

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

أوراق موجزة
الإعداد للمؤتمر الوزاري الخامس لمنظمة التجارة العالمية
كانكون - المكسيك، ١٠-١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣

تجارة الخدمات في قطاع النقل البري

بسام عناني (*)

ملاحظة: الآراء الواردة في هذه الوثيقة هي آراء المؤلف وليست بالضرورة آراء الإسكوا.
(*) مسؤول أول شؤون اقتصادية، فريق تسهيل النقل والتجارة (نقل بري) بدائرة العولمة والتكامل الإقليمي.

تصدير

في إطار سعيها لزيادة المعونة الفنية إلى الدول العربية في مجال قضايا منظمة التجارة العالمي، أعدت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) مجموعة من الأنشطة لتحضير الدول العربية للمساهمة في المؤتمر الوزاري الخامس لمنظمة التجارة العالمية، الذي سينعقد في مدينة كانكون بالمكسيك في الفترة ١٠-١٤ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٣.

جاء الإعداد لهذا المؤتمر في عدة مراحل هي: إعداد مجموعة من أوراق العمل الموجزة تتناول كافة القضايا المطروحة للتفاوض في منظمة التجارة العالمية. وقد قام بإعدادها نخبة من الخبراء العرب المشهود لهم بالكفاءة بالإضافة إلى الجهد الذي بذله خبراء سكرتارية الإسكوا. وقد قام بمراجعة وتنقيح هذه الأوراق متخصصون لديهم خبرة كبيرة في هذا المجال، وقام بطباعتها ونشرها قسم خدمات المؤتمرات في سكرتارية الإسكوا. وسيتم تنويع ذلك بعقد اجتماعين، الأول على مستوى الخبراء، ويتناول في مناقشته ما تم إنجازه في المفاوضات الجارية في منظمة التجارة العالمية من القضايا التي يشملها برنامج عمل الدوحة، وموقف الدول العربية في هذه الجولة من المفاوضات، وإعداد توصيات تشكل بلورة لتلك القضايا في إطار الاستعداد للمؤتمر الوزاري الخامس للمنظمة، والثاني على مستوى الوزراء العرب وسيشارك فيه مسؤولون عن قضايا منظمة التجارة العالمية، ورؤساء منظمات دولية وعربية، وخبراء، وممثلون عن القطاع الخاص العربي، والجمعيات الأهلية. وسوف يتناول الموضوعات التي يتوقع طرحها في مؤتمر كانكون والموضوعات التي تهم الدول العربية.

وقد حققت الإسكوا هذا الإنجاز في إطار تعاونها الوثيق مع المنظمات العربية والدولية، وبشاركها في تنظيم الاجتماعين جامعة الدول العربية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (أنكتاد). وقدم كل من البنك الدولي ومركز بحوث التنمية الدولية (كندا) دعماً مالياً لإنجاز هذا المشروع. وإني أنتهز هذه الفرصة لأقدم إليهما خالص الشكر والتقدير. ونأمل أن تشجع هذه المبادرة منظمات دولية وعربية أخرى على دعم أنشطة الإسكوا التي يكون بعضها على شكل معونة فنية وبناء القدرات في الدول العربية في مجالات مختلفة ذات علاقة وثيقة بتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول الأعضاء، بما في ذلك تحديد الآثار الاقتصادية والاجتماعية للمستجدات الدولية المتسارعة.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الإسكوا قامت منذ انتهاء أعمال المؤتمر الوزاري الرابع لمنظمة التجارة العالمية في الدوحة، بإنجاز العديد من الأنشطة التي تناولت قضايا النظام التجاري العالمي الجديد. وتتنوع هذه الأنشطة ما بين تدريب للعاملين في مجال التجارة الدولية في الدول العربية، وعقد اجتماعات على مستوى الخبراء، وتقديم الخدمات الاستشارية، والاستجابة لطلب أي دولة عضو لدراسة قضايا تهمها في هذا المجال، مثل الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية. وكان للتعاون مع منظمة التجارة العالمية والمنظمة العالمية للملكية الفكرية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، أثر كبير في إنجاز العديد من هذه الأنشطة.


يشمل برنامج الدوحة للتنمية موضوعات كثيرة يجري عليها التفاوض حالياً مثل الزراعة، والخدمات، والتجارة والبيئة، والنفوذ إلى الأسواق للمنتجات غير الزراعية، وقواعد منظمة التجارة العالمية (الدعم ومكافحة الإغراق والترتيبات التجارية الإقليمية)، ونظام فض المنازعات، وقضايا تتعلق بالجوانب التجارية لحقوق الملكية الفكرية. وهناك قضايا ستستمر في المستقبل إذا ما توصلت الدول الأعضاء إلى إجماع على طرق التفاوض بشأنها، وهي التجارة وعلاقتها بالاستثمار، والتجارة

وسياسة المنافسة، والشفافية في المشتريات الحكومية، وتسهيل التجارة. كما أن هناك موضوعات جاءت ضمن إعلان الدوحة من بينها التجارة والديون والمال، والتجارة ونقل التكنولوجيا، وهي تخضع لدراسة في مجموعات العمل التي شكلت لهذا الغرض. وهذه الموضوعات سنتناولها تفصيلاً هذه الأوراق الموجزة.

إننا إذ نقدم المجموعة من الدراسات الموجزة نتمنى أن يستفيد منها متخذو القرار في الدول العربية، والباحثون، والعاملون في مجال التجارة الدولية، والمتقنون العرب. ونأمل أن تكون ذات فائدة للدول العربية، لتتمكن من الاستفادة من الفرص التي يتيحها نظام التجارة العالمي الجديد.

إن عالم اليوم تحركه المصالح الاقتصادية والشركات متعددة الجنسيات، وتعمل الدول جاهدة على جذب المزيد من الإستثمارات الأجنبية لإقامة المشروعات الإنتاجية وتشغيل العديد من الباحثين عن فرص عمل، وزيادة معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وليس أمام الدول العربية سوى العمل وبذل المزيد من الجهد في مجالات زيادة الإنتاج وتحقيق شروط الجودة والتدريب وغيرها، لتجد منتجاتها مساحة في الأسواق العالمية.

وستعمل الإسكوا معكم دائماً لتحقيق ذلك، والله الموفق.



مرفت تلاوي
وكيل الأمين العام للأمم المتحدة
الأمين التنفيذي للإسكوا

المحتويات

الصفحة

ج	تصدير
١	مقدمة
٣	أولاً - تصنيف خدمات النقل البري في الاتفاقية العامة للتجارة
٦	ألف - خدمات النقل البري Inland Transport
	ثانياً- مراجعة لإلتزامات الدول في قطاع النقل البري ضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات
١٢	ألف - الإلتزامات في مجال تقديم الخدمات
١٢	باء - الإلتزامات المحددة لبعض الدول في خدمات النقل البري
١٥	ثالثاً - مقترحات بشأن الإلتزامات في مجال تحرير تجارة الخدمات في النقل البري في دول الإسكوا
٢٨	رابعاً - التوصيات
٣١	

مقدمة

تعتبر الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) ذات أهمية خاصة كونها تقوم على مبدأ "التحرير التدريجي للخدمات". وفي قطاع النقل البري، يعتبر الموضوع بالذات شائكاً نظراً لتعدد القيود القائمة وكذلك تعدد الجهات المسؤولة عن تشغيل هذا القطاع وإدارته. ويعتبر النقل البري بشقيه الطرقي والسككي في دول الإسكوا من أكثر القطاعات تشعباً وتعقيداً، نظراً لتعدد أنشطة العمل فيه، سواء فيما يتعلق ببنية الأساسية، أو بنظام التشغيل والإدارة، أو بالأساطيل والمعدات المستخدمة لتشغيله وصيانته. ويندرج تحت كل واحدة من هذه المكونات العديد من البنود التي تتحكم في تشغيله وإنتاجيته. فعلى سبيل المثال لا الحصر، تندرج في مجال نظم التشغيل والإدارة بنود عديدة تتعلق بالتراخيص المعطاة لشركات النقل، ونظم التسعير، والسياسات المتعلقة بالتشغيل، مثل ساعات العمل والحوالات القصوى والأبعاد الكلية المسموح بها وغيرها. ولا بد من الإشارة هنا إلى أن عملية التحرير التدريجي للخدمات في قطاع النقل لا بد أن تولي الاتفاقيات الثنائية التي تعقدها دول الإسكوا فيما بينها أو مع الدول المجاورة اهتماماً خاصاً، فقد لعبت هذه الاتفاقيات دوراً كبيراً في تسهيل حركة وانتقال البضائع والأشخاص. وهناك أيضاً العديد من الاتفاقيات متعددة الأطراف، مثل اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية، وقد يكون من الصعب تجاهل هذه الاتفاقيات الثنائية والمزايا العديدة التي توفرها، مثل منح أفضلية نقل الركاب والبضائع على الوسائط الوطنية وإعفاء وسائط النقل من الرسوم.

ويجب التنويه هنا بالمشاكل العديدة التي تحيط بالأمور التنظيمية السائدة في قطاع النقل البري وخاصة في مجال النقل الطرقي في معظم دول الإسكوا. ومن أهم هذه وجود شركات صغيرة عديدة لا يتجاوز عدد أصحابها أشخاصاً قليلاً تقوم بنشاطات النقل بين المدن وداخلها. فهذه تصبح مهددة في حالة تحرير مثل هذه الخدمات، لعدم قدرتها على الوقوف أمام الشركات العملاقة التي سوف تستأثر بتقديم كافة خدمات النقل البري على حساب الشركات المتواضعة.

ولقطاع النقل البري خاصية هي أن النشاطات الداخلة فيه متنوعة ليس بينها عامل مشترك. فمثلاً بينما يحتاج نشاط النقل بالسكك الحديدية إلى حجم استثمار ورأسمال كبير، نجد أن النقل بالتاكسي والباص يحتاج إلى حجم استثمار ضئيل بالمقارنة، كما أن حجم العمالة المطلوبة يتأرجح بين الحاجة إلى أعداد كبيرة من اليد العاملة كما في قطاع السكك الحديدية وبين الحاجة إلى عدد ضئيل من العمالة في بعض النشاطات الأخرى، إضافة إلى العوامل المتعلقة بدرجة تركيز خدمات هذا القطاع. وفي الوقت الذي تتحكم في قطاع النقل بالسكك الحديدية سياسات احتكارية، نجد أفراداً مدربين يديرون خدمات النقل بالتاكسي أو النقل على الطرق.

وتتراوح طبيعة النقل على الطرق بشكل كبير بين بلدان الإسكوا، فبينما نجد أن نسبة استخدام التاكسي أو الباص في سوريا تشكل أعلى نسبة، نجد أن نسبة استخدام السيارة الخاصة في الإمارات العربية المتحدة أو المملكة العربية السعودية هي الأعلى، بينما يتوزع استخدام النقل في جمهورية مصر العربية في داخل المدن وما بينها على المترو والتاكسي والباص والسرفيس. كذلك فإن استخدام السكك الحديدية لنقل الركاب مثلاً مقتصر على بلدان محددة في منطقة الإسكوا، هي سوريا والعراق ومصر، وبشكل أقل المملكة العربية السعودية والأردن. ويثير هذا الاختلاف الكبير بحد ذاته صعوبة في معالجة قضايا تحرير خدمات النقل البري في منطقة الإسكوا بشكل جماعي، ولا بد من دراسة هيكل ومؤسسية قطاع النقل البري في كل بلد بشكل منفصل.

ويمثل نقل البضائع على الطرق النسبة الأعلى في منطقة الإسكوا، خاصة في البلدان التي لا توجد فيها شبكة سكك حديدية، وقد أدى هذا إلى تطوير أساطيل النقل بالشاحنات إلى أعداد كبيرة، فعلى سبيل المثال، يصل عدد المركبات لنقل البضائع في مصر حوالي ١,٢٨ مليون، وفي المملكة العربية السعودية ١,١٧ مليون، مقارنة ب ٦٥,٤٦ مليون في الولايات المتحدة الأمريكية و ٣,٧٢ مليون في كندا.^(١)

ولعل قطاع النقل البري من أكثر القطاعات التي تتلقى الدعم بأشكاله المختلفة، سواء الدعم المباشر أو غير المباشر أو الدعم المتقاطع. وهذا الأمر يحتاج إلى دراسة متأنية قبل الدخول في مفاوضات تحرير خدمات النقل البري، وخاصة فيما يتعلق بخدمة نقل الركاب داخل المدن. فقد يتسبب رفع الدعم كجزء من تحرير الخدمات في توقف العديد من خدمات النقل داخل المدن، وما ينجم عن ذلك من حرمان شرائح كبيرة من المستخدمين خاصة ذوي الدخل المحدود من هذا المرفق الحيوي، أما إذا أبقى على الدعم فستتحمل حكومات المنطقة خسائر باهظة لصالح الشركات الأجنبية، التي ستستفيد من هذا الدعم في حال حصولها على حق تشغيل مرافق النقل العام داخل المدن.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن تحرير قطاع النقل البري يرتبط بعوامل كثيرة ومن أهمها وسائل تحديد أسعار النقل والتي تخضع بالغالب لقوى السوق، والنفوذ إلى الأسواق خاصة فيما يتعلق بإزالة العوائق أمام حركة النقل الدولي والترانزيت، وإجراءات العبور عند نقاط الحدود، وهذه بدورها تشكل عاملاً هاماً يساعد كثيراً في تحرير ورفع كفاءة قطاع النقل البري، وفي منطقة الإسكوا بالذات فإن عوائق تسهيل النقل البري عند نقاط الحدود متعددة وتعزى أساساً إلى الاختلاف في الإجراءات الحدودية المتبعة واختلاف أبعاد وأوزان وسائل النقل المسموح بها وتعدد الجهات الحكومية التي يناط بها إجراءات مختلفة، إضافة إلى غياب استخدام تكنولوجيا إدخال المعلومات إلكترونياً في معظم الأحيان والاكتفاء بالتعبئة اليدوية للمستندات المتعددة والتي تختلف بطبيعتها وعددها من بلد إلى آخر.

تتناول هذه الورقة باستعراض سريع تصنيف خدمات النقل البري للاستفادة منها في إطار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، وبعد ذلك تتناول أهم الالتزامات التي تقدمت بها بعض الدول في خدمات النقل البري وتناقشها بهدف الاستفادة منها في وضع المقترحات بشأن الالتزامات التي يمكن لدول منطقة الإسكوا الاسترشاد بها خلال المفاوضات، للنظر في إمكانية وجدوى تقديم التزامات محددة لخدمات النقل البري وأخيراً تقدم الورقة بعض التوصيات حول هذا الموضوع.

أولاً- تصنيف خدمات النقل البري في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

يشمل تصنيف خدمات النقل والاتصالات الذي أقرته الأمم المتحدة^(١) أربع مجموعات رئيسية

هي:

- خدمات النقل البري؛
- خدمات النقل المائي؛
- خدمات النقل الجوي؛
- خدمات مساعدة ومكملة للنقل.

ويبين الشكل ١ تفصيلاً لهذه المجموعات الرئيسية، التي تنقسم بدورها إلى مجموعات فرعية، وقد حدد رمز (CPC Number) لكل من المجموعات الرئيسية والفرعية كما هو واضح في الشكل.

حسب تصنيف الخدمات في الاتفاقية ضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، المبين في الجدول ١، تندرج خدمات النقل تحت المجموعة رقم (١١)، ويندرج تحتها تسع مجموعات فرعية هي:

- خدمات النقل البحري 11-A
- خدمات نقل مائي داخلي 11-B
- خدمات النقل الجوي 11-C
- خدمات النقل الفضائي 11-D
- خدمات النقل بالسكك الحديدية 11-E
- خدمات النقل على الطرق 11-F
- خدمات النقل بخطوط الأنابيب 11-G

ومن المهم إدراك أن تصنيف خدمات النقل في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات لا يتنافى مع تصنيف الأمم المتحدة، وقد أعطي كل من الخدمات رمز حسب تصنيف الأمم المتحدة، يتم على ضوءه تحديد التزامات الدول تجاهه. وفي مجال النقل على الطرق، حددت أصلاً في الوثيقة MTN.GNS/W/120 خمسة تصنيفات لهذه الخدمات هي: نقل الركاب، ونقل البضائع، وتأجير الشاحنات بسائق، وصيانة واصلاح معدات نقل الطرق، وخدمات مساندة لخدمات النقل على الطرق. وهذه القائمة استرشادية وليست إلزامية. وهنا تجب الإشارة إلى أن هذا التصنيف يقل تفصيلاً وبشكل واضح عن التصنيف الذي أقرته الأمم المتحدة والذي يمكن الأخذ به في جداول الالتزامات. فالأخير يميز، كما سنبين لاحقاً، ما بين عشرة أنواع لنقل الركاب، وسبعة أنواع لنقل البضائع، واثنان للصيانة وأربعة أنواع للخدمات المساندة.^(٢) وقد ينظر إلى هذا التوسع في التصنيف على أنه يشكل عائقاً أمام التحرير التدريجي للخدمات، بيد أن هذه الدرجة من التفصيل في تصنيف الخدمات قد تكون أحياناً ضرورية، ففي خدمات نقل الركاب سواء بالتاكسي أو الباص أو غيره نجد أن نظم الترخيص والدعم وكذلك القوانين المنظمة لها تختلف فيما بينها بدرجة كبيرة، مما يجعل دمجها في تصنيف

United Nations, "Central Product Classification (CPC), Statistical Papers, Series M No 77, version 1, 1991. (١)

.WTO, Land Transport Services, s/c/w/60, 28 October 1998 (٢)

الجدول ١- تصنيف قطاع الخدمات
ضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

١	خدمات التجارة
٢	خدمات الاتصالات
٣	خدمات الإنشاء والخدمات الهندسية ذات العلاقة
٤	خدمات التوزيع
٥	خدمات التعليم
٦	الخدمات البيئية
٧	خدمات التمويل
٨	خدمات الصحة والخدمات الاجتماعية
٩	خدمات السياحة وخدمات السفر
١٠	خدمات التربية والثقافة والرياضة
١١	خدمات النقل
١٢	خدمات أخرى غير مصنفة

ألف - خدمات النقل البري (71) Inland Transport^(٤)

وتشمل هذه المجموعة كلاً من خدمات النقل بالسكك الحديدية (711) وخدمات النقل على الطرق (712) على النحو التالي:

١- خدمات النقل بالسكك الحديدية (711)

(أ) المجموعة الأولى: خدمات نقل الركاب (7111)

وهذه تشمل خدمات نقل الركاب بين المدن (71111) بغض النظر عن المسافة المقطوعة أو نوعية الخدمة (درجة الراكب). كما تشمل النقل الحضري (71112) بالسكك الحديدية.

(ب) المجموعة الثانية: خدمات نقل البضائع (7112)

وتنقسم هذه الخدمة إلى مجموعات طبقاً لنوعية البضائع المنقولة على النحو التالي:

- نقل بضائع مجمدة أو مثلجة (71121)
- نقل المواد السائلة أو الغازية (71122)
- نقل الحاويات (71123)
- نقل البريد (71124)
- نقل أنواع أخرى (71129)

(ج) المجموعة الثالثة: خدمات الدفع والجر 71130

وهذه الخدمة خاصة باستخدام وحدات الجر "القاطرات" في أحواش الفرز أو الخطوط الفرعية داخل مصانع أو مخازن للغير على أساس عقود استخدام هذه الوحدات.

^(٤) دراسة الآثار العامة للتجارة في الخدمات (GATS) على سياسات قطاع النقل البري في جمهورية مصر العربية، التقرير النهائي، وزارة النقل والمواصلات، هيئة تخطيط مشروعات النقل، الجزء الثاني، يونيو ١٩٩٩.

ويلاحظ أن هذا المجال نادراً ما يطبق في خطوط السكك الحديدية في منطقة الإسكوا إذ أن التعاقدات التي تقوم بها السكك الحديدية تتضمن تقديم خدمات نقل متكاملة من وحدات جر وعربات بضائع وتشغيلها.

٢- خدمات نقل بري أخرى (712)

وتتضمن ثلاث مجموعات خدمة فرعية:

(أ) المجموعة الأولى: خدمات نقل الركاب المنتظمة (7121) وهي تشمل:

١- خدمات النقل الحضري والضواحي (71211-71212)

وهذه تشمل خدمات النقل المنتظمة والتي تحتوي على عدة مواقف للركاب عبر الطرق السريعة وداخل المدن، وتشمل وسائل النقل مثل الباصات والمترو وغيرها التي تعمل ضمن حدود مدينة محددة أو عدة مدن مجاورة، وتتبع خطوطاً محددة، وتتوقف عند محطات محددة لإنزال وتحميل الركاب ضمن جداول محددة، وتقدم خدماتها للجميع دون استثناء. وتستثنى من هذه خدمات الركاب الذين يستخدمون القطارات داخل المدن التي تقع تحت تصنيف 71112.

٢- خدمات النقل الحضري والضواحي الخاصة 71212

وتشمل خدمات حافلات المدارس المبرمجة لنقل الطلاب بين منازلهم والمدارس، وبين المدارس ضمن حدود مدينة معينة أو مجموعة مدن متجاورة، وتشمل النقل بين مركز المدينة والمطارات والمحطات المحيطة عن طريق الحافلة المخصصة لعدد من الركاب مع السائق. وتقدم هذه الخدمات عبر مسارات مخصصة وحسب جداول زمنية محددة، لشريحة معينة من المستخدمين، وتشمل معظم الرحلات الفردية تحميل أو تنزيل الركاب وليس الإثنان معاً.

وتستثنى من هذا التصنيف خدمات سيارات الأجرة التي تقع تحت تصنيف 71221 وكذلك خدمات السيارات غير المنتظمة بسائق والتي تقع تحت تصنيف 71222.

٣- خدمات نقل ركاب منتظمة بين المدن (71213)

وتشمل الخدمات المنتظمة لنقل الركاب على الطرق بالسيارات بجدول محددة مسبقاً كذلك نقل أمتعة الركاب المسافرين.

٤- خدمات نقل خاصة (71214)

وتشمل خدمات منتظمة لنقل الطلاب سواء بين منازلهم ومدارسهم أو بين مدارس في مواقع مختلفة داخل المدن، وكذلك خدمات النقل إلى المطارات أو محطات النقل المتواجدة في مراكز مدن أخرى سواء بالباص أو الليموزين متعدد الركاب مع سائق.

٥- خدمات أخرى منتظمة لنقل الركاب (71219)

وتشمل نقل الركاب بوسائل ميكانيكية غير مصنعة مثل "التفريك".

(ب) المجموعة الثانية: خدمات نقل ركاب غير منتظمة (7122)

وتشمل الخدمات التالية:

- ١- خدمات سيارات الأجرة (71221)
وتشمل خدمات داخل المناطق الحضرية، وفي الضواحي، وبين المدن.
- ٢- خدمات سيارات الأجرة الليموزين (71222)
تشمل خدمات الانتقال بالسيارة مع السائق عدا عن خدمات سيارات الأجرة، وتقدم لمرة واحدة لعدد من الركاب المتجهين إلى وجهة واحدة.
- ٣- خدمات حافلات الأجرة (71223)
وقد جرى تحرير هذين النوعين من الخدمات وبالذات خدمات سيارات الأجرة الليموزين بالسائق، في كثير من دول المنطقة مثل مصر والمملكة العربية السعودية والأردن منذ فترة طويلة. وهناك العديد من الشركات العالمية المرخص لها بالعمل في هذه الخدمات، وهي أساساً خدمات سياحية تعمل غالبيتها في المناطق السياحية، كالمطارات والفنادق ويجري التصريح بها عادة للشركات التي تعمل في مجال الخدمات السياحية، بما في ذلك "النقل السياحي"، من وزارات السياحة المختصة طبقاً للضوابط المعمول بها منذ فترة طويلة.
- ٤- خدمات نقل ركاب بوسائل يجرها إنسان أو حيوان (71224)
وهذه الخدمة لا مجال لها في النقل بين المدن في دول منطقة الإسكوا.
- ٥- خدمات نقل ركاب أخرى غير مجدولة (71229)
مثل النقل بسيارات تاكسي الأقاليم كما في جمهورية مصر العربية.

(ج) المجموعة الثالثة: خدمات نقل البضائع (7123)

كما هو الحال في نقل البضائع بالسكك الحديدية، هناك تقسيم نوعي طبقاً للبضائع المنقولة بالشاحنات على الطرق على النحو التالي:

- نقل المواد المجمدة والمتلجة (71231)
 - نقل السوائل والغازات (71232)
 - نقل الحاويات (71233)
 - نقل الأثاث (71234)
 - نقل البريد (71235)
- ويلاحظ أن هذا التقسيم يختلف بعض الشيء عما في بعض دول الإسكوا فعادة ما تقوم مؤسسات النقل بنقل نوعيات مختلفة من البضائع، فالشاحنة نصف المقطورة يمكنها نقل البضائع العامة أو البضائع المعبأة في أكياس أو الحاويات، كما أن البعض منها مجهز بجوانب معدنية لتمكينه من نقل البضائع الصب، وهذا يمكن لوسيلة النقل التعامل مع نوعيات مختلفة من البضائع طبقاً لاحتياجات السوق.
- نقل البضائع بوسائل يجرها الإنسان أو الحيوان (71236)
 - نقل أنواع أخرى من البضائع (71239)

(د) المجموعة الرابعة: خدمات تأجير الشاحنات (7124)

- تأجير الشاحنات بسائق (71240)

إن الاتجاه السائد في معظم بلدان الإسكوا هو أن يعهد بعملية النقل إلى جهة مختصة، إما شركة نقل أو متعهد نقل، يقوم بتنفيذها كجزء من سلسلة متكاملة، منها الشحن والتفريغ والتخليص وما إلى ذلك.

٣- خدمات مساندة للنقل (74)

وتتضمن هذه المجموعة أربع مجموعات فرعية هي:

- خدمات تداول البضائع (741)
- خدمات التخزين والمستودعات (742)
- خدمات مساعدة للنقل بالسكك الحديدية (743)
- خدمات مساعدة للنقل البري (744)

(أ) المجموعة الأولى: خدمات تداول البضائع (741)

١- تداول الحاويات (7411)

تتضمن هذه الخدمات تداول الحاويات في المحطات المخصصة لها للقيام بأعمال الشحن والتفريغ في الموانئ من وعلى ظهر السفن، وكذلك من وعلى وسائل النقل ومعظم محطات الحاويات في بلدان الإسكوا موجودة في الموانئ البحرية، باستثناء الميناء الجاف في الرياض في المملكة العربية السعودية.

٢- خدمات تداول بضائع عامة (7419)

تتضمن هذه النوعية خدمات تداول البضائع في الموانئ (شحن وتفريغ) وغيرها من الأعمال المصاحبة لذلك.

كما تتضمن أيضاً خدمات الشحن والتفريغ في المطارات لنقل الركاب والبضائع، والمحطات النهائية (Terminals) سواء للركاب أم البضائع.

وهذه الخدمات بالمعنى المتعارف عليه تؤديها مؤسسات ذات إمكانات ومعدات متخصصة في أعمال الشحن والتفريغ، ولا تتوافر حالياً إلا في الموانئ. أما في الداخل فإن شحن وتفريغ البضائع العامة يتم في موقع التسليم بالمعدات المتاحة.

(ب) المجموعة الثانية: خدمات التخزين والمستودعات (742)

وتشمل خدمات التخزين لنوعيات البضائع المختلفة.

١- تخزين المواد المجمدة والمثلجة (7421)

ويتضمن هذا النشاط كافة أنواع المواد الغذائية بما فيها اللحوم ومنتجات الألبان.

٢- تخزين المواد السائلة أو الغازية (7422)

٣- نوعيات أخرى من التخزين أو المستودعات (7429)

(ج) المجموعة الثالثة: خدمات مساعدة للنقل بالسكك الحديدية (743)

وتتضمن الخدمات الآتية:

١- خدمات محطات ركاب (74300)

٢- خدمات تخزين (7430)

(د) المجموعة الرابعة: خدمات مساعدة للنقل البري (744)

وتتضمن العديد من الخدمات:

١- محطات الباصات (7441)

وتشمل خدمات محطات الركاب بالحافلات بأنواعها المختلفة سواء أكانت داخل المناطق الحضرية أو الإقليمية أو لخدمة الركاب بين المدن.

٢- خدمات إدارة وتشغيل الطرق والكباري والأنفاق (7442)

وتشمل الخدمات المتعلقة بصيانة الكباري والأنفاق والطرق بموجب عقود.

٣- مواقف انتظار السيارات (7443)

تتناول هذه الخدمات مواقف انتظار السيارات بمختلف أنواعها سواء أكانت مرائب متعددة الطوابق أم ساحات مكشوفة وما إلى ذلك.

٤- خدمات مساعدة أخرى للنقل على الطرق (7449)

تتناول هذه النوعية خدمات الصيانة والإصلاح الخفيف لمختلف وسائل النقل البري على الطرق.

٥- وكلاء نقل البضائع (7480)

يشمل هذا النشاط متعهدي النقل ووكلاء السفر وما إلى ذلك.

٦- خدمات أخرى مساعدة للنقل (7490)

تشمل هذه الخدمات أعمالاً مكملة مثل إعداد ومراجعة مستندات الشحن وأعمال الموازين واستلام البضائع وما إلى ذلك، وتقوم بها شركات مختلفة داخل وخارج الموانئ.

ثانياً- مراجعة لالتزامات الدول في قطاع النقل البري ضمن الاتفاقية

العامة للتجارة في الخدمات

سيتم التطرق بداية إلى الالتزامات في مجال تقديم الخدمات بشكل عام ضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات ومن ثم يتم استعراض الالتزامات التي تقدمت بها الدول في مجال خدمات النقل البري.

ألف - الالتزامات في مجال تقديم الخدمات^(٥)

١- أنواع الالتزامات

تنص الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات على أن تتقدم كل حكومة من حكومات الدول الأعضاء بقائمة للالتزامات تحتوي أمرين:

الأول: التزامات عامة على المستوى الأفقي تغطي كافة القطاعات والأنشطة الواردة في الجدول، ومنها على سبيل المثال القيود المفروضة على دخول الاستثمارات الأجنبية في شراء شركات الخدمات العقارية أو ما شابه ذلك.

الثاني: الالتزامات في قطاع ما تطبق بالتحديد على خدمة محددة أو نشاط محدد.

٢- مستوى الالتزام

بما أن القائمة التي يتقدم بها العضو (الدولة) تمثل التزاماً قانونياً عملياً، فإنه من الأهمية توشي الدقة والحذر في إعداد هذه القائمة في كل ما يتعلق بوجود عوائق أو عدم وجود عوائق بالنسبة لمبدأي النفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية.

وفي إطار ما يتقدم به العضو من التزامات في كافة أساليب توريد الخدمة فيما يخص النفاذ إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية، هناك أربعة احتمالات:

(أ) التزام كامل

بهذا لا يحدد العضو أية قيود بالنسبة للنفاذ إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية لأي قطاع أو نشاط خدمي، أمام المورد الأجنبي، طبقاً لأساليب توريد الخدمات، ولا يضع شروط غير متماشية مع ما جاء في المادتين ١٦- النفاذ إلى الأسواق، و١٧- المعاملة الوطنية، الواردتين في الاتفاقية.

وهكذا يقوم العضو بوضع كلمة "لا يوجد" في الخانة المناسبة الخاصة بالجدول المقدم. ولكن لا يتعارض هذا مع أية قيود أخرى يدرجها العضو في الجدول المقدم، فيما يخص الالتزامات العامة.

(ب) التزام مقيد

إذا ما تم إدراج النفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية في القائمة فإن هناك احتمالين:

الأول: إبقاء الوضع على ما هو عليه بالنسبة للقواعد والنظم والقوانين التي تحكم هذا الأمر.

الثاني: اتخاذ موقف أكثر تحراً على أساس إمكانية إزالة بعض العوائق القائمة والتي لا تتماشى مع مقتضيات التحرير الكامل طبقاً للمادتين ١٦ و١٧ من الاتفاقية.

وفي كل الأحوال، على الدولة العضو أن تحدد تفصيلاً في الخانة المخصصة في الجدول المقدم أيًا من القواعد أو النظم أو القوانين المتعارضة مع المادتين ١٦ و١٧ سيستمر العمل بها. ويجب أن يحدد بالتفصيل البند الذي يتعارض مع هاتين المادتين.

(٥) دراسة الآثار العامة للتجارة في الخدمات الجاتس (GATS) على سياسات قطاع النقل البري في جمهورية مصر العربية، التقرير النهائي، وزارة النقل والمواصلات، هيئة تخطيط مشروعات النقل، الجزء الثاني، حزيران/يونيو ١٩٩٩.

وفي بعض الأحيان يود العضو أن يجمع جزئياً بعض النواحي الإجرائية التي ترتبط بإحدى وسائل توريد الخدمة، مثل إدماج الأمور المتعلقة بدخول الأشخاص الطبيعيين وفترات إقامتهم المؤقتة داخل البلد مع عدم تطبيق باقي البنود. ومن الممكن تنفيذ ذلك بالنسبة لخانة الالتزامات العامة مثل: غير ملتزم إلا في النواحي المتعلقة بالدخول والإقامة المؤقتة للأشخاص العاديين.

وفي هذه الحالة، يجب أن يدرج في الخانة المرتبطة بهذا النشاط في الأسلوب رقم ٤ لتوريد الخدمات عبارة "غير ملتزم"، إلا في الحالات الموضحة في الالتزامات العامة".

٣- عدم الدخول في الالتزامات

في هذه الحالة، للدولة الحق في أن تظل تعمل بالقيود القائمة أو تفرض قيوداً جديدة على النفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية في قطاع خدمي محدد.

وهنا يقوم العضو بتدوين عبارة "غير ملتزم" في الخانة المقابلة. وتتسأ هذه الحالة فقط إذا ما قبل العضو التزاماً على الأقل بوسيلة واحدة لتوريد الخدمة، واعترض على باقي الوسائل. أما في حالة إذا كان هناك اعتراض على الوسائل الأربعة لتوريد الخدمة، ولم تتعهد الدولة بأية التزامات إضافية في شأن هذا النشاط (الخدمة) في قطاع محدد، فلا يذكر هذا القطاع في جدول الالتزامات.

صعوبة قبول التزام

في بعض الأحيان قد تنشأ بعض الصعوبات في قبول التزام لوجود بعض الصعاب الفنية في أحد أساليب التوريد للنفاذ إلى السوق الخدمة.

٤- جداول الالتزامات المحددة

تتعلق الالتزامات المحددة بمبدأين أساسيين هما:

- ١- النفاذ إلى الأسواق.
- ٢- المعاملة الوطنية.

وتعد جداول الالتزامات بحيث توضح في الجدول القيود الموضوعية في قطاع الخدمات المعني ويوضح هذا الجدول:

- الالتزامات الأفقية السارية على جميع القطاعات.
 - الالتزامات المحددة لكل قطاع خدمي (سياحة، نقل، الخ).
- ويتضمن جدول "القائمة الإيجابية" للالتزامات البنود التالية:

- وسائل توريد الخدمة
- القطاع
- شروط وقيود النفاذ إلى الأسواق
- شروط المعاملة الوطنية
- التزامات أخرى
- ملاحظات

وفي هذا الجدول:

- إذا وضع تعبير "لا توجد قيود" تحت أسلوب توريد الخدمة فهذا يعني أن الدولة العضو تتعهد بعدم فرض أي قيود أو عوائق تعترض الوصول إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية.
- أما تعبير "غير ملتزم" فيعني أن الدولة العضو لم تضع أية التزامات عليها فيما يتعلق بوسائل توريد الخدمة أو المعاملة الوطنية، كما يحق للدولة استخدام تعبير "غير ملتزم" في حالات خاصة.

باء - الالتزامات المحددة لبعض الدول في خدمات النقل البري^(١)

يعتبر قطاع النقل البري من القطاعات التي لم تقدم فيها الدول التزامات كبيرة مقارنة مع ما قدم في قطاعي النقل البحري والنقل الجوي. ويعود السبب في ذلك بدرجة كبيرة إلى تحرير الخدمات في قطاعي النقل البحري والنقل الجوي، ودخول القطاع الخاص في كافة الأنشطة التي كانت تتولاها أو تتولى جزءاً منها الإدارات الحكومية المختلفة، بينما ما زالت عملية تحرير الخدمات في قطاع النقل البري محدودة، وما زال القطاع العام يسيطر في معظم دول الإسكوا على تشغيل إدارات هذا القطاع. ولا يعني هذا عدم تحرير بعض خدمات النقل البري. فعلى سبيل المثال، هناك في جمهورية مصر العربية شركات خاصة تعمل في تشغيل خطوط النقل الدولية ونقل البضائع. وكاد الأردن أن يصبح أول دولة عربية في المنطقة تقوم بتحرير خدمات النقل بالسكك الحديدية، البالغ طولها ٦٢٠ كلم، والتي تستخدم بشكل أساسي لنقل مادة الفوسفات للتصدير. فقد أبرمت صفقة مع تجمع شركات أمريكية ويابانية في عام ١٩٩٨ لإدارة وتشغيل هذه الخطوط بامتياز يمتد لـ ٢٥ عاماً، إلا أن عملية الخصخصة هذه انهارت في مطلع عام ٢٠٠١. ومن المهم ذكره هنا أن تحرير خدمات السكك الحديدية هي الأبطأ في كافة قطاعات النقل، وأكثر الخدمات التي تم تحريرها هي خدمات نقل البضائع وصيانة الخطوط، بينما بقي نقل الركاب في غالبته ضمن واجبات الجهات الحكومية المختصة. ويحظى هذا القطاع حالياً بدعم كبير من أجل بقائه، فعلى سبيل المثال، تقدم حكومة جمهورية مصر العربية دعماً مباشراً يوازي ٣٥٠ مليون دولار أمريكي^(٢). وتدل دراسة أجراها البنك الدولي عام ١٩٩٩ أن هناك ١٤ دولة في العالم منحت ٣٧ عقداً لإدارة وصيانة خطوط السكك الحديدية للقطاع الخاص وصلت قيمتها حوالي ١٤ بليون دولار^(٣).

ولا بد هنا من الإشارة إلى أن أيًا من دول منطقة الإسكوا لم يتقدم إلى الآن بأية التزامات فيما يخص خدمات النقل البري ضمن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. ومن بين الدول العربية، كانت المغرب الدولة الوحيدة التي تقدمت بالتزامات في ثلاث أنواع من الخدمات، هي خدمات النقل الدولي للركاب (CPC 7121+7122) وخدمات نقل البضائع (CPC 712) وخدمات نقل السياح على الطرق أو النقل السياحي (CPC 71219)، علماً بأن المغرب قدم استثناءات للدول التي تشترك في اتفاقيات نقل دولي معه لتشجيع النقل الدولي، نظراً لأن هذه الصناعة حديثة في المغرب ولم تعط

^(١) المعلومات مقتبسة من وثائق WTO على صفحة الإنترنت عن التزامات الدول تجاه منظمة التجارة العالمية.

^(٢) Economic Intelligence Unit, 2001, Egypt Country Profile, 2001

^(٣) Tynan, Nicola. 1999. "Private Participation in the Rail Sector-Recent Trends".

^(٤) World Bank View point Series 186, Washington, D.C.

فترة محددة لتطبيق هذا الإعفاء. ومن الملاحظ عند مراجعة التزامات الدول التي تجاوز عددها ٥٠ دولة والتي تقدمت بالتزامات في قطاع النقل البري هناك حذر من أسلوب توريد الخدمة من بلد إلى آخر (١)، وتواجد أشخاص طبيعيين لعضو في أرض عضو آخر (٤). ويعود السبب في ذلك إلى رغبة هذه الدول في عدم تقديم أي التزامات تتعارض مع مصالحها الوطنية. وقد استخدمت هذه الدول عبارة "غير ملتزم" في مجال الخدمة رقم (١) و "غير ملتزم" إلا في حالات وروده في مجال الخدمة رقم (٤). أما في مجال الخدمة رقم (٢) و (٣) المتعلقين بالاستهلاك من الخارج والتواجد التجاري، فهناك تفاوت كبير بين الالتزامات التي قدمتها مجموعة الدول. وقد كانت أكثر الدول تقدماً للالتزامات في مجال النقل البري كندا التي قدمت التزامات في عشرين خدمة نقل، بينما لم يتقدم العديد من الدول سوى بالتزام واحد في خدمات النقل مثل نيجيريا وهندوراس. ومن المهم هنا ذكر أهم الاستثناءات التي تقدمت بها بعض الدول للاسترشاد بها عند إعداد التوصيات في هذا الخصوص لدول منطقة الإسكوا.

وسيتم بداية التعرض لموقف دولة مجاورة لإسكوا وهي تركيا، التي قدمت جداول التزامات لخمس خدمات من خدمات النقل البري منها خدمتان للنقل بالسكك الحديدية، وهما خدمة نقل الركاب بالسكك الحديدية (CPC7111) وخدمة نقل البضائع بالسكك الحديدية (CPC7112)، بالإضافة إلى خدمات نقل الركاب على الطرق المنتظمة (CPC7121) وغير المنتظمة (CPC7122)، إلى جانب خدمات نقل البضائع على الطرق (CPC7123).

بالنسبة لخدمات النقل بالسكك الحديدية (CPC 7111, 7112)، وضعت تركيا قيداً على أسلوب توريد الخدمة رقم (١) ورقم (٣)، موضحة أن النقل الداخلي بالسكك الحديدية سواء للركاب أم للبضائع من اختصاصات الحكومة أو القطاع العام. أما بالنسبة للخدمات الأخرى، فقد استخدمت عبارة "غير ملتزم" في أسلوب توريد الخدمة رقم (١) في حالة النفاذ إلى السوق أو المعاملة الوطنية. ووضعت قيداً على النفاذ إلى السوق بأسلوب توريد الخدمة رقم (٣) يقضي بضرورة أن يكون مؤسس الشركة حاملاً للجنسية التركية أو يكون مقيماً في الدولة بطريقة قانونية، ويكون قد أسس الشركة طبقاً للقانون التركي ويتعهد بالحصول على رخصة من وزارة النقل لممارسة خدمات النقل الدولي.

أما الاستثناءات التي قدمتها تركيا لخدمات النقل البري فكانت أربعة^(٩):

- ١- إعفاء خدمات الترانزيت أو الخدمات المزدوجة من ضريبة القيمة المضافة (VAT) وينطبق ذلك على دافعي الضرائب من دول أخرى الذين لا يقيمون أو ليس لهم أي أعمال في تركيا. والهدف من ذلك هو تقليل تكاليف الخدمات لخلق مناخ صالح لنشرها. وشمل هذا الإعفاء الدول جميعاً ولم يكن مشروطاً بوقت محدد أو عدد من الدول.
- ٢- تطبيق أية قيود تحددها أية دولة داخل أراضيها على نقل البضائع التركية والركاب الأتراك، سواء كان ذلك في صورة تعرفه نقل أو منع خدمة، على أية خدمة نقل تقوم بها تلك الدولة في تركيا، سواء كانت نقلاً برياً أو جواً أو بحرياً، وذلك لضمان مرونة نظام النقل وتحقيق مبدأ المعاملة بالمثل.

(٩) دراسة الآثار العامة للتجارة في الخدمات الجاتس (GATS) على سياسات قطاع النقل البري في جمهورية مصر العربية، التقرير النهائي، وزارة النقل والمواصلات، هيئة تخطيط مشروعات النقل، الجزء الثاني، حزيران/يونيو ١٩٩٩.

٣- ضرورة المساواة في الحدود القصوى للأحمال المحورية والتعرفة المقررة للنقل على الطرق ، ومنح الدول المجاورة أية إعفاءات تقدمها للدول الموقعة على اتفاقية التجارة في الخدمات، بهدف تشجيع خدمات النقل بين تركيا والعديد من الدول الأخرى، ومنها دول ضمن منطقة الإسكوا وهي: العراق وسوريا والسعودية والأردن ومصر ولبنان. ولم يكن هذا الإعفاء محصوراً بوقت معين.

٤- تخفيض تكلفة تأجير العربات للنقل بالسكك الحديدية والالتزام بتطبيق مبدأ المعاملة الوطنية بالنسبة لتكلفة نقل البضائع في تعاملها مع بعض الدول الأخرى مثل سوريا والعراق وإيران ولبنان، بالإضافة إلى دول الكومنويلث وجمهوريات البلطيق، وذلك بهدف تشجيع الخدمة بين تركيا وهذه الدول ومعظمها دول مجاورة لتركيا. ولم تحدد وقتاً معيناً لوقف هذا الإعفاء.

وقدمت تايلاند، وهي دولة تمتلك حجم عمالة كبير مشابه لحجم العمالة في مصر مثلاً في منطقة الإسكوا، التزامات عدة في مجال النقل البري، وخاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية فيما يتعلق بصيانة وإصلاح معدات السكك الحديدية (CPC8868). وكان الاستثناء الوحيد الذي قدمته في المعاملة الوطنية يتعلق بأسلوب توريد الخدمة رقم ٣. حيث أكدت على عدم تجاوز نسبة المشاركة الأجنبية في رأس المال الـ ٤٩ في المائة، وينطبق هذا على خدمات التنظيف لعربات الركاب والشحن وكذلك خدمات الأمن في محطات السكك الحديدية، علماً بأن تايلاند أبدت حذراً من توريد الخدمة من بلد لآخر. أما بالنسبة لانتقال الأشخاص الطبيعيين فلم يكن لديها أي تحفظ. وفي مجال خدمات الطرق، تقدمت تايلاند بالتزامات في ثلاث خدمات هي: نقل البضائع المجمدة أو المتلجة والمواد السائلة أو الغازية والبضائع داخل الحاويات (CPC 71231 to 71233)، وخدمات سيارات الأجرة لليموزين (CPC 71222) وخدمات حافلات الأجرة (CPC 71223). ووضعت تايلاند هنا الالتزامات في مجال المعاملة الوطنية نفسها التي وضعتها فيما يتعلق بخدمات السكك الحديدية. أما فيما يتعلق بالإنفاذ إلى الأسواق فقد وضعت شروطاً تتعلق بأسلوب توريد الخدمة رقم ٣، وهو التواجد التجاري، حيث أكدت على ألا تقل نسبة تمثيل التايلانديين في مجال إدارة الشركات المعنية عن خمسين في المائة.^(١٠)

وقدمت الفلبين، وهي مشابهة في أوضاعها لتايلاند، التزامات شبيهة، ولكن كان لها موقف محدد بالنسبة لخدمات نقل الركاب والبضائع على الطرق في حالة القيود على الإنفاذ إلى الأسواق. فقد وضعت شرطاً يتضمن الحصول على شهادة من هيئة النقل البري في الفلبين تفيد أن الشركة الداخلة سوف تراعي الصالح العام وتضمن في الوقت نفسه أن تكون هناك حاجة اقتصادية تدعم دخول هذه الشركة وكذلك توفير حماية الاستثمارات التشغيلية في المناطق غير المخدومة، بالإضافة إلى ضرورة تطبيق قيود السعة على الطريق عند إعطاء الترخيص وعدم السماح بالعمل على المسارات التي يكثر فيها عدد المشغلون المحليون.

ويتبين من تفحص التزامات بعض الدول الأوروبية مثل النرويج أن هذه الدول تتفق مع الدول الأخرى على التحفظ فيما يتعلق بأسلوب التوريد رقم ١ ورقم ٤ بالنسبة للمعاملة الوطنية والإنفاذ إلى الأسواق. أما في مجال الخدمات المتعلقة بنقل البضائع والركاب على الطرق (CPC 7121, 7122, 7123) فقد اشترطت بالنسبة للإنفاذ إلى الأسواق أن تكون هناك حاجة اقتصادية مبنية على اعتبارات

^(١٠) WTO, s/dcs/w/nor, 24 January 2003

حجم المرور تبرر دخول الشركات الأجنبية إلى هذا المجال، كما اشترطت بالنسبة للمعاملة الوطنية أن تقوم الشركات الأجنبية باستخدام المركبات المسجلة محلياً.

ومن المهم هنا التطرق إلى التزامات كندا⁽¹⁾ التي أعطت أكبر قدر من الالتزامات في النقل البري. ومن أهم الاستثناءات التي قدمتها كندا في مجال النقل على الطرق استثناء يتعلق بخدمات نقل الركاب المنتظمة بين المدن (CPC 71213) بشأن النفاذ إلى الأسواق، خاصة في الخدمات من بلد إلى آخر، التي استثنتها معظم الدول الأخرى. وكانت الشروط التي وضعتها لقبول دخول شركات أجنبية هي وجود حاجة للتوسع في الخدمة، وأثر دخول الشركة المعنية على راحة المواطنين من حيث استمرار ونوعية الخدمة، وقدرة هذه الشركة على تقديم الخدمة المناسبة. وفي مجال خدمات سيارات الأجرة (CPC 71221) داخل المناطق وخدمات سيارات الأجرة لليموزين (CPC 71222) وكذلك خدمات حافلات الأجرة (CPC 71223)، وضعت كندا استثناءات بشأن النفاذ إلى الأسواق، ففرضت على دخول الشركات الأجنبية شروطاً عديدة منها أحوال السوق وضرورة التوسعة في الخدمة، والقدرة على تقديم الخدمة المناسبة. أما فيما يتعلق بخدمات الشحن على الطرق (CPC 71231, 71232, 71233, 71234)، فقد اشترطت مقاطعة كيبيك أن يكون للشركات تواجد تجاري في المنطقة التي تتقدم للعمل فيها، كما فرضت الشروط نفسها التي أشرنا إليها أعلاه على أسلوب توريد الخدمة رقم 1 بالنسبة للنفاذ إلى الأسواق. ولا بد من الإشارة إلى القيود التي وضعتها كندا فيما يتعلق بالتواجد التجاري بالنسبة للنفاذ إلى الأسواق في مجال الخدمات الأخرى المساعدة للنقل (CPC 749) خاصة فيما يتعلق باستلام البضاعة، فقد اشترطت أن تكون الشركة مسجلة في كندا وأن يكون معظم مدرائها من حملة الجنسية الكندية، وأن تتكون الشركات المتألفة من أشخاص يحملون الجنسية الكندية أو ممن لديهم إقامة دائمة في كندا.

ومن الواضح بشكل عام عند مراجعة الالتزامات التي تقدمت بها خمسون دولة (على اعتبار أن المجموعة الأوروبية دولة واحدة) في قطاع النقل البري أن معظم الدول تقدم بالالتزامات في الخدمات التي يستطيع تقديمها على مستوى عال سعياً إلى الدخول في أسواق جديدة وبكلفة منافسة، كما هو الحال بالنسبة لتايلاند التي تعتبر من الدول الرائدة في مجال أعمال نظافة سيارات السكك الحديدية (سواء عربات الركاب أو البضائع)، نظراً لما يتوفر لديها من عمالة كبيرة على قدر كبير من الكفاءة والتدريب. ويمكن القول أن بعض الدول تقدم بالالتزامات في مجالات تتوفر لديه فيها حالياً عمالة يدوية ولكن تتقنها التكنولوجيا العالية، مثل خدمات صيانة معدات السكك الحديدية. والهدف من ذلك تشجيع الشركات المتخصصة على الدخول إلى هذه الخدمات لإدخال التكنولوجيا الحديثة مما يوفر للعمالة المحلية فرصة الاطلاع والتدريب على هذه التكنولوجيا.

وبمراجعة التزامات بعض الدول مثل تركيا يتضح أنه يحق للدولة المعنية وضع إعفاءات أو منح امتيازات لدول أبرمت معها اتفاقيات ثنائية لتشجيع النقل فيما بينها، ولو لفترة محدودة. وهذه سابقة تعطي كلاً من دول منطقة الإسكوا إذا أرادت إجراء مفاوضات بشأن الالتزامات في قطاع النقل البري بعض الحرية في طلب منح امتيازات التسهيلات الممنوحة لشركائها.

(1) NTO, TN/S/O/CAN, 4 April 2003

الجدول ٢ - ملخص عن الالتزامات المحددة - خدمات النقل على الطرق

الدولة	نقل الركاب	نقل البضائع	تأجير الشاحنات بسائق	صيانة وإصلاح خدمات مساندة	
				معدات النقل على الطرق	لخدمات النقل على الطرق
أرمينيا	X	X		X	
أستراليا	X	X			
أستونيا		X			
أفريقيا الجنوبية	X	X		X	
أكوادور	X	X	X		
ألبانيا	X	X	X	X	X
البرازيل		X			
الدومينيكان	X	X	X	X	X
السويد	X	X		X	
الصين		X			X
الفلبين	X	X		X	
المجموعة الأوروبية	X	X	X	X	
المغرب	X	X			
المكسيك	X	X		X	
النرويج	X	X			X
النمسا				X	
النيجر		X			
الولايات المتحدة الأمريكية	X	X		X	
اليابان		X		X	
إيسلندا	X	X	X	X	X
بلغاريا					X
تايوان	X	X		X	X
تايلاند		X	X		
تركيا	X	X			
جامايكا	X				
جامبيا	X	X	X	X	X
جمهورية التشيك				X	
جمهورية السلوفاك				X	
جويانا	X	X			X
جيورجيا		X		X	
رومانيا	X	X			
ساحل العاج	X	X			
سلوفينيا				X	
سويسرا	X	X	X	X	X
غينيا	X	X		X	X
فنلندا	X	X	X	X	X
فير غيرستان	X	X	X	X	X

الدولة	نقل الركاب	نقل البضائع	تأجير الشاحنات بسائق	معدات النقل على الطرق	صيانة وإصلاح خدمات مساندة
كرواتيا	X	X		X	
كندا	X	X	X	X	
كوريا الجنوبية		X			
كينيا	X	X	X	X	X
لتوانيا	X	X			
ليتستين	X		X	X	
ليستونيا	X	X		X	
ماكوتونيا	X	X	X	X	
مولدوفيا	X	X	X	X	X
ميانمار	X				
نيوزيلندا	X	X	X		
هنغاريا				X	
هوندوراس	X				
لاتفيا	X	X		X	X

المصدر: معلومات من منظمة التجارة العالمية تم الحصول عليها بصفة شخصية.

وقد قدم تقرير منظمة التجارة العالمية S/C/W/60 ملخصاً للنقاط الواردة في التزامات الدول في قطاع النقل على الطرق يمكن إجماله فيما يلي:

- ١- فيما يخص خدمات نقل الركاب، اتضح أن أكثر الالتزامات كان في مجال خدمات النقل المنظم (٢٥ دولة)، وخدمات سيارات الأجرة (٢١)، والليموزين (٢٤). بينما كانت هناك حساسية تجاه نشاط النقل الجماعي داخل المدن الذي يتمتع عادة بدعم من الحكومات مقابل تقديم الخدمات لشرائح محرومة من المستخدمين.
- ٢- وفيما يخص أساليب توريد الخدمة تبين أن الاستهلاك في الخارج تم تحريره بالكامل، فيما عدا أربع دول لم تقدم أية التزامات في هذا المجال. وبالنسبة لانتقال الأشخاص الطبيعيين فكان النص على وجه العموم "غير ملتزم" إلا في الحالات الموضحة في الالتزامات العامة". وقد ظهر التشعب في تقديم الالتزامات في الخدمات من بلد إلى آخر، من الالتزام الكامل إلى عدم تقديم أية التزامات. وأخيراً فيما يتعلق بأسلوب توريد الخدمة عن طريق التواجد التجاري، تراوحت الالتزامات بين الكاملة والمقيدة، وتناولت الاستثناءات بجملة الضرورة الاقتصادية لتقديم الخدمة (خاصة فيما يتعلق بخدمات سيارات الأجرة والليموزين)، وضرورة الحصول على الجنسية وغيرها.
- ٣- وفيما يتعلق بالمعاملة الوطنية، سجلت بعض القيود شرط الحصول على الإقامة، وشرط الحصول على الموافقة المسبقة، وضرورة استخدام وسائل نقل تحمل رخصة وطنية في حال توريد الخدمة عن طريق التواجد التجاري، وشرط إنشاء شركة في البلد المعني لتقديم خدمات النقل الداخلي.
- ٤- على وجه العموم، كانت الالتزامات في موضوع نقل الركاب قليلة، وكانت الاستثناءات المطلوبة تتعلق بمبدأ الدولة الأولى بالرعاية (MFN). فقد طلبت أكثر من ١٢ دولة استثناءات في هذا الخصوص لتمكينها من الحصول على امتيازات تفضيلية بسبب ارتباطها باتفاقيات ثنائية أو على سبيل التبادل. ويجب أن يؤخذ هذا العامل بالحسبان عند تحديد درجة الالتزام.

- ٥- في مجال نقل البضائع، تراوح عدد البلدان التي تقدمت بالتزامات من ٢٠ إلى ٢٧ دولة حسب نوع البضاعة، وكان العدد الأقل في مجال نقل البريد.
- ٦- بالنسبة لموضوع النفاذ إلى الأسواق، كان أسلوب توريد الخدمة عن طريق الاستهلاك في الخارج هو الأكثر تحراً، أما فيما يتعلق بأسلوب توريد الخدمة عن طريق انتقال أشخاص طبيعيين، فلم تعط الدول التزامات "إلا كما ورد في الالتزامات العامة"، وفي معظم الأحوال لم تعط التزامات إطلاقاً.
- ٧- بخصوص المعاملة الوطنية، وضعت على نقل البضائع قيود عدة، كما هو الحال بالنسبة لنقل الركاب، مثل الموافقة المسبقة، وحصر النقل بالبضائع داخل الحاويات، والتأكيد على استخدام المركبات التي تحمل رخصة تسجيل محلية.
- ٨- بالنسبة لمبدأ الدولة الأولى بالرعاية، قدمت ١٠ دول من أصل ٢٥ دولة التزامات في موضوع تحرير نقل البضائع تطلب استثناءات من هذا المبدأ.
- ٩- هناك ٤ دول فقط تقدمت بالتزامات فيما يخص الخدمات المساندة للنقل على الطرق (محطات الباصات، وخدمات تشغيل الجسور والإنفاق وغيرها) وبشكل يستند إلى نظام ليبرالي، وتدل العمومية في الالتزام بهذا البند على أنه قد لا يكون من الضروري الإسهاب في تصنيف بند هذه الخدمات.
- أما تقرير منظمة التجارة العالمية S/C/W/61 حول خدمات السكك الحديدية فيمكن تلخيص النقاط التي وردت فيه عن التزامات الدول (تم تحديث الأرقام المعطاة في هذا التقرير حسب المعلومات التي وردت مؤخراً من منظمة التجارة العالمية) بما يلي:
- ١- كان أكثر من نصف عدد الالتزامات في مجال خدمات إصلاح وصيانة معدات السكك الحديدية (أنظر الجدول ٣ حول الالتزامات في خدمات السكك الحديدية)، فقد قدمت ٢٦ دولة من أصل ٣٢ دولة (على اعتبار أن المجموعة الأوروبية دولة واحدة) التزامات في هذه الخدمات. ويعتبر النظام ليبرالياً جداً، إذ أن النفاذ الكامل إلى الأسواق عن طريق الاستهلاك في الخارج منح في ١٦ حالة من أصل ١٨، وفي التواجد التجاري في أكثر من ١٢ حالة، بينما وضعت استثناءات جزئية في حالتين (المشاريع المشتركة، ضيق المكان والاستيعاب) وقد أوضحت ١٢ دولة أن أسلوب توريد الخدمات من بلد إلى آخر غير ممكن فنياً في هذا المجال، بينما بينت أكثر من ٥ دول أن ذلك ممكن.
- ٢- قدمت ١٥ دولة التزامات في مجال نقل الركاب، و١٢ دولة في مجال خدمة نقل البضائع. وقد استنتجت الولايات المتحدة الأمريكية خدمات السكك الحديدية فائقة السرعة، بينما استنتجت البرازيل خدمات نقل السوائل والغاز والبريد. وقد سمح بالنفاذ إلى الأسواق في حالة ٤ دول من أصل ١٠ في مجال توريد الخدمة من بلد إلى آخر.
- ٣- قدمت ٥ دول فقط التزامات في مجال خدمات الدفع والجر، وبدون وضع أي قيود في حالة توريد الخدمة عن طريق الاستهلاك من الخارج، بينما لم تضع ٣ دول أي شروط في مجال توريد الخدمة من بلد لآخر أو عن طريق التواجد التجاري. ووضعت دولتان استثناءات في مجال خدمة التواجد التجاري مشترطتين أن تتم الخدمة عن طريق المشاريع المشتركة أو الامتيازات.
- ٤- في مجال الخدمات المساندة للنقل بالسكك الحديدية تقدمت ٧ دول بالتزامات (واحدة منها اقتصر على خدمات الأمن وأعمال النظافة) مع إعطاء كافة التسهيلات لتوريد الخدمة عن طريق

الاستهلاك من الخارج، بينما وضعت دولتان قيوداً على التواجد التجاري (الالتزامات الأفقية والمشاريع المشتركة).

٥- من الملاحظ إجمالاً أن مستوى الالتزام في مجال خدمات السكك الحديدية منخفض جداً، ويعود ذلك بشكل كبير إلى الاحتكارات الوطنية لهذه الخدمات. وبالرغم من ذلك، هناك مجال لكسر هذا الاحتكار في بعض النشاطات (خدمة الدفع والجر، والصيانة، والخدمات المساندة) حيثما تتوفر مبررات فنية واقتصادية، خاصة فيما يتعلق بأساليب توريد الخدمة ١ و ٢ و ٤.

٦- في مجال الاستثناءات لمبدأ الدولة الأولى بالرعاية، لوحظ أن هناك نوعين من الاستثناءات التي تؤثر على خدمات النقل بالسكك الحديدية: الأولى، تتعلق بالنقل البري بشكل عام والثانية بخدمات السكك الحديدية. وإجمالاً تعود الاستثناءات في النوع الأول بشكل رئيسي إلى الدول التي ترتبط باتفاقات ثنائية أو إقليمية، أو فيما يتعلق بمبدأ المعاملة بالمثل في مجال الضرائب. أما في النوع الثاني فهناك استثناءات تتعلق بالاتفاقات المستقبلية التي تنظم صفوف المرور وظروف التشغيل، وواحد منها يتعلق بإعطاء المعاملة التفضيلية لاستئجار عربات للسكك الحديدية لدول مجاورة لمدنها، واستثناء يتعلق بتخفيض الضرائب على الأرباح المتحصلة من استخدام العربات المتحركة.

الجدول ٣- ملخص عن الالتزامات المحددة في خدمات السكك الحديدية*

الدولة	نقل الركاب	نقل البضائع	خدمات الدفع والجر	صيانة وإصلاح معدات السكك الحديدية	خدمات مساندة لخدمات النقل بالسكك الحديدية
أرمينيا				X	
استونيا				X	
البرازيل		X			
السويد				X	
الصين		X			
الفلبين	X	X		X	
المجموعة الأوروبية				X	
المكسيك	X				
النرويج			X	X	X
الولايات المتحدة الأمريكية	X	X		X	
اليابان				X	
بلغاريا				X	
تايوان	X	X		X	
تاييلاند				X	X
تركيا	X	X			
جمهورية التشيك				X	
جمهورية السلوفاك				X	
جورجيا	X			X	
سلوفينيا				X	
سويسرا	X	X	X	X	

الدولة	نقل الركاب	نقل البضائع	خدمات الدفع والجر	صيانة وإصلاح معدات السكك الحديدية	خدمات مساندة لخدمات النقل بالسكك الحديدية
سيراليون	X	X	X	X	X
فنلندا				X	
فيرغيزستان	X			X	X
كرواتيا				X	X
كندا	X	X		X	
لتوانيا				X	
ماكديونيا				X	
مولدوفيا	X				
نيجيريا				X	
نيكارغوا	X	X	X	X	X
نيوزيلندا	X	X	X		
هنغاريا	X	X		X	

المصدر: معلومات من منظمة التجارة العالمية تم الحصول عليها بصفة شخصية.

ثالثاً- مقترحات بشأن الالتزامات في مجال تحرير تجارة الخدمات في النقل البري في دول الإسكوا

من المعلوم أنه يحق لكل دولة عضو في منظمة التجارة العالمية أن تختار الخدمات التي تنوي السماح بتحريرها. وتنطبق كافة الالتزامات على الأعضاء جميعاً دون إعطاء أفضلية لأحدهم على الآخرين (مبدأ الدولة الأولى بالرعاية MFN). لكن هناك حرية كاملة في اختيار الخدمات التي تنوي الدولة تقديم التزامات فيها. وإضافة إلى الخدمات التي تقدم، يحدد جدول الالتزامات الدرجة التي يمكن لمزودي الخدمات من الخارج العمل فيها في السوق. ففي مجال خدمات النقل على الطرق، على سبيل المثال، يحق للدولة التي تعطي التزامات في مجال خدمة نقل الركاب أن تحدد عدد الرخص الممنوحة للشركات الأجنبية (الحد من النفاذ إلى الأسواق)، كما يمكن أن تحدد عدد المكاتب التي يمكن للشركة إدارتها داخل البلد (الحد من المعاملة الوطنية)، أو الخطوط أو المناطق التي يمكن لشركات نقل الركاب العمل ضمنها، وذلك لأن صياغة المادة السادسة عشرة من مشروع الاتفاق تعني ما يلي:

١- الأخذ بالأسلوب السلبي في وضع الشروط والحدود، بمعنى أن عدم إدراج أي بيان بشأن خدمة ما يعني أن السوق مفتوح لدخول هذه الخدمة بلا قيد أو شرط؛

٢- بناء على ذلك، تتوفر إمكانية تحديد التدابير التي لا يجوز للعضو أن يعتمدها سواء في جزء من إقليمه أو في إقليمه بالكامل، وذلك في القطاعات المدونة في الالتزامات المحددة، إلا إذا كانت مدرجة في جدولته ومن ضمنها:

- الحد من عدد موردي الخدمات سواء على شكل حصص عددية، أو الاحتكارات، أو موردين وحيدين للخدمات، واشتراط إجراء اختبارات للحاجة الاقتصادية؛
- الحد من مجموع العمليات أو الأصول الخدمية، على شكل حصص، أو اشتراط إجراء اختبارات للحاجة الاقتصادية؛

- الحد من مجموع عدد العمليات الخدمية أو من مجموع كمية المخرجات الخدمية موضحاً في وحدات عددية موصوفة على شكل حصص، أو اشتراط إجراء اختبار للحاجة الاقتصادية.

وهناك احتياطات يجب على الدولة مراعاتها إذا شاءت إعداد جداول التزامات في خدمات النقل البري، من أهمها ما ذكر سابقاً حول موضوع الدعم، الذي يعتبر في قطاع النقل البري بصفة عامة دعماً مباشراً، يختلف حجمه من دولة إلى أخرى في منطقة الإسكوا. ويتمثل هذا الدعم بصورة عامة في فرق أسعار الوقود (تختلف نسبة الدعم أيضاً حسب نوع الوقود المستخدم)، إضافة إلى الدعم المقدم من الدول فيما يتعلق بالبنية الأساسية للنقل، فننقات إنشاء وصيانة هذه البنية في قطاع النقل البري، سواء فيما يخص الطرق أو الجسور أو خطوط السكك الحديدية، هي نفقات تتكفل بها مباشرة حكومات الدول المختلفة (جمهورية مصر العربية هي الدولة الوحيدة في منطقة الإسكوا حالياً التي تعمل بعض أجزاء شبكتها الطرقية، وبشكل محدود، بنظام الطرق الضرائبية Toll Roads ما يجعل كلفة صيانة هذه الطرق خارج موازنة الحكومة). وبالإضافة إلى ذلك تعطي بعض دول الإسكوا، بهدف تشجيع الاستثمارات الخارجية في القطاعات المختلفة، مزايا عديدة من ناحية الإعفاءات الضريبية وبعض الإعفاءات من قوانين العمل والعمال. وهذا أمر يجب أخذه في الاعتبار عند إعداد جداول الالتزامات في قطاع النقل البري. ومن البديهي أنه سيكون من الصعب جداً فرض أسعار وقود على الشركات الاستثمارية تختلف عن تلك التي تعطي للشركات الوطنية. وهذا أمر بحاجة إلى دراسة متأنية لكل دولة، ويمكن معالجة موضوع الحوافز الاستثمارية للشركات الخارجية بفرض شروط عليها من ناحية استخدام نسبة معينة من العمالة الوطنية ضمن الاستثناءات المطلوبة.

ولا بد هنا من وضع بعض المعايير التي تحدد أنواع الخدمات في قطاع النقل البري التي يمكن النظر في إمكانية تحريرها، وكذلك القيود التي يجب التفاوض حولها لضمان الحصول على أكبر قدر من الفائدة. ويمكن تلخيص هذه الأنواع بالآتي:

١- الخدمات التي يحتاجها السوق، وهي خدمات قد تكون غير متوفرة في بلد معين أو تكون متوفرة بشكل جزئي. فمثلاً قد تكون هناك حاجة إلى إدخال خدمات نقل المواد الخطرة، أو السلع المجمدة والمبردة، التي تحتاج إلى شركات ومعدات متخصصة. ويجب على كل بلد دراسة الخدمات التي يحتاجها على وجه الخصوص نظراً لتنوع احتياجات المنطقة بالنسبة لخدمات النقل البري بين دولها.

٢- الخدمات التي يمكن أن تساهم في تطوير أو إدخال تكنولوجيا حديثة في قطاع النقل البري. ومن المعروف أن قطاع النقل البري في بعض دول الإسكوا ما زال يعتمد في إدارته على تكنولوجيا قديمة. ولا شك أن استخدام التكنولوجيا في رفع مستوى أداء أساطيل النقل ووحدات النقل من جانب الشركات المختصة التي ستدخل السوق الوطني سوف يساهم بشكل فعال في رفع مستوى الإنتاجية، إضافة إلى المنافع التي ستعود على الشركات والعمالة الوطنية من حيث اكتساب الخبرات نتيجة التعرف على التكنولوجيات المتقدمة.

٣- الخدمات التي تم تحريرها في البلد ويشارك في إدارتها وتشغيلها شركات القطاع الخاص ولا توجد حالياً قيود على الدخول إلى سوقها. ومن البديهي أن يتم إدراج هذه الخدمات في جداول الالتزامات، فقد يلزم وضع بعض القيود على تحريرها تلافياً للمنافسة الكبيرة التي قد تؤدي إلى حرمان الشركات الوطنية من أخذ أي نصيب لها. وقد تكون إحدى الوسائل تحديد عدد الشركات

التي يمكن أن تساهم في تشغيل الخدمة أو وضع سقف للنسبة المئوية لمشاركة الشركات الأجنبية، ويكون ذلك موضعاً في جداول الاستثناءات.

ويعطي الجدول ٤ أمثلة لبعض خدمات النقل البري التي يمكن النظر في تحريرها.

الجدول ٤ نموذج لبعض الخدمات التي يمكن النظر في تحريرها^(١٢)

الرمز CCP	الخدمات	المعيار
71231	نقل البضائع المبردة والمتلجة.	١- خدمات يحتاجها السوق:
71233	تداول الحاويات.	-
71231	نقل البضائع المبردة والمتلجة.	٢- خدمات تساهم في رفع التكنولوجيا:
71231	نقل الحاويات.	-
7123	خدمات النقل البري للبضائع.	٣- خدمات تم تحريرها:
7411	خدمات تداول الحاويات.	-
74300	خدمات صيانة محطات السكك الحديدية.	-
7480	خدمات وكلاء النقل.	-

وبالنسبة لطرق توريد الخدمة، يمكن إبداء الملاحظات العامة التالية:

(أ) فيما يتعلق بتوريد الخدمات من بلد لآخر

يمكن اعتبار هذا النوع من توريد الخدمة غير ممكن بالنسبة لمعظم خدمات النقل البري، ومن الأمثلة على ذلك نقل الركاب والبضائع على الطرق البرية بين دول الإسكوا كما هو الحال في نقل العمال المصريين الذين يعملون في الأردن إلى داخل مصر بواسطة حافلات أردنية، أو نقل الواردات اللبنانية إلى أماكن استهلاك داخل المدن في المملكة العربية السعودية بناقلات لبنانية أو أخرى تابعة لدول عربية أخرى. ومن المعروف أن هناك اتفاقيات وقوانين تحد من تطبيق هذا النوع من الخدمة، خاصة في مجال الخدمات المكتملة والمدعمة للنقل مثل خدمات تداول الحاويات ومناولة البضائع. وقد اتخذ هذا الإجراء معظم الدول التي وضعت التزامات، إذ أنها حددت "غير ممكن" بالنسبة لأسلوب توريد هذا النوع من الخدمة.

(ب) الإستهلاك في الخارج

ويعتبر هذا الأسلوب أيضاً غير متاح في معظم خدمات النقل البري، فهذه بطبيعتها خدمات يجب أن تنجز داخل البلد المعني.

(ج) التواجد التجاري

وهو الأسلوب الأكثر شيوعاً في خدمات النقل البري بشقيه الطرقي والسككي، وهو ينطبق سواء بسواء على الأشخاص والبضائع.

(د) انتقال الأشخاص الطبيعيين

^(١٢) دراسة الآثار العامة للتجارة في الخدمات الجاتس (GATS) على سياسات قطاع النقل البري في جمهورية مصر العربية، التقرير النهائي، الجزء الثاني، حزيران/يونيو ١٩٩٩.

يجب النظر بعناية في هذا الأسلوب، فقد يتسبب وجود أيدي عاملة أجنبية تعمل في قطاع النقل البري في رفع درجة البطالة المحلية، خاصة وأن هناك خبرات محلية كافية في هذا المجال. وفي المقابل، من شأن السعي لأن تقدم الدول المتقدمة التزامات محددة في هذا المجال أن يفتح الباب للخبرات الوطنية للعمل على وسائل النقل البري الأجنبية، وهذا يتطابق مع ما ورد في المادة ١٦، التي أوردت إمكانية إدراج الدولة في جداول التزاماتها ما يحد من مجموع عدد الأشخاص الطبيعيين الذين يجوز توظيفهم في قطاعات خدمات معينة، أو الذين يجوز لمورد خدمات ما أن يوظفهم والذين يعتبرون ضروريين لتوريد خدمة محددة أو ذوي صلة مباشرة بها، على شكل حصص عددية أو اشتراط إجراء اختبار الحاجة الاقتصادية.^(١٣)

رابعاً - التوصيات

قطاع النقل البري بشقيه الطرقي والسككي مصدر رئيسي للدخل القومي في دول الإسكوا، إضافة إلى كونه يستوعب جزءاً كبيراً من العمالة الوطنية ويوفر فرص العمل بصورة كبيرة. لذلك إذا ارتأت بعض الدول إجراء المفاوضات حول الالتزامات المتعلقة بالنقل البري في الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات عليها أن تراعي الاستثناءات التي يمكن أن تحصل عليها من أجل ضمان حصتها في تجارة النقل البري، وخاصة فيما يتعلق بالاستثناءات المتعلقة بالدول الأولى بالرعاية. ويمكن للدول الأعضاء في الإسكوا التي قد ترغب في تحرير بعض خدمات النقل البري الاسترشاد بما يلي:

١- لدى مراجعة الخدمات التي تتولى الدولة تحريرها، يجب اعتبار إدخال تكنولوجيا حديثة في قطاع النقل البري أحد العوامل المهمة في اتخاذ القرار.

٢- طلب السماح للدول الأعضاء بإنشاء مكاتب مشتركة لنقل الركاب والبضائع بحيث لا يقل رأس المال الوطني فيها عن ٥١ في المائة من رأس المال الإجمالي، ويمثل العاملون الوطنيون فيها ما لا يقل عن نسبة عالية من إجمالي عدد العاملين. ويترك قرار تحديد هذه النسبة لكل دولة بعد أن تأخذ بالاعتبار العمالة المتوفرة محلياً.

٣- عملاً بمبدأ الشفافية المنصوص عليه في اتفاق التجارة الدولية، ونظراً لتعدد الجهات الحكومية التي لها علاقة بقطاع النقل البري، يمكن إنشاء مركز اتصال لقطاع النقل البري مهمته نشر كافة التدابير ذات العلاقة المباشرة أو التطبيقات العامة التي تتعلق بتطبيق الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات أو تؤثر على تنفيذها.

٤- نظراً لكون معظم دول الإسكوا قام بعقد اتفاقيات نقل بري ثنائية أو متعددة الأطراف، لا بد من التأكيد على إبقاء المناسب من هذه الاتفاقيات ساري المفعول، على أن يتم تفعيله لضمان استمرار الفوائد المتحصلة منه، وعلى الأخص زيادة حركة الركاب والبضائع بين دول المنطقة، ونخص بالذكر هنا، على سبيل المثال وليس الحصر، اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي^(١٤) واتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي^(١٥).

^(١٣) التجارة في الخدمات، E/ESCWA/CAB/2001/10، محسن أحمد هلال، الأمم المتحدة، نيويورك

.٢٠٠١

^(١٤) اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، E/ESCWA/TRANS/2001/3، اللجنة الاقتصادية

والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)، ٢٠٠١.

^(١٥) اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي، E/ESCWA/TRANS/2002/1، اللجنة

الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)، ٢٠٠٢.

٥- لا بد من إجراء دراسة متأنية قبل الدخول في مفاوضات تحرير خدمات النقل البري وتحديد تلك الخدمات التي تمتاز بها الدول الأعضاء بما يسمح بتوريدها إلى الأسواق الخارجية عند تحريرها، وفيما يتعلق بخدمات نقل الركاب داخل المدن، فإنه يجب التأكد من أن رفع الدعم عنها لن يتسبب في توقف بعض هذه الخدمات مما يؤدي إلى حرمان شرائح كبيرة من المستخدمين من ذوي الدخل المحدود.