

رعر 2690 ٢٠٢



التوزيع: عام
E/ECWA/121

٢٦ آذار/مارس ١٩٨١

الاصـل : بالانكليزية



الأمم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

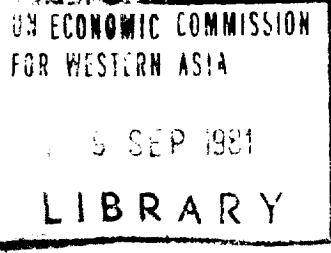
اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا

الدورة الثامنة

٢١ - ٢٥ نيسان/ابريل ١٩٨١

بيروت، لبنان

البند ٧ (ب) من جدول الاعمال المؤقت



الاجتماع المشترك بين الحكومات لتطوير نظام نقل متكامل

لغربي آسيا

81-3887

أولا - مقدمة

الف - الخلفية

١- تم اثناء فترة السنتين ١٩٧٦ - ١٩٧٧ صياغة مفهوم دراسة عن تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا وتم تحديد نطاقها (١). وكما هو مقرر في برنامج العمل والاولويات لفترة السنتين ١٩٧٨ - ١٩٧٩ (٢) فقد اضطلعت شعبة النقل والمواصلات والسياحة في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا بهذه الدراسة التي شملت الاردن والامارات العربية المتحدة والبحرين والمملكة العربية السعودية والجمهورية العربية السورية والعراق وعمان وقطر والكويت ولبنان واليمن واليمن الديمقراطية.

٢- وقد انجز الجزء الاول من الدراسة (٣) الذي يغطي البلدان الشمالية الاربعة فسي اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا وهي الاردن والجمهورية العربية السورية والعراق ولبنان، ووزع في شهر آذار/مارس ١٩٧٨. وترجم هذا الجزء الى العربية في وقت لاحق. وانجز الجزء الثاني من الدراسة (٤) الذي يغطي الامارات العربية المتحدة والبحرين والمملكة العربية السعودية وعمان وقطر والكويت واليمن واليمن الديمقراطية، ووزع في شهر حزيران/يونيو ١٩٧٩.

٣- واثناء الدورة السادسة للجنة الاقتصادية لغربي آسيا في نيسان/ابريل - أيار/مايو ١٩٧٩ قدمت مذكرة من الامانة التنفيذية حول تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا (٥) تتضمن وصفا لوضع الدراسة وتقدم خلفية موجزة لذلك النشاط واستعراضا واسع النطاق للتطورات على صعيد البنية الاساسية للنقل في منطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا. واتخذت اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا القرار ٧٣ (د - ٦) بعنوان "التعاون الاقليمي في ميدان النقل" بتاريخ اول ايار/مايو ١٩٧٩، الذي تضمن دعوة لحكومات الدول الاعضاء الى الاشتراك الفعال في الاجتماع المزمع عقده في اواائل ١٩٨٠ لاستعراض الدراسة التي اعدتها الامانة التنفيذية حول هذا الموضوع، وطلب الى الامين التنفيذي للجنة ان يقدم الى الدورة السابعة توصياته ومقترحاته بشأن متابعة الموضوع. وقد ارفقنا النص الكامل للقرار بهذه الوثيقة.

(١) منشورات اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا رقم 77-1323، بتاريخ ١١ تشرين الثاني /

نوفمبر ١٩٧٧.

E/ECWA/44 and Rev.1 (٢)

E/ECWA/TRANS.2, Part I (٣)

E/ECWA/TRANS.2, Part II (٤)

E/ECWA/TRANS.2/Add.1 (٥)

٤- انجزت الدراسة الشاملة ، التي تغطي الاثني عشر بلدا في المنطقة في كانون الاول / ديسمبر ١٩٧٩ (٦) .

باء- الدراسة

٥- تتألف الدراسة النهائية عن " تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا "، التي اعدتها شعبة النقل والمواصلات والسياحة في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا من المجلدات الثلاثة التالية :

يتضمن المجلد الاول المعنون " نحو غطة نقل متكاملة : عرض " ، خلاصة للمجلد بين الآخرين ، ويسلط الاضواء على المشاكل التي عولجت بالتفصيل في المجلد بين الثاني والثالث ، بالاضافة الى التوصيات ؛

ويتضمن المجلد الثاني المعنون " جوانب الطلب على النقل " الخلفية الاقتصادية للدول الاعضاء ويستعرض التدفقات التجارية ؛

ويصف المجلد الثالث المعنون " التجهيزات والمرافق الاساسية للنقل " البنية الاساسية للنقل وحركته .

٦- وقد حصر نطاق هذه الدراسة بهدف فيها الاولين :

(أ) القيام بمسح وحصص وصفي لمرافق النقل الحالية في المنطقة تشمل وسائط النقل السطحي الرئيسية وهي الطرق والسكك الحديدية والموانئ ، والمرات المائية الداخلية والنقل النهري ، مع الاشارة بصفة خاصة الى المرافق المعنية بالنقل الدولي ؛

(ب) استعراض وتحليل وتقييم خطط وبرامج ومشاريع التنمية الوطنية ذات الصلة بوسائط النقل المذكورة اعلاه ، كما هي متوفرة لدى مختلف الوزارات والهيئات التابعة للدول الاعضاء بهدف تحقيق التكامل بين الانظمة المختلفة .

٧- وتهدف التوصيات المقدمة للتنفيذ في المدى القصير والبعيد الى توفير الارشادات والاقتراحات من اجل تطوير النقل وتكامله بشكل صحيح في منطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا .

ثانيا- الاجتماع المشترك بين الحكومات

٨- بدأت اعمال التحضير للاجتماع المشترك بين الحكومات لتطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا في اوائل النصف الثاني من عام ١٩٧٩ وقبل انجاز الدراسة النهائية . وفي ايلول / سبتمبر ١٩٧٩ ارسلت مذكرة شفوية الى كل الدول الاعضاء في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا حدد فيها موعد الاجتماع وتضمنت دعوة الدول لتسمية ممثلها واقتراح مكان لانعقاد الاجتماع واستفسرت عن امكانية استضافة احدى هذه الدول للاجتماع . وفي كانون الثاني / يناير ١٩٨٠ ، عُمرت ثلاثة بلدان فقط عن رغبتها في حضور الاجتماع ، ولكن أيا منها لم يعرب عن رغبته في استضافته . لذلك تقرر عقد الاجتماع في بيروت بين ٣ و ٧ آذار / مارس ١٩٨٠ .

٩- وفي اوائل شباط/فبراير ١٩٨٠ أرسلت نسخ من المجلد الاول من الدراسة (بما في ذلك الخلاصة والتوصيات) الى البلدان الاعضاء التي كانت قد بعثت باسماء ممثلها في الاجتماع والى منظمات الامم المتحدة والمنظمات الدولية والاقليمية المعنية التي كانت قد ابلغت اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا عن نيتها بالحضور. وعقد الاجتماع كما هو مقرر بين ٣ و ٧ آذار/مارس ١٩٨٠ في بيروت.

١٠- حضر الاجتماع مندوبون عن سبعة اعضاء في اللجنة هي الاردن والبحرين ومنظمة التحرير الفلسطينية وقطر ولبنان ومصر واليمن الديمقراطية، بالإضافة الى ممثلين عن منظمات الامم المتحدة والوكالات المتخصصة والمنظمات المشتركة بين الحكومات والمنظمات الاقليمية.

١١- تركزت مداوالات الاجتماع بصورة رئيسية على المجلد الاول من الدراسة، وخاصة ما تضمنه من توصيات جرت مناقشتها بالتفصيل. وبعد ادخال بعض التعديلات على هذه التوصيات اقرها الاجتماع بالاجماع. واوكلت الى الامانة التنفيذية للجنة الاقتصادية لغربي آسيا مسؤولية متابعة التوصيات وتنفيذها. وترد تفاصيل الاجتماع في التقرير النهائي الذي صدر عنه (٧).

ثالثا - اعمال المتابعة

ألف - المراسلات

١٢- في نيسان/ابريل ١٩٨٠ أرسلت اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا الى الدول الاعضاء مجموعتين كاملتين من الدراسة، بالإضافة الى التقرير الصادر عن الاجتماع المشترك بين الحكومات مرفقين بمذكرة شفوية تشرح خلفية الدراسة والاجتماع المشترك بين الحكومات وتحت السلطات المختصة في الدول الاعضاء على دراسة الوثائق باعوان وارسال ملاحظاتها الى اللجنة، وعلى الاخص بالنسبة الى التوصيات، بما في ذلك اقتراحات هذه الدول حول ما ترثيه من وسائل لتنفيذ هذه التوصيات، وذلك قبل نهاية ايلول/سبتمبر ١٩٨٠، لكي يتسنى للامانة التنفيذية عرض الموضوع على الدورة الثامنة للجنة المقرر عقدها في نيسان/ابريل ١٩٨١.

١٣- وارسلت ايضا مجموعات كاملة من الدراسة والتقرير الصادر عن الاجتماع الى المنظمات والصناديق العربية الاقليمية، وكذلك الى منظمات الامم المتحدة والوكالات المتخصصة والمنظمات غير الحكومية وذلك على سبيل العلم وابداء الملاحظات اذا وجدت.

١٤- تلقت الامانة ردودا موضوعية من دولتين عضوين فقط هما المملكة العربية السعودية والكويت وكذلك من بعض المنظمات. وبالإضافة الى الدعم الواضح لكل التوصيات التي اقرت تقريبا ركزت الردود التي تلقتها الامانة على عدد من مجالات الاولوية الجديدة بالنظر، بما في ذلك النقل البري والنقل البحري والتدريب والتعاون والتنسيق على المستويين الوطني والاقليمي.

١٥- تضمن رد الكويت تعليقات على مختلف التوصيات الواردة في الدراسة وركز على دور التنسيق والتعاون على المستوى الاقليمي ، وكذلك على المستوى العربي الشامل . كما ركز على تنمية مرافق النقل البري واقتراح انشاء شركة عربية للنقل . كذلك اكد على الحاجة الى التدريب على مختلف المستويات وبمختلف الوسائل في ميدان النقل وتحسين جمع البيانات ونشرها .

١٦- وبعد ان اعرب رد المملكة العربية السعودية عن التقدير للدراسة وعن الدعم للتوصيات التي اقترت ، ركز على أهمية النقل البحري ، وعلى ضرورة بناء اساطيل وطنية واقليمية ، وعلى وضع استراتيجية وسياسات للنقل البحري ، وعلى التدريب على مختلف المستويات . كما ركز على تطوير النقل البري بواسطة الطرق والسكك الحديدية ، وأشار الى ان توسيع شبكة السكك الحديدية بحيث تغطي البلاد باكملها وتربطها بصورة فعالة بشبكات الدول العربية المجاورة والشبكات الدولية ، هو موضوع نظر جاد في الوقت الراهن .

باء - البعثات الميدانية

١٧- جرى القيام ببعثات ميدانية خلال فترة ايلول / سبتمبر - تشرين الثاني / نوفمبر ١٩٨٠ بهدف متابعة التوصيات الصادرة عن الاجتماع مع السلطات الحكومية المعنية لتقرير الاولويات وتحدد طرق ووسائل تنفيذ التوصيات ، وسفينة تحديد وصياغة مشاريع النقل على المستويين الاقليمي وشبه الاقليمي . وشملت هذه البعثات كلاً من الاردن والامارات العربية المتحدة والبحرين والمملكة العربية السعودية والجمهورية العربية السورية وقطر واليمن واليمن الديمقراطية . ولا سبب مختلفة تمذرت زيارة البلدان الثلاثة المتبقية .

١٨- وفي مختلف البلدان التي تمت زيارتها اعربت السلطات المختصة عن تقديرها للعمل الذي تحقق وسانددت مفهوم تطوير نظام نقل متكامل في المنطقة . وقد نوقشت التوصيات بصورة معمقة مع المسؤولين المعنيين . وجرى تنفيذ بعض التوصيات ولا يزال بعضها الاخر اما قيد التنفيذ أو قيد الدراسة الجدية .

١٩- وقد اعرب معظم المسؤولين في البلدان الاعضاء التي تمت زيارتها عن الحماس والدعم المعنوي ، وعبروا جميعاً عن موقف ايجابي من التآمل والتعاون الاقليمي . الا انه كان من الصعب التوصل الى معرفة الموقف النهائي لكل بلد بالنسبة الى الاولويات ووسائل تنفيذها . فمعظم بلدان المنطقة تنظر حالياً في خططها الوطنية للتنمية والتنظيم في ميدان النقل ، الامر الذي يشكل نتيجة طبيعية لمعدل التغيير الذي شهدته اقتصاداتها في المدة الاخيرة .

٢٠- حظيت نشاطات الامانة التنفيذية في مجال الاعداد للاجتماع المشترك بين الحكومات واعمال المتابعة التي اعقبته بدعم مالي في شكل مساهمة قدمتها حكومة هولندا .

رابعاً - المقترحات

ألف - التوصيات

٢١- يمكن تصنيف التوصيات التي اقرها الاجتماع الى فئتين . وتشمل الفئة الاولى التوصيات المعدة للتنفيذ في المدى القصير والتي يمكن تنفيذها في المستقبل القريب ، اي في فترة تصل الى خمس سنوات ، وتضم ما مجموعه ثلاثين بنداً تغطي مجالات النقل البري والنقل بالسكك الحديدية والموانئ ، والنقل البحري ، وكذلك الجوانب العامة بما في ذلك اعمال الرصد والتنسيق والتدريب . اما الفئة الثانية من التوصيات فهي معدة للتنفيذ في المدى البعيد ، وهي تشمل ستة بنود ، ويتعلق معظمها بالدراسات المستقبلية التي ينبغي القيام بها في مجالات المشكليات المحددة . وتتعلق هذه المجالات بتطوير النقل البري - النقل على الطرق وبالسكك الحديدية - والنقل البحري والتدريب .

٢٢- وفيما يتعلق بوسائل تنفيذ التوصيات ، فيمكن تصنيفها الى فئتين رئيسيتين . تتناول الفئة الاولى التوصيات التي يمكن تنفيذها اذا اتخذت التدابير بشأنها على المستوى الوطني من قبل الدولة المعنية . وهي تتعلق على الاخص بمسائل التشريعات وتطوير المعاهد الوطنية وسياسات النقل ، والتصديق على الاتفاقيات الدولية ، وانشاء وحدات وطنية لتخطيط النقل ، وتحديد مقاييس ومواصفات موحدة . لذلك فان بلدان اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا مدعوة بصورة افرادية لاتخاذ الاجراءات الضرورية لتنفيذ هذه التوصيات .

٢٣- والفئة الثانية تتناول التوصيات التي يمكن تنفيذها فقط اذا تم التوصل الى اتفاق بشأنها بين مختلف البلدان المعنية في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، على المستوى العالمي والاقليمي وشبه الاقليمي والتي قد تشترك المنظمات الدولية والاقليمية في تنفيذها . ويمكن لهذا الاتفاق ان يتناول اقرار بعض المقاييس الموحدة كتلك التي تتعلق بوزن الشحنات الجائز نقلها على الطرق والاجراءات عند معابر الحدود وانشطة تجارة الترانزيت ونظام موحد لتبيان انواع الطرق وتوحيد انماط مختلف مرافق وتجهيزات النقل . وكذلك يمكن ان تكون ذات صلة ببعض مجالات التدريب وتطوير القوى العاملة ، بالإضافة الى مجالات ونشاطات اخرى تدخل في نطاق عملية التنسيق والتعاون بين البلدان المعنية .

باء - مجالات الاولوية

٢٤- ينبغي في ميدان النشاطات الاقليمية للنقل ، التركيز على الحاجة الى اجراء المزيد من الدراسات ، بما في ذلك المسوحات ودراسات الجدوى ، التي يتعين الاضطلاع بها في مجالات المشاكل ذات الصلة التي حددتها الدراسة . وينبغي توفير المزيد من المعلومات التفصيلية وتحليل البيانات وامعان النظر فيها قبل صياغة اي علاج مناسب والتوصية بتنفيذه من قبل مختلف البلدان الاعضاء المعنية في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا . ومجالات الاولوية المستهدفة هي بصورة رئيسية المجالات ذات الصلة ببعض المشاكل الرئيسية في ميدان النقل . ويمكننا ان نذكر في سلم الاهتمامات والاولويات بالنسبة الى المنطقة الامور التالية :

٢٥- في مجال النقل البحري ، ينبغي ان تزداد مساهمة بلدان منطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا في النقل البحري العالمي والتجارة الدولية اثناء عقد الامم المتحدة الانمائي الثالث، من خلال توسيع نطاق اساطيلها الوطنية للنقل البحري ومشروعاتها المتعددة الجنسية للنقل البحري ، وذلك متشيا مع الحصص التي حددتها لنفسها كهدف ، ولا سيما في مجال صادراتها من البضائع السائبة . وينبغي ان يكون هناك ارتباط وثيق بين تطوير النقل البحري وواجهه المختلفة وبين نمو التجارة الدولية والاقليمية لبلدان اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، مع ملاحظة التقدم التكنولوجي في المستقبل . وينبغي دراسة مشاكل الملاحة البحرية ومختلف ممارسات النقل البحري دراسة دقيقة بغية تحديد النطاق اللازم لزيادة الفوائد التي تعود بها على المنطقة . وينبغي القيام بدراسات متعمقة للموضوع وتفحص مختلف اوجه الملاحة البحرية على المستويين الوطني والمتعدد الجنسيات . وينبغي ان تشمل الدراسة على تحليل محقق للظروف السائدة وان تقدم توصيات صحيحة من اجل التنمية الانسب والاكثر جدوى من الناحية الاقتصادية في هذا الميدان الحيوي من ميادين النقل . ويمكن القيام بهذه الدراسة من قبل فريق متعدد الاختصاصات من منظمات الامم المتحدة المعنية أو تكليف خبراء استشاريين من الخارج للقيام بهذه المهمة . وفي كلتا الحالتين ينبغي على اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا متابعة الدراسة والاشراف عليها ، وذلك وفقا للصلاحيات الموضوعة من قبل اللجنة أو من قبل البلدان الاعضاء المعنية .

٢٦- شددت كل بلدان المنطقة تقريبا على الحاجة الى برامج تدريب في مختلف ميادين النقل وعلى مختلف المستويات . اما عن الموارد المتيسرة والمحتملة لهذا الميدان الاساسي فهي اقل موارد محدودة أو غير مستحتملة بفعالية في معظم الاحيان . وتزداد حالة القوى العاملة في بعض البلدان سواء نتيجة لهجرة الكفاءات . وتوجد على الاخص هوة عميقة بين المهندسين والفنيين من الفئات العليا وبين العمال والمستويات الفنية الدنيا ، الامر الذي يجعل بناء هيكلية اساسية مهمة صعبة . كما تشكل النسبة الكبيرة من الاجانب العاملين في المنطقة مشكلة تقتضي المعالجة .

٢٧- ينبغي النظر في انشاء معاهد للتدريب وتطوير وتعزيز المعاهد القائمة ، ومن المفضل ان يتم ذلك على المستوى شبه الاقليمي والاقليمي منه على المستوى الوطني فقط . كما ينبغي ايضا النظر بتمعن في ميادين التدريب ومختلف الطرق المتبعة لتلبية الاحتياجات القائمة . ويتوقف مستقبل المنطقة الى حد بعيد على تنمية القوى العاملة فيها اكثر من تنمية اي مورد آخر .

٢٨- واول خطوة يمكن اتخاذها في ميدان النقل الحيوي هي القيام بعملية مسح . وينبغي ان يكون المسح المقترح دقيقا وشاملا بحيث يغطي كل الموارد المتوفرة والاحتياجات الحالية والمرتقبة ، وان يقترح في النهاية خطة عمل مفصلة لمعالجة المشكلة بمختلف جوانبها . وقد يكون من الضروري القيام بسلسلة دراسات لاحقة لدى تنفيذ خطة العمل الموصى بها في هذا المسح . ويمكن القيام بهذا المسح بالاشتراك وبالتعاون مع منظمات اخرى تابعة للامم المتحدة او منظمات عربية اقليمية معنية او عن طريق خبراء استشاريين مختصين . الا ان ذلك ينبغي ان يكون موضع متابعة من قبل اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا وتحت اشرافها .

٢٩- وسوف يظل ميدان النقل البرى عاملاً اساسياً في تطوير النقل في كل بلدان المنطقة . وسيظل تطوير وتوسيع وتحسين وصيانة الطرق من الامور الجوهرية ويمكن الاضطلاع به بصورة فعالة من قبل السلطات الوطنية المعنية . وينبغي سد الثغرات في الشبكة الاقليمية ، كما يتعين رسط شبكات الطرق الرئيسية الوطنية والاقليمية بالشبكات الاخرى في اوروبا وافريقيا وآسيا بصورة تدريجية ، بحيث يمكن ملاحقة النمو في نشاطات النقل الدولي .

٣٠- ينبغي النظر بعناية في انشاء شبكة مناسبة من السكك الحديدية . ان تكاليف تشغيل وصيانة هذه الشبكات تكون عادة اقل من تكاليف الانواع الاخرى من النقل البرى . ولكنها تتطلب قدراً اكبر من الاستثمارات المالية . وعلى العموم ، يشكل النقل بالسكك الحديدية لمسافات تزيد على ٢٠٠ كيلومتر واسطة اقتصادية للنقل . وبأية حال ، وقبل القيام بمشاريع كبرى لتجديد وتحسين شبكات السكك الحديدية القائمة ، أو لبناء شبكات جديدة ، في أى بلد من البلدان الاعضاء أو على المستوى الاقليمي أو شبه الاقليمي ، ينبغي ان يدرس كل مشروع وان يحلل بعناية . والمستهدف من اية شبكة اقليمية للسكك الحديدية ان تلبي احتياجات النقل البرى على الصعيد القطرى ، فضلاً عن تحقيق الارتباط مع شبكات السكك الحديدية الاخرى وخدمة حركة المرور الدولية .

٣١- وكما اقترحت بعض بلدان المنطقة يوصى باجراء دراسة مقارنة للنقل البرى ، تشمل النقل على الطرق والنقل بالسكك الحديدية . ومن المفضل في بادىء الامر ان تغطي الدراسة بلداً واحداً في المنطقة ، هو المملكة العربية السعودية ، وان تكون بمثابة دراسة حالة . وينبغي ان تغطي هذه الدراسة الشبكات القائمة والمرتبطة ، بالإضافة الى تجديد وبناء السكك الحديدية التي تربط البلد وشبكاته الوطنية بالشبكات الاخرى المحيطة بالمنطقة . ومن الواضح ان هذه الدراسة ستكون ذات تأثير على شبكة السكك الحديدية الاقليمية الشاملة المرتبطة وعلى امكانيات التكامل الفعال على المستوى الدولي . وينبغي ان تشمل هذه الدراسة مختلف جوانب النقل بالسكك الحديدية ، ويمكن القيام بها بمساعدة خبراء استشاريين متخصصين . غير ان هذه الدراسة ، في حال الموافقة على القيام بها ، ينبغي ان تكون تحت اشراف اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا .

٣٢- اقرت مختلف المنظمات الوطنية والاقليمية والدولية بالحاجة الى وضع خرائط دقيقة وملائمة للنقل في المنطقة . وتعمل بعض المنظمات العربية في الوقت الراهن في هذا الميدان وينبغي التعاون معها وكذلك مع الهيئات الاخرى المعنية . ولتشجيع السياحة في المنطقة ، يوصى بوضع خرائط سياحية ملائمة كتلك التي وضعت في اماكن اخرى ، وذلك بالنسبة الى كل بلد وبالنسبة الى منطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا عموماً . ويمكن للجنة الاقتصادية لغربي آسيا ان تضطلع بهذه المهمة اذا ما تأمن لها الدعم من قبل بعض المشروطات المهمة بالامر كما حدث للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمعيط الهادى بالنسبة الى " خريطة الطريق الاسيوية الدولية " .

جيم - الدعم المطلوب

٣٣- حاولت شعبة النقل والمواصلات والسياحة في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ، رغم موارد المتواضعة للغاية ، الاشتراك في تنفيذ التوصيات التي اقرت في الاجتماع المشترك بين الحكومات ، من خلال برنامجها العادي للعمل والاولويات . وفي برنامج العمل الحالي لفترة السنتين ١٩٨٠ - ١٩٨١ ، تم ادخال العناصر والنشاطات البرنامجية التالية ، بالإضافة الى اعمال المتابعة للدراسة وللإجتماع المشترك بين الحكومات :

(أ) تنسيق النقل وتوحيد انماطه ، بما في ذلك تطبيق الاتفاقيات الدولية والاقليمية ؛

(ب) استعمال الممرات المائية الداخلية والملاحة الساحلية ؛

(ج) الطرق الرافدة والنقل الصحراوي ؛

(د) تنمية امكانيات السياحة في المنطقة الشمالية من اللجنة .

٣٤- ويتضمن برنامج العمل المقترح لفترة السنتين ١٩٨٢ - ١٩٨٣ ما يلي :

(أ) تنسيق النقل وتوحيد انماطه لتسهيل الاجراءات عند معاير الحدود ؛

(ب) تنمية مشروعات النقل البحري الوطنية والمتعددة الجنسيات ؛

(ج) تحسين صيانة الطرق ؛

(د) تكامل وتحسين شبكات السكك الحديدية ؛

(هـ) مسح الاحتياجات الى التدريب في ميادين محددة من النقل ؛

(و) وضع استراتيجية لتنمية السياحة في منطقة اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا .

٣٥- ومن الواضح ان مجالات الاولوية المستهدفة في برنامج العمل العادي تتماشى مع مجالات الاولوية الرئيسية الموصى بها للمتابعة والبحث . وبناء على ذلك ، فان الدعم المطلوب للقيام بالدراسات المقترحة في مجالات الاولوية المقررة في مجال النقل ينبغي ان يؤمن من المصادرات الخارجة عن الميزانية ، الامر الذي سيسمح الامانة بالتنفيذ للجنة الاقتصادية لغربي آسيا من القيام بفعالية وعلى الوجه الصحيح بالدراسات اللازمة ، سواء تلك التي تتولاها بنفسها أو تلك

التي تتولى تنسيقها والاشراف عليها . وتدعو الحاجة الى توفير موارد اضافية للقيام بالمسح الخاص بالتدريب والدراسة المتعلقة بالملاحة البحرية والدراسة المقارنة حول النقل البرى . وسيقرر مقدار هذا الدعم اذا تم اقرار الاعمال المقترحة واوصى بتنفيذها من قبل اللجنة أو من قبل اى من البلدان المعنية الاعضاء في اللجنة .

٣٦- وينبغي التأكيد على ان الدراسات الموصى بها ، بالاضافة الى الدراسات الاخرى التي يمكن ان تستجد في شكل دراسات تفصيلية أو دراسات جدوى ، سيجرى النظر فيها بالتعاون الكامل مع مختلف منظمات الامم المتحدة والمنظمات الدولية والمنظمات الاقليمية العربية المعنية . ويمكن ان تنجز الدراسات وان تصبح جاهزة في غضون عامين من تاريخ البدء أو من تاريخ توفير الموارد اللازمة لمباشرة العمل .