



E

الأمم المتحدة

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/OES/2009/WG.1/WP.5
4 November 2009
ORIGINAL: ARABIC



المجلس

الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

اجتماع فريق خبراء بشأن مستقبل التنمية:
الفرص والإنجازات الممكنة
بيروت، ٥-٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩

بناء الشراكات وتطبيق الاتفاقات الدولية المبرمة تحت إشراف الإسكوا

إعداد

معالي الدكتور المهندس إبراهيم الدميرى
وزير النقل المصري الأسبق

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. والآراء الواردة فيها هي آراء المؤلف، وليست بالضرورة، آراء الإسكوا.

09-0462

المحتويات

الصفحة

الفصل

أولاً-	عرض موجز عن إنجاز ESCWA في اتجاه بناء نظام نقل متكامل بين دول المشرق العربي	١
ثانياً-	موجز عما تم تنفيذه من اتفاقيات وتوصيات قامت بها ESCWA والتحديات التي واجهت التنفيذ لها في دول المنطقة	٢
ثالثاً-	تقييم آثار الأزمات التي شملت العالم في الآونة الأخيرة على قطاع النقل	٥
رابعاً-	مشاركة القطاع الخاص والعام في تشغيل وتنفيذ مشروعات ESCWA المقترحة	١١
خامساً-	تحديد أولويات المشروعات لدعم ESCWA والدول الأعضاء لتنفيذ مشروعات التكامل لأنظمة النقل	١٤

أولاً- عرض موجز عن إنجاز ESCWA في اتجاه بناء نظام نقل متكامل بين دول المشرق العربي

مع زيادة التحديات التي تواجه دول المشرق العربي في عالم يفرض علينا مزيداً من التكامل الإقليمي تأتي أهمية وضرورة ترتيب الأوضاع الاقتصادية في الدول العربية وفيما بينها حتى تستطيع أن تقوم بزيادة قدرتها التنافسية وتنمية تجارتها الخارجية في سوق الاقتصاد العالمي.

ومن المعلوم أنه لتحقيق هذا الهدف فلا بد وأن يكون هناك نظام نقل متكامل بين دول المشرق العربي يعمل بكفاءة وتنسيق مشترك بين دول المنطقة وهذا ما عملت عليه الإسكوا خلال السنوات الماضية في الوصول مع دول المنطقة لتوقيع عدد من الاتفاقيات المشتركة والتي تهدف إلى تكوين وتطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي والمسمى باتسام ITSAM أي Integrated Transport System in the Arab Mashreq وهذه الاتفاقيات هي:

١- اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي: الذي وقع في أيار/مايو ٢٠٠١ حيث وقعت عليه رسمياً إحدى عشر دولة وتم التصديق عليه من قبل سبع دول وهي المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية ودولة قطر والجمهورية اللبنانية وجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية ودخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣ واعتمدت خطة التنفيذ للاتفاق في آذار/مارس ٢٠٠٤^(١).

٢- اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي: حيث تم عرض ومناقشة أول مشروع لاتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي في اجتماع للخبراء في ١٥-١٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ لموائمة قوانين وأنظمة ومعايير النقل من أجل التعاون الإقليمي وفي ١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣ تم اعتماد اتفاق السكك الحديدية ووقعته تسع دول وصدقت عليه حتى تاريخه أربعة دول فقط هي: المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية والجمهورية اللبنانية وجمهورية مصر العربية ودخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في ٢٣ أيار/مايو ٢٠٠٥ واعتمدت خطة العمل لتنفيذه في ١٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٦^(٢).

٣- مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي: حيث تم اعتماد مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في دمشق في أيار/مايو ٢٠٠٥ حيث تم توقيعها حتى الآن من قبل ثمان دول أعضاء وتم تصديقها من أربع دول فقط حتى الآن وهي فلسطين والمملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية اللبنانية والجمهورية العربية السورية ويتوقع دخولها حيز التنفيذ بعد تصديق الدولة الخامسة عليها حتى يتسنى وضع خطة العمل لتنفيذها^(٣).

(١) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وثيقة رقم E/ESCWA/TRANS/2001/3، ٨ أيار/مايو ٢٠٠١.

(٢) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي وثيقة رقم E/ESCWA/TRANS/2002/1/Rev. 2، ٥ آذار/مارس ٢٠٠٣.

(٣) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي وثيقة رقم E/ESCWA/GRID/2005/11، ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥.

٤- تسهيل نقل البضائع الدولية: حيث بادرت الإسكوا في عام ١٩٩٩ بإجراء دراسة حول تسهيل نقل البضائع الدولية صدرت عام ٢٠٠٠ في ستة مجلدات^(٤) شرحت فيها إجراءات نقل البضائع عبر المنافذ الدولية في المنطقة وتحليل المعوقات التي تعترضها واقترحت عددا من التوصيات لتسهيل وموائمة تلك الإجراءات في دول المنطقة حيث توصلت إلى إحدى عشر توصية رئيسية أقرتها لجنة النقل الحكومية بالإسكوا في دورتها التي عقدت في ٦-٧ شباط/فبراير ٢٠٠٧ وهي^(٥):

- تبسيط الإجراءات وتطوير القوانين؛
- وضوح الإجراءات والمعاملات واللوائح؛
- القضاء على الممارسات غير المشروعة؛
- تطوير القوى العاملة؛
- الميكنة/التبادل الإلكتروني للبيانات/تكنولوجيا المعلومات؛
- تطوير الهياكل التنظيمية والتوحيد الإداري؛
- تقدير القيمة وتصنيف التعريفات؛
- استمرارية ساعات الدوام؛
- عقد اتفاقات جديدة والانضمام إلى القائم منها؛
- تبنى نظام النقل الدولي متعدد الوسائط؛
- تعزيز دور الإسكوا في المساهمة وتقديم الدعم الفني والتنسيق مع دول المنطقة في تطبيق التوصيات آنفة الذكر.

ثانياً- موجز عما تم تنفيذه من اتفاقيات وتوصيات قامت بها ESCWA والتحديات التي واجهت التنفيذ لها في دول المنطقة

٢-١ لم تتوفر معلومات بشكل متكامل لجميع البلدان التي صدقت على اتفاقية الطرق الدولية من أجل إعطاء صورة عامة عن نسبة المحقق من اتفاق الطرق وذلك كما سوف يوضحه الجدول التالي يتضح أن:

- ❖ نسبة إنجاز اتفاق الطرق كان من الصعوبة الوصول إلى نسبة إنجاز جميع العناصر لعدم توافر البيانات الخاصة بها فيما عدا المملكة العربية السعودية التي أنجزت في المتوسط ٩٦ في المائة من الاتفاق؛
- ❖ تم تثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية بشكل مستقل وبنسب تتراوح ما بين ٦٦ في المائة و ١٠٠ في المائة؛
- ❖ تتطابق المواصفات الفنية للطرق مع المواصفات الموجودة في الاتفاق بنسبة ١٠٠ في المائة في المملكة العربية السعودية وقطر والبحرين فيما صعب معه التعرف على هذه النسبة في باقي البلدان.

(٤) لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا ستة مجلدات 2000, E/ESWA/TRANS/2000/4/Add.1, Add.2, Add.3, Add.4 and Add.5.

(٥) دور الإسكوا في تطوير نظام النقل متعدد الوسائط في المنطقة الدكتور نبيل صفوت. النقل متعدد الوسائط ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٦، الإسكوا.

نسب إنجاز اتفاق الطرق في البلدان الأعضاء(*)

البلد	طول الشبكة (كلم)	تصنيع وتثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية التي تركيب بشكل مستقل على الطرق	تصنيع وتثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية التي تركيب على اللافتات الإرشادية	تبديل اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات	إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات في المواصفات الفنية للطرق
المملكة الأردنية الهاشمية	٨١٩	١٠٠%	؟	؟	؟
الإمارات العربية المتحدة	٧٦٨	؟	؟	؟	؟
مملكة البحرين	٥	؟	؟	؟	١٠٠%
الجمهورية العربية السورية	٢٨٥٤	١٠٠%	١٠٠%	٦٧%	؟
جمهورية العراق	١٦٦٦	؟	؟	؟	؟
فلسطين	١٢٨	؟	؟	؟	؟
دولة قطر	١٠٠	؟	؟	؟	١٠٠%
دولة الكويت	٤٣٨	؟	؟	؟	؟
الجمهورية اللبنانية	٢٤٥	؟	؟	؟	؟
جمهورية مصر العربية	٥٢٢٠	؟	١٠٠%	؟	؟
المملكة العربية السعودية	١٢٥٠٧	٩٨%	حوالي ٩٦%	٩٢%	١٠٠%
الجمهورية اليمنية	٢٨١١	٦٦%	٧%	؟	؟

(*) تقرير اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) لجنة النقل الدورة التاسعة، بيروت شباط/فبراير ٢٠٠٨. تقرير متابعة تنفيذ الطرق في المشرق العربي وفق خطة العمل المعتمدة.

ولقد قامت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في سياق متابعة قراري الجمعية العامة للأمم المتحدة 244/62 و 5/60 بشأن تحسين السلامة على الطرق والأنشطة المتصلة ببناء الشراكة من أجل سلامة المرور على الطرق في المشرق العربي والإعداد للمؤتمر الوزاري العالمي من أجل سلامة المرور على الطرق المقرر عقده في موسكو في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩.

وكان من أهم نشاط الإسكوا في هذا المجال أيضاً

- عقد ورشة عمل حول بناء الشراكة من أجل سلامة المرور على الطرق في المشرق العربي في الدوحة في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨؛
- الدراسة التي تناولت أوضاع سلامة المرور على الطرق في عام ٢٠٠٥ وتناولت الأردن ولبنان وبلدان مجلس التعاون الخليجي؛
- قامت الإسكوا بالتعاون مع اللجان الإقليمية الأخرى بتنفيذ المشروع الممول من حساب الأمم المتحدة للتنمية حول تحديد الأهداف المنشورة في عام ٢٠١٥ في مجال سلامة المرور على الطرق؛

٢-٢ أما بالنسبة لما تم إنجازه من اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي منذ دخوله حيز التنفيذ في أيار/مايو ٢٠٠٥ فقد تم حتى الآن التصديق على هذه الاتفاقية من سبعة دول وتم إيداع وثيقة انضمام المملكة العربية السعودية في تموز/يوليو ٢٠٠٦ وطلبت جمهورية السودان في شباط/فبراير ٢٠٠٩ من الإسكوا الانضمام إلى اتفاق السكك الحديدية.

وصدر عن القمة العربية الاقتصادية والتنمية والاجتماعية المنعقدة في الكويت كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩ القرار الذي يدعو إلى إطلاق مشروع الربط البري العربي بالسكك الحديدية كذلك وضع آلية لتمويل تنفيذ المشروع من مؤسسات التمويل العربية والإقليمية والدولية.

ويعتبر هذا القرار ثمرة للجهد الكبير الذي بذلته الإسكوا في هذا الخصوص.

٣-٢ أما التقدم المحرز في تنفيذ مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي فقد تم التصديق على مذكرة التفاهم حتى الآن من خمس دول هي المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية وسلطنة عُمان والجمهورية اللبنانية والمملكة العربية السعودية وتم إيداع وثيقة الانضمام لدولة العراق والإمارات العربية المتحدة والتوقيع النهائي لفلسطين كما طلبت السودان مؤخراً الانضمام إلى مذكرة التفاهم.

٤-٢ هذا وقد قامت الإسكوا باستكمال إعداد دليل إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في دول المنطقة وتم فعلاً إنشاء لجان وطنية في كل من المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية وجمهورية مصر العربية وسلطنة عمان وتسعى باقي الدول لاستكمال تشكيل هذه اللجان^(٦).

٥-٢ التحديات التي واجهت تنفيذ هذه الاتفاقيات: لقد كان من المتوقع أن تواجه تنفيذ هذه الاتفاقيات والجهود التي بذلتها الإسكوا عدداً من التحديات منها ما يلي:

- اختلاف الأنظمة السياسية في دول المشرق العربي أدت إلى اختلاف السياسات والاستراتيجيات والأولويات لهذه الدول؛
- التفاوت الكبير في المستوى الاقتصادي ومتوسط دخل الفرد بين دول المشرق العربي؛
- وضع إسرائيل في المنطقة واختلاف تعامل دول المشرق العربي معها وما ترتب عنه عدم استكمال الربط السككي أو شبكة الطرق بين المشرق العربي والمغرب العربي؛
- اختلاف قدرة الدول على تمويل مشروعات النقل أدى إلى صعوبة الوصول بمستوى خدمة موحد لنظام النقل في دول المشرق العربي؛
- عدم وجود توحيد للأكواد والمواصفات بشبكات النقل المختلفة بين دول المشرق العربي مما يصعب معه ربط هذه الشبكات ببعضها ببعض؛
- عدم توحيد سياسات خدمات النقل من ناحية اختلاف سعر الوقود ونظام الضرائب على السيارات وقواعد المرور وخلافه بين دول المشرق العربي؛
- الإجراءات الجمركية والأمنية عند نقاط الحدود وما ينتج عن ذلك من طول الإجراءات وصعوبتها؛
- الفجوة في تجانس أنظمة السلامة لوسائل النقل في الدول المختلفة؛
- عدم تنفيذ Intelligent Transport Systems ITS حتى الآن بين دول المنطقة.

(٦) الدكتور نبيل صفوت، دور الإسكوا في تطوير نظام النقل متعدد الوسائط في المنطقة، ٢٢ أيار/مايو ٢٠٠٦.

ثالثاً - تقييم آثار الأزمات التي شملت العالم في الآونة الأخيرة على قطاع النقل

في السنوات الأخيرة ظهرت عدد من الأزمات العالمية التي أثرت بالسلب على العالم بصفة عامة وعلى قطاع النقل بصفة خاصة ومن هذه الأزمات الأزمة المالية العالمية والطاقة وتغيير المناخ. وسوف نتناول فيما يلي بإيجاز أهم هذه الأزمات ونضع تصورنا لكيفية التعامل معها.

١-٣ الأزمة المالية العالمية

من خلال استقرار مجريات الأحداث وتداعياتها نجد أن أسباب الأزمة تتخطى مجرد كونها أزمة رهن عقاري بل لها أبعاد مرتبطة بظهور بؤادر أزمة اقتصادية في الولايات المتحدة الأمريكية منذ عدة سنوات كان من أهم معالمها تآكل القدرة الإنتاجية للاقتصاد الأمريكي والعجز التجاري المزمن وعجز الموازنة وارتفاع الديون الحكومية بالإضافة إلى ارتفاع معدلات التضخم والبطالة ويمكن تحليل عالمية الأزمة بالاعتماد على أربع عوامل رئيسية وهي:

العامل الأول: الاستثمارات الأجنبية المباشرة وغير المباشرة بالاقتصاد الأمريكي ومدى ارتباطها بالأزمة خاصة في حالة شركات الرهن العقاري أو البنوك العاملة في هذا المجال؛

العامل الثاني: ظهور بؤادر الكساد الاقتصادي في الولايات المتحدة الأمر الذي انعكس على صادرات البلدان الأخرى إليها وعلى أسواقها المالية أيضاً حيث يمثل اقتصاد الولايات المتحدة حوالي ٢٥ في المائة من اقتصاد العالم؛

العامل الثالث: تعويض الخسائر فإذا تعرض المستثمرون في دولة ما للخسارة فيتم سحب أموالهم المستثمرة في إحدى الدول الأخرى لتعويض الخسارة أو لتفادي حدوث خسارة جديدة؛

العامل الرابع: تقلبات سعر صرف الدولار الأمريكي مقابل العملات الرئيسية الأخرى.

وقد أدى كل ذلك إلى ظهور عوامل رئيسية بشكل كبير على قطاعات النقل المختلفة وخاصة النقل البحري وتمثلت هذه العوامل في:

١- النتائج العالمية

حيث أن الناتج العالمي نتيجة للأزمة وطبقاً لبيانات البنك الدولي من المنتظر أن يتراجع الناتج العالمي لعام ٢٠٠٩ ليصل إلى ١,٧ في المائة وهو أول تراجع يحدث خلال ٦٠ عاماً كما يتوقع أن يكون الانكماش أكثر حدة في اقتصاديات الدول المتقدمة ليصل معدل النمو إلى ٢,٩ في المائة في حين من المتوقع أن تنمو اقتصاديات الدول النامية بنحو ٢,١ في المائة.

٢- معدلات النمو الصناعي

نجد أنها سجلت تراجعاً كبيراً عن شهر تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ حيث تراجع النمو الصناعي الياباني في آذار/مارس ٢٠٠٩ بنحو ٣٤,٢ في المائة والأمريكي بنحو ١٢,٨ في المائة أما النمو الصناعي في الصين فقد ينمو بنحو ٨,٣ في المائة وهو الأمر الذي أثر على حجم الطلب العالمي من السلع والخدمات سواء من المواد الخام أو المواد تامة الصنع كما هو موضح في الجدول التالي:

معدلات النمو الصناعي بين عامي ٢٠٠٤ و آذار/مارس ٢٠٠٩

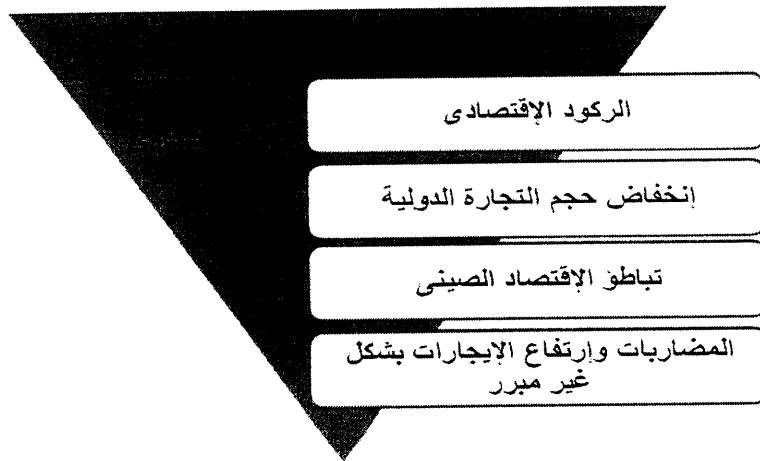
العام	ألمانيا	الولايات المتحدة	اليابان	كوريا الجنوبية	الصين
٢٠٠٤	%١٦،٩	%٤٤،٤	%٥٥،٥	%١٠،٣	%١٦،٣
٢٠٠٥	%٢٤،٧	%٣٤،١	%١٣	%٦،٣	%١٥،٥
٢٠٠٦	%٥٥،٢	%٤٤،٢	%٤٦،٦	%٩،٤	%١٦،٤
٢٠٠٧	%٥٥،٥	%٢	%٢٤،٧	%٨،٢	%١٧،٦
تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨	%٣٤،٩-	%٤٤،١-	%٧،١-	%٢٤،٣-	%٨،٢
تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨	%٦٤،٣-	%٥٥،٥-	%١٦،٦-	%١٤،١-	%٥،٤
كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨	%١٢-	%٧،٨-	%٢٠،٦-	%١٨،٦-	%٥،٧
كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩	%١٩،٢-	%١١،٤-	%٣٠،٨-	%٢٥،٦-	%٣،٨
شباط/فبراير ٢٠٠٩	%٢٠،٣-	%١١،٨-	%٣٨،٤-	%١٠،٤-	%٣،٨
أذار/مارس ٢٠٠٩	%٢٠،٣-	%١٢،٨-	%٣٤،٢-	%١٠،٦-	%٨،٣

المصدر: Shipping Intelligence Weekly, 15 May 2009

٣- حجم وحركة التجارة الدولية

حيث قدرت منظمة التجارة العالمية WTO تراجع التجارة العالمية في عام ٢٠٠٩ بحوالي ٩- في المائة وهو أكبر انكماش لحركة التبادل التجاري العالمي في التاريخ الحديث في حين توقع صندوق النقد الدولي أن يصل معدل الانخفاض إلى ١١- في المائة لعام ٢٠٠٩ وتحقيق معدل نمو ضعيف بنسبة ٠،٦ في المائة خلال عام ٢٠١٠ ومن ثم فقد تأثر حجم التجارة الدولية تصديراً واستيراداً نتيجة تضيق فرص الإقراض الممنوحة للشركات والمؤسسات الاقتصادية إضافة إلى وجود حالة من عدم الثقة بين أطراف التجارة الدولية وأيضاً حالة الإجماع من حدوث كساد عالمي والتي سادت قطاعات الأعمال المختلفة.

وفي ضوء التداخيات التي تشهدها كافة الأنشطة الاقتصادية على مستوى العالم نتيجة للأزمة الاقتصادية العالمية الراهنة، نرى أن النقل البحري باعتباره نشاطاً دولياً وقاسماً مشتركاً لكافة الأنشطة الاقتصادية المختلفة نظراً لارتباطه الوثيق بحركة التجارة الدولية، التي تتأثر بأية متغيرات اقتصادية سواء على المستوى المحلي أو الإقليمي أو الدولي، ومن ثم تتأثر أنشطة النقل البحري تأثراً مباشراً بتلك المتغيرات لكونها الناقل الرئيسي للتجارة الدولية بما يتجاوز ٩٠ في المائة من حجمها على المستوى العالمي وقد تضافرت مجموعة من العوامل مجتمعة في التأثير بالسلب على نشاط النقل البحري خلال زمن قياسي يوضحها الشكل التالي:



وفي هذا الإطار يمكن التعرف على أبعاد الأزمة الاقتصادية العالمية الحالية وانعكاساتها على نشاط النقل البحري من خلال مكوناته الرئيسية والتي تتمثل في الموانئ البحرية، والخدمات البحرية وشركات النقل البحري كالتالي:

(١) انعكاسات الأزمة على الموانئ البحرية

بدأت تداعيات الأزمة تظهر بوضوح على الموانئ البحرية سواء بالنسبة لحركة تداول البضائع بأنواعها المختلفة أو الحاويات بغض النظر عن أعداد السفن والتي قد لا يتأثر عددها بقدر تأثر حمولاتها من البضائع، فعلى سبيل المثال:

- انخفض معدل تداول الحاويات بميناء نيويورك ونيوجيرسي بنحو ٢٥ في المائة في شهر كانون الأول/ديسمبر بينما هبطت الواردات عبر الميناء بنحو ١١ في المائة وهذا هو الانخفاض الأول من نوعه منذ ١٩٩٣؛
- انخفض حجم البضائع الواردة إلى الموانئ السعودية بنحو ٣٠ في المائة مما أدى إلى خروج شركات نقل بحري محورية من خدمة هذه الموانئ وموانئ البحر الأحمر؛
- أعلنت شركة موانئ دبي عن انخفاض حجم الشحن في ميناء دبي والموانئ الخارجية التي تملكها بمعدل ٨ في المائة في الشهرين الأوليين من عام ٢٠٠٩ رغم تحقيق الشركة زيادة قدرها ٤٨ في المائة في نتائجها لعام ٢٠٠٨؛
- انخفضت معدلات التداول بمحطات الحاويات في الموانئ الصينية في شهر كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩ بحوالي ١٣،٩ في المائة، وهبطت حركة تداول الحاويات في ميناء هونج كونج بمعدل ٢،٣ في المائة من نفس الشهر، كما واجه ميناء جوانجزو (أحد موانئ الصين) أكبر انخفاض في تداول الحاويات بحوالي ٣٠،٩ في المائة من نفس الشهر، وهبط معدل تداول الحاويات في ميناء شنغهاي Shanghai بنحو ١٧ في المائة؛
- تراجع معدل حركة تداول الحاويات في ميناء سنغافورة ١٩،٨ في المائة في شهر شباط/فبراير عام ٢٠٠٩، مقارنة بنفس الشهر من عام ٢٠٠٨.

٢-٣ انعكاسات الأزمة المالية على الموانئ البحرية المصرية

نسترشد في هذا الجزء ببعض المؤشرات الرئيسية للوقوف بشكل عملي على مدى تأثر الموانئ البحرية المصرية بانعكاسات الأزمة خلال الربع الأول من عام ٢٠٠٩ (كانون الثاني/يناير - آذار/مارس ٢٠٠٩) مقارنة بالربع الأخير من عام ٢٠٠٨ (تشرين الأول/أكتوبر - كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨) بالإضافة إلى الربع الأول من عام ٢٠٠٨ (كانون الثاني/يناير - آذار/مارس ٢٠٠٨) وتتمثل تلك المؤشرات في حركة البضائع الصادرة والواردة بمختلف مكوناتها بالإضافة إلى حركة تداول الحاويات، وأعداد السفن المترددة على الموانئ المصرية بأنواعها المختلفة بالإضافة إلى حركة الركاب حتى نعكس من خلالها صورة حقيقية للوضع الراهن للموانئ المصرية في ضوء تلك التداعيات:

بيان	إجمالي الربع الأول من ٢٠٠٨	إجمالي الربع الأخير من ٢٠٠٨	إجمالي الربع الأول من ٢٠٠٩	الربع الأول من ٢٠٠٩ مقارنة بالربع الأول من ٢٠٠٨	الربع الأول من ٢٠٠٩ مقارنة بالربع الأخير من ٢٠٠٨
حركة البضائع الصادرة (ألف طن)	١٢١٦٧،٣	١٠٣٤٣،٢	٩٩٢٠	-١٨،٥%	-٤،١%
حركة البضائع الواردة (ألف طن)	١٥٨٩٦،٤	١٧٥٤٦،٩	١٥٢١٧،١	-٤،٣%	-١٣،٣%
إجمالي حركة البضائع المتداولة (ألف طن)	٢٨٠٦٣،٧	٢٧٨٩٠،١	٢٥١٣٧،١	-١٠،٤%	-٩،٩%
حركة الحاويات (حاوية)	١٤٣٢٩،٧	١٥٣٠٩٦٤	١٤٩٧٨٦٨	-٤،٥%	-٢،١٦%
إجمالي حركة الركاب (راكب)	٢١٠٧٣٦	٣٩٧٩٤٠	٢١٧٩٧٦	-٣،٤%	-٤٥،٢٥%
حركة السفن	٤٨٥٦	٥١٩٢	٤٨٣٩	-٠،٤%	-٦،٨%

المصدر: قطاع النقل البحري المصري، وزارة النقل.

من العرض السابق يتضح أن تداعيات الأزمة بدأت في الظهور بوضوح من خلال تأثيرها على حركة البضائع المتداولة بالموانئ المصرية كما هو موضح بالجدول نتيجة تأثر الأسواق الخارجية بتداعيات الأزمة، حيث يتضح أن إجمالي حركة البضائع المتداولة قد انخفضت بما يقرب من ١٠ في المائة خلال الربع الأول من عام ٢٠٠٩ مقارنة بالربع الأخير من عام ٢٠٠٨ وكانت نسبة الانخفاض في حركة البضائع الواردة خلال فترة المقارنة هي الأكبر بنسبة ١٣،٣ في المائة أما حركة الصادرات فقد ظهر تأثيرها بنسبة انخفاض وصلت إلى ١٨،٥ في المائة خلال الربع الأول من عام ٢٠٠٩ مقارنة بالربع المماثل له من عام ٢٠٠٨ وهذا التأثير لم يأخذ في الاعتبار معدلات النمو التي كانت متوقعة والتي لو أخذت في الحسبان لكان معدل الانخفاض أكبر من ذلك.

(٢) انعكاسات الأزمة على الخدمات البحرية

تأثرت الخدمات البحرية بكافة أنشطتها بالأزمة الراهنة بمعدلات متزايدة نتيجة انخفاض كميات البضائع المتداولة وحركة السفن مما ترتب عليه انخفاض في إيرادات الشركات القائمة على هذه الخدمات مثل شركات التوكيلات الملاحية والشحن والتفريغ والإصلاح وغيرها من الأنشطة وهو ما اضطر العديد من تلك الشركات إلى تثبيت أسعارها التي كان من المخطط زيادتها والبعض الآخر اضطر إلى تخفيض أسعار الخدمات.

(٣) انعكاسات الأزمة على شركات النقل البحري:

على الرغم من أن الهبوط في أسعار تأجير السفن كان أمراً متوقفاً خلال السنوات القليلة القادمة إلا أن حدوث الأزمة الاقتصادية العالمية بهذه الصورة أسهم في انهيار سوق تشغيل السفن انهيلاً أكثر حدة عما كان متوقفاً، حيث تعرض السوق الملاحي لحالة غير مسبوقه من الارتباك أدت إلى تراجع كافة مؤشرات ذلك لمختلف حمولات الأسطول التجاري العالمي.

(٤) أبعاد الأزمة المالية العالمية على قناة السويس

تعتبر قناة السويس أقصر ممر مائي يربط بين الشرق والغرب والشمال والجنوب وهو ما ساهم في تطوير وزيادة حجم التجارة العالمية وغير من خريطة الطرق الملاحية منذ نشأتها حيث يعبر القناة نحو ١٠ في المائة من حجم التجارة الدولية ونحو ٢٧ في المائة من حركة تجارة الحاويات.

وبتحليل حركة الملاحة والبضائع في قناة السويس خلال الفترة من نيسان/أبريل ٢٠٠٨ - آذار/مارس ٢٠٠٩ يظهر مدى الانخفاض في أعداد وحمولات السفن العابرة بما يعكس تأثير الأزمة الشديد على القناة، وبمقارنة سريعة يتضح أن أعداد السفن قد انخفضت بنسبة ٢٧،٨ في المائة خلال الفترة من شهر آب/أغسطس ٢٠٠٨ حتى شهر آذار/مارس ٢٠٠٩، كما انخفضت حمولات السفن خلال ذات الفترة بنسبة ٣١،٧ في المائة وهو ما يوضح مدى تأثير الأزمة على الملاحة بالقناة.

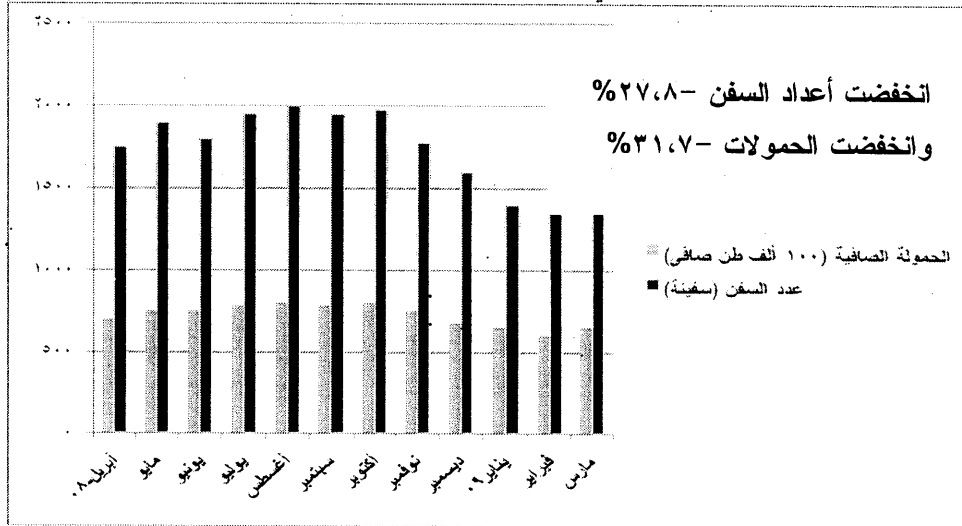
نسبة الزيادة أو النقص في حركة السفن والإيرادات بقناة السويس من عام ٢٠٠٧ حتى الربع الأول من عام ٢٠٠٩

بيان	٢٠٠٧-٢٠٠٨	الربع الأول من ٢٠٠٩ مقارنة بالربع الأول من ٢٠٠٨	الربع الأول من ٢٠٠٩ مقارنة بالربع الأخير من ٢٠٠٨
أعداد السفن (سفينة)	٤،٩%	-٢٠،٦%	-٢٣،٥%
الحمولات (مليون طن صافي)	٧،٨%	-٢٣،٥%	-٢٤،٤%
الإيرادات (مليون دولار)	١٦،٦%	-٢٢،٣%	-٢٤،٧%

المصدر: هيئة قناة السويس.

وبنظرة أعمق لحركة البضائع من وإلى مناطق شمال^(٧) وجنوب^(٨) القناة في شهر أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨ مقارنة بشهر شباط/فبراير ٢٠٠٩، يتضح انخفاض حركة البضائع من الجنوب بنحو ٥٠ في المائة، ويرجع السبب الرئيسي لذلك في انخفاض حركة البضائع الصب الجاف بنحو ٨٨ في المائة، أما بالنسبة لمناطق شمال القناة نجد انخفاض حركة البضائع بنحو ٢٥ في المائة ويرجع ذلك إلى انخفاض حركة البضائع الصب بنحو ٥٢ في المائة، إلا أنه يلاحظ ارتفاع حركة تجارة البترول من وإلى مناطق شمال القناة بنحو ٦٥ في المائة نظراً لانخفاض الشديد في أسعار البترول مما أثمر عن ارتفاع الطلب على البترول كمخزون.

حركة الملاحة الشهرية في قناة السويس خلال الفترة ٢٠٠٨-٢٠٠٩



(٧) مناطق شمال القناة (شرق وجنوب شرق المتوسط - غرب وجنوب غرب المتوسط - البحر الأسود - شمال وغرب أوروبا - بحر البلطيق - أمريكا - بالإضافة إلى بعض المناطق الأخرى).

(٨) مناطق جنوب القناة (البحر الأحمر - شرق أفريقيا - الخليج العربي - جنوب آسيا - جنوب شرق آسيا - أستراليا - بالإضافة إلى بعض المناطق الأخرى).

ولقد تزامن مع تلك الأزمة تصاعد عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وهو ما زاد الأمر سوءاً، إلا أن ظاهرة القرصنة لم يكن لها أثراً ملموساً على حركة الملاحة بقناة السويس، حيث لا تمثل أعداد السفن التي تعرضت لمحاولات قرصنة نسبة ٠,٥ في المائة من أعداد السفن العابرة لقناة السويس في حين لم تتخط عمليات القرصنة الناجحة نسبة ٠,٢ في المائة من السفن العابرة للقناة، وبتحليل إيرادات القناة خلال السنوات الماضية نجد ارتفاع إيرادات القناة خلال عام ٢٠٠٨ بالمقارنة بعام ٢٠٠٧ بنحو ١٦,٦ في المائة، في حين شهد عام ٢٠٠٨ أكبر عدد من محاولات القرصنة مما يدل بشكل قاطع على ضعف تأثير تلك العمليات على إيرادات قناة السويس.

من هنا يتضح أن نظام العولمة القائم يعرض الدول النامية والفقيرة لهزات عنيفة على اعتبار أنها تفتقر إلى الأدوات المتاحة للدول الغنية لتلافي هذه الهزات من حيث إيجابية توجيه مواردها الذاتية بالإضافة إلى التعاون فيما بينها كضرورة من ضروريات التعايش الصحي ولو جزئياً.

ومن ناحية أخرى لا بد أن نعي كدول نامية أن المخرج الإيجابي الوحيد لنا هو التركيز كلياً على زيادة وتطوير إنتاجيتنا وإنتاجنا مع مراعاة الأبعاد الاجتماعية التي يجب أن تتال جهوداً موازية ضماناً لتوازن مطلوب بين النمو الاقتصادي والتنمية الشاملة والمستدامة.

من هنا يجب على جميع دول الإسكوا بالمسارعة في تطبيق الدليل الاقتصادي الموحد الصادر من منظمة اليوبيدو وكذا الدليل السلعي الموحد الصادر عن نفس المنظمة وذلك من خلال تأسيس بنك معلومات لجميع الأنشطة في الدول العربية لتحقيق الهدف السابق. كما أن استهداف الوصول إلى تكتلات تصديرية إقليمية وذلك عن طريق التواصل مع مجتمع الأعمال العربي واليورو متوسط وتعظيم الاستفادة من الاتفاقيات التجارية مع الدول المختلفة لزيادة الصادرات.

٣-٣ أزمة التغيرات المناخية وأثرها على قطاع النقل

إن قضية التغيرات المناخية بما تتضمنه في المقام الأول من ارتفاع درجة حرارة الأرض من القضايا الشائكة. فهي تقلل من حق الإنسان في الحياة بصورة آمنة ونظيفة وصحية، وتعد ظاهرة تغير المناخ أيضاً من أكثر المشاكل العالمية تهديداً للتنمية المستدامة على ظهر الكرة الأرضية.

إنها قضية تمس كل مجالات حياتنا اليومية وتؤثر فيها البيئة، الزراعة، الري، والصحة لتحذرننا جميعاً مواطنين ومسؤولين ودولاً من قرب وقوع الكارثة والمخاطر المتوقع حدوثها لكل مواطن. وعلينا أن نتحمل مسئوليتنا تجاه هذه القضية والتي تتمثل في الحفاظ على البيئة وترشيد استهلاك المياه والطاقة والحد من الملوثات وغيرها من السلوكيات التي تستنفد الموارد المائية.

ولكن كيف يمكننا المواجهة، كيف يمكننا الحد من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري المتسببة أصلاً في حدوث هذه الظاهرة، وهي الغازات المنبعثة من المنشآت الصناعية التي صنعناها بأيدينا. فقد جاءت بسبب سلوكياتنا الخاطئة أفراداً ومؤسسات ودولاً!

لقد أدرك المجتمع الدولي خطورة هذه الظاهرة مؤخراً وتم طرح الاتفاقيات والبروتوكولات التي تلزم الدول للحد من غازات الاحتباس الحراري خلال الفترة من ٢٠٠٨ إلى ٢٠١٢.

وقد أكد علماء الجيولوجيا واتفقوا على أن الاحتباس الحراري هو ارتفاع تدريجي في درجة حرارة الطبقة السفلى القريبة من سطح الأرض من الغلاف الجوي المحيط بالأرض وسبب هذا الارتفاع زيادة انبعاثات الغازات الدفينة وهي بخار الماء وثنائي أكسيد الكربون وأكسيد النيتروز والميثان والأوزون والكلورفلور كربون.

وترجع الأسباب التي أدت إلى حدوث هذه الظاهرة إلى عوامل طبيعية ليس لنا دخل فيها مثل الزلازل والبراكين والأعاصير وعوامل غير طبيعية بسبب التدخل البشري من خلال القطع الجائر للأشجار واعتماد الصناعة بشكل أساسي على الوقود الذي يعمل على زيادة غاز ثاني أكسيد الكربون في الهواء وزيادة معدلات استخدام وسائل النقل الملوثة للبيئة. وقد تكثفت جهود المجتمع الدولي في إقرار الاتفاقية الإطارية لتغير المناخ عام ١٩٩٢ والتي تهدف إلى تثبيت مستويات انبعاثات غازات الاحتباس الحراري المسببة للتغيرات المناخية عند مستوى يمنع التأثيرات الخطرة لتغير المناخ على الكرة الأرضية، وقد صدقت عليها معظم دول العالم. كما أدخلت على الاتفاقية بروتوكول كيو الذي يلزم الدول الصناعية بخفض انبعاثاتها بحوالي ٥ في المائة من مستوى انبعاثات عام ١٩٩٠ سنة القياس بحلول ٢٠٠٨-٢٠١٢ وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في شباط/فبراير عام ٢٠٠٥.

لذلك نرى أن تقوم وزارات الكهرباء في دول ESCWA بعمل مشروعات عديدة في مجالات الطاقة الجديدة والمتجددة (الرياح - الشمسية - المائية - الحيوية) وتشجيع مشروعات تحسين كفاءة الطاقة ووضع السياسات في هذه الدول التي تشجع على استخدام وسائل النقل الجماعي الغير ملوثة للبيئة والحد من استخدام السيارة الخاصة ووسائل النقل الملوثة للبيئة والتي يخرج منها انبعاثات ضارة تساعد على زيادة ظاهرة الاحتباس الحراري وتغير المناخ.

رابعاً- مشاركة القطاع الخاص والعام في تشغيل وتنفيذ مشروعات ESCWA المقترحة

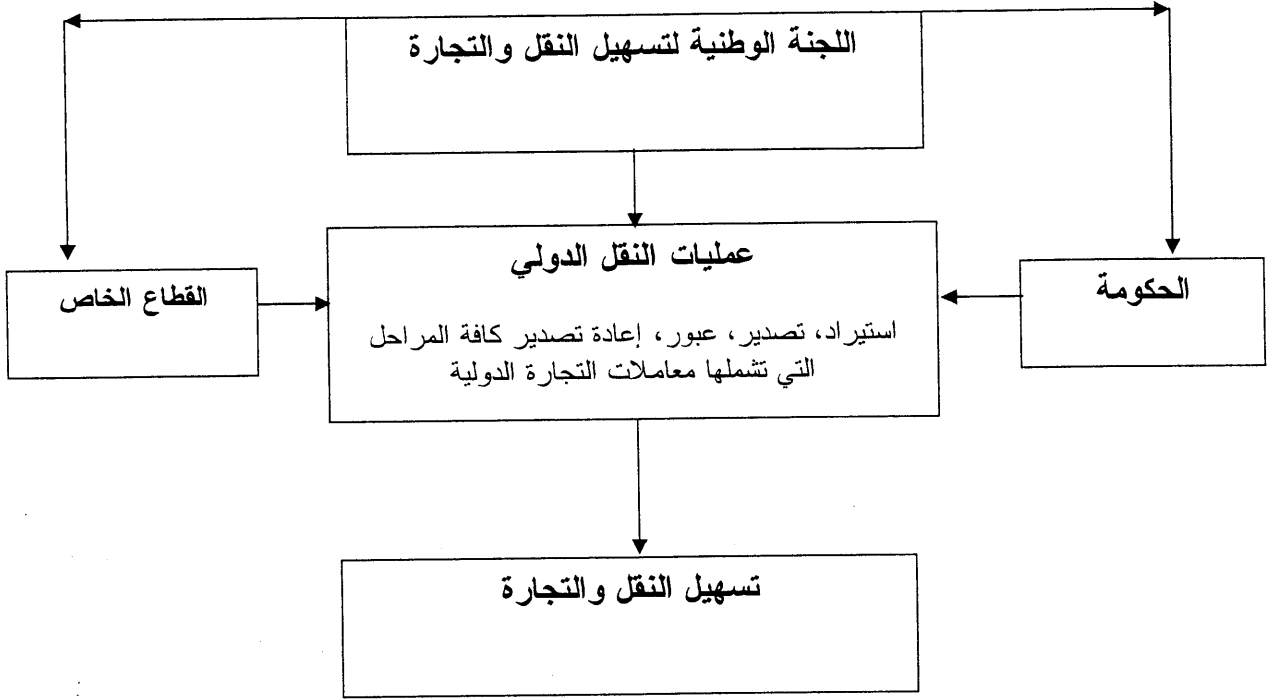
قامت الإسكوا في الآونة الأخيرة بجهد كبير في سبيل تكامل منظومة النقل في المنطقة العربية مع عمل الدراسات الخاصة بتسهيل النقل والتجارة في المنطقة العربية حيث يعنى ذلك تبسيط وموائمة الإجراءات والمستندات واللوائح التي تتحكم بالتجارة والنقل الدوليين وكذلك بتطوير البنية التحتية لأنظمة النقل والجمارك ونقاط الحدود وتطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتسهيل الصفقات التجارية الدولية وذلك بالتبادل الإلكتروني للبيانات وتوفير الدعم في مجالات الإدارة وصنع القرار وضبط المخاطر المتعلقة بكافة أوجه سلسلة الإمدادات الدولية.

ووضعت لذلك دليل إنشاء وتفعيل اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في المنطقة العربية^(٩) والتي ينبغي أن يشمل تشكيلها جميع الأطراف المعنية من الحكومة والقطاع الخاص وهذا في أول خطوة تقوم بها الإسكوا في سبيل تشجيع مشاركة القطاع العام والخاص في تنفيذ مشروعاتها الهادفة للوصول إلى منظومة نقل متكاملة في المنطقة العربية وتسهيل التجارة البينية والدولية بينها. والشكل التالي يوضح تشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة^(١٠).

(٩) واقع منظومة النقل في المنطقة العربية وسبل تطويرها. إعداد د. نبيل صفوت في ١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨. لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

(١٠) الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، دليل إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في دول منطقة الإسكوا، (E/ESCWA/TRANS/2002/3/Rev.1).

تشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة



ونظراً لأهمية وضرورة إنجاح مشروعات الإسكوا في توفير نظام متكامل يربط الدول العربية بعضها ببعض ويسهل عملية تنمية التبادل التجاري فيما بينهم لما في ذلك من زيادة النمو الاقتصادي وسرعة التخطيط والتطوير وحماية البيئة وتحسين المستوى المعيشي لهذه البلدان. فإننا نجد أن مقتضيات الميزانيات الخاصة بهذه الدول وضرورة الحد من النفقات العامة يطرحان أهمية تمويل مشروعات النقل بالذات من القطاع الخاص بالمشاركة مع القطاع العام مع إيجاد أفضل الطرق لمقاسمة المخاطر ولتوفير تمويل مختلط والتوصل إلى مشاركة متوازنة بين القطاع العام والقطاع الخاص ولإنجاح هذا النظام التمويلي فإننا سوف نناقش ذلك في النقاط الثلاث التالية :

١- قواعد تأسيس مشاركة القطاع العام والخاص PPP في تنفيذ وتشغيل مشروعات الإسكوا في إطار معايير تسهيل النقل والتجارة بين الدول العربية

- يجب أن تكون المشاركة دائمة بين القطاع العام والقطاع الخاص وليست وقتية؛
- تقاسم متوازن للمخاطر والنتائج حسب طبيعة المشروع وحسب التوازن الاقتصادي والمالي؛
- يجب أن تكون التدابير القانونية قادرة على أن تدفع الطرفين إلى حسن التصرف بحيث يتم ترسيخ الثقة بينها على المدى البعيد؛
- يجب أن تبنى الشراكة بين القطاع العام والخاص لخدمة أهداف مصلحة عامة وأن تكون مدة الشراكة مرتبطة مباشرة بمدة إهلاك رأس المال حيث يمكن أن تكون أطول بكثير من فترة التمويل البنكي في حالة القروض مما يمكن المقترض من إعادة استثمار هذا الفائض في مشاريع أخرى أو يمكن لفترة التسديد أن تمتد وذلك لتعويض العائدات المتدنية لبعض المشاريع خاصة في السنوات الأولى للتشغيل.

٢- السياسات والاستراتيجيات والبرامج لبناء نظام PPP في تنفيذ مشروعات تسهيل النقل والتجارة

- يجب على كافة دول المنطقة أن تضع من الحوافز والرؤى التي تشجع دخول القطاع الخاص في مشاركة القطاع العام لتنفيذ وتشغيل المشروعات المطروحة؛
 - يجب على هذه الدول أن تتفادى التدخل الجزافي في خط سير عملية المشاركة هذه وأن تركز على الجوهر وتبتعد عن بيروقراطية الإجراءات لضمان سير وتحقيق المصلحة العامة بشفافية تامة في جميع الإجراءات؛
 - يجب على دول المنطقة أن تحفز تشجيع المشاركة بين العملاء الاقتصاديين ورجال الأعمال والاجتماعيين والسلطات العامة والمجتمع المدني فيما بين الدول بعضها البعض وأن تجعل هذه النقطة في سياساتها كمهمة إستراتيجية من أجل تشجيع ظهور وفاق بين مصالح مشتركة أو متناقضة جزئياً بين هذه الدول في الأجل القريب أو البعيد مع العمل على توفيق وتوحيد الطموحات وتوجيهها نحو التضامن واحترام الحريات والمنافسة الشريفة بين المبادرات الخاصة؛
- وهذا يمكن أن يتم بالتعاون والتنسيق أيضاً مع فكرة إنشاء وتفعيل اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في المنطقة العربية التي اقترحتها الإسكوا؛
- يجب إيجاد حلول مؤسسية - قانونية مرنة مع الزمن تتفق عليها كافة دول المنطقة وإذا كانت هناك نماذج معمول بها في بعض الدول فيجب الاعتراف بأن لكل منها خصائصه ومنطقه الداخلي التي يجب أخذها في الاعتبار عند الوصول إلى صياغة مشتركة يمكن أن يجمع عليها الجميع.

٣- الرؤية المطلوبة لتدعيم مشاركة القطاع العام والخاص في تنفيذ اتفاقيات ESCWA

- إن الوصول إلى نظام نقل متكامل ناجح لدول المشرق العربي معتمداً على مشاركة القطاع العام للخاص في مشروعاته يجب أساساً أن يبنى على النقاط الأساسية التالية وهي:
- مشاركة فاعلة بين جميع الأطراف لتحديد وتعريف المشروعات الجديدة التي يساندها جميع الأطراف سياسياً واقتصادياً واجتماعياً بمشاركة القطاع الخاص العامل في هذه المجالات؛
 - توحيد وتجانس تطوير مشروعات النقل في الدول المشتركة؛
 - التجانس والتنسيق بين كافة دول المشرق العربي في زيادة فرص إنجاح تكامل أنظمة النقل باستخدام كافة الوسائل والتقنيات الحديثة؛
 - ربط شبكات الطرق والسكك الحديدية لدول المنطقة ببعضها البعض مع إحداث التجانس وتوحيد الأكواد المطلوبة.

خامساً- تحديد أولويات المشروعات لدعم ESCWA والدول الأعضاء لتنفيذ مشروعات التكامل لأنظمة النقل

إن الإسكوا بعد أن قامت بهذه الجهود المصنفة خلال السنوات الماضية لديها الآن مرحلة هامة يجب أن تبذل فيها المزيد من العمل لوضع جهودها السابقة من دراسات ومقترحات واتفاقيات وخطط تنفيذية، قد رأى بعضها النور ولم ترى بقيتها طريق التنفيذ حتى الآن. وليس من الممكن تحديد أولويات المشاريع بعينها في غيبة عن المستفيدين وتجهيز الساحة كاملة لمراحل التنفيذ دون ظهور أية معوقات.

ومع الكم الهائل من المعلومات والبيانات المتوفرة حالياً في الإسكوا عن البنية التحتية لدول المشرق العربي (متمثلة في شبكات الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية والجوية) لجميع هذه الدول فإن الرؤيا الفنية والتخصصية المتوفرة الآن في الإسكوا يمكنها مساعدة هذه الدول في وضع الأولويات واقتراح التنفيذ. ويأتي في أولويات هذه الخطوة دعوة كافة الأطراف للاتفاق على ما يلي كأولويات قصوى:

- ١- إنشاء بنك مشترك للمعلومات الخاصة بأنظمة النقل في كل دولة وخطط تطويرها مع السماح بتبادل هذه المعلومات إلكترونياً بين كافة الدول المشتركة.
 - ٢- توحيد الأطر السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتي تؤثر من قريب ومن بعيد على إنجاز وجود نظام نقل متكامل بين دول المشرق العربي.
 - ٣- وضع برامج زمنية محددة لتوحيد القوانين والأنظمة واللوائح والتي تؤثر على أنظمة النقل المتكاملة بين هذه الدول مع تشجيع القطاع الخاص على العمل مع القطاع العام جنباً إلى جنب في هذه المشروعات.
 - ٤- تطوير الهياكل التنظيمية والقوى البشرية والبرمجيات والمطلوبة لإيجاد نظام نقل متكامل فعال بين هذه الدول مع تطوير مستوى الأداء لهذه الهياكل والقوى العاملة بها.
 - ٥- أهمية التركيز على أن تقوم كل دولة في استكمال مشروعات التكامل داخل حدودها وفي حدود زمنية مقبولة يتم الاتفاق عليها وتطوير البرامج التمويلية اللازم معه تشجيع القطاع الخاص في أن يكون له دور فعال في ذلك.
 - ٦- تطوير اللوجستيات في المنطقة العربية بما يساهم على إنجاز منظومة النقل المتكامل لدول المنطقة.
 - ٧- تعزيز التعاون بين جامعة الدول العربية والإسكوا في سبيل خلق المناخ المناسب والمشجع بين الدول العربية لتحقيق أهداف هذه المشروعات بما في ذلك من عوائد على كافة الأطراف في جو من التوافق والتآخي والتجانس واحترام الآخر بين جميع الدول.
- ومع نجاح الإسكوا في تحقيق وتنفيذ هذه الأولويات يمكن لجميع الأطراف والمستفيدين بسهولة تحديد أولويات مشروعاتهم المشتركة التي تربط دولة بأخرى أو دولة بأكثر من واحدة.