# قرار الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) بشأن إنشاء آلية للاستجابة لأزمات الوقود

**اعتمدته الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل البري بالإجماع في جنيف بتاريخ 29 مايو/أيار 2026.**

تمثّل الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) صوت أكثر من **3.5 مليون شركة** تعمل في قطاع خدمات التنقل والخدمات اللوجستية، وهي تدعو الحكومات إلى اعتماد استجابات منسقة لمواجهة الاضطرابات العالمية المتكررة في إمدادات النفط، وما ينتج عنها من أزمات في أسعار الوقود وتحديات تشغيلية ناجمة عن النزاعات العسكرية.

يشكل النقل البري التجاري ركيزة أساسية للتجارة والأعمال، إذ يربط المنتجين بالأسواق، ويمكّن الشركات من الازدهار، ويتيح للاقتصادات النمو. كما يؤدي دوراً أساسياً في التنقل المجتمعي، إذ ينقل الأفراد إلى أماكن عملهم، وإلى المدارس والمتاجر ومرافق الترفيه. وعلاوة على ذلك، يشكل النقل البري حلقة الوصل التي تربط بين جميع وسائط النقل، من خلال توفير خدمات الربط في مرحلتي **الميل الأول والميل الأخير**.

تتسبب الحرب الدائرة حالياً في الشرق الأوسط في اضطرابات حادة في ممرات تجارة الطاقة التقليدية، وقد أدت، وفقاً للوكالة الدولية للطاقة (IEA)، إلى واحدة من أشد أزمات الطاقة التي شهدها العالم على الإطلاق. ويشهد العالم اليوم صدمة هيكلية ناجمة عن ارتفاع أسعار الوقود، تهدد الاستقرار الاقتصادي، وتغذي معدلات التضخم، وتقوّض أمن الإمدادات.

وتتفاقم هذه الصدمة بفعل الرسوم الانتقائية المفروضة على الوقود وضريبة القيمة المضافة. ففي دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، تمثل الضرائب في المتوسط **46%** من سعر الوقود، وترتفع هذه النسبة إلى **55%** في بعض الدول.

يشكل ارتفاع أسعار الوقود تحدياً بالغ الصعوبة أمام مشغلي النقل البري. ووفقاً لخبراء الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)، ارتفع سعر الوقود عند المضخة بنسبة **46% في الولايات المتحدة، و40% في تركيا، و33% في الاتحاد الأوروبي (في المتوسط)** مقارنة بمستوياته قبل الحرب. ونتيجة لذلك، ارتفعت تكاليف النقل بنسبة تصل إلى **9%**.

ونظراً إلى أن **90% من شركات النقل البري** هي مؤسسات صغيرة ومتوسطة الحجم تعمل بهوامش ربح تتراوح بين **1% و3%** فقط، فإنها لا تملك أي هامش مالي يمكّنها من استيعاب مثل هذه الزيادات المفاجئة في التكاليف. وحتى في الحالات التي تتضمن فيها العقود آليات لتعديل أسعار الوقود، غالباً ما تدخل بنود تصعيد الأسعار حيز التنفيذ بعد فترة تأخير، مما يضع المشغلين تحت ضغط سيولة كبير.

ولا تزال استجابات الحكومات الوطنية للأزمات الأخيرة والمستمرة محدودة ومتفاوتة. وفي الوقت نفسه، من الضروري تجنب تشتت التدابير المتخذة، وضمان قدرة شبكات التنقل الأساسية وسلاسل الإمداد على الصمود.

ويُعد ارتفاع أسعار الوقود بنسبة **10% خلال أسبوع واحد**، أو تسجيل تقلبات يومية في الأسعار تتجاوز **10%**، مؤشراً واضحاً على نشوء أزمة وقود. وعند تحقق ذلك، يدعو الاتحاد الدولي للنقل البري الحكومات إلى تفعيل آلية الاستجابة لأزمات الوقود التالية:

## أولاً: الإجراءات الفورية – المرحلة الأولى (في بداية الأزمة)

- الإفراج عن الاحتياطيات الاستراتيجية من النفط بطريقة تضمن توافر المنتجات النفطية المكررة، ولا سيما وقود الديزل، على امتداد ممرات النقل الرئيسية والمراكز اللوجستية.
- التخفيض المؤقت للرسوم الانتقائية المفروضة على الوقود بالنسبة لمشغلي النقل البري التجاري، ولا سيما في الدول التي لا تُخصص فيها هذه الإيرادات بالكامل لتمويل البنية التحتية.
- فرض سقوف مؤقتة للزيادات في أسعار الوقود للحد من تقلبات السوق.
- إشراك مشغلي النقل البري التجاري في إعداد وتنفيذ خطط الطوارئ.

## ثانياً: الإجراءات الفورية – المرحلة الثانية (أثناء استمرار الأزمة)

- اعتماد إطار مؤقت للدعم الحكومي في حالات الأزمات، يتيح تقديم مساعدات مالية لمشغلي النقل البري.
- توفير قروض سيولة منخفضة الفائدة، من خلال بنوك التنمية الوطنية، لمشغلي النقل المتضررين.
- في حال حدوث نقص حاد، تُفعَّل خطط الطوارئ الخاصة بالوقود والمواد المضافة إليه. وينبغي أن تتضمن هذه الخطط مبادئ واضحة لتحديد أولويات توزيع الوقود لعمليات النقل البري التجاري، بهدف الحفاظ على استمرارية تدفقات الخدمات اللوجستية الأساسية، وضمان أمن الإمدادات على امتداد ممرات النقل البري الرئيسية، وكفالة استمرارية تنقل الأشخاص.

## ثالثاً: الإجراءات الاستراتيجية طويلة الأجل (لتعزيز القدرة العالمية على الصمود)

- إنشاء آلية دائمة لربط أسعار الوقود بمؤشر مرجعي، وتشجيع اعتمادها في العقود الحكومية والعقود المبرمة بين الشركات (B2B). كما ينبغي إنشاء مرصد لرصد إمدادات الوقود بما يتيح اتخاذ التدابير اللازمة في الوقت المناسب.
- استحداث نظام ضريبي موحد على وقود النقل المهني، يُطبق على جميع قطاعات النقل التجاري للبضائع والركاب.
- تحفيز استخدام أنواع الوقود البديلة، بما في ذلك إتاحة الاستفادة الكاملة من مزايا أنواع الوقود غير الأحفورية، مثل وقود الديزل الحيوي.
- تشجيع التحول من استخدام السيارات الخاصة إلى وسائل النقل الجماعي.