

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2023/10/Report
29 May 2024
ORIGINAL: ARABIC

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

تقرير

لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الرابعة والعشرين
القاهرة، 10-11 كانون الثاني/يناير 2024

موجز

عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها الرابعة والعشرين في القاهرة، يومي 10 و11 كانون الثاني/يناير 2024. وبحث اللجنة القضايا المدرجة على جدول أعمالها، ولا سيما المستجدات المتعلقة بقطاع النقل واللوجستيات وتأثيرها على المنطقة العربية، كأداء اللوجستيات في الدول العربية وتطوير النقل المستدام وخيارات وفرص التنقل الكهربائي. كما أطلعت 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 حلقة نقاش ضمن هذه الدورة بشأن تمويل السلامة المرورية.

وفي ختام الدورة، قدمت اللجنة عدداً من التوصيات، بعضها موجّه إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا والبعض الآخر إلى الدول الأعضاء. ويتضمن هذا التقرير مجموعة 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>		
أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها		
3	5-3	..... الرابعة والعشرين
3	4	..... ألف- التوصيات الموجّهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا
4	5	..... باء- التوصيات الموجّهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا
5	52-6	..... ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة
5	12-6	..... ألف- قضايا المتابعة
6	49-13	..... باء- القضايا الجديدة في قطاعات النقل واللوجستيات
15	50	..... جيم- موعد ومكان انعقاد الدورة الخامسة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات..
15	51	..... دال- ما يستجد من أعمال
15	52	..... هاء- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الرابعة والعشرين..
15	58-53	..... ثالثاً- تنظيم الدورة
15	53	..... ألف- المكان وتاريخ الانعقاد
16	54	..... باء- الافتتاح
16	55	..... جيم- الحضور
16	56	..... دال- انتخاب أعضاء المكتب
16	57	..... هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى
16	58	..... واو- الوثائق
المرفقات		
17		..... المرفق الأول- قائمة المشاركين
19		..... المرفق الثاني- قائمة الوثائق

مقدمة

1- عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها الرابعة والعشرين في القاهرة، يومي 10 و11 كانون الثاني/يناير 2024، 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 خلصت إليها اللجنة في ختام دورتها، ولأبرز النقاط التي أثبتت في المناقشات.

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

3- في ختام دورتها الرابعة والعشرين، اعتمدت 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 بالتقدّم الذي أحرزته الأمانة التنفيذية للإسكوا في تنفيذ أنشطة برنامج عملها في مجال النقل واللوجستيات، وأنشطة التعاون الفني، والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثالثة والعشرين؛

(ب) إشعار الإسكوا رسمياً برغبة الدول، إن وُجدت، في الانضمام إلى مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، وتسمية المنسقين الوطنيين لهذا المشروع إن لم يتم ذلك بعد؛

(ج) التأكيد على أنّ تطوير الكفاءة اللوجستية يتطلب مواكبة سريعة للتطوّرات التكنولوجية، وتبسيط الإجراءات، وتنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتسهيل التجارة؛

(د) التعامل مع قضية رفع القدرات التنافسية للموانئ من منظور كلي، وليس فقط من خلال زيادة الاستثمارات، بتبني مقاربة الإدارة السليمة للموانئ، ومواكبة التطوّرات التكنولوجية، وتحسين كفاءة البنية التحتية، وتبسيط الإجراءات؛

(هـ) الاستفادة بشكل أكبر من فرص تمويل السلامة المرورية، سواءً من خلال الموارد المتاحة أو بالاسترشاد بالتجارب الإقليمية والدولية الناجحة، وذلك للدفع بالجهود الوطنية القائمة لتحسين السلامة المرورية وتسريع التقدّم في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة ذات الصلة؛

(و) إيلاء الاهتمام اللازم للتحوّل إلى التنقّل الكهربائي النظيف من خلال وضع السياسات الداعمة لنمو القطاع مثل تشجيع الاستثمار في بنيته التحتية وتحفيز المشاركة في سلاسل الإنتاج العالمية للنقل الكهربائي،

وتعزيز الشراكات مع البلدان التي أدخلت بنجاح المركبات الكهربائية إلى استراتيجياتها للتنمية الحضرية والنقل، ومع القطاع الخاص الناشط في هذا المجال؛

(ز) الترحيب بالجهود المبذولة لتطوير النقل المستدام الذي يدعم تحقيق أهداف التنمية المستدامة، والاستفادة من الأدلة الإرشادية والدراسات الفنية المتاحة من قبل الإسكوا وبقية منظمات الأمم المتحدة في هذا المجال؛

(ح) المشاركة الفعالة في المحافل الدولية المتصلة بالنقل المستدام والسلامة المرورية، ولا سيّما في ما يتعلق بإعداد الخطة التنفيذية لعقد الأمم المتحدة للنقل المستدام 2026-2036 والمشاركة في الاجتماع الوزاري الدولي للسلامة المرورية المقرر عقده في مراكش، المغرب، في شباط/فبراير 2025.

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 وسلاسل الإمداد ودراسة آثارها وتبعاتها على الدول العربية؛

(ب) مواصلة تقديم الدعم الفني في مجال النقل واللوجستيات للدول الأعضاء الراغبة بذلك، وخاصة في موضوعات النقل المستدام، والسلامة المرورية، وتطوير خطط للربط مع سلاسل الإمداد العالمية والإقليمية، وتطبيق التكنولوجيا في تسهيل النقل والتجارة بين الدول العربية، وفقاً للموارد المتوفرة؛

(ج) تقديم الدعم للدول الأعضاء في عملية إعداد الخطة التنفيذية لعقد الأمم المتحدة للنقل المستدام 2026-2036 من خلال إعداد تصوّر أولي حول أبرز القضايا التي تمسّ المنطقة العربية؛

(د) استكمال تطوير نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية وفقاً للموارد المتاحة؛

(هـ) التعريف باتفاقيات الإسكوا الخاصة بقطاع النقل لتشجيع الدول المنضمة حديثاً إلى الإسكوا على الانضمام إلى هذه الاتفاقيات، وكذلك لاستكشاف آفاق تحديثها وتطويرها؛

(و) إيلاء الاهتمام لموضوع المخاطر التي تسببها اختراقات الأمن السيبراني على قطاع النقل وبنائه التحتية، وتقديم التوصيات للتخفيف منها، بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وأي جهات أخرى معنيّة بالموضوع؛

(ز) الاستمرار في تقديم الدعم المؤقت لأنشطة المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، والعمل مع المملكة المغربية للانتهاء من إجراءات الاستضافة وفقاً للمعايير التي وضعتها الإسكوا وللإجراءات والنظم المتبعة في الأمم المتحدة؛

(ح) تعزيز نقل التجارب الإقليمية والعالمية الناجحة في مجالي النقل المستدام وتمويل السلامة المرورية بالتعاون مع الهيئات التمويلية الدولية والإقليمية والمنظمات ذات الصلة، ودعم عمل صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق لضمان استمرار استفادة الدول العربية منه.

ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة

ألف- قضايا المتابعة

1- تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا وأنشطة التعاون الفني في مجال النقل واللوجستيات
(البند 4 من جدول الأعمال)

6- عرَضَ ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2023/3](#)، ما تمّ تنفيذه من الأنشطة التي اضطلعت بها الأمانة التنفيذية في مجال النقل واللوجستيات في إطار برنامج عملها لعام 2023، إضافة إلى أنشطة التعاون الفني التي نفذتها بناءً على طلب الدول الأعضاء. وأُوضِحَ أنّ هذه الأنشطة شملت أوراق عمل ودراسات تناولت آخر المستجدات في نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية، وأداء اللوجستيات، وتمويل السلامة المرورية، والتنقل الكهربائي البرّي، وتطوير النقل المستدام في البلدان العربية. ودعا ممثل الأمانة التنفيذية الدول الأعضاء إلى تقديم مداخلات عمّا تمّ تنفيذه من توصيات موجّهة إلى الدول الأعضاء في الدورة السابقة.

7- وفي معرض النقاش، استفسَرَ ممثّل العراق عن طلبٍ قُدِّمَ بشأن إنشاء مركز النقل المستدام وتنظيم دورات تدريبية، ولم يُذكر في تقرير تنفيذ أنشطة التعاون الفني. واقترح ممثل مصر تنظيم لقاءات عن بُعد بشأن السلامة المرورية وانتهاج إدارة ممنهجة لترتيب الأولويات والتركيز على أولوية واحدة يستفيد منها الكلّ. وتمنّى أن تركز الدول العربية على هدفٍ واحدٍ وأن تُقدِّم مشاريع تمويل السلامة المرورية على هذا الأساس، كما اقترح تصميم كُتَيْبٍ عن السلامة المرورية. وطلبت ممثلة المغرب توضيح معايير تقديم طلبات التعاون الفني التي تدخل في إطار المواضيع التي تهتم بها الإسكوا بطريقة مقتضبة. وتمنت ممثلة مصر لو جاء ذكر ورشة العمل بشأن التغييرات المناخية وأثارها على التكيف في دول البحر المتوسط في قسم رفع الوعي. وسألّت عن المدّة التي تلزم الأمانة التنفيذية للإجابة على أيّ طلب دعمٍ فني. واقترح ممثل لبنان أن يتمّ إعداد ورقة فنية عن الهجوم السيبراني وكيفية مساعدة الدول الأعضاء على الحماية منه، وعرضها خلال الدورة المقبلة.

8- وفي معرض الردّ، أوضَحَ ممثل الأمانة التنفيذية أنّ التقرير عن التقدّم المُحرَز في تنفيذ الأنشطة لم يتطرق إلى طلب العراق لأنه يستعرض الأنشطة التي نُفذت في عام 2023 وليس تلك المخطّط لها لعام 2024. واستعرض آلية صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية للدعوة لتقديم مقترحات مشاريع تهدف إلى تحسين السلامة المرورية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. كذلك، أثنى على جهود مصر في المؤتمر المتوسطي لرفع مستوى الوعي حول تكييف البنية التحتية للنقل مع تغيُّر المناخ. وأوضَحَ آلية تقديم طلبات التعاون الفني إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا والمعايير المتّبعة لدراساتها قبل وضعها قيد التنفيذ، ومنها أن تقع في مجالات اختصاص الإسكوا وأن تتكامل مع الجهود الوطنية وجهود المنظمات العاملة في البلد، هذا إلى جانب الأثر والتغيير الذي يمكن أن يُحدِثه تنفيذها.

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

9- عرَضَ ممثل الأمانة التنفيذية آخر التطوّرات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2023/4](#). وأطلع ممثلي وممثلات الدول الأعضاء على خطة الأمانة التنفيذية للإسكوا لمتابعة العمل على هذا المشروع في المرحلة المقبلة. كما تقدّم بمقترحات

توصيات للدول الأعضاء بشأن سُبُل الاستفادة القصوى من المشروع والمضي قدماً في تطوير نظام النقل المتكامل في الدول العربية. وطلب، قدر الإمكان، استقرار المنسقين الوطنيين للمشروع في مراكزهم من أجل تخفيف العبء على الأمانة التنفيذية في مجال التدريب.

10- وفي معرض النقاش، سألت ممثلة مصر عن إمكانية تحديث الخرائط المعتمدة في الاتفاقيات لأنها قديمة وتعود لأكثر من 20 سنة، وقد تمّ تعديل أو إضافة وصلات على الشبكات فيها. واقترح ممثل المملكة العربية السعودية أن تُضاف اتفاقيات حول النقل الجوي في الدول العربية نظراً للإشكاليات الموجودة في هذا القطاع على مستوى المنطقة. واستفسرت ممثلة المغرب عن بنود هذه الاتفاقيات. وأوضح ممثل ليبيا من جهته أنّ وزارة المواصلات تتخذ إجراءات تنفيذية جديدة على مستوى الربط الدولي مع تونس والجزائر ومصر لشبكات الطرق المختلفة والنقل البحري أيضاً.

11- وفي معرض الردّ، شكّر ممثل الأمانة التنفيذية ممثلي وممثلات الدول على اقتراحاتهم ومدخلاتهم، واستعرض أسماء الدول العربية المنضمة إلى اتفاقيات الإسكوا المتعلقة بالنقل. وشدد على إمكانية تعديل الاتفاقيات لتشمل محاور جديدة تتوافق عليها الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقيات، علماً أنّ هذه الأخيرة تتعلق بأقسام الطرق والسكك الحديدية الدولية، وليس بالنقل الجوي كونه موضوع اتفاقيات دولية وعربية منفصلة.

3- تنفيذ التوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثالثة والعشرين،
والمستجدات في قطاعات النقل واللوجستيات في الدول الأعضاء
(البند 6 من جدول الأعمال)

12- عرّض ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2023/5](#)، الأنشطة التي اضطلعت بها الدول الأعضاء تنفيذاً للتوصيات الموجّهة إليها من اللجنة في دورتها السابقة، وأبرز المخرجات المتصلة بها، بناءً على معطيات قدّمتها الدول وجرى تجميعها في الوثيقة. كذلك، استعرض نطاق تنفيذ التوصيات الموجّهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا. وسلط الضوء على التعاون الدولي والعربي بين الإسكوا وجهات أخرى، والعمل المُنجَز في مجال الدراسات والأوراق الفنية، والاجتماعات التنسيقية التي عُقدت منذ الدورة السابقة.

باء- القضايا الجديدة في قطاعات النقل واللوجستيات

1- أداء اللوجستيات في المنطقة العربية: نظرة عامة على التطورات
(البند 7 من جدول الأعمال)

13- عرّض ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2023/6](#)، وضع كفاءة اللوجستيات في المنطقة العربية ومدى تطوّر أدائها، والبنى التحتية والمؤشّرات المختلفة وأثارها على التنمية الإقليمية. وسلط الضوء على الاختناقات في الموانئ كإحدى القضايا المهمّة في كفاءة اللوجستيات.

14- وفي معرض النقاش، أوضح ممثل لبنان أنّ معظم الدراسات عن اللوجستيات تركّز على الأداء اللوجستي للحاويات التي لا تمثّل إلا 12 في المائة من حركة البضائع عالمياً خلال عامٍ واحدٍ، في حين أنّ البضائع السائبة والشحن العام يمثّلان النسبة الباقية مقسومةً بالتساوي، أي 44 في المائة تقريباً. وقال إنّ الشركات العالمية للنقل البحري ليس لديها مصلحة في وجود تكامل بين المرافئ في الدولة الواحدة، وإنّ جوهر الموضوع هو السيطرة الدولية الموجودة على طرق التجارة في المحيطات. وأضاف أنّ هذه الشركات تستفيد من نقل الحاويات أكثر

مما تستفيد من نقل البضائع السائبة والعامّة، بعكس إدارة سلاسل التوريد التي لا تستفيد كثيراً من ذلك. وأشار إلى أنّ شركات وطنية تدير معظم البضائع العامّة كونها تتسم بالكفاءة والقدرة اللازمتين ولأنّ سلاسل الإمداد ليست بعيدة، مشدداً على ضرورة تحسين الأداء اللوجستي الوطني للبلدان العربية. وأمل أن توضع سياسة وطنية للمرافئ تشجّع على تكاملها.

15- وتمنّى ممثل العراق إضافة المنافذ البرية وليس فقط المنافذ البحرية في الدراسات المستقبلية للإسكوا، وقدم مثلاً على ذلك حالة العراق الذي ينقل معظم البضائع عن طريق البرّ ونسبة صغيرة منها عن طريق البحر. واستفسرت ممثلة مصر من جهتها عن إمكانية تطبيق الكشف المشترك على البضاعة بين ميناءين قريبين أحدهما من الآخر. ومن شأن هذا الإجراء أن يعزّز الأداء اللوجستي من خلال تقصير فترات المكوث في الموانئ، الأمر الذي يفيد البضائع السريعة التلف. وأفادت ممثلة السودان بأنّ نتيجة المؤشّر لبلدها متدنية لأنّ موظفي الجمارك يعارضون دائماً التحسينات والتحول الرقمي والأتمتة.

16- واقترح ممثل ليبيا أن يتمّ التواصل مع السلطات في مصر من أجل توحيد عمل الجمارك في ما يتعلق بنفاز البضائع والمنتجات الزراعية. كما اقترح تجهيز تكنولوجيا مناسبة خاصة بالدول العربية لمواكبة التطور الذي يحدث في هذا القطاع، مشيراً إلى ضرورة أن يكون للدول العربية تفكير جيد لا سيّما في ما يتعلق بتكلفة التفيتش والإجراءات الأمنية. وأسف لكونها تضع ضوابط على النقل مما يؤخّر تخليص البضائع. واقترح ممثل الأردن إضافة مزوّد الخدمات، وليس فقط المستخدمين النهائيين في الموانئ، في المسح المخصّص لتحضير دراسة عن مؤشّر الأداء اللوجستي. وذكر أنّ الدراسة لا تشمل البعد الأمني على الرغم من أهميته وتأثيره على كفاءة الموانئ.

17- واقترح ممثل المملكة العربية السعودية إجراء استعراضٍ للتجارب الناجحة في عددٍ من الموانئ العربية المتقدّمة في هذه المؤشّرات ليطلع الجميع على نواحي أو فرص التحسين في الموانئ. كما اقترح أن تتبنّى دول المنطقة العربية إجراءات موحّدة. وأشار إلى أنّ المملكة العربية السعودية أطلقت منصّة فسح المرتبطة بالوكلاء الملاحين، ووكلاء الشحن، ومشغلي الموانئ، وهي تساهم في تسريع العمليات التجارية للمستوردين والمصدّرين في الموانئ. ومن بين الخدمات المتاحة على منصّة فسح، إمكانية حجز مواعيد للشاحنات، مما يعالج بدرجة كبيرة مشكلة الازدحام في الميناء بسبب الشاحنات. واقترحت ممثلة المغرب تسليط الضوء على سائر قطاعات النقل، أي النقل الطرقي والسككي، وعلى التكامل بين الدول العربية لتطوير شبكات المحطات اللوجستية في الدول العربية لتصبح عقد تواصل. وأمّلت أن تُدرج هذه النقاط في الدراسات المقبلة عن اللوجستيات.

18- وتمنّى ممثل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري إضافة مصفوفة عن الترابط ما بين الدول العربية إلى مؤشّر الترابط، تنتج عنها 42 علاقة تُصنّف ما بين قوية ومتوسطة وضعيفة، واقترح أيضاً ربط هذه المصفوفة بحجم التجارة. كما عرّض فكرة إعداد دراسة عن الدروس المستفادة، واحتساب الكفاءة النسبية للبنية التحتية في الدراسات المستقبلية، مشيراً إلى أنّ البنك الدولي يتطرق في دراساته إلى هذا المؤشّر.

19- وأوضح ممثل البنك الدولي أنّ لدى البنك حالياً مؤشّرين، أولهما مؤشّر الأداء اللوجستي الذي يرتكز جزئياً على مسح المستخدمين النهائيين؛ وهو مؤشّر مركّب يتعلق بالجمرك والبنية التحتية والنوقيات المناسب. أمّا المؤشّر الثاني فهو مؤشّر أداء موانئ الحاويات المخصّص فقط لقياس أداء موانئ الحاويات. وأضاف قائلاً إنّ النتائج أتت لصالح الدول العربية إذ جاء عدد من الموانئ العربية في المراتب العشر الأولى وفق هذين المؤشّرين. واقترح ممثل البنك الدولي تقديم عرض عن التجارب الناجحة في بعض الموانئ التي تشغل مراكز متقدّمة، مما يساعد في تبني إجراءات محدّدة وميسّرة.

20- وفي معرض الردّ، شكّر ممثل الأمانة التنفيذية ممثلي وممثلات الدول على ملاحظاتهم واقتراحاتهم القيّمة، وردّ على ممثل لبنان بنقطتين: أولاً، يتمّ التركيز على الحاويات لأنها تعني التجارة الدولية التي تهتمّ الدول ذات النفوذ الاقتصادي، ثم أنّ تجارة الحاويات هي عنصر مهم لسلاسل القيمة العالمية. وتابع مؤكّداً أنّ القيمة المضافة الناتجة عن السلع المصنّعة ونصف المصنّعة مرتفعة جداً، بغض النظر عن التجارات الأخرى ومدى أهميتها. أما النقطة الثانية، فتمثّل في التكامل بين الموانئ المحلية وهي مشكلة معقدة نظراً لعدم وجود تكامل، ولا حتى محاولات للتكامل بين الموانئ، بل تسيطر منافسة شديدة بين الموانئ العربية المتجاورة، وحتى بين الموانئ في الدولة ذاتها. ورأى انجازاً كبيراً في رفع مستوى التكامل والتنسيق بين الموانئ العربية. وتابع أنّ المسألة لا تقتصر على الاستثمارات والبنية التحتية بل على الكفاءة والاستخدام الأمثل للإمكانيات المتاحة. فقد تتوفّر البنى التحتية على مختلف الأصعدة في موانئ كثيرة، إنما لا يُستغلّ إلا 30 في المائة منها كحدّ أقصى. وأعطى كمثال مرفأ بيروت الذي استوعب تجارة الجمهورية العربية السورية في بداية الأزمة من دون أن يقوم بإنشاء رصيف جديد، فزادت كفاءته رغم وجود خطط سابقة لإنشاء رصيف جديد. وعليه، تضاعف عدد الحاويات التي استقبلها المرفأ نتيجة لتزايد الحاجة، وأصبحت تجارة الجمهورية العربية السورية تتمّ بمعظمها عن طريق لبنان.

21- وفي معرض الحديث، رأى ممثل الأمانة التنفيذية أنّ التقييم وفقاً لمؤشّر الأداء اللوجستي غير موضوعي، ويعتمد على انطباعات المستخدمين. فالنتيجة النهائية تركز على رضا المستخدم مهما كان مستوى الجودة على أرض الواقع. كما شدّد على أهمية أن يكون تقييم المستخدم دقيقاً ويعكس الواقع. وقال إنّهُ يؤيّد اقتراح ممثّلة مصر بالكشف المشترك للبضاعة ممّا يعني الاعتراف المتبادل للإجراءات التي تقوم بها الدولة، وهي إحدى توصيات منظمة التجارة العالمية. وأضاف أنّه يؤيّد أيضاً اقتراح التنسيق بين المؤسسات المشتركة، أي الترتيبات المؤسسية عبر الحدود، فيتحقّق حدّ معيّن من التنسيق المسبق للإجراءات بين الدول المعنية، وتحدّد الشروط التي يجب التعامل بموجبها. واقترح وجوب انخراط الدولة المعنية في مناقشة نتائج تقرير البنك الدولي من أجل توضيح القصور في التقييم.

22- وردّاً على ممثّلة السودان، اقترح ممثل الأمانة التنفيذية رفع مستوى قدرات العاملين في الموانئ للاستفادة من التكنولوجيا. وفي حال عدم التجاوب مع هذه الجهود، يمكن رفق الكادر بدماء جديدة قادرة على استيعاب التكنولوجيا الجديدة، وذلك ضمن إطار عملية إدارة شاملة للتغيير. أما في ما يتعلق بالمداخلة الأخيرة لممثل الأردن، فأوضح ممثل الأمانة التنفيذية أنّه لا يمكن التفريط في الموضوع الأمني أو إغفاله. فالدول التي حقّقت كفاءة عالية في تسهيل التجارة لم تفرط في الموضوع الأمني وإنّما عملت على إعادة هندسة الإجراءات، وربما اختصارها، من دون التفريط في المصالح الأساسية مثل الأمن والصحة والملكية الفكرية والمواصفات وغيرها.

23- وردّاً على مداخلة ممثّلة المغرب، أفاد ممثل الأمانة التنفيذية بأنّ دور التكنولوجيا هو محوري حالياً، ولكن ينبغي عدم إغفال الأدوار الأخرى كالكفاءة الإدارية والبنية التحتية والكفاءة المالية وغيرها. وتحدّث عن دخول عنصر جديد إلى جانب التكنولوجيا هو الذكاء الاصطناعي الذي يستطيع أن يُحدّث الفرق بين النجاح والفشل، لأنه يختصر الكثير من الوقت. بالفعل، يؤدّي الذكاء الاصطناعي دوراً هاماً في ما يتعلق بالجمارك واللوجستيات، كونه يعوّض عن القصور الذي قد ينجم عن العنصر البشري ويعزّز تطوّر قواعد البيانات. علاوةً على ذلك، رحّب ممثل الأمانة التنفيذية بمشاركة الدول لتجارها في جلسات مخصّصة لاستعراض أبرز نجاحاتها ومشاركتها مع سائر الدول الحاضرة.

2- حلقة نقاش: تمويل السلامة المرورية (البند 8 من جدول الأعمال)

24- عُقدت حلقة نقاش عن تمويل السلامة المرورية بمشاركة البنك الإسلامي للتنمية وبالتعاون مع البنك الدولي، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2023/7](#).

25- في البداية، قدّم ممثل الأمانة التنفيذية عرضاً تمهيدياً عن وضع السلامة المرورية في البلدان العربية، مبيّناً إمكانيات التمويل الوطنية المستدامة لتحسين السلامة المرورية، بالاستفادة من البرامج والفرص التي توفرها مختلف منظمات الأمم المتحدة وجهات التمويل الدولية. وأكد على أهمية تفعيل الموارد المحلية لتنفيذ برامج متكاملة ومستدامة لتحسين السلامة المرورية تنسّقها هيئات وطنية رائدة، مشيراً إلى أنّ التمويل الدولي المتاح لا يكفي إلا لمرحلة بناء القدرات الوطنية لهذا الغرض.

26- أعقّب ذلك عرضٌ قدّمه رئيس المرفق العالمي للسلامة المرورية للبنك الدولي، السيّد سعيد دحدح، بشأن إدارة السلامة المرورية وتمويلها، وتطرّق فيه إلى الكلفة الباهظة للصدّامات المرورية، لا سيّما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حيث ترتفع كلفة الصّدّامات فيها إلى نحو 1.7 تريليون دولار، أي ما يعادل 4 في المائة من ناتجها المحلي الإجمالي. كما شدّد على أهمية الإدارة الوطنية الشاملة لقضايا السلامة المرورية، وقدّم أمثلة على توفير التمويل اللازم لهذه الأنشطة انطلاقاً من الموارد المحلية.

27- وفي معرض النقاش، عرّض ممثل العراق تجربة بلده في مجال تمويل السلامة المرورية. فقال إنّ الوضع مؤلم لأن أكثرية الضحايا هم من الشباب والشابات، وإنّ سوء وضع الطرق هو العامل الأساسي المسبّب للصدّامات المرورية. وتطرّق إلى قرار صدر عام 2015 في العراق يمكّن وزارة الداخلية من اقتطاع رسم عند تسجيل السيارات يُخصّص لصيانة الطرق. ثمّ تبيّن أنّ المبالغ التي تُقتطع من رسم التسجيل وتوضع في حساب وزارة المالية لا تُصرف بل إنّها مجمّدة. وبعد مراسلات عديدة مع وزارة المالية، تمّ تحرير الأموال ممّا سيّتيح تصليح الطرق المتضرّرة وصيانتها.

28- واقترح ممثل مصر أن تكون الهيئة الرائدة مستقلة عن أيّ وزارة، وأن يكون فريق العمل فيها متفرّغاً ومحترفاً وتابعاً لرئيس الجمهورية أو لرئيس الوزراء، وأن يكون هناك إرادة سياسية لمعالجة المشكلة. وطرح فكرة أن تنقسم الدولة والقطاع الخاص رسوم تجاوز السرعة. كما اقترح أن يتمّ تدريب الكادر البشري وتأهيله للتعامل مع السلامة المرورية، لكي يؤمن بها كرسالة لا كوظيفة. وختم كلامه بضرورة التدقيق في رسومات وتصاميم المشاريع الجديدة للسلامة المرورية في المراحل الخمس المرسومة.

29- وتحدّث ممثل المملكة العربية السعودية عن تجارب بلده في مجال السلامة المرورية. وأشار إلى إنشاء المركز الوطني لسلامة الطرق مؤخراً برئاسة وزير النقل، ونوّه بعمل اللجنة الوزارية للسلامة المرورية برئاسة وزير الصحة: فكلّ هذه الأطراف تعمل لهدفٍ واحد هو تحقيق المؤشّر العالمي للتنمية المستدامة 3-6-1 عبر تقليل نسبة الوفيات الناتجة عن إصابات المرور لكلّ 100,000 شخص. وأضاف أنّ اللجنة الوزارية للسلامة المرورية تعقد اجتماعاتها باستمرار وتتفاعل مع كلّ حادث قد يقع على طرق المملكة. ومن اهتماماتها متابعة وتنفيذ استراتيجيات ومبادرة التحوّل الوطني لتعزيز السلامة المرورية مع الجهات المعنية بالسلامة المرورية. وتعمل هذه اللجنة على ركائز محدّدة هي تحفيز التوعية والتعليم والمشاركة المجتمعية، وتعزيز البنية التحتية وإنشاء بنية تحتية مثلى للطرق، وتفعيل عملية جمع وتوحيد البيانات وأساليب القياس لضمان تطبيق قوانين متعلقة بالسلامة المرورية، وتفعيل منظومة شاملة للتعامل مع الإصابات، والحرص على إدارة الحوادث، وضمان إدارة المرور الفعّالة وأمن

وسلامة المركبات. كذلك، تطرّق ممثل المملكة العربية السعودية إلى مسألة ارتفاع سعر الديزل بنحو 50 في المائة منذ كانون الثاني/يناير، مثلاً في الجزائر ومصر. واقترح تفعيل خدمات الإسعاف الجوي للتعامل مع إصابات الحوادث، وشدّد على أنّ تعزيز القدرات الصحية للناس الذين يتعاملون مع الإصابات قد يكون مفيد جداً لا سيّما في المناطق والطرق النائية. كما اقترح توفير النقل العام في المدن ذات الكثافة السكانية العالية، بهدف تقليل استخدام المركبات الخاصة والتخفيف بدرجة كبيرة من الحوادث المرورية. وختّم بأنّ المملكة العربية السعودية قد شهدت انخفاضاً بنسبة 35 في المائة تقريباً خلال السنوات الخمس الماضية في عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن الصدمات المرورية، وهي تهدف إلى تحقيق انخفاض بنسبة 50 في المائة تماشياً مع رؤية عام 2030.

30- ونوّه ممثل اليمن بتجربة بلده بخصوص السلامة المرورية، موضّحاً أنّ السلطات سعت إلى إنشاء هيئة وطنية تنسيق جهود الجهات المختلفة في السلامة المرورية. كما أشار إلى إنشاء صندوق لصيانة الطرق والجسور تابع لوزارة الأشغال العامة والطرق، وبالتالي لا يمثل إلاّ جهة واحدة. لذلك، تعمل كلّ جهة بمفردها، ولم يتمّ لغاية تاريخه جمع هذه المكونات الأساسية للتنسيق في ما بينها. وتابع قائلاً إنّ الطرق قد تضررت كثيراً نتيجة للحرب وقطعت الطرق الرئيسية، فباتت مثلاً الرحلة من صنعاء إلى عدن تستغرق 15 يوماً بعد أن كانت تستغرق 3 ساعات قبل الحرب. كذلك، تضطر الشاحنات إلى سلك طرق جبلية وعرة وضيقة مما يؤدي أحياناً إلى انزلاقها وتضررها كما قد ينجم عن ذلك وفيات. وشدّد على أنّ أكثرية الصدمات والوفيات لا تُسجّل ثمّ أنّ الوفيات المرورية لا تُسجّل إلاّ عند وقوع الصدام، ولا تتمّ متابعة الصدمات في المستشفيات.

31- واستعرضت ممثلة المغرب تجربة بلدها في مجال السلامة المرورية. وأوضّحت أنّ الأهمية الكبرى تُولى لأساليب الحدّ من الصدمات المرورية وضمان سلامة الطرق، وهي من المجالات المعقّدة التي تستلزم تدخّل العديد من الجهات على المستويات الوطنية والإقليمية والمحلية. ولم يكن المغرب بمنأى عن الصدمات المرورية التي أصبحت تأخذ أبعاداً خطيرة وتترايد يوماً بعد يوم مخلّقة خسائر جسيمة في الأرواح، مما استدعى التدخّل العاجل لمواجهة هذه الآفة والحدّ من أثارها الوخيمة. ولهذه الغاية، تبنّى المغرب مقاربة شمولية في هذا المجال وفقاً لاستراتيجية وطنية منسّقة ومتكاملة. وطُبقت عدّة إصلاحات تنظيمية في مجال السلامة المرورية منذ إطلاق الاستراتيجية الوطنية الأولى في عام 2005، بمناسبة انعقاد الاجتماع الأول للجنة الوزارية المكلفة بالسلامة المرورية. كما أضيف الطابع المؤسسي على السلامة المرورية من خلال ترؤس رئيس الحكومة للجنة الوزارية للسلامة المرورية والتي تتمثل مهمتها في تحديد توجّهات سياسة الحكومة وأهدافها في مجال السلامة المرورية وضمان تنفيذها. وتمّ تعزيز عمل هذه اللجنة بإنشاء لجان دائمة على المستوى المركزي برئاسة وزير النقل واللوجستيك، وإلى جانب اللجان الجهوية للسلامة المرورية. وكان لهذا الإطار المؤسسي أثر كبير في تسريع تنفيذ الإجراءات المتخذة في مجال السلامة المرورية، لا سيّما تلك المتعلقة بإصلاح الإطار التشريعي عن طريق اعتماد قانون متعلق بمدونة السير، وتحسين جودة البنية التحتية للنقل عبر الطرق وتعزيز المراقبة الطرقيّة، والوقاية من حوادث السير. بالإضافة إلى ذلك، تمّ إنشاء الوكالة الوطنية للسلامة المرورية في عام 2020 من أجل تجاوز الإكراهات المرتبطة بتداخل المسؤوليات في مجال السلامة المرورية، وضمان الالتقاء بين الجهات المعنية. وفي هذا الإطار، خُصّصت مجموعة من الرسوم شبه الضريبية للوكالة الوطنية للسلامة المرورية لتمويل مشاريع مهمة مثل تحديث أجهزة مراقبة الطرق والوسائل التقنية لمراقبة سرعة المركبات وحمولتها، وتمويل عمليات تعزيز شروط السلامة المرورية الوطنية وعمليات التوعية الموجهة لمختلف مستخدمي الطرق. وتمّ تشجيع أنشطة البحث والابتكار بإشراك المعاهد العليا والمؤسسات الجامعية في الجهود الوطنية الرامية إلى الحدّ من الصدمات المرورية. كذلك، تمّ إقرار نظام الإنقاذ والإسعاف بفعالية والسرعة في التدخّل والتكفل بالمصابين، ممّا أدّى إلى التخفيف إلى حدّ ملموس من انعكاسات الصدمات المرورية التي باتت تشكّل ظاهرة تنامي بفعل حركة وسائل النقل وتزايدها. كذلك، خُصّص التمويل لاستحداث وسائل نقل المصابين، لا سيّما عربات الإسعاف المجهّزة بوسائل الإغاثة ومروحيات نقل المصابين في المناطق النائية المعزولة.

32- وفي السياق نفسه، نَوَّه ممثل قطر بإنشاء اللجنة الوطنية للسلامة المرورية في عام 2010 برئاسة وزير الداخلية. ومن مهامها وضع السياسة العامة للسلامة المرورية والحركة المرورية من خلال تطبيق الأنظمة الفنية والتشريعية والبحثية والطبية بالتعاون مع المؤسسات الوطنية العامة والخاصة. كذلك، وضعت اللجنة رؤية لقطر بشأن السلامة المرورية تركز على بناء المعرفة والقدرات، وتنفيذ الخطط الدولية والاستراتيجية، ومن ضمنها خطط وأهداف الأمم المتحدة لعام 2030 بشأن السلامة المرورية، وتنفيذ عقد العمل للسلامة على الطرق 2021-2030 وأهدافه، وتخفيض الوفيات والإصابات البليغة بنسبة 50 في المائة خلال الفترة 2021-2030، وتنفيذ الإعلان السياسي الصادر عن الأمم المتحدة، وتبادل المعرفة بين الدول والمؤسسات، وتشجيع انتشار المركبات المستدامة المتطورة. بالإضافة إلى ذلك، اختارت الوزارة نحو 14 خطة فرعية تخص وزارة المواصلات (من بين خطط الإعلان السياسي البالغ عددها 34 خطة) وحددت برامجها ومشاريعها، ومن ضمنها المسح الميداني لأصول شبكة الطرق، وتطوير استراتيجية النقل الذكي على شبكات الطرق، وتطوير استراتيجية اللوائح الإرشادية على شبكات الطرق، والبرنامج الدولي لتقييم الطرق Q-RAP، ودراسة الازدحامات المرورية، ومراجعة وتقييم متطلبات سلامة شبكات الطرق، وتطوير استراتيجية لرفع مستوى السلامة المرورية، وغيرها من المشاريع.

33- واستعرض ممثل الجمهورية العربية السورية التمويل الوطني المستدام لتحسين السلامة المرورية في بلده. ونَوَّه بإنشاء اللجنة الوطنية العليا للسلامة المرورية في عام 2009 برئاسة رئيس مجلس الوزراء. وتقتضي مهمة هذه اللجنة إقرار الاستراتيجية العامة لتحسين السلامة المرورية في الجمهورية العربية السورية وتنسيق ومتابعة خطط الوزارات لتنفيذ الاستراتيجية، بالإضافة إلى متابعة مؤشرات السلامة المرورية واتخاذ القرارات للحد من حوادث الطرق. وتفرَّع عنها اللجنة الفنية للسلامة المرورية برئاسة وزير النقل، وهي تُعنى بالجانب الفني للسلامة المرورية. ولكن واقع السلامة المرورية تأثر بدرجة كبيرة باندلاع الحرب في عام 2011، ونتيجة لما رافقها من تدابير قسرية أحادية الجانب، مما عرقل عملية تطوير الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية. كذلك، أدت الحرب إلى تضرر البنية التحتية للعديد من الطرق السريعة والجسور والأنفاق التي تصل بين المحافظات السورية، الأمر الذي انعكس زيادة في عدد الحوادث، وبالتالي زيادة في عدد الإصابات والوفيات. كذلك، أُرخت العقوبات الاقتصادية القسرية الأحادية الجانب ظلها على واقع التبادل التجاري الخارجي وعلى سعر صرف العملات الأجنبية، مما أدى إلى عزوف معظم الموردين عن توريد المواد اللازمة لتحسين واقع السلامة المرورية وقطع الخيار اللازمة لصيانة المركبات. هذا، إلى جانب انخفاض قيمة العملة الوطنية اللازمة لتأمين هذه الواردات. ومع ذلك، سعت وزارة النقل جاهدة إلى إصلاح البنى التحتية المتضررة وصيانتها، وإعادة تأهيل الجسور وإصلاح مئات الكيلومترات من الطرق المتضررة، وتركيب الشاحنات المرورية بكافة أنواعها وفق المعايير العالمية. وفي هذا السياق، نَوَّه ممثل الجمهورية العربية السورية بجهود معمل الإشارات الطرقية التابع للمؤسسة العامة للمواصلات الطرقية، والذي يصنع الشاحنات المرورية، بينما يُجري الكادر الفني الكشف المستمر على الإشارات الطرقية وصيانتها، وإضافة الجديد منها في المواقع اللازمة. أما من ناحية التشريعات، فتُجرى تعديلات دورية على قانون السير، وقد راعت النسخة الأخيرة منه التشدد في الغرامات المالية لما لها من أثر في الحد من المخالفات المرورية. بالإضافة إلى ذلك، شدّد على أنّ وزارة النقل تعوّل على جهود الإسكوا لإنشاء المرصد العربي للسلامة المرورية، فيكون بمثابة شكل من أشكال التعاون العربي المشترك الذي يفضي إلى تبادل الخبرات والمعارف في هذا المجال بين الدول العربية، ويكون حافزاً لتطوير واقع السلامة المرورية في الجمهورية العربية السورية. وأفاد بأن التمويل الوطني للسلامة المرورية يقتصر على ما ترصده الحكومة من اعتمادات في الموازنة العامة لهذا الغرض. وقد جرى رصد جزء من هذه الاعتمادات في الموازنة العامة لعام 2024 ضمن خطة المؤسسة العامة للمواصلات الطرقية، وذلك بغرض تصليح المواقع الأكثر تضرراً لا سيما الطرق السريعة بين دمشق-حمص-طرطوس-اللاذقية-حماه-حلب، وتزويدها بوسائل السلامة المرورية كأولوية أولى، والتركيز على محور دمشق- تدمر- دير الزور واستكمال صيانة محاور دير الزور والميادين والبوكمال

كأولوية ثانية. وأنتى على العمل المستمر لتطوير معامل الإشارات الطرقية وزيادة الإنتاج فيها، والتركيز على إعادة تأهيل العديد من الموازين الطرقية للشاحنات وربطها ببعضها البعض إلكترونياً. وأخيراً وليس آخراً، نوة بدء العمل على الدراسات والأبحاث وحملات التوعية لرفع السلامة المرورية، مع التعويل على الإسكوا كبيت خبرة لدعم الجهود المستمرة للدولة في هذا الإطار.

34- واستعرض ممثل ليبيا حالة السلامة المرورية في بلده، متأسفاً لكونها الأسوأ بين الدول العربية، حيث تسجل ليبيا 27 حالة وفاة في الصدمات المرورية لكل 100,000 شخص. وتشير التقديرات الأولية إلى أن هذا العدد ارتفع إلى 33 حالة، وهي نسبة مرتفعة وخطيرة جداً. لذلك، تسعى مصلحة النقل البري في وزارة النقل إلى رفع مستوى السلامة المرورية. أما بخصوص تمويل السلامة المرورية، فقد أنشأت الحكومة لجنة لرفع الدعم عن سعر الوقود في ليبيا الذي هو الأدنى عالمياً، ويتوقع رفع الدعم خلال أقل من شهر. إضافة إلى ذلك، تضم ليبيا عدداً هائلاً من المركبات الآلية (بمعدل سيارة لكل 3 أشخاص)، ثم أن معظم الناس يستخدمون سياراتهم الخاصة بدلاً من وسائل النقل العام. وشرخ أن رفع الدعم سيكون له أثر إيجابي على خفض نسبة الوفيات، كما أفاد بأن الوزارة تتعاون مع الإسكوا لإنشاء المرصد الوطني للسلامة المرورية. وحدد أن معظم الوفيات الناتجة عن حوادث المرور تحصل على طريق الساحل الذي يتجاوز طوله 2000 كلم تقريباً، لذلك تم التركيز مؤخراً على إجراء عمليات صيانة لهذا الطريق على مساحات شاسعة جداً وإضافة الحواجز على طول المسار.

35- واستعرض ممثل دولة فلسطين تجربة بلده في مجال تمويل السلامة المرورية، موضحاً أن كل الأموال تُخصص لحساب "النقل على الطرق" ضمن الحساب الموحد لوزارة المالية، وأن ثمة عجز دائم في تمويل الطرق. كذلك، تواجه دولة فلسطين مشكلة السيارات المسروقة في إسرائيل والتي تُنقل إلى الأرض الفلسطينية لبيعها بسعر أرخص من السيارات الجديدة. واختتم بالإشارة إلى وجود فارق دائم بين إحصائيات وزارة الصحة وإحصائيات الشرطة بخصوص وفيات الصدمات المرورية.

36- وفي معرض الرد، شكر ممثل الأمانة التنفيذية ممثلي وممثلات الدول على ملاحظاتهم واقتراحاتهم وعرض واقع بلدانهم. وشدد على الدور المنشود للوكالات الوطنية أو الرائدة للسلامة المرورية في تنسيق وتفعيل الجهود المتكاملة لتحسين السلامة المرورية، مهما كانت تسميتها وإن كانت تابعة لجهة معينة أو كانت هيئة مستقلة. وأوضح أن الهيئة القيادية للسلامة المرورية تضطلع بسبع وظائف أساسية محددة في دليل الإسكوا الذي أُعد في عام 2017. وإن توافرت هذه الوظائف السبع، نشأت عنها هيئة رائدة أو قيادية للسلامة المرورية، بغض النظر عن شكلها. وتابع قائلاً إن الحكومات تعبر عن اهتمامها بالسلامة المرورية عن طريق تخصيص تمويل كافٍ ومستدام لتحسين السلامة المرورية.

3- التنقل الكهربائي البري في المنطقة العربية: خيارات وفرص (البند 9 من جدول الأعمال)

37- عرض ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة E/ESCWA/C.5/2023/8، تقريراً أعدته الأمانة التنفيذية للإسكوا ضمن مبادرة رامية إلى تحليل اتجاهات التغيير الكبرى ذات الآثار البالغة على الصعد الاقتصادية والاجتماعية والمالية والثقافية والبيئية. ويركز التقرير بالدرجة الأولى على التنقل الكهربائي البري، والتزايد المتسارع في أعداد السيارات والشاحنات الكهربائية، وغيرها من المركبات على الطرق، بما في ذلك التنقل باستخدام وسائل النقل الخفيفة والحافلات الكهربائية في أنظمة النقل العام.

38- وفي معرض النقاش، استعرض ممثل مصر تجربة بلده في هذا المجال. فأوضح أن مصر قرّرت تحديث النقل الجماعي بالباصات العاملة بالكهرباء، فبدأت تصنيع المنتج واختباره، لكنها واجهت تحديات كثيرة منها استيراد الشواحن. وشرّح أن إنتاج الشواحن في مصر سيبدأ خلال عام إذ أعدت وزارة الكهرباء قانوناً بكلفة الشحن من الشواحن العامة بمشاركة القطاع الخاص. وأعدت الوزارة لائحة أسعار للنقل العام والخاص ممّا شجّع القطاع الخاص على الاشتراك بالمشروع. فبدأ بتركيب شواحن في العديد من المناطق، وأتاح الوصول إليها انطلاقاً من تطبيق، على أن يأخذ عمولة مقابل كلّ كيلواط. وأفترّح ممثل مصر بنجاح بلده بتصنيع 300 باص كهربائي في فترة قياسية، وتصدير بعضها إلى ألمانيا ولندن. وتطرّق إلى التحديات التي واجهتها مصر للحصول على مواد تصنيع البطاريات والتخلّص منها بإعادة تدويرها، وإلى الآثار البيئية الناجمة عنها. وأعلن عن إمكانية إبرام عقد توظيف لإنشاء مصنع بطاريات وشاسيها في العين السخنة في مصر. كما تطرّق إلى تحدّي آخر تمثّل في نوعية الكهرباء المستخدمة وتكلفتها. وأكّد أن التوجّه الأولي هو لاستثمار موارد البلد الطبيعية، مثل الشمس والهواء والأمواج، في إنتاج الطاقة. وأخيراً، ختم بقوله إنّه يحدّد التحوّل الممنهج والرشيدي وتنويع مصادر الطاقة.

39- وعدّد ممثل العراق من جهته أسباب عدم التحوّل إلى الطاقة الكهربائية مثل قلة الخبرة، وصعوبة الصيانة، والكلفة العالية، وأفترّح أن تُذكر هذه الأسباب في التقرير. واستعرضت ممثلة مصر تجربة بلدها في مجال النقل الكهربائي مشيرةً إلى توسّع هذا الاتجاه في مشاريع مترو الأنفاق في مصر؛ فقد نُفّذت حتى الآن 5 خطوط، كما توجد شبكة القطار الكهربائي السريع. وتمّ تشكيل مجلس أعلى لتوظيف صناعة السيارات في مصر وأثبت جدواه الاقتصادية، فبدأت عملية التصنيع مع حوافز لصناعة السيارات الكهربائية. ودكرت أن المركبات التقليدية تسبّب الانبعاثات الكربونية الملوّثة التي تؤثر على الاحترار العالمي والوفورات الصحية. وختمت بأنّ هناك حاجة إلى بيانات وأرقام واضحة لإعداد دراسات جدوى وخطط مستقبلية.

40- وشدّد ممثل ليبيا على ضرورة الاستفادة من تجارب الدول العربية، لا سيّما في مجال أنماط الطاقة، بما أنّها تكون مختصة بالوطن العربي. ودكر أنّ المنطقة العربية مرشحة لتكون المنتج الأول للطاقة البديلة عن طريق الطاقة الشمسية، مُشيراً إلى وجود تجارب قيّمة في المغرب والمملكة العربية السعودية لإنتاج الطاقة الشمسية. ونوّه ممثل دولة فلسطين بأنّ بلده يعتمد على المعايير الأوروبية في استيراد السيارات. وأشار إلى أنّ الخطة الاستراتيجية للاتحاد الأوروبي لعام 2050 تدعو إلى الاعتماد على الكهرباء في كافة أنماط النقل البرّي والبحري والجويّ. لكنّ دولة فلسطين تعتمد إلى حدّ كبير على الطاقة الكهربائية وتواجه صعوبة في تلبية الطلب عليها.

41- واستفسر ممثل لبنان عن التوجّه الدولي في ما يتعلق بمسألة الطاقة: هل يتمثّل في التخلي نهائياً عن الطاقة الأحفورية والتوجّه نحو الطاقة النظيفة، أو في الاستخدام المزدوج للطاقة الملوّثة والطاقة النظيفة؟

42- وتساءل ممثل منظمة الصحة العالمية عمّا إذا كانت قد أعدت دراسة توضح الآثار البيئية لعملية تصنيع المركبات والبطاريات الكهربائية، وما إذا تحقّق التوازن الصفري في حالة التصنيع. كما استفسر عن مدى الخبرة العربية في هذا المجال، وعن وجود مؤسسات عربية تقوم بإعادة تدوير المكونات التي تكون مختلفة تماماً عن مكونات تصنيع السيارات ذات محرك الاحتراق الداخلي. وأخيراً سأل عن وجود أي نوع من الروابط بين قطاعات المعادن الثمينة التي تدخل في تصنيع هذه المركبات والتكنولوجيا في المنطقة العربية.

43- وأفترّح ممثل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري أن يشمل التنقّل الكهربائي كلّ أنماط النقل. وحدّد أنّ الاستدامة في التنقّل الكهربائي تعني إيجاد طاقة بديلة، وإعادة الاستخدام، وتقليل الهدر، وأنّ مصدر الكهرباء قد يكون طاقة شمسية أو شكلاً آخر مختلفاً. كما تطرّق إلى المحاور الستة في ما يُسمى

باللوجستيات العكسية التي تتماشى مع الاقتصاد الأزرق والاقتصاد الدائري، وهي غير مذكورة في الأبحاث والتطبيقات في المنطقة العربية. واقتراح توجيه توصية بشأن الاستثمار المرتكز على اللوجستيات العكسية.

44- وفي معرض الرد، شكّر ممثل الأمانة التنفيذية ممثلي وممثلات الدول على مداخلتهم التي أثّرت النقاش. وأشار إلى أنّ التقرير والمداخلة لا يقتصران على التحوّل الطاقوي بحدّ ذاته أو الانتقال من الوقود الأحفوري إلى الطاقة المستدامة والبديلة، وأنّ التقرير لا يعرض كلّ المشاكل التي تواجه توليد الطاقة المستدامة، وكيفية التخلّص من المواد، والأثر البيئي، علماً أنّ كلّ هذه المشاكل تُرافق عملية إنتاج الطاقة عموماً ونواجهها أيضاً في توليد الطاقة للمنازل من خلال ألواح الطاقة الشمسية والبطاريات، وتسبّب مصدر قلقٍ للجميع. ويتطرّق هذا التقرير باختصار إلى موضوع النقل والمشاكل التي يواجهها من الناحيتين الإدارية والتشغيلية، والتحديات التي يطرحها والفرص التي يوفّرها والتي ستكون هائلة من الناحية الاقتصادية.

45- إضافةً إلى ذلك، أشار ممثل الأمانة التنفيذية إلى وجود رغبة بالتحوّل إلى الطاقة النظيفة. وإذا لم تتم مواكبة هذا التطوّر في المنطقة العربية عن طريق صياغة السياسات وتجهيز البنية التحتية وإنتاج المركبات الكهربائية، ستحوّل المنطقة في نهاية المطاف إلى مكبٍ للمركبات التقليدية ذات محرك الاحتراق الداخلي. ثم يأتي الغرب الذي تخلّص من هذه المركبات أو الملوثات، ليفرض على المنطقة شروطاً باعتبارها مسبباً للتلوّث البيئي. لذلك، فإنّ مواكبة هذا التطوّر أمرٌ غاية في الأهمية منعاً لتأخّر المنطقة عن سائر العالم، لا سيّما وأنها تمتلك كلّ المقومات اللازمة، وإنّ وجدت صعوبة في التكنولوجيا المتاحة كونها لا تُنتج محلياً، إلا أنّها قابلة للاستيراد بسهولة. كذلك، تتسم المنطقة بمصادر الطاقة البديلة الأخرى كالشمس، وبقدرة بشرية في تطوّر مستمر، قادرة على التعامل مع هذه التطوّرات وتكييفها. ويطلب من المنطقة العربية تحقيق الاكتفاء الذاتي في إنتاج الطاقة البديلة أو حتى تصديرها إن أمكن، على ألا يكون التصدير على حساب تحقيق التحوّل الطاقوي في المنطقة.

46- وأشار ممثل الأمانة التنفيذية إلى أنّ المشاكل التي طرّحتها تمثل منظمة الصحة العالمية تشوب التحوّل من الطاقة المولّدة بالوقود الأحفوري (للصناعة أو الاستخدام المنزلي أو النقل)، كما تشوب التحوّل إلى الطاقات البديلة (الكهرباء أو الهيدروجين)، وينبغي معالجتها. وأكد أيضاً أنّ القطاع الخاص يضطلع بدور أساسي في مسألة التحوّل. وكما كان دور هذا القطاع محوري في السابق في صناعة السيارات التقليدية وتعبئتها بالوقود وشحنها وصيانتها، عليه أن يكون الآن محور تطوّر هذه الصناعات بدعمٍ من الدولة في المراحل الأولى. فعلى الدولة أن تصيغ السياسات التي تنظّم هذا القطاع، ثم يضطلع القطاع الخاص بدوره بالتنفيذ.

4- تطوير النقل المستدام في البلدان العربية (البند 10 من جدول الأعمال)

47- عرّض ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2023/9](#)، سُبُل تطوير النقل المستدام في البلدان العربية، ودوره في تحقيق أهداف التنمية المستدامة. واستعرض مبادرات الإسكوا في هذا المجال والأنشطة الحالية والمستقبلية للأمم المتحدة في مجال النقل المستدام، ومنها إعلان اليوم العالمي للنقل المستدام، والتخطيط لعقد اجتماع رفيع المستوى خلال عام 2024، والتحضيرات الجارية لإعلان عقد الأمم المتحدة للنقل المستدام بدءاً من عام 2026.

48- وفي معرض النقاش، لفت ممثل مصر إلى أنّ مفهوم تخطيط النقل يتغيّر حالياً في العالم، فيجري التحوّل من التخطيط الكلاسيكي القائم على أربع مراحل (four-step model) إلى التفاعل بين تخطيط النقل وتخطيط استخدام الأراضي، وهو التحوّل الذي بدأ التركيز عليه في مصر مؤخراً. وتقضي الخطة بإنشاء وسائل نقل

مستدامة تنمّي مناطق جديدة تجذب كتلة جديدة من السكان، كما تنمّي أنشطة تخفّف الازدحام داخل القاهرة. وشدّد على ضرورة ربط النقل دائماً بالاستدامة.

49- وشدّد ممثل دولة فلسطين على حرص دولته على تحسين التنظيم الداخلي في وزارة النقل من برمجيات وخدمة إلكترونية، لتعزيز خدمة المواطن. وأوضح أنّ أجهزة وبرامج الوزارة منعت الكثير من الهجمات السيبرانية على وزارة النقل وبياناتها. وتعاونت هذه الوزارة مع مجلس الوزراء الذي اتخذ أكثر من قرار لصالح النقل والمواصلات كإنشاء شركة نقل عام. وأشار إلى أنّ دولة فلسطين تضمّ نحو 84 شركة نقل خاص، لكنّ 4 أو 5 منها فقط تقدّم خدمة ممتازة. ولطالما سعت الدولة إلى تحقيق النقل الجماعي وإنشاء شركة بالتعاون مع القطاع الخاص، على مثال التجربة الرائدة في مدينة جنين. إضافةً إلى ذلك، مؤّلت الحكومة عملية شراء تطبيقات للنقل الذكي بالتعاون مع البلديات وتم تركيب كاميرات لمراقبة الشوارع الداخلية للسيطرة على سلوك المواطنين وللإحصاء. وأوضح ممثل دولة فلسطين في الختام أنّ حركة المرور بين المدن الفلسطينية أصبحت الآن صعبة جداً بسبب كثرة الحواجز.

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

50- قرّرت اللجنة عقّد دورتها الخامسة والعشرين في الربع الأخير من عام 2024 في بيت الأمم المتحدة في بيروت، ما لم تُعرض دولة من الدول الأعضاء استضافتها.

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

51- قدّمت ممثلة الأمانة التنفيذية للإسكوا عرضاً لتقييم الدورات السابقة للجنة النقل واللوجستيات، استعرضت فيه نتائج استبيانات آراء ممثلي وممثلات الدول الأعضاء حول أداء اللجنة للفترة 2013-2022. وبيّنت النتائج أنّ تقييم ممثلي وممثلات الدول للدورات السابقة كان إيجابياً جداً بصورة عامة، وأنّ مشاركة ممثلي وممثلات الدول بأعمال الدورات على مدى السنوات اتّسمت بالاستمرارية.

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

52- عُرضت التوصيات المُستخلصة من المناقشات على ممثلي وممثلات الدول الأعضاء، ونُوّقشت واعتمدت بعد إجراء التعديلات اللازمة. ويوردُ هذا التقرير التوصيات بصيغتها النهائية المعتمدة.

ثالثاً- تنظيم الدورة

ألف- المكان وتاريخ الانعقاد

53- عقّدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الرابعة والعشرين في القاهرة، مصر، يومي 10 و11 كانون الثاني/يناير 2024.

باء- الافتتاح

54- افتتحت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الرابعة والعشرين في 10 كانون الثاني/يناير 2024، في الساعة العاشرة صباحاً. وألقى السيد محمد مختار محمد الحسن، رئيس مجموعة الازدهار الاقتصادي المشترك في الإسكوا، كلمة الأمانة التنفيذية، فشكر فيها الحضور على مشاركتهم في الاجتماع. وبعد أن استعرض أهم ما ستتناوله اللجنة في جدول أعمالها، لفت نظر المشاركين والمشاركات إلى الظروف الاستثنائية البالغة الخطورة، التي تتمثل في العدوان الإسرائيلي على غزة وبقية الأرض الفلسطينية المحتلة ولبنان والجمهورية العربية السورية، وإلى الأزمة العالمية التي تتمثل في عسكرة البحر الأحمر وتزايد المخاطر على النقل البحري والتجارة الدولية وارتفاع تكاليف الشحن والتأمين ومن ثم تنامي مخاطر تزايد التضخم المرتفع أصلاً، مما يؤدي إلى زيادة الأعباء على الاستهلاك والاستثمار على حدٍ سواء. وأوضح أنّ ذلك سيؤثر أيضاً على توفر السيولة لتمويل مشاريع البنية التحتية والسلامة المرورية، وسيفاقم تحديات التنمية عموماً في معظم البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل.

جيم- الحضور

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

دال- انتخاب أعضاء المكتب

56- 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، تولّت دولة فلسطين رئاسة الدورة الرابعة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات بعد أن تولّت جمهورية الصومال الفيدرالية رئاسة الدورة الثالثة والعشرين التي انعقدت يومي 20 و21 تشرين الأول/أكتوبر 2022 وحتى تاريخ انعقاد الدورة الرابعة والعشرين في 10 كانون الثاني/يناير 2024. وتولّت جمهورية العراق منصب نائب الرئيس، وتولّت الجمهورية اللبنانية مهمة المقرّر.

هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى

57- أقرّت لجنة النقل واللوجستيات في جلستها الأولى جدول الأعمال بصيغته المعروضة عليها في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2023/L.1](https://www.un.org/development/desa/poverty/inequality/2023/05/ESCWA/C.5/2023/L.1)، بعد إضافة عرضٍ لتقييم الدورات السابقة للجنة تحت البند 12: "ما يستجد من أعمال".

واو- الوثائق

58- تردّ في المرفق الثاني بهذا التقرير قائمة الوثائق التي عُرضت على لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الرابعة والعشرين.

المرفق الأول

قائمة المشاركين

ألف- الدول الأعضاء في الإسكوا

<u>دولة قطر</u> السيد حمد علي المري مدير إدارة تراخيص النقل البري وزارة المواصلات	<u>المملكة الأردنية الهاشمية</u> السيد نعيم حسان مساعد الأمين العام وزارة النقل
<u>الجمهورية اللبنانية</u> السيد أحمد تامر المدير العام للنقل البري والبحري بالتكليف وزارة الأشغال العامة والنقل	<u>الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية</u> السيد بوعلام كيني مدير عام مجمع لوجيترانس
السيد منير صبح مدير الإدارة المشتركة وزارة الأشغال العامة والنقل	<u>الجمهورية العربية السورية</u> السيد معتصم جمعة معاون الوزير
<u>دولة ليبيا</u> السيد فضل الله راف الله عاشور وكيل الوزارة لشؤون الطرق والنقل البري وزارة المواصلات	<u>جمهورية السودان</u> السيدة نجوى محمد فضل الله أحمد مساعدة مدير إدارة التخطيط والبحوث والدراسات وزارة النقل
السيد أحمد ابراهيم أبووذن رئيس مصلحة النقل البري وزارة المواصلات	<u>جمهورية الصومال الفيدرالية</u> السيدة هدمة صلاذ نائب سفير جمهورية الصومال الفيدرالية لدى جمهورية مصر العربية
<u>جمهورية مصر العربية</u> السيدة منى قطب نائب رئيس هيئة تخطيط مشروعات النقل وزارة النقل	<u>جمهورية العراق</u> السيد عادل نعمان شهاب الأمين التنفيذي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة وزارة النقل
السيد سيد متولي الرئيس التنفيذي جهاز تنظيم النقل البري الداخلي والدولي وزارة النقل	<u>دولة فلسطين</u> السيد عمار ياسين وكيل وزارة النقل والمواصلات
<u>المملكة المغربية</u> السيدة سناء لزعر رئيسة قسم القيادة وتتبع وتقييم البرامج وزارة النقل واللوجستيك	

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

السيد أنوي الشيخ أعبدي
الأمين العام
وزارة التجهيز والنقل

الجمهورية اليمنية

السيد فضل قاسم صالح العبادي
وكيل قطاع النقل البري
وزارة النقل

المملكة العربية السعودية

السيد معيض محمد آل سعيد
كبير المستشارين
الهيئة العامة للنقل

المهندس عمر بن قربان نياز
مدير عام صيانة الطرق
وزارة النقل والخدمات اللوجستية

السيد حمد بن محمد العبدالله
مشرف علاقات دولية
وزارة النقل والخدمات اللوجستية

باء- المنظمات الإقليمية والدولية

منظمة الصحة العالمية

السيد طارق غزاوي
مدير الأسطول الإقليمي

الاتحاد العربي للنقل البري

السيد مالك حداد
الأمين العام

الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

السيد أحمد سعيد ابراهيم
أمين عام مساعد

اتحاد الغرف العربية

السيدة دينا الوقاد
محللة اقتصادية

جريدة العربي

السيد إيهاب حسن
رئيس التحرير

جامعة الدول العربية

الدكتور بهجت أبو النصر
مدير إدارة النقل والسياحة

السيد عبد الكريم فارس عبد الكريم مسلم
مسؤول الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب
إدارة النقل والسياحة

السيد سيف بكر
إدارة النقل والسياحة

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

السيد اسماعيل عبد الغفار اسماعيل فرج
رئيس الأكاديمية

السيد مصطفى عبد القادر رشيد
المستشار الاقتصادي ومساعد رئيس الأكاديمية

السيد خالد السقطي
عميد كلية النقل الدولي والخدمات اللوجستية
مدير المكتب الفني لشؤون النقل الدولي واللوجستيات

السيدة آية مصطفى الجارحي
عميدة معهد النقل الدولي واللوجستيات
مديرة إدارة لوجستيات النقل وسلاسل الإمداد

البنك الدولي

السيد سعيد دحدح
رئيس المرفق العالمي للسلامة المرورية

المرفق الثاني

قائمة الوثائق

الرمز	البند	العنوان
E/ESCWA/C.5/2023/L.1	3	جدول الأعمال المؤقت والشروح
E/ESCWA/C.5/2023/L.2	3	تنظيم الأعمال
E/ESCWA/C.5/2023/3	4	تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا وأنشطة التعاون الفني في مجال النقل واللوجستيات
E/ESCWA/C.5/2023/4	5	نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية: آخر التطورات
E/ESCWA/C.5/2023/5	6	تنفيذ التوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثالثة والعشرين، والمستجدات في قطاعات النقل واللوجستيات في الدول الأعضاء
E/ESCWA/C.5/2023/6	7	أداء اللوجستيات في المنطقة العربية: نظرة عامة على التطورات
E/ESCWA/C.5/2023/7	8	حلقة نقاش: تمويل السلامة المرورية
E/ESCWA/C.5/2023/8	9	التنقل الكهربائي البري في المنطقة العربية: خيارات وفرص
E/ESCWA/C.5/2023/9	10	تطوير النقل المستدام في البلدان العربية
E/ESCWA/C.5/2023/INF.1		قائمة بالوثائق