة بالإضافة إلى العلاقة الجيدة بين الميناء والزبائن والخدمات الرفيعة المستوى والتسهيلات المقدمة. والى حد بعيد. يشكل مينائي دبي وهما مرفأ جبل علي ومرفأ الرشيد. أهم ميناءين في المنطقة. وتشهد الموانئ الإماراتية الأخرى مثل خور فكان والفجيرة تطورات بهدف زيادة قدراتها الاستيعابية. ويخضع حالياً الميناء الرئيسي في أبو ظبي. وبالأخص محطة ميناء زايد. لمشروع توسيعي مدته عشرين سنة من المتوقع ان يستمر حتى نهاية عام 2013. وتقوم دبي أيضاً بزيادة القدرة الاستيعابية للميناء. بالإضافة الى تطوير تسهيلات أكثر فعالية من أجل جذب الأجيال الجديدة من السفن القادرة على حمل 6,000 - 8,000 طنّاً من البضائع والتي تهيمن حالياً على خطوط النقل البحري الأساسية.





الموانئ البحرية

البنية التحتية للموانئ البحرية
واستغلال القدرة الاستيعابية

يقع العالم العربي جغرافياً في قلب "العالم القديم"، ويتميز بموقع استراتيجي مهم بالنسبة لمسالك النقل التجاري العالمي. ولذلك يقوم العديد من البلدان العربية بتحديث موانئها البحرية وتوسيعها، بهدف أن تصبح مراكز اقليمية للنقل واللوجستيات تخدم النقل التجاري الإقليمي والدولي.

مرات السكك الحديدية الرئيسية

المسالك والطرق الشريكية - الغربية

90س	جنوب شبه الجزيرة العربية:
	باب المنذب - عدن - المكلا - الغيظة - شحن - مزيونة - ثمريت.
82س	الدوحة: الدوحة - سلوى.
80س	جبيل - جدة: جبيل - الدمام - الهفوف - الرياض - جدة.
70س	سفاجة - الحرج: سفاجة - قنا - الخارجة.
60س	معان - فردان: معان - العقبة - نوية - نخل - كبري الفردان.
50س	الساحل الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط - دلتا النيل: رفح - بور سعيد - كبري الفردان - الإسماعيلية.
40س	غرب العراق - الأردن: الحقلانية - الطرابيل - الكرامة - الأزرق - الزرقاء.
30س	دمشق - بيروت: دمشق - المصنع - بيروت.
20س	وسط سوريا: القامشلي - الحسكة - دير الزور - تدمر - مهين - حمص - عكاري - طرطوس.
10س	العراق - شرق المتوسط: خانقين - بغداد - الحقلانية - دير الزور - حلب - اللاذقية.

المسالك والطرق الشمالية - الجنوبية

05س	العراق - شرق شبه الجزيرة العربية:
	اليعروبية - الموصل - بغداد - السماوة - الناصيرية - البصرة - ام القصر - الكويت - أبو حديرة - جبيل - الدمام - سلوى - البطحاء - الغويفات - أبو ظبي - دبي - الفجيرة - كلبا - صحار - مسقط - ثمريت - صلالة.
15س	وسط شبه الجزيرة العربية:
	الرياض - بريدة - حائل - أبو عجرم - القريبات - الأزرق.
25س	سوريا - الأردن - المملكة العربية السعودية - اليمن:
	ميدان إكبس - حلب - حمص - مهين - دمشق - درعا - زرقاء - عمّان - معن - المدورة - حالة عمّار - تبوك - المدينة المنورة - جدة - الدرب - حرص - الحديدة - الحاء.
27س	حمص - رباق.
35س	شرق البحر الأبيض المتوسط: اللاذقية - طرطوس - طرابلس - بيروت - صور.
45س	وادي النيل: القاهرة - قنا - أسوان - وادي حلفا.



فيتمكن الاعتماد على نظام السكة الحديدية لكنه أيضا يعاني الأزدحام الشديد. ووصلت قدرة السكة الحديدية الاستيعابية. في السنوات الأخيرة، إلى 36 - 38 مليون راكب. ومازال هذا العدد من الركاب بازياد مستمر لأن المزيد من الناس يستعملون شبكة السكة الحديدية للمسافات القصيرة في منطقة تونس الكبرى.

أما بالنسبة للإمارات العربية المتحدة، فتقوم حكومة دبي ببناء نظام مترو بكلفة توازي عدة بلايين من الدولارات. والذي سيربط وسط مدينة ديرة بمطار دبي الدولي والمنطقة المالية على طريق الشيخ زايد وجبل علي. وتم التخطيط لنظام المترو هذا ليصبح في الخدمة الفعلية خلال عام 2009.

في خلال 18 ساعة بالمقارنة مع المدة الحالية البالغة 4 إلى 5 أيام بواسطة البحر. كما سيتمكن الركاب من السفر على خط أفقي عبر المملكة بمدة تبلغ نصف المدة الحالية.

يبلغ طول شبكة السكك الحديدية في السودان 4,725 كيلومترا. وهي عبارة عن هو شبكة من الخطوط المفردة والضيقة. وبحسب البيانات الاحصائية لمؤسسة (Zawya B.D). بلغت القدرة الاستيعابية لهذه الشبكة 1.32 طناً من الشحن وحوالي 61,000 راكباً عام 2006. الأمر الذي يمثل تحسناً تبلغ قيمته 10% بالمقارنة مع العام السابق.

في سوريا، تتوسع شبكة السكة الحديدية من حيث القدرة الاستيعابية والاستعمال. إذ زاد عدد الركاب الذين يستعملونها خلال ألفترة الممتدة بين 2000 - 2005 ليصل إلى حوالي مليوني راكب. كذلك، فإن حجم الشحن المنقول عبر هذه السكة الحديدية زاد بمعدل الثلث خلال المدة المذكورة ليصل إلى 8.2 طناً.

يبلغ طول السكة الحديدية في تونس 1,960 كيلومترا. وتُظهر المعلومات المتوفرة أن حجم الشحن المنقول بواسطة السكة الحديدية وصل إلى ذروته عام 1999 ليصل إلى 12.5 مليون طناً. لكنه انحدر منذ ذلك الوقت. كما أن الفوسفات يشكل 70% من حجم وزن الشحن، بينما تشكل الأسمدة حوالي 16% منه. ولكن أحد أوجه عدم فعالية هذه الشبكة هو التحويل الثابت والمستمر في اعتماد شبكات الطرق لنقل الحبوب. أما بالنسبة لنقل الركاب.

الوضع الراهن في بعض البلدان العربية هو كالتالي:

تحمل شبكة السكك الحديدية في مصر حوالي 435 مليون راكباً بالسنة أو حوالي 1.2 مليون راكباً في اليوم الواحد. بالإضافة إلى حوالي 10,000 راكب يركبون على سطح القطارات دون أن يدفعوا ثمن التذكرة. كذلك تحمل هذه الشبكة حوالي 11 طناً من البضائع سنوياً بينما تخدم قطارات الدرجة الثالثة الرخيصة أكثر من 80% من الركاب. وقد قامت الحكومة مؤخراً ببناء مترو حديث بخرطين تحت الأرض في مدينة القاهرة، بقدرة استيعابية لأكثر من مليون راكب في اليوم.

إن نظام سكة الحديد في المملكة العربية السعودية هو الوحيد في شبه الجزيرة العربية. وهو نظام بخرطين بطول إجمالي يبلغ 1000 كيلومترا يربط مدينتي الرياض والدمام. والخط الأقدم وإنما الأطول مخصص للشحن ويمر بمدينة الهفوف، بينما الخط الجديد والحديث يؤمن نقل الركاب. وستقوم إدارة السكك الحديدية السعودية ببناء ثلاثة خطوط حديدية جديدة بطول إجمالي يبلغ 2,800 كيلومترا. وستشمل هذه الخطوط (1) الجسر البري الذي يصل مدينة جدة على الساحل الغربي بالدمام وجبيل الموجودتين على الساحل الشرقي مروراً بالرياض؛ (2) السكة الغربية التي ستصل الرياض بمدينة حائل والقريات؛ و(3) السكة الشمالية الجنوبية وتدعى أيضاً "سكة حديد المعادن" تربط مناجم الفوسفات والبوكسايت الأساسية في حزم الجماليد بمواقع المعالجة في رأس الزعرور في الشرق. من الجدير ذكره هنا أن الجسور البرية تسمح بالنقل البري للبضائع بين جدة والدمام

وسائل أخرى للنقل

السكك الحديدية.

البنية التحتية للنقل بواسطة السكك الحديدية والقدرة الاستيعابية للمرافق العامة.



تظهر بيانات صندوق النقد العربي لعام 2001 أن شبكة السكك الحديدية في العالم العربي تمر بأحد عشر بلداً هي: موريتانيا والمغرب والجزائر وتونس ومصر والسودان ولبنان وسوريا والأردن والعراق والمملكة العربية السعودية. ويبلغ طول هذه الشبكة الإجمالي (احصاءات عام 2001) حوالي 25.3 ألف كيلومترا. يحظى 15.8 ألف كيلومترا منها فقط بالعرض المعياري الذي يبلغ 1,435 ملم. كما يبلغ طول شبكة السكك المزدوجة حوالي 2,600 كيلومترا. وطول السكك المكهربة حوالي 1,400 كيلومترا. بينما الباقي هو سكك غير مزدوجة.

وعلى وجه العموم، تعاني شبكة السكك الحديدية من ضيق إنتشارها والنقص في نقاط الربط في العديد من أجزاء المنطقة. بالإضافة إلى الصيانة المتواضعة والهزيلة التي بدورها تجعل الخدمات غير فعالة ودون طموحات الحداثة والفعالية. كما أن قدرة شبكة السكك الحديدية الاستيعابية محدودة نظراً لعدم جانس مواصفاتها التقنية. فعلى سبيل المثال، تبلغ سرعة القطار في السودان هي 60 كيلومترا بالساعة بينما هي 250 كيلومترا بالساعة في العراق. ويتراوح أقصى الحمولات المحورية المسموح به بين 12 طناً و25 طناً عبر مختلف السكك العائدة لهذه الشبكة.

ووفق المعلومات المتوفرة، تحتاج معظم مسارات السكك الحديدية وقاطراتها إلى التحديث والتطوير، بينما تحتاج بعض السكك إلى استثمارات جديدة وملحة. ففي الجزائر، يبلغ طول السكك الحديدية 4,200 كيلومترا. ومعظمها بحاجة ملحة إلى استثمارات جديدة من أجل تحسينها.

إدخال وتطبيق أنظمة وقوانين تقنية واجتماعية ومالية فعالة. على الحكومات أن تحترم بصورة كاملة مبدأ عدم التمييز بين وسائل النقل المختلفة.

تحضير مشغلي النقل الطرقي للمنافسة في السوق الحديثة. تأمين المنافسة العادلة بين قطاع النقل الطرقي وبين وسائل النقل الأخرى كشرط مسبق لتطوير الفعالية وإذكاء المنافسة. فإن الوضع المالي والمهنية الممتازة للملائم لمدراء النقل. بالإضافة الى تدريب عالي المستوى للسائقين. هو أمر جوهري لتقديم خدمات ذات جودة عالية للمجتمع وللإقتصاد. وبالتالي. ومن بين كل الأمور الأخرى. لا بد من الاستفادة من الاعتراف الدولي الذي توفره أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وشبكتها الواسعة من المعاهد المعتمدة.

اتخاذ التدابير لتخفيض المخاطر المحتملة بصورة فعالة. وهي المخاطر التي يتعرض لها النقل الطرقي الدولي. عبر وقاية السائقين من تعرضهم للهجوم وسرقة ألياتهم والبضائع التي يقومون بشحنها ونقلها. بنقله وذلك من خلال إقامة شبكة من المواقف الآمنة.

تزويد البلدان غير الساحلية، والتي يُعتبر العديد منها بلداناً ناشئة. بمنفذ لطرق النقل الدولي ما يحفز النمو الاقتصادي والاجتماعي فيها. ويمكن لمشاريع مثل مشروع طريق الحرير أن يكون شديد الإفادة في هذا المجال. وبين خلال طلبهم من الحكومات الشريكة في عملية النقل الطرقي للعب دور خاص بها عبر الالتزام بهذا الإعلان. يجدد الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وأعضاء تعهدهم بالعمل من أجل تحسين المجتمع ككل من خلال تأمين خدمات نقل طرقي ذات نوعية أفضل وتكون صديقة للبيئة بفعالية أكبر.

وضع سياسة مناسبة للطاقة المستدامة تأخذ في الحسبان أن النقل يعتمد كلياً على النفط ولا يملك في الوقت الحاضر مصدراً للطاقة يكون بديلاً اقتصادياً قابلاً للتطبيق. ويمكن للاستثمارات الضخمة في هذا القطاع أن تتوجه الى صناعة مركبات برية أنظف تعتمد أساليب تشغيل أنظف. وبالتالي خلق منافع بيئية فقط إذا ما تم توفير نوعية الوقود المطلوب والمواد المضافة إليه في كل الأمكنة في حول العالم.

تعزيز سلامة الطرق من خلال استهداف الأسباب الرئيسية للحوادث. والتي تشمل الآليات التجارية. وذلك بناء على حقائق علمية.

تطبيق الحلول لنظام نقل متكامل ومستدام مهدداً الطريق أمام نمو إضافي لقطاع النقل الطرقي بما يؤمن أسس متينة للرخاء الاقتصادي والتقدم الاجتماعي.

تحقيق التسهيل من خلال:

تعزيز أنظمة تسمح بحرية التجارة وتنقل الأفراد أنظمة النقل الممكن التنبؤ بها والتي لا تميز بين النقل الطرقي الوطني والنقل الطرقي الدولي من خلال التقليل من العوائق البيروقراطية التي تواجه الحركة ونقل الأشخاص والبضائع بالعبور والآليات البرية وسائقيها.

تشجيع التقيد بقرارات الأمم المتحدة المتعلقة بتسهيل النقل الطرقي الدولي وتطبيقها وخلق ظروف مشجعة وملائمة لعمليات النقل بالعبور وعبور الحدود. حيث أن العوائق غير المادية مازالت من أكبر العقبات للنمو المستقبلي للنقل الطرقي.

إعلان الاتحاد الدولي للنقل على الطرق في دبي

"النقل البري هو الرابط الحيوي للتقدم!"

يحتاج كل اقتصاد أو مجتمع حديث للنقل والمواصلات من أجل أن يؤدي وظيفته.

يشكل النقل الطرقي الوسيلة الرئيسية لتحقيق هذا الأمر.

لقد أصبح النقل الطرقي أداة إنتاج لا يمكن الاستغناء عنها في كل مجالات الاقتصاد وأشكاله. فهو يؤمن خدمات عالية الجودة لزبائنه وفي نهاية المطاف للمستهلكين. وبالتالي فهو يشكل رابطاً حيويًا للتقدم.

لا يمكن استدامة عملية النمو كما عرّفتها أهداف الأمم المتحدة للألفية بدون نقل طرقي فعال. لذلك يجب على الحكومات وضع سياسات تسهل عمليات النقل الطرقي بدلاً من عرقلتها. هذا إذا ما رغبوا بتحقيق أهدافهم الاقتصادية والاجتماعية والبيئية المتفق عليها.

ويحتاج النمو الاقتصادي والتجاري حول العالم لتعاون متبادل قوي في مجال البنية التحتية الطرقيّة وفي تطوير النقل البري. وتأسيس إطار قانوني متين يتحكم بعملية تسهيل عبور الحدود والنقل البري بالعبور. ويجب أن يترافق هذا مع إزالة العوائق غير المادية التي تواجه النقل البري والمتمثلة بشكليات بيروقراطية ومصطنعة تعيق تسهيل النقل الطرقي بين البلدان.

لقد تبني الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والأعضاء المنتسبون ومشغلو النقل البري مسؤولياتهم

لمواجهة الحاجات المتحركة للتقدم. حيث أقرّوا جميعاً بالدور المهم للنقل الطرقي في التقدم الاقتصادي والاجتماعي والبيئي. ووفق الاستراتيجيات التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق من أجل تحقيق استدامة النمو والتي دعت الى التحديث وإعطاء الحوافز وتوفير البنية التحتية.

ويمكن تحقيق أقصى مساهمة للنقل الطرقي في المجتمع الحديث فقط إذا قام أصحاب المصالح. ومن ضمنهم صانعو السياسات والمعنيون بقطاع النقل البري. بالعمل معا عن كثب لتحقيق استمرارية النمو من خلال:

الإقرار بأن المجتمع الحديث يتطلب وسائل نقل ولوجستيات فعالة. وأن النقل الطرقي يلعب دوراً أساسياً في تحقيق كفاءة سلسلة الإمداد وفي نقل الركاب وأنظمة النقل التي تعتمد الوسائط المتعددة.

لاعتراف بمبادرات قطاع النقل الطرقي والتكامل معها. فلا بد من تقديم الحوافز الفعالة للأعمال لتعزيز ما يقدّمه مشغلو النقل الطرقي لحماية البيئة من خلال تدابير خلاقية. لكن بشكل عام، لا يمكن للأعمال الخلاقية أن تؤتي ثمارها إلا إذا ما إقترن ذلك بتوفير الحكومات لأفضل استخدام للبنية التحتية القائمة وتوجيه الاستثمارات اللازمة لإنشاء بنية تحتية بهدف سد الثغرات والاختناقات في قطاع النقل الطرقي

لا بد من الاعتراف بأن تزايد الطلب على خدمات النقل الطرقي هو نتاج للنمو الاقتصادي ولا يمكن فصله عنه. وفي ذات الوقت، يمكن فصل نمو النقل الطرقي عن تأثيره على محيطه البيئي. وبالتالي، على الحكومات وضع السياسات التي تعيد صياغة أساسيات النقل الطرقي بما يقلص من تأثيراته السلبية على الاقتصاد بشكل عام.



الاتفاقية الأوروبية حول عمل أطقم المركبات العاملة بالنقل البري الدولي (AETR). والمعقودة في الأول من تموز 1970، وتستهدف سائقي وأطقم المركبات التجارية التي يفوق وزنها 3.5 طناً. أو أولئك الذين يقومون بنقل أكثر من تسعة أشخاص، والعاملين في مجال النقل الطرقي الدولي. وتهدف إلى حمايتهم من القيادة عدداً فائقاً من الساعات لأن هذه الممارسات تزيد من مخاطر حوادث الطرقات البرية الخطرة. ومن الممكن أن تخلق تبايناً في ظروف العمل لهذه الفئة من العاملين وفي مناخ المنافسة التي توجهها. وبالتالي، تنظم هذه الاتفاقية فترات القيادة والراحة للسائقين المحترفين. كما تعرف لوحة التحكم بالجهاز والتي تدعى "لوحة جهاز التحكم المرسمية" وتُستعمل في مراقبة تلك الفترات، وتحدد الاحتياطات العامة والمستلزمات التقنية من أجل تركيب وفحص وثبيت هذه الأداة. بالإضافة إلى ذلك، تفصل هذه الاتفاقية المتطلبات اللازمة من أجل مراجعة ساعات القيادة من قبل سلطات مختصة تحدها الجهات المتعاقدة. ويجري حالياً تعديل هذه الاتفاقية لإدخال العداد المرسمي الرقمي الذي. خلافاً للعداد الميكانيكي، لا يمكن العبث به ولا التلاعب به. ومن خلال تنظيم فترات القيادة والراحة لسائقي آلات النقل التجارية الثقيلة العاملة في مجال النقل الدولي، تخلق الاتفاقية مستوى من العمل في هذا المجال يساعد على الوقاية من حوادث الطرقات التي يسببها التعب والإرهاق. حيث أن هذه الحوادث يمكن أن تكون أكثر خطورة كلما ازداد وزن آلات النقل أو كانت تنقل عدداً أكبر من الركاب.

تهدف الاتفاقية الأوروبية حول النقل الدولي على الطرق للبضائع الخطرة، والمعقودة عام 1957، وتهدف إلى توفير أعلى مستوى ممكن من الأمان في عملية نقل البضائع الخطرة وبكلفة اقتصادية مقبولة. وتحدد هذه الاتفاقية المواد التي تصنف أنها بضائع خطرة، والتي يمكن إخضاعها لنظم النقل الدولي. وكذلك الشروط اللازمة للسماح بنقلها. ويشمل هذا عملية تصنيف المواد بالنسبة إلى خاصية الخطر لكل مادة (المتفجرات والسوائل القابلة للاشتعال والغازات القابلة للاشتعال والمواد القابلة للتآكل الخ...) وشروط التوضيب، ورقعة الدلالة على المحتويات، والتسويق، والإعلان الخارجي، والتوثيق ومستلزمات ضرورية للصهاريج. وتضم هذه الاتفاقية أيضاً متطلبات عمليات النقل وتدريب السائق وكيفية صناعة المكبات والموافقة عليها. وقد تم مؤخراً إضافة تدابير السلامة إلى الاتفاقية. ويجري عادة تعديل ملاحق الاتفاقية مرة كل سنتين. وبينما جُبر الأطراف المتعاقدة على قبول المركبات الآتية من قبل الأطراف الآخرين إذا كانوا تطبيقون هذه الاتفاقية، فهي تحتفظ بحق الأطراف المتعاقدة منع دخول بضائع خطرة إلى أراضيها لأسباب أخرى لا تتعلق بالسلامة خلال عملية النقل. كما يحتفظ الأطراف المتعاقدون بحق تنظيم ترتيبات أقل تشدداً حول النقل الدولي على أراضيهم وذلك من خلال اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف. وإن هذه الاتفاقية مفتوحة لقبول إنضمام أي من البلدان الأعضاء في الأمم المتحدة، ولا يفرض الانضمام إلى هذه الاتفاقية أي تبعات مالية على البلد النضم. لكن بالنسبة للبلدان المصدرة، تفرض أمطا من الهيكلية الإدارية لأجل فحص الطرود والرزم والآليات والصهاريج والموافقة عليها. ولتدريب من أجل تدريب مستشاري سلامة السائق ونقل البضائع الخطرة. ومن أجل إصدار شهادات ماثلة. وتؤمن هذه الاتفاقية مستوى عال من السلامة والأمن خلال عملية النقل الدولي للبضائع الخطرة. كذلك تسهل عمليات النقل والتجارة بهذه البضائع كنتيجة للاعتراف المتبادل بطريقة التوضيب والصهاريج والآليات وشهادات تدريب السائقين. بتناغمها مع نموذج أنظمة الأمم المتحدة الذي يخدم كأساس لكل وسائل النقل ومعظم الأنظمة والقوانين الوطنية على الصعيد العالمي. فإن هذه الاتفاقية تسهل إلزام التقيد بالقوانين وتطبيقها ومراقبتها. ويستخدم الملحقان (أ) و(ب) من الاتفاقية لتنظيم حركة السير المحلية في البلدان الأوروبية.

الاتفاقيات الأساسية حول تسهيلات النقل البري

الدولي للبضائع الآمن"، بهدف تمكين سلامة نظام النقل البري الدولي للبضائع. ويستخدم هذا النظام شبكة حاسوب دولية وبرامج مخصصة تسمح للإتحاد الدولي للنقل البري والأعضاء المنتسبين له ضمان مراقبة المخاطر. كما تسمح هذه الشبكة من البرمجيات الخاصة للسلطات الجمركية بأن تقوم بالمصادقة على الوضع القائم لدفتر "التير" بالإضافة الى تطبيق المراقبة وإدارة المخاطر على المستوى الجمركي. ويمكن استخدام قاعدة معلومات نظام "النقل البري الدولي للبضائع الآمن" من خلال ربط أمن بشبكة الانترنت. تتم حمايتها من قبل الضباط الجمركيين والإدارات التي منحت ترخيصاً مجاناً من قبل الإتحاد الدولي للنقل على الطرق. وقد تمت الموافقة على نظام المراقبة هذا كملحق رقم (10) لاتفاقية النقل البري الدولي للبضائع في شباط/ فبراير 2005 وأصبح إلزامياً في 12 آب/ أغسطس 2006. وبالتالي بات يمثل خطوة أخرى إلى الأمام نحو المكننة الكاملة لنظام النقل البري الدولي للبضائع. وتؤدي كل هذه الأنظمة الجديدة إلى إجراءات أقل وتأخير أقل على الحدود. وكذلك كلفة نقل أقل. الأمر الذي يؤدي بدوره إلى تقليص كلفة الصادرات والواردات.

الاتفاقية الدولية حول مواعمة الضوابط الحدودية للبضائع وانسجامها. الذي وضعت عام 1982. وتهدف إلى تسهيل عبور الحدود عند النقل البري للبضائع من خلال مواعمة وتخفيض متطلبات إكمال الإجراءات الرسمية وكذلك تخفيض عدد مرات التفتيش عند النقاط الحدودية وفتراتها. وتحدد هذه الاتفاقية الإجراءات اللازمة للقيام بكل أشكال المراقبة التي قد تكون ضرورية عند الحدود على نحو فعال وكفؤ. بما في ذلك المراقبة الجمركية، والتفتيش الصحي، والتفتيش البيطري، والتفتيش المتعلق بالصحة النباتية، ومراقبة التطبيق الكامل لمعايير التقنية ومراقبة النوعية. وتشدد هذه الإجراءات إلى التعاون والتنسيق بين مختلف الخدمات. كما تدعو إلى التعاون الدولي في ما يتعلق بالخدمات الحدودية بين الدول المجاورة. وتدعو الاتفاقية إلى أن تشمل التدابير المراقبة المشتركة للبضائع والمستندات من خلال توفير مرافق مشتركة، وتوفير الخدمات ذاتها. ومباشرة العمل في ذات الأوقات على الحدود. وتنطبق هذه الإجراءات على كل البضائع المستوردة والمصدرة أو المنقولة بالعبور. وكذلك على كافة وسائل النقل. ومن المتوقع أن تطبق الاتفاقية على الصعيد العالمي بهدف تخفيض عدد الضوابط والفترات التي تستهلكها تلك الضوابط. ومن أجل مارسة أفضل للمراقبة أفعالاً للبضائع عند عبور الحدود. كما تهدف إلى تشجيع العمل بمبدأ النافذة الواحدة في نقاط مراقبة الحدود. وكنتيجة لذلك، يؤدي الالتزام بهذه الاتفاقية إلى تقليص فترات التأخير على الحدود. مما يؤدي إلى خفض كلفة النقل وبالتالي إلى كلفة أقل للتصدير والاستيراد.

وضعت الاتفاقية حول عقود النقل الدولي للبضائع على الطرق (CMR) خلال المؤتمر الذي عُقد في جنيف في 19 أيار/ مايو 1956. وتسهل هذه الاتفاقية النقل الطرقي الدولي من خلال تأمين عقد مشترك للنقل. ويشمل مذكرة تسليم مشتركة وحدود متناغمة من المسؤولية القانونية. وتثبت هذه الاتفاقية الشروط التي تحكم العقد العائد للنقل الدولي للبضائع على الطرق بين شركة النقل ووكيل الشحن. وتحدد شروط المسؤولية القانونية للناقل في حال الخسارة الجزئية أو الخسارة الكلية للبضائع. ولهذه الاتفاقية قانونها الخاص ولا يترتب عليها أي تأثيرات مباشرة على الحكومات. لكن لا بد من تضمينها في التشريعات ما يسمح لتشغلي النقل بتنفيذ المقررات. كما أن منهجا جديدا لهذه الاتفاقية يؤخذ حالياً بعين الاعتبار من أجل إدخال اعتماد مذكرة تسليم الكترونية. وتساعد هذه الاتفاقية في المحافظة على المنافسة العادلة بين الناقلين بما يحد من كلفة النقل الطرقي الدولي بما في ذلك كلفة التأمين.

الاتفاقية الجمركية حول النقل الدولي للبضائع تحت مظلة دفاتر نظام النقل البري الدولي للبضائع (التير). وضعت هذه الاتفاقية عام 1975 لتحديد الإجراءات التي تسمح بالنقل البري الدولي للبضائع بواسطة آليات النقل البري والحاويات من المكتب الجمركي في بلد المغادرة إلى المكتب الجمركي في بلد الوصول. عبر أكبر عدد ممكن من البلدان. وبدون تكرار إجراء الفحص والتفتيش للبضائع المحمولة عند كل منفذ حدودي. ومن دون إيداع كفالة مالية، ويشمل هذا الإجراء استعمال آليات وحاويات آمنة توافق عليها السلطات وفقاً للمعايير الموصوفة في هذه الاتفاقية التي تسمح باستخدامها في عمليات النقل الطرقي الدولي للبضائع. وتشمل أيضاً هذه الإجراءات سلسلة من الضمانات الدولية. تحدها الاتفاقية ويديرها الإتحاد الدولي للنقل على الطرق. من أجل تغطية الضرائب والرسوم المعرضة للمخاطر خلال الرحلة. وحيث تقوم هيئة مختصة لدى كل طرف بتأمين ضمانات تجاه السلطات الوطنية المختصة. وبالإضافة إلى ذلك، ترفق البضائع بوثيقة جمارك دولية، هي دفتر "التير"، التي تؤنق المصادقة على أن محتويات الشحن قد تم فحصها وتفتيشها في المكتب الجمركي لدى نقطة المغادرة. وتشكل أيضاً وثيقة ضمانات. وتعترف السلطات الجمركية على حدود الدول التي تعبرها البضائع بالتفتيش الذي تم في المكتب الجمركي لدى نقطة المغادرة. وتثق بالمعلومات الواردة على دفتر "التير" ولا تقوم بالفحص والتفتيش إلا في الحالات المبررة. كما يوفر هذا الإجراء نفاذاً مضبوطاً لنظام النقل البري الدولي للبضائع واستبعاداً للمشغلين الذين يسيئون استخدام هذا النظام لأهداف غير قانونية. فقد طور الإتحاد الدولي للنقل على الطرق نظام مراقبة الكتروني لدفتر "التير" يعرف بـ "النقل البري



الكلفة الاقتصادية لمعوقات النقل الطرقي

المادية على المعابر الحدودية على امتداد هذا الطريق السريع الدائري المخطط له حول البحر الأسود. وتم تحليل المعلومات المجمعة من قبل أخصائيي النقل الذين رافقوا قافلة الشاحنات هذه في مركز الأبحاث والتدريب حول النقل في هولندا (NEA). وشملت العوائق التي تم تحديدها في تقييم "مركز الأبحاث والتدريب حول النقل في هولندا" التأخير على الحدود الذي يسببه الازدحام. والإجراءات الإدارية. وأذن المرور المطلوبة لنقل البضائع في هذه المنطقة. ومتطلبات تأشيرات الدخول للسائقين. وشمل إجمالي الكلفة المرتبطة بالتأخير على الحدود كلفة التشغيل (الآليات والعاملين). والكلفة التجارية المعيارية (الجردة والنقص في القيمة نتيجة الاستهلاك والإنتاج). وكلفة فرص الأعمال الضائعة.

وبالنتيجة. وضع "مركز الأبحاث والتدريب حول النقل في هولندا" تقييمه للكلفة السنوية لدول منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود. من جراء أوقات الانتظار على الحدود والأنظمة الحالية الثنائية لأذن النقل الطرقي ومستلزمات تأشيرات الدخول وإجراءاتها. بنحو 229 مليون يورو.

إن كل هذه الدراسات العلمية لا تترك مجالاً للشك بوجود كلفة كبيرة للعوائق غير المادية للنقل الطرقي في أي مكان في العالم بما في ذلك أكثر الأسواق تطوراً كما في الدول النامية. وليست منطقة الشرق الأوسط استثناء لهذا المبدأ المُعترف به.

تشكل إزالة العوائق المادية وغير المادية التي تواجه النقل الطرقي الشرط الأهم والأبرز لكل منطقة وممر تجاري دولي بهدف جذب حركة اللنقل بالعبور الدولي إليها. وفي عام 1998. قامت مجموعة هايف الاستشارية بإجراء تحقيق. لصالح الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. لقياس الوقع الاقتصادي لعقبات حد من حرية الحركة للشحن البري ومركبات الركاب الكبير. والتي من الممكن تجنبها. وتدعى هذه العقبات بـ "معوقات" النقل. فتم احتساب كلفة تلك لمعوقات غير المادية وتقييمها ومقارنتها مع إجمالي كلفة النقل البري بالنسبة للاقتصاد الوطني. وتم اختيار خمسة دول أوروبية لإجراء هذه الدراسة. وهي: الجمهورية التشيكية وفرنسا وإيطالية وبولونيا والمملكة المتحدة.

دلت الدراسة أن أكثر المعوقات غير المادية أهمية للنقل البري كان اختناق السير (شمالي غربي أوروبا) والتأخير في المعابر الحدودية (أوروبا الشرقية). وقدر الخبراء الكلفة الاقتصادية غير المادية التي تواجه النقل الطرقي في تلك الدول الخمسة. بالإضافة الى الخسائر في فرص العمل الضائعة بسبب هذه المعوقات. بلغت نحو 16 مليار دولار أميركي. واستنتجت الدراسة أن زيادة دولار واحد فقط على كلفة النقل البري أدى إلى زيادة خسارة الاقتصاد بقيمة دولارين. وقد سجلت هذه النسبة 1:20 في بولونيا. ويمكن للمرء تقدير هذه النسبة لتتراوح بين 1:50 و1:100 لمنطقة الشرق الأوسط.

وفي عام 2007. وقع وزراء خارجية 12 بلداً عضواً في منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود مذكرة تفاهم حول تنسيق التنمية للطريق السريع الدائري حول البحر الأسود. وطلبوا من الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أن يقوم بتنظيم قافلة من الشاحنات على هذا الطريق من أجل تشجيع هذا المشروع. بالإضافة الى جمع معلومات محددة في مجال النقل وعن أحوال الطرق الفعلية والعوائق غير

السبيل للتقدم: على دول الشرق الأوسط أن تضع الانضمام إلى اتفاقيات النقل في الأمم المتحدة ووضعها موضع التنفيذ باعتبارها أولوية.

في إطار قدرة النقل الطرقي أن يلعب دوراً حيوياً في قيادة التقدم في منطقة الشرق الأوسط. بحيث يمكن استخدامها كبدائل مهم للممرات التجارية للنقل بالعبور لمنفعة كل بلدان المنطقة. فإنه الوقت المناسب الآن. إذا لم يكن متأخراً. لأن تقوم السلطات الوطنية في كل بلد بوضع تنمية النقل الطرقي وتسهيله من أولويات برامج أعمالها. وحين تصبح هذه الرؤية مشتركة ومدعومة بتصميم لتحقيق الأهداف. يصبح من واجب الحكومات الوطنية الانضمام الى اتفاقيات النقل الطرقي الأساسية والاتفاقيات المتعددة الأطراف التي صدرت عن لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا خلال السنوات الستين الماضية. ووضعها موضع التنفيذ.

إن هذه الاتفاقيات مفتوحة للانضمام أمام كل البلدان الأعضاء في الأمم المتحدة. ويمكن دائماً للحكومات الوطنية المهتمة الحصول على معلومات مفصلة أو أي دعم تقني ضروري من الأمم المتحدة من أجل تأمين التطبيق الأكثر مناسبة ضمن أراضيهم بعد إبرامها. وفي هذا الصدد. لا بد من نشر اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا كأولوية. نظراً لما تقدمه من منافع فورية لقطاع النقل الطرقي في منطقة الشرق الأوسط. وتشمل هذه الاتفاقيات ما يلي:



هـ. المواكبة الإجبارية: تفرض بعض البلدان نظام المواكبة لأسباب أمنية، فتتوقف الشاحنات لمدة أيام على الحدود، ومهما كان سبب هذه المتطلبات والممارسات، فهي تعيق انسياب البضائع وتؤدي إلى زيادة في كلفة خدمات النقل البري على الاقتصاد العام.

و. إجراءات مكلفة ومضیعة للوقت لإصدار تأشيرات مرور السائقين المحترفين: تشكل القيود المعقدة والمكلفة المفروضة من قبل السلطات لإصدار تأشيرات الدخول للسائقين المحترفين مشكلة رئيسية لمشغلي الأسطول العربي في منطقة الشرق الأوسط.

ز. البنية التحتية الضعيفة وغياب الصيانة الدورية.

ح. غياب مواقف مؤمنة للشاحنات ومحطات الصيانة على الطرقات الدولية في منطقة الشرق الأوسط

ط. غياب الحوافز الحكومية لتسهيل نمو قطاع النقل البري.

ي. عدم تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة والاتفاقيات الدولية: إن معظم دول الشرق الأوسط غير مهتمة بقبول أو الانضمام إلى وتنفيذ الاتفاقيات الدولية الأساسية واتفاقيات الأمم المتحدة، والتي تم إقرارها خلال الستين سنة الأخيرة من أجل تطوير النقل البري. حتى بعد الموافقة عليها، لا يتم تطبيق تلك الاتفاقيات الدولية بصورة حازمة؛ وبشكل هذا مصدراً آخراً للقلق الكبير لمشغلي الأسطول العربي.

بالإضافة إلى ما تم ذكره آنفاً، حدد الاتحاد العربي للنقل البري المسائل والمشاكل الآتية التي يتوجب على مشغلي الأسطول معالجتها، ومن خلال تضامن جميع المعنيين بصناعة النقل البري في منطقة الشرق الأوسط:

أ. على مشغلي الأسطول تحديث أساطيلهم لتناسب مع المعايير الدولية.

ب. على شركات النقل البري توظيف القوى العاملة والأشخاص ذوي الخبرة المدربين وفق المعايير الدولية.

ج. على مشغلي الأساطيل تحفيز تعاونهم المهني على المستويين الوطني والإقليمي من خلال تأسيس أو دعم منظماتهم المهنية الوطنية المرتبطة بمنظمات مهنية دولية؛ وهي الاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد الدولي للنقل على الطرق، على وجه التحديد.

د. على مشغلي الأسطول احترام القوانين والأنظمة بشكل صارم في ما يتعلق بأوقات الراحة والمعايير التقنية والوزن والأبعاد.

هـ. هناك حاجة ملحة في منطقة الشرق الأوسط لزيادة عدد شركات النقل البري المحترفة والعاملة على الصعيد الدولي والتي تمتلك أساطيل كبيرة ومشغلين محترفين ومهرة، وتقدم خدمات نوعية وتحفز العمل بثقافة الشركات.

إن هذه المشاكل والمعوقات التي تواجه النقل الطرقي في منطقة الشرق الأوسط هي بمجملها غير مادية، ولها تداعيات على الاقتصاد وعلى المواطنين، ذلك أنها وبشكل عام تزيد من كلفة خدمات النقل وبالتالي تضعف تنافسية تجارة البضائع في الأسواق العالمية. ولذلك لا بد من معالجتها من قبل جميع الأطراف المعنية وخصوصاً الحكومات بأسلوب متماسك ومنظم لا بل وأن يتم التعامل معها باعتبارها أولوية.



العقبات الموجودة أمام النقل البري في المنطقة العربية

أجرى الاتحاد العربي للنقل البري عام 2007 دراسة إقليمية لتحديد المشاكل الرئيسية والعوائق التي يواجهها مشغلي الأسطول العربي في منطقة الشرق الأوسط. وأظهرت هذه الدراسة أن قطاع النقل البري يعاني من عدة مشاكل. منها ما يتوجب على السلطات المعنية معالجته وإعطائه الأولوية. ومنها ما يتعين على مشغلي الأساطيل معالجته. وتضم المشاكل الأساسية التي توجب على السلطات ومعالجتها الأمور التالية:

أ. غياب مواءمة المراقبة الجمركية: من الطبيعي أن تقوم السلطات الجمركية بمراقبة البضائع والآليات المستعملة في النقل البري الدولي. لكن بصورة عامة، تفتقر منطقة الشرق الأوسط الى التناغم والانسجام في عملية المراقبة الجمركية عند الحدود. ولا يُعتبر تفرغ البضائع من الآلية عند الحدود أمراً غير عادي عند ممارسة عملية مراقبة نقل تلك البضائع. وهو الأمر الذي قد يؤدي إلى تلف تلك البضائع في بعض الأحيان. كما أن كثيراً ما يقوم أشخاص غير متخصصين بفحص الآليات مما قد يؤدي بعض الأحيان إلى حصول مشاكل تقنية في الآلية خلال بقية الرحلة ..

ب. غياب مواءمة الإجراءات والقوانين وانسجامها: تتفاوت الأنظمة والقوانين العربية المتعلقة بمواصفات الآلية ووزنها وأبعادها. ويؤدي هذا إلى المزيد من فترات الانتظار على الحدود وأحياناً إلى الغرامات. ويطلب من مشغلي الأسطول إبراز العديد من المستندات على الحدود. رغم أنه من الممكن الاستغناء عن العديد منها أو قد تكون لا علاقة لها بخدمة النقل. فلا بد من التخلص من مثل هذه الممارسات البيروقراطية التي تتطلب العديد من المستندات واستبدالها بالإجراءات الالكترونية.

ج. الضرائب غير العادلة على الآليات التجارية والبضائع والوقود: تفرض بعض البلدان العربية ضرائب إضافية على الوقود بهدف دعم أسعار الوقود الوطني بينما تفرض دول أخرى ضرائب على النقل بالعبور. وخصوصاً على الآليات التجارية. من أجل التعويض عن مصاريف صيانة الطرقات.

د. طول فترات الانتظار على الحدود: تختلف المستندات والطابع المطلوبة عند نقاط العبور بين بلد وآخر. الأمر الذي يتسبب بإجراءات معقدة وفترات انتظار طويلة وفوق العادة في بعض الأحيان

الأداء اللوجستي في دول منطقة الشرق الأوسط

انشر البنك الدولي عام 2007 تقريراً حول لوجستيات التجارة في الاقتصاد العالمي. والذي هدف الى فهم كيفية أداء مختلف البلدان في مجال لوجستيات التجارة. وكيفية تحسين أدائهم. وبهذا الصدد. عرض التقرير مؤشر الأداء اللوجستي الذي بُني على مجموعة معلومات فريدة لقياس أداء كل بلد وفقاً لمؤشرات ومعايير اللوجستيات ووفقاً لجل الأداء اللوجستي لـ 150 بلد. يُظهر الجدول رقم (10) ترتيب بعض بلدان الشرق الأوسط الواردة في هذا التقرير:

الجدول رقم (10): مؤشر الأداء اللوجستي للبلدان العربية

البلد	ترتيب مؤشر الأداء اللوجستي	مجموع النقاط المحرزة
الإمارات العربية المتحدة	20	3.73
البحرين	36	3.15
المملكة العربية السعودية	41	3.02
الكويت	44	2.99
قطر	46	2.98
سلطنة عمان	48	2.92
الأردن	52	2.89
مصر	97	2.37
لبنان	98	2.37
اليمن	112	2.29
سوريا	135	2.09

يدل هذا الجدول أن الأداء اللوجستي لبلدان منطقة الشرق الأوسط يتفاوت بصورة هامة وذات دلالة.

بالفعل. ومن منظور ازدياد التجارة العالمية وفرص تطوير طرقات تجارية بديلة. يعرض هذا التقرير قلقاً كبيراً وقضية جوهرية لا بد من معالجتها بصورة جماعية من قبل جميع بلدان المنطقة.

تعتمد أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق التعلم والتطوير من أجل تحسين سلامة الطرقات من خلال ذراعها التعليمية

أدى النمو الاقتصادي المستمر والمستجد في منطقة الشرق الأوسط الى ازدياد الطلب على قطاع النقل. وبالرغم من أن هذا النمو الاقتصادي هو بلا شك إشارة تطور إيجابي بارز، فإن تقديم النتائج بالتوازي مع الاستجابة للأهداف الأعمالية الملحة في سوق معولم يشكل تحدياً لصناعة النقل البري في عملية تطويرها وتكيفها.

تشكل أنظمة سلامة الطرقات البرية والأهداف الطموحة الساعية للتقليل من الحوادث وضحاياها أولوية وواجب لكل العاملين في هذا القطاع: فيتم تصميم آليات جديدة بناء على معايير سلامة صارمة، ووضع قوانين قيادة وأوقات الاستراحة موضع التنفيذ بالتدرج، وإطلاق تكنولوجيا مبتكرة من أجل التقيد السليم لهذه القوانين.

وبالتالي، يتوجب على مشغلي النقل البري والسائقين، التقيد بالقواعد والقوانين وكذلك التوصل الى النتائج المرجوة من أجل تأمين ميزة تفاضلية للشركات الناشطة في الأسواق المحلية والدولية. وإن التدريب المهني الملائم هو أمر ضروري لبناء مستويات المهارة الضرورية ولتأمين النجاح على المدى البعيد.

ولكن غالباً ما تواجه شركات النقل البري الساعية الى تطبيق التدريب الفعّال نقصاً في المعايير والشفافية في ما يتعلق بالعروض المتوفرة في الوقت الذي يكون فيه التدريب أمراً ملحاً وحاسماً.

إن أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، وهي كيان مستقل عالمي الانتشار، أنشئت خصيصاً لإدراج معايير التدريب، ودمج أفضل الممارسات الدولية، والتحقق من العمل بالقواعد والأنظمة الدولية وغيرها من أدوات التشريع المحلية.

لا يستفيد المشاركون، في برامج أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، من خلال معاهد التدريب المعتمدة التي تقدم برامج تدريب ذات الجودة العالية فحسب، إنما يحصل المرشحون الناجحون في هذه البرامج وأهدافها على الاعتراف الدولي.

ولسوء الحظ، ومع ازدياد كلفة التدريب المهني، صار تزوير الدبلوم حقيقة لا يمكن تجاهلها؛ لكن تعتمد أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق وسائل حديثة في مجال البرمجة والمعلوماتية للحول دون حصول مثل هذه النشاطات الاحتيالية والخداع عبر موقعها على الانترنت. ويؤمن موقع أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أيضاً أداة تسويقية قيمة لمعاهد التدريب المعتمدة، بما يمكنها من خلاله توفير الدعاية لبرامجهم التعليمية على هذا الموقع. كما يمكن للطلاب أن يصبحوا مرثيين وپروجوا لأنفسهم أو لشركاتهم من خلال صفحات الموقع المختصة.

ومن ضمن مهامها لتطوير السلامة ورفع مستوى الكفاءة في قطاع النقل البري، تقدم أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق للطلاب أو المرشحين ولمعاهد التدريب برنامج شهادة مدير في الكفاءة المهنية، كما أطلقت مؤخراً ثلاثة برامج على الصعيد الدولي وهي:

- برنامج الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بالنقل البري الدولي للبضائع الخطرة، ويستهدف ناقلي البضائع الخطرة عبر البر.
- برنامج العداد المرسامي لتحديد السرعة.
- برنامج شهادة في الكفاءة المهنية للسائقين.



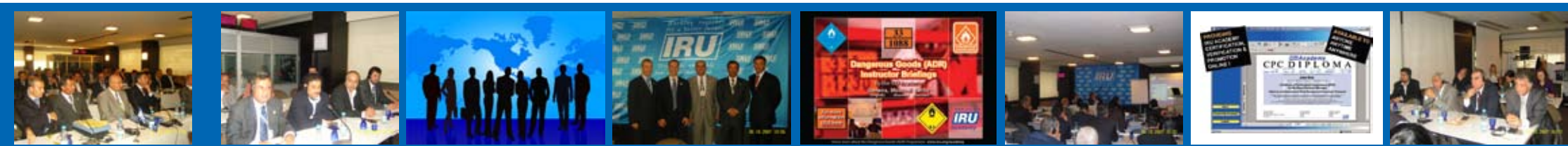
التدريب في قطاع النقل الطرقي في منطقة الشرق الأوسط

حصلت موجات من التحديث والتطوير في قطاع النقل في مجالات اللوجستيات والسلامة والتشغيل الخ. نظراً للأهمية المتزايدة لقطاع النقل وفعاليتها في تحفيز التجارة بين الدول العربية ومع العالم الخارجي. وكذلك لأهمية كلفة كجزء من الكلفة الاجمالية للتجارة. حيث تتراوح ما بين 10% و20% من الكلفة النهائية للبضائع في الدول المتقدمة بالمقارنة مع 80% الى 120% في الدول النامية. لذلك أصبح من الضروري أن تضطلع القوى العاملة والأشخاص العاملين في قطاع النقل على الاتجاهات الجديدة المتعلقة بإدارة وتشغيل النقل برياً كان أم جويماً أم بحرياً. ويكتسب هذا الوجه أهمية اكبر في العالم العربي لا سيما ضوء إبرام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع بين البلدان العربية. حيث يشترك أكثر من كيان في عملية نقل واحدة.

لذلك، يكتسب تأمين المهارات الضرورية للموارد البشرية والعاملين في قطاع النقل من خلال برامج تدريب ومقررات دراسية على المستوى الوطني والإقليمي. أهمية اكبر من قبل.

من ضمن هذا الإطار، تركز الجهات المتخصصة بوسائل النقل المختلفة، مثل مدارس النقل والاختادات على المستويين الوطني والإقليمي في العالم العربي، على توفير برامج تدريب حديثة وضرورية ومقررات في مختلف الحقول والنشاطات المتعلقة بالنقل: كما يؤمن البعض مقررات تدريب حسب الطلب. وتجدر الملاحظة أن مثل هذه البرامج التدريبية تتوجه بشكل أساسي الى النقل العالمي للبضائع بالبر والبحر والجو. بينما لا يتطلب نقل المسافرين الأفراد التدريب كشرط مسبق، لكنه يقصر على ضرورة حيازة السائقين على رخصة قيادة.

يفتقر مجال التدريب على النقل البري الى وجود مركز إقليمي يؤمن التدريب للأعضاء من العالم العربي. ويقوم حالياً كل من الاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد الدولي للنقل على الطرق ونادي السيارات الملكي الأردني بتأسيس مثل هذا المركز الإقليمي للتدريب. وضمن هذا الاطار، وقع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والاتحاد العربي للنقل البري مذكرة تفاهم محورت بشكل رئيسي حول تحسين التدريب المهني للنقل البري في البلدان العربية من خلال الأكاديمية التابعة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق وذلك في شباط/ فبراير 2007. كذلك تم الاتفاق على التعاون من أجل تحقيق الأهداف المشتركة للمنظمات، مثل تقصير مدة الانتظار على الحدود، والسماح للمنطقة أن تستفيد تماما من منافع تسهيلات التجارة والنقل. ومن تفضلية السلامة وفق نظام النقل البري الدولي (التير). وتبع مذكرة التفاهم هذه مذكرة تفاهم أخرى وقعها الاتحاد العربي للنقل البري مع النادي الملكي الأردني للسيارات حول العمل المشترك. ومن خلال أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، لتطوير مناهج التدريب المهني لتشغلي نظام النقل والسائقين في البلدان العربية. وبعد هاتين المذكرتين، عقد الاتحاد العربي للنقل البري وأكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، وهي الذراع التعليمية للإتحاد الدولي للنقل على الطرق، حلقة دراسية من أجل تعزيز التدريب المهني في الشرق الأوسط والمنطقة. وكانت الحلقة الدراسية هذه الخطوة الأولى لاستكمال اتفاقية التعاون بين المنظمين، والتي سوف تشمل على تأسيس الاتحاد العربي للنقل البري، وبشراكة مع النادي الملكي الأردني للسيارات، أكاديمية تدريب معتمدة من قبل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق، ويكون مقرها عمان.



الاتحاد الدولي للنقل على الطرق والسلامة الطرقية في الشرق الأوسط

إن موضوع السلامة الطرقية هو دوماً أولوية قصوى بالنسبة للإتحاد العالمي للنقل على الطرق وأعضائه من الجمعيات وأصحاب المصالح والمهنيين. إن كل حادث فردي على الطرق هو حادث بالنسبة للجميع. وللأسف، إن موضوع السلامة الطرقية ليس من أولويات الحكومات في يومنا هذا.

ويمكن برهنة ما تقدم من خلال الحقائق التالية:

- بالأجمال، ليست لدى أي حكومة عربية إحصاءات توضح عدد ضحايا الأليات التجارية في حوادث الطرقات.
- في حين أن الحكومات حريصة على تطبيق التزامات التدريب الجديدة، تفتقر المنطقة الى تطبيق كامل لشراكة حقيقية بين القطاعين العام والخاص بالتعاون مع أكاديميات التدريب المعتمدة من قبل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق. بهدف تحسين التدريب المهني وتأمين الاعتراف العالمي والوطني بمثل هذا التدريب.

لهذا، ومن أجل تحسين السلامة الطرقية، طور الاتحاد الدولي للنقل على الطرق الأساليب التالية:

- أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق تهدف أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل على الطرق إلى التوفيق بين معايير التدريب المهني وتأمين اعتراف دولي بالتدريب عبر الانترنت لا يمكن تزويره. وبشكل أخص، توفر هذه الأكاديمية ما يلي في أكثر من ثلاثين بلداً:

- شهادة الكفاءة المهنية لمديري طرقات النقل البري والسائقين؛ وناقلي البضائع الخطرة على الطرق؛ وشبكة من مؤسسات التدريب المعتمدة؛ وشهادات فردية للطلاب يمكن تتبعها على الانترنت؛ والاعتراف العالمي بالمعايير (من قبل الاتحاد الأوروبي، والاتحاد الدولي لعمال النقل، واللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة لأوروبا، والبنك الدولي، والاتحادات الأخرى، الخ).

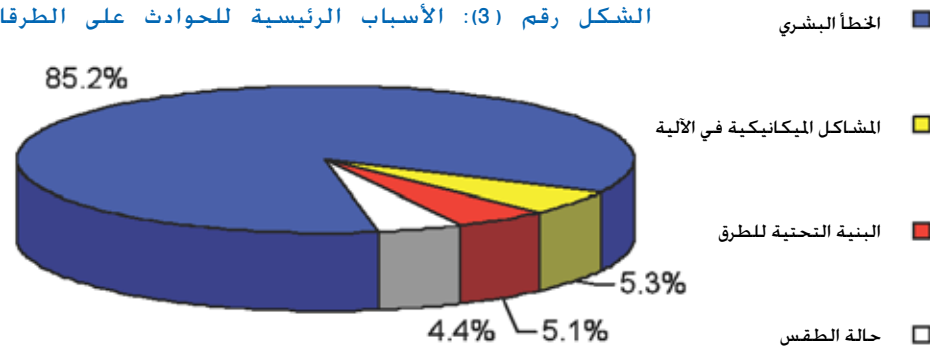
- المفوضية الأوروبية/ الاتحاد الدولي للنقل على الطرق - الدراسة العلمية لحوادث الشاحنات في أوروبا. أطلق الاتحاد الأوروبي للنقل على الطرق والمفوضية الأوروبية دراسة علمية فريدة حول مسببات حوادث الشاحنات في أوروبا، ومع الأخذ بعين الاعتبار وجود عوامل عديدة مترابطة تساهم في حوادث الطرق، وأن هذه العوامل مترابطة، كان هدف هذه الدراسة تحديد المسببات الرئيسية التي تؤدي الى حصول

حادث ما.

وتم برهنة وتثبيت نتائج هذه الدراسة بطريقة علمية غير منحازة وبموضوعية واستقلالية، مما أتاح تحديد مسببات حوادث الشاحنات. ومن حسنات المعلومات المجمعة حول الحوادث أن هذه الدراسة تركّز على حوادث الشاحنات وتسمح بالتحقيق بعمق بالحوادث مستعملة المنهجية ذاتها والتصنيف ذاته في أية دولة.

ودلّت نتائج دراسة مسببات حوادث الشاحنات في أوروبا أن السبب الرئيسي للحوادث في 85.2% من الحوادث كان مرتبطاً بالخطأ البشري (سائق الشاحنة وسائق السيارة والمشاة، الخ). ومن هذه الحوادث المرتبطة بالخطأ البشري، كان سائق الشاحنة السبب في حصول الحادث فقط في 25% من الحالات. أما العوامل الأخرى كحال الطقس (4.4% من الحالات) والبنية التحتية للطرق (5.1% من الحالات) والمشاكل الميكانيكية في الآلية (5.3% من الحالات)، فقد لعبت دوراً ثانوياً. ويظهر الشكل رقم (3) النسبة المئوية للأسباب الرئيسية لكل من يستعمل الطرقات البرية.

الشكل رقم (3): الأسباب الرئيسية للحوادث على الطرقات



تعاني منطقة الشرق الأوسط أيضاً من النقص في البيانات والمعلومات المحددة حول السلامة الطرقية للأليات التجارية. لذلك، إن الحاجة لإجراء دراسة مشابهة حول أسباب حوادث الشاحنات هي أمر واضح وجلي. ولقد سبق وطوّر الأسلوب والتصنيف ووضع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بتصرف جميع المهتمين. ويمكن إجراء بعض التعديل عليه ليناسب أوضاع منطقة الشرق الأوسط وظروفها. كما يمكن استعمال الأسلوب القائم لإجراء دراسة حول أسباب حوادث الشاحنات في الشرق الأوسط بهدف تحسين الجهود الرامية إلى تخفيض عدد حوادث الأليات التجارية وفداحتها في المنطقة.





السلامة الطرقية في منطقة الشرق الأوسط

أصبحت قضية السلامة الطرقية ذات أهمية متزايدة للمجتمعات المدنية وللحكومات في العالم العربي. وذلك بسبب ارتفاع نسبة الحوادث القاتلة التي تحصل على صعيد يومي. وارتفاع الكلفة البشرية والمادية المرتبطة بتلك الحوادث. ومن هنا تشدد السلطات المسؤولة عن الطرقات والقيادة في الدول العربية كثيرا على تعزيز السلامة الطرقية من خلال تطبيق مفاهيم أحوال الطرق وأحوال الآليات وقوانين القيادة والتدابير الواجب اتباعها من قبل السائقين.

وتبذل جهودا كثيرة في مختلف الدول العربية لتشجيع السلامة الطرقية من أجل الوقاية من حوادث السيارات القاتلة. ويشارك القطاع العام والقطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية والأمم المتحدة بتطوير مثل هذه البرامج لتشجيع الممارسات الجيدة في إدارة السلامة الطرقية. لكن، تشير المعلومات المتوفرة أن عدد الضحايا الذين



يسقطون على الطرقات البرية، من قتلى أو جرحى، مازال مرتفعا بصورة خطيرة في العالم العربي. ويشير البنك الدولي إلى أن نسبة الخسائر البشرية بسبب حوادث الطرقات البرية، والتي تؤدي إلى جروح ووفيات، سجلت 5% لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا عام 2002. ومن المتوقع أن تزداد هذه النسبة إلى 8% عام 2030. وبصورة عامة، صنفت منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الثالثة في العالم من حيث وفيات الطرقات والجروح الناجمة عنها كأسباب للخسائر البشرية. ومن المتوقع أن يرتفع تصنيفها إلى المرتبة الأولى عالميا بنهاية 2030. ويؤكد هذه الأرقام أيضا التقرير العالمي حول الوقاية من الإصابة بحوادث الطرقات 2004، الذي أعدته منظمة الصحة العالمية. ولكن تبقى هذه الأرقام عامة بسبب عدم توفر المعلومات الكافية عن عدد الحوادث الذي تتعرض له آليات نقل البضائع الثقيلة.

جدول رقم (9) : عدد آليات النقل البري في الدول العربية المختارة

البلد	نوع المركبة	2002	2003	2004	2005	2006
الجزائر**	اجمالي عدد المركبات	-	-	-	91,000	-
	سيارات الأفراد	-	-	-	58,000	-
ليبيا**	اجمالي عدد المركبات	-	-	-	257,000	-
	سيارات الأفراد	-	-	-	232,000	-
المغرب**	اجمالي عدد المركبات	-	59,000	-	-	-
	سيارات الأفراد	-	46,000	-	-	-
تونس**	اجمالي عدد المركبات	-	-	95,000	-	-
	سيارات الأفراد	-	-	83,000	-	-

البلد	نوع المركبة	2002	2003	2004	2005	2006
سوريا	اجمالي عدد المركبات	594,625	635,693	674,382	-	-
	سيارات الأفراد	181,017	206,130	232,803	-	-
	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة والحافلات	367,048	382,179	393,638	-	-
الامارات العربية المتحدة	اجمالي عدد المركبات	688,341	777,057	47,941	-	-
	سيارات الأفراد	606,103	684,092	-	-	-
	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة والحافلات	66,190	74,211	-	-	-
اليمن	اجمالي عدد المركبات	964,827	982,066	1,033,842	-	-
	سيارات الأفراد	367,828	375,758	403,293	-	-
	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة والحافلات	480,173	486,832	491,139	-	-
	الحافلات	116,826	119,476	139,410	-	-

المصدر: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا. الملخص الإحصائي لمنطقة الإسكوا.
 موقع البنك الدولي على الانترنت.
 * تقديرات الإسكوا.
 ** آخر بيانات متوفرة.



جدول رقم (9) : عدد آليات النقل البري في الدول العربية المختارة

2006	2005	2004	2003	2002	نوع المركبة	البلد	2006	2005	2004	2003	2002	نوع المركبة	البلد
-	-	-	105,479	92,830	اجمالي عدد المركبات	فلسطين	-	548,125	496,856	442,951	434,166	اجمالي عدد المركبات	الأردن
-	-	-	77,291	69,892	سيارات الأفراد		-	386,992	348,111	317,983	309,636	سيارات الأفراد	
-	-	-	27,110	22,107	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة		-	159,295	147,147	123,546	122,970	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة	
-	-	-	1,078	831	الحافلات		-	1,838	1,598	1,422	1,560	الحافلات	
-	-	390,153	356,484	339,878	اجمالي عدد المركبات	قطر	-	1,109,985	1,020,809	934,912	898,280	اجمالي عدد المركبات	الكويت
-	-	267,849	242,279	230,155	سيارات الأفراد		-	918,555	848,590	780,622	756,312	سيارات الأفراد	
-	-	120,306	*112,231	*107,754	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة		-	173,417	156,848	140,411	129,605	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة	
-	-	1,998	1,974	1,969	الحافلات		-	18,013	15,371	13,879	12,363	الحافلات	
-	-	-	9,484,891	9,009,111	اجمالي عدد المركبات	المملكة العربية السعودية	-	-	-	440,523	554,866	اجمالي عدد المركبات	سلطنة عمان
-	-	-	-	-	سيارات الأفراد		-	-	-	324,085	389,971	سيارات الأفراد	
-	-	-	-	-	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة		-	-	-	109,118	140,270	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة	
-	-	-	-	-	الحافلات		-	-	-	7,320	24,625	الحافلات	

عدد آليات النقل البري

يظهر الجدول رقم (9) يُظهر إجمالي عدد آليات النقل البري في دول عربية مختارة خلال الفترة الممتدة بين 2001 - 2006

جدول رقم (9) : عدد آليات النقل البري في الدول العربية المختارة

2006	2005	2004	2003	2002	نوع المركبة	البلد
-	-	-	268,991	247,280	اجمالي عدد المركبات	البحرين
-	-	-	223,266	205,089	سيارات الأفراد	
-	-	-	38,650	35,437	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة	
-	-	-	7,075	6,754	الحافلات	
2,898,189	-	-	*2,564,511	-	اجمالي عدد المركبات	مصر
2,095,316	-	-	*1,878,712	-	سيارات الأفراد	
730,155	-	-	*623,681	-	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة	
72,718	-	-	*62,118	-	الحافلات	
-	-	-	-	-	اجمالي عدد المركبات	العراق
-	-	-	711,981	703,857	سيارات الأفراد	
-	-	-	-	-	الشاحنات الكبيرة والمتوسطة	
-	-	-	57,757	56,034	الحافلات	



الممرات الدولية الرئيسية للنقل البري

5م	زاخو (تركيا) - الموصل - بغداد - السماوة - البصرة - الكويت - ابوحدرية - الدمام - المنامة أو الهفوف - سلوى - البطحاء - الغويقات - أبو ظبي - دبي - الفجيرة - صحار - مسقط - نزوى - ثمريت.
7م و9م	أبو ظبي - دبي - مزيد - نزوى
10م	حج عمران - أربيل - الموصل - ربيعية - اليعروبية - القامشلي - حلب - أريحا - اللاذقية
15م	حلب - دير الزور - الرمادي
20م	القامشلي - الحسكة - دير الزور - حمص - طرطوس
25م	ابو حدرية - حفر الباطن - عرعر - حديثة - الأزرق
30م	بيروت - دمشق - الرطبة
35م	عمّان - الأزرق - سكاكا - حائل - الرياض - الخرج
40م	بغداد - الرمادي - الرطبة - الأزرق - القدس - غزة - العريش - كوبري القنطرة - بور سعيد - دمياط - الإسكندرية - سلوم
45م	تعز - صنعاء - باقم - علب - أبها - مكة المكرمة - المدينة المنورة - قلبية - تبوك - المدورة - معان - عمّان - جديدة يابوس - حمص - حلب - باب الهوا - تركيا
50م	بغداد - كربلاء - النخيب - عرعر - سكاكا - القلبية - تبوك - حالة عمّار - الدرّة - العقبة - نخل - الشط - السويس - القاهرة
51م	كسب - اللاذقية - طرطوس - طرابلس - بيروت - الناقورة
55م	الحاء - الحديدة - حرض - الطوال - الدرب - جدة - رابغ - ينبع - ضباء - الدرّة - العقبة - نوبيع - نخل - العريش
65م	الإسماعيلية - السويس - الغردقة - سفاجا - حلايب.
67م	الإسماعيلية - القاهرة
70م	الكويت - حفر الباطن - الأرتاوية - بريدة - المدينة المنورة - ينبع
75م	الاسكندرية - القاهرة - قنا - الأقصر - أرقين
80م	المنامة - الدمام - الرياض - مكة
90م	الدوحة - أبو سمرة - سلوى - بطحاء - حرض - الخرج - سليل - أبها - درب
100م	ثمريت - الفيضة - المكلا - عدن - تعز - الحاء

جدر الملاحظة أن المغرب يقوم الآن ببناء طريق للنقل البري ذي أهمية دولية ويبلغ طوله 328 كيلومترا بين مدينتي فاس ووجدة. من المتوقع أن يتم افتتاح هذا الطريق أمام حركة السير في منتصف عام 2010. وسيكون هذا الطريق جزءا من شبكة الطرقات البرية ذات الأهمية الدولية التي تربط نواكشوط عاصمة موريتانيا بمدينة طبرق في ليبيا وبالتالي يمر عبر مدن المغرب العربي الرئيسية متيحاً للمغرب أن يلعب دورا رئيسيا كمركز للمواصلات وللنقل بالعبور في ما بين دول المغرب العربي وبين دول جنوب أوروبا وشمال أفريقيا.

والتي تصلح لكل أحوال الطقس بين 3,000 - 3,500 كيلومتراً. كذلك، فإن حوالي 1,200 كيلومتراً تشمل الطريق السريع الذي يربط بور سودان بالخرطوم، والذي تم بني عام 1980. وتشمل أيضاً لبنية التحتية للطرق البرية في السودان عدداً من الجسور المبنية فوق مجرى النيل، والتي بنيت خلال الخمس سنوات الأخيرة، وتتركز بمعظمها في الخرطوم، وأفتتح جسر جديد في مروة عام 2007.

تونس: هناك حوالي 20,000 كيلومتراً من الطرق البرية الرئيسية والثانوية، وهي بأكثرها معبّدة وتخضع للصيانة. لكن بالرغم من الاستثمارات الضخمة في هذا المجال، يبقى اكتظاظ الطرق في العاصمة تونس خدياً بارزاً، وتقوم الحكومة بشق طريق جديد للآليات بطول 160 كيلومتراً - يشمل جزءاً بطول 100 كيلومتر يصل بين مساكن صفاقس - حيث أن مجمل الطرق المتطورة في تونس يشكل أقل من 300 كيلومتراً.

الإمارات العربية المتحدة: تم بناء شبكة طرق برية كبيرة وعالية الجودة. كذلك تتوجه استثمارات مهمة في المناطق الفقيرة من أجل رفع مستوى شبكة الطرق البرية فيها، ولكن، يشكل اختناق السير في دبي لا سيما في ساعات الذروة مشكلة جديدة.

العراق: يبلغ طول الطرق المعبّدة حوالي 39,000 كيلومتراً؛ لكن التدمير الهائل للطرق في الأعوام القريبة الماضية أبقى فقط 2000 كيلومتراً منها في حالة جيدة و فقط 2000 كيلومتراً آخر تصلح لسيير الآليات.

الكويت: يتم تطوير شبكة الطرق باستمرار، وهي بطول حوالي 4,967 كيلومتراً.

اليمن: تبين البيانات المتعلقة باليمن انه عام 2004 تم تعبيد حوالي 10,500 كيلومتراً من شبكة الطرق وتصنيف حوالي 13,500 كيلومتراً.

المغرب: تتوسع شبكة الطرق الريفية سنوياً بمعدل 1,500 كيلومتراً في السنة؛ لكن فقط 50% من سكان الريف يمكنهم حالياً استخدام الطرق على مدار السنة.

قطر: تشير البيانات لعام 2005 أن إجمالي طول شبكة الطرق المعبّدة وغير المعبّدة يبلغ حوالي 7,760 كيلومتراً.

السودان: تُظهر البيانات الحديثة أن مجمل طول شبكة الطرق البرية يبلغ حوالي 20,000 - 25,000 كيلومتراً، لكن إذا استثنينا الطرق المعبّدة في المناطق الريفية، يصبح طول الطرق المعبّدة

وبالرغم من الجهود المستمرة لرفع مستوى شبكة الطرق وتحديثها وتوسيع حجمها في معظم الدول العربية، تبقى شبكة الطرق تعاني من ضعف الصيانة، ولا تتماشى مع احتياجات الاقتصاد الحديث والنقل البري الكفؤ وخصوصاً في الدول العربية الأكثر فقراً.

كذلك تبذل الجهود من أجل تطوير شبكة طرق جديدة لوصول المناطق النائية بالمدن وبالمراكز الاقتصادية المهمة وإيجاد الحلول للاختناقات التي تحصل في المدن الكبرى كالعواصم، مثل تونس ودبي والقاهرة وبيروت، الخ. وتشمل مثل هذه الجهود بناء طرق جديدة وجسور والمجازات السفلية والعلوية، الخ.

وبحسب القدرة الاستيعابية الفيزيائية، تؤمن شبكة الطرق البرية الوسائل الأساسية لنقل المسافرين والبضائع بين الدول العربية.

إن الوضع القائم في بعض الدول العربية هو كالتالي:

مصر: يتم نقل 85% من الشحن و60% من الركاب على شبكة الطرق البرية. وفي منتصف عام 2006 توسعت شبكة الطرق لتضم 81,932 كيلومتراً من الطرق المعبّدة.



جدول رقم (8): طول الطرق البرية في دول عربية مختارة.

Rank	Country	Roadways (km)	Date of Information
1	World	68,937,575	2008
26	Saudi Arabia	221,372	2006
40	Algeria	108,302	2004
43	Libya	100,024	2003
45	Syria	97,401	2006
54	Egypt	92,370	2004
67	Yemen	71,300	2005
78	Morocco	57,625	2006
83	Iraq	44,900	2002
87	Oman	42,300	2005
108	Somalia	22,100	2000
114	Tunisia	19,232	2004
135	Sudan	11,900	2000
137	Mauritania	11,066	2006
144	Qatar	7,790	2006
146	Jordan	7,694	2006
150	Lebanon	6,970	2005
152	Kuwait	5,749	2004
155	West Bank	5,147	2006
158	United Arab Emirates	4,080	2008
163	Bahrain	3,498	2003
167	Djibouti	3,065	2000
187	Comoros	880	2002

البنية التحتية للنقل البري والقدرة الاستيعابية

يبقى الطلب على النقل البري في الدول العربية مرتفعاً أساساً بسبب توفر البنية التحتية ذات الخصائص والمعايير الدولية، وانخفاض كلفة الوقود في بعض الدول العربية، وغياب الرسوم الباهظة للنقل البري، وعدم كفاءة شبكات السكك الحديدية للتتماشى مع الطلب للنقل البري.

إن كثافة الطرق الوطنية، وخصوصاً الطرق المعبدة، منخفضة في العالم العربي مقارنة بالدول المتقدمة بسبب المساحات الصحراوية الطاغية في العالم العربي، ومن المهم أيضاً أن نلاحظ أن البنية التحتية للطرق في المنطقة تتفاوت بين الدول ذات الدخل المرتفع وتلك ذات الدخل المنخفض. ويقارن الجدول رقم (8) طول الطرق في دول عربية مختلفة.

ومع تطبيق الاستراتيجيات الثلاث التي وضعها للإتحاد الدولي للنقل على الطرق:

- أصبحت آلية نقل واحدة صُنعت قبل عام 1980 تصدر ضجيجاً أكثر من 25 شاحنة حديثة.
- خُفّضت الانبعاثات السامة الصادرة من الحافلات ومركبات الركاب الكبيرة والشاحنات إلى 97% منذ عام 1990.
- خُفّض استهلاك الوقود وبالتالي انبعاث ثاني أكسيد الكربون إلى 36% خلال 30 سنة منذ عام 1970 وبنسبة 20% أخرى منذ عام 1980.
- من المتوقع تخفيض الانبعاثات بنسبة 30% أخرى مع حلول عام 2015.

لقد صادق برنامج البيئة العائد للأمم المتحدة على الاستراتيجيات الثلاث للإتحاد الدولي للنقل على الطرق وأوصى المجموعات الصناعية بمحاكاتها. ولكن، في الوقت الحاضر، لا بد ان تتخذ الحكومات الاجراءات المناسبة المناسبة لتشجيع النمو المستدام. وعلى الحكومات أيضاً الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالبرنامج (21) من خلال:

- تشجيع استخدام آليات نقل تجارية مبتكرة ونظيفة وتوفر في استهلاك الطاقة عبر تقديم الحوافز المناسبة. بناء لطلب الاتحاد الدولي للنقل على الطرق منذ عدة سنوات.
- أقلمة البنية التحتية للطرق وتذليل العقبات وفق متطلبات حركة السير.
- توفير حرية اختيار وسائط النقل والرحلات بهدف تأمين الحركة الأكثر كفاءة للبضائع والأفراد.

لتطوير منظومة مواصلات للشرق الأوسط: إن النقل البري للمسافرين وللبضائع له الفائدة الاستثنائية من حيث تأمين خدمة متنوعة الجمولة ومشاركة مع وسائط النقل الأخرى (السكك الحديدية والنقل البحري والنقل الجوي). بالإضافة الى خدمات المناولة وجميع وتقديم الخدمات لهم.

والإتحاد الدولي للنقل على الطرق وأعضائه من الجمعيات يسعون دائماً الى تفضيل النقل الموحد لأسباب تتعلق بالقدرة الاستيعابية لهذه الخدمة. كذلك فإن تطوير أساليب النقل الموحد هو حاجة ملحة في منطقة الشرق الأوسط.

ولجعل النقل الموحد حلاً قابلاً للتطبيق، يجب مواجهة المشاكل المتعلقة بالبنية التحتية وبآليات التشغيل والادارة. وبالتحديد، لا بد من تأسيس وصلات النقل (هنترلاند) وأساليب النقل الكفوءة من حيث التكلفة والسريعة في مجال النقل الأفقي.



الشرق الأوسط بحاجة الى النقل البري

لتوزيع الثروة: إن النقل البري في جميع الاقتصادات المتطورة هو واسطة النقل الرئيسية فيها. فعلى سبيل المثال، تحمل الشاحنات في أوروبا 70% من الحجم الإجمالي للبضائع و90% من إجمالي قيمتها. وتقدم الحافلات وعربات النقل للزبائن ذات المنافع وسبل الراحة كما لو كانوا ينتقلون بسيارتهم الخاصة. وتشكل السياحة بالحافلات حوالي 2% من إجمالي الناتج المحلي في أوروبا.

وفي زمن العولمة الاقتصادية، أصبح النقل البري عاملاً أساسياً في العملية الانتاجية، وبالتالي الأداة الأفضل لتطبيق التنمية الإقليمية. ويعود ذلك الى المرونة والخدمات الممتازة (دقة المواعيد والاستجابات حسب الطلب والأسعار التنافسية) لقطاع النقل البري. بالإضافة إلى ذلك، فالنقل البري هو الشكل الوحيد الذي يمكنه ربط كل عمل وكل بلد وكل منطقة وكل اقتصاد عالمي رئيسي.

كما أن النقل البري هو شريك لقطاعات الزراعة والصناعة والأعمال التجارية التي أشبعت حاجاتها للنقل والتسويق بفضل الخدمات المبتكرة والحديثة (التسليم بالوقت المناسب والتخزين وتأمين أساطيل تتم صيانتها دورياً، من أجل التوزيع الإقليمي والمحلي للبضائع المنجزة أو شبه المنجزة).

خلق فرص توظيف: يعطي النقل البري دائماً أداء جيداً من حيث النمو لكن في أحوال كثيرة يُنظر إليه من خلال كفاءة السائقين. خصوصاً الذين يقودون لمسافات طويلة. لكن يبقى هذا التقييم تقييماً مبسطاً. تؤمن هذه الصناعة وظائف للجميع: سائقي مركبات الركاب الكبيرة، وسائقي سيارات الأجرة، وسائقي الشاحنات للتوزيع للنقل البعيد المدى، وسائقي شاحنات التبريد وناقلات النفط. بالإضافة الى تقنيي الصيانة الميكانيكية والمواصلات، وخبراء الحواسيب والممثلين التجاريين والمدراء! علاوة على ذلك، فمن دون النقل البري لن يكون هناك اقتصاد ولا تجارة ولا ناخٍ محلي إجمالي، وبالتالي لا وظائف!

لتحقيق التنمية المستدامة: تعرّف التنمية المستدامة بشكل عام على أنها عملية توفير الآنية دون تعريض مقدرة الأجيال المستقبلية لخطر عدم توفير احتياجاتهم. ولكن لتأمين استدامة الاستجابة لاحتياجات التنقل، فإن لكل واسطة نقل أثرها على البيئة، وعلى الحكومات والقطاع الخاص مسؤولية تقليص هذا الأثر الى حده الأدنى. فالهدف الأساسي لأي واسطة نقل هو تأمين الحركة للبضائع وللأفراد بأفضل طريقة فعّالة. وحين تقارن بخدمات النقل من الباب إلى الباب، يصبح النقل البري على نحو منظم أكثر وسائط النقل فعالية.

وفي عصر اقتصاد العولمة الحالي، لا يُعتبر النقل البري شكلاً من أشكال المواصلات فحسب، بل يتعدى ذلك الى كونه أداة إنتاج حيوية لتأمين المنافسة في التنمية الاقتصادية والتجارية المستدامة. وموضوع التنمية المستدامة هو قضية أولوية بالنسبة للإتحاد الدولي للنقل على الطرق ولقطاع النقل البري.

لقد تبنى الإتحاد الدولي للنقل على الطرق ونقذ ثلاث استراتيجيات مبنية على الابتكار والحوافز والبنية التحتية، باعتبارها أكثر الوسائل فعالية من حيث التكلفة، وبما يحافظ على استدامة التنمية، وبناءً على هذه الإستراتيجية، تتوجه الاستثمارات في قطاع النقل الى صناعة الآليات التي تعتمد أفضل معايير النظافة للانبعاثات والأكثر كفاءة في تكنولوجيا استهلاك الوقود.

ويصنّف التقرير هذه المنافع كالتالي:

1. منافع لقطاع النقل
 - المنافع من آليات النقل بالعبور.
 - البنية التحتية للطرق.
 - رسوم النقل بالعبور.
 - منافع السكك الحديدية.
 - خدمات الشحن والتخليص.
2. منافع للصناعات المرتبطة بالموانئ.
3. المنافع التجارية.
4. الرافعة الاقتصادية والسياسية.

ويخلص التقرير الى أن منافع حركة النقل بالعبور ملموسة أكثر بالنسبة للدول الساحلية التي تتوفر فيها خدمات الموانئ البحرية والنقل البري. كما أن تطوير شبكات النقل بالعبور لحركة المرور إلى بلد ثالث تساهم في رفع مستوى الربط لكل الدول التي يشملها مر النقل بالعبور. مما يؤمّن شبكات أفضل لحركة المرور داخل هذه الدول.

وبالتالي، فإن خدمات الموانئ المتطورة في منطقة الشرق الأوسط ومركزها الجغرافي الذي لا يُثمّن، إذ يربط بحر العرب بالبحر الأبيض المتوسط. تمكّن هذه المنطقة من الاستفادة الأمثل من منافع العوالة، إذا ما تم التنسيق بين جميع دول المنطقة بهدف تعزيز النقل البري وتسهيل حركة نقل البضائع والركاب عبر الحدود.



النقل البري

لأجل توحيد الناس ولأجل توزيع أجدى للثروات. وبالتالي، يحتاج النقل البري الى توفير التسهيلات اللازمة. ومع أخذ هذا الأمر بعين الاعتبار، يتعين على الحكومات تحسين معرفتها ومشاركة خبراتها ووضع اتفاقيات الأمم المتحدة المتعددة الأطراف موضع التنفيذ. بالإضافة الى نتائج المؤتمرات والأدوات القانونية الإقليمية المطورة الأخرى التي طوّرت خلال الستين سنة الماضية. والهدف من هذه الاجراءات تسهيل النقل البري والتجارة في كل مكان. وخصوصاً في منطقة الشرق الأوسط التي تُعتبر مهد الحضارات ومركز إنصهار الثقافات المختلفة، وبديلاً أساسياً لطريق التجارة وحركة النقل بالعبور بين الشرق والغرب.

وفي عام 2008، وضع البنك الدولي تقريراً حول منافع حركة النقل بالعبور للدول التي تسمح به، ضمن إطار نشاط معرفي عن تسهيلات النقل بالعبور للدول النامية غير الساحلية.

كان العالم قبل عام 1989 مقسوماً إلى كتلتين: الدول الغربية التي تعتمد اقتصاد السوق الحر والدول الشرقية، بما فيها الصين باقتصادها الموجه. إذًا، لم يكن هناك ما يعرف بسياسة الاقتصاد العالمي. ومنذ نهاية الحرب الباردة سبّرت العولمة النمو الاقتصادي وأصبح هناك نظرة عالمية للمستقبل. وإذا كان الدور الرئيسي الذي تلعبه العولمة في الاقتصاد الحر هو إجراء الأبحاث وإنتاج أفضل المنتجات والتجارة تحت أفضل الظروف الاجتماعية والاقتصادية والمالية. لا بد أيضاً من الاعتراف بأن السوق أصبح سوقاً عالمياً وأن القوة الدافعة للاقتصاد ستبحث عن التموضع الأفضل لنشاطها التجاري.

إن عملية العولمة هذه - معالأخذ بعين الاعتبار الفروقات الهائلة بين كل أنماط الاقتصاد الحر الذي تتبعه الدول في ما يتعلق بالمعرفة وتوفر المواد الأولية والأثمان الاجتماعية - ستؤدي إلى ارتفاع دراماتيكي ليس فقط في حجم التجارة والنقل بل أيضاً في أشكال طلب العملاء المحدد وفي المنافسة. بالواقع، إن الروح الرائدة لمشروع الإتحاد الدولي للنقل على الطرق حول طريق قوافل الحرير التاريخية والمبادرة الأورو - الآسيوية الجديدة للنقل البري توضح أن النقل البري هو دائماً في متناول الجميع أينما كانوا.



إجمالي الناتج الإقليمي مقارنة بإجمالي الناتج العالمي خلال الفترة 1995 - 2005 و2006

وفقاً للمعلومات المتوفرة، ارتفع إجمالي الناتج المحلي للعالم العربي حوالي 42.68% خلال الفترة الممتدة بين عامي 1995 - 2000. لكنه سجل معدل نمو سلبي يوازي (-0.77%) خلال الفترة الممتدة بين عامي 2000 - 2002، تبعها نمو إيجابي يوازي 9.7% و18.81% و22.06% في السنوات الثلاث التالية. وتجدر الملاحظة أن الارتفاع الحديث في مستوى الأسعار يلعب دوراً مهماً في تضخيم قيمة إجمالي الناتج المحلي في الكثير من الدول العربية، لأنها تستفيد من ارتفاع قيمة صادراتها وخصوصاً النفط لتوظيف عائداتها في القطاعات والمجالات المحفزة للنمو الاقتصادي. ويظهر الجدول رقم (7) إجمالي الناتج المحلي للدول العربية في سنوات مختارة.

لكن نسبة إجمالي الناتج المحلي العربي إلى إجمالي الناتج المحلي العالمي خلال الفترة قيد البحث تبقى منخفضة، حيث سجلت أقصى مستوى لها حوالي 2.41% عام 2005.

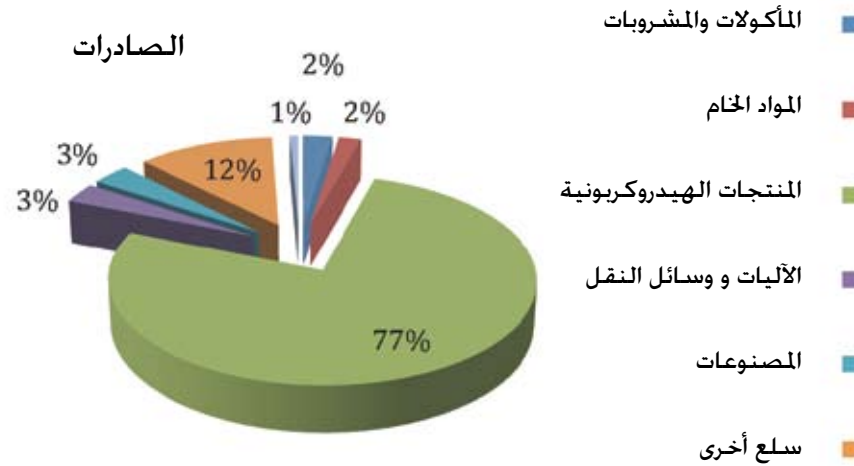
جدول رقم (7): إجمالي الناتج المحلي للعالم والدول العربية في سنوات مختارة (مليون دولار أمريكي)

السنة/البلد	1995	2000	2002	2003	2004	2005
الأردن	42066	54790	56948	68017	85021	102257
الإمارات العربية المتحدة	5848	7971	8447	9699	11013	13348
البحرين	232	204	247	318	368	380
تونس	510	553	592	625	664	705
الجزائر	68853	99601	90064	77109	84019	101406
حبيوني	6187	20969	17437	10621	27366	33379
المملكة العربية السعودية	6732	8461	9561	10161	11515	12535
السودان	26554	37718	38119	46200	55718	74214
سوريا	10965	16679	18462	19396	20856	21184
الصومال	25540	34265	19131	23273	28025	37173
العراق	1058	928	983	1180	1351	1672
سلطنة عمان	32985	33335	36094	43813	50031	51461
فلسطين	13803	19868	20325	21784	24778	30269
قطر	3220	4116	3484	3921	4068	4179
القيصر	8138	17760	19707	23701	31591	42113
الكويت	127641	188442	188551	214573	250558	314021
لبنان	1122	2070	2056	2100	2213	2182
ليبيا	13950	11549	14718	16108	19040	24667
مصر	13538	19651	21659	20724	23318	25812
المغرب	18030	19444	21016	24955	28134	29049
موريتانيا	42807	70522	74959	88536	104204	133757
اليمن	5789	9652	10787	11870	13811	15508
الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة العربية	475568	678548	673347	738684	877662	1071271
الناتج المحلي الإجمالي العالمي	29556282	31678619	32717346	36756087	41278164	44475204
الناتج المحلي الإجمالي العربي/الناتج المحلي الإجمالي العالمي*	1.609025	2.141975	2.058073	2.009692	2.126214	2.408693

المصدر: الأونكتاد، كتيب الإحصاءات 2006 - 2007.

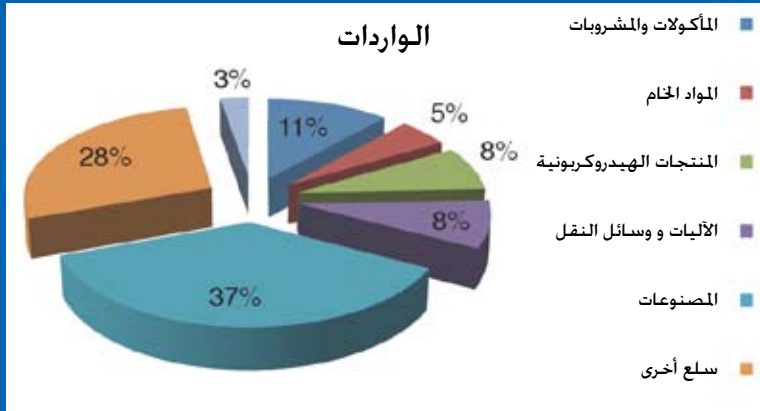


الشكل رقم (1): توزيع الصادرات العربية الأساسية بالنسبة للسلع للعام 2006



المصدر: التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2007

الشكل رقم (2): توزيع الواردات السلعية العربية وفق السلعة، 2006



المصدر: التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2007

أبرز الصادرات والواردات من البضائع والمنتجات

1997 - 1999. لتتخذ بعد ذلك منحاً تنازلياً خلال السنوات التالية حتى عام 2006 حيث سجلت 11.8% من إجمالي البضائع المصدرة

وأتبعت صادرات المواد الكيميائية النمط ذاته. حيث تقلبت حصتها من إجمالي الصادرات خلال الفترة الممتدة بين 1997 - 2001 ليتبعها انخفاض استمر حتى عام 2006، حيث وصلت إلى 3.1% من إجمالي الصادرات.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الانخفاض في حصة الصادرات السلعية من إجمالي البضائع المصدرة تراجع اعتباراً من عام 2003، نتيجة ارتفاع قيمة الصادرات النفطية، والتي بدورها تعود إلى ارتفاع أسعار النفط في السوق العالمية. يظهر الشكل رقم (1) توزيع أبرز الصادرات السلعية العربية عام 2006.

تظهر البيانات العائدة للفترة الممتدة بين 1997 - 2006 أن البترول يشكل السلعة الأساسية المصدرة من العالم العربي. وبالرغم من أن حصته من إجمالي الصادرات انخفضت من 70% عام 1997 إلى 55.3% عام 1988، فقد ارتفعت بعد ذلك خلال السنتين التاليتين، لتعود وتنخفض مجدداً إلى 68.2% عام 2001. لكن، وبسبب تضخم الأسعار، ارتفعت قيمة الصادرات النفطية اعتباراً من عام 2003 لتسجل 76.6% من إجمالي الصادرات العربية عام 2006.

وتعتبر المصنوعات إن ثاني أكبر سلعة تصدرها المنطقة. وقد تقلبت حصتها من إجمالي البضائع المصدرة خلال الفترة الممتدة بين عامي

وفي ما يتعلق بالسلع المستوردة، تبقى الآلات ووسائل الانتقال السلعية الأساسية التي يستوردها العالم العربي. حيث أن حصتها من إجمالي المستوردات ارتفعت خلال الفترة الممتدة بين 1997 - 2006 بالرغم من الانخفاض الطفيف الذي حصل في عامي 2002 و2005.

ويأتي استيراد المصنّعات بالمرتبة الثانية من حيث حصتها من إجمالي المستوردات. تليها المأكولات والمشروبات، من الأهمية بمكان الإشارة إلى أن العالم العربي هو مستورد صافٍ للغذاء، وذلك لأسباب بنيوية تعود للسياسات الزراعية الضعيفة في العالم العربي. ويظهر الشكل رقم (2) توزيع أبرز السلع المستوردة للعالم العربي عام 2006.

ويأتي استيراد المصنّعات بالمرتبة الثانية من

إحصاءات التجارة العالمية

العالمية. فقد شهدت الفترة الممتدة بين عامي 2000 - 2002 نسبة نمو سلبية بلغت (-0.02%) تلتها نسبة نمو إيجابية بلغت 16.5% و22.11% في السنتين التاليتين. ثم شهد عام 2005 انخفاضا في حجم الواردات العالمية التي سجلت معدل نمو سنوي مقداره 13.4%. لكنه ازداد بصورة طفيفة في العام التالي ليسجل 13.92%. ويعطي الجدول رقم (6) لمحة عن تحسن الصادرات والواردات العالمية خلال الفترة الممتدة بين عامي 2000 و2006.

الفترة الممتدة بين 1995 - 2000 من 0.9% عام 1995 الى 0.7% عام 2000.

بالإضافة إلى ذلك، سجلت التجارة العالمية زيادة معتدلة بلغت 0.44% خلال الفترة الممتدة بين عامي 2000 - 2002، تبعثها زيادة سنوية كبيرة بلغت 16.29% و21.79% عام 2003 وعام 2004 على التوالي. ومع ذلك، انخفض حجم الصادرات العالمية بصورة كبيرة عام 2005 ليسجل معدل نمو سنوي مقداره 13.89%. لكنه ارتفع لاحقا إلى 14.77% في العام التالي. وفي ما يتعلق بالواردات

تظهر بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أنه في عام 2000 شكّل حجم الصادرات للدول النامية 31.7% من حجم الصادرات العالمية مقارنة بحصة مقدارها 27.6% عام 1995، بينما سجل حجم الواردات للدول النامية عام 2000 زيادة طفيفة بلغت 28.7% مقارنة بزيادة بلغت 28.6% عام 1995. وعلى وجه الخصوص، فإن صادرات شمال أفريقيا (باستثناء السودان) ازدادت بصورة طفيفة خلال للفترة الممتدة بين عامي 1995 - 2000، لتشكل 0.8% من الصادرات العالمية بالمقارنة مع نسبة 0.7% عام 1995، بينما انخفضت حصة واردات شمال افريقية (باستثناء السودان) خلال

جدول رقم (6): إحصاءات الصادرات و الواردات العالمية في سنوات مختارة

2006		2005		2004		2003		2002		2000		مليون دولار اميركي
واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	
12203386	11982932	10712215	10440780	9446634	9167120	7735944	7526945	6640572	6472603	6642126	6444106	العالم
7913821	7085021	7035695	6291932	6309661	5761155	5304555	4884506	4574707	4237872	4617741	4229833	الدول المتطورة
3915401	4408951	3359059	3750526	2877627	3090696	2232262	2410557	1911101	2052444	1904395	2044590	الدول النامية
374164	488960	317462	398322	259345	315269	199127	231882	154764	182287	119990	169683	التحول الاقتصادي
13.92%	14.77%	13.40%	13.89%	22.11%	21.79%	16.50%	16.29%	-0.02%	0.44%	.n.a	.n.a	التغيير السنوي في حجم التجارة العالمية

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الدليل الإحصائي 2006 - 2007.



الجدول رقم 5: حصة التجارة العربية الخارجية والتجارة العربية البينية من إجمالي التجارة العالمية

2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	(مليار دولار أمريكي)
12005.2	10370.5	9133.2	7510.7	6428.1	6140.4	6385	5664.5	5396.6	5529	5273.4	الصادرات العالمية
12448.9	10747.9	9477	7763.3	6640	6392.3	6595.6	5821.2	5524.1	5624.4	5368.2	الواردات العالمية
24454.1	21118.4	18610.2	15274	13068.1	12532.7	12980.6	11485.7	10920.7	11153.4	10641.6	حجم التجارة العالمية
3.28%	3.34%	2.98%	2.88%	3.08%	3.24%	3.37%	3.29%	3.72%	4.57%	5.19%	التجارة العربية الخارجية/ التجارة العالمية
0.44%	0.42%	0.37%	0.32%	0.31%	0.25%	0.21%	0.19%	0.17%	0.21%	0.31%	التجارة العربية البينية/ التجارة العالمية

المصدر: إحصاءات صندوق النقد العرب

ملاحظة: يحتسب حجم التجارة العالمية، في هذا الجدول، من خلال جمع قيمة الصادرات والواردات العالمية كما عرضها صندوق النقد العربي - التقرير العربي الموحد للفترة الممتدة بين 2002 - 2007. كذلك تُحسب نسب التجارة الخارجية العربية والتجارة العربية البينية من إجمالي التجارة العالمية بناء على جداول الإحصاءات في هذه التقارير.

تقلب إجمالي صادرات الدول العربية خلال الفترة الممتدة بين عامي 1996 و2005 بمعدل نمو وسطي بلغ 15.88%. وسجلت الصادرات أكبر زيادة بنسبة 50.34% عام 2000 مقارنة بانخفاض قدره 24.14% عام 1998. بالإضافة إلى ذلك. وبعد تسجيل نسبة نمو سنوية مقدارها 39.54% عام 2005. شهد إجمالي الصادرات نمو قدره 17.95% عام 2006.

تظهر المعلومات الأولية المتوفرة لعام 1995 أن إجمالي الواردات للدول العربية بلغ 133,770 مليون دولار أميركي في ذلك العام. وتظهر إحصاءات صندوق النقد العربي معدلاً سلبياً لنمو إجمالي الواردات بلغ (-9.34%) للفترة الممتدة بين عامي 1996 - 2005 بسبب انخفاض شامل في حجمها خلال تلك الفترة. بالرغم من التحسن الذي حصل عام 2004 والذي سجل نمواً إجمالياً للواردات بلغ 10.51% (راجع الجدول رقم 4).

جدول رقم (4): الواردات والصادرات العربية الخارجية. خلال الفترة 1996 - 2006

إجمالي الصادرات العربية الخارجية	معدل النمو السنوي	إجمالي الواردات العربية الخارجية	معدل النمو السنوي	(مليون دولار أميركي)
179,507.66	.n.a	372,572.91	.n.a	1996
184,986.21	3.05%	324,723.86	-12.84%	1997
140,323.31	-24.14%	265,908.93	-18.11%	1998
175,087.86	24.77%	202,857.48	-23.71%	1999
263,226.57	50.34%	173,652.47	-14.39%	2000
238,338.05	-9.46%	167,831	-3.35%	2001
244,857.99	2.74%	157,557.15	-6.12%	2002
300,834.28	22.86%	139,791.72	-11.28%	2003
400,723.10	33.2%	154,489.44	10.51%	2004
559,154.41	39.54%	147,136.65	-4.76%	2005
659,531.29	17.95%	143,239.40	-2.65%	2006

المصدر: إحصاءات صندوق النقد العربي.

عند مستوى 2.88% عام 2003. لتعود وترتفع في السنوات اللاحقة. وبالإضافة إلى ذلك، انخفضت حصة التجارة العربية البينية من التجارة العالمية من 0.31% عام 1996 إلى 0.17% عام 1998. لتشهد بعد ذلك ازدياداً ثابتاً خلال الفترة الممتدة بين عامي 1996 - 2006. لتسجل ذروة مستواها عند 0.44% عام 2006. ويظهر الجدول رقم (6) حصة التجارة العربية الخارجية والتجارة العربية البينية من إجمالي التجارة العالمية. وتجدر الملاحظة إلى أن تلك الأرقام تظهر أن حصة التجارة العربية الخارجية صغيرة جداً بالمقارنة مع الحجم الكلي للتجارة العالمية. كما تظهر أن تدفق التجارة إلى خارج المنطقة العربية أسهل أكثر من تدفق التجارة في ما بين الدول العربية. وذلك بسبب العوائق الكثيرة التي تعترض ازدهار التجارة العربية البينية.

بالرغم من التحسن في حجم التجارة العربية البينية. لكنها تبقى دون الطموحات إذا ما قورنت بإجمالي التجارة الخارجية للعالم العربي. وتبعاً للمعلومات المتوفرة. سجلت نسبة إجمالي التجارة العربية البينية إلى إجمالي التجارة الخارجية 110.4% عام 2006. بارتفاع من 8.64% عام 1996. وخلال الفترة الممتدة بين عامي 1996 - 2006. بلغت هذه النسبة حدها الأدنى عند مستوى 7.82% عام 2000 وحدها الأقصى عند مستوى 11.69% عام 2004.

ومن منظور آخر. شهدت حصة التجارة الخارجية العربية من إجمالي التجارة العالمية انخفاضاً عاماً خلال الفترة الممتدة بين عامي 1996 - 2006. لتصل إلى نسبة 3.28% عام 2006 مقارنة بأعلى مستوى سجلته عام 1996 بلغ 5.19%. مع ذلك. فقد بلغت هذه النسبة حدها الأدنى



جدول رقم (3): التجارة العربية الخارجية. خلال الفترة 1996 - 2006.

معدل التغيير (%) 1996- 2006	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	(مليار دولار)
-40.63	8,424	7,726	7,081	6,079	6,792	6,778	6,600	7,226	9,655	12,002	13,014	الأردن
31.85	165,559	151,349	123,585	92,109	78,880	78,489	82,370	75,925	87,124	106,418	114,790	الإمارات العربية المتحدة
3.74	15,975	14,156	11,098	10,993	10,720	9,962	11,254	10,020	9,754	12,329	13,645	البحرين
-11.05	19,490	18,438	18,419	16,767	16,088	16,203	16,279	17,351	18,795	18,738	20,730	تونس
60.64	63,818	54,456	41,135	33,157	27,357	29,035	33,726	25,652	28,211	33,669	33,899	الجزائر
60.67	238,788	209,314	155,677	121,275	102,661	99,154	109,874	92,460	86,100	120,035	130,272	المملكة العربية السعودية
-26.34	7,762	6,403	5,702	3,957	3,501	3,999	4,253	3,662	4,670	7,351	8,693	السودان
-32.74	12,744	10,318	8,930	9,584	10,588	10,033	9,769	8,563	10,559	13,701	15,340	سوريا
-43.11	0.588	0.54	0.527	0.428	0.392	0.408	0.45	0.538	0.674	0.78	0.95	الصومال
-4.46	29,910	24,614	19,241	11,821	24,548	25,139	27,921	18,975	22,821	24,350	25,762	العراق
30.27	25,779	23,717	19,206	16,344	16,303	16,866	17,320	13,810	14,137	16,483	18,207	سلطنة عمان
78.06	29,848	29,083	22,041	15,881	14,230	14,594	15,609	12,008	10,981	13,826	16,333	قطر
78.61	67,006	55,184	38,706	29,408	22,519	24,117	28,476	23,150	22,246	30,081	30,896	الكويت
-10.68	9,857	9,346	8,806	7,730	7,273	8,180	7,159	7,845	10,120	9,988	10,463	لبنان
61.62	42,825	34,476	18,888	14,119	11,521	15,367	17,879	11,548	12,566	19,945	21,324	ليبيا
-22.99	33,581	29,317	28,973	25,010	23,352	22,419	21,165	20,449	25,988	32,883	38,071	مصر
-37.31	20,954	19,071	20,185	19,567	19,350	18,170	19,239	21,668	24,952	27,837	30,420	المغرب
-44.47	1,714	0.981	0.757	0.647	0.679	0.872	0.818	0.938	1,389	2,001	1,768	موريتانيا
3.96	8,139	7,790	6,245	5,740	5,652	6,374	6,712	6,152	5,483	7,282	7,494	اليمن
27.93	802,770	706,291	555,212	440,626	402,415	406,169	436,879	377,944	406,232	509,710	552,080	المجموع
	13.66	27.21	26	9.49	-0.92	-7.03	15.59	-6.96	-20.3	-7.67	.n.a	معدل النمو السنوي (%)

المصدر: إحصاءات صندوق النقد العربي

التجارة الخارجية

شهد إجمالي التجارة الخارجية للدول العربية. على مدى الفترة الممتدة بين 1996 - 2005. تقلبات عدة. حيث سجل حداً أدنى مقداره (-7.67%) عام 1997 وحداً أقصى مقداره 27.21% عام 2005. وبلغ المعدل السنوي للنمو لتلك الفترة 4.9%. وانخفض النمو السنوي للتجارة الخارجية إلى 13.66% عام 2006 بالمقارنة مع 27.21% في العام السابق. يعطي الجدول رقم (4) رؤية واضحة حول قيمة التجارة الخارجية للدول العربية خلال الفترة الممتدة بين 1996 - 2006.

وتدل الإحصاءات أن الدول العربية تعرضت لأزمة إقليمية وعالمية أدت إلى تقلبات مؤثرة وفعالة في عملية تطور إجمالي التجارة الخارجية للمنطقة خلال العشرة سنوات الممتدة بين عامي 1996 و2006. وبالرغم من هذا الواقع. نجد أن أداء بعض الدول العربية في التجارة الخارجية كالكويت وقطر وليبيا والمملكة العربية السعودية والجزائر كان أكثر نجاحاً من دول أخرى.

وبتالي. بلغ معدل النمو السنوي لإجمالي التجارة العربية الخارجية 27.93% خلال الفترة ذاتها. مما يعكس انتعاشاً في العلاقات التجارية بين الدول العربية وسائر دول العالم. وإندماجاً بين الأسواق العربية والأسواق الخارجية. بالفعل. تشكل هذه الحقيقة الإجابة عن أسباب أهمية إنضمام الدول العربية الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة المتعددة الأطراف والاتفاقيات الدولية من أجل تسهيل النقل البري.

كذلك، تحسنت الواردات العربية البينية بنسبة تقارب 330% خلال الفترة الممتدة بين 1996 و2006. وشهد العراق أكبر زيادة (5.693%) في حجم الواردات العربية البينية (جرى الاحتساب بناء على المعلومات الواردة في إحصاءات صندوق النقد العربي) خلال الفترة قيد البحث. مدعوماً بالزيادات الكبيرة التي توازي 150% عام 2001 و203% عام 2005. وقد شهد عام 2003 انخفاضا بنسبة 2% في الواردات العراقية من الدول العربية التي قابلتها زيادة وصلت إلى 53% في العام التالي.

وكما هو مبين في الجدول رقم (3)، ازداد حجم الواردات العربية البينية خلال الفترة المذكورة، كما في مصر حيث زادت بحوالي 507%. وفي السودان بنسبة 425%. وفي اليمن بنسبة 413%. وفي الإمارات العربية المتحدة بنسبة 335%. وفي الصومال بنسبة 311%.

جدول رقم (2): الواردات والصادرات العربية البينية، خلال الفترة 1996 - 2006

معدل النمو السنوي	إجمالي الواردات العربية البينية	معدل النمو السنوي	إجمالي الصادرات العربية البينية	(مليون دولار أمريكي)
.n.a	12,173.86	.n.a	14,713.52	1996
5.36%	12,826.15	8.13%	15,910.32	1997
1.39%	12,995.42	-16.37%	13,305.25	1998
4.76%	13,613.85	5.83%	14,081.30	1999
15.22%	15,685.38	14.15%	16,073.70	2000
14.61%	17,976.58	5.65%	16,982.59	2001
16.7%	20,979.10	24.02%	21,062.08	2002
12.89%	23,683.36	21.21%	25,528.45	2003
42.98%	33,862.83	42.79%	36,451.63	2004
31.15%	44,410.45	21.7%	44,361.30	2005
17.79%	52,309.80	25.8%	55,819.38	2006

المصدر: إحصاءات صندوق النقد العربي



جدول رقم (1): التجارة العربية البينية. خلال الفترة 1996 - 2006

معدل التغيير (%) (1996-2005)	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	(مليار دولار)
196.44	5871	5078	3840	2559	2326	2122	1701	1360	1352	1670	1713	الأردن
232.13	14728	10615	9403	6943	5321	4506	3932	3598	3704	3327	3196	الإمارات العربية المتحدة
467447	5458	4250	5496	2616	2118	1993	0.93	0.98	0.93	0.93	0.91	البحرين
95.30	2522	1955	1631	1493	1366	1218	1098	0.86	0.82	0.84	1001	توني
332745	1802	1591	1485	1116	0.94	0.59	0.48	0.44	0.41	0.59	0.48	الجزائر
238.76	32577	26708	18791	13409	9726	8390	7979	7291	6996	8362	7884	المملكة العربية السعودية
368051	2354	2150	1481	1451	1218	0.62	0.61	0.61	0.78	0.61	0.58	السودان
116.21	3228	2627	2644	1886	2058	1259	1195	1045	253	1363	1215	سوريا
122.97	0.64	0.47	0.40	0.35	0.31	0.24	0.21	0.24	0.23	0.24	0.21	الصومال
1296643	9811	7962	3930	2238	2266	1538	0.99	0.68	0.56	0.86	0.61	العراق
143.43	5382	4944	4676	3228	3566	3206	2974	2651	2795	2461	2031	سلطنة عمان
449018	3374	3054	2197	1414	1591	0.90	1175	1089	0.80	0.75	0.68	قطر
166.81	4286	3722	3679	2195	1770	1588	1507	1432	1457	1484	1395	الكويت
82.88	2439	2328	2270	1558	1205	1338	1094	0.85	0.93	1006	1273	لبنان
187289	1924	1694	1192	1114	1062	0.81	0.98	0.90	0.93	1119	0.90	ليبيا
308.03	5643	4117	3211	1951	1726	1749	2058	1485	1461	1189	1009	مصر
-76.56	3205	2758	1892	1584	1677	1635	1688	1191	1014	1189	11767	المغرب
162.50	0.13	0.11	0.18	0.07	0.06	0.05	0.04	25.50	0.04	0.08	0.04	موريتانيا
458826	2761	2648	1913	2034	1739	1217	1131	959.75	0.85	0.67	0.58	اليمن
171.48	107,366	88,202	69,732	48,789	40,736	31,762	27,536	22,133	19,039	23,176	32,489	المجموع
	21.73	26.49	42.92	19.77	28.25	15.35	24.41	16.25	-17.85	-28.67	.n.a	معدل النمو السنوي (%)

المصدر: إحصاءات صندوق النقد العربي.

التجارة الإقليمية: حقائق وأرقام

التجارة العربية البينية

بلغ حجم الاستيراد بين الدول العربية 11,042 مليون دولار أميركي وحجم التصدير 13,185 مليون دولار أميركي عام 1995. وفقا للمعلومات المتوفرة، تشهد التبادل التجاري العربي البيني في الفترة الممتدة بين 1996 - 2006 زيادة إجمالية قدرها حوالي 302%. ومرد ذلك الى زيادة إجمالية في حجم التبادل التجاري بين تسعة عشر دولة عربية. وشهدت تجارة العراق زيادة مقدارها 1,498.8% خلال الفترة الممتدة بين 1996 - 2006، تبعثها تجارة البحرين بزيادة قدرها 500%، ثم مصر بزيادة قدرها 459.5%. وكان الصومال ولبنان والبلدين الوحيدين اللذان شهدا زيادة في حجم التجارة العربية بنسب أقل من 100% في ذلك العام، حيث سجلا 20.57% و91.64% على التوالي.

وبشكل عام، يعود هذا التطور الايجابي في التبادل التجاري بين الدول العربية الى التحسن في حجم الواردات والصادرات البينية، والتي وصلت عام 2006 إلى 55.82 مليار دولار أميركي و52.31 مليار دولار أميركي على التوالي. وشهد إجمالي الصادرات العربية البينية ارتفاعات سريعة ودراماتيكية بدءاً من عام 2002، حيث سجلت نمواً بنسبة 43% عام 2004 يعود بشكل رئيسي الى ارتفاع الأسعار، ليعود وينخفض بعدها الى 21.7% عام 2005، ليرتفع مجدداً الى 25.8% عام 2006.



الإتحاد الدولي لنقل على الطرق

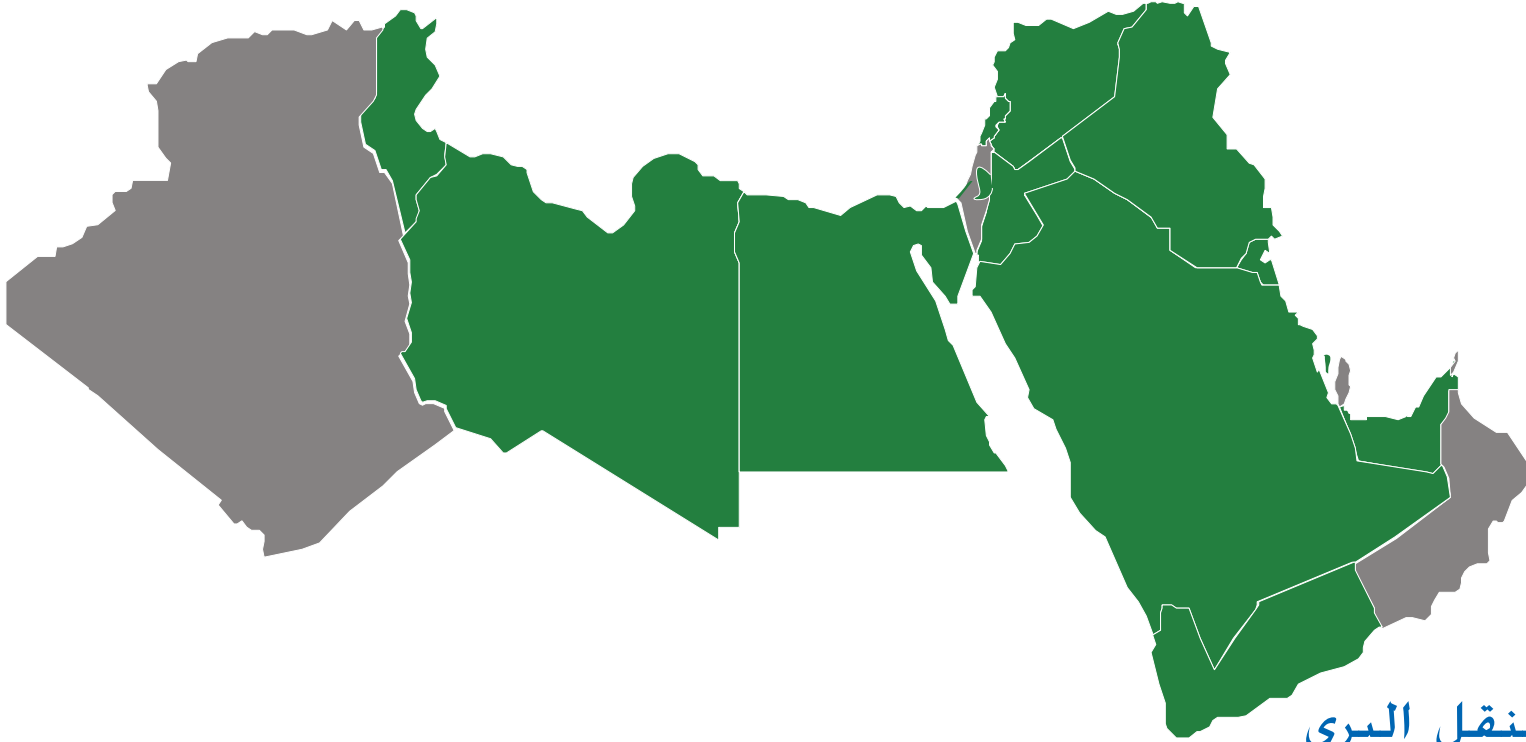
أسس الإتحاد الدولي للنقل على الطرق في جنيف في 23 آذار 1948 هو منظمة دولية تدعم مصالح صناعة النقل البري على الصعيد العالمي. ومن خلال شبكته المكونة من روابط الأعضاء وجمعياتهم. يمثل الإتحاد مشغلي الحافلات والركبات وسيارات الأجرة والشاحنات. بدءاً من الأساطيل الكبيرة وصولاً إلى الأفراد الذين يشغلون ألياتهم الخاصة.

وإن للإتحاد الدولي للنقل على الطرق رؤية عالمية. ويعمل بصورة فعالة على المستوى الوطني وعلى المستوى المحلي من خلال أعضائه من الدول الأعضاء والسلطات المختصة. تحت شعار:

"نعمل معا من أجل غد أفضل"

أنشأ عام 1948
8 دول مؤسسسة

2009 : 180 عضو في 74 دولة



تعريف بالاتحاد العربي للنقل البري

الاتحاد العربي للنقل البري هو منظمة عربية تضم الدول العربية وتمثل مصالح جامعة الدول العربية فيما يتعلق بالنقل البري. يتشكل أعضاؤها أساساً من العاملين في القطاعين العام والخاص في مجال نقل المسافرين والشحن عبر الحدود على وجه الخصوص (54 عضواً في 14 دولة عربية). وللإتحاد علاقة مباشرة ويتمتع بصفة مراقب في مجلس وزراء النقل العرب ومجلس وزراء السياحة العرب التابعين لجامعة الدول العربية. ومقر الاتحاد العربي للنقل البري في عمان، الأردن.

أسس الاتحاد العربي للنقل البري عام 1976 كمتحدّر من مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، ومن مهامه تنفيذ استراتيجيات النقل البري التي يضعها مجلس وزراء النقل العرب.

إن الهدف الرئيسي للإتحاد العربي للنقل البري هو بذل كل جهد ممكن بإجاء جعل حركة المسافرين والبضائع على الطرقات البرية بين الدول العربية عملية سلسة. فمن خلال تسهيل نقل البضائع والركاب بين الدول العربية وتشجيع السياحة العربية البينية. يساهم الإتحاد العربي للنقل البري في تحقيق الوحدة الاقتصادية العربية.

ويهدف الاتحاد العربي للنقل البري أيضاً إلى تنسيق جهود أعضائه، وتوفير كل الدعم والمساعدة التي قد يحتاجونها بهدف تحسين نوعية أدائهم. كذلك يسعى الاتحاد العربي للنقل البري بصورة مستمرة لدمج أساطيل النقل البري في الدول الأعضاء من أجل تشجيع التعاون التشغيلي والتجاري بين أعضائه.

إضافة إلى ذلك، يقوم الاتحاد بدراسات وأبحاث حول مواضيع وقضايا مختلفة تتعلق بالنقل البري، وتوفرها لأعضائه وللجهات المهتمة.

أنشئ عام 1976

عام 2009: 53
عضواً في 13 دولة



تسهيل النقل البري المفتاح الذي يجعل منطقة الشرق الأوسط واحدة من شرايين النقل بالعبور الأساسية في العالم

إن مهمة المفوضية الدائمة للإتحاد الدولي للنقل البري في الشرق الأوسط والمنطقة هي تحقيق هذا الهدف بأكثر السبل كفاءة. بالشراكة مع أعضاء الإتحاد في المنطقة على أفضل صورة فعالة ممكنة.

ونأمل أن تساعد هذه الدراسة أيضا اجهات المستهدفة على تكوين رؤية مشتركة وأن تصبح إحدى القوى المحركة والدافعة للعمل سويا من أجل مستقبل أفضل.

بهذا الصدد، تواجه منطقة الشرق الأوسط، التي تشكل جسراً بين بحر العرب وأفريقيا وآسيا الوسطى وأوروبا، فرصة تاريخية لخدمة التجارة العالمية كأحد الشرايين الأساسية للنقل بالعبور في العالم.

لا يشكل هذا الأمر فرصة فحسب. بل أيضا مصدراً لمدخل ضخم لدول هذه المنطقة التي على أي حال لا بد أن تعزز تسهيل النقل بالعبور البري كأولوية قصوى. ومن أجل تحقيق هذا، فإن خارطة الطريق واضحة المعالم: الموافقة على وتطبيق كل الاتفاقات الأساسية للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، التي تتناغم على المستوى العالمي مع ضبط الحدود وإختزال الإجراءات الجمركية وتسهيل النقل بالعبور البري للتجارة العالمية.

إن التزايد الملحوظ في تقدّم العولة منذ انهيار جدار برلين علمنا أنه كلما أصبحت الحدود بين الدول أكثر شفافية كلما تسارع التبادل التجاري. لكن فقط إلى مدى قدرة النقل البري على التفاعل مع التزايد المستمر في الطلب التجاري لطرق النقل عالية الكفاءة والخدمات المباشرة.

بالفعل، درس آخر نتعلمه هو كلما صغّر كوكبنا، كلما إشتدت المنافسة بين رجال الأعمال والمقاولين والمنتجين والمزارعين وحتى الأفراد. تحت هذه الضغوطات، يصبح تطبيق الحلول اللوجستية المبتكرة وتطوير قنوات تجارية جديدة، حيث يلعب النقل البري دوراً محورياً في النقل بالعبور للبضائع الدولية بشكل أرخص وأسرع، أولوية مشتركة وخذ متصاعداً للجميع.



حيدر أوزكان

الممثل الدائم للإتحاد الدولي للنقل عبر الطرق في الشرق الأوسط و المنطقة



الوصل البري بين دول الخليج ودول البحر الأبيض المتوسط هو أمر حيوي

الاتحاد العربي للنقل البري ضرورة أتمنى أن تُظهر بعض الحقائق والأرقام الأساسية المتعلقة بهذا القطاع في منطقتنا. كما أتمنى أن تشكل قيمة إضافية للقراء ولصنّاع القرار في العالم العربي.

الجديدة لدول المنطقة ويسهّل التكامل الشامل لهذه الأسواق.

لهذا السبب من المتوقع أن يزيد الطلب على خدمات النقل في المستقبل القريب. وبما أن حوالي 100% من التبادل التجاري الثنائي بين الدول العربية (مثل الأردن ولبنان والمملكة العربية السعودية والعراق) يتم من خلال النقل البري، وأن الربط بين دول الخليج والبحر الأبيض المتوسط أمر حيوي وأساسي، سيستحق النقل البري الحصة الكبرى من هذا الطلب المتصاعد.

بناءً عليه، تزداد تدريجياً أهمية قيام الدول العربية بالعمل سوياً من أجل تسهيل النقل البري وتطويره على المستوى الإقليمي.

هذا التصور، كما الاتجاهات العالمية وتلك الحقائق الإقليمية جعلت من هذه الدراسة، التي أجراها الاتحاد الدولي للنقل على الطرق بالتعاون مع

تزداد أهمية التجارة في هذا الجزء من العالم بسبب الزيادة الضخمة المتوقعة في حجم التبادل التجاري بين الدول العربية.

إن حجم التبادل التجاري الحالي بين الدول العربية يبلغ حوالي 11% من إجمالي تجارتهم الخارجية. وهي نسبة ثابتة ومستقرة منذ الأعوام القليلة الماضية. وهناك إرادة سياسية لتسريع زيادة هذه النسبة برزت خلال القمة الاقتصادية العربية الأخيرة التي عُقدت في الكويت في كانون الثاني الماضي.

علاوة على ذلك، من المتوقع أن تقوم الدول العربية بربط موانئ الحاويات في منطقة الخليج مع البحر الأبيض المتوسط بطريقة أفضل من خلال خدمة التجارة العالمية بالعبور بين الأسواق التي في طور النمو وتلك النامية. ولا يعد هذا فقط بمرودات إضافية للدول التي تسمح بالنقل بالعبور، إنما يوفر أيضاً بتقدّم فرص التجارة والاستثمارات



الدكتور محمود عبداللات

أمين عام الاتحاد الدولي للنقل البري



قائمة المحتويات

4	الوصل البري بين دول الخليج ودول البحر المتوسط أمر حيوي: مقدمة أعدها الدكتور محمود عبداللات، الأمين العام للإتحاد العربي للنقل البري.	38	وسائل النقل الأخرى
5	تسهيل النقل البري هو المفتاح الذي يجعل منطقة الشرق الأوسط الشريان الأساسي للنقل بالعبور في العالم: مقدمة أعدها حيدر أوزكان، المفوض العام للإتحاد الدولي للنقل على الطرق في منطقة الشرق الأوسط و المنطقة.	38	• السكك الحديدية.
6	تعريف بالاتحاد العربي للنقل البري.	38	• البنية التحتية للنقل بواسطة السكك الحديدية والقدرة الاستيعابية للمرافق العامة.
7	تعريف بالاتحاد الدولي للنقل على الطرق.	40	• مرمرات السكك الحديدية الأساسية.
8	التجارة الإقليمية: حقائق وأرقام.	41	• الموانئ البحرية.
8	• التجارة العربية البينية.	41	• البنية التحتية للموانئ البحرية والقدرة الاستيعابية للمرافق العامة.
11	• التجارة الخارجية	43	• الموانئ البحرية الأساسية في المنطقة.
14	• إحصاءات التجارة العالمية.	44	• الموانئ الجوية.
15	• الصادرات والواردات الأساسية من البضائع والمنتجات.	44	• البنية التحتية للموانئ الجوية والقدرة الاستيعابية للمرافق العامة.
16	• إجمالي الناتج المحلي للمنطقة للفترة الممتدة بين 1995-2005 و 2006	48	السياسة الإقليمية للنقل
17	النقل البري	48	• المراكز مراكز الاقليمية لسياسات النقل.
19	• حاجة الشرق الأوسط للنقل البري.	48	• اتفاقيات النقل المعقودة بين الحكومات في المنطقة.
21	• البنية التحتية للنقل البري والقدرة الاستيعابية للمرافق العامة.	55	• اتفاقيات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية في أوروبا.
23	• مرمرات النقل البري الدولية الأساسية.	58	• التسهيلات الجمركية للنقل بالعبور.
24	• عدد المركبات ذات المحرك للنقل البري.	60	• الختام - الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل على الطرق
27	• السلامة الطرقيه في منطقة الشرق الأوسط.	62	
29	• التدريب في قطاع النقل الطرقي في منطقة الشرق الأوسط		
31	• أداء لوجستيات النقل لدول منطقة الشرق الأوسط.		
31	• معوقات النقل البري في منطقة البلاد العربية.		
33	• الثمن الاقتصادي لمعوقات النقل البري.		
33	• الاستعداد للمستقبل: على دول الشرق الأوسط الموافقة على وإعطاء الأولوية لاتفاقيات الأمم المتحدة حول النقل.		
36	• إعلان الاتحاد الدولي للنقل في دبي: النقل البري هو الوصلة الحيوية للتقدم.		

الاتحاد العربي للنقل البري



*Working together
for a better future*

IRU

نعمل معاً من
أجل مستقبل أفضل

مسح حول التجارة والنقل الطريقي في الشرق الأوسط 2009



الاتحاد الدولي
لنقل على الطرق



الاتحاد العربي
لنقل البري