

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2016/IG.1/4(Part IV)
23 December 2016
ORIGINAL: ARABIC

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة السابعة عشرة
24-23 كانون الثاني/يناير 2016

البند 5 (هـ) من جدول الأعمال المؤقت

النقل واللوجستيات في المنطقة العربية

اتفاقات النقل الدولية: فوائد الانضمام

موجز

تستعرض هذه الوثيقة أهم فوائد ومزايا الانضمام إلى اتفاقات النقل الدولية المعتمدة في إطار اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) انطلاقاً من نظام النقل المتكامل بين الدول العربية الذي وضعته الإسكوا عام 1998 كمنظومة تجمع كافة وسائل النقل البري والبحري لمنطقة المشرق العربي (منطقة الإسكوا آنذاك) وما يتعلق بها فيما يخص التجارة البينية واللوجستيات. وهذه المنظومة هي خطوة أولى نحو اعتماد وتنفيذ استراتيجية شاملة لتطوير نظام نقل متكامل في المنطقة العربية ذات أبعاد متكاملة ومترابطة تهدف إلى دفع التنمية الاقتصادية في الدول العربية والمساهمة في تحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي.

وأعدت هذه الوثيقة في إطار تشجيع الاستجابة لتوصيات لجنة النقل التي تدعو الدول التي لم تنضم بعد إلى اتفاقات النقل إلى الإسراع في اتخاذ ما يلزم من تدابير لاستكمال إجراءات التصديق أو الانضمام. وستعرض هذه الوثيقة ضمن جلسة خاصة حول فوائد الانضمام لاتفاقات النقل الدولية تعقدتها الأمانة التنفيذية بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل على الطرق (IRU)، الذي وقعت معه الإسكوا مذكرة تفاهم في نيسان/أبريل 2016 بشأن التعاون في تنفيذ أنشطة وبرامج تتعلق بمجال النقل البري وبتسهيل التجارة في المنطقة العربية.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	3-1 مقدمة
		<u>الفصل</u>
3	4 أولاً- اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية
4	6-5 ثانياً- اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية
5	9-7 ثالثاً- مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية
6	10 رابعاً- خلاصة

مقدمة

1- أصدرت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في دورتها الـعشرين (بيروت، 27-28 أيار/مايو 1999) بياناً وزارياً دعت فيه إلى تطوير نظام نقل متكامل للمشرق العربي، وأطلقت عليه تسمية "إتسام"⁽¹⁾ نسبة لاسمه المختصر باللغة الإنكليزية. وبناءً على ذلك، تبنت الأطراف مكونات هذا النظام وهي: (أ) اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي؛ (ب) اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛ (ج) مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي؛ (د) اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة؛ (هـ) سلامة المرور على الطرق؛ (و) النقل المتعدد الوسائط؛ (ز) الإطار المنهجي لنظام إتسام؛ (ح) الهياكل المؤسسية والتشريعات؛ (ط) نظام المعلومات الجغرافي المصاحب.

2- ويهدف هذا النظام بشكل عام إلى تحسين فعالية عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة في منطقة الإسكوا وتعزيز كفاءتها من خلال توثيق التعاون والتكامل الإقليمي بين الدول الأعضاء. وأهداف النظام مفصلة هي على الشكل الآتي:

(أ) تسهيل النقل الدولي في المنطقة ورفع كفاءته بما في ذلك تخفيض التكاليف، وزمن الانتقال، والإجراءات الإدارية والجمركية، وتحسين شروط السلامة والأمان في حركة البضائع والركاب؛

(ب) تسهيل التجارة الدولية في المنطقة ورفع كفاءتها وتقليل تكلفتها بهدف زيادة حجم التجارة الدولية البينية بين دول المنطقة، وزيادة حجم المبادلات التجارية الدولية بين المنطقة والعالم، والمبادلات العابرة للمنطقة؛

(ج) المساهمة في رفع كفاءة الإنتاج الزراعي والصناعي، وزيادة درجة المنافسة بين دول المنطقة المنتجة للسلع والخدمات من خلال تخفيض التكلفة اللوجستية للمنتجات والخدمات؛

(د) المساهمة في تحليل سياسات وأولويات الاستثمار والتمويل في قطاع النقل الدولي والإقليمي في المنطقة وتقويم هذه السياسات واقتراح التعديلات الهادفة إلى تفعيل كفاءتها.

3- وترتكز مكونات نظام النقل المتكامل، من اتفاق الطرق الدولية واتفاق السكك الحديدية الدولية ومذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري، على أهداف تعود بفوائد تنموية على الدول الأطراف فيه وعلى المنطقة ككل. وتستعرض الأمانة في الأقسام التالية فوائد الانضمام لكل من الاتفاقيين والمذكورة.

أولاً- اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية⁽²⁾

4- إنّ أهمية النقل البري بالشاحنات وتنقل الركاب على الطرق في المنطقة العربية كواحدة من أعرق وسائل النقل وأكثرها انتشاراً في المنطقة العربية دفعت إلى اعتماد اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية في عام 2001 بهدف تعزيز الربط بين مراكز الإنتاج الصناعي والزراعي من جهة وبين تجمعات السكان ومراكز الاستهلاك

(1) Integrated Transport System in the Arab Mashreq (ITSAM)

(2) اعتمد اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في 10 أيار/مايو 2001. ثم تم توسيع إطار العضوية فيه ضمن جلسة تصويت الدول الأطراف فيه على إطار العضوية الموسّع (القاهرة، 24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015)، حيث جرى تعديل تسمية الاتفاق من "اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي" إلى "اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية" وأصبح يضمّ دول المغرب العربي المنضمة حديثاً إلى الإسكوا.

من جهة أخرى وتوثيق التواصل والربط بين هذه الدول عبر شبكة طرق دولية ذات مواصفات وشروط عالمية. فبانضمامها إلى هذا الاتفاق تلتزم الدول الأطراف بما يلي:

- (1) إنشاء وتأهيل الطرق الدولية وفقاً لمواصفات فنية وهندسية وإنشائية عالمية تشمل اعتبارات التصميم الهندسي وتجهيزات الطرق وخصائص المركبات والاعتبارات البيئية وشروط السلامة العامة، ضمن إطار زمني محدد ووفق خطة عمل واضحة وعلمية؛
- (2) مواءمة المواصفات والأحمال المحورية والعلامات والإشارات ومستويات الخدمات المساندة للشبكة وتوحيدها؛
- (3) تطوير أساليب وتقنيات إنشاء الشبكة وصيانتها وتحديثها وإدارتها، ومواءمة هذه الأساليب وتوحيدها حيثما أمكن؛
- (4) التعرف على أساليب مراقبة الأوزان المحورية، الثابتة منها أو المتحركة، والمنتظمة أو العشوائية المطبقة حالياً على الطرق؛
- (5) تطوير أساليب وتقنيات مراقبة الأوزان المحورية ومواءمة هذه الأساليب وتوحيدها حيثما أمكن؛
- (6) تحديد محاور الربط الدولية بينها وبين الدول المجاورة لها ضمن إطار قانوني إقليمي ودولي متفق عليه؛
- (7) الاستفادة من الدعم الفني الذي تقدمه الإسكوا في مجال تنفيذ الاتفاق؛
- (8) الاستفادة من الربط الدولي بين إقليم الإسكوا (المنطقة العربية) وغيره من أقاليم العالم التي تتبنى اتفاقات دولية متوائمة مع اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية، تعزيزاً للمبادلات التجارية والسياحة مع سائر دول العالم.

ثانياً. اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية(3)

5- تم اعتماد هذا الاتفاق في عام 2003 بعد دراسة مستفيضة لوضع قطاع النقل البري على السكك الحديدية في دول منطقة الإسكوا ونظراً لوجود شبكات سكك حديدية قائمة في عدد منها واتجاه عدد آخر من الدول العربية لإنشاء شبكات سكبكية محلية وإقليمية، وفي ضوء المزايا الاقتصادية للنقل بالسكك الحديدية فضلاً عن تميزه بدرجة عالية من السلامة والأمان. والاتفاق هو عبارة عن مخطط شامل لشبكات السكك الحديدية العربية يعكس القائم والمخطط، ويؤهل لربط تلك الشبكات بمحاور ربط رئيسية لها معالمها ومواصفاتها وأنظمة التشغيل عليها، مع مراعاة الاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية التي تكون الدول العربية أطرافاً فيها وتتهيئ لربط الوطن العربي بالدول المجاورة. ويهدف الاتفاق بشكل عام إلى تسهيل النقل الدولي ورفع مستويات الأداء للظم النقل السككي والأمن والسلامة والتجارة والسياحة من أجل زيادة التبادل التجاري والسياحي البيئي والعربي والعالمي.

(3) اعتمد اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في 14 نيسان/أبريل 2003. ثم تم توسيع إطار العضوية فيه ضمن جلسة تصويت الدول الأطراف فيه على إطار العضوية الموسع (القاهرة، 24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015)، حيث جرى تعديل تسمية الاتفاق من "اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي" إلى "اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية" وأصبح يضم دول المغرب العربي المنضمة حديثاً إلى الإسكوا.

6- وكما اتفق الطرق، فإن الانضمام لاتفاق السكك الحديدية الدولية له أثره الإيجابي العام لناحية التنمية الاقتصادية والاجتماعية على الدول المنضمة إليه، وفوائد الانضمام هي بشكل خاص:

- (1) الالتزام بإنشاء و/أو تأهيل سككها الحديدية الدولية بحسب مواصفات فنية وهندسية وإنشائية عالمية تشمل اعتبارات التصميم الهندسي وتجهيزات السكك الحديدية وخصائص المركبات والاعتبارات البيئية وشروط السلامة العامة، وفي إطار زمني محدد ووفق خطة عمل واضحة وعلمية؛
- (2) مواءمة وتوحيد المواصفات والعلامات والإشارات ومستويات الخدمات المساندة للشبكة؛
- (3) تطوير ومواءمة (وإن أمكن توحيد) أساليب وتقنيات الإنشاء والصيانة والتحديث والإدارة للشبكة؛
- (4) تحديد محاور الربط الدولية بينها وبين الدول المجاورة لها في إطار قانوني إقليمي ودولي متفق عليه؛
- (5) الاستفادة من الدعم الفني المقدم من الإسكوا في مجال تنفيذ الاتفاق؛
- (6) الاستفادة من الربط الدولي بين إقليم الإسكوا (المنطقة العربية) مع غيره من أقاليم العالم التي تتبنى اتفاقيات دولية متوائمة مع اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية، وذلك لتعزيز التجارة والسياحة مع سائر دول العالم.

ثالثاً. مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية⁽⁴⁾

7- اعتمدت الدول الأعضاء في الإسكوا، في دورتها الوزارية الثالثة والعشرين (دمشق، 9-12 أيار/مايو 2005)، مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي في عام 2005 إدراكاً منها للدور الهام الذي يؤديه النقل البحري في تعزيز التجارة البيئية والخارجية ودعم التكامل الاقتصادي والاجتماعي في منطقة الإسكوا والمنطقة العربية عموماً.

8- وتستمدّ المذكرة أهميتها من أهمية تحقيق تطور مطّرد للأساطيل البحرية الوطنية في المنطقة وتنمية متوازنة للنقل البحري والموانئ البحرية، وتوثيق التعاون ومواءمة السياسات وتنسيقها في المجالات ذات الأولوية في قطاع النقل البحري والموانئ.

9- وتشكل هذه المذكرة السند الشرعي والقانوني في تطوير مجالات عديدة، وفي توطيد التعاون في قطاع النقل البحري والموانئ والخدمات المتصلة بها، كحماية البيئة البحرية والسلامة والأمن البحري، وإجراءات التأمين والحماية والتعويض، وتحديث التشريعات البحرية في المنطقة. وفيما يلي أبرز فوائد الانضمام إلى المذكرة:

(4) اعتمدت مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي خلال الدورة الثالثة والعشرين للجنة الإسكوا الوزارية (دمشق، 9-12 أيار/مايو 2005). ثم تم توسيع إطار الدول الأطراف فيها ضمن جلسة تصويت الدول الأطراف على الإطار الموسّع (القاهرة، 24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015)، حيث جرى تعديل تسمية المذكرة من "مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي" إلى "مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي بين الدول العربية" وأصبحت تضمّ دول المغرب العربي المنضمة حديثاً إلى الإسكوا.

- (1) تعزيز قطاع النقل البحري والموانئ وزيادة الوعي بأهميته وضرورة تطويره في القطاعين العام والخاص في بلدان المنطقة، وتهيئة البيئة المؤاتية لذلك؛
- (2) مساعدة الدول الأعضاء في التوصل إلى سياسات تكفل البدء بتحديث الأساطيل التجارية البحرية لزيادة حصتها في نقل التجارة البينية والخارجية في المنطقة وتهيئة البيئة المؤاتية لذلك؛
- (3) مواصلة التشريعات البحرية وإجراءات الرقابة على السفن والتعاون في مجال العمالة البحرية وتعليم وتدريب الكوادر المعنية العاملة في هذا المجال في المنطقة؛
- (4) اعتماد نظام النقل المتعدد الوسائط وفقاً للإجراءات والصكوك المعترف بها دولياً، واستكمال البنية الأساسية المتكاملة له ضمن منظومة واحدة للمنطقة العربية؛
- (5) تشجيع إنشاء شركات ملاحية مشتركة واتحادات بين بلدان المنطقة، وإجراء عمليات دمج فيما بينها بما يتيح للقطاع الخاص الاستفادة من فرص الاستثمار؛
- (6) تشجيع إنشاء شركات النقل الشامل بواسطة القطاع الخاص بهدف تأمين خدمات النقل الدولي المتعدد الوسائط داخل بلدان المنطقة وفيما بينها؛
- (7) تقديم الدعم الحكومي والتسهيلات لشركات النقل البحري في القطاع الخاص؛
- (8) تطوير البنية الأساسية في الموانئ البحرية وزيادة عمليات الخصخصة في تشغيلها وإدارتها إفساحاً في المجال أمام القطاع الخاص للاستفادة من فرص الاستثمار؛
- (9) تشجيع شركات الملاحة في الدول الأعضاء على التعامل مع الشركات الوطنية للتأمين البحري، نظراً إلى ارتفاع أقساط التأمين التي تدفع سنوياً للشركات الأجنبية لتأمين السفن التجارية وناقلات النفط والغاز التابعة لبلدان المنطقة؛
- (10) الاستفادة من الدعم الفني الذي تقدمه الإسكوا في مجال تنفيذ مذكرة التفاهم؛
- (11) الاستفادة من الربط الدولي بين إقليم الإسكوا (المنطقة العربية) وغيره من أقاليم العالم التي تتبنى اتفاقات دولية متوائمة مع مذكرة التفاهم، وذلك لتعزيز التجارة والسياحة مع سائر دول العالم.

رابعاً خلاصة

10- في ظل التحديات الاقتصادية والاجتماعية التي تواجه المنطقة العربية في مجالات عديدة، ومن ضمنها قطاع النقل الدولي الذي يعاني من ضعف في البنى التحتية وعدم تكامل في الأنظمة، إضافة إلى العقبات التي تعوق حركة تنقل البضائع والركاب وضعف التبادل التجاري بين دول المنطقة والمشاكل المتعلقة باللوجستيات والأنظمة المؤسسية والقانونية الخاصة بالتجارة والنقل، لا بد لدول المنطقة من الاستفادة من اتفاقات النقل الدولية التي تعتمدها المنظمات الدولية والإقليمية، كالإسكوا وجامعة الدول العربية، وذلك عبر الانضمام إلى هذه الاتفاقات والإسراع في تنفيذها. فتنفيذ هذه الاتفاقات يخدم الجهود المبذولة بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي العربي ويعزز موقع الدول العربية التنافسي في سوق الاقتصاد العالمي.