

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/9/Report
11 January 2018
ORIGINAL: ARABIC

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

تقرير

لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها الثامنة عشرة
بيروت، 20-21 كانون الأول/ديسمبر 2017

موجز

عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها الثامنة عشرة في بيت الأمم المتحدة في بيروت، يومي 20 و21 كانون الأول/ديسمبر 2017، وبحثت في البنود المدرجة على جدول أعمالها. وقد ركزت المناقشات على مجموعة من المواضيع، أبرزها: أنشطة الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات في إطار برنامج عملها وأنشطة التعاون الفني؛ ورؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية؛ ودور النقل في تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية ومدى استيفاء المنطقة العربية لمتطلبات البنية التحتية واللوجستيات اللازمة لتسهيل التجارة والمشاركة بشكل فعال في سلاسل القيمة العالمية؛ وتنفيذ تدابير تسهيل التجارة في المنطقة العربية؛ ومؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية؛ وسلامة المرور في الدول العربية وتحديات تنفيذ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020.

وعُقدت في هذه الدورة حلقة نقاش رفيع المستوى حول محركات التغيير الكبرى في قطاع النقل واللوجستيات وتأثيراتها على المنطقة العربية، وذلك بمشاركة نخبة من الخبراء في قطاع النقل واللوجستيات في المنطقة. واتخذت اللجنة عدداً من التوصيات، بعضها موجّه إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا وبعضها الآخر موجّه إلى الدول الأعضاء.

ويتضمن هذا التقرير عرضاً موجزاً للتوصيات التي خلص إليها المجتمعون وللمناقشات التي دارت حول كل بند من بنود جدول أعمال الدورة. وقد اعتمدت اللجنة هذا التقرير في جلستها الختامية التي عُقدت في 21 كانون الأول/ديسمبر 2017.

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	2-1مقدمة
		<u>الفصل</u>
3	5-3	أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثامنة عشرة
3	4	ألف- التوصيات الموجهة إلى الأمانة التنفيذية.....
4	5	باء- التوصيات الموجهة إلى الدول الأعضاء.....
5	52-6	ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة.....
5	16-6	ألف- التقدم المحرز في مجال النقل واللوجستيات.....
8	23-17	باء- رؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية.....
9	26-24	جيم- دور النقل في تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية.....
9	29-27	دال- مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته.....
10	32-30	هاء- تنفيذ تدابير تسهيل التجارة في المنطقة العربية.....
11	37-33	واو- سلامة المرور في الدول العربية وتحديات تنفيذ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020.....
12	49-38	زاي- محركات التغيير الكبرى في قطاع النقل واللوجستيات وتأثيراتها في المنطقة العربية.....
14	50	حاء- موعد ومكان انعقاد الدورة التاسعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات.....
14	51	طاء- ما يستجد من أعمال.....
14	52	ياء- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثامنة عشرة.....
15	60-53	ثالثاً- تنظيم الدورة.....
15	53	ألف- مكان الدورة وتاريخ انعقادها.....
15	55-54	باء- الافتتاح.....
15	56	جيم- الحضور.....
16	58-57	دال- انتخاب أعضاء المكتب.....
16	59	هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى.....
17	60	واو- الوثائق.....

المرفقات

18	المرفق الأول- قائمة المشاركين.....
21	المرفق الثاني- قائمة الوثائق.....

مقدمة

1- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الثامنة عشرة 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، بعضها متصل مباشرة بالمواضيع المدرجة على جدول أعمالها، وبعضها له طابع عام. ثم ينتقل التقرير إلى المناقشات التي دارت حول كل بند من بنود جدول الأعمال، والكلمات التي أقيمت في جلسة الافتتاح والتفاصيل المتعلقة بتنظيم الدورة والمشاركين فيها.

أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثامنة عشرة

3- في ختام الدورة الثامنة عشرة للجنة النقل واللوجستيات التي عُقدت بمقر الإسكوا في بيروت يومي 20 و21 كانون الأول/ديسمبر 2017، أصدرت اللجنة مجموعة من التوصيات بعضها موجّه إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا والبعض الآخر موجّه إلى الدول الأعضاء.

ألف- التوصيات الموجهة إلى الأمانة التنفيذية

4- ثمنت اللجنة جهود الأمانة التنفيذية في مجال الدراسات والأبحاث المتعلقة بالنقل ودوره في تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية. ورحبت بالتقدم الذي أحرزته الأمانة التنفيذية في تنفيذ الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات، وفي الربط ما بين الأنشطة المعيارية (الدراسات والأوراق البحثية) وأنشطة الخدمات الاستشارية وبناء التوافق بين الدول الأعضاء. كما أشادت بالمشروع الخاص بتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية، باعتباره يعبر عن رؤية متكاملة للتعامل مع قطاع النقل كقطاع تنموي يساهم في تحقيق التنمية المستدامة. وأوصت اللجنة الأمانة التنفيذية بما يلي:

(أ) الاستمرار في متابعة المستجدات الاستراتيجية والتكنولوجية في قطاع النقل، مثل مبادرة الحزام والطريق، ودراسة أثارها على الدول العربية وتقديم التوصيات لهذه الدول حول كيفية الاستفادة منها والتكيف معها لتعزيز دور النقل في التنمية للمنطقة العربية؛

(ب) المشاركة في الفعاليات الإقليمية التي تنظمها بعض الدول، خصوصاً في ما يتعلق بالقضايا التي ترتبط ببرنامج عملها، وتقديم الدعم والمشورة للدول الأعضاء في هذا الإطار؛

(ج) دعم اللجان الوطنية والفنية المعنية بتسهيل النقل والتجارة في الدول الأعضاء لتعزيز قدراتها وآليات عملها؛

(د) تيسير فهم الاتفاقات الدولية المتعلقة بالنقل وتسهيل التجارة وتقييمها، لإبراز الفوائد المتوخاة منها ومساعدة الدول في الانضمام إليها إذا ما رغبت في ذلك؛ وتكثيف أنشطة التعاون الفني للدول الأعضاء لتعزيز قدراتها على تنفيذ متطلبات تسهيل التجارة وتعزيز دور النقل في التنمية بحسب الإمكانيات المتاحة؛

(هـ) دعم جهود التكامل الإقليمي في مجال النقل بين الدول العربية وتوسيع المعرفة بين صانعي القرار بأهمية التكامل والفرص المتاحة لذلك؛

(و) متابعة المؤتمرات والقرارات الدولية حول النقل وتداعياتها على الدول العربية، والتنسيق مع هذه الدول بشأن توحيد المواقف من المخرجات والتوصيات الصادرة عن مثل هذه المؤتمرات، والاستمرار في تقديم المشورة الفنية بشأن البيانات والالتزامات التي تصدر عن هذه المؤتمرات؛

(ز) الاستمرار في متابعة أحدث التطورات الإقليمية والعالمية في مجال النقل وسلاسل القيمة العالمية وتقديم مقترحات عملية للدول الأعضاء في هذا الشأن، من خلال العمل على إعداد دليل سياسات عملي يساعد الدول على الاندماج بسلاسل القيمة العالمية وتعظيم الاستفادة منها، عبر اللوجستيات اللازمة لذلك؛

(ح) البدء في تنفيذ مشروع إعداد نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية والسعي لدى مؤسسات التمويل الإقليمية والدولية لتعبئة الموارد اللازمة لذلك؛

(ط) إيلاء اهتمام خاص لدولة فلسطين بما لها من وضعية خاصة باعتبارها دولة تحت الاحتلال، في تقديم الدعم الفني وإعداد الدراسات المتعلقة بإنشاء المناطق اللوجستية، وفي عملية الانضمام إلى المنظمات الدولية واتفاقات النقل التي تتناسب مع الواقع الفلسطيني، وعقد حلقات تدريبية حول تيسير التجارة بين الجهات ذات العلاقة لتوحيد وتبسيط الإجراءات؛

(ي) تنظيم ورشة عمل إقليمية مخصصة للسلامة المرورية في الدول العربية للبحث على نحو معمق في واقع السلامة المرورية، وتحديات تحقيق أهداف عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية، وأهداف التنمية المستدامة ومقاصدها المتعلقة بالسلامة المرورية، لا سيما بشأن البيانات وسلوك المستعملين ومواصفات السلامة في مركبات النقل وتجهيزاتها؛

(ك) الاستمرار في بناء الشراكات مع المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال النقل واللوجستيات، وتوسيع هذه الشراكات تعزيزاً للعمل التكاملية لتحقيق الاستفادة المثلى للدول الأعضاء.

باء- التوصيات الموجهة إلى الدول الأعضاء

5- وجهت لجنة النقل واللوجستيات التوصيات التالية إلى الدول الأعضاء:

(أ) حث الدول الأعضاء على الاستفادة مما تقدمه الإسكوا من توصيات حول تأثير التطورات الكبرى في قطاع النقل والعمل على متابعة هذه التطورات بشكل دوري بما يمكنها من تطوير أداء قطاع النقل واللوجستيات في التنمية؛

(ب) متابعة تنفيذ أهداف التنمية المستدامة ذات الصلة بالنقل واللوجستيات على المستوى الوطني وطلب المساعدة من الأمانة التنفيذية للإسكوا في هذا المجال بحسب الحاجة؛

(ج) المشاركة الفعالة في المؤتمرات والمحافل الدولية المنعقدة في مجال النقل واللوجستيات، والتنسيق مع الأمانة التنفيذية في هذا المجال؛

(د) موافاة الأمانة التنفيذية بتقرير عن التطورات الحاصلة في مجال النقل في كل دولة في الفترة من 1 كانون الثاني/يناير 2016 إلى 15 حزيران/يونيو 2018، في موعد أقصاه 30 حزيران/يونيو 2018، لتتمكن من إعداد تقريرها الشامل وعرضه على الموقع الإلكتروني للجنة بهدف تسهيل اطلاع الدول الأعضاء عليه؛

(هـ) التعاطي الإيجابي مع الجهات المسؤولة عن إعداد المؤشرات الدولية لكفاءة اللوجستيات الصادرة عن المؤسسات الدولية، بهدف التأكد من أن ما ينشر مطابق للواقع، خصوصاً في ما يتعلق برصد التطورات الحاصلة وعكسها في المؤشر، وكذلك أن المنهجيات المستخدمة تعكس واقع الدول العربية؛

(و) العمل على تنفيذ تدابير تسهيل التجارة، لما لذلك من آثار كبيرة متوخاة على تكاليف التجارة والتنافسية والتنمية عموماً؛

(ز) الاستمرار في دراسة إمكانية الانضمام إلى اتفاقات النقل الدولية، إذا ما رأت الدولة أن ذلك يصب في مصلحتها الوطنية؛

(ح) العمل على تحقيق التكامل بين خطط تنمية التجارة وخطط تنمية أنظمة النقل، للارتباط الوثيق بين القطاعين، وتفعيل آليات التنسيق الوطنية في هذا الإطار؛

(ط) الاستفادة من الفرص المتوفرة في المؤسسات التعليمية في قطاع النقل الموجودة في المنطقة العربية.

ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة

ألف- التقدم المحرز في مجال النقل واللوجستيات (البند 4 من جدول الأعمال)

1- تنفيذ الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات في إطار برنامج عمل الإسكوا

6- استعرض ممثل الأمانة التنفيذية ما اضطلعت به الإسكوا من الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات المدرجة في برنامج عملها لفترة السنتين 2016-2017 (الوثيقة E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/3). ففي مجال المواد الفنية، أجرت مسحاً إقليمياً حول مستوى تنفيذ تدابير تسهيل التجارة والتجارة اللاورقية في المنطقة العربية، كما أعدت تقريراً حول مستوى تنفيذ هذه الدول لالتزاماتها في ما يتعلق بتدابير تسهيل التجارة وورقة فنية حول المنهجية التي اعتمدها البنك الدولي لتقييم أداء اللوجستيات، إضافة إلى مسح لتدابير النقل البحري في المنطقة. وفي إطار التعاون الفني، قدمت الإسكوا الدعم إلى المملكة العربية السعودية لتفعيل لجنة تسهيل النقل والتجارة، ونفذت أنشطة تعاون في مجال السلامة المرورية مع كل من الاتحاد الدولي للسيارات واتحاد غرف الملاحة البحرية العربية. كذلك شاركت في ورشة عمل حول النافذة الواحدة، ونظمت ورشة عمل فنية حول التخطيط الاستراتيجي للنقل المستدام في فلسطين، ودورة تدريبية حول إعداد مشاريع تحسين السلامة المرورية. هذا إلى جانب التعاون الفني مع المنظمات الإقليمية والدولية في مجال النقل والذي تجلى من خلال المشاركة في فعاليات حول اتفاقات الأمم المتحدة الرئيسية للنقل.

7- وفي النقاشات التي تلت العرض، أوضح ممثل المغرب أن بلده خطى خطوات هامة في مجال النافذة الواحدة وهي تنظم سنوياً مؤتمراً وطنياً حول الموضوع وقد عُقد المؤتمر الثالث في كانون الأول/ديسمبر 2017 حضره ممثلون عن مؤسسات الدولة والشركات العاملة في هذا الميدان الى جانب خبراء دوليين ومنظمات داعمة للنافذة الواحدة. وأبدى أسفه لعدم مشاركة الإسكوا في المؤتمر وهي التي تقوم بدور وازن في هذا الخصوص. ودعا الإسكوا والدول العربية إلى حضور المؤتمر السنوي مؤكداً استعداد بلده لإرسال الدعوات لكل الدول الممثلة في اللجنة، والتعاون مع مَنْ يرغب منها في إنشاء النافذة الواحدة، وتقديم الدعم اللازم في تنظيم الدورات التدريبية، وذلك في إطار نقل التجارب والاستفادة من الخبرات بين الدول العربية. من جهة أخرى، أوضح أن المغرب أنشأ شركة تابعة للدولة (Port Net) تُعنى بشؤون الموانئ والتجارة الخارجية ويسعى مع الجهات الفاعلة إلى تحسين عمل الموانئ وتحقيق هدف صفر ورقة في إجراءات الاستيراد والتصدير الرسمية.

8- ممثل الأردن طلب إلى الإسكوا مواصلة توفير الدعم الفني للجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة، مؤكداً أن دور الإسكوا في تفعيل دور هذه اللجان بالغ الأهمية.

9- ممثل السودان تمنى على الأمانة التنفيذية توفير معلومات بالأرقام تُظهر مدى التقدم المحرز على صعيد تسهيل التجارة في الدول العربية، كي تتمكن هذه الدول من معرفة ما يتوجب عليها القيام به من خطوات لإحراز التقدم المطلوب.

10- وفي إطار الرد على ما تقدم من مداخلات، أشار ممثل الأمانة التنفيذية إلى أن الإسكوا لم تتلقَ دعوة للمشاركة في المؤتمر السنوي الثالث حول النافذة الواحدة في المغرب، لكنها شاركت في المؤتمر العالمي الخامس للنافذة الواحدة الذي عُقد في مراكش منذ سنتين. كما أكد أن من دواعي سروره مشاركة الإسكوا في مثل هذه المؤتمرات كونها تثري العمل الذي تقوم به مع الدول الأعضاء حول النافذة الواحدة. وأضاف أن الأمانة التنفيذية تنظم دورات تدريبية للدول الأعضاء حول تأسيس النافذة الواحدة لأهمية هذا الموضوع الذي أصبح حاجة وطنية ومطلباً دولياً على صعيد التجارة الدولية. وأكد أن الباب مفتوح أمام الدول الأعضاء لتقديم طلبات المساعدة لتعزيز قدرات وإمكانات اللجان المعنية بتسهيل النقل والتجارة. وأشار إلى أن الأمانة التنفيذية ستقدم خلال أعمال هذه الدورة تقارير فنية متخصصة تتضمن معلومات مفصلة ونتائج بالأرقام من مسوح أجرتها حول التقدم المحرز في الدول العربية على صعيد تسهيل التجارة الدولية. كما أشار ممثل الأمانة التنفيذية إلى أنها أخذت علماً بطلب المغرب المتعلق بالمساهمة في الأنشطة التدريبية المزمع تنفيذها في ظل تكثيف أنشطة التعاون بين الدول العربية مؤكداً الاستمرار في تقديم الدعم الفني للدول الأعضاء بناءً على طلبها ووفق احتياجات كل منها.

2- الإجراءات المُتخذة في الدول الأعضاء

11- قدم عدد من ممثلي الدول الأعضاء لمحة عن الإجراءات المُتخذة في بلدانهم على صعيد تعزيز النقل واللوجستيات. وطلبوا من الأمانة التنفيذية تقديم المساعدة في بعض المجالات. وتم الاتفاق على أن ترسل كل دولة نسخة إلكترونية عن العرض الذي قدمته إلى الأمانة التنفيذية، ليُعَمَّم على الدول الأعضاء ويُنشر على الموقع الإلكتروني الخاص بلجنة النقل واللوجستيات، لإتاحة الاطلاع عليه لجميع المعنيين.

12- ممثل مصر عرض الإجراءات التي اتخذتها وزارة النقل في بلده من أجل تطوير السكك الحديدية، ومنها تطوير نُظُم الإشارات، وتجديد 1200 كلم من مسار السكك الحديدية، وشراء 1300 مركبة لنقل الركاب، ورفع كفاءة 150 محطة للسكك الحديدية، والعمل على زيادة شحن البضائع، وصولاً إلى وضع خطة لإنشاء شبكة سكك حديدية خاصة بالمناطق الصناعية. كما أشار إلى مشاريع قيد الدراسة وأهمها مشروع القطار الفائق السرعة

الذي يربط ما بين المناطق الصناعية. وتحدث عن خطة لتطوير البنية التحتية للموانئ البحرية تشتمل على تطوير محطات الركاب في الموانئ وتنفيذ بعض المشاريع الاقتصادية الضخمة وبناء محطات متعددة الأغراض في عدد من الموانئ. وأضاف أن الوزارة المعنية قد أنشأت جهازاً لتنظيم خدمات نقل الركاب والبضائع، كما تم تشكيل مجلس لتسهيل التجارة بهدف زيادة التدفقات التجارية وهو يعمل حالياً على موضوع النافذة الواحدة. وطلب إلى الإسكوا تقديم المساعدة الفنية لمصر في هذا المجال. ونوّه ممثل مصر بالدراسة التي أجرتها الإسكوا حول إزالة المعوقات التي تعترض حركة النقل والتجارة وأوضح أن المجلس في طور دراستها. وأوضح أن مصر تعمل بشكل دائم على تحسين مستوى الأمان على الطرقات، فهي في طور تنفيذ أكبر مشروع قومي للطرق يقضي بتحسين الطرقات القائمة واستحداث أخرى، واتخذت إجراءات لتعزيز السلامة المرورية مثل إدخال تعديلات على قانون المرور من أجل تشديد العقوبات وإنشاء مراكز لفحص السيارات والتدريب على القيادة، ومبادرة "ابدأ بنفسك" لتوعية المواطنين بأهمية الالتزام بقوانين السلامة المرورية، التي حققت نتائج جيدة جداً.

13- ممثلة فلسطين استهلت كلمتها بشكر لبنان وكافة الدول العربية التي ساندت بلدها في وجه قرار الرئيس الأمريكي الأخير بإعلان القدس عاصمة لإسرائيل، مؤكدة أن القدس كانت وستظل فلسطينية. وطلبت إلى الأمانة التنفيذية وضع فلسطين على سلم أولوياتها من حيث الدعم الفني، لا سيما وأن فلسطين مزمنة على إنشاء معايير خاصة بها نظراً لما تعانيه من أضرار جراء تحكّم الاحتلال الإسرائيلي بكل ما يدخل إلى أراضيها وما يخرج منها. وتحدثت ممثلة فلسطين عن السلامة المرورية فقالت إن حوادث المرور قد انخفضت بشكل ملحوظ في الفترة الأخيرة بفضل الزيادة في عدد دوريات السلامة على الطرقات وأنشطة التوعية المستمرة.

14- ممثل اليمن أشار إلى احتياجات بلده الذي يمر حالياً بظروف صعبة جداً على صعيد النقل واللوجستيات. فأكد الحاجة إلى مساهمة الإسكوا في إعداد استراتيجية وطنية متكاملة للنقل، وبناء قدرات وزارة النقل لتمكينها من وضع السياسات والنظم اللازمة في هذا المجال، فضلاً عن صياغة سياسة لتنظيم وتطوير الموانئ البرية نظراً لأهميتها في تعزيز التجارة مع الدول المجاورة.

15- ممثل الأردن أشار إلى أن بلده يستند إلى ثلاثة محاور رئيسية في الأنشطة التي ينفذها في مجال النقل وهي: الاستمرار في تطوير البنى التحتية، وتطوير المشاريع ذات الصلة، والتفاعل والتشارك مع جميع الجهات الفاعلة في العمليات اللوجستية. وأعطى لمحة عن المشاريع المزمع تنفيذها والكلفة المترتبة عليها ومدة التنفيذ المتوقعة. وقدم أمثلة عن إنجازات حققها الأردن في مجال النقل مثل تخفيض وقت مكوث الحاويات في ميناء العقبة من 12 يوماً إلى 7 أيام، والانطلاقة المقررة لنظام النافذة الوطنية الواحدة في بداية العام القادم وتحسن موقع الأردن في تقرير البنك الدولي الخاص بمؤشر الأداء اللوجستي إذ أصبح في المرتبة 67 بعد أن كان في المرتبة 102.

16- ممثل لبنان عرض بعض ما نفذته الحكومة في مجال النقل البحري مثل تطبيق مجموعة من الاتفاقات على السفن الوافدة إلى الموانئ اللبنانية، وتعميق وتوسيع مرفأ طرابلس وإنشاء منطقة اقتصادية فيه، وإنشاء ميناء جديد في صيدا بالقرب من الميناء القديم. وأوضح بشأن النافذة الواحدة أن لدى لبنان خطة منجزة بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي في هذا المجال وهي تنتظر المباشرة في التطبيق. وأشار في ما يتعلق بالنقل البري إلى أن اجتماعات دائمة تُعقد مع الاتحاد الأوروبي لتطوير هذا القطاع والاستعداد للانضمام إلى اتفاقات الاتحاد الخاصة بالنقل البري، وأنشئت مراكز مخصصة للمراقبة والربط تُعنى بناقلات الشحن البري وهي موصولة بالمركز الرئيسي في بيروت.

باء- رؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية (البند 5 من جدول الأعمال)

17- عرض ممثل الأمانة التنفيذية رؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية (الوثيقة [E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/4](https://www.unescwa.org/publications/E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/4))، فأوضح أهداف المشروع، والشركاء الأساسيين فيه والجهات الممولة له، وكذلك الأسباب التي دفعت إلى تطوير هذه الرؤية ومن بينها ضعف البنى التحتية وخدمات النقل في المنطقة، والتحديات الدولية والإقليمية المطروحة، الجغرافية منها والبيئية، والسكانية والاجتماعية، والاقتصادية والسياسية والتكنولوجية. وأضاف أن الإسكوا استندت في تطوير هذه الرؤية إلى الاتفاقات السابقة لها في مجال النقل مثل اتفاقي الطرق والسكك الحديدية الدولية بين الدول العربية ومذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية، مع الاستفادة من مزايا هذه الاتفاقات والتنبه إلى نواقصها للعمل على تفاديها. وقدم لمحة عن مراحل المشروع الخمس وما ستتضمنه من أنشطة وإجراءات، وما ستقتضيه من ترتيبات إدارية، بالإضافة إلى آليات المتابعة والتقييم داخل الإسكوا ومن قِبَل جهات خارجية مستقلة. كما سلط الضوء على الشراكات المطلوبة لتنفيذ المشروع مع وزارات النقل والأشغال العامة في الدول العربية ومع المنظمات الدولية والإقليمية المعنية.

18- وفي النقاشات التي تلت العرض، أكد ممثل المغرب استعداد بلده لدعم الدراسة حول تطوير نظام النقل المتعدد الأنماط في المنطقة العربية. وأشار إلى أن المغرب أعد كافة الاستراتيجيات لتطوير النقل البري والبحري للسنوات 2030-2040، وبالتالي ستكون الدراسة المذكورة بمثابة استكمال لرؤية المغرب كي تكون أكثر واقعية في المستقبل. وقال إن المغرب سيعين شخص المناسب ليكون صلة وصل مع الإسكوا في هذه الدراسة والقيام بالتعاون اللازم. وتحدث عن دراسة يعدها المغرب حول وسائل النقل التي ستستخدم في عام 2035 في المغرب، بما فيها النقل الجوي، والسكك الحديدية، لتعزيز التفاعل بين أنماط النقل كافة.

19- ممثل مصر أعرب عن تأييده القوي لهذا المشروع نظراً لأهميته وللفائدة التي سيعود بها على المنطقة ككل فتصبح كياناً اقتصادياً متيناً له كلمته في التجارة العالمية.

20- ممثل الأردن تمنى أن تأخذ منهجية البحث العلمي التي سُنّبت في إطار هذا المشروع بعين الاعتبار أن لوزارات النقل في الدول الأعضاء شركاء محليين من القطاعين العام والخاص.

21- وشارك في النقاش الأمين العام لاتحاد النقل البري العربي فأشار إلى أن البنى التحتية للطرق ليست بسيئة في معظم دول المنطقة، لكن الضعف الأساسي يكمن في الربط بين الدول والتخطيط للشبكات، ما يؤدي إلى إجراءات كثيرة وفترات انتظار طويلة عند الحدود بين الدول. وتابع أن معظم الأنشطة التجارية البينية في المنطقة تتم باستخدام النقل البري، ما يؤدي إلى ارتفاع السعر النهائي الذي يدفعه المستهلك مقابل سلعة ما، حيث تبلغ تكلفة النقل والتخزين 80 في المائة من سعر السلعة. كما أوضح أن التجارة البينية في المنطقة لا تزال متواضعة جداً مقارنة مع المجموعات الدولية الأخرى، لأن المسؤولين يقاربون موضوع التجارة من دون أخذ قطاع النقل بعين الاعتبار.

22- وأجمع الحضور على ضرورة تنظيم دورات تدريبية إضافية حول كيفية استخدام نظام المعلومات الجغرافية.

23- ممثل الأمانة التنفيذية أكد أنها ستأخذ بالملاحظات التي قدمها المشاركون وأوجز خلاصة النقاش في ثلاث نقاط هي: الإشادة بمشروع الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية باعتباره يعبر عن

رؤية متكاملة للتعامل مع قطاع النقل؛ والطلب إلى الأمانة التنفيذية البدء بتنفيذ هذا المشروع ورصد التمويل اللازم له؛ والنظر في إمكانية تنظيم دورات تدريبية حول استخدام نظام المعلومات الجغرافية.

جيم- دور النقل في تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية (البند 6 من جدول الأعمال)

24- قدم ممثل الأمانة التنفيذية عرضاً شرح فيه سلاسل القيمة التي هي مجموع العمليات المرتبطة بتصميم المنتج النهائي وإنتاجه وتوزيعه، بدءاً من البحث والتطوير وصولاً إلى التجميع والتوزيع والتسويق وخدمات ما بعد البيع، وذلك من خلال عدد من المنتجين والموزعين في دول مختلفة (الوثيقة [E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/5](#)). وتناول التأثير الاقتصادي لسلاسل القيمة التي يزداد اعتمادها على المستوى العالمي مع انخفاض الرسوم التعريفية بشكل كبير نتيجة لتحرير التجارة وانخفاض تكاليف النقل والاتصالات. وأوضح دور النقل في تحسين اتصال المنطقة العربية بسلاسل القيمة العالمية وقدم، بالاستناد إلى المؤشرات الدولية المتاحة، تقيماً لقدرة الخدمات والبنى التحتية للنقل على تحقيق التحول الاقتصادي في المنطقة ومدى ملاءمتها لتيسير الاتصال بسلاسل القيمة العالمية. ومن التوصيات التي خلص إليها العرض تعزيز أداء قطاعات النقل والتجارة في الدول العربية من خلال تحسين الخدمات والهياكل الأساسية لتمكين من زيادة الصادرات والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية؛ وإعادة النظر في استراتيجيات النقل وقواعده التنظيمية من أجل جذب الاستثمارات في قطاع النقل واللوجستيات وغيره من القطاعات الاقتصادية.

25- وفي النقاشات التي تلت العرض، أشار المشاركون إلى انخفاض مستوى التزامات الدول العربية على الصعيد العالمي، إذ إن عدداً قليلاً منها منضم إلى الاتفاقات الدولية في مجال النقل التي تصل إلى 56 اتفاقاً. كما لاحظوا إغفال الجانب المرتبط بالخصوصيات الجغرافية على صعيد سلاسل القيمة العالمية وضرورة توفير خطوط ملاحية جوية وبحرية ووسطاء شحن قادرين على تلبية هذه الخدمة بكفاءة وفعالية عاليتين. وأكدوا أن المنطقة العربية تتسم بمزايا جغرافية يمكن الاستفادة منها لزيادة مشاركتها في سلاسل القيمة العالمية، ولكنها بحاجة إلى خفض تكاليف الإنتاج ومواكبة التطور التكنولوجي. ودعوا الإسكوا إلى تنظيم حملة إعلامية من أجل إبراز موقع المنطقة العربية وأهميتها في التبادلات التجارية. ومن العوائق التي لفت إليها المشاركون، النقص في الوعي بالفرص المتاحة على مستوى صانعي القرار، فأكدوا ضرورة إيجاد سبل لتشجيع الدول العربية على الاستثمار في ما بينها.

26- وفي معرض الرد على ما تقدم، أشار ممثل الأمانة التنفيذية إلى أن من المهم توفير البنى التحتية المناسبة ولكن من الأهم توفير البيئة التشريعية الملائمة في الدول العربية. وأضاف أن سلاسل القيمة تشكل فرصة جيدة لجذب الاستثمارات إلى المنطقة بحسب الميزات التي يتمتع بها كل بلد. وأوضح ممثل الأمانة التنفيذية أن البنى التحتية لا ترتقي إلى المستوى المطلوب في كل الدول، لا سيما على صعيد الموانئ، بينما شبكات الطرق جيدة في معظم هذه الدول. وأكد أن الإسكوا تولي اهتماماً كبيراً لإظهار أهمية المنطقة العربية في المحافل الدولية وهي في هذا السياق تسعى إلى تعزيز الوعي بضرورة وجدوى تحقيق التكامل الإقليمي في المنطقة العربية.

دال- مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته (البند 7 من جدول الأعمال)

27- قدم ممثل الأمانة التنفيذية تعريفاً بماهية اللوجستيات وهي سلسلة من الخدمات والأنشطة، كالنقل والتخزين والسمسرة، اللازمة لتحريك السلع وإنشاء سلاسل إمداد عبر الحدود ودخلها من أجل ضمان نقل المنتجات من

المنتجين إلى المستهلكين بالسرعة المطلوبة وفي أفضل الظروف (الوثيقة [E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/6](#)). وشرح منهجية مؤشر الأداء اللوجستي الذي يُعتبر وسيلة قياس مرجعية لتحديد مواطن الضعف في السلاسل اللوجستية. ولفت إلى أن مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة ككل لم يسجل تحسناً ملحوظاً في العقد الماضي. ولمواجهة ذلك ولتعزيز دور التجارة في التنمية الاقتصادية في المنطقة، لا بد من تحسين كفاءة اللوجستيات والنظر في التعريفات الجمركية التي تُعتبر سبباً في ارتفاع تكاليف التجارة. ونبه ممثل الأمانة التنفيذية إلى أن المؤشر يفتقر إلى الدقة لعدم شموله أدلة عن الوضع الفعلي للوجستيات في كل من الدول المعنية.

28- وفي النقاشات التي تلت العرض، استعرض ممثل المغرب أبرز ما أنجزه بلده على صعيد مؤشر الأداء اللوجستي مثل إنشاء الوكالة الوطنية للتنمية اللوجستية والمرصد الوطني للتنافسية اللوجستية.

29- وأكد ممثل الأمانة التنفيذية أهمية التقييم الذاتي الذي تجريه البلدان، على أن يتسم بالشفافية اللازمة ويأخذ بعين الاعتبار التحديد المعتمد في البنك الدولي للعيّنات التي يتم اختيارها. ودعا الدول إلى الاستفادة من مؤشر الأداء اللوجستي لأنه سيُتيح عاجلاً أم آجلاً تنفيذ الكثير من الإصلاحات.

هاء- تنفيذ تدابير تسهيل التجارة في المنطقة العربية (البند 8 من جدول الأعمال)

30- قدم ممثل الأمانة التنفيذية عرضاً عن حالة تنفيذ التدابير المتعلقة بتيسير التجارة في المنطقة العربية، تمهيداً لقياس التقدم الذي سيحرز خلال السنوات المقبلة في تنفيذ اتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن تيسير التجارة (الوثيقة [E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/7](#)). وبعد شرح مبدأ تيسير التجارة بشقيه الواسع والضيق وما ينطوي عليه من منافع وتكاليف، أعطى لمحة عن اتفاق تيسير التجارة والتقدم الذي أحرزته الدول العربية في تنفيذ التدابير المرتبطة به، وذلك استناداً إلى الإخطارات التي قدمتها الدول في هذا الصدد إلى منظمة التجارة العالمية. وأشار إلى أن هذه الإخطارات لا تعطي فكرة واضحة ودقيقة عن حالة التنفيذ الفعلية ويغيب عن معظمها مدى التزام الدولة بتدابير النافذة الواحدة، ودعا الدول الأعضاء إلى تحديث هذا التقييم كل سنتين للاستمرار في رصد التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق تيسير التجارة وطلب المساعدة عند الحاجة.

31- وفي النقاشات التي تلت العرض، أشارت ممثلة فلسطين إلى أن التداخل في الصلاحيات والصراع عليها بين مختلف أطراف التجارة من أبرز المشاكل التي تعترض عملية تيسير التجارة. من هنا، ضرورة تنظيم ورشة عمل تضم هذه الأطراف للنظر في إمكانية توحيد المعايير. وتابعت أن فلسطين منكبة حالياً على درس اتفاقات النقل الدولية للنظر في إمكانية الانضمام إليها، متسائلة عن السبب وراء عدم توعية الدول العربية بالاتفاقات التي يجب التوقيع عليها.

32- ورداً على ملاحظات ممثلي الدول، أوضح ممثل الأمانة التنفيذية أن الأمانة عملت منذ وقت طويل، أي منذ اعتماد اتفاق النقل المتكامل في المشرق العربي، على تشكيل لجان لتيسير النقل والتجارة تضم كافة الجهات الوطنية المعنية بالتجارة بهدف منع التضارب بين القضايا التي تخص مختلف هذه الجهات. وتابع أنه كما هو الحال في كل إصلاح، تبرز جهات رابحة وأخرى متضررة غالباً ما تحاول تعطيل هذا الإصلاح. ويأتي هنا دور الدولة التي يتوجب عليها لجم المعطلين وإلا ستظل تدور في حلقة مفرغة. وختاماً أشار إلى استعداد الإسكوا الدائم لمساعدة الدول الراغبة بذلك. وأوضح بشأن توقيع الاتفاقات أن الإسكوا دأبت في كل محفل على توجيه الدعوة إلى الدول الأعضاء للنظر في ما تقدمه هذه الاتفاقات، كما أنها طلبت إلى المنظمات المسؤولة عن هذه الاتفاقات النظر في أسباب عدم توقيع الدول العربية عليها.

واو- سلامة المرور في الدول العربية وتحديات تنفيذ عقد العمل
من أجل السلامة على الطرق 2011-2020
(البند 9 من جدول الأعمال)

33- عرضت الأمانة التنفيذية المداخلة المُرسلة بالفيديو من السيد جان تود، المبعوث الخاص للأمين العام للأمم المتحدة لشؤون سلامة المرور، والموجهة إلى المشاركين في الاجتماع. أكد المبعوث الأممي أهمية مشكلة السلامة المرورية في المنطقة العربية، حيث يقدر معدل الوفيات الناجمة عن صدمات المرور بـ 21 وفاة لكل 100000 نسمة، ما يعادل أكثر من أربعة أضعاف هذا المعدل في بلدان الاتحاد الأوروبي، حيث يبلغ 5 وفيات لكل 100000 نسمة، ويزيد عن المعدل العالمي الذي يقارب 17 وفاة لكل 100000 نسمة. ونوّه المبعوث الخاص بأهمية دور الإسكوا في تنسيق جهود تحسين السلامة المرورية في المنطقة ضمن منظور الإدارة الشاملة والمتكاملة للسلامة المرورية الذي تعتمده الأمم المتحدة.

34- بعد ذلك، استعرض ممثل الأمانة التنفيذية ركائز عمل الأمم المتحدة في تحسين السلامة المرورية في العالم منذ عام 2011 وأهم الأنشطة التي قامت بها الإسكوا في هذا المجال منذ عام 2010 (الوثيقة E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/8). فقد أعدت الإسكوا تقييماً حول تطور وضع السلامة المرورية في الدول الأعضاء بين عامي 2010 و2013 واقترحت هيكلية تنظيمية لإنشاء وتفعيل نظم وطنية لإدارة السلامة المرورية. وتوقف عند النتائج الجزئية للمسح الذي أجرته الإسكوا لتحري أوضاع السلامة المرورية وإدارتها في الدول الأعضاء في عام 2017 من خلال تتبع تطور أعداد صدمات المرور وما ينجم عنها من وفيات خلال الفترة الممتدة بين عامي 2011 و2015. وختم بتأكيد أهمية عقد ورشة عمل مخصصة للسلامة المرورية في المنطقة العربية لاستعراض المشاكل التي تواجهها على هذا الصعيد، ومن أهمها دقة البيانات وتجانسها، ومواءمة مواصفات المركبات وتجهيزات السلامة المرورية، والقضايا المتعلقة بسلوك السائقين ومستخدمي الطرق وسبل تحسينها.

35- وخلال الوقت المخصص للنقاشات، قدم ممثل لبنان عرضاً حول إدارة السلامة المرورية في بلده لعام 2017، فقال إن 17 هيئة حكومية تُعنى بالسلامة المرورية في لبنان، ما يؤدي إلى تضارب في الصلاحيات خصوصاً في غياب التنسيق. وأشار إلى غياب الخطط الاستراتيجية المعنية بالسلامة المرورية وعدم وجود مرصد متخصص لنظم المعلومات الخاصة بالسلامة المرورية، ناهيك عن تطبيق قانون السير بشكل موسمي. ولإيجاد حل لهذا الواقع، أنشئ المجلس الوطني للسلامة المرورية برئاسة رئيس الحكومة وعضوية وزير العدل، ووزير الداخلية والبلديات، ووزير التربية والتعليم العالي، ووزير الأشغال العامة والنقل، ومن صلاحياته بلورة السياسات العامة والأطر التنظيمية والتشريعية والإشراف عليها؛ وشكلت اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، وهي لجنة استشارية برئاسة وزير الداخلية والبلديات وتضم أعضاء رسميين وآخرين من المجتمع المدني؛ وأنشئت أمانة سر المجلس الوطني للسلامة المرورية وهي هيئة فنية تُعنى بمتابعة وتطبيق القرارات الصادرة عن اللجنة الوطنية للسلامة المرورية، وتعتبر بمثابة الهيئة القيادية الحكومية لإدارة السلامة المرورية في لبنان. ومن الإنجازات التنظيمية، ذكر ممثل لبنان تحديد مسؤوليات مختلف الإدارات الحكومية في تطبيق قانون السير وعقد اجتماعات دورية مع معظم هذه الإدارات. وختم بالإشارة إلى أن العمل جارٍ على وضع استراتيجية وطنية للسلامة المرورية، لا سيما وأن عدد الوفيات الناجمة عن صدمات المرور أخذ في الازدياد.

36- ممثل اليمن أوضح أن بلده لم يرفع أي بيانات إلى الإسكوا حول السلامة المرورية خلال السنوات الثلاث الأخيرة بسبب الأوضاع السائدة فيه وما يعانيه من تفكك على صعيد المؤسسات، وأنهى على التجربة اللبنانية في هذا المجال أملاً للاستفادة منها في مرحلة إعادة النهوض بالمؤسسات في اليمن.

37- ممثل تونس أبدى استغرابه من عدد الدول المجيبة بنعم في الاستبيان على السؤال المتعلق بوجود هيئات حكومية تشرف على السلامة المرورية، لأنه، وبحسب معلوماته، ما من دولة سوى لبنان قد أنشأت مثل هذه الهيئة. وقدم لمحة عن وضع السلامة المرورية في تونس، مُقرّاً بأنها تعاني من تشتت كبير على صعيد المسؤوليات، ما يؤدي إلى تضارب في المهام بين الجهات المعنية بالسلامة المرورية. وثمّن الجهود التي تبذلها الإسكوا على هذا الصعيد، منوهاً بالمسح الذي أجرته ومشجعاً الدول العربية على بذل المزيد من الجهود في مجال السلامة المرورية.

زاي- محركات التغيير الكبرى في قطاع النقل واللوجستيات وتأثيراتها في المنطقة العربية (حلقة نقاش) (البند 10 من جدول الأعمال)

38- عقدت الأمانة التنفيذية حلقة نقاش رفيع المستوى شارك فيها نخبة من صانعي القرار والخبراء في قطاع النقل واللوجستيات في المنطقة العربية لمناقشة التحولات الكبرى المحتملة في قطاع النقل واللوجستيات على المستوى العالمي وتأثيراتها الممكنة على مستقبل أنماط النقل في المنطقة، والخيارات والفرص التي يجدر النظر فيها لمواكبة هذه التحولات.

39- قبل بدء النقاش، قدم المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات في شعبة التنمية والتكامل الاقتصادي في الإسكوا عرضاً مرئياً حول ملامح التحولات الرئيسية المحتملة في مجال النقل في العالم حتى عام 2030 والتأثيرات المتوقعة لهذه التحولات على قطاع النقل في المنطقة العربية.

40- وأوضح أن التأثيرات متبادلة بين عناصر نظام النقل والبيئة المحيطة به التي تتألف من الوسط الجغرافي، والوسط الاجتماعي الاقتصادي، والبيئة التشريعية، والهيكل المؤسسي، والمستوى التكنولوجي، والتوجهات السياسية. أما محركات التغيير الكبرى فتتوزع بين الجغرافيا والبيئة، والسكان والمجتمع، والاقتصاد والتمويل، والتنظيم والحوكمة، والسياسة والنزاعات، والتكنولوجيا والابتكار. في ما يتعلق بالجغرافيا والبيئة، سلط الضوء على مبادرة الحزام والطريق التي تعمل الصين على تطويرها، إلى جانب خط الشمال الذي يُتوقع أن يكتسب أهمية متزايدة في حال استمر زوبان الثلوج في القطب الشمالي جراء ارتفاع الحرارة المطرد، إذ إنه سيقطع المسافة بين الصين وغرب أوروبا من 21000 إلى 12000 كلم؛ وفي ما يتعلق بالعوامل الديمغرافية، تناول تزايد الطلب على النقل في البلدان النامية بفعل النمو السكاني؛ وبخصوص الاقتصاد والتمويل، أشار إلى ارتفاع حصة الاقتصادات الناشئة من الناتج المحلي الإجمالي إذ وصلت إلى 50 في المائة عام 2013، وإلى التحديات المرتبطة بتمويل التنمية وعمليات إعادة التموضع التي تجريها الشركات؛ وعن التنظيم والحوكمة، أوضح أن بعض البلدان يواجه عراقيل في الدخول إلى الأسواق العالمية بسبب المواصفات المفروضة والقيود الفنية، والتشاركية التي أتاحتها التقدم التكنولوجي في تقييم المنتجات؛ وعن السياسة والنزاعات ذكّر بأن خطوط النقل لطالما كانت موضع نزاعات عبر التاريخ بهدف السيطرة عليها، واليوم غالباً ما يؤدي هاجس أمن الطاقة إلى نشوب النزاعات؛ وعن التطور التكنولوجي، تساءل عن مصير بعض القطاعات مثل النقل الجوي في حال عمّ استخدام القطار العالي السرعة عبر البلدان وداخلها، أو مصير بعض المهن في ظل الثورة الرقمية، أو ما سيؤول إليه دور السائق ومفهوم الملكية الشخصية للسيارات في حال انتشر استخدام المركبات الذاتية القيادة. وأوضح أن الطاقة المتجددة التي يُتوقع أن تسود في المستقبل، تواجه حالياً ممانعة شرسة من قبل الجهات التي تحقق أرباحاً كبيرة من النفط والمشتقات النفطية.

41- وختم مستشار الإسكوا الإقليمي للنقل واللوجستيات بعرض استنتاجات الدراسة وتتلخص في جدية التحديات التي تواجه النقل في المنطقة العربية، وبالتالي الحاجة إلى دراسة معمقة تفصيلية لتحويل التحديات إلى فرص؛ وأهمية التعاون المبني على المصالح المتبادلة ووحدة المصير بعيداً عن العواطف والشعارات، وأهمية تحديد رؤية موحدة ومتكاملة للتعامل مع المستقبل، وهذا ما تسعى إليه الإسكوا في مشروعها.

42- ثم بدأت حلقة النقاش بمداخلة للدكتور ناصر أحمد الشريف، نائب وزير النقل في اليمن، أكد فيها أهمية الموضوع المطروح، وضرورة اعتماد نهج عمل جديد ونوعي في المنطقة العربية لمواكبة التطور والتقدم على الصعيد العالمي وللتعويض عن التأخير الحاصل بسبب النزاعات. كما أكد ضرورة الاستفادة من موقع المنطقة العربية وإمكاناتها، وطلب من الإسكوا تقديم المساعدة والمشورة لمساعدة الدول الأعضاء في اللحاق بركب التطور في مجال النقل الذي يُعتبر من أهم محركات التجارة العالمية.

43- وقدم السيد أمبرتو دي بريتيو، الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، مداخلة أكد فيها أن الرؤية المستقبلية يجب أن تستند إلى مفهوم النقل كمحفز للتغيير والتنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة. وأعطى مثال الشاحنة التي تنتقل بين بلدان عدة في المنطقة وتنتظر لأيام أو حتى أسابيع على حدود كل بلد استكمال التدابير والإجراءات الإدارية المعقدة، وهذا ما يسبب تداعيات سلبية على التجارة والتنمية بشكل عام؛ فما جدوى الاستثمار في الطرقات الجميلة والبنى التحتية الجديدة، بينما العراقيل على الحدود تنسفها بالكامل؟ وتحدث عن أهمية دور النقل في سلاسل القيمة العالمية. وأكد أن المستقبل في قطاع النقل هو للثورة الرقمية بامتياز، داعياً المنطقة العربية إلى الخروج من عوائق الماضي والاستثمار في التكنولوجيا من أجل اللحاق بالركب العالمي.

44- وقدم السيد زياد نكت، ممثل البنك الدولي، مداخلة شدد فيها على أن النقل ليس هدفاً بحد ذاته، بل وسيلة لتسهيل الترابط ونقل البضائع والبشر والمعلومات في أسرع وقت، ولأبعد المسافات وبأقل كلفة ممكنة. وأشار إلى أن العولمة ما كانت لتنتج لولا النقل الذي ساهم في تقصير المسافات وجعل الكون قرية واحدة. وأوضح أن التحدي الأساسي الذي يواجه نظم النقل هو القدرة على مواكبة التطور التكنولوجي إذ إن هذه النظم لم تشهد نمواً بالوتيرة نفسها، وبالتالي ينبغي إيجاد السبل لتطويرها، مقترحاً ما يلي: الاستثمار في التكنولوجيا؛ وتلبية الطلب المتزايد على النقل؛ وتوفير التمويل اللازم مع إمكانية مساهمة القطاع الخاص؛ والربط المباشر بين الكلفة والاستهلاك. وختم بالإشارة إلى أن الاضطرابات السياسية والحروب في المنطقة تؤثر بشكل كبير على التجارة والنقل ودعا إلى الاستفادة من قطاع النقل لتحقيق التكامل الاقتصادي بين الدول وبالتالي إرساء الاستقرار في المنطقة.

45- وقدم الدكتور محمود عبد اللات، الأمين العام للاتحاد العربي للنقل البري، مداخلة أكد فيها أن قطاعات النقل في الدول العربية بحاجة ماسة إلى التغيير. ومن العقبات التي حالت حتى الآن دون تنمية قطاع النقل، غياب الإرادة السياسية، والنظر إلى هذا القطاع على أنه منفصل عن القطاعات الأخرى؛ والنطاق الضيق لصلاحيات وزارات النقل؛ والإجراءات الطويلة والمعقدة لتخليص الشاحنات عند الحدود، ما يزيد سعر المنتج النهائي؛ واستحواد الأفراد على ملكية معظم وسائل النقل، ما يؤثر سلباً على الاقتصاد. ورأى أن امتناع الدول العربية عن الانضمام إلى الاتفاقات الدولية المتعلقة بالسلامة المرورية هو، إلى جانب سلوكيات السائقين أنفسهم، من الأسباب التي جعلت السلامة المرورية في المنطقة من الأسوأ في العالم. وأكد الحاجة إلى أخذ النقل المستدام والصديق للبيئة في الاعتبار ضمن نظام النقل المتعدد الأنماط الذي ستعمل الإسكوا على تطويره وتحقيق النافذة الواحدة على الحدود ووضع تصور شامل وخطة طويلة الأمد لما يجب أن يكون عليه قطاع النقل لعام 2030. واقترح تدريب ما لا يقل عن 10000 سائق من الدول العربية كافة. وتمنى على الإسكوا تغيير تسمية رؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية إلى "النقل الشامل بكافة أنماطه".

46- وقدّم الدكتور خالد السقّطي، من الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري، مداخلة تناول فيها أربعة متغيّرات مؤثرة في مجال النقل وهي: العامل الجغرافي، بحيث أوضح أن الطلب على النقل مشتق من الطلب على التجارة، بالتالي فإن دراسة تغيّرات الطلب على التجارة هي أول ما يجب أخذه في الاعتبار على صعيد المعيار الجغرافي؛ وعامل التنافس؛ وسلاسل القيمة التي يُعتبر النقل من ركائزها والتكامل بين وسائط النقل وأنماط النقل. وختم بالإشارة إلى أنه قبل البدء بتطوير أي من وسائط النقل، يجب معرفة ما سيعود به ذلك من فائدة على عملاء النشاط التجاري.

47- وفي النقاشات التي تلت المداخلات، أكد ممثل الأردن أهمية أخذ موضوع التنمية البشرية والمنظومة الثقافية في الاعتبار لدى تطوير الرؤية الخاصة بقطاع النقل، إذ لا بد من وجود مجتمع متقبل للأفكار الجديدة والتطور المطروح.

48- ممثلة فلسطين لفتت إلى ضرورة توضيح محتوى الاتفاقات الدولية في مجال النقل للدول العربية، وضرورة توفر الإرادة السياسية لتطوير قطاع النقل وفتح الحدود بين البلدان العربية وتخفيف الإجراءات المفروضة.

49- وفي الختام أوجز المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات النقاط التي أثيرت خلال حلقة النقاش، وشكر الجميع على مداخلاتهم القيّمة ودعا إلى مواصلة التعاون بين الجهات كافة لبلوغ الهدف المنشود.

حاء- موعد ومكان انعقاد الدورة التاسعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات (البند 11 من جدول الأعمال)

50- اتفق المجتمعون على عقد الدورة التاسعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات في بيت الأمم المتحدة في بيروت، في كانون الأول/ديسمبر 2018، ما لم تُبد أي من الدول الأعضاء رغبتها في استضافة تلك الدورة، على أن تحدد الأمانة التنفيذية التاريخ بالتشاور مع رئاسة اللجنة.

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

51- اتفق المشاركون على إعطاء المجال، ضمن إطار هذا البند، للمؤسسات التربوية التي تقدم برامج تعليمية خاصة بالنقل والسلامة المرورية لتقديم عروض موجزة عن عملها. فقدّم البروفيسور وسيم رافاييل، مدير ماستر إدارة السلامة المرورية في جامعة القديس يوسف في بيروت، عرضاً حول هذا الماستر الذي تقدمه الجامعة بالتعاون مع مؤسسة رينو الفرنسية والذي يتم في إطاره تنفيذ عدد كبير من الأنشطة التدريبية والندوات والمؤتمرات. وقدّم الدكتور خالد السقّطي، من الأكاديمية العربية للتكنولوجيا والنقل البحري، مداخلة حول أبرز ما توفره الأكاديمية من دروس وأنشطة في مجال النقل واللوجستيات.

ياء- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثامنة عشرة (البند 13 من جدول الأعمال)

52- اعتمدت لجنة النقل واللوجستيات في جلستها الختامية المنعقدة في 21 كانون الأول/ديسمبر 2017 التوصيات المعروضة عليها والمُستخلصة من النقاشات بعد إدخال كافة التعديلات المقترحة عليها.

ثالثاً- تنظيم الدورة

ألف- مكان الدورة وتاريخ انعقادها

53- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها الثامنة عشرة في بيت الأمم المتحدة في بيروت يومي 20 و21 كانون الأول/ديسمبر 2017. وقد توزعت أعمال الدورة على أربع جلسات.

باء- الافتتاح

54- ألقى السيد هشام المومني، نيابة عن مكتب الدورة السابعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات، كلمة رحب فيها بالحضور وأشاد بالجهود القيّمة التي تبذلها الأمانة التنفيذية للإسكوا في تنظيم اجتماعات اللجنة سنوياً ومتابعتها الحثيثة لقضايا النقل في الدول الأعضاء. كما توجه بالشكر لمكتب الدورة السابقة على الجهود الذي بذلها لمتابعة العمل مع الإسكوا مؤكداً دعمه الكامل للرئاسة المقبلة. ومن ثم نوه السيد هشام المومني بما أنجزته الإسكوا تنفيذاً للتوصيات الصادرة عن الدورة السابقة مثل إصدار التقارير والدراسات حول الجوانب المختلفة لنظم النقل ومنها السلامة المرورية في العالم العربي وإعداد مسح حول اللوجستيات وعلاقتها بالتجارة. وأكد أن الدول العربية تعوّّل كثيراً على لجنة النقل واللوجستيات التي تشكل محفلاً إقليمياً هاماً لدعم التكامل الإقليمي العربي، لا سيما في ظل التحديات الكبيرة التي تشهدها المنطقة، مؤكداً على دور قطاع النقل في تحريك عجلة النمو الاقتصادي.

55- وألقى الدكتور محمد علي الحكيم، وكيل الأمين العام للأمم المتحدة والأمين التنفيذي للإسكوا، كلمة رحب فيها بالمشاركين وتوجه إليهم بالتقدير والشكر لتفاعلهم الدائم مع عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات، لما له من أهمية بالغة في التنمية المستدامة. وأشار إلى أن هذا القطاع قد شهد ولا يزال تطورات كبيرة يجب مواكبتها للحفاظ على المصالح الاقتصادية لدول المنطقة. ورأى أن دور اللوجستيات يزيد أهمية في عصرنا الحالي لأنها تختصر الوقت اللازم لوصول المنتجات إلى مستخدميها، وتحد من الكلفة وتضمن الجودة. وأكد أن تجزئة الإنتاج أصبحت ضرورة ملحة في ظل تحرير التجارة في معظم أنحاء العالم، وهذا يزيد الطلب على خدمات النقل والخدمات اللوجستية. وشدد الدكتور محمد علي الحكيم على أهمية الشفافية، وتعزيز القدرات التنافسية، واتخاذ الإجراءات اللازمة لمواكبة التطورات الجوهرية في مجال النقل واللوجستيات، وتيسير إجراءات الإفراج عن البضائع من الجمارك، وتوفير المرونة لتسهيل حركة الصادرات والواردات، وكلها من سمات العولمة. ورأى أن تأمين التمويل اللازم لتطوير البنى التحتية يشكل تحدياً كبيراً لمعظم الدول العربية لأنه يستلزم مصادر غير حكومية كالشراكة مع القطاع الخاص والاستثمار الأجنبي. وعلى هذا الصعيد، أكد أن الإسكوا تولي اهتماماً كبيراً للعمل مع الدول العربية وبناء قدراتها في قطاع النقل، وهي تعدّ لهذه الغاية برامج داعمة لمساعدة الدول على زيادة قدراتها اللوجستية وتنفيذ تدابير تسهيل التجارة والارتباط بسلاسل القيمة الإقليمية والدولية والوصول إلى الأسواق العالمية. وفي الختام، تمنى النجاح لأعمال الدورة، آملاً أن تحقق النتائج المرجوة منها.

جيم- الحضور

56- شارك في الدورة الثامنة عشرة للجنة النقل واللوجستيات ممثلون وممثلات عن الدول الأعضاء في الإسكوا. وحضر الدورة، بصفة مراقب، ممثلون وممثلات عن جامعة الدول العربية، ومجلس التعاون لدول الخليج العربية، وعدد من الاتحادات العربية الناشطة في مجال النقل، والاتحاد الدولي للنقل الطرقي. وترد قائمة المشاركين والمشاركات في المرفق الأول لهذا التقرير.

دال- انتخاب أعضاء المكتب

57- 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". وعملاً بالتقليد المتبع في هذا الشأن، تتولى الجمهورية الإسلامية الموريتانية رئاسة الدورة الثامنة عشرة للجنة النقل واللوجستيات خلفاً للمملكة العربية السعودية التي تولت رئاسة الدورة السابعة عشرة منذ تاريخ انعقادها في 23 كانون الثاني/يناير 2017 وحتى تاريخ انعقاد الدورة الثامنة عشرة في 20 كانون الأول/ديسمبر 2017.

58- وعملاً بالإجراء الذي اتبع في الدورات السابقة للجنة، تولى ممثل المملكة المغربية، وممثل الجمهورية اليمنية منصب نائب الرئيس، وممثل المملكة الأردنية الهاشمية منصب المقرر. وتم تشكيل لجنة الصياغة برئاسة المقرر وعضوية الأمانة التنفيذية للإسكوا وممثلين عن بعض الدول المشاركة.

هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى

59- أقرت لجنة النقل واللوجستيات في جلستها الأولى جدول الأعمال بصيغته المعروضة عليها في الوثيقة E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/L.1. ووافقت على تنظيم الأعمال المقترح المعروض عليها في الوثيقة E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/L.2. وفي ما يلي جدول الأعمال بصيغته المعتمدة:

- 1- افتتاح أعمال الدورة.
- 2- انتخاب أعضاء المكتب.
- 3- إقرار جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى.
- 4- التقدم المحرز في مجال النقل واللوجستيات:
 - (أ) تنفيذ الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات في إطار برنامج عمل الإسكوا؛
 - (ب) الإجراءات المتخذة في الدول الأعضاء (مداخلات لممثلي/ممثلات الدول).
- 5- رؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية.
- 6- دور النقل في تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية.
- 7- مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعداده ومستوياته.
- 8- تنفيذ تدابير تسهيل التجارة في المنطقة العربية.
- 9- سلامة المرور في الدول العربية وتحديات تنفيذ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020.
- 10- محركات التغيير الكبرى في قطاع النقل واللوجستيات وتأثيراتها في المنطقة العربية (حلقة نقاش).

11- موعد ومكان انعقاد الدورة التاسعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات.

12- ما يستجد من أعمال.

13- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثامنة عشرة.

واو- الوثائق

60- ترد في المرفق الثاني لهذا التقرير قائمة الوثائق التي عُرضت على لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثامنة عشرة.

المرفق الأول

قائمة المشاركين

ألف- البلدان الأعضاء في الإسكوا

فلسطين

السيدة غادة عثمان
مدير عام التخطيط والدراسات
وزارة النقل والمواصلات

دولة قطر

السيد علي بن هزاع العذبة
قنصل في سفارة دولة قطر بيروت

السيدة ناديا محتار
مكتب المعلومات في سفارة قطر

الجمهورية اللبنانية

السيدة الهام الخباز
رئيس مصلحة النقل البحري
وزارة الأشغال العامة والنقل

السيد علي المصري
رئيس قسم شؤون التجارة البحرية

السيد رمزي سلامة
أمين سر المجلس الوطني للسلامة المرورية، لبنان
رئاسة مجلس الوزراء، السلامة المرورية

السيد حسن شعبان
خبير نقل
وزارة الأشغال والنقل

المملكة المغربية

السيد هشام عبد العزيز مومني
مساعد مدير الاستراتيجية والبرامج والتنسيق
بين أنواع النقل

الإمارات العربية المتحدة

السيد هيثم طبش
باحث اقتصادي
سفارة الامارات العربية المتحدة في بيروت

المملكة الأردنية الهاشمية

السيد فارس أبو دية
مدير وحدة الإدارة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة
وزارة النقل

الجمهورية التونسية

السيد عبد القادر كمالي
مدير الدراسات والإشراف
وزارة النقل

الجمهورية العربية السورية

السيدة ميادة سكيكر
مديرة التخطيط والتعاون الدولي
وزارة النقل

السيد جريس بشارة
مدير المتابعة في وزارة النقل
وزارة النقل

جمهورية السودان

السيد حمد محمد الشريف
المنسق الوطني
مشروع المنصة الإلكترونية لنظام النقل المتكامل
في الدول العربية
وزارة النقل والطرق والجسور

سلطنة عُمان

السيد سالم بن سعيد العامري
المدير العام المساعد للصيانة والنقل البري

جمهورية مصر العربية

السيد المرسي الحلو
مدير تنفيذي
وزارة النقل للنقل البري ومتابعة المشروعات

السيدة ابتسام عبد الفتاح مصطفى شاهين
مدير إدارة
وحدة التعاون الدولي

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

السيد لمهاب سيدي
مدير النقل البري
وزارة التجهيز والنقل

المملكة العربية السعودية

السيد عبد المحسن الحنيني
الشؤون الاقتصادية
سكرتير ثاني
سفارة المملكة العربية السعودية في بيروت

باء- المنظمات والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة

البنك الدولي

السيد زياد نكت

جيم- المنظمات الحكومية الدولية والإقليمية والهيئات التابعة لها

الاتحاد العربي للنقل الجوي

السيدة منال فارس
مدير
دائرة شؤون الصناعة

الاتحاد العربي للناقلين البحريين

السيد محمد مصطفى عيتاني
الأمين العام

اتحاد الموانئ البحرية العربية

السيد أحمد تامر
مدير مصلحة استثمار مرفأ طرابلس
طرابلس، الجمهورية اللبنانية

اتحاد الغرف العربية

السيد شاهين علي شاهين
الأمين العام المساعد

السيدة جورجيت سعيد
باحثة اقتصادية

الاتحاد العربي للنقل البري

السيد محمود العبد اللات
الأمين العام

السيد مالك حداد
مدير عام شركة النقل السياحية الأردنية

السيد كارلوس سليم الهاشم
محكم دولي
نائب رئيس مجلس الاتحاد العربي للنقل البري

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

السيد خالد السقطي
عميد كلية النقل الدولي
القاهرة، جمهورية مصر العربية

دال- المؤسسات التعليمية

السيد وسيم روفائل
عميد ماستر
إدارة السلامة المرورية
جامعة القديس يوسف

السيدة زاهرة أبو نواس
طالبة دكتوراه
جامعة القديس يوسف

هاء- الخبراء

السيد رامي سمعان
المدير التنفيذي لشركة TMS consult

المرفق الثاني

قائمة الوثائق

الرمز	البند	العنوان
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/INF.1		مذكرة توضيحية
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/L.1	3	جدول الأعمال المؤقت والشروح
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/L.2	3	تنظيم الأعمال
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/3	4	تنفيذ الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات في إطار برنامج عمل الإسكوا
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/4	5	رؤية الإسكوا لتطوير نظام نقل متعدد الأنماط في المنطقة العربية
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/5	6	دور النقل في تعزيز الاتصال بسلاسل القيمة العالمية
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/6	7	مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة العربية: مكوناته ومنهجية إعدادة ومستوياته
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/7	8	تنفيذ تدابير تسهيل التجارة في المنطقة العربية
E/ESCWA/EDID/2017/IG.1/8	9	سلامة المرور في الدول العربية وتحديات تنفيذ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020