E

# الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/EDID/2016/IG.1/3(Part III)
6 January 2017
ORIGINAL: ARABIC

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي

**اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)**

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

البند 4 (ج) من جدول الأعمال المؤقت

## التقدم المحرز في مجال النقل منذ الدورة السادسة عشرة للجنة النقل

### متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل بين الدول العربية

**موجز**

عملاً بقرار اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) 279 (د-24) المؤرخ 11 أيار/مايو 2006 الذي يقضي بمتابعة تنفيذمكوّنات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام)، بهدف تسهيل التجارة والنقل في الدول الأعضاء وتحقيق التكامل الإقليمي فيما بينها، تستعرض لجنة النقل واللوجستيات في الإسكوا، سنوياً، التقدم المحرز في تنفيذ نظام إتسام وعدد محدّد من مكوناته. وقد عُدّل اسم النظام ليصبح "نظام النقل المتكامل بين الدول العربية" (إتساس) ليتناسب مع التعديلات التي تم التوافق عليها بشأن مكوناته الأساسية.

ويتضمّن نظام إتساس المكونات التالية: (أ) اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية؛ (ب) اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية؛ (ج) مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية؛ (د) اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة؛ (هـ) سلامة المرور على الطرق؛ (و) النقل المتعدد الوسائط؛ (ز) الإطار المنهجي لنظام النقل المتكامل بين الدول العربية؛ (ح) الهياكل المؤسسية والتشريعات؛ (ط) نظام المعلومات الجغرافي المصاحب.

وتستعرض هذه الوثيقة التقدم الذي أحرزته الدول الأعضاء في تنفيذ أبرز مكونات نظام النقل منذ انعقاد الدورة السادسة عشرة للجنة النقل (القاهرة، 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015)، وحتى تاريخ انعقاد الدورة السابعة عشرة (23-24 كانون الثاني/يناير 2017). وتشكل المستجدات في التنفيذ الأسس التي تقوم عليها أية مناقشة حول سُبل تفعيل مشاريع النقل في المنطقة وتمويلها.

**المحتويات**


| | الفقرات | الصفحة |
|---|---|---|
| مقدمة ..... | 6-1 | 3 |
| الفصل | | |
| **أولاً- اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية** ..... | 10-7 | 4 |
| **ثانياً- اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية** ..... | 14-11 | 10 |
| **ثالثاً- مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية** ..... | 17-14 | 16 |
| **رابعاً- اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة** ..... | 19-18 | 19 |
| **خامساً- سلامة المرور على الطرق** ..... | 22-20 | 23 |

## مقدمـة

1- أطلقت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في عام 1999 نظام نقل متكامل للمشرق العربي، أطلقت عليه تسمية "إتسام" نسبة لاسمه المختصر باللغة الإنكليزية. ويشمل هذا النظام المكونات التالية: (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- ومنذ إطلاق هذا النظام، تكثف الإسكوا جهودها لدعم الدول الأعضاء في تنفيذ مكوناته، من خلال مدها بالدعم الفني لتنفيذ اتفاقي الطرق والسكك الحديدية الدولية، ومذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري، بموجب خطط العمل الوطنية المعتمدة، وعن طريق إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة وتفعيلها، وتحسين سلامة المرور على الطرق. ومن أجل استكمال تطوير نظام النقل المتكامل ومتابعة تنفيذه بموجب قرار الإسكوا 279 (د-24) المؤرخ 11 أيار/مايو 2006، تتابع الإسكوا سنوياً، من خلال لجنة النقل واللوجستيات، مراحل تنفيذ كافة مكوناته مع الدول الأعضاء.

3- وتزامناً مع انعقاد الدورة السادسة عشرة للجنة النقل (القاهرة، 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015)[1] اجتمعت الدول الأطراف في كل من اتفاقي الطرق الدولية والسكك الحديدية الدولية ومذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري وتم التوافق بالإجماع على توسيع هذه الاتفاقات لتشمل دول المغرب العربي المنضمة حديثاً إلى الإسكوا وتعديل عناوينها لتصبح على التوالي: اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية، واتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية، ومذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية. وبناءً على ذلك، تم تعديل اسم نظام النقل ليصبح "نظام النقل المتكامل بين الدول العربية" ولتصبح تسميته المختصرة "إتساس" وهي لفظة اختصار تسمية الاتفاق بالإنكليزية.

4- وقدمت الأمانة التنفيذية إلى مكتب الأمم المتحدة للشؤون القانونية في 4 تموز/يوليو 2015 طلباً بتوثيق التعديلات المذكورة على الاتفاقين ومذكرة التفاهم في سجل معاهدات الأمم المتحدة حسب الأنظمة والقوانين المعمول بها، ووفقاً للمادة الخاصة بالتعديلات في كل من الاتفاقين ومذكرة التفاهم. ووفقاً لهذه المواد، ثبتت التعديلات المتفق عليها بعد ثلاثة أشهر من تاريخها وبعدم اعتراض أي طرف من الأطراف.

5- وأصدرت لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة توصيات بشأن متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل. وفي 13 نيسان/أبريل 2016، وجّهت الأمانة التنفيذية رسالة إلى الدول الأعضاء بخصوص إعداد تقارير عن تنفيذ هذه التوصيات، مرفقة بنموذج عن تقرير المتابعة المطلوب إعداده. كما طلبت من الدول الأطراف في اتفاقي النقل الدولي والسكك الحديدية الدولية ومذكرة التفاهم في مجال النقل البحري، التي لم تملأ الاستبيان الخاص بمتابعة التنفيذ أن تقوم بملئه وموافاة الأمانة التنفيذية به في موعد أقصاه 15 أيار/مايو 2016. ودعت الدول الأعضاء التي لم تنضم إلى الاتفاقين ومذكرة التفاهم إلى الإسراع في الانضمام.

6- وتتضمن هذه الوثيقة عرضاً لردود الدول الأطراف بشأن تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل، بالإضافة إلى جداول تبين الدول التي انضمت إلى كل من الاتفاقين ومذكرة التفاهم مع تواريخ التوقيع والتصديق.

---

(1) الإسكوا، تقرير لجنة النقل عن دورتها السادسة عشرة، القاهرة، 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015، E/ESCWA/EDID/2015/IG.3/6/Report.

## أولاً- اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية

7- اعتُمد الاتفاق تحت مسمّى اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في 10 أيار/مايو 2001 ودخل حيّز التنفيذ في 19 تشرين الأول/أكتوبر 2003. واعتمدت لجنة النقل في دورتها الخامسة (بيروت، 2-4 آذار/مارس 2004) خطة عمل لتنفيذ هذا الاتفاق[2].

8- ويبيّن الجدول التالي الدول التي انضمت إلى اتفاق الطرق الدولية مع تواريخ التوقيع والتصديق.

| البلد | تاريخ التوقيع | تاريخ التصديق |
|---|---|---|
| المملكة الأردنية الهاشمية | 10 أيار/مايو 2001 | 18 كانون الثاني/يناير 2002 |
| الإمارات العربية المتحدة | 10 أيار/مايو 2001 | 26 شباط/فبراير 2011 |
| مملكة البحرين | 8 آذار/مارس 2002 | 13 كانون الأول/ديسمبر 2006 |
| الجمهورية التونسية | ---- | ---- |
| الجمهورية العربية السورية | 10 أيار/مايو 2001 | 21 تموز/يوليو 2003 |
| جمهورية السودان | ---- | 30 تموز/يوليو 2009 |
| جمهورية العراق | 19 كانون الأول/ديسمبر 2002 | 17 آذار/مارس 2008 |
| سلطنة عُمان | ---- | ---- |
| دولة فلسطين | 10 أيار/مايو 2001 | 28 تشرين الثاني/نوفمبر 2006 |
| دولة قطر | 8 نيسان/أبريل 2002 | 28 حزيران/يونيو 2002 |
| دولة الكويت | ---- | 12 أيار/مايو 2006 |
| الجمهورية اللبنانية | 10 أيار/مايو 2001 | 1 أيار/مايو 2003 |
| ليبيا | ---- | ----- |
| جمهورية مصر العربية | 10 أيار/مايو 2001 | 5 أيار/مايو 2004 |
| المملكة المغربية | ----- | ----- |
| المملكة العربية السعودية | 7 آذار/مارس 2002 | 26 تموز/يوليو 2004 |
| الجمهورية الإسلامية الموريتانية | ----- | ----- |
| الجمهورية اليمنية | 4 تموز/يوليو 2001 | 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2002 |

9- وفي ما يلي، الجزء المتعلق بتنفيذ اتفاق الطرق الدولية، من ردود الدول على استبيان الإسكوا بشأن تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل (إتساس).

المملكة الأردنية الهاشمية

أرسلت وزارة النقل في 11 أيار/مايو 2016 تقريراً كاملاً بخصوص تنفيذ توصيات لجنة النقل وقرارات الدورة الوزارية الخاصة بقطاع النقل، مرفقاً بوثيقة حول متابعة تنفيذ توصيات لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة، وبالاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية والاستبيان حول نسب تنفيذ المحورين (م40 وم45). ويظهر الاستبيان حول تنفيذ الاتفاق المؤرخ 3 أيار/مايو 2016 أن الأردن قد استكمل تنفيذ الاتفاق خلال الفترة 2015-2016. وفيما يلي أبرز التطورات الحاصلة بهذا الشأن:

(2) الإسكوا، خطة عمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، بيروت، 30 آذار/مارس 2004، E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1.

(1) تثبيت 253 لافتة تعريف على جانب الطريق على المحور م40؛

(2) تثبيت 97 لافتة تعريف على جانب الطريق على المحور م45؛

(3) وصف مسار المحور م40 في 5 مدن رئيسية؛

(4) وصف مسار المحور م45 في 4 مدن رئيسية؛

(5) تصنيف 230 كم كطريق درجة أولى سريعة على المحور م40؛

(6) تصنيف 386 كم كطريق درجة أولى سريعة على المحور م45؛

(7) تصنيف 146 كم كطريق درجة ثانية على المحور م40؛

(8) تصنيف 57 كم كطريق درجة ثانية على المحور م45؛

(9) تنفيذ 100 في المائة من عملية تصنيف كل جزء من المحورين م40 وم45؛

(10) الانتهاء من إعداد جداول المواصفات الفنية للمحورين م40 وم45 بنسبة 100 في المائة؛

(11) إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات بنسبة 20 في المائة من أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق على المحور م40؛

(12) إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات بنسبة 72 في المائة من أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق على المحور م45؛

(13) تحديد عام 2016 كتاريخ متوقع لإجراء التحسينات اللازمة لتحديث أجزاء الشبكة؛

(14) تحديد عام 2017 كتاريخ متوقع للانتهاء من الأعمال المطلوبة للتحسينات على كامل أطوال الطرق.

الإمارات العربية المتحدة

لم ترسل الإمارات العربية المتحدة تقريراً بهذا الشأن.

مملكة البحرين

أرسلت مملكة البحرين في 24 آب/أغسطس 2016 تقريراً حول متابعة توصيات الدورة السادسة عشرة للجنة النقل، ولكنها لم تقم بتحديث الاستبيان الخاص باتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية. ويشمل التقرير ملخصاً عن خطة تطوير قطاع المواصلات والخدمات اللوجستية في مملكة البحرين.

الجمهورية التونسية

لم ترسل الجمهورية التونسية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية العربية السورية

لم يرد تقريرٌ محدث من الجمهورية العربية السورية. والبيانات المتوفرة في آخر تقرير أرسلته إلى الإسكوا في عام 2012، تعود إلى عام 2009. وهي كالتالي:

(1) أُنجز تنفيذ لافتات التعريف بالطرق الدولية على المحاور المحددة (م45، م15، م51، م10، م20، م30)، للافتات المثبتة بشكل مستقل، واللافتات المثبتة على اللافتات الإرشادية؛

(2) نُفّذ وصف المسار الواقعي على طول المحاور وتم تصنيفها وإعداد جداول كاملة بالمواصفات الفنية لها مع جرد اللافتات والإشارات الموجودة على طول هذه المحاور. أما الأطوال المتضمنة لافتات غير مطابقة، فتصل إلى 300 كلم، مما يعني أن نسبة عدم المطابقة بلغت 65 في المائة؛

(3) بُدلت اللافتات والإشارات غير المطابقة على 67 في المائة من مجموع أطوال المحاور؛

(4) نفّذت الأعمال المطلوبة للتحسينات على مجمل المحاور المحددة وفقاً للمواصفات الفنية المدرجة في الاتفاق بنسبة 85 في المائة؛

(5) أُطلقت حملة إعلامية خلال مؤتمر الطرق الدولية السوري الأول في دمشق الذي عُقد من 12 إلى 14 تشرين الثاني/نوفمبر 2006.

جمهورية السودان

لم ترسل جمهورية السودان تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية العراق

أرسلت وزارة النقل العراقية في 27 نيسان/أبريل 2016 تقريراً شاملاً حول متابعة ما تم إنجازه من توصيات لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة. وتضمن التقرير الاستبيان الخاص بمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية. وفيما يلي أهم المعلومات الواردة في الاستبيان المؤرخ 31 كانون الأول/ديسمبر 2015:

(1) حُدّد عام 2020 كتاريخ متوقع للانتهاء من تثبيت كافة لافتات التعريف على المحور م5؛

(2) حُدّد تصنيف كل جزء من المحور م 5 بنسبة 100 في المائة؛

(3) جُردت أنواع اللافتات والإشارات الموجودة على كل جزء من المحور م5 بنسبة 100 في المائة؛

(4) أُنهيت أعمال التحسينات المطلوبة على أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق بنسبة 100 في المائة؛

(5) أُجّل تحديد مدة زمنية للانتهاء من تثبيت لافتات التعريف على المحور م10 لما بعد تحسن الظروف الأمنية؛

(6) حُدّد تصنيف كل جزء من المحور م10 بنسبة 100 في المائة؛

(7) أُجّل تحديد مدة زمنية للانتهاء من تثبيت لافتات التعريف على المحور م15 لما بعد تحسن الظروف الأمنية؛

(8) حُدّد تصنيف كل جزء من المحور م15 بنسبة 100 في المائة؛

(9) أُعدّت جداول المواصفات الفنية للمحور م15؛

(10) أُجّل تحديد مدة زمنية للانتهاء من تثبيت لافتات التعريف على المحور م30 لما بعد تحسن الظروف الأمنية؛

(11) حُدّد تصنيف كل جزء من المحور م30 بنسبة 100 في المائة؛

(12) أُجّل تحديد مدة زمنية للانتهاء من تثبيت لافتات التعريف على المحور م40 لما بعد تحسن الظروف الأمنية؛

(13) حُدّد تصنيف كل جزء من المحور م40 بنسبة 100 في المائة؛

(14) حُدّد تصنيف كل جزء من المحور م50 بنسبة 100 في المائة؛

(15) جُردت أنواع اللافتات والإشارات الموجودة على كل جزء من المحور م50 بنسبة 80 في المائة، وحُدد عام 2016 تاريخاً للانتهاء من أعمال الجرد.

سلطنة عُمان

حتى تاريخ إعداد التقرير، لم توقّع السلطنة على الاتفاق، لكنها أفادت بأنها أصبحت في المرحلة النهائية من عملية الانضمام. والمطلوب من وفد السلطنة إلى الدورة السابعة عشرة للجنة النقل واللوجستيات إطلاع اللجنة على ما أنجز بهذا الشأن.

دولة فلسطين

أرسلت وزارة النقل الفلسطينية بتاريخ 15 أيار/مايو 2016 تقريراً شاملاً حول تنفيذ توصيات لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة. وتمت تعبئة الاستبيان حول نسب تنفيذ المحورين م40 و م45 المصنفين من المحاور ذات الأولوية في اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية والمواصفات الفنية للمحور م40 في أيار/مايو 2016. ونظراً للظروف التي تعاني منها فلسطين نتيجة للاحتلال الإسرائيلي، لم يعكس الاستبيان أي تقدم ملحوظ في تنفيذ الاتفاق. وقد أرفقت وزارة النقل مع الاستبيان خارطة الربط الطرقي الدولي لدولة فلسطين.

دولة قطر

لم ترسل دولة قطر تقريراً بهذا الشأن.

دولة الكويت

لم يرد تقريرٌ محدث من الكويت. وحسب آخر البيانات الواردة منها بتاريخ 4 شباط/فبراير 2013 حول التقدم المحرز في تنفيذ أجزاء المحورين م5 وم70:

(1) تم تحديد المحاور ومواصفاتها على طول 231 كلم على المحور م5 و100 كلم على المحور م70، بالإضافة إلى وصف المسار الواقعي على امتداد كل محور، وتصنيف كل جزء من المحاور، ورسم المحاور حسب تصنيفها على مخططات 10000/1؛

(2) لم يتم إعداد جداول المواصفات الفنية لكل جزء حسب التصنيف؛

(3) نُفّذت الأنشطة المتعلقة باللافتات والإشارات على المحورين م5 وم70 بشكل كامل، وأصبحت جميع أجزاء هذين المحورين متوافقة مع الاتفاق.

الجمهورية اللبنانية

لم ترسل الجمهورية اللبنانية تقريراً محدثاً بهذا الشأن. وحسب المعلومات الواردة في آخر تقرير أرسله لبنان إلى الإسكوا في 9 تشرين الثاني/نوفمبر 2009:

(1) أُنجزت المرحلة الأولى من عملية تحديد أماكن وضع لافتات التعريف. أما عملية تصنيعها وتثبيتها، فأرجئت إلى الانتهاء من تلزيم المشروع؛

(2) تم وصف المسار الواقعي على امتداد المحورين م30 وم51 بإجمالي طول 300 كلم، وتصنيف كامل المحاور، وإعداد جداول مواصفاتها، ورسمها على الخرائط حسب تصنيفها؛

(3) تم جرد اللافتات والإشارات على المحاور بشكل كامل، على أن يُبدّل منها ما لا يتطابق مع المواصفات عند تلزيم الأشغال؛

(4) سيتم تقييم أطوال الطرق التي تستوفي مواصفات الاتفاق ريثما يتم الانتهاء من تلزيم التحسينات المطلوبة.

ليبيا

لم ترسل ليبيا تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية مصر العربية

لم يرد تقرير محدث من مصر ولكن بحسب آخر تقرير ورد للإسكوا بتاريخ 19 آذار/مارس 2014 حول متابعة التقدّم المحرز في تنفيذ الاتفاق فإن المحور الوحيد الذي لم يكن قد استكمل هو المحور م40. وفي ما يلي التقدم الحاصل بشأنه:

(1) تثبيت 83.3 في المائة من لافتات التعريف؛

(2) عدم وصف إلا 35.5 في المائة من المسار الواقعي للمحور، على خلاف المحاور الأخرى التي استُكملت بشكل تام.

المملكة المغربية

لم ترسل المملكة المغربية تقريراً بهذا الشأن.

المملكة العربية السعودية

أرسلت وزارة النقل في 13 نيسان/أبريل 2016 تقريراً حول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة، أرفقت به ملحقاً تفصيلياً حول تنفيذ كافة المحاور الواقعة ضمن الأراضي السعودية. ويفيد التقرير بأن المملكة قامت بتطبيق خطة العمل المعتمدة من الإسكوا في عام 2004 لتنفيذ كافة بنود الاتفاق على جميع المحاور الواقعة داخلها، بما في ذلك وضع اللافتات التعريفية في محاور الطرق الدولية، وتعبئة البيانات الخاصة بهذه المحاور، ورفع مستواها، وإعداد جداول المواصفات الفنية حسب التصنيف. وتعتبر المملكة متقدمة على البرنامج الزمني الخاص بإنهاء خطة عمل تنفيذ الاتفاق، وذلك في عام 2020.

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

لم ترسل الجمهورية الإسلامية الموريتانية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية اليمنية

لم يرد تقرير محدث من اليمن نظراً للظروف الحالية فيه. وتضمن آخر تقرير أرسلته وزارة النقل إلى الإسكوا في 6 كانون الثاني/يناير 2012 حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية على كل من المحاور م45 وم55 وم100 العابرة للأراضي اليمنية البيانات التالية:

(1) وضع 92 في المائة من اللافتات المثبتة بشكل مستقل على إجمالي المحاور و9 في المائة فقط من اللافتات المثبتة على اللافتات الإرشادية، وذلك نتيجة للأحداث التي مرت فيها البلاد في عام 2011. وكان من المتوقع الانتهاء من تثبيت كافة اللافتات في عام 2013؛

(2) بالنسبة إلى وصف المسار الواقعي على الطرق: تمّ تنفيذ 587 كلم على المحور م45 و686 كلم على المحور م55 و264 1 كلم على المحور م100، أي بنسبة تنفيذ قدرها 95 في المائة من إجمالي المحاور. وصُنّفت هذه المحاور بشكل تام، كما أُعدّت جداول المواصفات الفنية لجميع أجزائها، ورُسمت على الخرائط حسب تصنيفها على مخططات 10000/1؛

(3) بعد جرد كافة اللافتات والإشارات على المحاور، تبين أن نسبة عدم المطابقة للمواصفات وصلت الى 97 في المائة. والمتوقع الانتهاء من أعمال تبديل اللافتات والإشارات بحلول عام 2013؛

(4) نُفذت التحسينات الفنية بشكل كامل على إجمالي أطوال المحاور. لكن لم يبدأ بعد العمل على إطلاق الحملة الإعلامية التي كان من المقرر أن تستمر حتى عام 2015.

10- وبناءً على المعلومات المذكورة أعلاه والتي تعكس تقدماً خجولاً في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية بسبب الظروف الأمنية التي يمر بها عدد من دول المنطقة، تقدر الأمانة التنفيذية أن متوسط تنفيذ الاتفاق على صعيد المنطقة لا يزال في حدود نسبة 70 في المائة التي سبق أن قُدّرت كنسبة وسطى على ضوء المعلومات الواردة من الدول الأطراف في الاتفاق.

## ثانياً- اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية

11- اعتُمد اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في 14 نيسان/أبريل 2003 ودخل حيّز التنفيذ في 23 أيار/مايو 2005. واعتمدت لجنة النقل في دورتها السابعة (بيروت، 17-19 نيسان/أبريل 2006) خطة عمل لتنفيذ الاتفاق[3].

12- ويبين الجدول التالي الدول التي انضمت إلى اتفاق السكك الحديدية الدولية مع تواريخ التوقيع والتصديق:

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

13- وفي ما يلي، الجزء المتعلق بتنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية، من ردود الدول على استبيان الإسكوا بشأن تنفيذ مكونات نظام إتساس.

المملكة الأردنية الهاشمية

أرسلت وزارة النقل في 11 أيار/مايو 2016 تقريراً شاملاً ضم الاستبيان الخاص باتفاق السكك وفيه المعلومات التالية حول نسبة تنفيذ الاتفاق حتى تاريخ إعداد التقرير:

(3) الإسكوا، خطة عمل لتنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، بيروت، 25 تشرين الثاني/نوفمبر 2006، E/ESCWA/GRID/2006/Technical Paper.1.

(1) جُردت الوصلات الناقصة على المحورين س25 وس15؛

(2) حُدّدت اولويات دراسات الجدوى للوصلات الناقصة؛

(3) أُعدّت دراسات الجدوى للبديل الساحلي عند منطقة العقبة؛

(4) حُدّدت أولويات إنشاء الوصلات الناقصة التالية: (أ) معان-العقبة، و(ب) عمان-معان، و(ج) عمان-الحدود العراقية، و(د) عمان-الحدود السعودية، و(هـ) عمان-الحدود السورية؛

(5) أنجزت الأعمال المطلوبة لتحسين الوصلات الموجودة بنسبة 100 في المائة.

الإمارات العربية المتحدة

لم ترسل الإمارات العربية المتحدة تقريراً بهذا الشأن. ولكن وفقاً لآخر تقرير ورد للإسكوا من الهيئة الوطنية للمواصلات في 30 حزيران/يونيو 2014 يتبين ما يلي:

(1) بلغ عدد الوصلات الناقصة التي جُردت واعتُبر إنشاؤها من الأولويات أربع وصلات. وتمتد أطوال هذه الوصلات على 537 كلم، وتتضمن: من الغويفات 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)؛

(2) حسب البرنامج الزمني المحدّد، 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 أي معلومات بشأن إعداد أية دراسات جدوى.

مملكة البحرين

أرسلت مملكة البحرين تقريراً حول متابعة توصيات الدورة السادسة عشرة للجنة النقل في 24 آب/أغسطس 2016، لكنها لم تقم بتحديث الاستبيان الخاص باتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية.

الجمهورية التونسية

لم ترسل الجمهورية التونسية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية العربية السورية

لم ترسل الجمهورية العربية السورية تقريراً بهذا الشأن. ولكن يتبيّن من آخر تقرير ورد للإسكوا من وزارة النقل بتاريخ 1 نيسان/أبريل 2012 ما يلي:

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

(2) بدأ العمل على إعداد دراستين جدوى لأجزاء وصلتي دمشق-درعا-الحدود وعكاري-الدبوسية؛

(3) تم تنفيذ 80 في المائة من الوصلات الناقصة، حسب الأولويات والمواصفات الفنية المبيّنة في الاتفاق. والتاريخ المتوقع لإنهاء العمل على كامل أطوال السكك هو عام 2015؛

(4) استُكملت المواصفات الفنية لكافة الوصلات الموجودة ضمن محاور الإسكوا والممتدة على طول 237 كلم، فأصبحت كل الوصلات متوافقة مع الاتفاق؛

(5) أُطلقت 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.

جمهورية السودان

لم ترسل جمهورية السودان تقريراً حول ما تم تنفيذه لناحية اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية.

جمهورية العراق

أفادت وزارة النقل العراقية في تقريرها المؤرخ 25 نيسان/أبريل 2016 بانضمام جمهورية العراق إلى الاتفاق بموجب القانون رقم 53 لسنة 2015. كما تقدمت وزارة النقل في هذا التقرير بطلب من الأمانة التنفيذية لتعديل مسار المحور رقم س40 داخل جمهورية العراق ليكون على النحو التالي:

(1) الرمادي-منفذ طربيل بطول 400 كم (وأرفق مع الطلب نسخة عن الخارطة الموضحة للمسار المطلوب تعديله) وذلك بدلاً من المسار السابق الوارد في الاتفاق (الحقلانية-طربيل بطول 325 كم). وأفاد التقرير بأن التصاميم الأولية للتعديل المقترح ودراسة الجدوى الاقتصادية والفنية قد أعدت منذ عام 2010.

(2) ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة للنظر في الاقتراح المطلوب وإبداء الرأي، والدول الأطراف في الاتفاق مدعوة للتصويت على التعديل المطلوب.

سلطنة عُمان

لم ترسل وزارة النقل والاتصالات تقريراً حول التقدم المحرز بشأن انضمامها إلى الاتفاق مع العلم أنها كانت قد أشارت في آخر تقرير لها في 27 أيار/مايو 2014، إلى سعي الجهات المعنية في السلطنة إلى الانضمام. والمطلوب من ممثلي سلطنة عُمان الإفادة عما تم بهذا الشأن.

دولة فلسطين

تضمن تقرير وزارة النقل الفلسطينية بتاريخ 15 أيار/مايو 2016 حول تنفيذ توصيات لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية. وأشار الاستبيان إلى التطورات التالية بالرغم من عقبات التنفيذ المتمثلة بالاحتلال والوضع السياسي غير المستقر:

(1) تم جرد خمس وصلات ناقصة على المحورين س40 وس50 بإجمالي أطوال 460 كم؛

(2) حُدد عدد الوصلات التي لا بد من إنشائها بـ 5 وهي بإجمالي طول 292 كم؛

(3) إجمالي أطوال الوصلات الموجودة: مسار في قطاع غزة ومسار في شمال الضفة الغربية (مسار سكة الحجاز القديم).

دولة قطر

لم ترسل دولة قطر تقريراً بهذا الشأن.

دولة الكويت

لم ترسل دولة الكويت تقريراً بهذا الشأن. ولكن جاء في آخر تقرير أرسلته وزارة المواصلات في الكويت إلى الإسكوا في 16 نيسان/أبريل 2014 أن عدد الوصلات الناقصة التي تم جردها بلغ 4 وصلات مجموع أطوالها 326 كلم، وبأنه تم استكمال دراسة الجدوى لكل الوصلات المحددة. وبيّن التقرير أن الوصلات التي تربط الكويت بدول مجلس التعاون الخليجي هي أهم الوصلات الناقصة، وأُدرج إنشاؤها ضمن الأولويات.

الجمهورية اللبنانية

لم ترسل الجمهورية اللبنانية تقريراً محدثاً حول نسب تنفيذ الاتفاق، لكن جاء في آخر تقرير من وزارة الأشغال العامة والنقل بتاريخ 28 شباط/فبراير 2012، ما يلي:

(1) لم يُنفذ أي جزء من المحورين اللذين يدخلان ضمن الأراضي اللبنانية، وهما س30 وس35؛

(2) تم إعداد الدراسات والمخططات التنفيذية وملف التلزيم للبدء بإعادة تأهيل خط السكك الحديدي الممتد من مرفأ طرابلس وحتى الحدود اللبنانية السورية عند العبودية، بطول 35.5 كلم، والذي يشكل جزءاً من المحور س35؛

(3) كان من المقرر إجراء مناقصة عالمية للبدء بتنفيذ الأعمال فور تأمين كامل الاعتمادات اللازمة للتنفيذ، علماً أن الدولة اللبنانية رصدت اعتماداً مالياً بقيمة 20 مليون دولار أمريكي، وأن التفاوض كان قائماً مع الجهات الدائنة التي أبدت اهتماماً بالمشروع لتأمين الاعتماد الإضافي اللازم للبدء بالتنفيذ؛

(4) بالنسبة إلى الجزء الممتد من مرفأ طرابلس حتى طبرجا ويبلغ طوله 70 كلم ويشكل جزءاً آخر من المحور س35 ، تم إعداد الشروط المرجعية لإعداد دراسة الجدوى الاقتصادية وتقييم الأثر البيئي والدراسات الهندسية الأولية؛

(5) تم إعداد دراسة الجدوى الاقتصادية بالنسبة إلى الجزء الممتد من طبرجا حتى بيروت، الذي يشكل أيضاً جزءاً من المحور س35.

ليبيا

لم ترسل ليبيا تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية مصر العربية

لم ترسل جمهورية مصر العربية تقريراً محدثاً ولكن جاء في آخر تقرير أرسلته وزارة النقل في 19 آذار/مارس 2014 ما يلي:

(1) بلغ عدد الوصلات الناقصة التي جُردت وأوصي بإعداد دراسة جدوى اقتصادية بها أربع وصلات، مجموع أطوالها 1035 كلم؛

(2) أُعدّت دراسة جدوى مبدئية لطول 77 كلم من إجمالي وصلة بئر العبد-العريش (ضمن المحور س50)؛

(3) لم تُتخذ أية خطوة لإنشاء الوصلات الناقصة حسب الأولويات المحددة والمواصفات الفنية المبيّنة في الاتفاق، نظراً إلى عدم توفر الاعتمادات المالية الكافية؛

(4) حُدد عام 2020 العام المتوقع للإنتهاء من كامل أطوال السكك؛

(5) استُوفيت المواصفات الفنية لـ 8 وصلات موجودة ضمن محاور الإسكوا؛

(6) تبيّن أن الوصلة من السلوم-مطروح (س50) ذات مواصفات غير متوافقة مع الاتفاق، وتحتاج إلى إعادة تأهيل بطول 260 كلم، بكلفة إجمالية قدرها 750 مليون جنيه، من دون كلفة إزالة الألغام؛

(7) لم تنهِ الجهات المختصة الأعمال اللازمة لإتمام التحسينات المطلوبة على الوصلات الموجودة، وذلك لعدم وجود اعتمادات مالية كافية؛

(8) بدأ العمل على إعادة تأهيل الخط من الإسماعيلية إلى بئر العبد، تمهيداً لاستكمال إنشاء الخط على مرحلتين هما بئر العبد-العريش وثم العريش-رفح؛

(9) استكمل خط الفردان-رفح من بئر العبد حتى رفح على طول 125 كلم.

المملكة المغربية

لم ترسل المملكة المغربية تقريراً بهذا الشأن.

المملكة العربية السعودية

تضمن تقرير وزارة النقل المرسل بتاريخ 13 نيسان/أبريل 2016 معلومات مفصلة عن التطور الحاصل بشأن تنفيذ الاتفاق، خلاصتها:

(1) قامت المملكة بإيداع وثيقة التصديق على الاتفاق لدى الجهات المختصة في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، في 12 تموز/يوليو 2006، ودخل الاتفاق حيّز التنفيذ بالنسبة إلى المملكة اعتباراً من 12 تشرين الأول/أكتوبر 2006؛

(2) يبلغ إجمالي عدد محاور السكك الحديدية الواقعة داخل أراضي المملكة أربعة محاور، ويبلغ مجموع أطوالها 5877 كلم تقريباً، وتمثل نحو 36 في المائة من إجمالي أطوال جميع محاور السكك الحديدية الدولية في منطقة المشرق العربي؛

(3) تقوم المملكة بمتابعة تنفيذ الاتفاق حسب خطة العمل المعتمدة، وتتبنى برنامجاً طموحاً لتوسعة خدمات السكك الحديدية ونشرها في كافة أنحاء المملكة؛

(4) بالنسبة للحملة الإعلامية للاتفاق، فقد سبق أن أعلن عن الاتفاق في الجريدة الرسمية. ويتم حالياً طباعة نسخ منه لتوزيعها على الجهات المعنية؛

(5) جُردت الوصلات الناقصة وبدأ إعداد دراسات الجدوى لبعضها وطرح البعض الآخر للتنفيذ أو بدأ تنفيذه فعلياً؛

(6) مشروع محور الجبيل/جدة (س80): قيد التنفيذ، وهو مخصص للركاب والبضائع، ويبلغ طوله 115 كم. ومن المتوقع أن يتم الانتهاء من تنفيذه بحلول عام 2021؛

(7) محور وسط الجزيرة العربية (س15): العمل جارٍ حالياً على إنهاء العمل بمشروع إنشاء خط للركاب والبضائع يربط منفذ الحديثة على الحدود الأردنية بالرياض، ويبلغ طوله 1745 كم. وقد كان من المتوقع البدء بتشغيله مع نهاية عام 2016؛

(8) محور العراق/شرق الجزيرة العربية (س05): أنهى الاستشاري إعداد التصاميم التفصيلية وتتم حالياً مراجعتها. ويبلغ طول المحور 660 كم؛

(9) محور سوريا/الأردن/السعودية/اليمن (س25) بطول 1900 كم: أُعدّت دراسة جدوى مبدئية ويُنظر في إعداد دراسة جدوى تفصيلية. وتجدر الإشارة إلى أن الخط بين المدينة المنورة وجدة مروراً برابغ تحت التنفيذ، وهو ضمن مشروع قطار الحرمين الكهربائي الذي قارب على الانتهاء. ويتم الآن تشغيل قطارات تجريبية على هذا الخط لوضعه في متناول الجمهور فعلياً في عام 2017؛

(10) يُظهر الجدول المرفق بالتقرير تحديد عام 2025 تاريخاً للانتهاء من كافة المشاريع المتعلقة بتنفيذ محاور اتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية الواقعة في المملكة.

<u>الجمهورية الإسلامية الموريتانية</u>

لم ترسل الجمهورية الإسلامية الموريتانية تقريراً بهذا الشأن.

<u>الجمهورية اليمنية</u>

لم يرسل اليمن تقريراً محدثاً، لكن بيّن آخر تقرير ورد من وزارة النقل اليمنية بتاريخ 7 شباط/فبراير 2012 أن الوصلات على المحورين س25 وس90 قد جُردت، كما حُدّدت أولويات دراسات الجدوى للوصلات الناقصة كالتالي: (أ) الوصلة بلحاف-شبوه؛ (ب) شبوه-مأرب؛ (ج) مأرب-الجوف، التي يصل إجمالي أطوالها

إلى 670 كلم. أما دراسة الجدوى، فتم استكمالها في عام 2010 بمساعدة فنية من الإسكوا، مع الإشارة إلى أنّ العمل على إنشاء الوصلات الناقصة لم يكن قد بدأ بعد.

14- وبناءً على المعلومات المذكورة أعلاه، وبغياب البيانات المحدثة من معظم الدول الأطراف في الاتفاق فإنه من الصعب تقدير نسبة التنفيذ الإجمالية للاتفاق، ولا سيما في ظل الظروف الأمنية والسياسية الصعبة التي تعاني منها بعض دول المنطقة، وما لها من تأثير مباشر على البنى التحتية. كذلك أثّرت الظروف الاقتصادية غير المستقرة بشكل كبير على قدرة الدول على تنفيذ متطلبات الاتفاق.

## ثالثاً- مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية

15- اعتمدت الدول الأعضاء في الإسكوا مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي خلال الدورة الوزارية الثالثة والعشرين للإسكوا (دمشق، 9-12 أيار/مايو 2005). ودخلت مذكرة التفاهم حيّز التنفيذ في 4 أيلول/سبتمبر 2006. واعتمدت لجنة النقل في دورتها الثانية عشرة (بيروت، 17-19 أيار/مايو 2011) خطة عمل لتنفيذ المادة الخامسة من مذكرة التفاهم، وهي تتعلّق بالنقل الساحلي.

16- ويبين الجدول التالي الدول التي انضمت إلى مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري وتواريخ التوقيع والتصديق.

| البلد | تاريخ التوقيع | تاريخ التصديق |
|---|---|---|
| المملكة الأردنية الهاشمية | 9 أيار/مايو 2005 | 27 أيلول/سبتمبر 2005 |
| الإمارات العربية المتحدة | ---- | 29 تشرين الأول/أكتوبر 2007 |
| مملكة البحرين | ---- | ---- |
| الجمهورية التونسية | ---- | ---- |
| الجمهورية العربية السورية | 9 أيار/مايو 2005 | 24 شباط/فبراير 2006 |
| جمهورية السودان | | 30 تموز/يوليو 2009 |
| جمهورية العراق | | 17 آذار/مارس 2008 |
| سلطنة عُمان | 31 كانون الأول/ديسمبر 2005 | 25 شباط/فبراير 2009 |
| دولة فلسطين | | 9 أيار/مايو 2005 |
| دولة قطر | 9 أيار/مايو 2005 | ---- |
| دولة الكويت | ---- | 5 أيار/مايو 2015 |
| الجمهورية اللبنانية | 9 أيار/مايو 2005 | 25 كانون الأول/ديسمبر 2005 |
| ليبيا | ----- | ---- |
| جمهورية مصر العربية | 9 أيار/مايو 2005 | ---- |
| المملكة المغربية | ---- | ---- |
| المملكة العربية السعودية | 9 أيار/مايو 2005 | 6 حزيران/يونيو 2006 |
| الجمهورية الإسلامية الموريتانية | ---- | ---- |
| الجمهورية اليمنية | 9 أيار/مايو 2005 | 9 أيار/مايو 2005 |

17- وفي ما يلي، الجزء المتعلق بتنفيذ مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري، من ردود الدول على استبيان الإسكوا بشأن مقومات نظام إتساس.

المملكة الأردنية الهاشمية

لم يتضمن تقرير وزارة النقل المؤرخ 11 أيار/مايو 2016 معلومات خاصة بقطاع النقل البحري.

الإمارات العربية المتحدة

لم ترسل الإمارات العربية المتحدة تقريراً بهذا الشأن.

مملكة البحرين

لم يتضمن تقرير المملكة المؤرخ 24 آب/أغسطس 2016 قسماً خاصاً بالنقل البحري بل ملخصاً عن تطوير قطاع المواصلات والخدمات اللوجستية في البحرين. وأشار التقرير إلى تعيين لجنة لتطوير قطاع المواصلات والخدمات اللوجستية بهدف تحقيق عدد من الأهداف ومن ضمنها تقييم الخطط الاستراتيجية الوطنية المعنية بقطاع المواصلات (النقل الجوي والبحري والبري).

الجمهورية التونسية

لم ترسل الجمهورية التونسية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية العربية السورية

لم ترسل الجمهورية العربية السورية تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية السودان

لم ترسل جمهورية السودان تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية العراق

أرسلت وزارة النقل ضمن تقريرها المؤرخ 27 نيسان/أبريل 2016 تقريراً مفصلاً حول النقل وجاءت ردود العراق على الاستبيان حول تنفيذ خطة العمل المعتمدة بشأن البند الخامس من مذكرة التفاهم على الشكل التالي:

(1) لا تتوفر قوانين متعلقة بالنقل الساحلي؛

(2) تقوم الوكالات البحرية بتقديم جميع الخدمات المطلوبة والتسهيلات لنقل البضائع وعبور الأشخاص، وتقتصر الخدمات المقدمة حالياً على تأهيل رصيف استقبال يخوت نقل الزوار؛

(3) ما من شركات نقل تعمل في النقل الساحلي؛

(4) لا يشارك القطاع العام في هذا المجال؛

(5) يقتصر العمل في مجال النقل الساحلي على القطاع الخاص؛

(6) بالنسبة إلى البنى التحتية، توجد مرافىء لاستقبال السفن والمراكب الصغيرة المستخدمة في النقل النهري؛

(7) العمل جارٍ على تسهيل عبور الأشخاص والبضائع بين البصرة وعبدان؛

(8) النقل الساحلي المتوفر نهري فقط.

سلطنة عُمان

لم ترسل سلطنة عُمان تقريراً بهذا الشأن.

دولة فلسطين

لم يتضمن تقرير وزارة النقل الفلسطينية المرسل بتاريخ 15 أيار/مايو 2016 ما يشير إلى تطورات في مجال تنفيذ مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري.

دولة قطر

لم ترسل دولة قطر تقريراً بهذا الشأن.

دولة الكويت

لم ترسل دولة الكويت تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية اللبنانية

لم ترسل الجمهورية اللبنانية تقريراً بهذا الشأن.

ليبيا

لم ترسل ليبيا تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية مصر العربية

وقّعت مصر مذكرة التفاهم في أيار/مايو 2005، وهي الآن في صدد اتخاذ الإجراءات اللازمة للتصديق عليها، بالتنسيق مع الجهات المعنية الأخرى. والمطلوب من ممثلي مصر إطلاع لجنة النقل واللوجستيات على ما تم بهذا الشأن.

المملكة المغربية

لم ترسل المملكة المغربية تقريراً بهذا الشأن.

المملكة العربية السعودية

تناول تقرير وزارة النقل بتاريخ 4 حزيران/يونيو 2016 التطور الحاصل في مجال تنفيذ مذكرة التفاهم. فقد تم إيداع وثيقة تصديق المملكة على المذكرة لدى الأمين العام للأمم المتحدة في مقر المنظمة في نيويورك بتاريخ 6 حزيران/يونيو 2006 ودخلت حيّز التنفيذ بالنسبة للمملكة بتاريخ 3 أيلول/سبتمبر 2006. وتعمل المملكة على اتخاذ الخطوات اللازمة لتفعيل المذكرة في عدة مجالات هي: الدراسات والاتفاقات الثنائية والدولية، والاستثمار في مجال النقل البحري، وتطبيق الشروط والمعايير البحرية الدولية، والمشاركة في المؤتمرات الإقليمية والدولية وفي أنشطة النقل الساحلي.

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

لم ترسل الجمهورية الإسلامية الموريتانية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية اليمنية

لم ترسل الجمهورية اليمنية تقريراً بهذا الشأن.

## رابعاً- اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة

18- اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الدول الأعضاء في الإسكوا هي مكون رئيسي من مكونات نظام النقل المتكامل، وذلك انطلاقاً من دور هذه اللجان في تهيئة إطار مؤسسي للحوار المنظم، والتنسيق بين جميع الأطراف المشاركة في عمليات النقل والتجارة الدولية، وتعزيز الثقة بين هذه الأطراف، في إطار من الشراكة الفاعلة.

19- ويرد في ما يلي ملخص لما أنجزه كل من الدول الأعضاء على صعيد إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة:

المملكة الأردنية الهاشمية

حسب المعلومات الواردة في الاستبيان المرفق بتقرير وزارة النقل الأردنية (11 أيار/مايو 2016)، أنشئت اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في المملكة لتبسيط النقل والتجارة الدولية، وإزالة المعوقات أمام النقل والتصدير، وتعزيز التبادل التجاري بين بلدان المنطقة والعالم. ثم أعيد تشكيل اللجنة الوطنية بقرار مجلس الوزراء رقم 10584 بتاريخ 14 تموز/يوليو 2015. وتضم اللجنة ممثلين من القطاع العام (وزارة النقل ومن ضمنها الموانىء البحرية والطيران المدني، ووزارة المالية ومن ضمنها مصلحة الجمارك، ووزارة التجارة الخارجية، ووزارة الصناعة والتجارة والتموين، ووزارة الداخلية ومن ضمنها أجهزة الأمن، ووزارة الزراعة، ووزارة الصحة) والقطاع الخاص (ممثلين عن التجار وغرف الصناعة والتجارة وجمعية المصدرين الأردنيين،

وممثلين عن مقدمي الخدمات، ووسطاء النقل ووكلاء الشحن ومخلصي الجمارك والوكلاء البحريين، وممثلين عن شركات النقل والإدارة والتشغيل وممثلين عن شركات التأمين الخاصة وممثلين عن الاتحادات والجمعيات والنقابات ذات الصلة).

وقامت اللجنة بعدة أنشطة لتحقيق أهدافها وهي: إنشاء الأمانة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة ووضع استراتيجية تسهيل النقل والتجارة، وإنشاء الموقع الإلكتروني لتسهيل النقل والتجارة، وعقد الورش الإقليمية لتعزيز التعاون الإقليمي للنقل والتجارة، وعقد دورات تدريبية لموظفي أمانة اللجنة والمعنيين بتسهيل النقل والتجارة لبناء القدرات، إلى جانب اجتماعات اللجنة الفنية الشهرية المستمرة. وتنوي اللجنة العمل على إزالة المعوقات لزيادة انسيابية التجارة والتعاون مع دول الإقليم. وتمنّت اللجنة في نهاية التقرير على الأمانة التنفيذية للإسكوا إعداد المزيد من الدراسات المتعلقة بالنقل والتجارة مع دول الإقليم وتفعيل التواصل معها لتسهيل النقل والتجارة في الأردن.

الإمارات العربية المتحدة

لم ترسل الإمارات العربية المتحدة تقريراً بهذا الشأن.

مملكة البحرين

أفادت مملكة البحرين في التقرير الذي أرسلته عبر وزارة الخارجية بتاريخ 24 آب/أغسطس 2016 بتشكيل لجنة تسهيل النقل والتجارة بقرار من صاحب السمو الملكي، ولي العهد، والنائب الأول لرئيس مجلس الوزراء. وتتألف اللجنة من ممثلين عن الحكومة فقط (مجلس التنمية الاقتصادية وشؤون الجمارك وشؤون النقل البري وشؤون الشحن الجوي) وتجتمع بشكل دوري كل اسبوعين. وتتمثل مسؤولية فريق عمل اللجنة في تسليط الضوء على التحديات التي يواجهها القطاع، وتنفيذ المبادرات التي من شأنها تطوير قطاعي النقل والتجارة. وترفع التقارير للجنة التنسيقية برئاسة صاحب السمو الملكي ولي العهد النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء بشكل ربع سنوي.

وتعمل اللجنة على تبسيط الإجراءات الجمركية في كافة نقاط الدخول لضمان انسيابية السلع إلى الأسواق الإقليمية وفتح أسواق المملكة للاستثمار الأجنبي في الأنشطة التجارية المعنية بالمواصلات والخدمات اللوجستية، وتوحيد منظومة الحوافز للمناطق الحرة الصناعية واللوجستية، بالإضافة إلى تقييم الخطط الاستراتيجية الوطنية المعنية بقطاع المواصلات، وتحديد مشاريع واستثمارات البنية التحتية المطلوبة لتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية، وتعزيز القدرة التنافسية. وقد عالجت اللجنة مشكلة تكدس الشاحنات على جسر الملك فهد، وراجعت الإطار التنظيمي لقطاع النقل، وعملت على تحسين خدمات ميناء خليفة بن سلمان.

الجمهورية التونسية

لم ترسل الجمهورية التونسية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية العربية السورية

لم ترسل الجمهورية العربية السورية تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية السودان

لم ترسل جمهورية السودان تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية العراق

ضم تقرير وزارة النقل العراقية المؤرخ 27 نيسان/أبريل 2016 استبياناً حول اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في العراق. ويوضح الاستبيان بأنه تم تشكيل اللجنة برئاسة وزير النقل بموجب قرار مجلس الوزراء رقم 3731/50 بتاريخ 17 شباط/فبراير 2008. وهي تمثل القطاع العام بنسبة 60 في المائة، والقطاع الخاص بنسبة 35 في المائة، واقليم كردستان بنسبة 5 في المائة. واتخذت قرارات بإعادة تشكيلها في 2 تموز/يوليو 2013 ثم في 17 تشرين الثاني/نوفمبر 2014.

وتتولى اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة (التابعة للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة) متابعة مشاكل ومستجدات قضايا النقل والتجارة ودراستها وإعداد الوثائق ومسودات المقترحات والتوصيات اللازمة حولها. وتستعين في عملها بلجان فرعية (فرق عمل) هندسية وتجارية وقانونية من المختصين في القطاعين العام والخاص، وبخبرات الإسكوا وغيرها من المنظمات الدولية. وترفع توصياتها إلى رئيس اللجنة الوطنية لمناقشتها وإقرارها أو تعديلها أو رفضها. ومن أهم الأنشطة التي قامت بها اللجنة إصدار نظام داخلي (آلية عمل) للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في جمهورية العراق، ومتابعة مراحل الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية (خاصة تلك المبرمة في إطار الإسكوا وجامعة الدول العربية)، والتشجيع على استخدام التكنولوجيا في إجراءات الجمارك والمصارف والضرائب وفحص البضائع وغيرها، والمتابعة مع وزارة المالية والهيئة العامة للجمارك لسرعة تطبيق نظام الأسيكودا (ASUCUDA).

سلطنة عُمان

لم ترسل سلطنة عُمان تقريراً بهذا الشأن.

دولة فلسطين

أرسلت دولة فلسطين في 15 أيار/مايو 2016 الاستبيان الخاص بإنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة وتفعيلها في الدول الأعضاء في الإسكوا. وجاء فيه أن مجلس الوزراء أصدر قراراً بإنشاء اللجنة في 16 تشرين الأول/أكتوبر 2006، وبإعادة تشكيلها في العام نفسه. وتضم اللجنة في عضويتها القطاعين العام والخاص مناصفةً، ويتولى رئاستها وزير النقل ويشارك في عضويتها 8 أعضاء. ويشمل تمثيل القطاع العام وزارة النقل (ومن ضمنها الطيران المدني والموانىء البحرية)، ووزارة المالية (مصلحة الجمارك ومصلحة الضرائب وشركات تأمين القطاع العام)، والوزارة المعنية بالتجارة الخارجية، ووزارة الصحة، ووزارة الاتصالات. ويتمثل القطاع الخاص في اللجنة بممثلين عن غرف التجارة والصناعة، وممثلين عن شركات التأمين الخاصة، وممثلين عن النقابات والاتحادات ذات الصلة. وللجنة لجان فرعية متخصصة منها لجنة النقل والمواصلات، ولجنة الجمارك، ولجنة الممارسات التجارية، ولجنة الاتصالات، ولجنة المصارف والتأمين.

وحددت اللجنة معوقات النقل والتجارة التالية: إغلاق المعابر من قبل الاحتلال، وتقطيع التواصل والترابط بين المدن الفلسطينية، وانشاء جدار الفصل العنصري، والنقص في الامكانيات المادية. وحدد الاستبيان المهام

المنوطة باللجنة وتضم: رسم ومتابعة وتطوير السياسات الاقتصادية والتجارية للمواءمة مع متطلبات النقل والتجارة. وتعزيز الشراكة بين القطاع العام والخاص، وتشجيع وترسيخ شروط الاقتصاد الحر وما يتطلب ذلك من تطوير ومتابعة الأطر والقوانين التنظيمية والتشريعية والقانونية والمؤسسية، وتحسين البيئة الاستثمارية وفتح آفاق الاستثمار للقطاع الخاص والمحلي والاجنبي في مجال النقل والتجارة، والقيام بكافة مهام وأنشطة تسهيل النقل والتجارة والأنشطة الانمائية المقترحة من قبل الإسكوا. وأشار الاستبيان أيضاً إلى أنّ اللجنة لم تستطع ممارسة أي من مهامها، بسبب الظروف الأمنية والسياسية السائدة.

دولة قطر

لم ترسل دولة قطر تقريراً بهذا الشأن.

دولة الكويت

لم ترسل دولة الكويت تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية اللبنانية

لم ترسل الجمهورية اللبنانية تقريراً بهذا الشأن.

ليبيا

لم ترسل ليبيا تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية مصر العربية

لم ترسل جمهورية مصر العربية تقريراً بهذا الشأن. وقد ورد في التقارير السابقة إن اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة قد شُكّلت في مصر بقرار من مجلس الوزراء بتاريخ 10 تشرين الثاني/نوفمبر 2004 برئاسة وزير النقل وتضم أمانة تنفيذية. وأعيد تشكيل اللجنة في عام 2013 ووضعت خطة عمل لتفعيل مهامها بمساعدة فنية من الأمانة التنفيذية للإسكوا.

المملكة المغربية

لم ترسل المملكة المغربية تقريراً بهذا الشأن.

المملكة العربية السعودية

تضمّن تقرير وزارة النقل السعودية المرسل في 4 حزيران/يونيو 2016 أبرز التطورات والإنجازات المتعلقة باللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة، وهي قرار مجلس الوزراء رقم (109) المؤرخ 1427/5/2هـ القاضي بأن تتولى الهيئة العامة للاستثمار إنشاء اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة وتفعيلها. وحتى تاريخ إعداد التقرير لم يكن القرار قد صدر بعد. وأشار التقرير إلى زيارة مستشار الإسكوا الخاص بشؤون النقل

واللوجستيات للهيئة العامة للاستثمار خلال الفترة 10-15 كانون الأول/ديسمبر 2011، لتقديم الدعم الفني للهيئة حول الخطوات المطلوب اتخاذها لإنشاء اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة.

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

لم ترسل الحمهورية الإسلامية الموريتانية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية اليمنية

لم ترسل الجمهورية اللبنانية تقريراً بهذا الشأن.

## خامساً- سلامة المرور على الطرق

20- تولي الإسكوا منذ عام 2005 موضوع السلامة المرورية اهتماماً كبيراً، باعتباره أحد أهم مكونات نظام النقل المتكامل بين الدول العربية، لا سيما في ضوء الاهتمام العالمي والدولي به، وبسبب الخسائر البشريّة الفادحة الناجمة سنوياً عن حوادث المرور على الطرق. وتثابر لجنة النقل واللوجستيات، من خلال دوراتها السنوية، على إصدار توصيات خاصة تدعو فيها الدول الأعضاء إلى تكثيف جهودها من أجل تحسين السلامة على الطرق.

21- وأصدرت لجنة النقل في دورتها السادسة عشرة (القاهرة، 23-24 تشرين الثاني/نوفمبر 2015) عدة توصيات خاصة بسلامة المرور على الطرق، من أهمها دعوة الدول الأعضاء إلى ملء الاستبيان الخاص بمسح أوضاع السلامة المرورية، وإرساله إلى الأمانة التنفيذية في مدة أقصاها 30 كانون الثاني/يناير 2016. والهدف من هذا الاستبيان هو تمكين الأمانة التنفيذية من تجميع بيانات الدول وإصدارها في تقرير موحد حول متابعة الخطة الشاملة لتنفيذ عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2011-2020. وكانت لجنة النقل، في دورتها السادسة عشرة، قد وافقت على اعتماد الدليل الإرشادي المقترح من الأمانة التنفيذية لإنشاء/تفعيل نُظم وطنية لإدارة السلامة المرورية، بما يشمل تكليف هيئات قيادية حكومية متخصصة بإدارة السلامة المرورية على المستوى الوطني في البلدان العربية. ومن الممكن الاطلاع على نسخة الدليل الإلكترونية على موقع الإسكوا لحين إصداره بنسخته الورقية[4].

22- وفي ما يلي ملخص عما جاء في التقارير الواردة من الدول الأعضاء:

المملكة الاردنية الهاشمية

لم يشمل التقرير المرسل من وزارة النقل في الأردن استبيان أوضاع السلامة المرورية.

(4) https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/events/files/guidlines_for_the_establishment_of_national_systems_on_road_safety_arabic.pdf.

الإمارات العربية المتحدة

لم ترسل الإمارات العربية المتحدة تقريراً بهذا الشأن.

مملكة البحرين

قدم التقرير الذي أرسلته وزارة الأشغال عبر وزارة الخارجية في مملكة البحرين بتاريخ 24 آب/أغسطس 2016 عرضاً حول تطوير استراتيجية السلامة على الطرق المعدة من قبل مركز أبحاث النقل (TRL). وحدد العرض الجهات المشاركة الأساسية في الاستراتيجية ومهامهم وهم: وزارة الأشغال (إدارة تخطيط وتصميم الطرق)، ووزارة التربية والتعليم، ووزارة الصحة (خدمات العناية الطبية للإسعاف والطوارئ)، ووزارة الداخلية (خدمات الحريق والدفاع المدني، والمدرسة العامة لتعليم السياقة والإدارة العامة للمرور-قسم امتحان السياقة وقسم فحص المركبات)، ووزارة المواصلات، ووزارة المالية، والمجالس البلدية، ومركز دراسات الطرق والمرور بجامعة البحرين، وشركات تأمين رئيسية. وشرح العرض مراحل تطوير الاستراتيجية بدءاً بجمع الحقائق، ثم تحليلها وفحص الخيارات، ثم الاستراتيجية وتنفيذها. وتناول العرض مقترح تشكيل مجلس المرور أو المجلس الوطني لسلامة الطرق ومهامه، ومقترح تشكيل اللجنة الفنية لتنفيذ الخطة الوطنية للسلامة المرورية. واختتم العرض بتقدير الفوائد الاقتصادية لخفض حوادث المرور (100 مليون دينار) ومقارنتها بتكلفة تنفيذ التحسينات في مختلف القطاعات ذات العلاقة (13.9 مليون دينار) وتطرّق إلى العوامل الأساسية لضمان تنفيذ الاستراتيجية.

وتضمّن التقرير أيضاً استبيان مسح أوضاع السلامة المرورية الذي أوضح تشكيل مجلس أعلى متخصص بالسلامة الطرقية برئاسة وزير الداخلية. ويضم المجلس لجنة فنية برئاسة مدير الإدارة العامة للمرور والوكيل المساعد للطرق بوزارة الأشغال. ويعرض الاستبيان بشكل مفصل مهام مجموعة السلامة المرورية وهي المؤسسة الحكومية القيادية المتخصصة بالسلامة المرورية.

الجمهورية التونسية

لم ترسل الجمهورية التونسية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية العربية السورية

لم ترسل الجمهورية العربية السورية تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية السودان

لم ترسل جمهورية السودان تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية العراق

جاء في استبيان مسح وضع السلامة الطرقية المرفق بالتقرير الذي أرسله العراق في 27 نيسان/أبريل 2016 بأنه تم تشكيل المجلس الأعلى للسلامة المرورية برئاسة وزير الداخلية (أو من يخوله) وذلك بموجب القسم (33) من قانون المرور رقم 86 لسنة 2004 الذي يعطي لوزير الداخلية (أو من يخوله) صلاحية تشكيل لجان

تشرف وتطور السلامة المرورية. وبناءً على ذلك وعملاً بخطة عقد الأمم المتحدة للسلامة الطرقية 2011-2020 شُكّلت خمس لجان متخصصة هي: (أ) لجنة إدارة وتحسين شبكات الطرق، و(ب) لجنة إدارة شؤون السلامة على الطرق، و(ج) لجنة الارتقاء بسلوك مستخدمي الطرق، و(د) لجنة تحسين سلامة المركبات، و(ه) لجنة الاستجابة بعد التصادم. ووضعت خطط وبرامج عمل لتلك اللجان مدتها عشر سنوات (2011-2020) وقُسّمت إلى خطط قصيرة الأمد ومتوسطة وبعيدة الأمد. ويتم متابعة ما تم تنفيذه من تلك البرامج والخطط خلال اجتماعات المجلس الأعلى للسلامة المرورية.

سلطنة عُمان

لم ترسل سلطنة عُمان تقريراً بهذا الشأن.

دولة فلسطين

لم يتناول التقرير الذي أرسلته دولة فلسطين في 15 أيار/مايو 2016 موضوع السلامة المرورية. وتجدر الإشارة إلى أن فلسطين كانت قد أبلغت الأمانة التنفيذية للإسكوا في تقارير سابقة بتشكيل المجلس الأعلى للمرور ومهمته الرئيسية تأمين السلامة المرورية للمواطن.

دولة قطر

لم ترسل دولة قطر تقريراً بهذا الشأن.

دولة الكويت

لم ترسل دولة الكويت تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية اللبنانية

لم ترسل الجمهورية اللبنانية تقريراً حول هذا الموضوع. وتجدر الإشارة إلى أن الأمانة التنفيذية كانت قد أُبلغت سابقاً بقرار مجلس الوزراء اللبناني تشكيل المجلس الوطني للسلامة المرورية في عام 2015.

ليبيا

لم ترسل ليبيا تقريراً بهذا الشأن.

جمهورية مصر العربية

لم ترسل جمهورية مصر العربية تقريراً حول هذا الموضوع. والجدير بالذكر أن مصر قدمت خلال اجتماع الدورة السادسة عشرة للجنة النقل عرضاً حول خطة الهيئة العامة للطرق والكباري التي تهدف إلى تحسين السلامة المرورية. تركز الخطة على الضبط المروري والتعليم والتوعية والتحسينات الهندسية وزمن الاستجابة والمشاركة المجتمعية والتقييم المستمر. وتطرّق العرض إلى الاستراتيجية المعتمدة بموجب هذه الخطة.

المملكة المغربية

لم ترسل المملكة المغربية تقريراً بهذا الشأن.

المملكة العربية السعودية

أشار التقرير الذي أعدته المملكة العربية السعودية في 4 حزيران/يونيو 2016 إلى تشكيل اللجنة الوطنية لسلامة المرور في 1405/8/16هـ. وتشرف على اللجنة مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، وتشترك في عضويتها خمس عشرة جهة مختلفة، من بينها وزارة الداخلية ووزارة النقل ووزارة الصحة. وتعمل اللجنة على تحقيق الأهداف المناطة بها واقتراح الحلول لكل ما يطرأ من مستجدات في مجال سلامة المرور. وتستعين في عملها بعدد من المختصين والباحثين والمهتمين من ذوي الخبرة بمشاكل المرور، بهدف دعم الجوانب البحثية لأعمالها. وعدد التقرير الأنشطة التي شاركت فيها اللجنة مع الإسكوا في مجال السلامة المرورية. وأشار إلى قرار مجلس الوزراء رقم (350) بتاريخ 1434/11/3هـ بالموافقة على الخطة الوطنية للسلامة المرورية.

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

لم ترسل الجمهورية الإسلامية الموريتانية تقريراً بهذا الشأن.

الجمهورية اليمنية

لم ترسل الجمهورية اليمنية تقريراً بهذا الشأن.

---