

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDGD/2014/IG.1/4(Part I)
26 August 2014
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل
الدورة الخامسة عشرة
الرباط، 27-28 كانون الثاني/يناير 2015

البند 5 (أ) من جدول الأعمال المؤقت

التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي

اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي

موجز

دخل اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي حيز التنفيذ في 23 أيار/مايو 2005. وصادقت عليه لغاية اليوم إحدى عشرة دولة عضواً في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، هي المملكة الأردنية الهاشمية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والجمهورية العربية السورية، وجمهورية السودان، ودولة فلسطين، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية، وجمهورية مصر العربية، والمملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية.

وبدأ تنفيذ الاتفاق في عدد من هذه البلدان، وفقاً لخطة العمل لتنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، التي أعدتها الإسكوا واعتمدها لجنة النقل في دورتها السابعة في 19 نيسان/أبريل 2006.

ويتضمن هذا التقرير ملخصاً لما تم إنجازه منذ دخول الاتفاق حيز التنفيذ وحتى تاريخ إعداد التقرير.

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	1 مقدمة
		<u>الفصل</u>
		أولاً- متابعة تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي منذ دخوله حيز التنفيذ
3	3-2
		ثانياً- التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في البلدان الأطراف في الاتفاق
5	36-4
		ثالثاً- نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في عدد من البلدان الأطراف وفقاً لخطة العمل المعتمدة
11	40-37

مقدمة

1- اعتمد اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في 14 نيسان/أبريل 2003، ودخل حيز التنفيذ في 23 أيار/مايو 2005. وبعد بدء نفاذه، أعدت الإسكوا مشروع خطة عمل لتنفيذه، عرضته على لجنة النقل في دورتها السابعة (بيروت، 17-19 نيسان/أبريل 2006) حيث أوصت باعتماده بعد إدخال التعديلات المطلوبة عليه. وناشدت اللجنة في دورتها السابعة، والدورات التي تلتها، البلدان التي لم توقع الاتفاق الإسراع في الانضمام إليه، وتلك التي وقعت الاتفاق ولم تصادق عليه بعد الإسراع في التصديق عليه تمهيداً للبدء بتنفيذه. وطلبت من البلدان ملء الجدولين 2 و4 من خطة العمل المعتمدة، وموافاة الإسكوا بهما.

أولاً- متابعة تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي منذ دخوله حيز التنفيذ

2- سُجّلت التطورات التالية على صعيد استكمال إجراءات التوقيع والانضمام والتصديق (حتى تاريخه):

البلد	تاريخ التوقيع	تاريخ التصديق
المملكة الأردنية الهاشمية	14 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 16 نيسان/أبريل 2004
دولة الإمارات العربية المتحدة	14 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 25 شباط/فبراير 2011
مملكة البحرين	17 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 18 أيار/مايو 2007
الجمهورية العربية السورية	14 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 22 شباط/فبراير 2005
جمهورية السودان	----	تم إيداع وثيقة الانضمام في 30 تموز/يوليو 2009
جمهورية العراق	----	----
سلطنة عُمان	----	----
دولة فلسطين	14 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 28 تشرين الثاني/نوفمبر 2006
دولة قطر	----	----
دولة الكويت	10 أيار/مايو 2004	تم إيداع أداة التصديق في 7 تشرين الثاني/نوفمبر 2013
الجمهورية اللبنانية	14 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 26 نيسان/أبريل 2004
جمهورية مصر العربية	14 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 5 أيار/مايو 2004
المملكة العربية السعودية	----	تم إيداع وثيقة الانضمام في 12 تموز/يوليو 2006
الجمهورية اليمنية	14 نيسان/أبريل 2003	تم إيداع أداة التصديق في 10 كانون الأول/ديسمبر 2007

3- صدرت عن الدورة الرابعة عشرة للجنة النقل (عمان، 9-10 تشرين الأول/أكتوبر 2013) مجموعة من التوصيات، تضمنت متابعة تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي. وفي 20 شباط/فبراير 2014، وجّهت الإسكوا خطابات إلى البلدان الأعضاء دعوتها فيها إلى إعداد تقرير لمتابعة ما تم إنجازه من توصيات لجنة النقل في دورتها الرابعة عشرة، لا سيما في مجال تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية. وأرقت مع هذه الخطابات نموذجاً للتقرير المطلوب. وجاءت ردود البلدان الأطراف في الاتفاق كالتالي:

المملكة الأردنية الهاشمية: أرسلت وزارة النقل في 23 آذار/مارس 2014 إلى الإسكوا الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، بعد الإجابة على الأسئلة الواردة فيه، مقترناً بتقرير أعدته الوزارة حول أهم التطورات في قطاع النقل في الأردن في عام 2013؛

الإمارات العربية المتحدة: أرسلت الهيئة الوطنية للمواصلات إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا في 30 حزيران/يونيو 2014 ردودها على الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛

مملكة البحرين: أرسلت وزارة المواصلات في البحرين إلى الإسكوا جدولاً حول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في 25 كانون الثاني/يناير 2011، أشارت فيه إلى أنّ تنفيذ وصلات سكك حديد مجلس التعاون في المملكة لم يبدأ بعد؛

الجمهورية العربية السورية: أرسلت وزارة النقل السورية في 1 نيسان/أبريل 2012 إلى الإسكوا تقريراً حول متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام)، متضمناً ردودها على استبيان نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية؛

جمهورية السودان: كانت وزارة النقل قد أرسلت ضمن تقريرها حول متابعة تنفيذ مكونات "إتسام" لائحة بمقترحاتها بشأن محاور السكك الحديدية الدولية في السودان، وذلك تماشياً مع انضمامها للاتفاق؛

جمهورية العراق: أرسلت سفارة جمهورية العراق في بيروت إلى الإسكوا جدولاً حول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها الثالثة عشرة في 3 نيسان/أبريل 2013، ذكرت فيه أن الجهات المعنية بدأت باتخاذ الإجراءات اللازمة للانضمام إلى اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛

سلطنة عُمان: أرسلت سفارة سلطنة عُمان في بيروت جدولاً حول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها الرابعة عشرة إلى الإسكوا في 27 أيار/مايو 2014، ذكرت فيه أن الجهات المعنية تبحث في الانضمام إلى اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي. وأرقت بالجدول موجزاً عن أهم التطورات في مجال النقل في السلطنة في الفترة من 1 تشرين الأول/أكتوبر 2012 حتى 30 أيلول/سبتمبر 2013؛

دولة فلسطين: أرسلت وزارة النقل في دولة فلسطين في 19 آذار/مارس 2014 ردودها على استبيان نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛

دولة قطر: لم تتلقَ الإسكوا أية معلومات بشأن نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في قطر؛

دولة الكويت: أرسلت وزارة المواصلات في الكويت في 16 نيسان/أبريل 2014 إلى الإسكوا موجزاً حول التطورات في مجال النقل، وردوداً على الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛

الجمهورية اللبنانية: أرسلت وزارة الأشغال العامة والنقل اللبنانية في 28 شباط/فبراير 2012 إلى الإسكوا معلومات حول متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي، ولا سيما نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية؛

جمهورية مصر العربية: أرسلت وزارة النقل في مصر في 19 آذار/مارس 2014 ردودها على الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛ بالإضافة إلى تقرير بشأن أهم

تطورات النقل في مصر في الفترة من تشرين الأول/أكتوبر 2012 إلى أيلول/سبتمبر 2013، يتناول المشاريع الهامة التي نفذتها الدولة في مجال النقل البري على السكك الحديدية؛

المملكة العربية السعودية: أرسلت وزارة النقل في المملكة العربية السعودية في 16 أيار/مايو 2014 تقريراً حول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها الرابعة عشرة، أرفقت به ردودها على الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛

الجمهورية اليمنية: أرسلت وزارة النقل في 7 أيلول/سبتمبر 2009 تقريراً حول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها العاشرة، أرفقت به قرصاً مدمجاً يحتوي على قاعدة بيانات السكك الحديدية بعد تحديثها. واعتمدت الإسكوا البيانات المتوفرة في هذا التقرير لعدم وجود بيانات أحدث.

ثانياً- التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في البلدان الأطراف في الاتفاق

4- فيما يلي عرض لحالة تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في البلدان التي صادقت عليه. ويستند هذا العرض إلى المعلومات التي أرسلتها هذه البلدان إلى الإسكوا في الفترة 2012-2014. وهو يشير إلى التطورات والتحسينات التي أنجزتها البلدان خلال هذه الفترة، مقارنة بتلك الواردة في آخر تقرير صدر في عام 2012 عن نسب تنفيذ الاتفاق. كذلك، يتناول هذا العرض أهم المشاريع المقررة أو الجارية عملاً ببنود اتفاق السكك الحديدية الدولية، والهادفة إلى النهوض بقطاع السكك الحديدية على الصعيد الوطني.

المملكة الأردنية الهاشمية

5- بالرغم من وجود شبكة سكك حديدية في الأردن، فهي ضيقة، وجميع وصلاتها ناقصة. وقد وُضع مخطط لتنفيذ مشروع هدفه إنشاء شبكة كاملة من السكك الحديدية القياسية، ووقف العمل على شبكة السكك الحديدية الضيقة. وحُدّد مجموع أطوال الوصلات الناقصة بنحو 1085 كلم، موزعة كالتالي: R60 من معان إلى العقبة (180 كلم)؛ وR40 من منفذ الكرامة (الأردن-العراق) إلى عمان (309 كلم)؛ وR25 من منفذ جابر على الحدود السورية إلى منفذ المدورة (459 كلم)؛ وR15 من الزرقاء إلى منفذ العمري، الأردن-السعودية (137 كلم).

6- وقد أنجزت دراسة جدوى لكامل شبكة السكك الحديدية، كما تم تحديد إجمالي أطوال الوصلات الناقصة، باعتبار إنشاءها من الأولويات.

7- وبالرغم من أنّ أي تطور لم يطرأ لغاية هذا التاريخ في تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، فقد شهد قطاع سكك الحديد بشكل عام عدة تطورات، أهمها الشروع في إنشاء شبكة السكك الحديدية الوطنية الأردنية. ويهدف هذا المشروع إلى نقل البضائع فيما بين مدن المملكة، وبين المملكة والدول المجاورة، بواسطة السكك الحديدية. وتتألف شبكة السكك الحديدية المقترحة، وطولها 900 كم تقريباً، من محورين أساسيين، محور شمالي-جنوبي ومحور شرقي-غربي. وقد تم الانتهاء من استملاك الأراضي اللازمة للمشروع الذي لا يزال في مرحلة التسويق. وتعمل الحكومة جاهدة لتأمين الموارد اللازمة لتنفيذه.

8- وفي أواخر عام 2012، تمت الموافقة على تنفيذ المشروع المصغر، وهو المرحلة الأولى من مشروع شبكة السكك الحديدية الوطنية، ويتضمن إنشاء وصلة الشيدية، ومحطة للتحميل والتنزيل في وادي اليتيم. ويتضمن أيضاً صيانة الخط الحديدي الحالي وأسطول النقل التابع لمؤسسة سكة حديد العقبة. وفي عام 2013، أعلن عن استدراج للعروض لتقديم الخدمات الاستشارية والإشراف على المشروع المصغر، وتم الحصول على موافقة الجهة المانحة على نتائج التقييم الفني. أما التقييم المالي للعروض، فسيتم استكماله في عام 2014.

دولة الإمارات العربية المتحدة

9- بلغ عدد الوصلات الناقصة التي تمّ جردها واعتبار إنشائها من الأولويات أربع وصلات. وتمتد أطوالها على 537 كلم، وتتضمن الوصلات التالية: من الغويات الى الرويس (132 كلم)؛ ومن طريف إلى العين (192 كلم)؛ ومن تقاطع مصفح إلى جبل علي (180 كلم)؛ ومن تقاطع مصفح إلى تقاطع أيكاد (33 كلم). وحسب البرنامج الزمني المحدد، من المتوقع أن يبدأ العمل على مشروع إنشاء الوصلات في الربع الثاني من عام 2014، وتشغيل الوصلات الأولى والثانية والرابعة في الربع الثالث من عام 2018، وتشغيل الوصلة الثالثة في الربع الثالث من عام 2019. ولم ترد أية معلومات بشأن إعداد أية دراسات جدوى. وأشار التقرير إلى عدم وجود أية وصلات في الوقت الحاضر، وعدم العمل على المواصفات نتيجة لذلك.

مملكة البحرين

10- ذكرت وزارة المواصلات في البحرين انه لم يتم البدء بتنفيذ وصلات سكك حديد مجلس التعاون بعد.

الجمهورية العربية السورية

11- بلغ عدد الوصلات الناقصة التي تم جردها وتحديدها كأولوية أربع وصلات، مجموع أطوالها 290 كلم، موزعة كالتالي: دير الزور- البوكمال؛ دمشق- درعا- الحدود؛ عكاري- منفذ الدبوسية؛ حمص- القصير. وقد حُدّدت جميع أجزاء الوصلات كأولوية.

12- وبدأ العمل على إعداد دراستين جدوى لأجزاء وصلتي دمشق- درعا- الحدود وعكاري-الدبوسية. وتم تنفيذ 80 في المائة من الوصلات الناقصة، حسب الأولويات والمواصفات الفنية المبينة في الاتفاق. والتاريخ المتوقع لإنهاء العمل على كامل أطوال السكك هو عام 2015.

13- كذلك، استكملت المواصفات الفنية لكافة الوصلات الموجودة ضمن محاور الإسكوا والممتدة على طول 237 كلم، فأصبحت كل الوصلات متوافقة مع الاتفاق.

14- وقد أطلقت حملة إعلامية للترويج للاتفاق، وأيضاً لميزات النقل على السكك الحديدية وتأثيره على خفض التكاليف وتعزيز الأمن والسلامة في عملية النقل، وفعالية نقل البضائع الكبيرة الحجم، والتخفيف من الضرر على البيئة.

فلسطين

15- بلغ عدد الوصلات الناقصة التي تم جردها واعتبار إعداد دراسة جدوى بشأنها من الأولويات خمس وصلات، مجموع أطوالها 460 كلم، وموزعة كالتالي: (أ) من إربد إلى الحدود الفلسطينية على طول 90 كلم؛

(ب) من الحدود الفلسطينية إلى الخليل على طول 237 كلم؛ (ج) من الخليل إلى غزة على طول 41 كلم؛ (د) من غزة إلى منفذ رفح على طول 46 كلم؛ (هـ) من منفذ رفح إلى العريش على طول 47 كلم. وتم إعداد دراسة جدوى مبدئية لجزء من وصلة غزة - منفذ رفح على طول 46 كلم. كذلك، تم تحديد الوصلات الناقصة التي يُعتبر إنشاؤها من الأولويات بخمس وصلات على طول 292 كلم. ولم يكن بالإمكان إنشاء الوصلات الناقصة حسب الأولويات والمواصفات الفنية المحددة في الاتفاق، وذلك بسبب الاحتلال الإسرائيلي.

16- وتم إعداد جداول المواصفات الفنية لكل جزء من الوصلات الموجودة، وذلك حسب المواصفات الفنية التي اتفقت عليها الدول العربية في إطار لجنة النقل البري التابعة لجامعة الدول العربية، بالتعاون مع الإسكوا. أما أطوال الوصلات الموجودة، فتقتصر على مسار في قطاع غزة، ومسار خط سكة حديد الحجاز القديم شمالي الضفة الغربية. وفعلياً، لا توجد سكك حديد مشغلة في فلسطين، ولذلك لا داعي للحديث عن التحسينات.

17- وتقوم الجهات المعنية بدراسة الاتفاق. وسيتم الإعلان عن المشروع في إطار حملة إعلامية، بعد الانتهاء من دراسة جدواه الاقتصادية وخصائصه الفنية.

الكويت

18- بلغ عدد الوصلات الناقصة التي تم جردها وتحديدها 4 وصلات مجموع أطوالها 326 كلم. وفي أيلول/سبتمبر 2012، تم استكمال دراسة الجدوى لكل الوصلات المحددة. وحُدِّت الوصلات التي تربط الكويت بدول مجلس التعاون الخليجي بأنها أهم الوصلات الناقصة، وأدرج إنشاؤها ضمن الأولويات. ولم ترد أية معلومات بشأن الوصلات الناقصة التي تم إنشاؤها حسب الأولويات المحددة والمواصفات الفنية المبينة في الاتفاق.

19- وتم الاتفاق على مواصفات موحدة لكل أجزاء الوصلات الموجودة في دول مجلس التعاون الخليجي. ونظراً إلى أنه لا توجد أية مواصفات غير متوافقة مع الاتفاق، فلن يصار إلى القيام بأية تحسينات للوصلات الموجودة.

20- ومن التطورات في تنفيذ الاتفاق منذ عام 2012 استكمال دراسة الجدوى لجميع المحاور التي كانت قيد الدراسة. وفيما يتصل بأهم التطورات في قطاع سكك الحديد عموماً، تبدأ الكويت قريباً بتطوير البنى التحتية لسكك الحديد الوطنية، ضمن إطار مشروع سكة حديد دول مجلس التعاون الخليجي. والهدف من هذا المشروع ربط الكويت بالدول المجاورة، وتوفير خدمة نقل الركاب والبضائع. ومن المتوقع البدء في مراحل تصميم المشروع في الربع الأول من عام 2014، على أن يتم تشغيله في نهاية عام 2018.

الجمهورية اللبنانية

21- معظم وصلات وأجزاء المحورين R30 وR35 اللذين يمران بالأراضي اللبنانية ضيقة وغير مشغلة. وقد أعلمت وزارة الأشغال العامة والنقل في لبنان الإسكوا بإنجاز الدراسات والمخططات التنفيذية المتصلة بوصلة طرابلس-الحدود السورية اللبنانية عند العبودية (35.5 كلم)، وأن التنفيذ رهن بتأمين الاعتمادات المالية اللازمة. وقد أعدت الشروط المرجعية لدراسة الجدوى الاقتصادية بشأن الجزء الممتد من مرفأ طرابلس حتى طبرجا (70 كلم)، وستُنظَّم مناقصة عمومية لإعداد هذه الدراسة. أما الجزء الممتد من طبرجا إلى بيروت، فقد أنجزت دراسة جدواه الاقتصادية.

جمهورية السودان

22- لم تتلقَّ الإسكوا أيّ تقرير حول نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية.

سلطنة عُمان

23- بالرغم من عدم انضمامها إلى اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي حتى تاريخ إعداد هذا التقرير، أرسلت سفارة سلطنة عُمان في بيروت في 27 أيار/مايو 2014 إلى الإسكوا جدولاً حول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها الرابعة عشرة، ذكرت فيه أن سلطنة عُمان تبحث حالياً في الانضمام إلى الاتفاق. وأشارت فيه أيضاً أن مشروع السكك الحديدية جزء من مشروع سكة حديد دول مجلس التعاون الخليجي. ويبلغ مسار سكة الحديد في سلطنة عُمان نحو 2244 كلم، وهو يمتد من الحدود العمانية-الإماراتية (البريمي-العين) إلى صحار- مسقط-الدقم-صلالة، بما في ذلك وصلة من صحار إلى الحدود العمانية/الإماراتية (خطمة ملاحه-الفجيرة). وقد بدأ الاستشاري المعني بإعداد تصميم مبدئي للمشروع.

جمهورية مصر العربية

24- بلغ عدد الوصلات الناقصة التي تم جردها واعتبار إعداد دراسة جدواها الاقتصادية من الأولويات أربع وصلات، مجموع أطوالها 1035 كلم. وأعدت دراسة جدوى مبدئية لطول 77 كلم من إجمالي وصلة بئر العبد-العريش (ضمن المحور س50). ولم تُتخذ أية خطوة لإنشاء الوصلات الناقصة حسب الأولويات المحددة والمواصفات الفنية المبيّنة في الاتفاق، نظراً إلى عدم توفر الاعتمادات المالية الكافية. وحُدثت سنة 2020 بأنها التاريخ المتوقع للانتهاء من كامل أطوال السكك.

25- وتم استيفاء المواصفات الفنية لـ 8 وصلات موجودة ضمن محاور الإسكوا. وحُدثت الوصلة من السلوم-مطروح (س50) بأنها ذات مواصفات غير متوافقة مع الاتفاق، وتحتاج إلى إعادة تأهيل بطول 260 كلم منها، بكلفة إجمالية قدرها 750 مليون جنيه، من دون كلفة إزالة الألغام. إلا أن الجهات المختصة لم تنه الأعمال اللازمة لإتمام التحسينات المطلوبة على الوصلات الموجودة، وذلك لعدم وجود اعتمادات مالية كافية. وأشار التقرير أيضاً إلى تنظيم حملة إعلامية، من دون ذكر أية معلومات عنها.

26- ومن التطورات في تنفيذ الاتفاق في الفترة 2012-2014 بدأ العمل على إعادة تأهيل الخط من الإسماعيلية إلى بئر العبد، تمهيداً لاستكمال إنشاء الخط على مرحلتين هما بئر العبد-العريش و ثم العريش-رفح. وتم أيضاً استكمال خط الفردان-رفح من بئر العبد حتى رفح على طول 125 كلم. وقد تم إدراج المشروع ضمن ميزانية الفترة 2014-2015 المخصصة لتنفيذ الأشغال المدنية.

27- وفي قطاع السكك الحديدية عموماً، تحققت الإنجازات التالية أو أقله بدأ العمل عليها منذ عام 2012:

- يجري تحديث العربات والجرارات بصورة مستمرة لتلبية الطلب المتزايد على النقل وتحسين الخدمات المقدمة؛
- بعد إنجاز الدراسات الفنية والتصميمات الهندسية، بدأ إعداد دراسات الجدوى الاقتصادية لإنشاء وتطوير خط السكة الحديدية عين شمس-الروبيكي-العاشر من رمضان؛

- بدأ إعداد دراسة حول إنشاء ميناء جاف في مدينة 6 أكتوبر وربطه بشبكة السكك الحديدية؛
- تمّ إنشاء وصلة بالوظة-ميناء بورسعيد المتفرعة من خط الفردان-بئر العبد على طول 44 كلم؛
- يجري إعداد دراسة حول ازدواج المسافة من المنصورة إلى دمياط على طول 62 كلم؛
- تجري صيانة الإشارات الكهربائية والميكانيكية طبقاً لخطة برنامج الصيانة السنوية لبعض الأجهزة، مثل قطع الغيار وأجهزة الإشارات الكهربائية وأجهزة التحكم الآلي والكابلات الأرضية وأجهزة الاتصالات؛
- بدأ العمل لتطوير نظم الإشارات الميكانيكية وتحويلها إلى نظم إلكترونية حديثة على عدد من الخطوط الكثيفة الحركة، منها بنها-الزقازيق والإسماعيلية-بورسعيد وطنطا-المنصورة وشبين القناطر-الزقازيق وبني سويف-أسيوط (2014-2018)؛
- بدأ العمل لإعداد دراسة حول تطوير أنظمة الإشارات على خط القاهرة-السد العالي وخط القاهرة-الإسكندرية؛
- يتم استكمال تحديث نظم الإشارات على خط القاهرة-الإسكندرية (2013-2017).

المملكة العربية السعودية

28- يبلغ إجمالي عدد محاور السكك الحديدية الواقعة داخل أراضي المملكة أربعة محاور، مجموع أطوالها 5200 كلم تقريباً، وتمثل نحو 26.6 في المائة من إجمالي أطوال جميع محاور السكك الدولية.

R25: عمار-تبوك-المدينة-ينبع-رابغ-جدة-الدرب-الطوال، على طول 1900 كلم

29- تم الانتهاء من تنفيذ الأجزاء الممتدة من المدينة إلى جدة، مروراً برباغ، التي تقع ضمن مشروع قطار الحرمين الكهربائي، بنسبة 70 في المائة. أما الأجزاء الأخرى للمحور، فقد أعدت دراسة جدوى مبدئية لها، ويتم حالياً الترتيب لإعداد دراسة جدوى تفصيلية بشأنها. والوصلتان جدة-الدرب والدرب-الطوال تدرجان ضمن المشاريع المخطط لها ويُتوقع إنجازها في أواخر عام 2025. وأما الوصلات حالة عمار-تبوك وتبوك-المدينة والمدينة-ينبع، فتدرج ضمن المشاريع المقررة ويُتوقع إنجازها في أواخر عام 2040.

30- وفيما يتصل بالتطورات في تنفيذ الاتفاق في الفترة 2012-2014، فلغاية أواخر عام 2011 لم يكن العمل على دراسة الجدوى قد بدأ بعد. وتم الانتهاء من إعداد دراسة جدوى مبدئية لكل أجزاء المحور وبدأ العمل لإعداد دراسة الجدوى التفصيلية.

R05: محور العراق-شرق الجزيرة العربية

31- تولت الأمانة العامة لدول مجلس التعاون الخليجي إعداد الدراسات والمواصفات الفنية لهذا الجزء المخصص لنقل الركاب والبضائع، والذي يُشكل أحد أهم مكونات شبكة سكة الحديد التي ستربط هذه الدول ببعضها البعض. وستتولى وزارة النقل إعداد التصاميم الهندسية لمشروع إنشاء وصلات الشبكة داخل المملكة، ومتابعة تنفيذ المشروع. وتقع مجمل أجزاء محور العراق-شرق الجزيرة العربية ضمن مختلف مراحل المشروع، ومن المقرر إنجازها في عام 2025.

32- وفيما يتصل بالتطورات في تنفيذ الاتفاق في الفترة 2012-2014، قامت الوزارة بدعوة المكاتب الاستشارية المتخصصة إلى تقديم عروضها الفنية والمالية لإعداد التصاميم الهندسية التفصيلية للمشروع، تمهيداً لتنفيذه.

R15: الحديثة-القريات-دومة الجندل-حائل-بريدة-الرياض-الخرج-حرض-البطحاء

33- تحقق تطور ملحوظ على هذا المحور خلال الأعوام الماضية. ويهدف مشروع إنشائه إلى إنشاء خط للركاب والبضائع يربط منفذ الحديثة على الحدود الأردنية بالبطحاء على الحدود مع الإمارات العربية المتحدة. ومن المتوقع إنجاز المشروع في أواخر عام 2014.

(أ) الحديثة-القريات والقريات-دومة الجندل: أنشئ 70 في المائة من هذه الوصلة، ومن المتوقع إنجاز العمل عليه في أواخر عام 2014؛

(ب) دومة الجندل-حائل: تم التنفيذ بالكامل؛

(ج) المقطع من حائل إلى الرياض مروراً ببريدة: تم تنفيذ أجزاء كبيرة منه. وتتراوح نسب التنفيذ بين 70 و90 في المائة على طول هذه الأجزاء. ومن المتوقع إنجاز العمل في عام 2014؛

(د) المقطع الذي يربط الرياض بالحدود الإماراتية، مروراً بالخرج ثم حرض: يقع هذا المقطع ضمن الشبكة الحالية الممتدة على طول 250 كلم. ويُقدّم بالكامل، باستثناء جزئه الأخير المؤلف من المقطع الممتد من حرض إلى البطحاء، والذي يدخل ضمن المشاريع المخطط لها. ومن المتوقع إنجاز هذا المقطع في عام 2025.

R80 : محور الجبيل- جدة

(أ) الجبيل-الدمام: تم طرح هذا المشروع للتنفيذ، وهو مخصص لنقل الركاب والبضائع، ويبلغ طوله 115 كلم. ويجري حالياً العمل على مراجعة عروض المقاولين المتنافسين للحصول على عقود هذا المشروع؛

(ب) الدمام-الرياض: يتضمن هذا الجزء مقطعين، أحدهما قائم، ذو عرض قياسي، يربط الرياض بالدمام مروراً بالهفوف، طوله 499 كلم، ومخصص لنقل الركاب والبضائع؛ والآخر من المقرر إنشاؤه في إطار المشاريع المخطط لها، وذلك على طول 395 كلم؛

(ج) الرياض-جدة: صدرت الموافقة على تنفيذ الخط. وبدأت الجهات المعنية باتخاذ الإجراءات اللازمة لإعداد التصاميم التفصيلية للمشروع تمهيداً لتنفيذه. وهذا الجزء سيكون مخصصاً لنقل الركاب والبضائع، وطوله 958 كلم. وبدأ العمل على تحديد الاستشاري الإداري للمشروع.

34- وفيما يتصل بالتطورات في تنفيذ الاتفاق في الفترة 2012-2014:

(أ) تمّ طرح مشروع تنفيذ وصلة الجبيل-الدمام على طول 115 كلم، وبدأت مراجعة المعايير الفنية للمقاولين المتنافسين؛

(ب) الدمام-الرياض: تم تحديد 395 كلم من الطول الإجمالي لهذا الجزء ضمن المشاريع المخطط لها؛

(ج) الرياض-جدة: أبرم عقد العمل مع الاستشاري الذي سيتولى إدارة المشروع.

الجمهورية اليمنية

35- تم جرد الوصلات على المحورين س25 وس90، كما حُدِّت أولويات دراسات الجدوى للوصلات الناقصة كالتالي: (1) الوصلة بلحاف-شبوه؛ (2) شبوه-مأرب؛ (3) مأرب-الجوف، التي يصل إجمالي أطوالها إلى 670 كلم. أما دراسة الجدوى، فتم استكمالها في عام 2010، مع العلم أنّ العمل على إنشاء الوصلات الناقصة لم يبدأ بعد.

36- لا توجد أي وصلات في الوقت الحاضر في الجمهورية اليمنية، ولذلك لم يجر أي عمل على المواصفات. وأطلقت حملة إعلامية في كانون الثاني/يناير 2007 للترويج للمشروع ما زالت مستمرة لغاية الآن.

ثالثاً- نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في عدد من البلدان الأطراف وفقاً لخطة العمل المعتمدة

37- استناداً إلى خطة عمل تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي (E/ESCWA/GRID/2006/Technical Paper.1)، تتضمن أهم الأنشطة المقترح إنجازها ما يلي:

- إطلاق حملة إعلامية للترويج للاتفاق؛
- استكمال دراسات الجدوى الاقتصادية للوصلات الناقصة؛
- إنهاء التحسينات المطلوبة للوصلات الموجودة.

38- ومن الصعب تقدير نسبة التنفيذ الإجمالية للاتفاق على صعيد منطقة الإسكوا لعدة عوامل، أهمها ما يلي:

- لغاية اليوم، لم تقم عدة بلدان أعضاء بإرسال استبياناتها المتعلقة بتنفيذ الاتفاق إلى الأمانة العامة؛
- شهدت بعض بلدان المنطقة خلال السنوات الماضية ظروفاً صعبة واضطرابات ونزاعات مسلحة كان لها تأثير مباشر على البنى التحتية. وكانت لهذه الظروف تأثيرات غير مباشرة أيضاً، لا سيما على قدرة الدول على الإنفاق لتنفيذ متطلبات الاتفاق. ولذلك، يبقى تقدير نسب التنفيذ غير ممكناً في الوقت الحالي.

39- ويتفاوت مستوى التنفيذ بشكل كبير من بلد إلى آخر. على سبيل المثال، نفذت دراسات الجدوى الاقتصادية للوصلات الناقصة بشكل كامل في الأردن والكويت والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة واليمن. أما في فلسطين ومصر، فلم تتجاوز 10 في المائة.

40- وأما بالنسبة لإطلاق الحملة الإعلامية، فمعظم البلدان لم تطلق أية حملة بعد.