

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2020/6/Report
19 January 2021
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

تقرير

لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الحادية والعشرين
دورة افتراضية، 24 تشرين الثاني/نوفمبر و8 كانون الأول/ديسمبر 2020

موجز

عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها الحادية والعشرين عبر الإنترنت بمشاركة عدد من ممثلي الدول والمنظمات الإقليمية يومي 24 تشرين الثاني/نوفمبر و8 كانون الأول/ديسمبر 2020. وبحثت اللجنة في البنود المدرجة على جدول أعمالها، ومنها تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها العشرين، والمستجدات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية، والسلامة المرورية في العالم والمنطقة العربية. كما عقدت اللجنة حلقتي نقاش في إطار أعمال دورتها، الأولى حول أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية، والثانية حول دور التكنولوجيا والابتكار في تطوير قطاع النقل البري في المنطقة العربية.

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

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	2-1	..... مقدمة
<u>الفصل</u>		
أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات		
3	5-3	..... في دورتها الحادية والعشرين
3	4	..... ألف- التوصيات الموجّهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا
4	5	..... باء- التوصيات الموجّهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا
5	49-6	..... ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة
5	19-6	..... ألف- قضايا المتابعة
7	30-20	..... باء- النقل واللوجستيات في ظل جائحة كوفيد-19
10	46-31	..... جيم- النقل البري وخطة التنمية المستدامة لعام 2030
14	47	..... دال- موعد ومكان انعقاد الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ...
14	48	..... هاء- ما يستجد من أعمال
15	49	..... واو- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الحادية والعشرين ..
15	57-50	..... ثالثاً- تنظيم الدورة
15	50	..... ألف- المكان وتاريخ الانعقاد
15	53-51	..... باء- الافتتاح
15	54	..... جيم- الحضور
16	55	..... دال- انتخاب أعضاء المكتب
16	56	..... هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى
16	57	..... واو- الوثائق
<u>المرفقات</u>		
17		..... المرفق الأول- قائمة المشاركين
20		..... المرفق الثاني- قائمة بالوثائق

مقدمة

1- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الحادية والعشرين عملاً بقرار الإسكوا 213 (د-19) المؤرخ 7 أيار/مايو 1997 بشأن إنشاء لجنة للنقل في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، والذي 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 خلصت إليها اللجنة في ختام دورتها، ولأبرز النقاط التي أثّرت في المناقشات.

أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الحادية والعشرين

3- في ختام دورتها الحادية والعشرين، رحبت لجنة النقل واللوجستيات بالتقدم الذي أحرزته الأمانة التنفيذية للإسكوا في تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها العشرين. 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) الاستمرار بمتابعة تنفيذ أهداف التنمية المستدامة ذات الصلة بالنقل واللوجستيات على المستوى الوطني وطلب المساعدة من الإسكوا في هذا المجال بحسب الحاجة؛

(ب) متابعة ملء البيانات في منصة نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية من قبل المنسقين الوطنيين المعيّنين لهذا الغرض، وتسمية منسقين وطنيين للمشروع وملء البيانات وحضور الدورات التدريبية بالنسبة للدول التي لم تحدد منسقا وطنياً حتى الآن؛

(ج) توفير ونشر كافة البيانات المتعلقة بالإجراءات والقيود على حركة نقل الركاب والبضائع في ظل جائحة كوفيد-19، وتغيّرات هذه الإجراءات والقيود، وجعلها بمتناول كافة المتعاملين مع قطاع النقل والجمهور العام؛

(د) الاستفادة من الأدلة الإرشادية التي تمت صياغتها من قبل فرق العمل المنبثقة عن الأمانة العامة لجامعة الدول العربية للتعامل مع آثار جائحة كوفيد-19 في قطاعات النقل الجوي والبحري والبري؛

(هـ) الاستفادة من الإعلان الجديد **لصندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية**، والصادر بتاريخ 30 تشرين الأول/أكتوبر 2020، لتقديم مقترحات مشاريع لتحسين السلامة المرورية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل خلال الفترة 2020-2022، بالتنسيق مع الإسكوا، ووفقاً للأولويات الوطنية؛

(و) الاستمرار في بذل الجهود لتحسين السلامة المرورية مع الأخذ في الاعتبار قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 74/299 المؤرخ 31 آب/أغسطس 2020 بشأن " تحسين السلامة على الطرق في العالم؛"

(ز) الاستفادة من الدعم الفني الذي تقدمه الإسكوا لتعزيز المقدرات الوطنية في مجال الإدارة المستدامة للسلامة المرورية، ولا سيما دليل الإسكوا الإرشادي حول أنظمة إدارة السلامة على الطرق، من أجل إنشاء أو تفعيل نُظُم وطنية لإدارة السلامة المرورية، قادرة على وضع سياسات كفيلة بتحسين السلامة المرورية ووضع الاستراتيجيات وخطط العمل ومتابعة تنفيذها؛

(ح) الانفتاح على التطبيقات التكنولوجية المستخدمة في مجال النقل البري وإدراجها ضمن خطط تطوير النقل البري ونقل التجارب الناجحة في هذا المجال، ورفع قدرات الكوادر البشرية في وزارات النقل والمواصلات والوكالات المعنية بالنقل البري حول دور هذه التطبيقات، والنظر في طرق مبتكرة لتمويل توطين التطبيقات؛

(ط) التعاون بين وزارات النقل والمواصلات وهيئات النقل البري من جهة والوكالات المختصة بالاتصالات والتكنولوجيا من جهة أخرى لإعداد الأطر التنظيمية والمعايير والمواصفات الفنية الضرورية للاستفادة من التطبيقات التكنولوجية في تطوير إدارة وخدمات النقل البري مع الحفاظ على أمن البيانات.

باء- التوصيات الموجّهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا

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

(أ) متابعة المستجدات العالمية التي تؤثر على قطاع النقل واللوجستيات ودراسة أثارها وتبعاتها على الدول العربية؛

(ب) الاستمرار في جهود بناء الشراكات مع المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال النقل واللوجستيات وإعداد برامج مشتركة معها لخدمة الدول العربية وتطوير قدراتها في إعداد السياسات وتنفيذها؛

(ج) تكثيف أنشطة التعاون الفني للدول الأعضاء لتعزيز قدراتها على تنفيذ متطلبات تسهيل التجارة وتعزيز دور النقل واللوجستيات في التنمية بحسب الإمكانيات المتاحة؛

(د) العمل على تعزيز قدرات الدول العربية على متابعة ورصد التقدم في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة المرتبطة بالنقل واللوجستيات وتقديم الدعم اللازم لها بحسب الإمكانيات؛

(هـ) استكمال تنفيذ مشروع المنصة الإلكترونية لنظام المعلومات الجغرافية لمتابعة ورصد التطورات المتعلقة بتنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في الدول العربية "إتساس"؛

(و) الاستمرار في تقديم الدعم الفني للدول الأعضاء لرفع القدرات في مجال السلامة المرورية والاستفادة من الفرص التي يتيحها صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية في هذا المجال؛

(ز) العمل ضمن فريق الأمم المتحدة المعني بإعداد خطة العمل الخاصة بتنفيذ عقد عمل الأمم المتحدة الجديد لتحسين السلامة المرورية 2021-2030 لنقل أولويات الدول العربية في مجال السلامة المرورية؛

(ح) السعي لتأمين الدعم لإنشاء مرصد عربي للسلامة المرورية؛

(ط) الاستمرار في رصد تأثيرات جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل واللوجستيات في المنطقة العربية، مع تسليط الضوء على إمكانيات التحول الرقمي في مواجهة الجائحة وتطوير القطاع على المدى الطويل.

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 العشرين
(البند 4 من جدول الأعمال)

6- أشار ممثل الأمانة التنفيذية إلى أن الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2020/2](#) التي تتناول ما تم تنفيذه من توصيات صادرة عن الدورة السابقة للجنة، وتعرض الأنشطة التي اضطلعت بها الأمانة التنفيذية في مجال النقل واللوجستيات في إطار برنامج عملها لعام 2020، إضافة إلى أنشطة التعاون الفني التي نفذتها بناءً على طلب الدول الأعضاء، معروضة أمام اللجنة للاطلاع عليها وإبداء الملاحظات بشأنها، إذا وجدت. وأضاف أنها قد أرسلت إلى ممثلي الدول الأعضاء عبر البريد الإلكتروني قبل انعقاد الدورة، ولم ترد أي ملاحظات بشأنها.

2- المستجدات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية
(البند 5 من جدول الأعمال)

7- قدّم ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2020/3](#)، عرضاً تناول فيه المستجدات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية، المنفذ بالتعاون الفني واللوجستي مع البنك الإسلامي للتنمية. وتطرق إلى أنشطة بناء القدرات للمنسقين الوطنيين، ونسب ملء البيانات وأسباب عدم اكتمالها. واستعرض عدداً من التوصيات، لافتاً إلى أنّ أي ملاحظات لم ترد من الدول الأعضاء في هذا الشأن.

3- تحسين السلامة المرورية: العالم والمنطقة العربية
(البند 6 من جدول الأعمال)

8- قدم ممثل الأمانة التنفيذية عرضاً تناول فيه تحسين السلامة المرورية في العالم والمنطقة العربية، مستنداً إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2020/4](#) ومتوقفاً عند وضع السلامة المرورية في البلدان العربية. وتطرق إلى المؤتمر الوزاري الدولي الثالث للسلامة المرورية، وقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 99/74 المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، إضافة إلى الإعلان الجديد لصندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية لتقديم مقترحات مشاريع لتحسين السلامة المرورية لعام 2020.

9- وفي معرض النقاش، استفسر بعض الحضور عن الاختلاف بين بيانات منظمة الصحة العالمية والبيانات الوطنية المسجلة المتعلقة بعدد الوفيات السنوية على الطرق، في ظل عدم تطابق الأرقام أحياناً، واستفسروا عن كيفية حسابها. وتساءل آخرون عن سبب الاستفادة من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية، وطريقة تقديم المشاريع، والمعايير المتبعة لنجاح المشروع المقدم، وسألوا عما إذا كان بإمكان بلد ما أن يلتزم تمويلياً لمشروع جديد إذا كان قد حصل على تمويل لمشروع آخر في السابق.

10- وقدّم عدد من ممثلي الدول الأعضاء لمحة عن آخر التطورات في قطاع النقل واللوجستيات في بلدانهم. فأشار مندوب جمهورية العراق إلى تشكيل لجنة مرور مركزية في العراق برئاسة وكيل وزارة الداخلية وعضوية مدير عام النقل. وأفاد أنّ العراق لم يشارك في مؤتمر ستوكهولم للسلامة المرورية لأنه لم يتلق دعوة لحضوره.

11- وتناول مندوب المملكة الأردنية الهاشمية استراتيجية السلامة المرورية التي أطلقها الأردن لخفض عدد الوفيات خلال الأربع سنوات القادمة. وهي تعالج مسائل الهياكل الأساسية وعددًا من القضايا التشريعية والتوعوية، وتتسم بالشمول، وتعتمد على تعاون جميع الجهات المعنية في الأردن. وأشار إلى أنّ عام 2019 شهد انخفاضاً ملموساً في أعداد وفيات المرور، إلا أنّ الأردن لم يتمكن من رصد هذه الأعداد بدقة في 2020 بسبب الإجراءات المتخذة في ظلّ جائحة كوفيد-19. واستفسر عن كيفية تحديد الوفيات الناتجة من حوادث المرور، وعمّا إذا كان المقصود بها الوفيات التي تقع في غضون ساعات أو أسبوع أو شهر بعد حدوث الصدام.

12- وأشار مندوب المملكة العربية السعودية إلى أنّ بلده طوّر مبادرة وطنية لتقليل عدد وفيات حوادث السير، وأن هذه المبادرة تشمل عدداً من المشاريع النوعية، كتحسين الطرق المفردة التي تسجّل اصطدام مركبات متقابلة وجهاً لوجه. وبدأ تنفيذ مشروع لرفع مستوى السلامة على الطرق المفردة وفقاً لمواصفات عالمية، مع إدخال بعض التعديلات لضمان تكيف سلوك قائد المركبة.

13- ولفت ممثل جمهورية السودان إلى أنّ بلده يتقدّم جميع الدول العربية من حيث الحوادث المرورية، وذلك لأسباب معروفة أهمها ترديّ حالة الطرق وعدم وجود أي طرق مزدوجة. لكن الخطة الحالية لوزارة النقل تتضمن تحويل ثلاثة طرق على الأقل إلى مزدوجة، مما يعني تحويل ما يقارب 1,250 كلم من أصل 6,800 كلم من الطرق السريعة في السودان. والهدف المرجو من هذا الإجراء هو خفض عدد الوفيات إلى النصف. وأضاف أن السودان وضع خطة لصيانة الطرق، لكن نقص التمويل يحول دون نجاحها، إذ إن التمويل يأتي عادة من وزارة المالية. وأفاد أن السودان سيرفع تقريراً للإسكوا حول الحوادث المرورية بعد الحصول على البيانات من وزارة الداخلية، وهي الجهة المختصة.

14- وتحدث مندوب المملكة المغربية عن المرصد الأفريقي للسلامة المرورية المنشأ مؤخراً، مشيراً إلى أنّه يترأس اللجنة المشرفة عليه. وأضاف أنّ العمل على المرصد قد استغرق عامين، وأن تقريراً صدر عنه بالفعل بمشاركة 24 بلداً أفريقياً، داعياً إلى الاستفادة من هذه التجربة الناجحة. وأكد أن الوكالة الوطنية للسلامة المرورية في المملكة المغربية هي الجهة المسؤولة الأولى، وأنها تعمل بالتنسيق والتعاون مع جميع الشركاء المعنيين بالسلامة المرورية.

15- وأثنى ممثل الأمانة التنفيذية على المبادرة الهامة التي قامت بها المملكة المغربية، وهي استحداث الوكالة الوطنية للسلامة المرورية. ونوه بتحويل ثلاثة طرق في السودان إلى طرق مزدوجة، مؤكداً على ضرورة مواكبة هذا التحديث بتطبيق جميع عوامل الأمان والشخصيات الإرشادية وضبط السرعات. وأضاف أنّ الوفاة بحدث مروري تعرّف بأنها الوفاة التي تحصل في غضون 30 يوماً بعد وقوع الصدام المروري.

16- وحول مؤتمر ستوكهولم، أوضح ممثل الأمانة التنفيذية أن الإسكوا ليست هي من أرسل الدعوات إلى المؤتمر، بل الحكومة السويدية ومنظمة الصحة العالمية. وتناول التباين في المعلومات حول عدد الوفيات الناتجة عن الحوادث المرورية المسجلة لدى الدول الأعضاء وبين مؤشرات منظمة الصحة العالمية. وأشار إلى أن الإسكوا لديها أيضاً نفس الملاحظات والتعليقات على المنهجية المتبعة في الحساب، ولكن تم اعتماد تقرير منظمة الصحة العالمية لعام 2018 بما أنه التقرير الوحيد الذي يتضمن أكبر كمية من البيانات لكل الدول، وذلك بناءً على منهجية موحدة لتخمين عدد وفيات المرور في جميع بلدان العالم. ولفت إلى أن هذا التباين يشمل جميع بلدان العالم التي تصنّف منظمة الصحة العالمية نظامها التوثيقي للسلامة المرورية بأنه ليس من الفئة الأولى. والمنظمة تقوم بتخمين عدد الوفيات بناءً على معادلة تأخذ في الاعتبار مستوى الدخل، وعدد المركبات والسائقين، ونسبة الالتزام بالقانون، ومعايير أخرى. وتقوم المنظمة بمعايرة هذه المعادلة على البلدان المتقدمة في مجال السلامة

المرورية، ثم تقوم، بناءً على هذه المعايير، بتطبيق متغيرات المعادلة على بقية بلدان العالم. ووجه ممثل الأمانة التنفيذية دعوة إلى جميع الدول الأعضاء للتواصل مع منظمة الصحة العالمية للحصول على موثوقية نُظْم الإحصاءات الحيوية الوطنية، وهي نُظْم السجلات المدنية للوفيات والولادات، حيث إنه يجب أن يكون نحو 80 في المائة من الوفيات محدد الأسباب حسب معايير المنظمة. وعندما يطبق أي بلد هذه المعايير وطرق العمل، يُفترض أن تأخذ المنظمة بتقاريره عوضاً عن الأخذ بتخميناتها.

17- وتناول ممثل الأمانة التنفيذية اقتراح تنفيذ مشروع إقليمي حول السلامة المرورية لتحسين جمع ومواءمة البيانات المتعلقة بصادمات المرور في البلدان العربية، ورفع مستوى موثوقية البيانات المقدمة من البلدان العربية في منظمة الصحة العالمية. وهذه الموثوقية مرتبطة بعوامل مختلفة، أهمها قيام البلد بتقديم الإحصاءات الحيوية. وتعمل الإسكوا على إعداد مشروع إقليمي في هذا الصدد يرفع إلى صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية، مما سيتطلب تعاوناً بين الإسكوا وجميع الدول الأعضاء. وفي هذا المجال، تتعاون الإسكوا مع مشروع النقل الأوروبي المتوسطي، الذي تناول في وقت سابق البيانات والاختلالات في بيانات البلدان المتوسطة المشمولة به، والذي صدر عنه دليل شاركت الإسكوا بمناقشته ومراجعتها.

18- وأكد ممثل الأمانة التنفيذية على أهمية إنشاء مرصد عربي للسلامة المرورية، والاستفادة من تجربة أمريكا اللاتينية ودول الكاريبي، ومن تجربة المرصد الأوروبي والمرصد الأفريقي والمرصد الآسيوي حول السلامة المرورية، لافتاً إلى التواصل المستمر مع المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية في القاهرة في هذا الشأن.

19- وفي ما يتعلق بكيفية الاستفادة من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية وطريقة تقديم المشاريع، أوضح ممثل الأمانة التنفيذية أنه لا يمكن لمنظمة ما أن تقدم أكثر من ثلاثة مشاريع بشكل منفرد، ويمكنها تقديم مشروع رابع إذا كان ذلك بالتعاون مع منظمة أخرى تابعة للأمم المتحدة. ومن هنا، اقترحت الإسكوا ومنظمة الصحة العالمية أن يكون المشروع الرابع مشروعاً إقليمياً يتعلق بإنشاء المرصد العربي وبقضايا البيانات. ويمكن لكل دولة عضو أن تقدم مشروعاً وطنياً واحداً فقط. ولا مانع في أن يقوم بلد سبق واستفاد من تمويل مشروع ما أن يقدم طلباً مرة أخرى، ولكن، من المنطقي أن تقوم الإسكوا بدعم الدولة التي لم تستفد من قبل في حال قُدمت إليها مشاريع من نفس المستوى من دولتين مختلفتين. وستطبق الإسكوا على هذه المشاريع نفس أسلوب التقييم الذي يعتمد الصندوق، لتكون مشاريعها متسقة إلى أعلى درجة ممكنة بحيث تحصل على التقييم المطلوب. وترد طريقة اختيار المشاريع من قبل الصندوق في دليل لوضع العلامات لتقييم كل مشروع، وذلك من قبل ثلاثة خبراء مستقلين يعينهم الصندوق. ولفت ممثل الأمانة التنفيذية إلى أن الدليل موجود بين الوثائق التي قدمتها الإسكوا للدول الأعضاء لصياغة مقترحات مشاريع ورفعها إليها في موعد أقصاه 24 كانون الأول/ديسمبر 2020.

باء- النقل واللوجستيات في ظل جائحة كوفيد-19

حلقة نقاش 1: أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية (البند 7 من جدول الأعمال)

20- استهلَّ ممثل الأمانة التنفيذية حلقة النقاش الأولى بعرض ورقة حول أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية (E/ESCWA/C.5/2020/CRP.1). فاستعرض مستجدات الجائحة والتحديات التي تطرحها على قطاع النقل واللوجستيات في العالم، والمبادرات والحلول التي تتيحها الأمم المتحدة لمواجهة تأثيرات الجائحة عليه. وعرض أيضاً بعض المؤشرات الرقمية لتأثير جائحة كوفيد-19 على حركة النقل الجوي والبحري في البلدان العربية.

21- وأبدى ممثل جمهورية السودان اهتمامه بورقة الإسكوا وأهمية البيانات المتعلقة بالنقل البحري. وتناول أثر الجائحة على عمال المناولة في السفن، حيث اليد العاملة منخفضة أساساً على السفن والموانئ بما أنّ مناولة بضائع الصب الجاف تتم عن طريق الرافعات ولا تحتاج إلى عمالة كثيفة. أما التأثير الأكبر على النقل البحري في السودان، فيقع على سفن الركاب، نظراً إلى وجود خط بور سودان-جدة الذي يشهد نسبة ركوب مرتفعة جداً مردها إلى اكتظاظه بالمسافرين إلى منطقة الخليج العربي. وقد أدت الجائحة إلى تكديس البضائع والمعدات والأغراض الخاصة بسفن الحاويات، لأن الكثير من العمال ما عادوا يداومون في مراكز العمل بشكل منتظم، إما بسبب إصابتهم بفيروس كوفيد-19 وإما وقايةً منه. يضاف إلى ذلك العزل المفروض على الباخرة لمدة 14 يوماً في حال الاشتباه بتسجيل إصابة بالفيروس على متنها، مما يؤثر بطبيعة الحال على حركة النقل والركاب وينعكس سلباً على الاقتصاد.

22- واستهل ممثل دولة الكويت كلامه بالإشارة إلى أنّ الدعوات التي تلقاها بلده للمشاركة في اجتماعات اللجان منذ عام 2015 قليلة. وفي ما يتعلق بآثار جائحة كوفيد-19، أفاد أن مجلس الوزراء الكويتي أسند إلى وزارة الصحة المسؤولية عن قيادة المرحلة ومواجهة الجائحة، وذلك حسب الاشتراطات الصحية لدولة الكويت وبما يتوافق مع معايير منظمة الصحة العالمية والمنظمة البحرية الدولية. وبناءً على ذلك، تم إصدار المراسيم وتعميمها على الوكالات ومشغلي السفن، ولم تواجه أية إشكاليات في تطبيقها. أما الصعوبات التي طرأت، فتعلقت بتبديل طواقم الطائرات، غير أن حلها كان بسيطاً نتيجة لتوقف حركة الطيران. وأشار إلى أن دولة الكويت استطاعت استغلال الأزمة إيجابياً من خلال تطوير برامجها الإلكترونية، وأنّ الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها في مجال النقل البري أدت إلى خفض حركة المسافرين والنقل الجماعي.

23- وأشار ممثل المملكة العربية السعودية إلى أن الهيئة العامة للموانئ اتخذت مبادرتين رئيسيتين للتخفيف من آثار الجائحة على القطاع على المدى المتوسط والبعيد، وذلك من بين العديد من الإجراءات الحكومية المتخذة لمعالجة التحديات والموجهة للعديد من شرائح المجتمع التي لها علاقة تعامله أيضاً مع الموانئ. والمبادرة الأولى كانت من خلال تمديد فترة الإعفاء من رسوم أرضيات التخزين في الموانئ، لتصبح عشرة أيام بدلاً من خمسة أيام في حالة جميع البضائع، الصادرة والواردة. وهدفت هذه المبادرة إلى تخفيف الأعباء المالية المترتبة على القطاع الخاص، وإلى تسهيل إجراءات التخزين عن طريق مهلة الإعفاء. وبلغ عدد المستفيدين منها 51,000 منشأة تعمل في الاستيراد والتصدير. أما المبادرة الثانية، فتمثلت في تأجيل تسديد الدفعات المستحقة للموانئ من الأجور لمدة 90 يوماً، للحد من آثار نقص السيولة المالية لدى العاملين في القطاع، وكذلك تقديم الدعم للشركات العاملة في النقل البحري والمساهمة في استمرارية النمو الاقتصادي. وقد بلغ عدد المستفيدين من الشركات المشغلة بالموانئ قرابة 180 شركة.

24- وأشار ممثل دولة فلسطين إلى أن الحكومة قامت، بالتعاون مع الجهاز المركزي للإحصاء، بإعداد دراسة حول حجم خسائر قطاع النقل بسبب الجائحة. وأضاف أنها نفذت بعض الإجراءات، كالإعفاء من 25 في المائة من الرسوم على التراخيص الممنوحة من وزارة النقل والمواصلات للمشتغلين في القطاع. وتم أيضاً تأجيل جميع المستحقات، نظراً إلى الإقبال الشامل في بداية الأزمة. وبعد ذلك، نُفذت تدخلات من خلال بعض الصناديق المخصصة التي أنشأتها الحكومة، وقدمت المصارف قروضاً ميسرة لعدة قطاعات، ومنها قطاع النقل.

25- وأكدت ممثلة المملكة الأردنية الهاشمية أنه في حين كانت آثار الجائحة على القطاع سلبية بمعظمها، فقد كانت إيجابية على البيئة، مؤكدةً أنه يجب دراسة الآثار البيئية للجائحة على مستوى البلدان العربية والمنطقة ككل. فالبيئة تأثرت إيجابياً بانخفاض نسبة الانبعاثات، مما يمكن أن يؤدي بدوره إلى خفض عدد الوفيات الناتجة عن الآثار البيئية السلبية.

26- ولفتت ممثلة جامعة الدول العربية إلى أنّ الجامعة قررت إصدار دليل استرشادي للتدابير الاحترازية في قطاع النقل يتعلق بطرق التعامل مع الحالات الطارئة، بما لا يقتصر على جائحة كوفيد-19 بل يشمل أي طوارئ تنشأ في المستقبل. وأضافت أن الدليل كان ثمرة تعاون مع الإسكوا والأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري والاتحادات العاملة في مجال النقل، حيث تم تقسيم مجالات العمل إلى ثلاثة، وهي النقل البري، والنقل البحري، والنقل الجوي. وقد غرض الدليل على المكتب التنفيذي للجامعة للموافقة عليه، ثم جرى تعميمه على جميع الدول العربية. وطلبت ممثلة جامعة الدول العربية من ممثلي الدول التي لم يصلها الدليل إرسال بريد إلكتروني إليها لإرساله.

27- وأشارت ممثلة الجمهورية العربية السورية إلى الإجراءات التي اتخذتها الحكومة السورية، ومن أهمها إلغاء شحنات عديدة من النقل، مما أدى إلى خفض معدلات الإنتاج وتوقف النقل التجاري على مستوى العبور الجوي للأجواء السورية. أما الإجراءات الاحترازية المتخذة، فتضمنت تعقيم السفن في جميع الموانئ السورية باستمرار، إضافة إلى تدابير الحجر الصحي، من دون إلغاء أية مشاريع بل التريث.

28- وأكد ممثل جمهورية مصر العربية على وجوب تغيير استراتيجية تداول البضائع بالنقل البري، وقدم مقترحاً من شأنه تسهيل عملية التجارة، وذلك بعد تجربة الـ Back to Back التي واجهت مشاكل كبيرة، خصوصاً في عملية نقل الخضروات والفاكهة. فهذه البضاعة يمكن أن تتعرض للتلف إثر خروجها من درجة حرارة معينة أو من مركبة مبردة مغلقة إلى مركبة أخرى غير مبردة، أو نتيجة لتدخل العنصر البشري المتمثل في التصدير في اتخاذ الإجراءات الاحترازية اللازمة. وأكد أنه يجب تغيير الاستراتيجية، مثلاً من خلال تداول الحاويات بطرق آمنة في النقل البحري، ونقل الحاويات المبردة عبر الحدود البرية بين الدول بالشاحنات الطرقيّة، بدون احتكاك مباشر بين السائق وموظفي المعابر الحدودية. واقترح أيضاً إنشاء تجهيزات معينة لتداول البضائع بالنقل البري كما يحدث في شحن حقائب الطيران. وفي ما يتعلق بحركة الركاب، اقترح استعمال QR Code يحتوي على جميع المعلومات المتعلقة بالرحلة ولصقه على الزجاج الخارجي للمركبة.

29- وأشار ممثل الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية إلى أنّ جائحة كوفيد-19 ألحقت أضراراً جسيمة بجميع دول العالم، وقوّضت تقدمها على مسار خطة التنمية المستدامة لعام 2030، مما يستدعي من جميع الدول مواجهة الجائحة على نحو يتماشى مع الخطة. وأفاد أن الاتحاد يقوم بالإعداد لورشة عمل دولية سوف تُعقد في شهر كانون الثاني/يناير 2021 لمناقشة مستقبل النقل البحري في ظل جائحة كوفيد-19، ووجه إلى جميع الحضور دعوة للمشاركة.

30- وأكد ممثل الأمانة التنفيذية أن الجائحة ألحقت أضراراً بجميع القطاعات في جميع البلدان، وتسببت بخراب كل عمليات الإنتاج في العالم. ونوّه بأنّ الكثير من المرصد البيئية سجلت تحسناً في البيئة في عدد من المدن الكبرى، من بينها مدن عربية. وكان من المتوقع أن تتحسن سلامة المرور لأن الطرق أصبحت خالية بفعل تدابير الإغلاق، غير أنّ تزايد سرعات القيادة أدى إلى نتائج مختلطة على صعيد السلامة المرورية. وفي ما يتعلق بالإجراءات الإلكترونية، تدعم الإسكوا قضايا التحول الرقمي والتحول إلى استخدام التكنولوجيا التي تهدف إلى تحقيق أهداف كتسهيل خدمة المواطنين، وتيسير الحصول على الخدمة من خلال المنصات المتاحة على الهواتف الذكية. وغالباً ما تكون هذه التكنولوجيات من الطرق الفعالة لمكافحة قضايا الفساد المألوفة في بعض التعاملات بين المواطنين والموظفين الحكوميين، لا سيما تلك المتعلقة بالموانئ. وتعمل الإسكوا على مشروع يتعلق بالتطبيقات والابتكار التكنولوجي لتطوير قطاع النقل البري. وقد أرسلت استبياناً إلى جميع الدول العربية لمسح واقع التطبيقات التكنولوجية في هذا القطاع في كل منها، ووردتها إجابات من 12 دولة. وسيقدّم عرض عن واقع التطبيقات الإلكترونية والرقمية في قطاع النقل البري في ورشة عمل ستُخصص لذلك، بعد الانتهاء من إعداد التقرير الذي يتوقع أن يصدر في مطلع العام القادم. وختم ممثل الأمانة التنفيذية مداخلته بتوجيه الشكر لممثلة جامعة الدول العربية، معرباً عن الاستعداد الدائم للتعاون مع جامعة الدول العربية، مؤكداً أن الإسكوا جزء من أسرة النقل العربي.

جيم- النقل البري و خطة التنمية المستدامة لعام 2030

1- النقل البري المستدام في الأردن (البند 8 من جدول الأعمال)

31- قدّم ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة E/ESCWA/C.5/2020/5، عرضاً حول مشروع النقل البري المستدام في الأردن تناول فيه تفاصيل المشروع الممول من حساب الأمم المتحدة للتنمية، وموضحاً أن الهدف من المشروع هو تعزيز قدرات خمسة من البلدان النامية هي الأردن، وباراغواي، وجورجيا، وصربيا، وكازاخستان، في مجال النقل المستدام وتحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل. وأضاف أن المشروع يرمي إلى تعزيز قدرة الدول على تطبيق مؤشرات الربط، ومعالجة الثغرات التي تحددها المؤشرات في البنى الأساسية المادية وغير المادية، وتعزيز القدرة الفنية والمؤسسية على تجميع البيانات القطرية سنوياً، ورصد التقدم المحرز.

32- وفي معرض النقاش، تناول رئيس الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري مؤشراً ورد في العرض المتعلق بجائحة كوفيد-19 وأثرها، اسمه "مؤشر الجاهزية للأوبئة". واعتبر أن المؤشرات المعيارية لتقييم مستوى مؤشرات الربط تشمل كل العناصر باستثناء مؤشر التكنولوجيا، متمنياً إضافة مؤشرات جديدة ترتبط بالبعد التكنولوجي وتتيح، مثلاً، الحصول على جميع بيانات المركبات التي تتحرك على الطرق للرجوع إليها في أي نقاش عن النقل والنقل على الطرق واستخدام التكنولوجيا، وذلك من خلال ما يسمى Intelligence Transport Systems. والمقصود بذلك ليس تحصيل الرسوم بقدر ما هو الحصول على قاعدة بيانات غنية ودقيقة تساعد الدولة في وضع رؤى للمستقبل، وخدمة أهداف أمنية، مثل تمكين الدولة من الاطلاع على كل التحركات على الطرق أو رصدها. وختاماً، طلب رئيس الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري وضع مؤشر يُسمّى "مؤشر البنية التكنولوجية".

33- في موقع الرد، اتفق ممثل الأمانة التنفيذية مع ممثل الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري على أهمية مؤشر البنية التكنولوجية، مشيراً إلى أنه مشمول في مجموعة مؤشرات الهياكل الأساسية. وأفاد أن الهدف من العرض هو إطلاع الجميع على موضوع المشروع والحصول على آراء بناءة بشأنه. وأضاف أن هذا الطلب سيؤخذ في الاعتبار ليخصّص للتكنولوجيا مؤشر معياري منفصل قائم بذاته، وذلك في حال جرى التمديد للمشروع. أما في الوقت الحالي، فجميع محاور الدراسة تتناول التكنولوجيا، والهياكل الأساسية للنقل مشمولة بالجزء الأكبر منها.

2- النقل البري و خطة التنمية المستدامة لعام 2030 حلقة نقاش 2: دور التكنولوجيا والابتكار في تطوير قطاع النقل البري في المنطقة العربية (البند 9 من جدول الأعمال)

34- قدّم ممثلان عن الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة E/ESCWA/C.5/2020/CRP.2، عرضاً حول دور التكنولوجيا والابتكار في تطوير قطاع النقل البري في المنطقة العربية. وتضمن العرض مراجعة للدراسات السابقة للإسكوا حول دور التكنولوجيا والابتكار في تطور قطاع النقل، ومشروع الإسكوا لعام 2020 حول دور التكنولوجيا والابتكار في تطوير قطاع النقل البري في البلدان العربية ونتائج مسح الإسكوا حول واقع التطبيقات التكنولوجية في قطاع النقل البري في البلدان العربية، علماً أن هذا المشروع كان ثمره تعاون بين قسم الابتكار

التكنولوجي ومجموعة النقل في الإسكوا. ولفت ممثلا الأمانة التنفيذية إلى أن اهتمام الإسكوا بمجال النقل وقضايا التكنولوجيا يصب في إطار رؤية الإسكوا الاستراتيجية لتطوير النقل المتعدد الأنماط في المنطقة العربية، والتي طُرحت خلال الدورة الثامنة عشرة للجنة النقل واللوجستيات المنعقدة عام 2017. وتمثلت إحدى مراحل مشروع الإسكوا المتعلق بصياغة رؤية استراتيجية لتطوير النقل المتعدد الأنماط في المنطقة العربية في إعداد دراسات تحضيرية. وتعلقت هذه الدراسات بنظام المعلومات الجغرافية، ومحركات التغيير الكبرى في النقل العالمي، ومنها الثورة الرقمية وتطبيقاتها في قطاع النقل. ونوّها بدور الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري في استحداث درجة الماجستير في مجال قضايا الذكاء الاصطناعي، وتمنيا على ممثلها إطلاع الحضور على تجاربها في هذا المجال بعد إدلاء ممثلي الدول الأعضاء بمداخلاتهم.

35- وأكد ممثل الاتحاد العربي لغرف الملاحة على ضرورة رفع مستوى القدرات البشرية في وزارات النقل، بحيث تصبح جميعها على دراية تامة ببعض المصطلحات الجديدة مثل eCommerce (التجارة الإلكترونية) وeTIR (النموذج الإلكتروني لاتفاق النقل الدولي العابر للحدود) وغيرها، لافتاً إلى أن خطوط السير في الدول الأفريقية تتبع هذا التحديث في نُظم السير وقواعد الطرق. وأكد أيضاً على أهمية التنمية البشرية على جميع المستويات، طالباً من الإسكوا الاهتمام بالعنصر البشري، وليس فقط العمل على مستوى الحكومات والوزارات. وأعطى مثالاً على المنظمة البحرية الدولية واهتمامها بالعاملين في قطاع النقل البحري، خصوصاً بعد جائحة كوفيد-19، وكذلك منظمة العمل الدولية والقطاع الخاص. ومتوقفاً عند تجربة الأردن، أعرب عن رغبته في أن يُعتمد الأردن كنموذج مبدئي أو تجريبي، وأن يقوم ممثلون عن جميع الدول العربية بزيارة الأردن وحضور الاجتماعات عوضاً عن الاكتفاء بعرض تجربة دولة واحدة فقط على باقي الأعضاء، وذلك لنعم الفائدة على الجميع. وأضاف أن اجتماعات الإسكوا تفيد فقط النخبة من العاملين في القطاع، كالاتحادات والأكاديمية وغيرهم، وليس جميع العاملين به، وخصوصاً من ناحية تفاعل القطاع الخاص مع القطاع الحكومي.

36- وأطلع ممثل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الحضور على خبرة الاتحاد في ما يتعلق بمرور شاحنات النقل البري عبر الحدود، لافتاً إلى أنه على الرغم من وجود التكنولوجيا وتطبيقها في العديد من الدول، لا تزال الشاحنات تقف على الحدود لساعات طويلة، أو لعدة أيام أحياناً. ويعود هذا التأخير إلى التدقيق الأمني على جميع المعابر الحدودية، بما أن الجمارك اليوم هي خط الدفاع الأول لأي دولة. وعلى الرغم من وصول كافة البيانات ومعلومات الشحنات إلى الحدود بشكل مسبق، فيجب اكتساب الثقة بالنظام المستخدم، وكذلك ثقة الناقلين وشركات الشحن والتخليص والجهات المعنية الأخرى. واليوم، تخضع الشاحنات للمسح الشعاعي، ثم التفيتيش، لغاية تفريغ البضائع بشكل كامل وإعادة تحميلها في بعض الحالات، مما يؤدي إلى التأخير. ولحل هذا الموضوع، يجب تعزيز ثقة السلطات المختصة في الأنظمة المطبقة والتكنولوجيا المستعملة. وإضافة إلى موضوع eTIR، فإن خبرة نظام اتفاق النقل الدولي العابر للحدود بشكل عام ترفع المستوى الأمني للعمليات التجارية، وذلك لوجود ضوابط دخول تحول دون استخدامه من قبل جميع الشركات. وبالتالي، هناك معايير دخول موحدة لانتقاء وقبول شركات تكون صاحبة فعالية ليس فقط في الدولة التي تدخل من خلالها إنما في كل دول العالم. وأما المركبات المستعملة في نظام TIR، فلها مواصفات دولية عالية المقاييس ولا يمكن التلاعب بها بعد إغلاقها من قبل السلطات الجمركية. وأكد ممثل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أن ما يميز نظام الاتحاد أو نظام الإعلان المسبق عن البضائع هو أن الربط مع السلطات الجمركية يجري بشكل مجاني بالكامل، إذ إن الإتحاد لا يتقاضى أي عائد مادي مقابل الربط الإلكتروني أو عمليات التدريب التي يوفرها لتطبيق TIR في أي دولة. كما دعا ممثلي الدول التي تطبق هذا النظام بالفعل أو انضمت إليه حديثاً إلى التواصل مع الاتحاد للعمل على رفع مستوى قطاع النقل.

37- ورأى رئيس الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري أنه من الضروري أن يكون هناك تعاون مستمر مع الإسكوا، مؤكداً على ما ورد في مداخلة اللواء بحري حاتم القاضي لناحية أهمية تعزيز إمكانات

العنصر البشري العامل في قطاع النقل. وذكر بأن الأكاديمية كانت لها رؤية مستقبلية للتكنولوجيا، وأنها بدأت بإعداد الدراسات ذات الصلة منذ سنوات، وأنشأت كلية متخصصة في مجال الذكاء الاصطناعي. ولتحقيق رؤيتها المستقبلية، تعمل الأكاديمية على إعداد كوادر بشرية عربية قادرة. وهي توفر اليوم العديد من الاختصاصات في مرحلتها الماجستير والدكتوراه، حيث يحصل المتعلم على شهادتين مزدوجتين، الأولى من الأكاديمية والثانية من جامعة Universitat Autònoma de Barcelona (جامعة برشلونة المستقلة)، التي تحتل المرتبة 283 عالمياً. وكل ما أتى ذكره من تكنولوجيا وتطبيقات محتملة في مجال النقل يقع في صلب هذا الاختصاص. وتمنى أن يتسنى تنفيذ مشروع طموح مشترك بين الإسكوا والأكاديمية لرفع قدرات الكوادر البشرية في كيفية استعمال هذه التطبيقات وحفظها والتأمين عليها، خصوصاً من ناحية البيانات التي سوف تشكل ثروة للمستقبل.

38- وطلب ممثل دولة الكويت تخصيص فترة كافية للردود على الاستبيان الذي أعدته الإسكوا، وذلك للخروج بنتائج أفضل. ورأى أن استجابة الأجهزة الحكومية للتطوير التكنولوجي ستكون بطيئة لما تتسم به طريقة عمل الأجهزة الحكومية من روتين إداري. لذلك، يجب التركيز على انخراط القطاع الخاص في توفير التكنولوجيا لقطاع النقل للحصول على نتائج أفضل.

39- وأشار ممثل جمهورية السودان إلى أن بلده محاط بأكثر من خمس دول، مما يجعله بلد عبور ومنفذاً رئيسياً لهذه الدول. وفي ضوء التطور الصناعي الكبير الذي تحققه جمهورية مصر العربية اليوم، يتطلع السودان إلى أن يكون معبراً لمنتجاتها باتجاه جنوب وغرب وشرق أفريقيا. ولفت إلى أن السودان يجد في هذا الاجتماع وشقه المتعلق بالتكنولوجيا وصلتها بقطاع النقل فائدة كبيرة. وطرح فكرة إيجاد نظام مشابه لنظام إصدار جواز السفر يكون مخصصاً للمركبات، ويشمل كل الأساسيات القانونية والأمنية والتحديات التجارية ومسائل السلامة المرورية والتنسيق مع الدول العابرة. وأضاف أن الترانزيت هي حالة هامة جداً وهدف أساسي بالنسبة للسودان. ووافق ممثل الأمانة التنفيذية رآيه بأن تحسينات التطبيقات أقل كلفة من تحسينات الهياكل الأساسية نفسها. وأطلع الحضور على إحدى تجارب قطاع النقل البحري، وهي تطبيق النافذة الموحدة في بور سودان، التي تهدف إلى زيادة كفاءة الميناء بنسبة 300 في المائة وتوفير كلفة بناء ميناءين جديدين. وطلب من الإسكوا وضع معايير للتطبيقات المستخدمة حالياً، وخاصةً eTIR، مبدئياً استعداد السودان لطلب المساعدة من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

40- وتطرق مدير خلية أنظمة النقل الذكي والإدارة الإلكترونية في وزارة النقل التونسية إلى البيانات المفتوحة والوصول إلى المعلومات، حيث أبدى ملاحظتين. الملاحظة الأولى تناولت فتح البيانات المتعلقة بالنقل واللوجستيات من قبل الوزارات والجهات المنظمة للنقل البري وغيرها، لتنفيذ ما يُسمى "التشاركية"، ليتسنى لجميع العاملين بالقطاع من استعمال البيانات التي تفتحها أو تعرضها الوزارات المتعلقة بالنقل البري. ولقد قامت تونس بوضع جميع البيانات في ما يسمى "البوابة الوطنية للبيانات المفتوحة" وفي شكل طبقات مختلفة. وهذه البيانات قابلة للاستعمال، ويمكن للشركات أخذها دون انتظار السلطات الحكومية لإنجاز التطبيقات. أما الملاحظة الثانية، فتناولت استفادة وزارة النقل التونسية من مشروع النقل الأوروبي المتوسطي في مجالي أنظمة النقل الذكية والسلامة المرورية. وطالب بإنشاء بوابة للبيانات والأنظمة الذكية والتطبيقات توضع بتصرف الدول الأعضاء للاستفادة منها.

41- وفي معرض الرد، أشارت ممثلة الأمانة التنفيذية إلى أنها توافق على طرح تونس حول البيانات المفتوحة، وأن تونس متقدمة بهذا الموضوع إضافة إلى عدة دول عربية تعتمد مبدأ البيانات المفتوحة بالفعل. وأكدت على أهمية اعتماد البيانات المفتوحة في زيادة فعالية قطاع النقل وتطوير تطبيقات جديدة تفيد المجتمع بشكل أساسي، وهنا يدخل عنصر الشباب لأن عملية فتح البيانات تولد فرص عمل جديدة لهم. وأضافت أن تونس قامت بتنظيم

هاكاثون (Hackathon) للبيانات المفتوحة، متمنية أن تتشارك تونس بعض المعلومات أو التجارب المتعلقة بمسألة البيانات المفتوحة، وهي من الأسس التي توصي بها دراسة ستصدر قريباً حول التكنولوجيا والابتكار من أجل تطوير النقل البري في المنطقة العربية وتتضمن توصيات هامة تتعلق بالبيانات المفتوحة. وأشارت إلى أن الإسكوا تطرقت إلى هذا الموضوع في هذه الدراسة ضمن التكنولوجيات الناشئة التي تعتبر من التطبيقات الجديدة التي لم تطبق إلا في بعض الدول. ونوهت ببعض التكنولوجيات الحديثة، مثل الذكاء الاصطناعي وانترنت الأشياء وسلاسل الكتل وغيرها التي لم تطبق في النقل البري، أو حتى في المجالات الأخرى، ما عدا في بعض دول الخليج العربي. ولذلك، أرسلت استبياناً للدول الأعضاء حول تجاربها الناجحة في مجال التكنولوجيات في النقل البري في الدول العربية، لكن الأجوبة جاءت قليلة جداً. وتمنت الحصول على المزيد من القصص الناجحة لنشرها عبر بوابة إلكترونية، كما في حالة تونس، أو استثمارها في الدراسة أو في ورش عمل لاحقة. ويمكن أن يكون استرشاد الدول العربية بتجارب الدول العربية الأخرى ذا فائدة أكبر من نقل تجربة دول متفوّقة تختلف عن الدول العربية بطبيعتها وظروفها. وأضافت أن الإسكوا حريصة على بناء القدرات في المجال التكنولوجي، من خلال إتاحة دروس عبر الإنترنت.

42- وفي معرض الرد، نوه ممثل الأمانة التنفيذية بملاحظة اللواء البحري حاتم محمود القاضي، رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، حول أهمية رفع كفاءة السائقين في مجال النقل البري. وأوضح أن الإسكوا لا تستطيع القيام بهذا الدور لوحدها، لكنها تكمل أدوار جهات أخرى في هذا المجال. ودور الإسكوا كمنظمة إقليمية هو دعم الحكومات، ورفع الكفاءات، والإحاطة بالتطورات الحديثة والمستقبلية، ووضع المعايير، وتطوير الأطر التنظيمية. وأضاف أن الإسكوا تكمل دور الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، بشكل مباشر أو غير مباشر، أو من خلال الجهات الوطنية التي تعمل لمنح شهادة الجدارة (CPC) لمدراء شركات النقل البري أو السائقين. وأشار إلى تجربة تركيا في إتاحة العمل بالنقل البري الدولي للشركات التي تمتلك تلك الشهادة فقط. فقد مُنحت مهلة خمس سنوات لكل السائقين لاتباع دورة والحصول على الشهادة. واقترح اعتماد الحصول على الشهادة في جميع الدول التي تريد رفع كفاءة سائقيها. وبناءً على ملاحظة ممثل السودان بأن بلده هو بلد عبور للعديد من الدول المجاورة، نصح ممثل الأمانة التنفيذية بالعمل على رفع كفاءة السائقين السودانيين ليحصلوا على شهادة الجدارة أو ما يشبهها. ونوه أيضاً بدور الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري في إعداد جمهور المتخصصين في قطاع النقل، بدءاً بمنح شهادات لضباط السطح الذين يصبحون قباطنة، وصولاً إلى إعداد الكوادر البشرية في مختلف المهن المتعلقة بالنقل، لا سيما النقل الدولي واللوجستيات. وأشار إلى أن الإسكوا تتعاون حالياً مع الأكاديمية في غياب إطار تنظيمي. ووافق ممثل الكويت رأيه بشأن الدور المهم للقطاع الخاص الذي يمكن أن يكون أكثر مرونة من الجهات الحكومية في الاستجابة للتغيرات التكنولوجية، وفي مساعدة هذه الجهات على تنفيذ بعض التطبيقات. وأضاف أن ذلك يدخل ضمن التوصية رقم 4 التي اقترحتها الإسكوا، وهي النظر بطرق مبتكرة في تمويل توطين التطبيقات التكنولوجية في مجال النقل البري، عبر التشاركية بين القطاع العام والخاص. وبشأن طرح ممثل تونس المتعلق بتطبيق النظام النقل الذكي، أشار إلى أن دولة فلسطين أعربت عن اهتمامها بتطبيق هذا النظام كذلك.

43- وفي معرض النقاش، أبدى ممثل الاتحاد العربي للنقل البري ملاحظتين. الملاحظة الأولى تعلقت بشهادة الجدارة (CPC) وتدريب السائقين ومدراء النقل. وقال إن الاتحاد نظم العديد من الدورات بالتعاون مع نادي السيارات الملكي في الأردن والاتحاد العربي للنقل الطرقي، وكانت متميزة وناجحة، ودورات (ADR) حول نقل البضائع الخطرة للسائقين. غير أن هذه الدورات ليست إلزامية بموجب القانون في الدول العربية، مما يجعل تجربة هذه الدول أقل نجاحاً من تجربة تركيا أو العديد من الدول الأوروبية. ورأى أن الخضوع لهذه الدورات يجب أن يكون إلزامياً لمن يريد العمل في قطاع النقل، لأن ذلك من شأنه تحقيق مصلحة مشتركة للسائقين والبلد، من خلال رفع مستوى السلامة المرورية، وتعزيز الكفاءة في إدارة قطاع النقل في الدول العربية. وأضاف

أنّ الاتحاد على استعداد دائم لتدريب السائقين والمدراء لكافة الدورات التي تنص عليها اتفاقيات الأمم المتحدة ويشرف على تنفيذها الاتحاد الدولي للنقل البرقي. أما الملاحظة الثانية، فهي أن البعض يرى انحيازاً للنقل البري للركاب وتقصيراً في إعطاء الأهمية لشاحنات نقل البضائع. وتحدث عن ورشة العمل حول eTIR، المزمع عقدها في الأسبوع القادم. وستتطرق إلى العامل الثقافي، وعدم الإلمام باللغات الأجنبية لدى السائقين العرب، مما يحول دون تفاعلهم مع التكنولوجيا. وستتطرق أيضاً إلى الهياكل الأساسية التكنولوجية أو الإلكترونية للحدود والمعابر، وهي أيضاً دون المستوى المطلوب. لذلك، تشكل تنمية العنصر البشري محورياً أساسياً في عملية التنمية والتطوير، إذ إنّ التدريب والتأهيل سيمكّنان من تطبيق التكنولوجيا بشكل صحيح.

44- أشار ممثل الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري، في ما يتعلق بمنح شهادة الجدارة، إلى أن الأكاديمية تقوم أيضاً بإعطاء دورات في النقل واللوجستيات، وأن التعاون مع الإسكوا بدأ منذ أكثر من عشر سنوات، وأن هذا التعاون تعزّز في الآونة الأخيرة.

45- وأشار ممثل المملكة الأردنية الهاشمية إلى الاتفاقية المبرمة بين الأردن واتحاد النقل العربي والدولي لرفع كفاءة العاملين في قطاع النقل البري. وأوضح أن لديه كتاباً رسمياً بتشكيل مجلس أمناء خاص لهذا المشروع، وأن العمل جارٍ حالياً على اتخاذ خطوات ملموسة لإنجاح هذا المشروع بحيث يكون نموذج تجربة ناجحة للجميع ويحقق الأهداف المرجوة.

46- وفي معرض الرد، أكد ممثل الأمانة التنفيذية أنّ الجميع على المستوى الإقليمي قادرون على المساهمة بشكل بناء. فيمكن للأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري أن تؤدي دوراً في منح الشهادات للمعنيين في مصر والسودان والمنطقة ككل، ويمكن للاتحاد العربي مشاركة الأكاديمية في ذلك. وذكر أن الأردن عنده تجربة في إنشاء مركز إقليمي للتدريب، من خلال التعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري ونادي السيارات الملكي في الأردن. كما أن هناك أدواراً تكمل بعضها البعض وتتيح الوصول إلى النتائج المرجوة، وهي رفع مهارات السائقين وإدارات شركات النقل البري. ورأى أن قطاع النقل البري يعاني في هذا المجال أكثر من جوانب النقل الأخرى. فمهن النقل الجوي والبحري هي مهن على درجة عالية من التنظيم، وتتطلب شهادات عالية يتم الاستعداد لها على امتداد فترات زمنية معينة، وخصوصاً للقباطنة. أما النقل البري، فينقسم بالتشفت، حيث إنه نظام مفتوح لكل من يملك إجازة سوق أو مركبة تسير على الطرق، حتى إنه يختلف عن النقل السككي. وأكد أن الإسكوا تعمل مع الدول الأعضاء والجهات المعنية بالنقل البري، من وزارات وهيئات متخصصة، لتبادل الخبرات ومساعدة هذه الهيئات على تطبيق المعايير والأنظمة، والأدلة الإرشادية، والأطر التنظيمية في الدول الأعضاء. ولا يزال هذا الدور منوطاً باللجان الإقليمية للأمم المتحدة، خلافاً للنقل الجوي والبحري اللذين تُعنى بهما منظمات فنية متخصصة، نظراً لارتفاع المستوى الفني في القطاعين.

دال- موعد ومكان انعقاد الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات (البند 10 من جدول الأعمال)

47- اقترح ممثل الأمانة التنفيذية للإسكوا عقد الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات في مقر الإسكوا في بيروت في أواخر عام 2021، وقد تمت الموافقة على هذا المقترح.

هاء- ما يستجد من أعمال (البند 11 من جدول الأعمال)

48- لم تتقدم أي دولة بأي طلب في إطار هذا البند.

واو- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الحادية والعشرين
(البند 12 من جدول الأعمال)

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

ثالثاً- تنظيم الدورة

ألف- المكان وتاريخ الانعقاد

50- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الحادية والعشرين افتراضياً في جلستين، الأولى في 24 تشرين الثاني/نوفمبر 2020 والثانية في 8 كانون الأول/ديسمبر 2020.

باء- الافتتاح

51- افتتحت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الحادية والعشرين افتراضياً، في 24 تشرين الثاني/نوفمبر 2020، في الساعة العاشرة صباحاً. وألقت السيدة نبيلة نبعة، مديرة التخطيط والتعاون العربي والدولي في وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية، كلمة شكرت فيها الأمانة التنفيذية على تنظيم أعمال الدورة، والتي تمثل منصة هامة لتبادل الخبرات والتجارب والمعارف وفتح آفاق معرفة مشتركة بين الدول. وأشادت بتنفيذ الأنشطة المدرجة ضمن برنامج عمل الإسكوا للعام 2020، والمعنية بتحقيق الازدهار الاقتصادي المشترك في مجال النقل واللوجستيات، والقيمة العلمية والفنية التي ركزت عليها الأنشطة المقدمة خلال ترؤسها الدورة العشرين للجنة. كذلك، أشادت بالتوصيات الهامة التي صدرت عن هذه اللجنة، والتي ساهمت في تعزيز دور النقل واللوجستيات في التنمية والتكامل الإقليمي، والتحصير لتعاون مشترك أكثر تكاملاً يخدم دول المنطقة العربية في إطار علاقات تعاون وتنمية إقليمية معززة.

52- وشكرت السيدة نبعة الأمانة التنفيذية للإسكوا على إصدار موجز سياسات عمل حول تأثير جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل في المنطقة العربية، والتأثيرات المباشرة على حركة النقل الجوي والبري للركاب ونقل البضائع، والتوصيات المقدمة للدول الأعضاء حول التعامل مع هذه التأثيرات، وخاصة على المدى الطويل.

53- وألقى السيد محمد مختار الحسن، رئيس مجموعة الازدهار الاقتصادي المشترك في الإسكوا، كلمة الأمانة التنفيذية. وأشار إلى الظرف الاستثنائي الذي يُعقد فيه الاجتماع افتراضياً هذا العام بسبب انتشار الجائحة، وما نتج عنه من قيود على السفر والتنقل. وركز على عمل لجنة النقل واللوجستيات في الإسكوا، والمتمحور حول وضع الأولويات المتعلقة بأنشطة الأمانة التنفيذية ورصد التطورات في الدول الأعضاء، ومتابعة التقدم المحرز في مجال النقل واللوجستيات في المنطقة العربية. واستعرض أبرز المواضيع التي ستتناولها الدورة، وطلب من ممثلي الدول الأعضاء إبداء رأيهم في الخدمات الفنية التي تقدمها الإسكوا، لتحقيق مزيد من الاتساق مع احتياجات البلدان.

جيم- الحضور

54- شارك في الدورة الحادية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ممثلون وممثلات عن 15 دولة عضواً في الإسكوا. وشارك فيها عددٌ من المنظمات الإقليمية والخبراء. وترد قائمة المشاركين والمشاركات في المرفق الأول لهذا التقرير.

دال- انتخاب أعضاء المكتب

55- 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 تقرر اللجنة غير ذلك". فتولت جمهورية السودان رئاسة الدورة الحادية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات بعد أن تولت الجمهورية العربية السورية رئاسة الدورة العشرين، المنعقدة من 9 إلى 10 كانون الأول/ديسمبر 2019 وحتى تاريخ افتتاح الدورة الحادية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات في 24 تشرين الثاني/نوفمبر 2020.

هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى

56- أقرت لجنة النقل واللوجستيات في جلستها الأولى جدول الأعمال بصيغته المعروضة عليها في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2020/L.1](https://www.un.org/Depts/los/escwa/2020/L1/E/ESCWA/C.5/2020/L.1).

واو- الوثائق

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

المرفق الأول

قائمة المشاركين

ألف- الدول الأعضاء في الإسكوا

<u>الجمهورية العربية السورية</u>	<u>المملكة الأردنية الهاشمية</u>
المهندسة نبيلة نبعة مدير التخطيط والتعاون الدولي وزارة النقل	السيدة وسام التهتموني أمين عام الوزارة وزارة النقل
<u>جمهورية السودان</u>	السيد نعيم حسان مدير الدراسات والتخطيط وزارة النقل
السيد محمد عبد القادر كدام مدير إدارة التخطيط وزارة النقل والتنمية العمرانية	السيد مجدي أبو حمودة مدير سلامة النقل والبيئة وزارة النقل
السيدة نجوى محمد فضل الله وزارة النقل والتنمية العمرانية	السيدة هالة عرار رئيسة قسم التخطيط والمنسقة الوطنية لمشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل وزارة النقل
السيد أسجد فيصل وزارة النقل والتنمية العمرانية	<u>مملكة البحرين</u>
السيدة انتصار عثمان وزارة النقل والتنمية العمرانية	السيد سامي عبد الله بوهزاع وكيل وزارة المواصلات للنقل البري والبريد
السيد محمود الحبر وزارة النقل والتنمية العمرانية	السيد بدر هود آل محمود الوكيل المساعد للموانئ البحرية وزارة المواصلات للنقل البري والبريد
<u>العراق</u>	السيدة منيرة سالم البوعيين وزارة المواصلات للنقل البري والبريد
السيد طالب عبدالله بايش الوكيل الفني وزارة النقل	<u>الجمهورية التونسية</u>
السيد علي أحمد محمود البارودي مسؤول شعبة التنسيق والتكامل الوطني والإقليمي اللجنة الوطنية العراقية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الإسكوا وزارة النقل	السيد محمد مهدي الفتيتي وزارة النقل واللوجستيك
<u>سلطنة عُمان</u>	السيد رضا عرجون وزارة النقل واللوجستيك
السيد أحمد بن سليمان اليعربي مدير النقل البري وزارة النقل	

دولة فلسطين

السيدة زهراء الخلفي
مهندسة
مديرية الاستراتيجية والبرامج والتنسيق بين أنواع النقل
وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء

السيد محمد حمدان
الرئيس التنفيذي للمجلس الأعلى للمرور
وزارة النقل والمواصلات

دولة الكويت

السيد بن ناصر بو العجول
مدير النقل البري واللوجستيك

السيد جمال الكندري
الوكيل المساعد لقطاع النقل

المملكة العربية السعودية

المهندس أحمد بن عثمان العتيبي
مهندس تخطيط طرق
وزارة النقل

السيد عبدالهادي المري
مدير ادارة النقل البري

المهندس أحمد بن علي القحطاني
وزارة النقل

السيد حسين أفضلي
مراقب الشؤون البحرية الدولية

السيد حمد بن محمد العبد الله
وزارة النقل

السيد محمد زيدان
رئيس قسم النقل الجماعي والعمليات اللوجستية

المهندس عبد الله بن مسفر القحطاني
الهيئة العامة للنقل

الجمهورية اللبنانية

السيد حمود بن عبد الله العلي
مدير الإدارة العامة للشركات الاستراتيجية
الهيئة العامة للموانئ

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

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

السيد محمد المختار أحمد بنان
إدارة الدراسات والبرمجة والتعاون

جمهورية مصر العربية

السيد محمد المختار الشيخ
مدير الدراسات والتوثيق

السيد المهندس سيد متولي
رئيس جهاز النقل البري الداخلي والدولي لنقل البضائع
وزارة النقل

السيد محمد لمين خليفة
مدير السلامة الطرقية

السيد أمجد عبد العليم
باحث اول
وزارة النقل

الجمهورية اليمنية

السيد زين محمد زوم
القائم بأعمال الوكيل المساعد لقطاع الشؤون البحرية والموانئ

المهندسة خديجة حسنى رياض محمد العادلي
مهندس تخطيط
وزارة النقل

المملكة المغربية

السيد علي حيدر محروق
القائم بأعمال رئيس الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري

السيد محمد حدوشي
رئيس مصلحة الدراسات التقنية للنقل متعدد الأنواع،
مديرية الاستراتيجية والبرامج والتنسيق بين أنواع النقل
وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء

السيد مفيد فضل علي محمد
مدير إدارة الموانئ

باء- المنظمات الإقليمية والدولية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

الدكتور إسماعيل عبد الغفار إسماعيل
رئيس الأكاديمية

الدكتور مصطفى رشيد
المستشار الاقتصادي ومساعد رئيس الأكاديمية
للشؤون العربية

السيدة آيه الجارحي
عضو هيئة التدريس بكلية النقل الدولي واللوجستيات بفرع
القرية الذكية

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

السيد رامي قاروط
مستشار لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

البنك الإسلامي للتنمية

السيد نزار دياب
خبير نقل

جامعة الدول العربية

الدكتورة دينا الظاهر
مديرة إدارة النقل والسياحة

السيد محمد عبد الفتاح
إدارة النقل والسياحة

الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

سعادة اللواء بحري محمود حاتم القاضي
رئيس الاتحاد

سعادة اللواء بحري محمد المصري
أمين عام الاتحاد

الاتحاد العربي للنقل البري

الدكتور محمود حمد العبدلات
الأمين العام

المرفق الثاني

قائمة بالوثائق

الرمز	البند	العنوان
E/ESCWA/C.5/2020/L.1	2	جدول الأعمال المؤقت والشروح
E/ESCWA/C.5/2020/2	4	تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها العشرين
E/ESCWA/C.5/2020/3	5	المستجدات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية
E/ESCWA/C.5/2020/4	6	تحسين السلامة المرورية: العالم والمنطقة العربية
E/ESCWA/C.5/2020/CRP.1	7	حلقة نقاش 1: أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية
E/ESCWA/C.5/2020/5	8	النقل البري المستدام في الأردن
E/ESCWA/C.5/2020/CRP.2	9	حلقة نقاش 2: دور التكنولوجيا والابتكار في تطوير قطاع النقل البري في المنطقة العربية