

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2021/8/Report  
10 January 2022  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

## تقرير

لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الثانية والعشرين  
القاهرة، 6-7 كانون الأول/ديسمبر 2021

### موجز

عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها الثانية والعشرين في القاهرة يومي 6 و7 كانون الأول/ديسمبر 2021. وبحثت اللجنة في عدة قضايا، مثل تأثير جائحة كوفيد-19 على مبادرة الحزام والطريق، ومشروع النقل المستدام، كما استعرض فيها مشروع إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية. وعقدت اللجنة حلقة نقاش حول التطورات في مجال النقل واللوجستيات في المنطقة العربية في ظل جائحة كوفيد-19، وتضمنت ورشة عمل حول تحديات التحول إلى النسخة الإلكترونية للاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي في الدول العربية.

وفي ختام دورتها، قدمت 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>		
<b>أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثانية والعشرين .....</b>		
3	5-3	.....
3	4	ألف- التوصيات الموجهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا .....
4	5	باء- التوصيات الموجهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا .....
5	60-6	.....ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة.....
5	8-6	ألف- قضايا المتابعة.....
6	45-9	باء- النقل واللوجستيات في ظل جائحة كوفيد-19.....
15	57-46	جيم- النقل واللوجستيات والتنمية المستدامة.....
19	58	دال- موعد ومكان انعقاد الدورة الثالثة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ....
19	59	هاء- ما يستجد من أعمال.....
19	60	واو- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الثانية والعشرين ...
19	66-61	.....ثالثاً- تنظيم الدورة.....
19	61	ألف- المكان وتاريخ الانعقاد.....
19	62	باء- الافتتاح.....
20	63	جيم- الحضور.....
20	64	دال- انتخاب أعضاء المكتب.....
20	65	هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى.....
20	66	واو- الوثائق.....
<b>المرفقات</b>		
21		.....المرفق الأول- قائمة المشاركين.....
24		.....المرفق الثاني- قائمة بالوثائق.....

## مقدمة

1- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الثانية 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 أثيرت في المناقشات.

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

3- في ختام دورتها الثانية 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 الحادية 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) الترحيب بالتقدم الذي أحرزته الأمانة التنفيذية للإسكوا في تنفيذ أنشطة برنامج عملها في مجال النقل واللوجستيات، وأنشطة التعاون الفني، والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الحادية والعشرين، وكذلك بالتوجه نحو تحويل المعارف التي تنتجها في مجال النقل واللوجستيات إلى منصات وأدوات إلكترونية، يستطيع صانعو وصناعات القرار الاستفادة من تطبيقاتها المختلفة؛

(ب) الاستفادة مما توفره فرصة إعادة تصميم سلاسل الإمداد العالمية الناتجة عن جائحة كوفيد-19، وذلك من خلال محاولة توفير البدائل للسلاسل الممتدة والطويلة، والاستعانة بخبرات الإسكوا في تحديد هذه الفرص لكل بلد على حدة حسب الحاجة؛

(ج) دراسة الآثار المتوقعة للتغيرات الاقتصادية والتكنولوجية على قطاع النقل والاقتصاد الوطني، ووضع الاستراتيجيات اللازمة للتعامل معها والاستفادة منها؛

(د) الاستمرار في تطوير سياسات النقل بجميع أنماطه، مع مراعاة معايير الاستدامة في مجال النقل البري، واستخدام المنصة التي أنشأتها الإسكوا وشركاؤها لهذا الغرض والمزمع إطلاقها في أوائل عام 2022؛

(هـ) مواصلة متابعة تنفيذ مقاصد التنمية المستدامة ذات الصلة بالنقل واللوجستيات على المستوى الوطني، والاستعانة بخبرات الإسكوا في هذا المجال بحسب الحاجة؛

(و) السعي إلى إيجاد التوازن المناسب بين مشاريع البنية التحتية للنقل وتحديث وتطوير السياسات المتصلة به، لإيجاد التكامل المطلوب بين المجالين؛

(ز) موافاة الإسكوا بأسماء المنسقين الوطنيين لمشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية، إن لم يجر ذلك بعد، كي يُصار إلى متابعة الدورات التدريبية وملء بيانات المنصة لعام 2022؛

(ح) العمل على الانتقال الجماعي إلى تطبيق النسخة الإلكترونية من اتفاقية النقل البري الدولي – التير، لا سيما في حالة الدول التي تقع على ممرات برية متصلة للنقل البري العابر، واعتماد خارطة طريق مشتركة لتحقيق هذا الهدف؛

(ط) 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"؛

(ي) إشعار الإسكوا رسمياً برغبة الدول، إن وُجدت، في الانضمام إلى مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، وتسمية المنسقين الوطنيين لهذا المشروع إن لم يجر ذلك بعد، والترحيب بالعرض المقدم من قبل المغرب لاستضافة المرصد وفقاً للمعايير التي وضعتها الإسكوا وللإجراءات والنظم المتبعة في الأمم المتحدة.

#### باء- التوصيات الموجهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا

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

(أ) الاستمرار في متابعة المستجدات العالمية التي تؤثر على قطاع النقل واللوجستيات ودراسة آثارها وتبعاتها على الدول العربية، وخاصة مبادرة الحزام والطريق والتطورات التكنولوجية والرقمية؛

(ب) إحاطة الدول الأعضاء بشكل دوري بأنشطة وفعاليات الإسكوا حول التطورات في قطاع النقل واللوجستيات في الفترة ما بين انعقاد دورات لجنة النقل واللوجستيات، مع الاستفادة من التواصل الافتراضي في هذا الإطار؛

(ج) العمل على تعزيز قدرات الدول العربية على متابعة ورصد التقدم في تنفيذ مقاصد التنمية المستدامة المرتبطة بالنقل واللوجستيات، وتقديم الدعم اللازم لها بناءً على طلبها؛

(د) بناء القدرات في مجال تطبيق معايير استدامة النقل البري المتصل/الداخلي التي وضعتها الإسكوا وشركاؤها في إطار مشروع النقل المستدام، تمهيداً لاستخدام "المنصة الإلكترونية لمؤشرات استدامة النقل" التي يجري تطويرها لتقييم استدامة النقل البري في البلدان العربية، وتحديد الفجوات في الأداء لمعالجتها؛

(هـ) متابعة التعاون والتنسيق مع البنك الإسلامي للتنمية لعقد دورات تدريبية للمنسقين الوطنيين لمشروع "نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية"، ودعم استكمال ملء البيانات المطلوبة لتغذية منصة النظام؛

(و) التنسيق مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد العربي للنقل البري والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والمنظمة العالمية للجمارك لتنظيم ورشات عمل إقليمية لرفع الوعي بضرورة التحوّل الجماعي إلى النموذج الإلكتروني للاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي (اتفاقية النقل البري الدولي – التير)، وتقديم الدعم للدول الراغبة في تنفيذ خارطة الطريق لتطبيق النموذج الإلكتروني للاتفاقية؛

(ز) متابعة تنفيذ المشروع الرائد الممول من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية بشأن "تعزيز التدخلات القائمة على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في المنطقة العربية من خلال زيادة فعالية وموثوقية جمع البيانات ومعالجتها وتحليلها"؛

(ح) استكمال مراحل إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، وفق خارطة الطريق المقدمة في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2021/7](#)؛

(ط) الاستمرار في بناء الشراكات مع المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال النقل واللوجستيات بهدف إعداد خطط لدعم قدرات الدول العربية في إعداد السياسات وتنفيذها.

## ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة

### ألف- قضايا المتابعة

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

6- عرضت الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2021/3](#) ما تم تنفيذه من توصيات صادرة عن الدورة السابقة للجنة، والأنشطة التي اضطلعت بها الأمانة التنفيذية في مجال النقل واللوجستيات في إطار برنامج عملها لعام 2021، إضافة إلى أنشطة التعاون الفني التي نفذتها بناءً على طلب الدول الأعضاء. وأفاد ممثل الأمانة التنفيذية بأن هذه الأنشطة شملت متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في الدول العربية، وأوراق عمل ودراسات منها: **تقرير الربط الوطني في الأردن**، وتداعيات جائحة كوفيد-19 على المنطقة العربية في إطار مشروع الحزام والطريق الصيني، وتحديات استهلاك الطاقة في قطاع النقل في المنطقة العربية، وتقريراً عن التكنولوجيا والابتكار من أجل تطوير النقل البري في البلدان العربية، ومذكرة مفاهيمية حول المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، ومذكرة فنية حول مجالات العمل المشمولة بالمنصة الإلكترونية لنظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية، وغير ذلك من الأوراق. كما شملت ورشات عمل لإعادة النظر في الخطة الرئيسية لمرفأ بيروت بعد انفجار عام 2020، وبشأن السلامة المرورية والنقل المستدام في الأردن والبحرين، وغير ذلك من الأنشطة.

7- وفي معرض النقاش، نوه ممثل لبنان باهتمام الإسكوا بمجال النقل في بلده، معرباً عن شكره على الدراسة التي أجرتها الإسكوا حول مرفأ بيروت، وعن تمنيه بتعزيز التنسيق بين الإسكوا والبنك الدولي، لا سيما وأن البنك الدولي مهتم بإجراء دراسات متطورة حول المخطط التوجيهي لمرفأ بيروت وتطويره ليكون مرفأً ذكياً. كما أمل في إجراء دراسات مستقبلية حول التكامل بين المرافئ في الدول الأعضاء في الإسكوا لا سيما في ظل التحديات التي تشهدها منطقة شرق المتوسط بسبب بلدان غير عربية. وطلب ممثل العراق الحصول على موجزات عن الورشات الفنية وتوصياتها، ومواعيد ورشات العمل المستقبلية. وركزت ممثلة مصر على تغيير المناخ، فرأت أنه من الضروري بناء مواقف متنسقة بشأن هذا الموضوع، وإجراء دراسة أعمق لآثاره على النقل، مشيرة أيضاً إلى حاجة وزارات النقل في المنطقة إلى هياكل مؤسسية للإدارات المختصة بتغيير المناخ، وطلبت إجراء ورشة عمل إقليمية حول هذا الموضوع.

8- ورد ممثل الأمانة التنفيذية بعرض موجز لورشات العمل التي أجريت في العام الماضي، مشيراً إلى مشاركة العراق فيها ومبيناً بأن بعض الورشات تُعقد على مستوى دون إقليمي أو وطني قد لا تتاح فيها الدعوة

للجميع. ورداً على مداخلة ممثل لبنان، أفاد بأن الإسكوا أعدت دراسة حول المخطط التوجيهي لمرفأ بيروت توخت فيها أسس التنافسية وزيادة القدرة الاستيعابية، مضيفاً بأن استدرج العروض العالمي الذي أعده البنك الدولي استند إلى الشروط المرجعية التي أعدتها الإسكوا في الدراسة، وأن الإسكوا على تنسيق مستمر مع البنك الدولي، واقترح بأن تشكل وزارة الأشغال العامة والنقل اللبنانية فريقاً ليشراف على أنشطة البنك الدولي المرتبطة بتطوير مرفأ بيروت، مبدياً استعداد الإسكوا لدعم هذا الجهد. كما أفاد بأن الإسكوا فيها قسم آخر معني بتغيير المناخ، وقد عقد ورشة عمل في أواخر عام 2019 أدمجت فيها قضايا النقل، وأن أنشطة الإسكوا في المستقبل ستتضمن المزيد عن أوجه التداخل بين تغيير المناخ والنقل.

## باء- النقل واللوجستيات في ظل جائحة كوفيد-19

### 1- حلقة نقاش: التطورات في مجال النقل واللوجستيات في البلدان العربية

#### في ظل جائحة كوفيد-19

(البند 5 من جدول الأعمال)

9- استهل ممثل الأمانة التنفيذية حلقة النقاش بالإشارة إلى أن الأمانة التنفيذية كانت قد طلبت من الدول التي تود المشاركة بمداخلات في هذا البند أن تقدم تقريراً إلى الأمانة التنفيذية حول موضوع حلقة النقاش لتعميم الفائدة، مضيفاً بأن دولاً عدة استجابت لهذا الطلب كتابياً. وتقدم ممثل قطر بالمداخلة الأولى، فأكد على التنسيق المستمر بين وزارة المواصلات والاتصالات القطرية والإسكوا في التدريب وبناء القدرات، ومراجعة التقارير الصادرة عن الإسكوا وتفعيل تنفيذ التوصيات الصادرة عنها. واستعرض جهود قطر في تطوير البنى التحتية للنقل العام، مفيداً بأنها بدأت باستخدام الحافلات الكهربائية للحفاظ على البيئة، ومن ثم تطوير نظام السلامة على الطرق. وخُصص إلى أن قطر سجلت مستويات متقدمة عالمياً على هذا الصعيد وتمكنت من تقليل عدد الصدمات والوفيات الناجمة عنها. وتناول خطط الوزارة للحد من الازدحام المروري عبر استخدام منصة لربط الأنظمة الذكية ومشاركة المعلومات الطرقية، واستخدام الديزل المكافئ ليورو 5 (Euro 5) للحافلات والشاحنات ضمن رؤية 2020-2030. وتطرق إلى عدد من القوانين التي أصدرتها الوزارة في مجال النقل، مثل قانون تنظيم النقل البري وتنظيم السكك الحديدية وإلى إصدار التراخيص لتنظيم وإدارة الأنشطة لكي تتوافق مع الشروط الإقليمية والدولية، وكذلك إلى تطوير البرامج الرقمية اللازمة لتحسين عملية النقل.

10- وأشار ممثل قطر أيضاً إلى الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها الوزارة للحد من تداعيات جائحة كوفيد-19 على النقل البري والنقل العام، ولتيسير إجراءات الفتح التدريجي ومراعاة الأنظمة الصحية المعمول بها في الدولة. وأفاد بأن قطر انضمت إلى اتفاقية النقل البري (التيير)، واتخذت جميع الإجراءات اللازمة لتفعيل النقل البري بنظام الاتفاقية بما يزيد التجارة البينية ويدعم الاقتصاد القطري، وبأن أول شاحنة قادمة من دولة الإمارات العربية المتحدة قد دخلت إلى البلد عبر منفذ أبو سمرة، ما يسهل طرق النقل الدولي بما في ذلك مشروع الحزام والطريق الذي تطوره الصين.

11- وبدأ ممثل دولة فلسطين مداخلته بالتأكيد على حرص دولته على التعاون مع الإسكوا والمشاركة في أنشطتها وتنفيذ التوصيات الصادرة عنها، ولكنه أشار إلى تحديات التنفيذ بسبب الاحتلال الإسرائيلي والحوادث. وأفاد بالانتهاء من الردود على ملاحظات مجلس الوزراء الفلسطيني بشأن التعديلات على قانون المرور الفلسطيني، وبصدور ضابطة قضائية لعمل دوريات السلامة المرورية والتفتيش الميداني. وتطرق إلى مشروع الفريق الوطني للنقل الذكي حيث جرت أول تجربة للمشروع في بلدية الخليل، وإلى سعي وزارة المواصلات إلى تعميم هذه التجربة في البلديات كافة. وأضاف بأن مشروعاً للبلديات قد اعتمد، وبدأ بمحافظتي رام الله والبيرة، وأن الهدف منه هو استخدام حافلات حديثة وكهربائية رغم الامكانيات المادية الضعيفة. وعرض

قراراً لمجلس الوزراء بإنشاء شبكة نقل جماعي آمنة وتعمل بمواصفات حديثة، موضحاً أن المشروع عام ولكن بالشراكة مع القطاع الخاص. وأكد بأن وزارة النقل، وتحقيقاً لهذا المشروع وغيره، في صدد وضع هيكلية إدارية جديدة تتناسب مع متطلبات النقل الذكي ومعايير السلامة المرورية المستجدة وبما يأخذ بالاعتبار الأثر البيئي والاجتماعي للمشاريع. وأشار إلى أن الخدمات في الوزارة حالياً إلكترونية، وأن الوزارة جاهزة لاعتماد أدوات الدفع الإلكتروني ولكنها تنتظر إتمام المنصة الحكومية الإلكترونية المتكاملة. وتطرق إلى تعاون الوزارة مع الإسكوا في مشروع مؤشرات الربط المستدام للنقل الداخلي. وختم بالإشارة إلى أن عدد الصدمات والوفيات لا يزال في تزايد رغم جهود الحكومة وإجراءاتها لتحقيق السلامة المرورية.

12- واستعرض ممثل موريتانيا التدابير التي اتخذتها وزارة التجهيز والنقل لوقف الضرر الناجم عن أزمة جائحة كوفيد-19، مثل الحد من عدد الركاب للحفاظ على التباعد الاجتماعي في النقل الحضري، مشدداً على أن هذه الإجراءات ألحقت ضرراً كبيراً بشركات القطاعين العام والخاص العاملة في النقل، ووضعت حواجز على النقل بين المدن وصلت إلى التوقف التام في بداية الأزمة. وأضاف بأن الإجراءات شملت الإغلاق التام للمعابر الحدودية، ما فاقم الضرر. وأفاد أيضاً بفرض حظر تام للتجول ليلاً على مدى حوالي سنة كاملة، ما تسبب بنكسة لقطاع النقل بسبب تقليل ساعات العمل. وعاد وأوضح بأن حكومة البلد حرصت على دعم سلاسة نقل البضائع مع تطبيق إجراءات خاصة على سائقي الشاحنات والعاملين في اللوجستيات من أجل توفير متنفس للاقتصاد الوطني، وبأن الحكومة أعطت تراخيص خاصة لتتنقل العاملين في البنية التحتية لضمان استمراريتها. واستعرض الإجراءات التي اتخذتها حكومة بلده للخروج من الأزمة، مفيداً بأنها تشمل تخصيص مبلغ مالي للنهوض الاقتصادي يغطي البنية التحتية وتجديد أسطول سيارات النقل الحضري، وتقديم الدعم المادي المباشر لمؤسسات النقل واللوجستيات الحكومية، مشدداً على أن هذا الدعم حافظ على وظائف كافة العاملين في هذه الشركات. وختم بالحديث عن حملات التوعية التي أجريت بشأن السلامة المرورية والحد من صدمات الطرق ما أدى إلى الحد من صدمات المرور بنسبة 20 في المائة.

13- وقدم ممثل البحرين بدوره استعراضاً لآخر التطورات في مجال النقل في بلده، واستهله بالتطرق إلى إطلاق خطة البحرين للتعافي الاقتصادي من جائحة كوفيد-19، مفيداً بأن ركائزها تشمل إطلاق استراتيجية غطاء الخدمات بهدف تنمية الاقتصاد وإيجاد فرص العمل الجيد وزيادة التنافسية وجلب المزيد من الاستثمارات ورفع تصنيف مملكة البحرين في قطاع النقل لتكون من أفضل 20 دولة عالمياً وزيادة الطاقة الاستيعابية للشحن الجوي والموانئ ورفع مساهمة القطاع اللوجستي في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 10 في المائة وذلك بحلول عام 2030. وشرح بأن الاستراتيجية تعمل على ستة محاور وهي مراجعة القوانين، وتطوير البنية التحتية، والسياسات، والإجراءات، وتقديم الحوافز للمستثمرين، وترويج الفرص الاستثمارية. وأشار إلى أن القطاع اللوجستي يعتبر من أهم القطاعات ذات الأولوية في البحرين حيث تعمل الجهات المعنية على أن تكون البحرين مركزاً إقليمياً للخدمات اللوجستية من خلال زيادة الربط بين الموانئ والمنافذ البرية، وجعل البحرين الخيار المفضل للتجارة الإلكترونية. وأفاد بأن شؤون الجمارك في البحرين تضطلع بدور كبير في تنفيذ مشروع نظام إدارة الشاحنات الذي من شأنه تسهيل نقل الشاحنات من خلال منصة "فسح" التابعة للمملكة العربية السعودية، معرباً عن تطلعه إلى ربط برنامج "أفق" في البحرين بمنصة "فسح" لتنظيم تدفق الشاحنات من البحرين إلى المملكة العربية السعودية. وختم بالتشديد على أهمية العمل الجماعي للوصول إلى تحقيق خطط التعافي والتنمية في بلده، متمنياً مزيداً من الدعم من الإسكوا في هذا المجال.

14- واستهلت ممثلة مصر عرضها بالإشارة إلى أن بلدها شهد في الفترة الأخيرة تطورات كبيرة في مشاريع النقل خاصة في الطرق ووسائل النقل المستدامة واللوجستيات. وشددت على حرص بلدها على تنفيذ التزاماته الدولية في مجال النقل، ولا سيما اتفاقية تسهيل التجارة. وتطرقت إلى جهود تطوير عناصر منظومة النقل لمواءمة

التطورات الدولية، ولا سيما شحن الحاويات والنقل المتعدد الوسائط، وإلى العمل على الإصلاحات الهيكلية والتشريعية والتوجه نحو النقل الذكي ورفع كفاءات اليد العاملة في مجال اللوجستيات بقيادة أكاديمية النقل البحري. وتناولت جهود مصر لتعزيز هياكل النقل الأساسية وربطها مع محيطها الإقليمي من خلال الربط بالموانئ البحرية والربط البري بالدول العربية والأفريقية، مضيئة بأن وزارة النقل تستفيد في خططها من موقع مصر الجغرافي الذي يميزها على الصعيد اللوجستي، وهي تعمل على إنشاء محاور لوجستية لتطوير النقل المتعدد الوسائط. وركزت على مشروع خط النقل السككي السريع العين السخنة-العلمين- القاهرة- الإسكندرية الذي يربط حركة التجارة العالمية بين شرق آسيا وأوروبا، موضحة بأن الهدف الآن هو تطوير الخط بما يُحدث قيمة مضافة لمصر، وبأن مشروع الخط يتضمن 16 مشروعاً فرعياً، ومقدمة لمحة عامة عن هذه المشاريع الفرعية والتي تشمل إنشاء موانئ جافة ومحطات لوجستية.

15- واستعرضت ممثلة مصر كذلك مشاريع عديدة أخرى في مختلف أنحاء مصر ترمي إلى زيادة كفاءة النقل وتحسين الربط البحري وتعزيز آليات العمل. وتناولت جهود مصر في تحقيق مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين، وفي إعادة هيكلة سكك الحديد. وبالنسبة إلى قطاع الطرق والجسور، أفادت بإنشاء 7,000 طريق جديد غيرت ملامح النقل في مصر، وباستخدام أسلوب النقل الذكي لتحسين السلامة المرورية، حيث انخفضت وفيات الصدمات بنسبة 44 في المائة، وارتفع تصنيف مصر من حيث جودة الطرق. وأشارت إلى مشروع الربط بالسكك الحديدية مع السودان، والذي يشمل تطوير خط السكك، وإلى الربط بالتشاد من خلال ليبيا. وتناولت التشريعات المتعلقة بدخول القطاع الخاص في قطاع النقل، وبدخول مصر في اتفاقية التير، حيث تعمل على وضع آليات لتنفيذ نظام هذه الاتفاقية. وختمت إلى أن جائحة كوفيد-19 أخرت العديد من المشاريع.

16- وسأل ممثل الصومال عن خط كيبناون-بورسعيد، مذكراً بأن الصومال يقع استراتيجياً على المحيط الهندي، ومستفسراً عن سبب استثناء الصومال من هذا الخط. وأجابت ممثلة مصر بأن محور كيبناون ليس قراراً من مصر بل من أفريقيا بأكملها، وبأن الهدف هو الربط بين كيبناون والقاهرة عبر وسط أفريقيا. وشددت على أن مصر إنما أنجزت القسم الخاص بها من اتفاقية المحور، ولكن الطريق إلى كيبناون لا تزال فيه فجوات، وبأن الجهات الداعمة في أفريقيا تسعى إلى تداركها.

17- تطرق ممثل الجمهورية العربية السورية إلى ما حققه بلده على صعيد النقل في ظل الحرب طوال السنوات الماضية. وأفاد بأنه قد ترتب عن الحرب غياب للمبادرات الدولية لا سيما في قطاع النقل، وتعرض قطاع النقل بمختلف أوجهه إلى أضرار كبيرة تقدر بمليارات الدولارات. وأكد بأن الجمهورية العربية السورية استمرت بالعمل ضمن الإمكانيات المحدودة وبالاستعانة بالخبرات الوطنية لتأمين ما يتطلبه قطاع النقل من بيئة تشريعية سليمة ومواكبة التطورات والتغييرات بغية الحفاظ على دورها كعضو فاعل ضمن لجنة النقل واللوجستيات في الإسكوا وغيرها من اللجان والمنظمات الدولية. وتناول المساعي إلى أتمتة قطاع النقل وإلى استحداث أكاديمية للنقل البحري على الرغم من الحصار الذي تعرضت له الجمهورية العربية السورية ومنع الموظفين من الاستفادة من التعليم. وأعرب عن أمله بالحصول على الدعم المادي والمعرفي من الإسكوا.

18- وأما في ما يتعلق بتدابير التصدي إلى جائحة كوفيد-19، بيّن ممثل الجمهورية العربية السورية أن بلده اتخذ إجراءات مناسبة للحد من تفشي الجائحة بالتنسيق مع منظمة الصحة العالمية، مشيراً إلى رغبة بلده في تأهيل الكوادر المحلية وفي المشاركة بكافة النشاطات الدولية المتعلقة بقطاع النقل واللوجستيات ودون الحواجز التي يفرصها الحصار. وقدم بعض المقترحات التي تهم بلده في إطار لجنة النقل واللوجستيات، وتشمل تدريب المنسقين الوطنيين لملء فجوات البيانات المكانية الجغرافية؛ وإتاحة كافة البيانات المتعلقة بإجراءات وقبود النقل في سياق جائحة كوفيد-19 وجعلها في متناول كافة المعنيين بقطاع النقل؛ والاستفادة من الاعلان الجديد لصندوق الأمم

المتحدة للسلامة المرورية لتقديم مقترحات ومشاريع لتعزيز السلامة المرورية في البلدان المتوسطة والمنخفضة الدخل في الفترة 2020-2022 بالتنسيق مع الإسكوا، والاستفادة من الدعم الفني الذي تقدمه الإسكوا في الإدارة المستدامة للسلامة المرورية. وأعرب عن رغبة بلده في الانضمام إلى مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، مبيناً بأن الحكومة قد سمّت الممثلين عن الجمهورية العربية السورية في المرصد.

19- وأشار ممثل الجمهورية العربية السورية أيضاً إلى التعاون الفني بين بلده والإسكوا أيضاً في بناء قدرات الوزارة في تطوير التشريعات الخاصة بالسلامة المرورية، مؤكداً على ضرورة تنفيذ أنشطة التعاون هذه في أقرب فرصة. وقال إن بلده لم يتمكن من التسجيل في ورشة العمل حول بيانات تقييم السلامة المرورية رغم اهتمامه بالمشاركة، مشدداً على ضرورة تفادي المشاكل الفنية التي تحول دون المشاركة. وأفاد بعقد حلقة نقاش حول التطورات في مجال النقل في ظل جائحة كوفيد-19. وشدد على أن الحصار العالمي على بلده أضر بالتجارة مع الخارج وأن ذلك قد تفاقم من جراء الجائحة. واستعرض بعض الإجراءات التي اتخذها بلده لتحقيق التوازن بين الحماية من تفشي جائحة كوفيد-19 والحفاظ على حركة النقل والتجارة. وأشار إلى مشاركة الجمهورية العربية السورية في مؤتمر النقل المستدام الذي عُقد في بيجين. وختم بالتبويه بأن التعافي من الجائحة من شأنه أن يسمح للجميع بإعادة التفكير في عمليات نقل الركاب والبضائع وبالتالي تعزيز تحقيق خطة التنمية المستدامة.

20- وتحديث ممثل لبنان عما أصيب به قطاع النقل واللوجستيات في لبنان من نكسات خلال السنوات الماضية. وركز على الأضرار التي لحقت بمرفأ بيروت نتيجة لانفجار 4 آب/أغسطس 2020، مبيناً أن أمدح الأضرار لحقت بالأرصعة والمناطق الخلفية المرتبطة بالبضائع، ولكن رصيف الحاويات المتطور للغاية لم يصب بخسائر تذكر. وأفاد بأن المعدات الموجودة في مرفأ بيروت تعمل اليوم بشكل سليم وبطاقة قصوى، وتديرها في الوقت الحالي شركة عالمية. وأوضح بأن مناقصة كانت قد طرحت من حوالي شهر ومن المتوقع البدء بعقد جديد مع شركة جديدة، بعد انتهاء أمد عقد الشركة الحالية. وأضاف أن عمق مرفأ بيروت يصل إلى 16 متراً ولديه القدرة على استيعاب مليون ونصف حاوية في السنة وهو قادر على خدمة النقل المحلي والإقليمي والعالمي. ولفت إلى المرفأ الأخرى في لبنان، كمرفأ طرابلس في شمال لبنان الذي جرى تطويره بشكل كبير بحيث وصل عمقه إلى 15.5 متراً ولديه أرصفة تمكنه من تقديم جميع الخدمات، مؤكداً على أن لبنان حصل مؤخراً على قرض من البنك الإسلامي للتنمية بقيمة 86 مليون دولار من أجل مشروع توسيع وتطوير مرفأ طرابلس، ومبيناً بأن مناقصة المشروع رست على شركة مصرية ستبدأ عملها في أول السنة القادمة. وأضاف أن المرفأ الثالث في البلد هو مرفأ صيدا الذي يُستخدم للخدمات المتخصصة، مشيراً إلى المساعي القائمة لتحقيق تكامل بين هذه المرفأ من خلال تخصيص كل مرفأ لأولوية معينة.

21- على صعيد السلامة، أشار ممثل لبنان إلى أن المديرية العامة للنقل خضعت لتدقيق طوعي فيما يتعلق بالإدارة البحرية المثالية، وإلى تعاون مع الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية لسد كل الثغرات القائمة والعمل على تطبيق كل الاتفاقيات البحرية الدولية. وشدد على أن الظروف الاقتصادية الحالية التي يمر بها لبنان، إلى جانب جائحة كوفيد-19 لها تداعيات جمة على القدرات المحلية، حيث أثرت الأزمة الاقتصادية سلباً على قطاع النقل البري لاسيما بعد ارتفاع سعر المازوت والبنزين. وأفاد بأن الوزارة وضعت خطة لدعم هذا القطاع تهدف إلى تقديم تسهيلات للركاب، وأوضح بأن الخطة تنتظر عقد جلسة مجلس الوزراء لإقرارها. وأضاف بأن الوزارة وضعت خطة للنقل العام وستنسق تنفيذها مع القطاع الخاص.

22- ومن جهته استعرض ممثل المغرب الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية التي تغطي العشرية 2017-2026، فأشار إلى أن الهدف منها هو اتخاذ الإجراءات اللازمة لتقليل عدد الوفيات بنسبة 50 في المائة

بحلول عام 2026. وأوضح بأن إعداد الاستراتيجية الجديدة كان بالتنسيق الفني مع خبراء من البنك الدولي، وأن تنفيذ الاستراتيجية سيجري ضمن خطط خمسية. وأفاد عن بدء تنفيذ الخطة الخمسية الأولى التي تغطي الفترة 2017-2021، وتشتمل على عمليات ومشاريع عديدة، حيث جرى تحديد بعض الركائز للسلامة المرورية وتشمل: الطرق الأكثر أماناً، والمركبات الآمنة، والتكفل بضحايا صدمات المرور. وأكد على التحول المؤسسي الاستراتيجي في مجال السلامة المرورية في المغرب، ولكنه شدد على أن تداعيات جائحة كوفيد-19 أوقعت شللاً في قطاع النقل، خاصة بعد الإغلاق الكامل الذي وصل إلى ثلاثة أشهر. وتطرق إلى المرصد الوطني للسلامة المرورية الذي أنشأه المغرب في عام 2020، مستعرضاً مهامه التي تشمل تحديث البيانات من أجل تحديد المشاكل وعوامل الخطر والأولويات في مجال قطاع النقل. وفي الختام، أكد استعداد المغرب لاستضافة المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية الذي تسعى الإسكوا لإنشائه.

23- وأفاد ممثل العراق باضطلاع مديرية الطرق والجسور بتأهيل طرق المرور وتحويل الطرق الفرعية في المناطق الجنوبية إلى طرق مزدوجة، بالإضافة إلى تأهيل جسور في المناطق الجنوبية والشمالية. وأكد بأن العراق ينفذ 15 مشروعاً لإعادة تأهيل الطرق والجسور. وبيّن أن العراق يسعى للاستفادة من تجربة مصر في مجال تطوير السكك والبنى التحتية. وأشار إلى استمرار الأسطول البحري العراقي بالعمل في نقل الحمولات من مناطق التصدير إلى الموانئ العراقية، موضحاً بأن العراق يسعى إلى تحديث سفن الأسطول وشراء سفن جديدة، وتطوير البنى التحتية للموانئ. وشدد على التزام العراق بتطبيق الاتفاقات الدولية المرتبطة بعمل الموانئ وبتنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ. وتطرق إلى طلب وزارة النقل من الأمانة العامة لمجلس الوزراء تأسيس شركة لإعادة ربط المطارات العراقية، حيث صادقت اللجنة العليا للترانزيت على التعليمات والضوابط الخاصة بالترانزيت، مفسراً بأن اللجنة في طور وضع الرؤية النهائية لهذه الضوابط. وصرّح عن إقرار قانون يتضمن مصادقة السلطة التشريعية على الاتفاقات الدولية المتعلقة بالموانئ. وختم بالحديث عن جهود العراق في تنفيذ مشروع الدفع الإلكتروني بالنسبة لغرامات المرور، وعن مشاريع جديدة تخص السكك الحديدية والخطوط والجسور وإدارات المراقبة.

24- وتطرق ممثل الأمانة التنفيذية إلى مشروع نظام المعلوماتية لشبكات النقل في الدول العربية استجابة على تعليق ممثل الجمهورية العربية السورية بشأن تدريب الممثلين الوطنيين. وأفاد بأن المشروع بدأ عام 2019 حيث تم تدريب ممثلين وطنيين بدعم من البنك الإسلامي للتنمية، لكن بعد جائحة كوفيد-19 بدأ تنفيذ ورشات العمل عن بعد. وأضاف بأن تغيير بعض الممثلين وتقاعد البعض الآخر حال دون حصول الجميع على التدريب، ولذلك أفاد بأن الإسكوا ستعقد دورة خاصة للأعضاء الجدد كي تتابع الدورات مع كامل الفريق. وأكد على الدول التي لم تسم ممثلين الوطنيين أن تسارع إلى ذلك لكي تستطيع الإسكوا تنظيم عملها خلال عام 2022 بالتعاون مع البنك الإسلامي للتنمية.

25- وقدّم ممثل تونس عرضاً موجزاً استهله ببيان أن في تونس 7 موانئ تجارية و9 مطارات و20,000 كلم من الطرقات المعبدة وحوالي 2200 كلم من السكك الحديدية، وبأن قطاع النقل يمثل 11-12 في المائة من الاستثمارات العمومية ويساهم بحوالي 7 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. وبالنسبة لجائحة كوفيد-19 أكد على أنها أثرت على قطاع النقل، حيث سجلت سنة 2020 انخفاضاً غير مسبوق مقارنة بعام 2019. وأوضح بأن قطاع النقل شهد توقفاً تاماً واقتصرت أعمال شركات النقل البري والجوي على نقل المواطنين بعد إتمام الحجر الصحي الإجباري، وأن جميع المعابر الجوية والبحرية والبرية أغلقت. واستدرك بأن الوزارة تعمل اليوم على التعافي التدريجي من آثار الجائحة عبر تطوير الخدمات اللوجستية، واستكمال إرساء بنية تحتية للنقل واللوجستيات ذكية ومستدامة، وتأهيل البنى التحتية الحالية، وتطوير النقل عبر السكك الحديدية واستخدام الهيدروجين كبديل للطاقة مستقبلياً. وتطرق إلى إنشاء ميناء عصري جديد وتوسيع مطار تونس قرطاج،

وإلى تطوير منظومة معلوماتية تسهل تبادل الوثائق، وأنظمة إعلام المسافرين وغيرها من الأنظمة الذكية. وفي الختام، أعرب عن دعمه لمقترح المغرب باستضافة المرصد العربي للسلامة المرورية.

26- وعرض ممثل المملكة العربية السعودية نقاطاً موجزة حول الاجراءات التي جرى اعتمادها في قطاع النقل، مفيداً بأنها فُدمت مفصلةً بصيغة إلكترونية. وأفاد أن في المملكة شبكة طرق واسعة تبلغ أكثر من 75 ألف كلم ويجري العمل على تنفيذ أكثر من 10 آلاف كلم أخرى. وأشار إلى أنه، وفي سياق جائحة كوفيد-19، تم رصد تفاوت في الحركة المرورية في المناطق البرية المؤدية إلى المملكة بعد قرار تعليق السفر واتخاذ التدابير الاحترازية.

27- واستهل ممثل عُمان مداخلته بالإشارة إلى أن بلده قدم تقريراً شاملاً عن التطورات الحاصلة في قطاع النقل سواء البري أو البحري أو الجوي، مبيناً بأنه سيتطرق إلى التطورات التي طرأت مؤخراً. وأفاد باضطلاع عُمان بتنفيذ شبكة إسفلتية من 600 كلم وإصلاح بعض الأضرار التي تعرضت لها السلطنة مؤخراً، وبتوسيع أرصفة بعض الموانئ. وتطرق إلى المشاريع اللوجستية الجاري تنفيذها. وبالنسبة للتشريعات، شرح بأن عُمان انضمت إلى اتفاقية العمل البحري والاتفاقية الدولية لإدارة مياه التوازن وأصدرت بعض التشريعات التي تتعلق بتوجيه وسائل النقل لاستخدام التطبيقات الذكية، بالإضافة إلى إصدار قانون الطرق وقانون النقل البحري. وختم بالتطرق إلى التعافي من جائحة كوفيد-19، حيث دعمت حكومة السلطنة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في كافة القطاعات الاقتصادية بما في ذلك قطاع النقل.

28- وتطرق ممثل الصومال إلى مساعي بلده للتصدي لتداعيات جائحة كوفيد-19 وللتعافي منها، فأفاد بأن الصومال أصدر استراتيجية النقل وسلامة المرور واضطلع بتجهيز هيئة النقل وتعزيزها، معرباً عن أمله بتقديم تقارير أوسع في الدورات المقبلة.

29- وفي معرض النقاش ركّز ممثل اليمن على الظروف والأزمات والصراعات السياسية التي يمر بها اليمن في الأونة الأخيرة والتي أثرت على قطاع النقل وغيرها من القطاعات الاقتصادية، مضيفاً بأن تداعيات جائحة كوفيد-19 ألقت بثقلها على اليمن في مختلف جوانب الحياة والنشاط الإنساني. وأفاد بأن قطاع النقل تضرر بشكل كبير بكافة جوانبه، موضحاً بأن قطاع النقل البحري الذي يعتمد اليمن عليه بنسبة 90 في المائة، ويحتوي على أكثر من 20 ميناء، طبق الاجراءات الاحترازية رغم محدودية الإمكانيات وبفضل الجهود تمكنت الموانئ من استمرار عملها خلال فترة تفشي الجائحة. وصرّح بأن الميناء حقق أرقاماً قياسية وزيادة ملحوظة في الواردات في تلك الفترة مقارنة بالأعوام السابقة. ولكنه رأى أن هذا القطاع يبقى دون المستوى المطلوب ويحتاج إلى الدعم والتعاون ليتخلص من القيود التي يعاني منها مثل الارتفاع المستمر في رسوم الشحن البحري إلى المناطق اليمنية والتي تؤدي إلى ارتفاع أسعار السلع الأساسية، ومرور الحاويات عبر موانئ وسيطة ما يرتب كلفة إضافية وتأخيراً في استلام الشحنات. وشرح أنّ كلفة النقل البحري إلى ميناء عدن تفوق ما يعادل 16 مرة كلفة النقل إلى الموانئ المجاورة في الدول العربية، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع كلف التأمين إلى حوالي 500 دولار للحاوية مقابل 50 دولار في بقية الموانئ. وبالنسبة للنقل الجوي، أكد بأن هذا القطاع كان الأكثر تضرراً من حيث توقف الرحلات الجوية وتكبد الشركات خسائر فادحة نتيجة لذلك. وبيّن أن هذا القطاع تمكن من النهوض والتعافي تدريجياً وإعادة تشغيل المطارات. وختم مداخلته بطلب التركيز على البلدان التي تواجه مجتمعاتها الصراع، وحشد الجهود والتمويل والدعم لمساعدة هذه الدول للخروج من الأزمة.

2- تأثير كوفيد-19 على مبادرة الحزام والطريق: وضع المنطقة العربية  
(البند 6 من جدول الأعمال)

30- قدم ممثل الأمانة التنفيذية إلى المشاركين، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2021/4](#)، عرضاً تناول فيه مستجدات الجائحة والتحديات التي تطرحها على قطاع النقل واللوجستيات في العالم، والمبادرات والحلول التي تتيحها الأمم المتحدة لمواجهة تلك التحديات. وتطرق إلى بعض المؤشرات الرقمية لتأثير جائحة كوفيد-19 على حركة النقل الجوي والبحري في البلدان العربية. وتقدم باستعراض موجز للعلاقات العربية الصينية، أفاد فيه بأن نمو الواردات الصينية من المنطقة العربية يرجع إلى ازدياد حاجة الصين إلى النفط، موضحاً بأن المملكة العربية السعودية هي أكبر مورّد للصين، وبأن استراتيجية الصين تجسد مصالحها وأولوياتها في المنطقة، وهي على الترتيب: النفط والغاز ومن ثم التجارة البينية وتليها البنية التحتية، ومصرحاً بأن للصين في المنطقة استثمارات بقيمة تقارب 94 مليار دولار، لا سيما في المملكة العربية السعودية، تليها الإمارات العربية المتحدة ومن بعدهما الدول العربية الأخرى.

31- وشدد ممثل الأمانة التنفيذية على أن جائحة كوفيد-19 أدت إلى تراجع أعمال ومشاريع مبادرة الحزام والطريق، بيد أنها أظهرت ما سمي: "طريق الحرير الصحية"، وهي عبارة عن جزء من مبادرة الحزام والطريق تستهدف القطاعات الصحية بشكل عام والتعاون فيما بينها. وأضاف أن آثار جائحة كوفيد-19 تنقسم إلى قسمين: طويلة الأمد وقصيرة الأمد، وأن الآثار القصيرة الأمد شملت الارتفاع المفرط في سعر النقل، ورأى بأن هذه الآثار عولجت بسياسات بعضها نجح وبعضها لم ينجح. واستدرك بأن المهم اليوم هو المحور الطويل الأمد لإعادة تموضع الصين على المستوى العالمي بالنسبة لسلاسل الإمداد، موضحاً بأن الجائحة كشفت إفراط الاعتماد العالمي على الصين في مجال النقل، ما دفع العديد من الدول إلى إعادة النظر في سلاسل الإمداد وسبل النقل لتخفيف هذا الاعتماد، وخُصص إلى أن البلدان العربية عليها أن تنتبه لتحول العديد من الدول عن الصين في سلاسل إمدادها لتستفيد من ذلك. وشدد على أن المنطقة العربية لديها موقع استراتيجي يمكنها من الاستفادة من هذا الموضوع بحيث تقدم بدائل عن سلاسل الإمداد القادمة من الصين وتخفف من الاعتماد عليها.

3- حلقة نقاش: تحديات التحول إلى النسخة الإلكترونية للاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي في الدول العربية (اتفاقية النقل البري الدولي)  
(البند 7 من جدول الأعمال)

32- عقدت اللجنة، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2021/5](#)، ورشة عمل حول تحديات التحول إلى النسخة الإلكترونية للاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع. واستهلّت مداوالات حلقة النقاش برسالة مسجلة من ممثل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، أشاد فيها بالتعاون الفعال والطويل الأجل مع الإسكوا. ولفت إلى انتهاء المرحلة الثالثة من مراجعة الاتفاقية في أيار/مايو 2021، حيث انتهت الأمانة العامة للاتفاقية من إعداد النسخة الإلكترونية من الاتفاقية، مع جميع الوثائق المطلوبة، وبدأت عملية الربط بين أنظمة الجمارك الوطنية والنظام الدولي للاتفاقية. ونوه بالدور الكبير الذي اضطلعت به الأمانة التنفيذية للإسكوا في دعم تنفيذ الاتفاقية بنسختها الإلكترونية في المنطقة، مشيراً إلى أن تونس كانت أول دولة في المنطقة تربط نظامها الجمركي بالنظام الإلكتروني للاتفاقية، وإلى أن مصر أصبحت طرفاً متعاقداً، ومعرباً عن أمله بالإسراع في تحول العراق إلى طرف متعاقد، وبأن تشجع هذه الجهود بقية الدول الأعضاء في الإسكوا على الانضمام. وأبدى، في هذا الصدد، استعداد المنظمات الدولية لدعم الدول الأعضاء، بما في ذلك الدعم المالي. واستعرض بعض مزايا النسخة الإلكترونية، قبل أن يتطرق إلى تعاون لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا مع الإسكوا في أنشطة أخرى، مثل تطوير مرصد حالة المعابر الحدودية في ظل جائحة كوفيد-19، وغير ذلك من المشاريع.

33- وافتح ممثل الأمانة التنفيذية ورشة العمل بعرض استهله ببيان آلية عمل الاتفاقية، وخلفية تحول العمل بها من دفتر البيان الجمركي إلى نظام إلكتروني لتبادل البيانات بين الشاحنة والمعايير الحدودية المتتالية. وأفاد بأن لهذا التحول مزايا جمّة، مثل انتفاء الحاجة إلى الأوراق، وتسريع عملية العبور، وزيادة الموثوقية عبر تتبع الشاحنة من صاحب الشاحنة أو الشركة الضامنة، وتحسين التواصل والترابطين جميع الجهات المعنية بالعبور البري، بواسطة طريقة موحدة ومركزية لتبادل البيانات ستؤدي إلى تخفيف مدة وكلفة النقل البري العابر للحدود وزيادة حجم التجارة على المستويين الإقليمي والدولي. وبعد ذلك تناول التحديات في التحول الإلكتروني، فأوضح أن أهمها هو أن التطبيق الإلكتروني للاتفاقية يستلزم أن تقوم كل الدول الواقعة على محور بري متصل بالتحول إلى النسخة الإلكترونية لأن وجود دولة أو حلقة واحدة تصر على استعمال الورق يعني عدم إمكانية تطبيق النموذج الإلكتروني بمجمله.

34- واقترح ممثل الأمانة التنفيذية وضع خارطة طريق للتحول الجماعي إلى النموذج الإلكتروني من اتفاقية التير، تقضي بأربع مراحل: الأولى: التحضير والاستعداد؛ والثانية: التخطيط، أي تخطيط مواءمة وتوحيد الأنظمة والجراءات عبر المعايير الحدودية بين بعضها البعض؛ والثالثة: التنفيذ عبر الربط بين الأنظمة الجمركية والنظام الدولي للتير الإلكتروني لكل بلد؛ والرابعة: التشغيل والمراقبة، لتحديد الأخطاء والمشاكل والتحقق من حسن سير العمليات وحل المشاكل إن وجدت. وأكد أنه لا شيء يجبر أي بلد على الانضمام إلى الاتفاقية، لكن البلدان التي ستمتنع عن الانضمام ستجد نفسها معزولة عن تلك التي انضمت إليها. وأشار إلى أن الانضمام الكامل إلى نظام التير الإلكتروني قد يستغرق بين سنة إلى ثلاث سنوات، ويتطلب تعاوناً على الصعيد الوطني بين سلطات النقل والجمارك، وتنسيقاً إقليمياً، مشدداً على أهمية هذا التنسيق وفوائده، لاسيما للدول الواقعة على ممرات برية متصلة، مثل الممر الذي يصل لبنان بالإمارات العربية المتحدة. وأكد بأن للإسكوا والمنظمات الدولية الشريكة دور أساسي في تقديم الدعم الفني للدول التي ترغب بالانضمام. وأفاد بأن بعض الإمكانيات المادية لا تزال متاحة للدول التي تطلب الدعم في فحص نظامها الجمركي والربط بين نظامها الإلكتروني الجمركي ونظام الاتفاقية الدولي، حيث ستقدم الأمم المتحدة، خلال الأشهر الستة القادمة فرصة لتقديم الدعم بحسب تسلسل الطلب لفحص النظام الإلكتروني وضمان إمكانية الربط بين النظام الإلكتروني للجمارك ونظام التير الدولي.

35- ونوه ممثل الأمانة التنفيذية بأهمية حث المنظمات الطرية إلى الانضمام إلى الاتحاد الدولي للنقل البري بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري، مشدداً على أن هذا الانضمام سيدعم الجهات المؤيدة للتحول إلى النسخة الإلكترونية، وهي عادة وزارات ومؤسسات النقل، مقابل الجهات الممانعة التي عادة ما تكون السلطات الجمركية، وعلى أن الانضمام إلى الاتحاد سيتطلب مصادقة الاتحاد على الجهة المنضمة، ما يعطيها موثوقية كبيرة تيسر عملها وتزيد مردودها المالي بدرجة كبيرة بفضل إيقاف الهدر.

36- أكد ممثل فلسطين أنه، ومن حيث التنسيق الدولي وبعيداً عن السياسة، يجب تذكر أن أراضي فلسطين تحت الاحتلال. وأوضح بأن دولة فلسطين وقعت على الاتفاقية، ولكن يصعب عليها التنفيذ بسبب ظروف الاحتلال وتحكمه بالحدود. وطلب في هذا السياق الدعم من البلدان العربية والأمم المتحدة في تسهيل تطبيق الاتفاقية في ظل الظروف القائمة والحرص على عدم استثناء دولة فلسطين من الربط البري بالسكك الحديدية.

37- وصرّح ممثل الاتحاد العربي للنقل البري بأن استخدام النسخة الإلكترونية يصب في مصلحة المستهلك النهائي بحيث سيقبل ثمن السلعة على هذا المستهلك كما أن تكلفة النقل ستكون أقل على الناقلين. وتساءل عن عدم اتساع نطاق تطبيق النسخة الإلكترونية في المنطقة العربية رغم كل هذه الميزات، ورأى أن ما يساعد على توسيع نطاق التطبيق هو زيادة الوعي من خلال عقد ورشات العمل، وتزويد السائقين الذين سيعبرون الحدود ببعض المعرفة حول الأتمتة. ونوه بأهمية التعاون مع وزارات المالية، ومضيفاً بأن التعاون مع وزارات

الداخلية من أجل ضمان الشق الأمني من التنفيذ مهم أيضاً. وشدد على أن الكثير من الحدود والمعابر في الدول العربية تقع في مناطق صحراوية بعيدة قد تنقطع فيها الكهرباء والانترنت، وبالتالي، فإن الاعتماد الكلي على النسخة الإلكترونية قد لا يكون ممكناً وأن على الناقل والمستهلك الضغط على الحكومات للانضمام إلى الاتفاقية.

38- وسأل ممثل لبنان إن كانت الاتفاقية تطبق فعلاً في الدول العربية، فأجاب ممثل الأمانة التنفيذية بأن الاتفاقية لا تمنع أي دولة من إجراء التفتيش للشاحنات إذا أرادت ذلك، ولكن يلغى دورها في هذه الحالة وتفقد مفعولها. واستدرك بأن لجنة الاتفاقية في جنيف لديها منصة للمقاصة بين الدول حيث يمكن للدول التي تشعر أنها تُستهدف بشكل غير مبرر من دول أخرى برفع الصوت وإيجاد الحلول اللازمة.

39- وأكد ممثل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بأن الأكاديمية تقدم شهادات معتمدة في الاتفاقية، وبأن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وضع مادة تدريبية للتوعية بالاتفاقية الإلكترونية، وأفاد بأن المؤسسات الأكاديمية في مصر بدأت بتقديم هذه الشهادات. وأفاد عن الاستعداد للتعاون مع الإسكوا والاتحاد العربي للنقل البري في تقديم ورشات عمل للتوعية بالنسخة الإلكترونية من الاتفاقية، واقترح تقديم طلب من لجنة الاتحاد الجمركي لتوفير التوعية بهذه النسخة الإلكترونية. واستفسر ممثل العراق عن الآليات التي يمكن أن تحقق الإسراع بتحريك الشاحنات عند المنافذ الحدودية لما يضيفه ذلك من كفاءة. وأجاب ممثل الاتحاد العربي للنقل البري بأن في العديد من الدول العربية يُتبع أسلوب الترفيق (convoy) أي أن الشاحنة تنتظر في المعبر ليتم تجميع عدد من الشاحنات الأخرى إلى أن يتم ترفيقها، وذلك لأسباب جمركية، وأكد بأن الاتفاقية الإلكترونية تساعد على تفادي هذا الأسلوب.

40- وطُرحت أسئلة عما إذا كانت هناك تأمينات وتعويضات في حال أدى التفتيش في أحد البلدان إلى تلف البضائع. وأفاد ممثل الأمانة التنفيذية بأن هذه الحالات تخرج عن نطاق الاتفاقية، فالتير مجرد بطاقة بمثابة بيان جمركي عند نقل البضائع في المعابر، مشدداً على أن فقدان أو أي خسارة أو تلف للبضاعة يدخل في إطار عقد النقل في حد ذاته وليس الاتفاقية. وتطرق، في هذا السياق، إلى الاتفاقية العربية للنقل المتعدد الوسائط التي بدأ العمل على تحضيرها في الإسكوا، ثم انتقلت إلى جامعة الدول العربية، مؤكداً بأن الاتفاقية نافذة بسبب انضمام العدد الوافي من الدول إليها، وتعمل الدول حالياً على توطين هذه الاتفاقية ضمن قوانينها المحلية، مبيناً بأن الجمهورية العربية السورية في طور إعداد قانون النقل المتعدد الوسائط، وبأن الأردن أتم إعداد ذلك القانون.

#### 4- قناة السويس وحادثة "إيفرجفن" وتأثيرها على النقل والتجارة في العالم والدول العربية (البند 8 من جدول الأعمال)

41- قبل إطلاق هذا البند، قدم ممثل دولة فلسطين درع تقدير للإسكوا تنويهاً بما تبذله من جهود، وأعرب ممثل الأمانة التنفيذية عن شكره وامتنانه لهذه اللفتة. وقدم ممثل الأمانة التنفيذية عرضاً موجزاً حول حادثة جنوح سفينة "إيفرجفن" التي أدت إلى إغلاق قناة السويس لمدة ستة أيام، مشيراً إلى أن البعض توقع استمرار الوضع أشهراً عدة، مشدداً على أن تحاليل الإسكوا توقعت بأن السلطات المصرية ستتمكن من حل المشكلة قبل تلك التوقعات الأخرى بكثير، وهو ما حدث فعلاً. وأفاد بأن الأمانة التنفيذية ستستعين بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لاستعراض هذه الحادثة.

42- واستهل السيد إسماعيل عبد الغفار إسماعيل، رئيس الأكاديمية، مداخلة بلمحة عن رؤية القيادة السياسية في مصر لقناة السويس، منوهاً بأهمية القناة للتجارة العالمية، وملمحاً إلى أهمية مشروع ازدواج القناة وزيادة

عرضها وعمقها في القطاع الجنوبي لدرء حوادث مماثلة، حيث توقع اكتمال مشروع الملاحة في الاتجاهين في غضون سنتين. وشدد على ضرورة تغيير المنظور حول النقل بما يتوافق مع تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي ومخرجات الثورتين الصناعيتين الرابعة والخامسة، وعلى أهمية إعادة النظر في نظم التعليم والتدريب في المنطقة لأخذ التطورات في الاعتبار، مبيناً جهود الأكاديمية في تدريب خبراء النقل البحري في مصر والبلدان العربية الأخرى. وقدم ممثل الأكاديمية تحليلاً لوجستياً للحادثة، بدأه باستعراض تاريخ القناة، وما حققته من مكاسب، وآليات العمل فيها، وخلفية التطويرات الجاري العمل عليها في القناة. وانتقل إلى تفاصيل حادثة الجنوح، والتحديات الصعبة التي أوجدها الحادثة، والخيارات التي واجهها صانعو القرار في مصر، مشيداً بجهود الخبراء المصريين في التغلب على حادثة الجنوح وفي تعويم السفينة بدون إلحاق ضرر بحمولتها ولا بالمجرى الملاحي. وختم بالتطرق إلى تفاصيل التداعيات التي تسببت بها الحادثة على حركة نقل البضائع، مؤكداً على أن الحادثة بينت أهمية القناة وتأثيرها على سلاسل الإمداد العالمية، خصوصاً في أوروبا حيث تضخمت أسعار بعض السلع والبضائع نتيجة لما حصل.

43- وفي معرض النقاش، استفسر ممثل الأمانة التنفيذية عن الدروس المستفادة من الحادثة فيما لو كانت السفينة الجانحة سفينة نفط، ولا سيما لتلافي حوادث بيئية تكون أشد خطورة من سفينة محملة بالبضائع. وتساءل ممثل لبنان عن سبب الحادث. وسألت ممثلة مصر عما إذا كانت عملية المحاكاة العلمية للمسارات تتركز فقط على مقارنات سهولة العبور أم إذا كانت تستخدم أيضاً المقارنات الاقتصادية، وإذا كانت تعتبر تغيير المناخ. وطلب ممثل دولة فلسطين مزيداً من التفاصيل عن ملايسات الحادثة، وما إذا كانت سلطات قناة السويس قد تلقت تعويضات عن الأضرار. واستفهم ممثل البحرين عما إذا وضعت معايير سلامة وإجراءات جديدة في ضوء الحادثة لدخول السفن القناة وإبحارها فيها. وأشار ممثل قطر إلى التكنولوجيات المستخدمة في ألمانيا، متسائلاً إن كان من الممكن الاستفادة من هذه التكنولوجيات. واستفسر ممثل العراق عن التوجهات المستقبلية بعد الحادثة وعن تأثيره على ثقة المجتمع الدولي في قناة السويس.

44- وفي معرض الرد، أكد ممثل الأكاديمية بأن هيئة قناة السويس فيها أقسام بحوث وتطوير تحدت إجراءات السلامة والمعايير المهنية باستمرار، وبأن السلطات العليا في مصر مهتمة ومتابعة لهذه البحوث ونواتجها، مشيراً باعتزاز إلى أن معظم العاملين في قناة السويس هم من خريجي الأكاديمية. وبالنسبة إلى التعويضات، أفاد بأن هيئة قناة السويس نالت التعويض الأنسب ضمن الظروف المتاحة، مشدداً على أن الحصول على التعويض المادي ليس هو العامل الوحيد الذي أخذ في الحسبان عند وقوع الحادث والتعامل مع تداعياته. وتطرق إلى أسباب الحادث، مبيناً أن البت في تقرير التحقيق في الحادث يعود إلى هيئة قناة السويس، وأن العناوين العريضة لأسباب الحادثة وتداعياتها معروفة مؤكداً بأن الملاحة لم تنقص في قناة السويس بعد الحادثة، بل تزايدت، ما يؤكد الثقة المتزايدة في القناة وعملها. وشدد على أن مصر أخذت الحادثة بجديّة، وتمكنت بكفاءتها من إعادة الثقة بسرعة في القناة. وسلط الضوء على التغييرات التي أحدثتها جائحة كوفيد-19 في سلاسل الإمداد والقيمة المضافة، مصرحاً بأن مواقع الإنتاج يرجح أن تتغير وأن يكون ذلك في مصلحة قناة السويس.

45- ووجّه رئيس الأكاديمية الدعوة لعقد الدورة المقبلة للجنة النقل واللوجستيات في مقر الأكاديمية في الإسكندرية، ضمن احتفالية دولية ستنظمها الأكاديمية بمناسبة اليوبيل الذهبي لتأسيسها، وكذلك لزيارة غرفة التدريب على إدارة الأزمات في النقل البحري وزيارة كلية الذكاء الاصطناعي والاطلاع على الإمكانيات المتاحة فيهما.

## جيم- النقل واللوجستيات والتنمية المستدامة

### 1- مشروع النقل المستدام (البند 9 من جدول الأعمال)

46- قدّم ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة E/ESCWA/C.5/2021/6، عرضاً حول مشروع النقل المستدام، شارحاً خلفية إنشاء المشروع الذي تنفذه الإسكوا بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، ومبيناً بأنه كان يغطي خمسة بلدان هي: الأردن وباراغواي وجورجيا وصربيا وكازاخستان، ويهدف إلى تطوير مجموعة من المؤشرات على استدامة النقل الداخلي البري، وصولاً إلى وضع سياسة للنقل المستدام تركز على الأدلة. ولفت إلى أن المشروع يغطي ثلاثة محاور هي النقل الطرقي والنقل السككي والملاحة الداخلية إذا كان لبلد فيه أفضلية داخلية. حيث تم اختيار الأردن نظراً لموقعه الاستراتيجي وربطه البري بين عدة دول. وخُص إلى أن معايير الأردن تتواءم بدرجة كبيرة مع المعايير التي تم تطويرها، منوهاً بتعاون الجهات الرسمية المعنية في إطار المشروع. وأشار إلى تحقيق وفر من التمويل نتيجة عدم تنفيذ بعض الورشات بشكل حضوري والاستعاضة عن ذلك بالاجتماعات الافتراضية، مما سمح باستخدام التمويل الفائض لتوسيع المشروع في منطقة الإسكوا وضم دولة فلسطين ولبنان.

47- وقدم الإستشاري الذي استعانت به الأمانة التنفيذية لمتابعة المشروع في دولة فلسطين بدوره عرضاً استهله بالتشديد على أن النقل البري هو الوحيد المتوفر في دولة فلسطين، ورأى أن ذلك لربما يجعل مهمة وضع التقارير أسهل، ولكنه يفرض التفكير خارج الإطار التقليدي عند تجميع بيانات النقل وتحليلها ووضعها في إطارها الصحيح نظراً لخصوصية الوضع الفلسطيني. وأفاد بأن الهدف من المشروع في دولة فلسطين هو تقييم مدى مطابقة ومواءمة الوضع الفلسطيني مع مؤشرات الاستدامة من حيث الأبعاد الثلاثة الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. وتناول المنهجية، مبيناً بأنها ركزت على المقابلات والاجتماعات مع ذوي العلاقة، من أجل وضع تقرير نهائي وتقديم التوصيات اللازمة. وأكد بأن التقييم غطى معبري دولة فلسطين مع الأردن ومصر، لا المعابر الداخلية. وبعد عرض سريع لوضع التنمية في دولة فلسطين، بين أن تقرير دولة فلسطين ضم 114 مؤشراً فقط، وأن نسبة الإنجاز في دولة فلسطين في قطاع النقل البري لم تتجاوز 43 في المائة، مضيفاً بأن هناك تفاوت في مدى الإنجاز، حيث تدنت النسبة في المعابر البرية، وكاد الإنجاز ينعدم في حلول تكنولوجيا المعلومات، مع نسب متدنية في الطاقة والبيئة، بينما سجلت البنية التحتية نسبة إنجاز متوسطة، وكذلك حال نقل المواد الخطرة، مع نتائج جيدة في مجال الالتزام بالسلامة المرورية. وأشار إلى عقد ورشة عمل لعرض التقرير، تناولت السياسات الوطنية وخرجت بعدد من التوصيات التي ختم الإستشاري كلمته باستعراض بعض منها.

48- وعقّب ممثل الأمانة التنفيذية على العرض بالتأكيد على أن المؤشرات لم تُستخدم كلها في جميع البلدان، بما في ذلك الأردن، لصعوبة تحقيق ذلك. ولفت إلى أن العمل جارٍ على منصة إلكترونية تتاح بلغات عدة منها اللغة العربية تضم جميع المؤشرات ذات الصلة، وإلى أنها يتوقع أن تكون جاهزة خلال شهرين أو ثلاثة أشهر، لتعمم على جميع الدول وتدريب نقاط الاتصال في كل دولة على استخدامها. وشدد على أهمية مؤشرات استدامة النقل، وأوضح بأن التوصيات شملت تشكيل فريق وطني من مهامه إعداد التقارير في السنوات المقبلة وتوفير البيانات اللازمة وتفعيل المنصة الإلكترونية.

49- وفي معرض النقاش، تقدم ممثل دولة فلسطين بمداخلة أفاد فيها بأن المساعي جارية، ضمن الإمكانيات، على تنفيذ التوصيات، مثل إنشاء فريق وطني للإشراف على تنفيذ المشروع وجمع البيانات. وسألت ممثلة مصر إن كانت المؤشرات لها تعاريف ومعادلات، وإذا كانت هذه التعاريف ستُنشر في المنصة الإلكترونية حتى تستفيد منها الوزارة في مصر في تبين مدى ما تجمّع من بيانات للمؤشرات. وسأل ممثل العراق عن وقت

تثبيت المؤشرات، وعن المعايير العالمية لتحديث قياس المؤشرات إن توفرت. واقترح أحد المشاركين استخدام مؤشرات الكفاءة بدلاً من مؤشرات الأداء، وأضاف بأن مؤشرات الأداء تأتي من الممارسة، وسأل إن كان هناك ممارسات خاصة بالمنطقة العربية، وإن كان بالإمكان وضع نقاط مرجعية للمنطقة العربية بدلاً من الاستعانة بالمؤشرات الدولية.

50- وفي معرض الرد، أكد ممثل الأمانة التنفيذية بأن اجتماعاً سيعقد لدى إطلاق المنصة لشرح طريقة عملها وآلياتها، وبأن دليلاً للمستخدمين سيصدر عن المنصة، كما سيُدرَّب العاملون عليها. أما فيما يتعلق بتثبيت المؤشرات وإعادة قياسها، لفت إلى عدم وجود معيار لتحديث قياسها لكونها لا تزال جديدة، مستدرِكاً بأنها يتوقع أن تشهد تحديثاً خلال فترة عامين بعد تعلُّم المزيد عنها من خلال التجربة. وأوضح أن المعايير التي جرت مراعاتها في وضع المؤشرات هي التوفر والكفاءة، وأن تكييفها قد جرى فعلاً بعد التشاور مع الدول الأعضاء، وقد أُعطيت المؤشرات قيمةً مرجحة تختلف بحسب واقع كل بلد، وشدد على أن عملية تكييف المؤشرات ستستمر بالتشاور مع الدول الأعضاء والأطراف المعنية بهذه المؤشرات، وبأن المهم في المؤشرات هو تقديمها على مر الزمن وليس قيمتها الحالية.

## 2- المستجدات في قضايا السلامة المرورية في البلدان العربية (البند 10 من جدول الأعمال)

51- قبل البدء في هذا البند، استمعت اللجنة إلى رسالة لممثل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي حول تحديات التحوُّل إلى النسخة الإلكترونية للاتفاقية الجمركية، أكد فيها بأن النظام حقق نجاحات باهرة في السنوات الأخيرة بتوفير الوقت على المعابر الحدودية بالنسبة إلى الإجراءات الجمركية، وتوفير الكلف لشركات النقل، والحفاظ على مستويات عالية من الأمان في التجارة الدولية. وشدد على أهمية الانتقال إلى المعاملات الإلكترونية لتسهيل العمليات التجارية بين الدول، كما طلب دعم المشروع الإلكتروني على صعيد المنطقة، مبدياً استعداد الاتحاد لتقديم المساعدة والدعم اللازمين على الصعيد التقني والقانوني والعملي في هذا الشأن.

52- وفي إطار مجريات البند، تطرق ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2021/7](#)، إلى المستجدات في قضايا السلامة المرورية في المنطقة العربية ومشروع إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية. واستعرض باختصار المشاريع الممولة من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية، والنسخة النهائية لخطة العمل العالمية الخاصة بعقد العمل الثاني من أجل السلامة المرورية 2021-2030، كما تناول مشاركة الإسكوا الفعالة في إعداد الخطة العالمية لتنفيذ عقد العمل، كوثيقة تسترشد بها الدول من أجل إعداد السياسات والاستراتيجيات والخطط الوطنية لتحسين السلامة المرورية. ولفت إلى أن الخطة تنطلق من ضرورة العمل لتحقيق نظام آمن لسلامة المرور في خمسة مجالات هي النقل المتعدد الأنماط والتخطيط العمراني، وتحسين البنية التحتية للطرق، وتحسين سلامة المركبات، وتحسين سلامة مستخدمي الطريق، وتحسين عمليات الإنقاذ والإسعاف، مشدداً على أن النظام سيحقق كفاءة في التمويل، ويطور الأطر القانونية، والقدرات المحلية، مع تناول الجوانب المتعلقة بالنوع الاجتماعي، واستخدام التكنولوجيا الحديثة.

53- وبعدها استعرض ممثل الأمانة التنفيذية تفاصيل مشروع إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية، فبيّن أن هدفه هو دعم الدول العربية في عملية تطوير وتطبيق سياسات واستراتيجيات وخطط عمل قائمة على الأدلة من أجل تحسين السلامة المرورية، وسد الثغرات على هذا الصعيد في البلدان ذات الدخل المتوسط والمنخفض، خصوصاً في آلية تسجيل وجمع وتحليل البيانات المحدثة والموثوقة والمتكاملة، لعدم اعتماد

تلك الدول على النظم الإلكترونية لإعداد تقارير الحوادث المرورية. ولفت في هذا الشأن إلى دور المرصد الإقليمية للسلامة المرورية في سد هذه الفجوة وفي موازنة جمع البيانات بين البلدان ذات الطبيعة المتجانسة.

54- وشدد على أن المرصد العربي لا يحل محل المرصد الوطنية وإنما يدعم الاتساق بينها بمساعدتها على اعتماد معايير موحدة مستمدة من الدروس والتجارب المثلى، مضيفاً أنه يتعدى كونه مجرد قاعدة بيانات بل سيدعم اتساق سياسات السلامة المرورية وتبادل الخبرات والمعرفة. وتناول الخطوات التي اتخذتها الإسكوا حتى تاريخه في إنشاء المرصد، مثل تحضير مسودة المذكرة المفاهيمية والحصول على التمويل من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية لتنفيذ مشروع رائد كنواة لتأسيس المرصد المتكامل، ودعا البلدان التي لم تبد بعد رغبتها بالانضمام إليه أو باستضافته ألا تتأخر في ذلك وتسمية المنسقين الوطنيين للسياسات والبيانات. وتطرق إلى مستلزمات الاستضافة التي تشمل تأمين رواتب الموظفين ونفقات مقر المرصد، وتشغيل المنصة الإلكترونية للمرصد التي تشمل تصميم الموقع وإدارته ونظام الأمان السيبراني، ونفقات تشغيلية أخرى.

55- وفي معرض النقاش، طرحت ممثلة مصر مشكلة تعدد الجهات المعنية برصد حوادث الطرق وغياب التجانس في هذا الشأن، وتساءلت عما إذا كان من شأن ذلك أن يعوق وجود منسقي السياسات والبيانات. وكان لممثل الجمهورية العربية السورية مداخلة مماثلة لتعدد الجهات المعنية أيضاً في بلده. وأعرب ممثل العراق عن رغبة بلاده الانضمام إلى مشروع المرصد وأكد تسمية منسقين فعلاً، معترفاً عن عدم استضافة المرصد بسبب الأوضاع الراهنة في بلده، وتساءل عما إذا كان المرصد يحتاج إلى إنشاء قاعدة بيانات مرتبطة بكافة الوزارات المعنية لتثبيت البيانات بشكل سريع ودقيق، ما يعني ضرورة قيام تعاون كبير بين كافة الوزارات. وعرض ممثل المملكة العربية السعودية المستجدات في مجال السلامة المرورية في بلده، مفيداً بأنها جاءت في إطار خمسة مشاريع رئيسية وفرعية لتعزيز السلامة المرورية، منها تنفيذ السياج على الطرق، وتحسين التقاطعات السطحية الخطرة، وتفعيل نظام المعلومات الجغرافية، والتحول الرقمي في نظام الحوادث. وجدّد ممثل المغرب استعداد بلده لاستضافة المرصد.

56- وقدم ممثل الاتحاد العربي للنقل العربي مداخلة حول قصور إجراءات معالجة ارتفاع حالات الوفيات المرورية في الوطن العربي، مشيراً إلى عدم كفاية التدريب في المنطقة. ولاحظ أيضاً أن النقل العام موضوع لا يجري تناوله بما فيه الكفاية ولم يرق بعد إلى المستويات المطلوبة. ومن ناحية أخرى، ارتأى أن الدخل ربما ليس المقياس الأنسب لقياس السلامة المرورية مشيراً إلى أن العديد من البلدان العربية ذات الدخل المرتفع تسجل معدلات مرتفعة من الحوادث الطرقيّة. وتأسّف أخيراً لعدم بذل الحكومات العربية ما يلزم لرفع مستوى السلامة المرورية معتبراً أن الأمر يحتاج إلى إرادة سياسية.

57- وفي معرض الرد، أقر ممثل الأمانة التنفيذية بأن جزءاً كبيراً من المشكلة يكمن في التبعض بين جمع البيانات والمسؤوليات، مشيراً إلى أن بلدان عدة حلت هذه المشكلة بإنشاء لجنة وطنية لتنسيق السلامة المرورية. ونوه خصوصاً بالمغرب الذي خطى خطوة إضافية بتأسيس وكالة خاصة مستقلة للسلامة المرورية. وأشار إلى أن منسقي السياسات والبيانات لن يحلوا محل الجهات العاملة بل سيكون لهم دور الوسيط والرابط بين المرصد والجهود المبذولة في البلد. وشدد على ضرورة رجوع كل بلد إلى الوزارة المختصة المذكورة في قانون السير لتكون هي الجهة ذات المرجعية، مشيراً إلى أهمية العمل المشترك في شكل وكالة أو لجنة أو مجلس وطني للتنسيق. وأشار إلى أن هدف المرصد هو رسم سياسات ووضع استراتيجيات وخطط عمل لتحسين السلامة المرورية، ولا يرمي إلى جمع البيانات بل إلى الموازنة والاتساق بين البلدان من خلال التجارب المختلفة. وأضاف أن المرصد سيؤدي غايته عندما تتوافر المراكز الوطنية وتوجد منصة تجميع البيانات بدون تبادل المراسلات، مُقراً بأن الموضوع ليس بالسهل. وأعرب عن اتفاقه بالكامل بشأن مسألة

المقياس المتبع لقياس السلامة المرورية، مضيفاً إلى أن منظمة الصحة العالمية وضعت تصنيفاً واضحاً للبلدان يعتمد الدخل حسب السلم المعدّ من البنك الدولي، وبأن البلدان، بغض النظر عن مستوى دخلها، تعاني من مشاكل متشابهة في بعض الأحيان.

#### دال- موعد ومكان انعقاد الدورة الثالثة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات (البند 11 من جدول الأعمال)

58- دعا ممثل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في مصر اللجنة إلى عقد دورتها الثالثة والعشرين في المقر الرئيسي للأكاديمية في عام 2022، ورحبت الأمانة التنفيذية بالدعوة.

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

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

#### واو- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الثانية والعشرين (البند 13 من جدول الأعمال)

60- عُرضت التوصيات المُستخلصة من المناقشات على ممثلي وممثلات الدول الأعضاء، وتُوقشت واعُمّدت بعد إجراء التعديلات اللازمة. ويورد هذا التقرير التوصيات بصيغتها النهائية المعتمدة.

#### ثالثاً- تنظيم الدورة

##### ألف- المكان وتاريخ الانعقاد

61- عُقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الثانية والعشرين في القاهرة يومي 6 و7 كانون الأول/ديسمبر 2021.

##### باء- الافتتاح

62- افتتحت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الثانية والعشرين حضورياً، في 6 كانون الأول/ديسمبر 2021، في الساعة العاشرة صباحاً. وألقى السيد محمد مختار الحسن، رئيس مجموعة الازدهار الاقتصادي المشترك في الإسكوا، كلمة الأمانة التنفيذية، فشكر فيها الحضور على مشاركتهم الشخصية في الاجتماع. وبعد أن استعرض أهم ما ستنقله اللجنة في جدول أعمالها، لفت إلى التداعيات التي خلفتها جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل عموماً، وارتفاع تكاليف تنقل الأفراد والبضائع، وإلى إطلاق عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2021-2030 الذي يهدف إلى تخفيض عدد الوفيات وإصابات المرور الخطرة إلى النصف. وختم بالإعراب عن تمنيه بعقد اجتماع مثمر يسهم في مزيد من الازدهار للمنطقة العربية.

### جيم- الحضور

63- شارك في الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ممثلون وممثلات عن 16 دولة عضواً في الإسكوا. وشارك فيها عددٌ من المنظمات الإقليمية والخبراء. وترد قائمة المشاركين والمشاركات في المرفق الأول لهذا التقرير.

### دال- انتخاب أعضاء المكتب

64- 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، فكان من المفترض أن تتولى جمهورية الصومال رئاسة الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات بعد أن تولت جمهورية السودان رئاسة الدورة الحادية والعشرين، المنعقدة حتى تاريخ افتتاح الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات. ولكن بما أن هذه أول مشاركة للصومال في لجنة النقل بعد انضمامه إلى الإسكوا العام الماضي. قرر الصومال إرجاء رئاسته إلى الدورة المقبلة، وبالتالي، وبالانتقال إلى الدولة التي تلي الصومال، آلت الرئاسة إلى جمهورية العراق.

### هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى

65- أقرت لجنة النقل واللوجستيات في جلستها الأولى جدول الأعمال بصيغته المعروضة عليها في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2021/L.1](https://www.un.org/Depts/los/escwa/2021/2021L1.pdf).

### واو- الوثائق

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

المرفق الأول

قائمة المشاركين

ألف- الدول الأعضاء في الإسكوا

العراق

السيد طالب عبد الله بايش  
الوكيل الفني  
وزارة النقل

السيد علي أحمد محمود البارودي  
مسؤول شعبة التنسيق والتكامل الوطني والإقليمي  
وزارة النقل

السيد عادل نعمان شهاب  
رئيس مهندسين  
وزارة النقل

سلطنة عُمان

السيد أحمد بن سليمان اليعربي  
مدير النقل البري  
وزارة النقل

دولة فلسطين

السيد عمار ياسين  
وكيل الوزارة  
وزارة النقل والمواصلات

السيد يوسف دراوشة  
مدير عام  
قطاع الهندسة والسلامة المرورية  
وزارة النقل والمواصلات

دولة قطر

السيد حمد عيسى العبد الله  
وكيل الوزارة المساعد لشؤون النقل البري  
وزارة المواصلات والاتصالات

السيد حمد علي المري  
مدير إدارة ترخيص النقل البري  
وزارة المواصلات والاتصالات

المملكة الأردنية الهاشمية

السيد طارق الحباشنة  
مدير عام  
هيئة تنظيم النقل البري  
وزارة النقل

مملكة البحرين

السيد بدر هود المحمود  
الوكيل المساعد للموانئ البحرية  
وزارة المواصلات للنقل البري والبريد

الجمهورية التونسية

السيد عبد القادر الكمالي  
مدير في الإدارة العامة للاستراتيجية والمؤسسات والمنشآت  
العمومية  
وزارة النقل

الجمهورية العربية السورية

السيد محمد عمار كمال الدين  
معاون الوزير لشؤون النقل البري والبحري  
وزارة النقل

السيد سنان الخير  
مدير مديرية التخطيط والتعاون الدولي  
وزارة النقل

جمهورية الصومال الفيدرالية

السيد عبدالله أبوكار  
مدير دائرة التخطيط  
وزارة الأشغال العامة وإعادة الإعمار

السيد سيد سيد  
رئيس قسم المؤثرات البيئية  
وزارة الأشغال العامة وإعادة الإعمار

دولة قطر (تابع)

السيد جمال محمد الشريم  
مساعد مدير إدارة السلامة المرورية  
وزارة الداخلية

المملكة المغربية

السيد عبد الرزاق دينار  
وزير مفوض نائب السفير  
سفارة المملكة المغربية في مصر

المملكة العربية السعودية

المهندس أحمد بن عثمان العتيبي  
مدير إدارة جودة المشاريع  
وزارة النقل

السيد شعيب محمد المناعي  
الإدارة العامة لأمن السواحل والحدود  
وزارة الداخلية

السيد حمد محمد العبد الله  
مشرف إداري  
وزارة النقل

السيد ناصر سيف الكواري  
إدارة التعاون الدولي  
وزارة الداخلية

الجمهورية اللبنانية

المهندس خالد محمد الكثيري  
مهندس مرور وسلامة  
وزارة النقل

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

السيد عبد الله بن مسفر القحطاني  
مدير إدارة النقل العابر والدولي  
الهيئة العامة للنقل

السيد منير صبح  
مدير الإدارة المشتركة  
وزارة الأشغال العامة والنقل

السيد محمد عبدالله الشبيلي  
نائب الرئيس  
الهيئة العامة للموانئ

السيدة جهاد العشي  
المستشارة الاعلامية لوزير الأشغال العامة والنقل  
وزارة الأشغال العامة والنقل

دولة ليبيا

السيد مساعد عبدالله بن شنار  
مدير الإدارة العامة للتعاون الدولي  
الهيئة العامة للموانئ

السيد عادل بخيت ابراهيم  
مدير مكتب التعاون الفني  
وزارة المواصلات

السيد فاهد بن محمد المحمدي  
مدير عام  
الإدارة العامة للالتزام  
الهيئة العامة للموانئ

جمهورية مصر العربية

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

السيد محمد محفوظ ولد أعل أوبك  
مستشار الوزير  
وزارة التجهيز والنقل

المهندسة منى قطب  
رئيس الإدارة المركزية للبحوث  
وزارة النقل

السيد محمد المختار أحمد بنان  
إدارة الدراسات والبرمجة والتعاون  
وزارة التجهيز والنقل

السيدة ابتسام عبد الفتاح مصطفى شاهين  
مدير عام العلاقات الدولية والاتفاقيات  
وزارة النقل

الجمهورية اليمنية

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

السيد عامر سعيد الزعروري  
الوكيل المساعد لقطاع الشؤون المالية والادارية  
وزارة النقل

السيد مفيد فضل علي محمد  
مدير إدارة الموانئ  
وزارة النقل

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

**باء- المنظمات الإقليمية والدولية**

الاتحاد العربي للسكك الحديدية

المهندس نجيب الفارس  
الأمين العام

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (عن بعد)

السيد رامي قاروط  
مستشار الاتحاد لمنطقة الشرق الأوسط

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (عن بعد)

السيد سامي غانمي  
مسؤول نظم المعلومات  
شعبة النقل المستدام

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

السيد إسماعيل عبد الغفار إسماعيل  
رئيس الأكاديمية

السيد خالد السقطي  
عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات بفرع القاهرة

السيد مصطفى عبد القادر رشيد  
المستشار الاقتصادي  
ومساعد رئيس الأكاديمية للشؤون العربية

الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

السيد أحمد سعيد ابراهيم  
أمين عام مساعد

الاتحاد العربي للنقل البري

السيد محمود حمد العبدالات  
الأمين العام

المرفق الثاني

قائمة بالوثائق

الرمز	البند	العنوان
E/ESCWA/C.5/2021/INF.1		معلومات للمشاركين
E/ESCWA/C.5/2021/L.1	3	جدول الأعمال المؤقت والشروح
E/ESCWA/C.5/2021/L.2	3	تنظيم الأعمال
E/ESCWA/C.5/2021/3	4	تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الحادية والعشرين
E/ESCWA/C.5/2021/4	6	تأثير كوفيد-19 على مبادرة الحزام والطريق: وضع المنطقة العربية
E/ESCWA/C.5/2021/5	7	ورشة عمل: تحدّيات التحوّل إلى النسخة الإلكترونية للاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي في الدول العربية (اتفاقية النقل البري الدولي)
E/ESCWA/C.5/2021/6	9	مشروع النقل المستدام
E/ESCWA/C.5/2021/7	10	المستجدات في قضايا السلامة المرورية في البلدان العربية
E/ESCWA/C.5/2021/INF.2		قائمة بالوثائق