

نظرة عامة

عدة مسارات وتتسم بالاستقامة وقلة درجة الانحدار بحيث لا تزيد على 3 في المائة.

على الرغم من كل تلك المميزات التي يتمتع بها النقل البري، إلا أنه يواجه عدداً من التحديات تتمثل في كونه غير قادر على المنافسة في اقتصادات الحجم مثل نقل الكميات الكبيرة التي تنقل بالسكك الحديدية أو بالسفن البحرية. كما أن الطرق البرية لها حدوداً قصوى للحمولة مما يفرض نوعاً من العوائق وحدوداً قصوى للسرعات إضافة إلى بعض القيود على أنواع معينة من البضائع التي يمكن نقلها برأ، كما أن البنية التحتية في بعض الدول العربية تحتاج إلى تحسين، وذلك لدعم حركة الربط البري بين الدول العربية.

واقع النقل البري في الدول العربية

أولت الدول العربية أهمية خاصة للتعاون في مجال النقل، وذلك لما له من أثر إيجابي على اقتصاداتها وعلى التكامل الاقتصادي العربي، إذ أن تحرير خدمات النقل بين الدول العربية ساهم في تيسير وتنمية التبادل التجاري وتشجيع الاستثمار البيئي، ويعتبر النقل بصفة عامة محورياً أساسياً للارتقاء بالتنافسية المنتجات العربية وكذا بالتبادل التجاري بين الدول العربية.

بالنظر إلى واقع النقل البري في الدول العربية، يتضح أن شبكات الطرق في معظم دول المغرب العربي يغلب عليها الطابع الساحلي نظراً لموقع تلك الدول على البحر الأبيض المتوسط، وبالتالي فإن تلك الشبكات تخدم كل من التجارة الخارجية من خلال ربط الموانئ البحرية وكذلك أماكن تركز السكان. وتغلب الطرق المنفردة ذات الحارتين على معظم دول المغرب العربي

يعتبر النقل البري الدعامة الأساسية لخدمات النقل في كافة الدول العربية رغم توافر سكك حديدية ونقل نهري في بعض تلك الدول. كذلك يعد النقل البري ركيزة أساسية لنمو قطاع الخدمات في الدول العربية. فالنقل البري للبضائع بالشاحنات يلعب دوراً بارزاً في تنشيط حركة التجارة الخارجية والبيئية حيث ترتبط الدول العربية مع بعضها البعض بشبكات من الطرق الرئيسية تتوزع على عدة محاور.

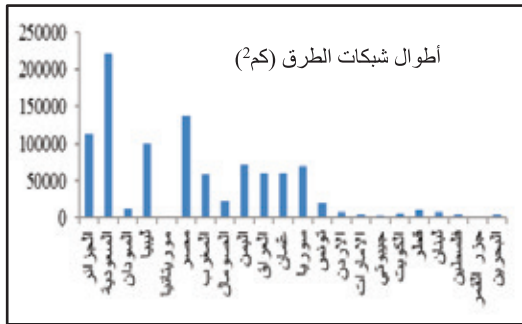
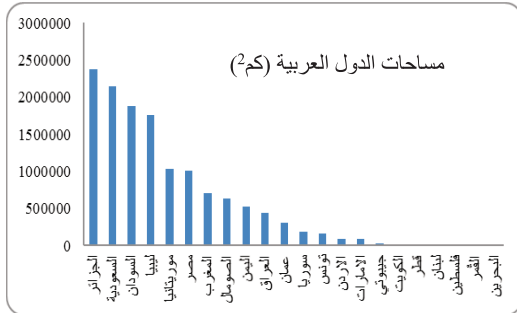
مع تطور الإنتاج العالمي وأنماط الاستهلاك ومحاور الحركة التجارية، تطلب ذلك العمل على تقليل التكلفة والتوجه نحو اقتصادات الحجم والتي أعطت النقل البحري السيطرة والهيمنة شبه الكاملة على عمليات نقل التجارة الدولية. أما الدور المحدد للنقل البري فقد كان شبه قاصر على نقل التجارة الخارجية من وإلى الموانئ البحرية، إلا أن هذا النمط قد بدأ يأخذ شكل مختلفاً في السنوات الأخيرة من القرن الماضي وبالذات في إطار ما يسمى بالعمولة والدور المتزايد للعلاقات التجارية الدولية بصورة مهدت لقطاع النقل البري أن يحتل مكانة بارزة كأحد الوسائل الهامة في نقل التجارة الدولية.

يتميز النقل البري بسهولة ربط أماكن الإنتاج والاستهلاك، فضلاً عن إمكانية تغيير أو تعديل مسارات الطرق البرية بسهولة مقارنة بوسائط النقل الأخرى وفي خلال فترة زمنية وجيزة. كما أنه يعتبر أكثر مرونة لاستيعابه أنواع مختلفة من البضائع ولا يحتاج في أغلب الأحيان إلى موانئ أو محطات للشحن أو التفريغ، وتتم عمليات النقل البري في إطار قانوني وتجاري أسهل كثيراً من سائر الوسائط الأخرى. وتتميز أغلبية الطرق بالدول العربية بأنها طرق سريعة واسعة ذات

الفصل الثاني عشر: التعاون العربي في مجال النقل البري

هناك علاقة بين مساحات الدول وأطوال الطرق بها حيث تستحوذ السعودية ومصر والجزائر - التي هي من بين أكبر الدول العربية من حيث المساحة على المراتب الأولى في أطوال الطرق، بينما تأتي جيبوتي في المرتبة الأخيرة. تتميز أغلبية الطرق بالدول العربية بأنها طرق سريعة واسعة ذات عدة مسارات وتمتاز بزيادة عامل الاستقامة وقلة درجة الانحدار بحيث لا تزيد على 3 في المائة، كذلك تتميز الطرق البرية بعدم وجود عوائق تحد من انسيابية الحركة مع توافر العديد من الخدمات لمستخدمي تلك الطرق. وهذا النوع من الطرق مكلفة ويتطلب رسوم عبور من مستخدميها، وهي ترتبط بشبكة من الطرق الفرعية ويبلغ عدد الحارات على هذه الطرق من اثنين إلى أربع حارات لكل اتجاه، الشكل (1).

الشكل (1): مساحات الدول العربية (كم²) وأطوال شبكات الطرق (كم²)



المصدر: الاتحاد العربي للنقل البري، 2017.

أما عن الأهمية النسبية للدول العربية من حيث إجمالي أطوال الطرق بها، فتأتي السعودية في المرتبة الأولى حيث تستحوذ على 25 في المائة من إجمالي شبكات الطرق في الدول العربية، يليها مصر في المرتبة الثانية بنحو 15 في المائة من إجمالي شبكات الطرق في حين تتخفف مساهمة المغرب لتبلغ نحو 6 في المائة، الشكل (2).

خاصة في ليبيا وموريتانيا والسودان وجيبوتي. تأتي مصر في المرتبة الأولى بين تلك المجموعة بطول طرق يبلغ نحو 137430 كم، ثم الجزائر بنحو 113655 كم، في حين تحتل جيبوتي المركز الأخير بنحو 3065 كم.

كما يتضح أن دول المشرق العربي تتمتع بشبكة طرق سريعة ومزدوجة، ويعود ذلك إلى نمو حركة التجارة والتوزيع داخل الدول والتي تعتمد بشكل أساسي على النقل البري، وخاصة في كل من الإمارات والبحرين والسعودية. تخدم تلك الشبكات حركة الركاب والتبادل التجاري واقتصادات تلك الدول. تأتي السعودية في المرتبة الأولى من حيث أطوال الطرق في دول المشرق العربي بطول طرق بلغ نحو 221372 كم، ثم سوريا بنحو 69873 كم، في حين تحتل الإمارات المرتبة الأخيرة بطول طرق بلغ 4080 كم، الجدول (1).

جدول (1) شبكات وأطوال الطرق بالدول العربية

الدولة	أنواع شبكات الطرق	أطوال الطرق (كم)
تونس	أغلبها طرق ساحلية مزدوجة	19418
المغرب	أغلبها طرق ساحلية مزدوجة ومنفردة	58395
موريتانيا	أغلبها طرق ساحلية منفردة	...
ليبيا	طرق ساحلية ووصلات داخلية منفردة	100024
السودان	طرق أغلبها غير معبدة ومنفردة	11900
جيبوتي	طرق أغلبها غير معبدة ومنفردة	3065
الجزائر	طرق معبدة مزدوجة ومنفردة	113655
مصر	طرق سريعة مزدوجة ومنفردة	137430
سوريا	طرق سريعة مزدوجة ومنفردة	69873
العراق	طرق سريعة مزدوجة ومنفردة	59623
السعودية	طرق سريعة مزدوجة	221372
الكويت	طرق سريعة مزدوجة	6608
البحرين	طرق سريعة مزدوجة	4122
قطر	طرق سريعة مزدوجة	9830
الأردن	طرق سريعة مزدوجة	7203
لبنان	طرق ساحلية ووصلات داخلية مزدوجة	6970
الإمارات	طرق سريعة مزدوجة	4080
عمان	طرق سريعة مزدوجة	60230
فلسطين	طرق سريعة مزدوجة	4686

المصدر: جامعة الدول العربية، محاور الطريق العربي، دراسة غير منشورة، 2010.

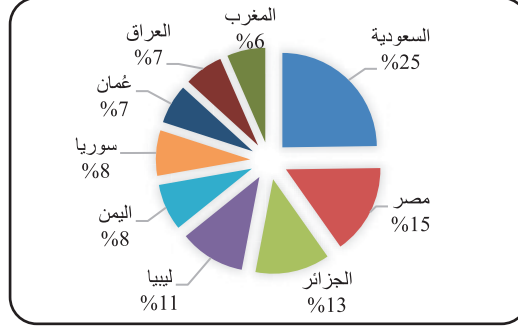
يوضح أن البنية التحتية في بعض الدول العربية تحتاج الى تحسين، وذلك لدعم حركة الربط البري بين الدول العربية. وعلى صعيد آخر، تتميز بعض البلدان العربية بجودة مستويات البنية التحتية مثل الإمارات والبحرين وهو ما انعكس على حركة التجارة المنقولة سواء من خلال ربط الموانئ والمطارات بمناطق الإنتاج والاستهلاك. في المقابل، تأتي الامارات في المرتبة الأولى عالمياً وعربياً تليها عُمان في المرتبة 19، بينما تأتي لبنان في المرتبة 124 عالمياً وتليها مصر في المرتبة 107.

يرتبط مؤشر جودة الطرق بنوعيات شبكات الطرق التي تم ذكرها مسبقاً، حيث يتضح أن الدول التي تتمتع بمستويات مرتفعة لجودة الطرق هي التي تتسم بوجود طرق سريعة ومزدوجة في حين أن الدول التي تمتلك طرق فردية أو غير ممهدة لديها مؤشرات جودة متدنية.

بمراجعة مؤشر الاستثمار في البنية التحتية لعام 2016 نجد أن قطر تأتي في المرتبة الثانية عالمياً، يليها الإمارات في المرتبة الثالثة ثم السعودية في المرتبة 15 عالمياً ومصر في المرتبة 38 عالمياً، وهو ما يفسر كبر وجاهزية أطوال شبكة الطرق بتلك الدول.

أما من حيث مؤشر عدد المركبات في الدول العربية، استحوذت دولتان على نحو 47 في المائة من عدد المركبات في الدول العربية في عام 2016. تأتي في المرتبة الأولى مصر حيث تستحوذ على 30 في المائة من إجمالي أعداد المركبات بالدول العربية كأكثر الدول العربية تملكاً للمركبات. يعود ذلك لعدة عوامل منها زيادة التعداد السكاني كأكبر الدول العربية بالنسبة لعدد السكان الذي تجاوز 90 مليون نسمة، فضلاً عن وجود شبكات نقل مزدوجة وسريعة إلى حد ما. هذا بالإضافة إلى زيادة معدلات التبادل التجاري الخارجي لمصر الذي يتطلب أسطول نقل بري لسحب البضائع من الموانئ البحرية والمطارات.

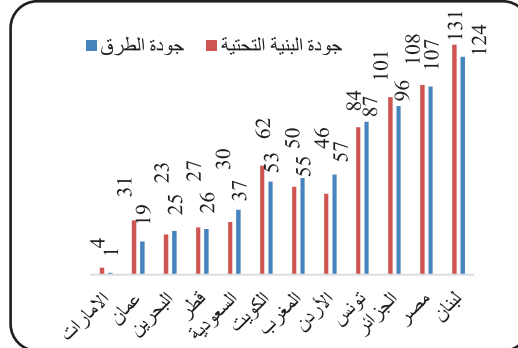
شكل (2): توزيع الأهمية النسبية للدول العربية من حيث أطوال الطرق



المصدر: جامعة الدول العربية (2010)، "محاور الطريق العربي"، دراسة غير منشورة.

أما عن تنافسية الطرق بالدول العربية، فتأتي الامارات في المرتبة الأولى عالمياً وعربياً من حيث جودة الطرق، والأولى عربياً والرابعة عالمياً من حيث جودة البنية التحتية. وتأتي لبنان في المركز الأخير عربياً من حيث جودة الطرق والبنية التحتية. يلاحظ انخفاض مؤشر جودة الطرق في الدول العربية الساحلية وهو ما يشير الى عوامل البيئة الساحلية التي تؤثر على جودة الطرق، الشكل (3).

شكل (3): ترتيب البلدان العربية في مؤشر التنافسية العالمي الخاص بمستويات جودة البنية التحتية والطرق



المصدر: المنتدى الاقتصادي العالمي (2017)، "تقرير التنافسية العالمي".

يلاحظ من الشكل السابق انخفاض مستوى جودة البنية التحتية بصفة عامة في بعض الدول العربية حيث جاءت لبنان في الترتيب 131 من بين 140 دولة، بينما جاءت مصر في الترتيب رقم 108، تليها الجزائر في الترتيب 101. بينما تعتبر مستويات جودة البنية التحتية متوسطة في كل من تونس والكويت على سبيل المثال. وهذا

1. وضع استراتيجيات عربية لقطاعات النقل لتحقيق الترابط العضوي بين الاقطار العربية وتيسير قضايا النقل بين اجزائها، بالتعاون والتنسيق مع المنظمات العربية المتخصصة والاتحادات العربية.
2. العمل على تطوير شبكة النقل البرية والبحرية والجوية بين الدول العربية ورفع كفاءتها الفنية.
3. التنسيق والتعاون في شؤون النقل بين أجزاء الوطن العربي مع الأخذ في الاعتبار الاحتياجات المادية والبشرية.
4. السعي لتنشيط وتشجيع الصناعة القومية لمرافق النقل من طرق وخطوط حديدية وموانئ ومطارات .

في نطاق المجلس تم تشكيل لجنة فنية للنقل البري ترفع تقاريرها بنتائج اجتماعاتها إلى المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب لتعزيز أواصر التعاون العربي في قطاع النقل البري وهي تختص بالآتي:

1. بحث سبل تعزيز التعاون والتكامل العربي في قطاع النقل البري.
2. بحث سبل تطوير قطاع النقل البري في المنطقة العربية ورفع مستوى الأداء والقدرة التنافسية لأساطيل النقل العربية.
3. تبادل المعلومات والبيانات في مجال النقل البري.
4. بحث سبل التنسيق والتعاون بين المعاهد ومراكز التدريب ذات العلاقة بقطاع النقل البري في الدول العربية.

كذلك، وفي ضوء اختصاصات مجلس وزراء النقل العرب والمادة الثانية من ميثاق الجامعة من وجوب قيام تعاون وثيق يهدف إلى تشجيع السياحة العربية بين الدول العربية، وإزالة القيود ومعوقات النقل الدولي للركاب عبر الطرق بين الدول العربية، وقعت الدول العربية على العديد من الاتفاقيات التي تهدف إلى تسيير حركة نقل البضائع بين الدول العربية، ومنها على سبيل المثال وليس الحصر:

يلبها المغرب بنسبة 17 في المائة، حيث ساعدت التطورات اللوجستية السريعة التي طرأت على ميناء طنجة المغربي على زيادة التدفق التجاري بين المغرب ودول العالم وخاصة دول الاتحاد الأوروبي فضلاً عن التقارب الجغرافي فيما بينهما وهو ما انعكس على نشاط قطاع النقل البري واسطول المركبات.

يأتي لاحقاً الامارات بنسبة 12 في المائة، بما يعكس انتعاش التجارة الخارجية سواء عن طرق البحر أو الجو، فيلعب ميناء جبل علي ومطار دبي الدولي دوراً هاماً في حركة التبادل التجاري لدولة الامارات⁽¹⁾. في حين تأتي تونس والبحرين في المرتبة الأخيرة بنحو 2 في المائة لكل منهما. يعزى انخفاض عدد المركبات في بعض الدول العربية الأخرى إلى ثلاثة أسباب، إما لانخفاض عدد السكان أو قلة المساحة الجغرافية للدولة أو تدني حجم التجارة بالدولة سواء للصادرات أو الواردات.

ثانياً: التعاون العربي في مجال النقل البري بالدول العربية

تعد جودة وجاهزية شبكات الطرق البرية أحد أهم العوامل المساندة لتشجيع التجارة العربية البينية، حيث يتم نقل نحو 92 في المائة من التجارة البينية بدول المشرق العربي برأ، فيما يتم نقل 72 في المائة من التجارة البينية بين دول المغرب العربي برأ. من هذا المنطلق، وفي إطار اهتمام الدول العربية بتطوير النقل الطرقي وأهمية تكامل شبكة النقل البيني العربي، أنشئ مجلس وزراء النقل العرب عام 1992 بموجب قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول. يتألف المجلس من الوزراء المسؤولين عن قطاع النقل في الدول العربية، ويهدف إلى تنمية التعاون العربي في مجالات قطاعات النقل بغرض تحقيق العديد من الأهداف في قطاعات النقل البري والبحري والسكك الحديدية، والتي من أهمها:

(1) Arab Union of Land Transport (2017), Access in 27 May 2017: <http://www.auolt.org>.

• "اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية": إدراكاً لأهمية توحيد القواعد المنظمة للنقل الدولي للبضائع على الطرق بين الدول المتعاقدة لاسيما فيما يتعلق بالوثائق المستخدمة في عملية النقل الدولي للبضائع أو فيما يتعلق بمسؤولية الناقل لها، وللحفاظ على حقوق الاطراف المختلفة، وضمان السرعة في حل المنازعات مع الأخذ في الاعتبار مبدأ المعاملة بالمثل، وقعت الدول العربية على "اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية" بهدف تشجيع نقل البضائع بين الدول العربية وإعطاء مزيد من التسهيلات لنقل البضائع براً وإزالة القيود ومعوقات النقل البري على الطرق فيما بينها، ووافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي في شهر فبراير 2012 ومجلس جامعة الدول العربية في شهر سبتمبر من نفس العام. وقع على هذه الاتفاقية أربع دول عربية وهي (الأردن، تونس، السعودية، المغرب) وصدقت عليها الأردن فقط في عام 2016. من المقرر أن تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية الموقعة عليها وذلك إعمالاً للمادة (64) الفقرة (1) منها.

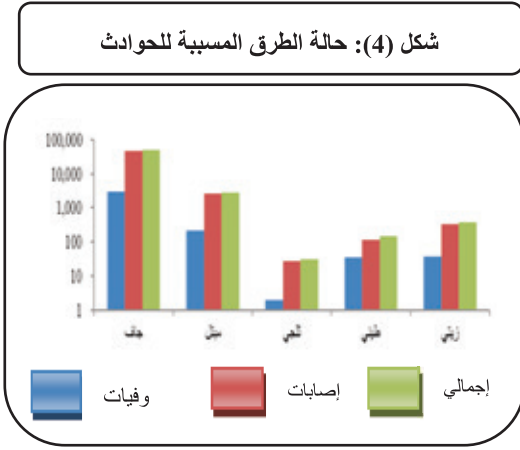
إضافة لما سبق، ولتيسير حركة التجارة العربية ورفع تنافسية البضائع العربية في الاسواق، صدق مجلس جامعة الدول العربية على مستوى القمة في عام 2010 على القرار رقم (531) الخاص بمخطط الربط البري العربي بالطرق الذي ينص على :

1. الموافقة على المحاور المقترحة لمخطط الربط البري العربي بالطرق والمواصفات الفنية الموحدة الواردة في دراسة "محاور الطريق العربي".
2. دعوة الدول العربية الى:
 - أ. الاسراع في تنفيذ مشروعات المخطط ومراعاة المدى الزمني المقرر في الدراسة المذكورة.

• "الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها": تهدف الاتفاقية إلى تسهيل وحرية مرور وسائل النقل بلوحاتها وركابها وأمتعتهم الشخصية، كما وافق عليها مجلس الجامعة على المستوى الوزاري في دورته العادية (126) عام 2006. ووقع عليها تسعة دول عربية (الأردن، البحرين، تونس، سوريا، العراق، فلسطين، قطر، ليبيا، اليمن) وصدق عليها سبعة دول عربية (الأردن، الإمارات (انضمام)، سوريا، فلسطين، قطر، ليبيا، اليمن). من المقرر أن تدخل حيز النفاذ من تاريخ 17 يناير 2017 بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثيقة التصديق السابعة.

• "اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية": نظراً للحاجة إلى تقوية فرص ايجاد خدمات نقل متعدد الوسائط تتسم بالسهولة والكفاءة وتتناسب مع احتياجات التجارة العربية، والحاجة الى تأكيد التوازن بين مصالح متعهدي خدمات النقل متعدد الوسائط وبين مستخدمي هذه الخدمات ضمن اطار تنظيمي وقانوني يكفل ذلك، الرغبة في تطوير خدمات النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، قام كل من مجلس وزراء النقل العرب ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا بإعداد اتفاقية "النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية". تهدف الاتفاقية إلى تنظيم وتيسير انتقال السلع بمختلف الوسائط بين أراضي الدول العربية وعبرها. وافق المجلس الاقتصادي والاجتماعي على الاتفاقية في عام 2009 ومجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري في نفس العام. وقع على الاتفاقية ثمان دول عربية (الأردن، الإمارات، تونس، السعودية، سوريا، العراق، فلسطين، اليمن) وصدق عليها خمسة دول عربية (الأردن، الإمارات، السعودية، سوريا، العراق). دخلت الاتفاقية حيز النفاذ من عام 2011 بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث دول عربية من الدول الموقعة عليها وذلك اعمالاً للمادة (46) منها.

انشائها منذ فترة طويلة دون الاعتناء بتقديم خدمات الصيانة اللازمة مما أدى الى تدهور جودة البنية التحتية. من ناحية أخرى، تعتبر العوامل البيئية مثل الرياح والأتربة أو الأمطار، من بين المسببات للحوادث على الطرق⁽³⁾، الشكل (4).



المصدر: الاتحاد العربي للنقل البري، 2017.

تتمثل المشاكل الإجرائية والعقبات التي تحد من قيام قطاع النقل البري العربي بدوره ووظائفه التنموية والتكاملية المتوقعة على أكمل وجه في عدة محاور تتمثل في المشاكل الإجرائية في منافذ العبور العربية، وقلة أطوال الطرق المعبدة في بعض الدول العربية، مع تدني مستويات جودة البنية التحتية في بعض الدول العربية⁽⁴⁾.

بالإضافة إلى عدم كفاءة أنظمة وآليات التحميل والتفريغ. هذا، وتشمل باقي التحديات الأخرى نقص الكوادر البشرية العربية ذات الكفاءة العالية، بداية من سائقي الشاحنات وحتى الكوادر البشرية المتواجدة في المنافذ الجمركية العربية، مع نقص الكفاءات والمهارات، وتعدد الأنظمة والقوانين المطبقة في مجال النقل في الدول العربية، مع اختلافها وعدم تجانسها بين بعض الدول، واختلاف المصطلحات والمسميات، وهياكل الرسوم والأجور

⁽³⁾ منظمة الصحة العالمية (2015)، "التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق".

⁽⁴⁾ اتحاد الغرف العربية (2015)، طرق المواصلات البرية في الوطن العربي.

ب. تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في تنفيذ وتشغيل مشروعات المخطط.

3. دعوة مؤسسات وصناديق التمويل العربية والاقليمية إلى إعطاء الأولوية للمساهمة في تمويل مشروعات مخطط الربط البري العربي بالطرق.

4. تطوير العمل في المنافذ البرية للدول العربية من خلال تبسيط وتوحيد وميكنة إجراءات الدخول والعبور، مع إيلاء الاهتمام الكافي بتطوير ورفع مستوى الاداء المهني للكوادر البشرية العاملة بتلك المنافذ، بما يؤدي الى تسهيل تدفق البضائع وعبور المسافرين بين الدول العربية.

5. تكليف مجلس وزراء النقل العرب بمتابعة تنفيذ مشروعات مخطط الربط البري العربي بالطرق، وتقديم تقارير دورية حول التقدم المُحرز على صعيد التنفيذ إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي لرفعها إلى القمة.

المعوقات التي تواجه النقل البري بين الدول العربية

يلعب قطاع النقل البري دوراً رئيسياً في تطوير وتعزيز اقتصادات دول المنطقة العربية، إذ أن ما يقارب 80 في المائة من تجارة الدول العربية بصفة عامة يتم شحنها برأ⁽²⁾، مما يظهر أهمية النهوض بهذا القطاع. وعلى الرغم من نمو قطاع النقل البري مؤخراً في الكثير من الدول العربية، والذي جاء نتيجة تسارع في نمو حجم التجارة، إلا أن هذا القطاع لا يزال يواجه عدداً من التحديات المتمثلة في ضرورة تنشيط حركة التجارة البينية في إطار منطقة التجارة الحرة العربية، وضمان انسيابية حركة البضائع، والتخليص الجمركي، والاجراءات الحدودية والتي ينتج عنها تأخيراً في نقل البضائع في المنطقة.

استناداً لما سبق، يتضح أهمية تطبيق ما يسمى بنظام النقل الموحد من حيث التخليص الجمركي السريع، ونظام مرور الحاويات. كما أن معظم شبكات النقل البري في معظم الدول العربية تم

⁽²⁾ الاتحاد العربي للنقل البري.

الفصل الثاني عشر: التعاون العربي في مجال النقل البري

يتزامن في بعض الأحيان مع شروط مفاجئة لدى وصول البضائع الى المنافذ الجمركية.

يتضح مما سبق العلاقة الوثيقة بين جاهزية وفاعلية النقل البري وبين تنشيط وتنمية التجارة البينية العربية، والتي تتطلب بدورها تقليص تكاليف النقل التجاري، وتقليص مدد التخليص والاجراءات عند المنافذ الجمركية الحدودية. هذا بدوره يبرز أهمية الربط الإلكتروني بين المراكز الحدودية، وتوضيح الاجراءات وتبسيطها، وذلك حرصاً على عدم تعرض البضائع للتلف، وتيسيراً لحركة التجارة بين الدول العربية، ومن ثم زيادة نسبة التجارة البينية العربية. وكذا يتطلب تسهيل إجراءات الدخول، وخاصة للأعمال التجارية، ولسانقي الشاحنات، وعدم المبالغة في فرض شروط ومواصفات دون توحيدها.

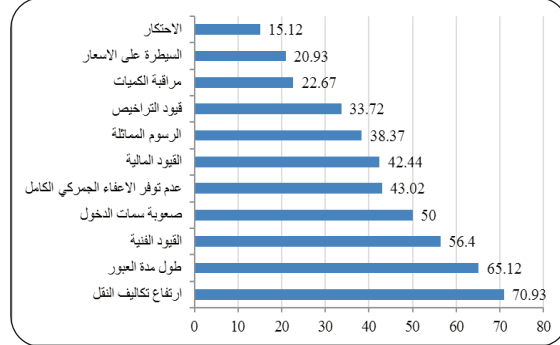
مقترحات النهوض بقطاع النقل البري العربي

رغم أن الواقع العملي يدل على إهتمام الدول العربية بقطاع النقل البري، من خلال الإستثمارات الضخمة التي خصصت لتطويره، إلا أن هذا القطاع لازال يعاني من الكثير من المعوقات والمشاكل الإجرائية خاصة عند المنافذ الحدودية بما يؤثر سلباً في حركة التجارة البينية. ورغم أن 90 في المائة من التجارة العالمية تنقل بحراً، إلا أن ما يتراوح بين 80-90 في المائة من التجارة بين الدول العربية تنقل برأ، ولهذا يمكن أن يلعب النقل البري الدور الرئيسي في تنشيط حركة التجارة العربية البينية.

بناء عليه، يمكن تطوير قطاع النقل البري بين الدول العربية من خلال تبني عدد من التدابير والإجراءات التي من شأنها التغلب على المعوقات التي تواجه القطاع وذلك خلال حزمة متكاملة من الإجراءات التشريعية والفنية وإجراءات السلامة والإجراءات الإدارية والجمركية ونظم تبادل البيانات إلكترونياً والإجراءات اللوجستية وخدمات سلاسل الإمداد وكذلك الإجراءات المتعلقة ببناء القدرات البشرية وإجراءات بشأن تشجيع الاستثمار والشراكة العربية في النقل البري.

في منافذ العبور العربية، وعدم تطبيق وتفعيل بعض القرارات والاتفاقيات في مجال النقل والتي تم الانضمام والتوقيع عليها وذلك في بعض الدول العربية، الشكل (5).

شكل (5): الأهمية النسبية للقيود على التجارة العربية البينية (نسبة الردود السلبية)



المصدر: اتحاد الغرف العربية (2015)، "طرق المواصلات البرية في الوطن العربي".

في هذا السياق، يعتبر ارتفاع تكاليف النقل بين الدول العربية أهم تحدي يواجه قطاع النقل البري، حيث قام اتحاد الغرف العربية بإعداد دراسة قائمة على استبيان لتحديد الأهمية النسبية للقيود على التجارة العربية. أجاب أكثر من 70 في المائة أن تكاليف النقل تعد بمثابة المعوق الأول الذي يواجه قطاع النقل البري والتجارة العربية البينية. تعود أسباب زيادة تكاليف نقل البضائع التجارية الى عدد من الاسباب الناتجة عن الأحوال الأمنية الأخيرة التي تمر بها البلدان العربية إلى جانب إحتكار بعض الشركات الناقلة في ظل المنافسة الضعيفة.

يأتي طول مدة العبور في المرتبة الثانية، ويعتبر في قائمة العقبات غير الجمركية التي تواجهها التجارة البينية العربية، والذي ينتج عن التأخير بسبب الإجراءات الأمنية، والاجراءات المتعددة وتكرارها عند كل معبر حدودي، الأمر الذي ينتج عنه ارتفاع التكاليف أو تلف البضائع.

تحل القيود الفنية في المرتبة الثالثة وهو ما يُعزى الى المواصفات الفنية غير الموحدة بين الدول العربية، وتعقدتها في بعض الحالات، الأمر الذي

الإجراءات التشريعية

إشارات وعلامات على الطرق) وتأمين صيانة دائمة للطرق من جانب عمالة متخصصة. يتطلب ذلك ضرورة تزويد المنافذ البرية بالموظفين المتدربين ذوي الكفاءات العالية المتخصصة وتزويد هذه المراكز بأنظمة التفنيس والتدقيق الالكترونية الحديثة، عوضاً عن الطرق التقليدية المتبعة في الوقت الحاضر، وذلك لإنجاز المعاملات وتسهيل وتبسيط الإجراءات، وهو ما يتطلب:

- توحيد الأنظمة التي تحكم الحمولات المحورية وأوزان وأبعاد المركبات المعمول بها على الطرق البرية في الدول العربية، حيث أن هذه الاختلافات تؤدي إلى إرباك الناقل البري العربي وتعرضه للخسائر والغرامات بسبب التأخير عبر المنافذ البرية العربية.
- توحيد اللوحات المعدنية والإرشادية على الطرق البرية الخارجية بين الدول العربية ومتابعة إجراءات الصيانة الدورية للطرق والجسور وتزويدها بمراكز اسعاف، كذلك يتعين أن يوضع في الحسبان ارتفاعات الجسور والانفاق مع تأمين تقاطعات نقاط تلاقي خطوط المواصلات.
- وضع التشريعات والمتطلبات والمقاييس الفنية المتصلة بسلامة الشاحنات، ومواصفات السلامة والمكابح والإطارات والحمولة العريضة.
- تحديد مقاييس نقل البضائع الخطرة عبر الدول العربية بما في ذلك السلامة وفرض التطبيق والاستجابة للطوارئ.

الإجراءات الإدارية والجمركية ونظم تبادل البيانات إلكترونياً

تتمثل في تبسيط الإجراءات الحدودية واختصار الوثائق الخاصة بالنقل البري وتوحيد المصطلحات والمسميات وهياكل الرسوم والأجور في مناطق العبور العربية. يتطلب ذلك تسهيل حصول سائقي الشاحنات العربية على تأشيرات الدخول إلى كافة البلاد العربية على أساس مبدأ المعاملة بالمثل. كما أن تشغيل المنافذ الجمركية الحدودية بشكل مستمر على مدار اليوم

تضمن الإجراءات التشريعية تهيئة البيئة التشريعية الوطنية اللازمة في كل دولة عربية لتطوير عمليات النقل البري، وذلك من خلال انضمام الدول العربية إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة من بينها على سبيل المثال اتفاقية "تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية"، والاتفاقية الدولية الخاصة "بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر جنيف CMD 56"، واتفاقية "تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين الدول العربية" لسنة 1977، والاتفاقية الدولية "لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية (كوتو)" المعدلة ببروتوكول بروكسل لسنة 1999⁽⁵⁾. كما يتوجب أيضاً في هذا الصدد صياغة قانون أوزان على المستوى الإقليمي بالتعاون مع البلدان المشاركة لتعزيز التجارة والسلامة على الطرق ولحماية البنية التحتية للطرق في آن واحد.

الإجراءات الفنية وإجراءات السلامة

من الأهمية بمكان العمل على وضع مخطط محاور الربط بالطرق الدولية بين الدول العربية وضرورة تحسين التخطيط الحضاري لاستخدامات الأراضي بما يسمح بتخفيض المساحات ويقلل من الازدحام على المستوى الإقليمي، حيث يمكن تحقيق ذلك من خلال دعم التعاون والتنسيق الفني المشترك في مجال النقل البري بما يسمح بالاستفادة من الموقع الجغرافي المتميز للوطن العربي والمراكز الحيوية التي تشغلها كل دولة على الخريطة التجارية الإقليمية والدولية.

كما يمكن تحسين مستوى خدمة النقل البري من خلال استكمال الوصلات على الطرق الرئيسية التي تربط البلاد العربية، وتقوية وتوسيع الشبكات الحالية إضافة إلى توحيد المواصفات الفنية للطرق الرئيسية وتأمين الخدمات الضرورية على الطرقات (كالأستراحات - وورش التصليح - ومحطات الوقود - وتصميم

(5) جامعة الدول العربية (2010)، "مشروع الاتفاقية العربية لتنظيم النقل الدولي للبضائع على الطرق بين الدول العربية"، دراسة غير منشورة.

في هذه الاتفاقيات سيساعد على إنتاج وتقديم برامج علمية وتدريبية عالية المستوى في النقل البري لبناء قدرات العاملين في هذا المجال.

إجراءات لتشجيع الاستثمار والشراكة العربية في النقل البري

كي يتم تطوير قطاع النقل البري لآبد من تشجيع ودعوة القطاع الخاص الى الاستثمار في خدمات النقل البري بما يساهم في دعم أنشطة التصدير وخدمة وازدهار التجارة البينية العربية. كما أن إنشاء شركات عربية مشتركة للنقل البري لتقدم خدماتها بأعلى كفاءة ممكنة وبمستوى جودة مرتفع مع ما يوفره ذلك من فرص جيدة لتدريب الكوادر العربية اللازمة بمثابة ركيزة أساسية لتطوير قطاع النقل البري في العالم العربي. في هذا الصدد، يشار إلى عدد من مشاريع الاستثمار العربية المشتركة التي من شأنها أن تعمل على دفع وتطوير نشاط النقل البري بما يساهم في تنمية التجارة العربية البينية والتجارة الدولية. ومن بين هذه المشاريع مشروع إنشاء الجسر البري الذي يربط بين كل من المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية والذي سوف يسير ويعظم عمليات النقل البري بين المشرق العربي والمغرب العربي على نمط الجسور البرية التي تربط كل من المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين وتلك التي تربط بين دولة قطر ومملكة البحرين.

والاسبوع يساعد على سرعة إنجاز الإجراءات الجمركية.

الإجراءات اللوجستية وخدمات سلاسل الإمداد

يتطلب تسهيل الإجراءات اللوجستية ربط الشبكة اللوجستية للوطن العربي بالعالم حتى تتكامل مع سلاسل الإمداد العالمية كي تصبح منطقة الوطن العربي جزءاً من منظومة النقل البري وسلاسل الإمداد العالمية. يمكن تحقيق ذلك من خلال وضع السياسات الخاصة بالنقل البري ضمن إطار اللوجستيات وسلاسل الإمداد، والتعامل مع الطلب على النقل البري في ذلك الإطار، وكجزء ضمن إطار أوسع من السياسات التي تشمل ضمن ما تشمل التخطيط المالي، وسياسات العمالة والسياسات البيئية والتخطيط الإقليمي.

إجراءات التدريب والتأهيل وبناء القدرات البشرية

يتطلب ذلك توفير البيئة التي تضمن روح المبادرة وتشجيع القطاع الخاص ودعم تطوير قطاع التعلم وربطه باحتياجات سوق العمل وذلك من خلال وضع مخطط تأهيلي وتدريبى لإعداد قاعدة عريضة من الموارد البشرية تتمتع بالمهارة في إدارة وتشغيل النقل البري ومراعاة الحفاظ على سلامة البيئة في الدول العربية. كما أن تشجيع عقد مذكرات التفاهم أو اتفاقيات التفاهم العلمي بين الجامعات العربية مع اشتراك الجامعات الأجنبية ذات السمعة العلمية المتميزة

