

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2022/9/Report  
12 January 2023  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

## تقرير

لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الثالثة والعشرين  
الإسكندرية، مصر، 20-21 تشرين الأول/أكتوبر 2022

### موجز

عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها الثالثة والعشرين في الإسكندرية (مصر)، في 20 و21 تشرين الأول/أكتوبر 2022. وبحثت اللجنة القضايا المدرجة على جدول أعمالها، ولا سيما المستجدات المتعلقة بقطاع النقل واللوجستيات وتأثيرها على المنطقة العربية، كاستخدام الهيدروجين في النقل وتطبيقات سلاسل الكتل في اللوجستيات. كما اطّلت اللجنة على التقدم المحرز في تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات ومستوى تنفيذ توصيات دورتها السابقة والمستجدات في القطاع في الدول الأعضاء. وعقدت حلقتي نقاش ضمن هذه الدورة، الأولى حول السياسات المبنية على أدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية، والثانية حول إعداد مهن النقل في المنطقة العربية وتحديات المستقبل، بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري التي استضافت أعمال الدورة.

وفي ختام الدورة، قدّمت اللجنة عدداً من التوصيات، بعضها موجّه إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا والبعض الآخر إلى الدول الأعضاء. ويتضمن هذا التقرير مجموع التوصيات وعرضاً موجزاً للنقاشات التي دارت في كل بند من بنود جدول الأعمال.

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	2-1	..... مقدمة
<u>الفصل</u>		
3	5-3	أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثالثة والعشرين ..
3	4	ألف- التوصيات الموجّهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا .....
4	5	باء- التوصيات الموجّهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا .....
5	63-6	ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة .....
5	26-6	ألف- قضايا المتابعة .....
9	60-27	باء- القضايا الجديدة في قطاع النقل واللوجستيات .....
16	61	جيم- موعد ومكان انعقاد الدورة الرابعة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ...
16	62	دال- ما يستجد من أعمال .....
16	63	هاء- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الثالثة والعشرين ...
16	69-64	ثالثاً- تنظيم الدورة .....
16	64	ألف- المكان وتاريخ الانعقاد .....
17	65	باء- الافتتاح .....
17	66	جيم- الحضور .....
17	67	دال- انتخاب أعضاء المكتب .....
17	68	هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى .....
17	69	واو- الوثائق .....
<u>المرفقات</u>		
18		المرفق الأول- قائمة المشاركين .....
20		المرفق الثاني- قائمة الوثائق .....

## مقدمة

1- عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها الثالثة والعشرين في الإسكندرية (مصر)، يومي 20 و21 تشرين الأول/أكتوبر 2022، عملاً بقرار الإسكوا 213 (د-19) المؤرخ 7 أيار/مايو 1997 بشأن إنشاء لجنة للنقل في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، الذي أقره المجلس الاقتصادي والاجتماعي في قراره 11/1997 المؤرخ 18 تموز/يوليو 1997؛ وتنفيذاً لقرار الإسكوا 229 (د-21) المؤرخ 11 أيار/مايو 2001 بشأن تواتر دورات لجنة النقل.

2- ويتضمن هذا التقرير عرضاً للتوصيات التي خلّصت إليها اللجنة في ختام دورتها، ولأبرز النقاط التي أثّرت في المناقشات.

## أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثالثة والعشرين

3- في ختام دورتها الثالثة والعشرين، توجهت اللجنة بالشكر للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على حُسن الاستضافة، وللأمانة التنفيذية للإسكوا على حُسن التنظيم. واعتمدت اللجنة مجموعة من التوصيات، بعضها موجّه إلى الدول الأعضاء في الإسكوا والبعض الآخر إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا.

### ألف- التوصيات الموجّهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا

4- وجّهت لجنة النقل واللوجستيات التوصيات التالية إلى الدول الأعضاء في الإسكوا:

(أ) الترحيب بالتقدم الذي أحرزته الأمانة التنفيذية للإسكوا في تنفيذ أنشطة برنامج عملها في مجال النقل واللوجستيات، وأنشطة التعاون الفني، والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثانية والعشرين؛

(ب) الإشادة بجهود نقاط الاتصال الوطنية لمشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية، ودعوة كافة الدول الأعضاء إلى ملء البيانات المطلوبة والمشاركة في الدورات التدريبية التي يتم عقدها، وخصوصاً الدول التي لم تُقْم بعد بتسمية منسّقين وطنيين للمشروع؛

(ج) تكثيف الجهود لاستخدام وسائل نقل مستدامة، وتطوير استخدام الطاقات البديلة، كالهيدروجين الأخضر، في مجال النقل واللوجستيات؛

(د) إيلاء الاهتمام للبحث والتطوير في مجال تكنولوجيا سلاسل الكتل بهدف تقييم مساهمتها في تعزيز تنافسية قطاع النقل واللوجستيات؛

(هـ) دراسة إمكانية اعتماد نهج "النظام الآمن" لإعداد وتنفيذ سياسات واستراتيجيات وخطط عمل مبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية وتحقيق هدف عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2021-2030 القاضي بتخفيض عدد الوفيات والإصابات البليغة الناجمة عن صدمات المرور بما لا يقلّ عن النصف بحلول عام 2030.

## باء- التوصيات الموجّهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا

5- وجّهت لجنة النقل واللوجستيات التوصيات التالية إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا:

- (أ) الاستمرار في متابعة المستجدات العالمية، واستشراف التوجّهات الجديدة التي تؤثر على قطاع النقل واللوجستيات ودراسة أثارها وتبعاتها على الدول العربية؛
- (ب) مواصلة تقديم الدعم الفني في مجال النقل واللوجستيات للدول الأعضاء الراغبة بذلك، ولا سيّما من خلال تنظيم دورات تدريبية حول التخطيط الاستراتيجي للنقل، وفقاً للموارد المتوفرة؛
- (ج) استكمال تطوير نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية وفقاً للموارد المتاحة، ورفعته بمخططات الربط السّككي والطّريقي المعتمّدة من قِبل مجلس وزراء النقل العرب والخاصة بالدول التي انضمت مؤخراً إلى الإسكوا، وإعداد ورقة شاملة لتوثيق تجربة النظام كقصة نجاح إقليمية؛
- (د) مواصلة التعاون والتنسيق مع البنك الإسلامي للتنمية لعقد دورات تدريبية جديدة للمنسقين الوطنيين لمشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية، لمساعدتهم على استكمال ملء البيانات المطلوبة لتغذية منصة النظام، وبناء قدراتهم التحليلية باستخدام التكنولوجيات الجديدة؛
- (هـ) متابعة رصد التطورات التكنولوجية وبناء قدرات الدول الأعضاء في استخدام التكنولوجيات الجديدة، ومنها الذكاء الاصطناعي وسلاسل الكتل، في مجال التجاره واللوجستيات لتحسين الكفاءة والتنافسية؛
- (و) الاستمرار في دراسة الخيارات المتاحة لاستخدامات الطاقات البديلة ومُحسّنات الوقود في مجال النقل واللوجستيات، ورصد أثارها على تخفيض الانبعاثات؛
- (ز) استكمال تنفيذ مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية لتحسين تشخيص واقع السلامة المرورية وخصوصياته في كل بلد، ولمواءمة وتنسيق الجهود التي تبذلها الدول الأعضاء لتحسين السلامة المرورية؛
- (ح) التعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وإدارة النقل والسياحة في جامعة الدول العربية على تأهيل مهن النقل في المستقبل، أخذاً في الاعتبار تزايد استخدام التكنولوجيات الرقمية والأتمتة والذكاء الاصطناعي في القطاع، واقتراح إطار سياساتي لدعم الدول العربية في تمكين القوى العاملة في القطاعين العام والخاص من التكيف ومواكبة التحوّلات؛
- (ط) تعميق الشراكات مع المنظمات الإقليمية والدولية العاملة في مجال النقل واللوجستيات، وعلى رأسها الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بهدف دعم قدرات الدول العربية على إعداد السياسات وتنفيذها؛
- (ي) رصد الفرص المتاحة لتأهيل وتدريب العاملين في قطاع النقل واللوجستيات في الدول الأعضاء، وتعميمها للاستفادة منها على المستوى الإقليمي.

## ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة

### ألف- قضايا المتابعة

#### 1- تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثانية والعشرين (البند 4 من جدول الأعمال)

6- عرض ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2022/3](#)، ما تم تنفيذه من توصيات صادرة عن الدورة السابقة للجنة، والأنشطة التي اضطلعت بها الأمانة التنفيذية في مجال النقل واللوجستيات في إطار برنامج عملها لعام 2022، إضافة إلى أنشطة التعاون الفني التي نفذتها بناءً على طلب الدول الأعضاء. وأفاد بأن هذه الأنشطة شملت متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في الدول العربية، وأوراق عمل ودراسات تناولت آخر المستجدات في نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية، واستخدام الهيدروجين في قطاع النقل، وسلاسل الكتل واللوجستيات، والسياسات المبنية على أدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية، وإعداد مهن النقل في المنطقة العربية وتحديات المستقبل. ودعا ممثل الأمانة التنفيذية الدول الأعضاء إلى تقديم مداخلات حول ما تم تنفيذه من توصيات موجهة إلى الدول الأعضاء في الدورة السابقة.

7- وفي معرض النقاش، قال ممثل لبنان إن معظم النشاطات التي قامت بها الإسكوا خلال عام 2022 هي في قطاع النقل البري ولم تعط الأهمية اللازمة للنقل البحري على الرغم من التطورات المهمة التي شهدتها، لا سيما على صعيد سلاسل الإمداد، خلال جائحة كوفيد-19 ثم الحرب في أوكرانيا، وما ترتب عليهما من انعكاسات على الأمن الغذائي وتوترات في المنطقة. واقترح بأن يجري التركيز على الأمن البحري والأمن الغذائي للمنطقة العربية في المرحلة القادمة. ولاحظت ممثلة مصر أن بيانات مشروع نظام المعلومات الجغرافية مستمدة من عدة وزارات، وطلبت أن يكون مصدرها الجهاز الإحصائي الرسمي للدولة.

8- وفي معرض الرد، شكر ممثل الأمانة التنفيذية ممثل لبنان على اقتراحه بضم بعض جوانب النقل البحري خلال الفترة المقبلة، منوهاً بأن نشاطات الإسكوا متنوعة وأنها قد قامت خلال دورة برنامجية سابقة بدراسة قضايا النقل البحري، وأصدرت ورقة عن تأثير الجائحة على القطاع وعلى سلاسل الإمداد العالمية بالتعاون مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، وورقة ثانية شاملة عن أثر الحرب في أوكرانيا على أولويات المنطقة، ومن ضمنها الأمن الغذائي. وأكد على متابعة الإسكوا للتطورات في مختلف قطاعات النقل. كما شكر ممثلة مصر على مداخلتها وقال إن الصعوبات المتعلقة بجمع البيانات مشتركة بين عدة دول، مشيراً إلى أن اللجنة ستتناول آخر التطورات في نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية في البند اللاحق.

#### 2- نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية: آخر التطورات (البند 5 من جدول الأعمال)

9- عرض ممثل الأمانة التنفيذية آخر التطورات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2020/4](#)، فأطلع ممثلي الدول الأعضاء على مراحل تطور المشروع والمنصة الخاصة به وأنشطة بناء قدرات المنسقين الوطنيين. وتطرق إلى مستوى ملء البيانات والمستجدات في العاملين السابقين والخطة للمرحلة المقبلة.

10- وفي معرض النقاش، شكرت ممثلة مصر الإسكوا على الجهود الكبيرة التي تبذلها في بناء نظام المعلومات الجغرافية للمنطقة، مضيفاً أن الدول العربية تحتاج إلى تحليل مشاكل الشبكات الهادفة أساساً إلى تسهيل التجارة، وسألت عن إمكانية إضافة حركة التجارة والترانزيت بين الدول العربية إلى النظام. وأشارت إلى أن مصر أضافت إلى شبكة الطرق فيها حوالي 10,000 كم بين طرق دولية ومحلية وترانزيت، ولم يتم بعد تحديث شبكة الطرق في الاتفاقية ذات الصلة التي ترعاها الإسكوا، مستفسرة عن كيفية معالجة هذه الإضافة ضمن الاتفاقية.

11- وأشار ممثل تونس إلى أن المناطق والأقاليم التي قامت ببناء نظام المعلومات الجغرافية لم تكتف بجمع البيانات عن النقل بجميع أنماطه بل استكملته بيانات عن الربط بين شبكات النقل، وركزت على أنماط النقل التي تتسم بالنجاعة والسهولة والكلفة المتدنية، وذات التداعيات الأقل على البيئة، وحددت محاور نقل رئيسية للتبادل التجاري بين الدول وتنمية هذه المبادلات التجارية. وأضاف أن النقل يهدف إلى التبادل التجاري لكنه يقرب أيضاً المسافات بين البشر ويحقق الرفاه للجميع. وطلب استكمال الجهود في بناء بنك المعلومات لنظام النقل، وتحديد محاور رئيسية بين الدول المنضوية في اتفاقية الإسكوا للطرق الدولية واعتبارها محاور نموذجية لتطوير التبادل التجاري بين الدول وتنميته. واقترح اتخاذ إجراءات لتسهيل التبادل التجاري والمعاملات بين الدول العربية، مع التركيز على أنماط النقل الأكثر نجاعة والأقل كلفة وضرراً بالبيئة. واقترح ممثل الأردن وضع جدول زمني لتعبئة البيانات في المنصة لتجنب هدر الوقت. واقترح ممثل العراق إصدار توصية من اللجنة لتسهيل جمع المعلومات والبيانات من الجهات المختصة. وطلب ممثل دولة فلسطين تكثيف المتابعة والتنسيق مع الدول لجمع البيانات والمعلومات في المنصة، ثم الانتقال إلى مرحلة التحليل.

12- وذكرت ممثلة الكويت أن منسقة بلدها أدخلت جميع المعلومات والبيانات المتعلقة بشبكة الطرق في البلد حسب الخطة الموضوعية، وطلبت إضافة معلومات وبيانات عن شبكة البنى التحتية والمياه والصرف الصحي. واقترحت أن يجري التنسيق في جمع المعلومات والبيانات بين دول مجلس التعاون الخليجي، لتوفر شبكة سكك حديدية مشتركة بينها، ما يسهل جمع البيانات والمعلومات عنها وتطويرها لتسهيل التبادل التجاري. واقترحت إصدار دليل إحصائي عن شبكة النقل لجميع الدول وتحديثه دورياً، وآخر للسلامة المرورية، على غرار دليل السلامة المرورية الذي وضعته الكويت. وطلبت الاستفادة من خبرات الدول الأوروبية بشأن نظام المعلومات الجغرافية، وتوسيع مواضيع اهتمام اللجنة لتشمل الأمن الغذائي والأمن المائي والطاقة النظيفة المتجددة، وتأثير الحرب في أوكرانيا على دول مجلس التعاون الخليجي بالتحديد، وإدارة الأزمات. واقترحت المنسقة الوطنية لمشروع نظام المعلومات الجغرافية للكويت مخاطبة وزارة النقل لتنسيق جمع المعلومات تفادياً لتعدد المصادر ضمن الدولة الواحدة، وطلبت من الأمانة التنفيذية أن تُعدّ تقريراً دورياً عن المعلومات المجمعة لكل دولة، لإطلاع المسؤولين عن المنسقين على مدى اتمام المهام الموكلة إليهم.

13- وأشار ممثل لبنان إلى أهمية التنسيق مع إدارة النقل في جامعة الدول العربية لأنها تعمل على الموضوع نفسه، وتمنى على الإسكوا تحليل بيانات المنصة. وثمن جميع مقترحات الوفود وخاصة وفد الكويت حول موضوع الأمن الغذائي. وأشار ممثل ليبيا إلى صعوبات في جمع بعض البيانات للمنصة في عدد من الدول، وطلب تحديث أسماء المنسقين الوطنيين بشكل دوري بسبب التقاعد أو الانتقال إلى وظيفة أخرى. واقترح على الأمانة التنفيذية وضع آلية لجمع البيانات لتسهيل مهمة المنسقين الوطنيين، مؤكداً على ضرورة التنسيق بين الإسكوا وجامعة الدول العربية وجميع المنظمات الدولية والإقليمية في مجال النقل واللوجستيات. وتمنى ممثل المغرب إطلاق مشاريع وأدوات رقمية أخرى تساعد على تكوين فكرة شاملة عن قطاع النقل في المنطقة، وشدد على أهمية تحديث المعلومات والبيانات على المنصة. واقترح توسيع نطاق جمع البيانات لتشمل معلومات إحصائية عن إمكانية نقل الأشخاص والبضائع، ومستوى استغلال البنية التحتية مقارنةً مع سعتها القصوى.

14- واقتراح ممثل جامعة الدول العربية التعاون مع الإسكوا في مجال انضمام الدول العربية إلى اتفاقية الترانزيت وتنفيذها، وعقد ورش عمل لإعداد جداول لتسهيل التجارة ضمن الملحق التجاري. ودعا الإسكوا إلى المشاركة في لجان جامعة الدول العربية المتعلقة بالنقل والتجارة بصفة مراقب، لتنسيق جهود المنظمين في المجالين. وأشار ممثل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري إلى أنّ الأكاديمية ستسترشد بمشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية لبناء نظامها الخاص.

15- وفي معرض الرد، اقترح ممثل الأمانة التنفيذية عقد اجتماع في فترة لاحقة مع المنسقين الوطنيين للمشروع لدرس المقترحات المقدمة من قبل ممثلي الدول الأعضاء. وأوضح، رداً على ممثلة مصر، بأن النظام يعتمد على شبكة الطرق والسكك الحديدية كما وردت في اتفاقية الإسكوا للطرق الدولية واتفاقية الإسكوا للسكك الحديدية، لوضوح خرائط الطرق والسكك الحديدية والتسميات والترقيم فيهما، مؤكداً على ضرورة الاطلاع على التحديثات التي أجريت على الطرق في بعض البلدان. وأشار إلى توفر نظام معلومات جغرافية في المملكة العربية السعودية يشمل كل الطرق على جميع مستوياتها، ونظام معلومات جغرافية في الجمهورية العربية السورية يشمل الطرق الأساسية، مقترحاً أن تبني الدول نظامها للمعلومات الجغرافية على شبكة طرقها وسككها الحديدية. وأثنى على اقتراح وضع جدول زمني لملء البيانات، ولا سيما أن بعض الدول متقدمة أكثر من غيرها في هذا العمل. وتمنى تحديث بيانات النقل في النظام باستمرار، وإضافة السنة المرتبطة بالمعلومة، وذكر بالميزات الأخرى للنظام، ومنها أنه يحدّد وضع الطرق ومستوى إنجازها.

16- وأوضح ممثل الأمانة التنفيذية أن مجلس وزراء النقل العرب مطّلع على مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية، إذ جرى طرحه في اجتماع سابق للمجلس. وأشار إلى توفر بند عن النقل عبر الترانزيت وبند عن النقل الدولي في طبقة البلدان في النظام الذي يجمع بين الخصائص الفنية والتشغيلية للطرق، ما يسمح بتحليل السعة الحالية مع السعة النظرية وأيضاً حساب مستوى الخدمة للطريق، وهو أحد المؤشرات لتقييم شبكة الطرق أو السكك الحديدية. وتتوفر مؤشرات عن مستوى الخدمة للمطارات والموانئ. ويسمح النظام بالاستقصاء عن هذه القضايا وتحليلها لإظهار مواطن الخلل في التشغيل. وأبلغ المشاركين بأن الإسكوا تُعدّ لمشروع نظام جغرافي شامل للمنطقة، وتبحث في إمكانية تضمينه بيانات ومعلومات حول الأمن الغذائي والصرف الصحي إلى جانب نظام النقل. وتقع استدامة المشروع على عاتق الدول والمنسقين الوطنيين الذين يغذون المنصة بالبيانات والمعلومات، مشدداً على أهمية أن يدرّب المنسق الوطني السابق المنسق الذي يخلفه.

### 3- المستجدات في قطاع النقل واللوجستيات في الدول الأعضاء (البند 6 من جدول الأعمال)

17- قدّم ممثلو الدول الأعضاء عروضاً عن المستجدات في قطاع النقل واللوجستيات على الصعيد الوطني، ومستوى تنفيذ التوصيات التي وجهتها اللجنة في ختام دورتها الثانية والعشرين إلى الدول الأعضاء (التوصيات في الصفحتين 3 و4 من التقرير النهائي للدورة في الوثيقة E/ESCWA/C.5/2021/8/Report).

18- وأفاد ممثل قطر أن وزارة المواصلات نظمت العديد من البرامج وورش العمل التدريبية في السلامة المرورية لتطوير قدرات كوادرها، وهي تتابع تنفيذ خطتها الاستراتيجية المتعلقة بتطوير شبكة النقل في البلد، ومن أهم بنودها: إعداد الخطة الشاملة للنقل البري، وإعداد الخطط الهندسية الأولية لشبكة النقل التي يبلغ طولها 10,000 كم، وتحديث دليل تصميم الطرق ودليل أجهزة التحكم المروري. وأكد أن الوزارة تعمل على المحافظة على البيئة من خلال تخفيض الانبعاثات الكربونية الضارة ضمن برنامج للتحوّل إلى المركبات الكهربائية بحلول عام 2030، وتطبيق قانون الديزل على الشاحنات، وأنها تواكب التطورات المتعلقة باستخدام طاقة الهيدروجين في النقل.

19- وذكر ممثل دولة فلسطين أن حكومته قررت إنشاء أول منطقة لوجستية في البلد، وعزمت على تخفيف الأزمة المرورية الخانقة التي تسببها الطرق التي لا تتسع للكثافة من المركبات، ومن ضمنها المركبات غير القانونية الكثيرة التي تدخل إلى المدن الفلسطينية، وذلك من خلال حملات التوقيف. وتتعاون وزارة النقل والمواصلات مع الإسكوا على إنشاء مراكز للتحكم المروري والنقل الذكي. وتعمل الوزارة على إطلاق الخطة الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية تنفيذاً لعقد العمل للسلامة المرورية 2021-2030. تلحظ الخطة تشريعات، وتتناول إدارة السلامة المرورية، والرقابة، وهندسة الطرق والهندسة المرورية، والتحقق العمراني، وسلامة المركبات، والتوعية المرورية، والمعلومات والدراسات، والتكنولوجيا، والنقل الذكي، والإسعاف، والاستجابة للحوادث.

20- وذكر ممثل المملكة العربية السعودية بأن قطاع النقل واللوجستيات هام ورافد لجميع القطاعات الأخرى، لذلك أولته الحكومة أهمية كبيرة. ويشهد القطاع تطوراً ملحوظاً بعد اعتماد خطة استراتيجية وطنية طموحة للنقل والخدمات اللوجستية تسعى إلى تحقيق وترسيخ موقع المملكة كمركز نقل ولوجستيات عالمي. وأشار إلى الغايات التي تهدف الاستراتيجية إلى تحقيقها، ومنها إنشاء العديد من المراكز اللوجستية وتحسين أدائها، وتحسين ربط شبكات النقل والتجارة المحلية والإقليمية والدولية من خلال التكامل بين أنماط النقل المختلفة، أي البري والسككي والبحري والجوي، وتقليل حوادث النقل وإيجاد أسس لثقافة السلامة، والحد من الآثار البيئية المترتبة على استخدام وسائل النقل.

21- وأفاد ممثل الجزائر بأن بلاده وضعت استراتيجية وطنية شاملة لتطوير البنية التحتية الخاصة بالنقل والتجهيزات والمركبات والموارد البشرية بهدف تهيئة الربط الإقليمي، وحماية البيئة، وتحسين مستوى الخدمات لضمان فعالية القطاع، وتحسين مستوى السلامة، والاعتماد على النقل متعدد الوسائط باستخدام السكك الحديدية بدلاً من الطرق. وقد وضعت خطة عمل لتنفيذ الاستراتيجية، تندرج في إطار المخطط الوطني لتهيئة الإقليم وتنميته والرؤية المستقبلية للشبكة الأوروبية-متوسطية. وحققت الجزائر تقدماً كبيراً من خلال تنفيذ مشاريع هيكلية كبرى في السكك الحديدية والطرق والنقل الحضري والنقل الجوي تراعي المعايير الدولية وتوفر الخدمات المطلوبة مع تحقيق الازدهار الاقتصادي وحماية البيئة. والعمل جار على وضع استراتيجية وخطة عمل للسلامة المرورية.

22- وركز ممثل البحرين على الصعوبات التي تواجه الدول العربية في توصيل البيانات إلى الأمم المتحدة أو أي جهات خارجية، ما يؤثر سلباً على المؤشرات في المحافل الدولية، رغم الجهود الحثيثة التي تبذلها الدول. وأشار إلى أن البحرين شكّل لجنة وطنية معنية بالمعلومات لمتابعة إصدار البيانات إلى المنظمات الدولية. وشدد على أهمية تقديم المعلومات (أو مؤشرات الأداء) في الوقت المناسب إلى الأمم المتحدة أو الإسكوا أو أي منظمة إقليمية أخرى لإظهار أداء الدولة.

23- وأشار ممثل ليبيا إلى أن وزارة المواصلات تعمل على تطوير قطاع النقل رغم ما تمر به من ظروف تحول دون المشاركة في المبادرات الدولية. وأعدت الوزارة دراسة لمخطط شامل للنقل بجميع وسائله (البحري والبري والجوي) يندرج ضمن مخرجات الخطة التنفيذية لإنشاء نظام نقل شامل ومتوازن. والعمل جار على تحديث بعض التشريعات، ومن ضمنها قانون تنظيم النقل البري، وقانون المرور على الطرقات العامة، وأنجز مشروع القانون الليبي للنقل الدولي متعدد الوسائط وأحيل إلى الجهات المختصة بالإصدار. وسعت الوزارة إلى وضع حل مستدام لتحسين السلامة المرورية على الطرقات من خلال تقديم مقترح إنشاء اللجنة العليا للسلامة المرورية والأجسام التابعة لها، وذلك لوضع استراتيجية متكاملة لإدارة السلامة المرورية. وتعمل الوزارة في سبيل انضمام ليبيا إلى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.



24- واستعرضت ممثلة مصر أهم التطورات في النقل واللوجستيات. ففي النقل البحري، تم تطوير استراتيجية وطنية تحدّد رؤية الدولة لهذا القطاع لفترة 10 سنوات. تشمل الاستراتيجية خطة لتكامل الموانئ المصرية، وخريطة استثمارية، وتلحظ تطوير هيكلية القطاع وتنظيمه نظراً لتعدّد الموانئ وتبعيتها لعدة وزارات، ليصبح المنظم الرئيسي لجميع أنشطة النقل البحري. وأشارت في السياق نفسه إلى استكمال وتوسيع وإنشاء عدد من الموانئ. وفي النقل البرّي، أشارت إلى العمل على تطوير شبكة القطار السريع، وشبكة للطرق باستحداث 7,000 كم من الطرق الجديدة. وذكرت أن إتفاقية الطرق الدولية للإسكوا لا تأخذ في الاعتبار الشبكة التي يتم بناؤها حالياً، متمنية فتح المجال لتحديث إتفاق الطرق وطرق الترانزيت. وشددت على أهمية تبادل الخبرات بين الدول العربية.

25- وأيد ممثل الجمهورية العربية السورية اقتراح مصر للتعاون بين الدول العربية من خلال الإسكوا في كافة مشاريع قطاع النقل بجميع وسائله. ودكر بالدمار الذي لحق بقطاع النقل في بلده، وبتداعيات الإجراءات الأحادية الجانب على قطاع النقل الدولي، من إضعاف التبادل التجاري وتباطؤ عملية الشحن البحري والخلل في الإنتاجية والإيرادات، وغيرها من تداعيات الحصار الاقتصادي المفروض على البلد. وأشار إلى أن الحكومة أعادت تأهيل 400 كم من شبكة السكك الحديدية ووضع طريق دمشق-حلب في الخدمة. وقد أنجزت الخارطة الرقمية للخطوط الحديدية والطرق لاستخدامها ضمن مشروع المعلومات الجغرافية، والخارطة الملاحية الجوية. وسنّت عدة تشريعات تخص قطاع النقل منها قانون سير متطور، وقانون تصنيف الطرق، وقانون نقل البضائع، وتحديث إتفاقيات مع الدول العربية لتعزيز التعاون في هذا المجال.

26- واستعرض ممثل المغرب مستجدات قطاع النقل واللوجستيات. وأشار إلى أن المغرب يطمح خلال الفترة القادمة إلى تحقيق استقرار النقل الشمولي والمستدام من أجل النمو الاقتصادي. وتعدّ الوزارة مخططاً وطنياً وجهوياً لنقل الأشخاص على الطرق في إطار إصلاح شامل للقطاع. وفي مجال السلامة المرورية، تعمل الوزارة على إعداد خطة عمل خماسية 2022-2026 بشأن العقد العالمي للسلامة المرورية 2021-2030، بالإضافة إلى سن قوانين بخصوص ضبط السلوكيات الخطيرة لمستعملي الطرق. وفي مجال النقل السككي، شهد القطاع تطوراً كبيراً لناحية تجديد محطات القطار وإطلاق مشروع القطار فائق السرعة. وفي مجال النقل البحري، أدى تحرير قطاع نقل البضائع إلى احتلال المغرب المرتبة 20 في التصنيف السنوي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. وتبنى المغرب سياسة تحرير النقل الجوي من خلال إتفاق الأجواء المفتوحة مع الاتحاد الأوروبي وإتفاقيات ثنائية أكثر تحراً مع الدول العربية والآسيوية والأمريكية والأفريقية. وفي مجال حماية البيئة وتخفيف إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع النقل الجوي، يدعم المغرب الهدف الطموح للحد من إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون للطيران الدولي لصالح انتقال الطيران للحياد المناخي في أفق عام 2050. وفي ما يتعلّق باللوجستيات، وهي قطاع هام بالنسبة إلى الاقتصاد الوطني، إذ يشغل 54,300 من اليد العاملة، تبنى المغرب الاستراتيجية الوطنية لتنمية اللوجستيك في أفق عام 2030 وأنشأ الوكالة الوطنية لتنمية اللوجستيك والمرصد المغربي للتنافسية اللوجستكية الذي يهدف إلى تتبّع أداء هذا القطاع وقياس مدى نجاعته.

## باء- القضايا الجديدة في قطاعات النقل واللوجستيات

### 1- استخدام الهيدروجين في قطاع النقل: واقع المنطقة العربية (البند 7 من جدول الأعمال)

27- عرض ممثل الأمانة التنفيذية موضوع استخدام الهيدروجين في قطاع النقل: واقع المنطقة العربية بالاستناد إلى الوثيقة E/ESCWA/C.5/2022/5، متناولاً الخصائص الفنية ومزايا المصدر للهيدروجين، بالإضافة إلى إمكانية إنتاجه واستخدامه في المنطقة العربية حالياً ومستقبلاً. وأعطى لمحة عامة عن وضع انبعاثات الغازات

الدفينة في المنطقة العربية والعالم، والاستخدامات المحتملة للهيدروجين في قطاع النقل في المنطقة، والحوارج التي تحول دونها.

28- وفي معرض النقاش، اعتبر ممثل دولة فلسطين أن مستقبل الهيدروجين في قطاع النقل غير واعد لأن التوقعات تشير إلى أنّ معظم المركبات لن تعمل على البنزين بحلول عام 2050، بل على الكهرباء. وأفادت ممثلة مصر أن حكومة بلادها تعمل على وضع الاستراتيجية الوطنية للهيدروجين الأخضر مشيرةً إلى بعض التحديات التي تعترض استخدام الهيدروجين في مجال النقل، إذ يحتاج إنتاج واحد كغ من الهيدروجين إلى 9 لترات من المياه النقية، ما يشكل تحدياً للدول الفقيرة بالمياه. ومن التحديات أيضاً ضرورة تغيير الخطوط الإنتاجية لصناعة المركبات التي تعمل على الهيدروجين، وأخرى مرتبطة بنقل الهيدروجين وبتوطين الصناعة ذات الصلة في الدول العربية.

29- وحدّد ممثل تونس تحديات أخرى تواجه الدول العربية: النجاعة الطاقية، والانتقال من الطاقة الكلاسيكية إلى الطاقة الجديدة، وحماية البيئة. وركّز على قضية التلوث الذي يسببه قطاع النقل والكوارث الناجمة عنه وشدّد على ضرورة تطوير القوانين والتشريعات لمكافحتها. ودعا الإسكوا وجامعة الدول العربية إلى مواصلة تشجيع الأبحاث في المنطقة العربية لإيجاد بديل عن الطاقة الأحفورية، والاستفادة من التكنولوجيا لاستخدام وإنتاج وخرن ونقل الطاقات الجديدة.

30- وركّز ممثل لبنان على ضرورة الاستعداد ليوم سيستغني فيه العالم عن النفط، لتفادي تجربة التراجع الكبير الذي شهدته المنطقة العربية على المستوى العلمي منذ القرن التاسع عشر، فلم تستطع مواكبة الثورة الصناعيّة. هذا الاستعداد يكون من خلال وضع استراتيجية لمواجهة تقوم على أبحاث أولية. وأشار إلى أن الاتحاد الأوروبي يبحث اليوم عن بدائل للطاقة التقليدية، والمهام البحثية موزعة على دوله، والتركيز اليوم هو على تخفيض كلفة إنتاج الطاقة البديلة بهدف الاستغناء عن النفط. فإذا قررت الدول العظمى التخلي عن النفط ستكون الدول العربية في ورطة. وقال إن دولتين فقط هما الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية مهتمتان بهذا الموضوع، مع الإشارة إلى أنّ معظم الدول العربية تتمتع بأيام مشمسة، أو بالمياه والأنهر، أو بالرياح. ولفت أيضاً إلى ضرورة الاستعداد للأتمتة بالأبحاث والدراسات.

31- وأشارت ممثلة الكويت إلى أن دولتها تعي خطورة استخدام الهيدروجين وارتفاع نسبة الغازات الدفينة على مستوى العالم، وأن حكومتها عازمة على بدء العمل بتخفيض الانبعاثات الكربونية تدريجياً إلى الصفر من خلال تنفيذ مشاريع الطرق والجسور على أسس هندسية علمية تخفف من الآثار البيئية الناتجة عن استخدام المركبات ووسائل النقل. ودعت إلى وضع استراتيجية كاملة وشاملة لمنظومة الاقتصاد الدائري للكربون وتعزيز ثقافة النقل الجماعي باستخدام الهيدروجين والاستغناء عن الديزل، مع تشجيع استخدام وسائل النقل الكهربائية. وأشارت إلى أنّ دول مجلس التعاون الخليجي حدّدت المواصفات القياسية لاستخدام المركبات بالشواحن الكهربائية، وهي تتماشى مع المواصفات الدولية لتخفيض الكربون.

32- وفي معرض الرد، شكر ممثل الأمانة التنفيذية ممثلي الدول على مداخلاتهم الهامة والعميقة، وتمنى أن تكون المنطقة على مستوى التحديات المرتبطة بالطاقة وبالتحويلات البيئية.

2- سلاسل الكتل واللوجستيات: الفرص المتاحة للمنطقة العربية  
(البند 8 من جدول الأعمال)

33- عرض ممثل الأمانة التنفيذية موضوع سلاسل الكتل واللوجستيات والفرص المتاحة للمنطقة العربية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2022/6](#). فعزّف بسلاسل الكتل واستخداماتها في الخدمات اللوجستية، وتناول النظام اللوجستي في المنطقة العربية، واستعرض الوضع الراهن للقطاع. وأشار إلى جهود بعض الدول العربية في مجال تطبيق سلاسل الكتل في قطاع اللوجستيات، ولا سيّما الإمارات العربية المتحدة ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية التي بدأت بتنفيذ مشاريع تجريبية صغيرة لاختبار هذه التكنولوجيا في نقل الوثائق الرقمية، وسندات الشحن الرقمية، والأنظمة الجمركية الآلية.

34- وفي معرض النقاش، سأل ممثل لبنان عن سبب إطلاق مسمى سلاسل الكتل واللوجستيات على هذه التكنولوجيا. وقالت ممثلة مصر إن جل المشاكل بين الدول النامية والدول المتقدمة هي في نقل التكنولوجيا وبناء القدرات وتقديم الدعم. وأشارت إلى أن دور الإسكوا هو في نقل التكنولوجيا الصناعية والتطبيقية وبناء القدرات في مجال النقل. وشددت على أهمية معالجة التحديات المناخية باستخدام حلول تكنولوجية.

35- وفي معرض الرد، فسر ممثل الأمانة التنفيذية بأن كل مجموعة من العمليات في هذا الإطار يتم تجميعها ووضعها في كتلة (Block) وتخزينها. ويتم وضع مجموعة أخرى في كتلة أخرى والحاقتها بالأولى، من هنا مسمّى سلاسل الكتل. وأشار إلى أن سلاسل الكتل هي إحدى تكنولوجيات Distributed Ledger Technology وهي أعمق ومعقدة أكثر. وأشار إلى ضرورة أن تسعى الدول النامية إلى اكتساب التكنولوجيا بالمفاوضات، وتضمنين هذا البند في الاتفاقيات مع الدول المتقدمة. والدولة التي تتلقى التكنولوجيا يمكن أن تتفوق على الدول المرسلّة لها بعد عقدين أو ثلاثة، والإسكوا يمكن أن تساعد في هذا المجال من خلال التعاون في البحث عن حلول وبناء القدرات.

3- حلقة نقاش 1: السياسات المبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية  
(البند 9 من جدول الأعمال)

36- عقدت اللجنة في إطار أعمالها حلقة نقاش أولى حول السياسات المبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية، بناءً على الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2022/7](#). وناقشت آخر مستجدات السلامة المرورية في العالم والمنطقة العربية، وواقع تنفيذ أنشطة عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة المرورية 2021-2030، ومستلزمات إعداد وتنفيذ سياسات مبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية، والنتائج المرحلية للمشروع الذي تنفذه الإسكوا في هذا المجال بتمويل من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية. وتطرق ممثل الأمانة التنفيذية في بدء حلقة النقاش إلى إعلان صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية لعام 2022 تمويل مشاريع تحسين السلامة المرورية، ومستلزمات إعداد وتنفيذ سياسات مبنية على أدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية، ومشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية.

37- وطلب ممثل العراق مزيداً من التوضيح للنظام الآمن في التوصيات، واقترح تنظيم ورش عمل تدريبية وتوعوية حول هذا الموضوع. وأشار ممثل تونس إلى أن بلده وضع رؤية استراتيجية لتحسين السلامة المرورية، متبوعة بخطة عمل عشرية مستقاة من دراسات استرشدت بالتجارب الدولية الناجحة في هذا المجال. وركّز على أهمية نشر ثقافة السلامة المرورية في البلدان العربية، على غرار البلدان المتقدمة التي تتفوّق أولادها في المدارس من خلال برامج تُعنى بالسلامة المرورية. ودعا الإسكوا إلى إعداد البرامج وطرحها للتدريس لتنشئة أجيال المستقبل على ثقافة السلامة المرورية.

38- وقال ممثل دولة فلسطين إن الوزارة المختصة في بلده أطلقت الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية 2022-2030، وأنها تسعى دائماً إلى التحسين في هذا المجال. ورغم هذه الجهود يوجد ازدياد في عدد القتلى. وطلب إحاطته بالأمور الجديدة التي تُطرح خلال ورش العمل ليبيني تصوراً عن العمل مع المنسقين الوطنيين من أجل متابعة الالتزام مع الإسكوا.

39- واستعرض ممثل الجزائر وضع السلامة المرورية في بلاده، على غرار إصدار قوانين تجرّم كافة السلوكيات غير المسؤولة على الطرقات، خاصة التي تتعلق بوسائل النقل الجماعي، وإعادة تهيئة الطرقات السريعة على مستوى المناطق الحساسة، واستحداث أنظمة تكنولوجية لمراقبة الحركة المرورية من كاميرات ورادارات وإنارة، وتكثيف حملات التوعية.

40- وتطرقت ممثلة مصر إلى وضع السلامة المرورية في بلادها. وأوضحت صعوبة تطبيق إستمارة واحدة للحوادث لأن الجهات المسؤولة عن إدارة الطرق الرئيسية مختلفة عن تلك المسؤولة عن إدارة الطرق الداخلية. وارتأت إدراج الإستمارة ضمن اختصاصات الصف الأول من الموظفين.

41- وتكلم ممثل البحرين عن وضع السلامة المرورية في دول الخليج العربية. وركّز على مبادرة أسبوع السلامة المرورية التي تضمّنت برامج تليفزيونية وتثقيفية لرفع الوعي بالسلامة المرورية. وتمنى تنظيم أسبوع عربي للسلامة المرورية. وأشار إلى أن دول الخليج العربية أصدرت قوانين وتشريعات حول السلامة المرورية تمنى تبادلها بين الدول لتعميم الفائدة.

42- وشارك ممثل المغرب جزءاً من التجربة المغربية في هذا المجال. فركّز على مسألة أساسية هي التربية الطرقية التي تحتل موقعاً مهماً في الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية في المغرب، وعُدّد بنود قائمة ببعض المشاريع في مجال التربية الطرقية تتعلق بإدراج التربية الطرقية في البرامج المدرسية. وأشار إلى أن الوكالة الوطنية للسلامة المرورية في المغرب مهتمة بالمرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، والتنسيق جارٍ مع الإسكوا من خلال وزارة الخارجية المغربية.

43- وأشار ممثل قطر إلى خطة شاملة للنقل البري 2050 اعتمدها بلده بهدف توفير نظام متكامل ومستدام يدعم الاقتصاد ويوفر الرفاه لجميع شرائح المجتمع، مع الحفاظ على الهوية الوطنية. ويعتمد البلد العديد من التقنيات الحديثة مثل المنصة المتكاملة لاستخدام البيانات الضخمة في إدارة شبكة النقل، التي تتنبأ بمستوى الخدمة؛ وبرنامج "الصلة" الذي يربط جميع وسائل النقل ببعضها ويعطي للمستخدم اختيار الطريقة الأنسب؛ ولوحات إرشادية متغيرة وذكية وأجهزة استشعارية لرصد الحركة والحوادث المرورية بشكل تلقائي؛ وأنظمة ذكية لتحليل البيانات في إدارة الأصول؛ وأجهزة جديدة هي الأولى من نوعها في الشرق الأوسط لتحديد مستوى السلامة.

44- وتوقّف ممثل العراق عند مشاريع السلامة المرورية في بلده، ولا سيّما مرصد السلامة المرورية. ولاحظ أن الإسكوا واجهت صعوبة في تحليل الإجابات على أسئلة الاستبيانات المقدمة لأسباب منها تداخل التسميات والصلاحيات بين المسؤولين. واقترح وضع قاعدة بيانات لكل دولة وفق جداول معينة لدى الوزارات المعنية، يستطيع المنسق الوطني جمع المعلومات المطلوبة منها وإرسالها إلى الإسكوا. واقترح على الدول اعتماد أنظمة إلكترونية للبيانات المرورية لتحديد نوع الحادث ومسببه وموقعه تسهياً لجمع المعلومات. وتمنى التعاون المباشر بين المنسقين الوطنيين للجنة النقل واللوجستيات والمنسقين الوطنيين للسلامة المرورية لأن عملهم يصب في هدف واحد.

45- وأعرب ممثل موريتانيا عن أسفه لعدم مشاركة استبيان بلده وتسمية المنسقين الوطنيين بسبب مشكلة في التواصل. وأشار إلى اعتماد موريتانيا استراتيجية وطنية في هذا المجال، وخطة خماسية ثنائية للسلامة المرورية بدأت في عام 2021. وتلحظ المناهج التعليمية مفاهيم السلامة الطرقية منذ عام 2016. ويعتمد البلد الإستمارة الموحدة لبيانات الصدمات الطرقية بالنسخة الورقية التي ستحوّل إلى نسخة إلكترونية. وطلب إضافة بعض المعايير الإحصائية مثل عدد السكان، ونسبة ولوج السيارات، لأهميتها في بعض البلدان.

46- وأشار ممثل الأردن إلى أن بلده لم يقدّم أي معلومات للإستبيان. ولدى الأردن استراتيجية وطنية للسلامة المرورية ولجنة عليا لتنفيذها. وأيد الاقتراح بالتنسيق بين مندوبي الدول في اللجنة والمنسقين الوطنيين، واقترح أن يتم الاجتماع بين المنسق الوطني للسلامة المرورية ومندوب اللجنة في كل بلد يحضر الاجتماع نظراً لتكامل المعلومات، حتى تصل المعلومات إلى صاحب القرار. فقد يكون المنسق الوطني غير مشارك في الاستراتيجية وليس صاحب القرار، ويفضل أن يكون لديه كل المعلومات المطلوبة لكي يزودها للجنة النقل واللوجستيات.

47- وتحدثت ممثلة الكويت عن مبادرة بلدها في وضع الإطار العام لإعداد الأدلة الإرشادية للسلامة المرورية لدول مجلس التعاون الخليجي. وأكدت استعدادها لتزويد اللجنة بهذه الأدلة للاطلاع عليها. وشددت على أن السلامة المرورية يجب أن تقوم على 3 ركائز شكّلت مضمون 3 أدلة: دليل إرشادي لفحص السلامة على الطريق، دليل إرشادي لتصميم الطريق، دليل إرشادي لتقييم السلامة المرورية. وأكدت أهمية هذه الركائز في انشاء المرصد الوطني للسلامة المرورية. واقترحت إنشاء مركز وطني للمعلومات حول السلامة المرورية، وتنظيم ورش عمل لممثلي الدول لتدريبهم على المعايير العالمية للسلامة المرورية لتطبيقها في الدول العربية. وفي ما يتعلّق بالإستبيان حول السلامة المرورية، طلبت معالجة مشكلة توجيه الأسئلة إلى الجهات غير المختصة، واقترحت مخاطبة وزارة الخارجية التي يمكن أن تتواصل مع الجهات المتعددة التي تزود بالمعلومات والبيانات قبل إرسالها إلى الإسكوا. وركزت على أهمية التوعية بالسلامة المرورية من خلال الحملات الاعلانية، وتنظيف التلاميذ من خلال الكتيبات والدروس وورش العمل التدريبية.

48- وقال ممثل المملكة العربية السعودية إن الدول العربية لا تنقصها الأنظمة واللوائح والإجراءات والأدلة واللجان والخطط التوعوية بالسلامة المرورية، بل ينقصها تطبيق الأنظمة. ومتى كان التطبيق آلياً غير بشري تنخفض نسبة الحوادث. ففي المملكة العربية السعودية على سبيل المثال، ساهم الرصد الآلي للمخالفات المرورية بتراجع كبير في نسبة الحوادث. ولدى المملكة خطة لخفض الوفيات بنسبة 50 في المائة تنتظر التطبيق.

49- وقالت ممثلة السودان إن الظروف التي يمر بها البلد حالت دون تعيين منسق وطني، وتعهّدت جمع البيانات المطلوبة وتعيين المنسق. وأوضحت أن لدى السودان مجلس أعلى للسلامة المرورية. وأشار ممثل الصومال إلى التحديات الجمة التي تواجه بلده في مجال النقل واللوجستيات. وطلب إلى الأمانة التنفيذية دعم وزارة الأشغال العامة من خلال بناء قدرات الإدارة العامة في مجال النقل واللوجستيات لرفع كفاءة موظفي الوزارة وتحسين أدائهم في مجال السلامة المرورية.

4- حلقة نقاش 2: إعداد مهن النقل في المنطقة العربية وتحديات المستقبل  
(بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري)  
(البند 10 من جدول الأعمال)

50- عقدت اللجنة في إطار أعمال دورتها حلقة نقاش ثنائية حول إعداد مهن النقل في المنطقة العربية وتحديات المستقبل، على خلفية الوثيقة E/ESCWA/C.5/2022/8.

51- ترأس حلقة النقاش السيد إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وأشار إلى التحديات والثورات التكنولوجية الهائلة التي تعصف بعالمنا وأثارها على قطاع النقل وخاصةً على قطاع النقل البحري ومهنة مثل الرقمنة. وأوضح أن الأكاديمية تدرس الموضوع من خلال جميع كلياتها وخاصةً كلية النقل البحري، وكلية النقل الدولي واللوجستيات، وكلية الذكاء الاصطناعي، وكلية الهندسة، وأنها أنشأت المركز الإقليمي للذكاء الاصطناعي.

52- واستعرض ممثل الأمانة التنفيذية للإسكوا الوثيقة المطروحة، وتناول واقع إعداد العاملين في قطاع النقل في المنطقة العربية، والاتجاهات الكبرى في القطاع وأثارها مستقبلاً على هذه المهنة، وضرورة وضع سياسات تستجيب للتحوّلات المتوقعة في إعداد مهن النقل.

53- وقدم السيد بهجت أبو النصر، مدير النقل والسياحة في جامعة الدول العربية، عرضاً مرئياً عن آثار الثورة التكنولوجية على وظائف قطاع النقل. وأوضح أن الآلة ستحل محل العامل من خلال الأتمتة، ما سيؤدي إلى خلق وظائف جديدة والاستغناء عن وظائف أخرى، متسائلاً عن موقع الدول العربية من هذه التطورات واستعدادها لها. وركز على سرعة انتشار الروبوتات الصناعية مكان العامل، وتحدثت فيها وظائف جديدة، مبيّناً أن 65 في المائة من الأطفال الذين ولدوا عام 2017 لا يعرفون في أي مهنة سيعملون في المستقبل لأنها لم تُستحدث بعد. وشدد على أهمية هذه التطورات في وظائف قطاع النقل في الدول العربية تحديداً، لمساهمة القطاع الكبيرة في الاقتصاد. فقطاع النقل عالمياً يستقطب 6 في المائة من الوظائف، أما في الدول العربية فترتفع هذه الحصة، ويساهم فيها القطاع بنسبة 15 إلى 20 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي أحياناً. كذلك يساهم النقل بنسبة 30 في المائة في تجارة الخدمات. وقد أعدت دراسة استهدفت 6 دول عربية، هي الإمارات العربية المتحدة، والبحرين، وعمان، والكويت، ومصر، والمملكة العربية السعودية، تناولت إمكانية أتمتة الوظائف القائمة. وخُصت الدراسة إلى إمكانية أتمتة 48 في المائة من الوظائف في مصر، ومن 42 إلى 48 في المائة في باقي الدول العربية، إزاء متوسط عالمي يوازي 50 في المائة. وبلغ عدد الوظائف التي ستحل محلها الآلة 20 مليون وظيفة في هذه الدول الست. وستؤدي هذه التطورات إلى خلق وظائف جديدة تعتمد على تكنولوجيا المعلومات وعلى مستوى مرتفع من التحصيل العلمي. وبالنتيجة، ستنمكّن الدول التي تواكب التطور التكنولوجي من الاستفادة من هذه التطورات وخلق وظائف جديدة، في حين ستتأثر الدول الأخرى سلباً.

54- وقدمت السيدة سارة الجزائر، عميدة كلية النقل الدولي واللوجستيات في الأكاديمية، عرضاً مرئياً حول التغييرات في المهام المطلوبة في قطاع النقل واللوجستيات. وأشارت إلى أنّ ارتفاع الاستثمار في القطاع، نتيجة الثورة الصناعية الرابعة والتغييرات في بيئة الأعمال، فرض على مقدمي الخدمات إنشاء شراكات مع الشبكات والمنصات الرقمية وشركات الشحن الرقمية الناشئة، استجابةً إلى متطلبات المستهلك الذي أصبح يعتمد على التجارة الإلكترونية والحلول الرقمية التي توفر عمليات تسليم سريعة. وأشارت إلى ارتفاع الاستعانة بمصادر خارجية خاصة في ما يتعلق بالتطبيقات التكنولوجية. فستقوم شركات النقل بالاعتماد على شركات تكنولوجية لخلق التطبيقات. وستستعين بخبرات خارجية للشحن وإدارة العمليات والإدارة الكاملة للمنظومة اللوجستية لسلسلة الإمداد (4PL) و(5PL) بحيث يعمل مقدمو الخدمات اللوجستية من خلال منصات إلكترونية تجمع كل المتعاملين في سلسلة القيمة من المورد مروراً بمقدمي الخدمات حتى المستهلك. وقد بدأ اعتماد سندات الشحن الإلكترونية ومستندات التجارة الإلكترونية. وأشارت إلى الدور الجديد للتحليلات التنبؤية في قطاع النقل واللوجستيات، التي تفرض التخطيط الاستباقي للطلب على ضوء التقلبات المتوقعة. وأشارت إلى تحليلات البيانات الضخمة التي تفرض التعامل مع استشعار السفن والتحليل التنبؤي لها. ويشهد القطاع استخدام الروبوتات المتقدمة التي تعمل على مدار الساعة وباستهلاك منخفض للطاقة، واستخدام الطائرات بدون طيار لتوصيل البضائع إلى السفن والمراقبة والتفتيش، والذكاء الاصطناعي لتقليل الفوارق داخل السفن. وبدأ القطاع باستخدام سلاسل الكتل

والمستندات ونظام العقود الذكية التي تخفّض زمن وكلفة الشحن وتبسّط الاجراءات والخدمات اللوجستية، وإنترنت الأشياء الذي يخفّض زمن الملاحة بحوالي 13 في المائة ويقلّل الكلفة بنسبة قد تصل إلى 50 في المائة، ويزيد استغلال الحاويات بنسبة قد تصل إلى 25 في المائة.

55- وتطرقت إلى استخدام الأنظمة الخاصة بالواقع المعزز ولا سيّما في المستودعات لاختيار أصناف البضائع بالنظارات الخاصة، وأنظمة إدارة التكامل الرقمي التي تساعد على تحسين عمليات النقل متعدد الوسائط. وبالتالي ستدبر هذه التطبيقات وغيرها عمليات النقل واللوجستيات لتصبح الوظائف المتعلقة بها الأكثر طلباً في السوق في المرحلة القادمة. تتصل هذه الوظائف الجديدة بإدارة الطلب التنبؤي بالاعتماد على النمذجة والخوارزميات، وبتخطيط الإنتاج والجدولة، وإدارة الطلب بدون لمس عن طريق استخدام الروبوتات والفرق التي ستقوم بعمليات التشغيل اللوجستية، وبآلية تكوين الشبكات المتقدمة لتطوير المنصات المطلوبة، وبتوفير البيانات الضخمة المعتمدة على التنبؤ الصحيح بناءً على بيانات صحيحة. ودعت إلى الإسراع في وضع برامج مخصصة لبناء المعرفة الأساسية، والتأهيل للقيام بعمليات الأتمتة، وعدم الاستثمار بوظائف قد تكون غير مطلوبة في المرحلة القادمة.

56- وقال السيد علي فهمي، عميد كلية الذكاء الاصطناعي في الأكاديمية، إن العروض السابقة ركزت على موضوعي الوظائف القابلة للاندثار والوظائف الجديدة التي ستنشأ بسبب التطور التكنولوجي، أما عرضه فيركّز على كيفية تحسين الوظائف القائمة من خلال الإرتقاء بأساليب الإدارة والتخطيط والتوقعات والإبداع. واسترشد بدراسات من شركات كبيرة (مثل ماكنزي وبراييس ووترهاوس كوبرز) ترى أن 95 في المائة من العمل سيؤدّى بواسطة الذكاء الاصطناعي في عام 2025. والعمل جارٍ على توصيف وظائف النقل لتحديد ما ينبغي أن يعرفه الذكاء الاصطناعي لإتمامها.

57- وقال ممثل العراق أنه تابع الدراسات حول المهن المستقبلية في النقل ولكن لاحظ عدم إدراج نموذج عنها. فأعطى مثال عن استخدام المسيرات في مجال النقل الذي يختصر جهود القباطنة والصيادين، واستشهد بمشروع القطار بين مكة والمدينة، وميناء طنجة في المغرب، واستخدام التيليفريك في إحدى دول المغرب العربي.

58- وشدّد ممثل تونس على أنّ العنصر الأساسي والأهم في كل ما سبق ذكره هو العقل البشري الذي يستخدم التكنولوجيا، فلا بد من إعداد الذكاء البشري لاستيعاب الذكاء الاصطناعي وتوظيفه لخلق القيمة المضافة وتلبية الحاجات. ورأى أن دراسات الإسكوا والاتحاد الأوروبي لم تتطرق إلى المهن الجديدة في قطاع اللوجستيات. وتوقّف عند مهنة اللوجستي، وهو الشخص الذي يهتم بالنقل من الباب إلى الباب ويتحكم بكل أنماطه ومكوناته: من الطلب، إلى الموافقة، إلى الدفع الإلكتروني، إلى تسليم البضاعة، ويعالج المشاكل في المعاملات الرقمية والإلكترونية، ويؤمن هذه الخدمة من دون أن ينتقل من مكتبه. ودعا إلى الاهتمام بهذه المهنة الجديدة وإضافتها إلى برامج التكوين والتدريب.

59- وطلب ممثل الجمهورية العربية السورية إعداد دراسات لربط التعليم المهني بمختلف أنواعه بوظائف النقل المختلفة. وتكلم عن واقع التعليم المهني في بلده ولا سيما النقل البحري، حيث جرى إنشاء ثانويات حكومية مهنية بحرية مختلفة يمتصّ سوق العمل خريجها بسرعة. وقد استُحدثت أكاديمية مهنية بحرية في عام 2018 تتبع لوزارة النقل وتضم جميع الاختصاصات الملاحية وفق الاتفاقية الدولية. كما تمّ ترخيص معاهد بحرية خاصة لممارسة أعمال التدريب البحري. ويوجد معهد متخصص للنقل البري لإعداد الكوادر اللازمة للخطوط الحديدية

السورية، وثانويات خاصة للتدريب السككي، تخرّج طلاباً يلتحقون بالجامعات للتخصص في السكك الحديدية. كذلك تُعد الثانويات لوظائف مدرس ومدرب وفاحص للسواقة.

60- وأثارت ممثلة السودان مشكلة مقاومة بعض العاملين في القطاع لأي تكنولوجيا وكيفية إقناعهم بها. وأشار ممثل المملكة العربية السعودية إلى الاستثمارات الكبيرة الموظفة في القطاع التعليمي في المملكة، وفي التدريب المهني في مجال النقل والخدمات اللوجستية، التي بدأت تثمر برامج وشهادات عليا في عدد من الجامعات السعودية، كالأكاديمية السعودية اللوجستية، التي تعزز قطاع الخدمات اللوجستية من خلال تأهيل الكفاءات الوطنية. وتوقّف عند الاستثمارات الضخمة للمملكة في مجال العلوم والتكنولوجيا والذكاء الاصطناعي. ولفتت ممثلة مصر إلى أهمية أن تضع الوزارات لوائح وشروط لتنظيم هذه المهن من جهة، ومنع الزيادات التعسفية على أسعار السلع المتأثرة باللوجستيات من جهة أخرى.

#### **جيم- موعد ومكان انعقاد الدورة الرابعة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات (البند 11 من جدول الأعمال)**

61- قررت اللجنة عقد دورتها الرابعة والعشرين في شهر تشرين الأول/أكتوبر 2023 في بيت الأمم المتحدة في بيروت، ما لم تعرض دولة من الدول الأعضاء استضافتها.

#### **دال- ما يستجد من أعمال (البند 12 من جدول الأعمال)**

62- قدم ممثل الأمانة التنفيذية للإسكوا عرضاً لتقييم الدورات السابقة للجنة النقل واللوجستيات، استعرض فيه نتائج استبيانات آراء ممثلي الدول الأعضاء حول أداء اللجنة للفترة 2013-2021. وبيّنت النتائج أن تقييم ممثلي الدول للدورات السابقة كان إيجابياً جداً بشكل عام، وأن مشاركة ممثلي الدول بأعمال الدورات على مدى السنوات اتسمت بالاستمرارية.

#### **هاء- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الثالثة والعشرين (البند 13 من جدول الأعمال)**

63- عُرضت التوصيات المُستخلصة من المناقشات على ممثلي وممثلات الدول الأعضاء، وتوقّشت واعتمدت بعد إجراء التعديلات اللازمة. ويورد هذا التقرير التوصيات بصيغتها النهائية المعتمدة.

#### **ثالثاً- تنظيم الدورة**

#### **ألف- المكان وتاريخ الانعقاد**

64- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الثالثة والعشرين في المقر الرئيسي للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في الإسكندرية، مصر، في 20 و 21 تشرين الأول/أكتوبر 2022.



## باء- الافتتاح

65- افتتحت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الثالثة والعشرين في 20 تشرين الأول/أكتوبر 2022، في الساعة العاشرة صباحاً. وألقى السيد محمد مختار الحسن، رئيس مجموعة الازدهار الاقتصادي المشترك في الإسكوا، كلمة الأمانة التنفيذية، فشكر فيها الحضور على مشاركتهم في الاجتماع. وبعد أن استعرض أهم ما سنتناوله اللجنة في جدول أعمالها، لفت نظر المشاركين إلى أزمة الطاقة غير المسبوقة التي خلفتها الحرب في أوكرانيا، والتي ستؤدي إلى ارتفاع هائل في أسعار معظم السلع، وتندرج بعواقب كبيرة سيئها تأثيرها القطاعات المختلفة لا سيما قطاع النقل، ما يستدعي استشراف آثارها على قطاع النقل العربي والتجارة العربية وهو ما تسعى الإسكوا للعمل عليه خلال الأشهر القادمة.

## جيم- الحضور

66- شارك في الدورة الثالثة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ممثلون وممثلات عن 18 دولة عضواً في الإسكوا. وشارك فيها عددٌ من المنظمات الإقليمية والخبراء. وترد قائمة المشاركين والمشاركات في المرفق الأول بهذا التقرير.

## دال- انتخاب أعضاء المكتب

67- تنص المادة 18 من النظام الداخلي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا على ما يلي: تتولى الدول الأعضاء رئاسة الهيئات الفرعية بالتناوب، وحسب الترتيب الأبجدي باللغة العربية المعمول به في الأمم المتحدة. وتنتخب تلك الهيئات سائر أعضاء مكاتبها ما لم تقرّر اللجنة غير ذلك. وعليه، تولت جمهورية الصومال الفيدرالية رئاسة الدورة إذ كانت قد أراجأت رئاستها في الدورة السابقة التي كانت تشارك فيها لأول مرة في أعمال اللجنة.

## هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى

68- أقرّت لجنة النقل واللوجستيات في جلستها الأولى جدول الأعمال بصيغته المعروضة عليها في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2022/L.1](https://www.un.org/Depts/escwa/ESCWA/C.5/2022/L.1)، بعد إضافة عرض لتقييم الدورات السابقة للجنة تحت البند 12: "ما يستجد من أعمال".

## واو- الوثائق

69- ترد في المرفق الثاني لهذا التقرير قائمة الوثائق التي عُرضت على لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثالثة والعشرين.

المرفق الأول

قائمة المشاركين

ألف- الدول الأعضاء في الإسكوا

<u>جمهورية العراق</u> السيد طالب عبد الله بايش الوكيل الفني وزارة النقل	<u>المملكة الأردنية الهاشمية</u> السيد نعيم حسان مساعد الأمين العام وزارة النقل
السيد عادل نعمان شهاب رئيس مهندسين أقدام الأمين التنفيذي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة وزارة النقل	<u>مملكة البحرين</u> السيد بدر هود يوسف المحمود الوكيل المساعد لشؤون الموانئ وزارة المواصلات والاتصالات
السيد علي أحمد محمود البارودي معاون مدير فني رئيس ملاحظين فنيين مسؤول شعبة التنسيق والتكامل الوطني والإقليمي وزارة النقل	<u>الجمهورية التونسية</u> السيد يوسف بن رمضان رئيس ديوان معالي وزير النقل وزارة النقل
<u>دولة فلسطين</u> السيد عمار ياسين وكيل وزارة النقل والمواصلات	<u>الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية</u> السيد بوعلام شكيم كيني رئيس مدير عام مجتمع النقل واللوجستيك وزارة النقل
<u>دولة قطر</u> السيد حمد عيسى عبدالله المكلف بمهام وكيل الوزارة المساعد لشؤون النقل البري وزارة المواصلات	<u>الجمهورية العربية السورية</u> السيد محمد عمار كمال الدين معاون الوزير لشؤون النقل البري والبحري وزارة النقل
السيد حمد علي صالح الغفراني المري مدير إدارة تراخيص النقل البري وزارة المواصلات	<u>جمهورية السودان</u> السيدة نجوى محمد فضلى الله أحمد مساعد مدير إدارة التخطيط والبحوث والدراسات وزارة النقل
<u>دولة الكويت</u> السيدة سهى جاسم أشكناني مديرة عامة الهيئة العامة للطرق والنقل البري	<u>جمهورية الصومال الاتحادية</u> السيد ابراهيم سيد شيخ رئيس دائرة التخطيط وزارة الأشغال العامة وإعادة الإعمار والإسكان
السيدة نور الهدى أحمد السماك كبيرة المهندسين الاختصاصيين رئيسة قسم التخطيط المنسقة الوطنية لبيانات الطرق الإقليمية وسكك الحديد هيئة الطرق والنقل البري	

السيد محمد زيد العسكري  
مدير المنظمات الدولية  
الهيئة العامة للطيران المدني  
السيد فيصل عبدالله الدوسري  
أخصائي الخدمات اللوجستية والمناطق الاقتصادية الخاصة  
هيئة الطيران المدني

السيد نادر مفرح الرشيد  
مهندس مدني مساعد  
وزارة النقل والخدمات اللوجستية

السيد سلمان بن عيسى العنزي  
باحث قانوني  
الهيئة العامة للنقل

#### الجمهورية الإسلامية الموريتانية

السيد محمد المختار أحمد بنان  
مستشار فني مكلف بمتابعة الاستراتيجيات  
وزارة التجهيز والنقل

#### الجمهورية اليمنية

السيد فضل قاسم صالح العبادي  
وكيل قطاع النقل البري  
وزارة النقل

#### دولة الكويت (تابع)

السيد محمد سليمان الصراف  
مهندس اختصاصي مدني  
الهيئة العامة للطرق والنقل البري

#### الجمهورية اللبنانية

السيد أحمد تامر  
المدير العام للنقل البري والبحري  
وزارة الأشغال العامة والنقل

#### دولة ليبيا

السيد أحمد ابراهيم أحمد أبوودن  
رئيس مصلحة النقل البري  
وزارة المواصلات

#### جمهورية مصر العربية

السيدة منى قطب  
رئيسة الإدارة المركزية للدراسات والتطوير  
وزارة النقل

#### المملكة المغربية

السيد عادل باهي  
مدير الاستراتيجية والتنسيق بين أنماط النقل  
وزارة النقل واللوجستيك

#### المملكة العربية السعودية

السيد معيض محمد آل سعيد  
مستشار  
الهيئة العامة للنقل

#### **باء- المنظمات الإقليمية والدولية**

السيد مصطفى عبد القادر رشيد  
مساعد رئيس الأكاديمية والمستشار الاقتصادي

السيد علي فهمي  
عميد كلية الذكاء الاصطناعي بالأكاديمية

السيدة سارة حسن الجزائر  
عميدة كلية النقل الدولي واللوجستيات

#### جامعة الدول العربية

السيد بهجب أبو النصر  
مدير إدارة التكامل الاقتصادي العربي  
مشرف على إدارة النقل والسياحة

#### الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

السيد إسماعيل عبد الغفار  
رئيس الأكاديمية

المرفق الثاني

قائمة الوثائق

العنوان	البند	الرمز
معلومات للمشاركين		E/ESCWA/C.5/2022/INF.1
جدول الأعمال المؤقت والشروح	3	E/ESCWA/C.5/2022/L.1
تنظيم الأعمال	3	E/ESCWA/C.5/2022/L.2
تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثانية والعشرين	4	E/ESCWA/C.5/2022/3
نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية: آخر التطورات	5	E/ESCWA/C.5/2022/4
استخدام الهيدروجين في قطاع النقل: واقع المنطقة العربية	7	E/ESCWA/C.5/2022/5
سلاسل الكتل واللوجستيات: الفرص المتاحة للمنطقة العربية	8	E/ESCWA/C.5/2022/6
حلقة نقاش 1: السياسات المبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية	9	E/ESCWA/C.5/2022/7
حلقة نقاش 2: إعداد مهن النقل في المنطقة العربية وتحديات المستقبل	10	E/ESCWA/C.5/2022/8
قائمة الوثائق		E/ESCWA/C.5/2022/INF.2