

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

تحليل منهجي وتقييم تنفيذ اتفاق الطرق الدولية  
في المشرق العربي

الأمم المتحدة

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/EDGD/2013/6  
19 December 2013  
ORIGINAL: ARABIC

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

## تحليل منهجي وتقييم تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي



الأمم المتحدة  
نيويورك، 2013

13-0370

المحتويات

الصفحة

1	.....	مقدمة
		<u>الفصل</u>
2	.....	أولاً- موضوع الدراسة وأهدافها
2	.....	ثانياً- منهج التحليل والمصادر المعتمدة
3	.....	ثالثاً- خلفية عامة عن اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي
3	.....	ألف- أهداف الاتفاق
3	.....	باء- الفوائد المرجوة من تنفيذ الاتفاق
3	.....	جيم- شبكة الطرق الإقليمية
6	.....	دال- المواصفات الفنية المحددة في الاتفاق
7	.....	رابعاً- استعراض خطة عمل تنفيذ الاتفاق
7	.....	ألف- الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق
7	.....	باء- البرنامج الزمني لخطة العمل
7	.....	جيم- استبيان نسب تنفيذ الاتفاق
7	.....	خامساً- استعراض آليات متابعة تنفيذ الاتفاق المعتمدة من قبل الإسكوا
8	.....	سادساً- التقدم المحرز في تنفيذ الاتفاق وفقاً لآلية المتابعة المعتمدة وتقييم النتائج والتوصيات
8	.....	ألف- تحليل البيانات الواردة من البلدان الأعضاء (الأطراف في الاتفاق) حول نسب تنفيذ الاتفاق
10	.....	باء- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل بشأن مكونات نظام النقل المتكامل
12	.....	جيم- مناقشة
14	.....	سابعاً- تحليل ومناقشة مكونات الاتفاق ومقترحات الدعم اللازم لخطة العمل
14	.....	ألف- أهداف الاتفاق
15	.....	باء- الفوائد المرجوة من الاتفاق
15	.....	جيم- مواد الاتفاق

## المحتويات (تابع)

### الصفحة

15	..... ثامناً- تحليل ومناقشة خطة العمل لتنفيذ الاتفاق
18	..... تاسعاً- مقترح خطة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي
19	..... عاشرأ- آلية المتابعة والتقييم لخطة العمل المقترحة
21	..... حادي عشر- الخلاصة والتوصيات
23	..... المراجع

### المرفقات

25	..... 1- استبيان مقترح لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي
30	..... 2- النشاطات التفصيلية لمحاو خطة العمل المقترحة لمتابعة تنفيذ الاتفاق مستقبلاً

## مقدمة

نظراً لصالحة التبادل السياحي والتجاري بين دول المنطقة العربية من جهة وبين العالم الخارجي من جهة أخرى، تم الاتفاق خلال الدورة العشرين للإسكوا المنعقدة في الفترة 27-28 أيار/مايو 1999 على بدء العمل نحو تطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي (إتسام)، أو ITSAM باللغة الإنكليزية (Integrated Transport System in the Arab Mashreq)<sup>(1)</sup>، بحيث يشكل الإطار المرجعي لتطوير قطاع النقل في المنطقة العربية من خلال توفير بنية تحتية متكاملة تتمثل بشبكات النقل الدولية البرية (الطرقية والسككية) والبحرية (المرافئ) والجوية (المطارات)، وتوفير التسهيلات اللازمة لحركة النقل السياحي والتجاري، ما يؤدي إلى تعزيز فرص التعاون الإقليمي بين البلدان الأعضاء في الإسكوا من جهة، وبينها وبين باقي بلدان العالم من جهة ثانية، إضافة إلى الاستفادة من المزايا النسبية للبلدان في تحقيق التكامل الاقتصادي والتجاري.

وقد اعتمد اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في 10 أيار/مايو 2001، وهو نفس تاريخ بدء التوقيع عليه من قبل البلدان الأعضاء. وتوضح الغاية من الاتفاق في مقدمته التي تنص أن الدول الداخلة في الاتفاق المذكور قامت بذلك إدراكاً منها لأهمية تسهيل حركة النقل البري على الطرق الدولية في المشرق العربي، وضرورة زيادة التعاون والتبادل التجاري والسياحي فيما بينها، وذلك من خلال وضع خطة مدروسة لإنشاء وتطوير شبكة الطرق الدولية التي تفي بحاجات النقل والمرور المستقبلية وتراعي شؤون البيئة.

كما ينص الاتفاق على تحديد أجزاء الوصلات الطرقية التي تخدم النقل الدولي في بلدان المشرق العربي، وتخصيصها بلافتات تعريف مميزة موحدة للدلالة عليها، وتحديد المواصفات الهندسية التي يجب اعتمادها في هذه الوصلات، وإعطاء الأولوية لهذه الغاية عند وضع الخطط الوطنية لإنشاء وصيانة وتطوير شبكات الطرق في البلدان الأطراف في الاتفاق. كذلك، يحدد الاتفاق الأحمال المحورية القصوى التي يمكن قبولها على أجزاء الوصلات الطرقية، بحيث لا تزيد حمولة المحور المنفرد الخلفي لأي شاحنة عن 13 طناً. ولا يختلف الاتفاق في جوهره عن الاتفاقات الأخرى التي أنشئت لأغراض مشابهة من قبل بقية اللجان الإقليمية للأمم المتحدة في العالم، مثل الاتفاق الأوروبي حول المحاور الرئيسية للمرور الدولي المعروف اختصاراً باسم "اتفاق AGR"<sup>(2)</sup>، والاتفاق المتعلق بشبكة الطرق الدولية عبر البلدان الآسيوية<sup>(3)</sup>.

ومع دخول اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي حيز التنفيذ بتاريخ 19 تشرين الأول/أكتوبر 2003، قامت الإسكوا عام 2004 بوضع خطة عمل لتنفيذ الاتفاق، تتضمن خمسة عشر نشاطاً تدرج تحت الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق، ووضع برنامج زمني لتنفيذ هذه النشاطات مدته 16 سنة تنتهي في عام 2020.

وتهدف الدراسة الحالية إلى تقييم التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في نهاية عام 2011، واستخلاص النتائج والتوصيات الكفيلة بتفعيل تنفيذ الاتفاق خلال الفترة المتبقية لتنفيذه حسب خطة العمل المعتمدة، وبتحفيز البلدان التي لم تنضم للاتفاق على الانضمام إليه، بما يخدم تحقيق الأهداف الأساسية للاتفاق.

وتقترح الدراسة في الختام إعادة تقييم تنفيذ الاتفاق وفق آلية جديدة يتم تنفيذها من قبل فريق من المنسقين الوطنيين من البلدان الأعضاء، بإشراف وتدريب الإسكوا؛ وإنشاء نظام معلومات جغرافية (GIS)<sup>(4)</sup>،

(1) بيان نظام النقل المتكامل في المشرق العربي الصادر عن الدورة العشرين للإسكوا المنعقدة في الفترة 27-28 أيار/مايو 1999.

(2) United Nations- ECE, European Agreement on Main International Traffic Arteries, Geneva, 15 November 1975

(3) United Nations-ESCAP, International Agreement on the Asian Highway Network, 26 April 2004

(4) Geographic Information System

على ضوء النتائج الجديدة، لتمثيل شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي، يتم وضعه على الموقع الرسمي للإسكوا على الإنترنت.

### أولاً- موضوع الدراسة وأهدافها

تقدّم هذه الدراسة تحليلاً منهجياً وتقييماً لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي. وتهدف إلى استعراض وتحليل تنفيذ الاتفاق في البلدان الأعضاء في الإسكوا، واقتراح الإجراءات الواجب اتخاذها للإسراع في تنفيذ خطة العمل المقترحة للاتفاق.

وقد أولت البلدان الأعضاء في الإسكوا اهتماماً كبيراً بموضوع تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي. ويتجلى ذلك في التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (ITSAM) المذكور سابقاً، لاسيما الجانب المتعلق بتطوير وتحسين البنية التحتية والشبكة الطرقية الدولية.

وتتضمن الدراسة بالمهام التالية:

- 1- إعداد تقييم للخطط الفعلية والنشاطات والمشاريع التي تقوم بها البلدان الأعضاء في سبيل تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.
- 2- إعداد خطة العمل المقترحة لتفعيل تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.

### ثانياً- منهج التحليل والمصادر المعتمدة

اعتمد في إعداد هذه الدراسة على مجموعة واسعة من المصادر، منها تقارير ووثائق صادرة عن الإسكوا؛ ونتائج استبيانات حول تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي نفذتها البلدان الأعضاء في الإسكوا وقدمتها خلال الدورات السنوية للجنة النقل وأدرجت في تقارير هذه الدورات؛ ومصادر إضافية تسمح بمقارنة اتفاق الطرق في المشرق العربي مع اتفاقيات مشابهة على المستوى الدولي؛ وأخرى توضح النهج المتبع حالياً على المستوى الدولي لرصد وضع الطرق العامة وتقييمها، لاسيما من حيث السلامة المرورية. وترد قائمة بجميع هذه المصادر في نهاية الدراسة.

ويقوم منهج التحليل المعتمد في الدراسة على الأسس التالية:

- (أ) دراسة الاتفاق بغية تحديد أهدافه والفوائد المرجوة منه والمتطلبات الرئيسية له؛
- (ب) دراسة خطة عمل تنفيذ الاتفاق وتحديد الخطوات العامة والبرنامج الزمني لخطة العمل والاستبيانات وجدول متابعة التنفيذ؛
- (ج) تقييم آلية المتابعة المعتمدة من قبل الإسكوا لتنفيذ الاتفاق من خلال تقارير لجنة النقل الواردة ضمن مصادر الدراسة؛
- (د) تقييم التقدم المحرز في تنفيذ الاتفاق وفقاً لآلية المتابعة المعتمدة وتقييم النتائج؛
- (هـ) استعراض وتحليل مكونات الاتفاق ومناقشتها بغية تحديد متطلبات الاتفاق والتوصيات اللازمة لتلبية المتطلبات، وتضمين خطة العمل المقترحة الجوانب اللازمة لتحقيق أهداف الاتفاق والفوائد المرجوة منه؛

- (و) استعراض وتحليل خطة العمل لتنفيذ الاتفاق ومناقشتها بغية التوصل إلى التوصيات اللازمة لتطوير الخطة المعتمدة بما يلبي متطلبات الاتفاق؛
- (ز) اقتراح خطة عمل لمتابعة تنفيذ الاتفاق؛
- (ح) اعتماد آلية متابعة وتقييم لخطة العمل المقترحة.

## ثالثاً- خلفية عامة عن اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

### ألف- أهداف الاتفاق

يهدف الاتفاق إلى:

- تحديد شبكة طرق إقليمية دولية تربط أقطار المشرق العربي (منطقة الإسكوا) وتخدم أهداف تشجيع التبادل التجاري والسياحي فيما بينها؛
- تبني دول المنطقة لمحاور هذه الشبكة وإيلائها أولوية مناسبة في خطط التنمية الوطنية؛
- مواءمة وتوحيد المواصفات الفنية اللازم توفرها على محاور الشبكة.

### باء- الفوائد المرجوة من الاتفاق

إن الفوائد التي يمكن أن تعود على المنطقة من تنفيذ الاتفاق تتمثل بـ:

- تقوية وتعزيز الترابط والتكامل الإقليمي بين البلدان الأعضاء؛
- تسهيل النقل البري والمتعدد الوسائط؛
- تقوية الترابط والتكامل بين البلدان الأعضاء من جهة وباقي دول آسيا وأوروبا وأفريقيا والعالم من جهة أخرى؛
- خفض تكاليف النقل ورفع كفاءة الحركة وسلامة المرور.

### جيم- شبكة الطرق الإقليمية

يبلغ الطول الإجمالي لشبكة الطرق الإقليمية الدولية المذكورة في الاتفاق حوالي 35 900 كيلومتر (كلم) موزعة على محاور باتجاه شمال - جنوب، وأخرى باتجاه شرق - غرب وفق التالي:

المحاور المتجهة شمال - جنوب

### M5- محور العراق - شرق الجزيرة العربية (4 043 كلم)

- منفذ زاخو (العراق/تركيا) - الموصل - بغداد - السماوة - البصرة - منفذ صفوان (العراق/الكويت) - منفذ العبدلي (الكويت/العراق) - الكويت - منفذ النويصيب (الكويت/السعودية) - منفذ الخفجي (السعودية/الكويت) - أبو حدرية - (الدمام - الهفوف - سلوى) - منفذ البطحاء (السعودية/الإمارات) - منفذ

الغويقات (الإمارات/السعودية) - أبو ظبي - دبي - الفجيرة - منفذ كلبا (الإمارات/عُمان) - منفذ خطمة الملاحة (عُمان/الإمارات) - صحار - مسقط - نزوى - ثمريت - صلالة.  
M7- محور أبو ظبي - صحار (263 كلم)

أبو ظبي - العين - منفذ البريمي (الإمارات/عُمان) - منفذ البريمي (عُمان/الإمارات) - صحار.  
M9- محور العين - نزوى: (258 كلم)

العين - منفذ مزيد (الإمارات/عُمان) - منفذ حفيت (عُمان/الإمارات) - نزوى.

M15- محور حلب - الرمادي: (687 كلم)

حلب - دير الزور - منفذ البوكمال (سوريا/العراق) - منفذ القائم (العراق/سوريا) - الرمادي.

M25- محور خط الأنابيب في المملكة العربية السعودية (1 298 كلم)

حديثة - عرعر - حفر الباطن - أبو حدرية.

M35- محور وسط الجزيرة العربية (1 621 كلم)

عمّان - الأزرق - منفذ العمري (الأردن/السعودية) - منفذ الحديثة (السعودية/الأردن) - سكاكا - حائل - بريده - الرياض - الخرج.

M43- محور حمص - البصيري (122 كلم)

M45- محور سوريا - الأردن - السعودية - اليمن (3713 كلم)

منفذ باب الهوى (سوريا/تركيا) - حلب - حمص - دمشق - منفذ نصيب (سوريا/الأردن) - منفذ جابر (الأردن/سوريا) - عمّان - معان - منفذ المدورة (الأردن/السعودية) - منفذ حالة عمار (السعودية/الأردن) - تبوك - القلبية - المدينة المنورة - مكة المكرمة - أبها - منفذ علب (السعودية/اليمن) - منفذ باقم (اليمن/السعودية) - صنعاء - تعز.

M47- محور معان - العقبة (110 كلم)

معان - العقبة

M51- محور الساحل الشرقي للمتوسط (359 كلم)

كسب - اللاذقية - طرطوس - منفذ الدبوسية (سوريا/لبنان) - منفذ العبودية (لبنان/سوريا) - طرابلس - بيروت - الناقورة.

M55- محور سيناء - شرق البحر الأحمر (2 734 كلم)

العريش - نخل - نوبيع - العقبة - منفذ الدرة (الأردن/السعودية) - منفذ الدرة (السعودية/الأردن) -  
ضباء - ينبع - رابغ - جدة - الدرب - منفذ الطوال (السعودية/اليمن) - منفذ حرض (اليمن/السعودية) - الحديدية  
- المخاء.

**M65- محور الساحل الغربي للبحر الأحمر (1 659 كلم)**

الإسماعيلية - السويس - سفاجا - منفذ حلايب ( مصر/السودان).

**M67- محور شرق الدلتا في مصر (107 كلم)**

كوبري القنطرة - الإسماعيلية - القاهرة.

**M75- محور وادي النيل (2 557 كلم)**

الإسكندرية - القاهرة - قنا - منفذ أرقين (مصر/السودان).

المحاور المتجهة شرق - غرب

**M10- محور شمال العراق - شرق البحر المتوسط (1 032 كلم)**

منفذ حج عمران (العراق/إيران) - أربيل - الموصل - منفذ ربيعية (العراق/سوريا) - منفذ اليعربية  
(سوريا/العراق) - القامشلي - حلب - اللاذقية.

**M20- محور وسط سوريا (699 كلم)**

القامشلي - الحسكة - دير الزور - حمص - طرطوس.

**M30- محور غرب العراق - شرق البحر المتوسط (536 كلم)**

الرطبة - منفذ الوليد ( العراق/سوريا) - منفذ التنتف (سوريا/العراق) - دمشق - منفذ جديدة يابوس  
(سوريا/لبنان) - منفذ المصنع (لبنان/سوريا) - بيروت.

**M40- محور العراق - الأردن - الأراضي الفلسطينية المحتلة - الساحل الجنوبي للبحر الأبيض  
المتوسط (2228 كلم)**

منفذ المنذرية (العراق/إيران) - خانقين - بغداد - الرمادي - الرطبة - منفذ الطربيبيل (العراق/الأردن)  
- منفذ الكرامة (الأردن/العراق) - الأزرق - عمّان - منفذ جسر الملك حسين (الأردن/الأراضي الفلسطينية  
المحتلة) - القدس - غزة - منفذ رفح (مصر/الأراضي الفلسطينية المحتلة) - العريش - كوبري القنطرة - بور  
سعيد - الإسكندرية - منفذ السلوم (مصر/ليبيا).

**M50- محور بغداد - القاهرة (1851 كلم)**

بغداد - كربلاء - النخيب - منفذ جديدة عرعر (العراق/السعودية) - منفذ جديدة عرعر (السعودية/العراق) - عرعر - سكاكا - القلبية - تبوك - منفذ الدرة (السعودية/الأردن) - منفذ الدرة (الأردن/السعودية) - العقبة - نويبع - النخل - الشط - القاهرة.

**M60- محور غرب السعودية - صعيد مصر (524 كلم)**

ضباء - سفاجا - قنا - موط

**M70- محور الكويت - ينبع (1 397 كلم)**

الكويت - منفذ السالمي (الكويت/السعودية) - منفذ الرقعي (السعودية/الكويت) - حفر الباطن - الأرتاوية - بريدة - المدينة المنورة - ينبع.

**M80- محور المنامة - جدة (1 417 كلم)**

المنامة - منفذ جسر الملك فهد (البحرين/السعودية) - الدمام - الرياض - مكة المكرمة - جدة.

**M82- بورت سودان - الخرطوم (750 كلم)**

**M90- محور الدوحة - الدرب (1850 كلم)**

الدوحة - منفذ أبو سمرة (قطر/السعودية) - منفذ سلوى (السعودية/قطر) - منفذ البطحاء (السعودية/الإمارات) - حرض - الخرج - السليل - أبها - الدرب.

**M100- محور جنوب الجزيرة العربية (2 235 كلم)**

ثمريت - منفذ المزينة (عُمان/اليمن) - منفذ شحن (اليمن/عُمان) - الغيضة - المكلا - عدن - تعز - المخاء.

**M110- وسط السودان (أثيوبيا - السودان - تشاد) (1970 كلم)**

**دال- المواصفات الفنية المحددة في الاتفاق**

إن المتطلبات الرئيسية للاتفاق هي:

1- إخضاع جميع الطرق الدولية الواردة في الملحق الأول للمواصفات الفنية حسب الملحق الثاني للاتفاق، خلال فترة زمنية أقصاها خمس عشرة سنة؛ ومطابقة هذه المواصفات عند تصميم الطرق الجديدة التي سيتم تنفيذها بعد دخول الاتفاق حيز التنفيذ<sup>(5)</sup>.

2- إخضاع اللافتات والإشارات والعلامات على جميع الطرق الدولية الواردة في الملحق الأول للمواصفات المحددة في الملحق الثالث للاتفاق، خلال فترة زمنية أقصاها سبع سنوات؛ ومراعاة هذه

---

(5) المادة 3 من اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي حول المواصفات الفنية.

المواصفات عند تنفيذ اللافتات والإشارات والعلامات الجديدة التي سيتم تنفيذها بعد دخول الاتفاق حيز التنفيذ<sup>(6)</sup>.

## رابعاً- استعراض خطة عمل تنفيذ الاتفاق

### ألف- الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق

تندرج الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق تحت البنود التالية:

- النواحي الإعلامية؛
- لافتات التعريف بالطرق الدولية؛
- تحديد المحاور ومواصفاتها الفنية؛
- اللافتات والإشارات والعلامات.

### باء- البرنامج الزمني لخطة العمل

يتضمن البرنامج الزمني لخطة العمل خمسة عشر نشاطاً تندرج تحت الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق المذكورة أعلاه، مع تحديد الوقت المفضل لإنجاز النشاط والوقت المسموح به لإنجازه.

### جيم- استبيان نسب تنفيذ الاتفاق

يشمل الاستبيان الخطوات والنشاطات المدرجة في خطة العمل المعتمدة، ووصفاً للبيانات المطلوب متابعتها، ولا سيما نسب التنفيذ على المحاور لغاية تاريخ تحديث الاستبيان، وملاحظات البلدان، والعقبات التي تؤخر التنفيذ.

### خامساً- استعراض آليات متابعة تنفيذ الاتفاق المعتمدة من قبل الإسكوا

إن المتابعة المعتمدة من قبل لجنة النقل في الإسكوا لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي هي متابعة سنوية، من خلال دورات اللجنة المنعقدة سنوياً؛ وهي تعتمد على التقارير الوطنية المقدمة من قبل البلدان الأعضاء، ونتائج الاستبيانات حول نسب تنفيذ الاتفاق، وتقييم تنفيذ التوصيات الصادرة عن دورات لجنة النقل فيما يخص مكونات نظام النقل المتكامل. أما نتائج هذه المتابعة فموثقة في تقارير ووثائق دورات لجنة النقل السنوية (2002-2011)، ومنها:

- تقارير اللجنة عن الدورات السنوية التي تتضمن: متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل؛ توصيات بشأن مكونات نظام النقل المتكامل؛ متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في الدورات السابقة؛

---

(6) المادة 4 من اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي حول اللافتات والإشارات والعلامات.

- تقارير التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي) التي تتضمن: متابعة تنفيذ الاتفاق منذ دخوله حيز التنفيذ؛ التقدم المحرز في تنفيذ الاتفاق في البلدان الأطراف في الاتفاق؛ نسب تنفيذ الاتفاق وفقاً لخطة العمل المعتمدة؛ استبيان حول نسب تنفيذ الاتفاق وفقاً لخطة العمل المعتمدة؛
- تقارير التقدم المحرز في مجال النقل منذ الدورة العاشرة للجنة النقل التي تتضمن: متابعة تنفيذ التوصيات المتصلة بمكونات نظام النقل المتكامل.

### سادساً- التقدم المحرز في تنفيذ الاتفاق وفقاً لآلية المتابعة المعتمدة وتقييم النتائج والتوصيات

#### ألف- تحليل البيانات الواردة من البلدان الأعضاء (الأطراف في الاتفاق) حول نسب تنفيذ الاتفاق

وزعت الإسكوا على البلدان الأعضاء استبياناً حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وفقاً لخطة العمل المعتمدة المرفقة بتقرير لجنة النقل عن الدورة الحادية عشرة (بيروت 22-24 آذار/مارس 2010) لقياس التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي). وقد استلمت الأمانة التنفيذية ردود عشرة من البلدان الأعضاء وقامت بتحليلها. هذه البلدان هي: المملكة الأردنية الهاشمية، ومملكة البحرين، والجمهورية العربية السورية، وجمهورية العراق، ودولة قطر، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية، وجمهورية مصر العربية، والمملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية.

وجدير بالذكر أن مصر أعادت إرسال الاستبيان بعد تضمينه معلومات محدثة بتاريخ أيلول/سبتمبر 2011، وكذلك الأردن بتاريخ تحديث تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر 2011.

#### 1- تقييم نتائج الاستبيان

يبين الجدول التالي تقييم نتائج الاستبيانات المرفقة بتقرير لجنة النقل عن دورتها الحادية عشرة (بيروت 22-24 آذار/مارس 2010) حسب البيانات الواردة من البلدان ووفقاً لمسوحات البلد ولأطوال المحاور.

نسبة التنفيذ التقديرية (كنسبة مئوية)	أطوال المحاور (كلم)	البلد
68.3	1266	المملكة الأردنية الهاشمية
100	23	مملكة البحرين
100	2854	الجمهورية العربية السورية
100	3020	جمهورية العراق
100	100	دولة قطر
75.6	438	دولة الكويت
100	300	الجمهورية اللبنانية
100	5220	جمهورية مصر العربية
100	12507	المملكة العربية السعودية
82	2535	الجمهورية اليمنية

المجموع	28263
---------	-------

وتشير نتائج الاستبيانات المقدمة رسمياً من قبل البلدان الأعضاء إلى أن تنفيذ الاتفاق كان شبه تام في نهاية عام 2011، أي أنه تم إخضاع الشبكة الطرقية الدولية في معظم البلدان الأعضاء للمواصفات الفنية المعتمدة في الاتفاق، باستثناء المملكة الأردنية الهاشمية ودولة الكويت والجمهورية اليمنية. إلا أن تقديرات الإسكوا تبين أن هذه النتائج مبالغ بها، وأن النتائج الواقعية لتنفيذ الاتفاق قد لا تتجاوز نسبة 70 في المائة<sup>(7)</sup>. ويتطلب الفصل النهائي في درجة تنفيذ الاتفاق إيجاد آلية متابعة مستقلة للتحقق من دقة البيانات، وهو من المقترحات المعروضة في هذه الدراسة.

ويعتبر إنجاز النشاطات ضمن الوقت المحدد في البرنامج الزمني لخطة العمل أهم جانب في التقييم، وقد نصت خطة عمل تنفيذ الاتفاق على التمييز بين الأوقات المفضلة لإنجاز النشاطات والأوقات المسموحة (النهائية) لتنفيذ هذه النشاطات، وذلك وفقاً للبرنامج الزمني الذي يوضحه الجدول التالي:

الوقت المسموح	الوقت المفضل للإنجاز	النشاط	الرقم
-	2004	إعداد فيلم وثائقي قصير عن الاتفاق	1
-	2004	إعداد كتيب عن الاتفاق	2
2006	2005-2004	إطلاق حملة إعلامية عن الاتفاق	3
-	2010-2005	إعداد خريطة تفصيلية لمحاور شبكة الطرق الدولية	4
-	2004	تحديد أماكن وضع لافتات الطريق	5
2011-2005	2004	تصنيع لافتات التعريف بالطرق الدولية وتثبيتها على الشبكة	6
-	2004	وصف المسار الواقعي على امتداد المحور	7
-	2004	تحديد تصنيف كل جزء من المحاور	8
-	2004	إعداد جدول المواصفات الفنية لكل جزء حسب التصنيف	9
-	2004	رسم المحاور حسب تصنيفها على المخططات	10
2011-2007	2006-2004	جرد أنواع اللافتات والإشارات الموجودة على كل جزء	11
2011-2007	2006-2004	تحديد اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات	12
2011-2008	2007-2005	تبديل اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات	13
2019-2011	2010-2005	تحديد المواصفات غير المتوافقة مع الاتفاق لكل جزء	14
2019-2012	2011-2005	إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات	15

ويتبين أن الوقت المفضل لإنجاز كافة النشاطات ينتهي عام 2011، وأن الوقت المسموح لإنجاز بعض هذه النشاطات ينتهي عام 2019.

2- تقييم نتائج الاستبيانات الحديثة المرسله من قبل المملكة الأردنية الهاشمية بتاريخ تحديث تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر 2011، ومن قبل جمهورية مصر العربية بتاريخ تحديث أيلول/سبتمبر 2011

تشمل الاستبيانات الحديثة المرسله من قبل الأردن ومصر:

(7) تقرير لجنة النقل عن الدورة الحادية عشرة (بيروت 22-24 آذار/مارس 2010).

- نسب تنفيذ المحاور M35, M40, M45, M47، والمواصفات الفنية للمحورين M40 و M45 في المملكة الأردنية الهاشمية؛
- نسب تنفيذ المحورين M40 و M55، والمواصفات الفنية لهذين لمحورين في جمهورية مصر العربية.

وبعد تحليل هذه الاستبيانات يتبين ما يلي:

#### المملكة الأردنية الهاشمية

- ◀ بالنسبة إلى المحورين M40 و M45، بلغت نسب تثبيت لافتات التعريف بشكل مستقل على الشبكة 231 في المائة للمحور M40، و 97 في المائة للمحور M45 والوقت المفضل لإنجازها هو عام 2004، والوقت المسموح به هو عام 2011. أي أنه تم إنجاز المطلوب على المحور M40 في أقل من نصف الوقت المحدد، في حين تأخر الإنجاز على المحور M45. وكان من الممكن استغلال الفائض في الوقت في عملية إنجاز المطلوب على المحور M40 للعمل على المحور M45 وعدم التأخر في التنفيذ. وينطبق الحل نفسه فيما يتعلق بالتأخر في تثبيت اللافتات الإرشادية؛
- ◀ لم ينفذ أي من النشاطات المتعلقة بتصنيف أجزاء المحورين M35 و M47 وإعداد جداول بمواصفاتها الفنية. وجدير بالذكر أن الوقت المفضل لإنجازها هو عام 2004، وأن التاريخ المتوقع للإنجاز هو 31 كانون الأول/ديسمبر 2012؛
- ◀ تنحصر البيانات المتوفرة حول بنود اللافتات والإشارات على المحاور بالتاريخ المتوقع لإنجازها وهو 21 كانون الأول/ديسمبر 2012، مع العلم أن الوقت المفضل لإنجازها وفقاً للبرنامج الزمني هو الفترة 2004-2006 والوقت المسموح به لإنجازها هو الفترة 2007-2011؛
- ◀ بلغت نسبتاً إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات 20 في المائة في المحور M40 و 72 في المائة في المحور M45، أما الوقت المفضل للإنجاز فهو الفترة 2005-2011 بينما الوقت المسموح به هو 2012-2019؛
- ◀ لا توجد بيانات تتعلق بإطلاق الحملة الإعلامية.

#### جمهورية مصر العربية

- ◀ يشير التدقيق الأولي لنسب التنفيذ على المحورين M40 و M55 حسب مواصفاتها الفنية المقدمة إلى أن كافة النشاطات منفذة بنسبة مائة في المائة، ضمن الوقت المحدد؛
- ◀ يدل ربط نتائج التنفيذ بالأوقات المفضلة للإنجاز على مدى توافق الخطط والبرامج الزمنية الوطنية مع البرنامج الزمني التنفيذي لخطة عمل الاتفاق؛
- ◀ يشير استبيان نسب التنفيذ في ما يتعلق بالمحورين M40 و M55 إلى تنفيذ تام لمتطلبات الاتفاق.

باء- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل بشأن مكونات نظام النقل المتكامل

إن التوصيات المتصلة بالاتفاق والتي تدرج في سياقات التقارير الصادرة عن لجنة النقل في دوراتها المتتالية هي على الشكل التالي:

1- تقرير لجنة النقل عن دورتها العاشرة (بيروت 31 آذار/مارس - 2 نيسان/أبريل 2009)

- في إطار تقييم التقدم المحرز في تنفيذ الأنشطة المتعلقة بالنقل في إطار برنامج عمل الإسكوا منذ الدورة التاسعة للجنة النقل، أصدرت لجنة النقل التوصيات التالية:
- الطلب إلى الأمانة التنفيذية تحديث خريطة الاتفاق؛
- مناشدة سلطنة عُمان الإسراع في الانضمام إلى الاتفاق؛
- مناشدة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية العراق الإسراع في التصديق على الاتفاق؛
- الطلب إلى البلدان الأطراف في الاتفاق التي لم تقم بتعبئة الجدولين الواردين ضمن خطة العمل والاستبيان الخاص بمتابعة الاتفاق القيام بذلك؛
- الطلب إلى كافة البلدان الأعضاء في الإسكوا مراجعة قواعد بيانات الطرق في منطقة الإسكوا (2007) لاستكمال النواقص وتحديث البيانات؛
- الترحيب بطلب جمهورية السودان الانضمام إلى الاتفاق؛

وفي موضوع السلامة المرورية:

- الطلب من الأمانة التنفيذية توجيه الدعوة للبلدان الأعضاء المشاركة في الاجتماع الإقليمي الذي سيعقد في مدينة أبو ظبي، وإعداد ورقة عمل واضحة حول الأهداف المنشودة لعام 2015 والإجراءات التي تنوي اتخاذها لبلوغ تلك الأهداف؛
- مناشدة البلدان الأعضاء الاستجابة للدعوة المرسلة عن طريق الإسكوا للمشاركة الفعالة في الاجتماع الوزاري الذي سيعقد في موسكو في 18-19 تشرين الثاني/نوفمبر 2009؛
- الطلب من الأمانة التنفيذية عقد ورشات عمل إقليمية دورية من أجل تبادل الخبرات والاستفادة من الممارسات الجيدة المتبعة في بعض بلدان المنطقة والعالم؛

وفي التوصيات المتعلقة بطلب جمهورية السودان بشأن الانضمام إلى اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي:

- تمت الموافقة على تعديل المحورين M65 و M75 في جمهورية السودان؛
- الموافقة على إضافة محورين M82 و M110 في جمهورية السودان.

2- تقرير لجنة النقل عن دورتها الحادية عشرة (بيروت 22-24 آذار/مارس 2010)

إن التوصيات الصادرة في هذا التقرير بشأن مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي هي:

- دعوة كل بلد إلى مراجعة البيانات الواردة في التقرير عن التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وتحديث هذه البيانات؛

- مناقشة سلطنة عُمان الإسراع في الانضمام إلى الاتفاق؛
- مناقشة الإمارات العربية المتحدة الإسراع في التصديق على الاتفاق؛
- الطلب من الأمانة التنفيذية توضيح تفاصيل البنود الواردة في الاستبيان الخاص بمتابعة تنفيذ الاتفاق؛
- الطلب إلى البلدان الأطراف في الاتفاق تحديث المعلومات الواردة في الاستبيان الخاص بمتابعة الاتفاق؛
- الطلب من الأمانة التنفيذية إعداد مذكرة توضيحية حول البند المتعلق بتهيئة لافتات التعريف بالطرق الدولية ضمن اللافتات الإرشادية بغرض إضافتها إلى نص الاتفاق؛
- إن الطلب من الأمانة التنفيذية تقديم توضيحات حول البند المتعلق باللافتات في الاستبيان الخاص بمتابعة الاتفاق يفسر التباين في الإجابات النصية في الاستبيانات المرسلة من البلدان، نتيجة عدم وضوح المقصود من النشاط المطلوب.

### 3- تقرير لجنة النقل عن دورتها الحادية عشرة (22-24 آذار/مارس 2010) حول التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي

في إطار تقييم التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي، أورد التقرير الجوانب التالية:

- متابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، منذ دخوله حيز التنفيذ في 19 تشرين الأول/أكتوبر 2003، حيث تمت الإشارة إلى صدور عدد من التوصيات في الدورة العاشرة دون مراعاة الترتيب الذي وردت فيه؛
- إدراج التقارير الواردة من البلدان الأعضاء؛
- التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في البلدان الأطراف في الاتفاق؛
- نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في بعض البلدان الأطراف وفقاً لخطة العمل المعتمدة.

### **جيم- مناقشة**

بعد الاطلاع على آلية تتبع التقدم المحرز في تنفيذ الاتفاق، والتوصيات الصادرة بهذا الخصوص عن اجتماعات لجنة النقل السنوية يتبين ما يلي:

- أدرجت التوصيات المتصلة بنظام النقل المتكامل أو اتفاق الطرق الدولية ضمن السياق العام للتقارير الصادرة عن لجنة النقل. ومن الضروري تصنيف هذه التوصيات ثم إدراجها في إطار مصفوفة تتبّع يتم إلحاقها بالتقارير، تبين النشاطات المطلوب تنفيذها تحت كل توصية، والأوقات المفضلة والمسموحة لكل نشاط، ضمن برنامج زمني محدد يسهل إجراءات متابعة وتقييم التقدم المحرز في تنفيذ التوصيات؛

- رغم أن "زيادة التبادل التجاري والسياحي" بين البلدان الأعضاء في الإسكوا هي من الأهداف الرئيسية للاتفاق، لم يُقدّم أي مؤشر رقمي لقياس الآثار المحتملة لتطبيق الاتفاق على التبادل التجاري والسياحي وحجم تبادل البضائع والأشخاص بين البلدان الأعضاء. ففي تقرير صدر عن البنك الدولي في عام 2010، يتبيّن أن حجم التبادل التجاري بين بلدان المشرق العربي والاتحاد الأوروبي أكبر مما هو عليه بين بلدان المشرق العربي وباقي بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، أو بين بلدان المشرق العربي نفسها. وبينما يشير التقرير إلى أن بلدان المشرق العربي مرتبطة ببعضها بشكل جيّد بواسطة شبكات النقل البري والجوي، فإنه يلمح بالمقابل إلى الحاجة لاستثمارات هامة من أجل تحسين نوعية النقل الطرقي بين بلدان المنطقة<sup>(8)</sup>. وتجدر الإشارة هنا إلى أن تطوير البنى التحتية المخصصة للنقل وتسهيل التجارة يجب أن تترافق بتسهيلات موازية على صعيد تحرير القيود عن حركة البضائع والأشخاص، لا سيما تسهيل وتبسيط عمليات الضبط والمراقبة على المنافذ الحدودية؛
- إن مجرد تسمية بعض الوصلات على شبكة الطرق المحلية للبلدان الأعضاء بالوصلات الدولية، لا ينتج عنه بالضرورة تحسن في خدمة المرور على هذه الوصلات، على مستوى تخفيض زمن الرحلات للمركبات العابرة عليها مثلاً. وقد حدد الاتفاق في ملحقه الثاني مستوى الخدمة المطلوب تحقيقه على أجزاء الشبكة بحيث لا يقل عن B في المناطق المستوية والتموجة، وC في المناطق الجبلية لكن لم يتم الشروع بأي إجراء للتحقق من مستويات الخدمة على أجزاء الوصلات الوطنية لشبكة الطرق الداخلة في الاتفاق. وهذا أمر مهم لأن البنية التحتية الطرقية تصمم وتنفذ وفقاً لتقديرات حجم المرور اليومي خلال ساعات الذروة، ومن الضروري التنبيه إلى عدم حصول اختناقات مرورية متكررة تعيق حركة المركبات على هذه الوصلات، ما يتناقض مع الغاية الأساسية من الاتفاق، أي تسهيل وزيادة حركة تبادل البضائع والأشخاص؛
- يتطلب إدراج موضوع السلامة المرورية على جدول أعمال لجنة النقل توفير الإحصائيات المقارنة ومؤشرات الأداء المتعلقة بالسلامة المرورية في البلدان الأعضاء في الإسكوا، بما يسمح بإجراء مقارنات لوضع السلامة المرورية بين مختلف البلدان الأعضاء، وبينها وبين باقي بلدان العالم؛
- يستوجب تقييم وضع السلامة المرورية على شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي الطلب من البلدان الأعضاء إعداد استبيانات لدراسة مؤشرات السلامة المرورية على الوصلات الطرقية المشمولة بالاتفاق. فهذه المؤشرات تعكس أداء البنية التحتية المستهدفة في اتفاق الطرق الدولية. ويجدر التنويه في هذا المجال إلى أن مصر قد طلبت معونة البرنامج الدولي لتقييم الطرق (iRAP) لتنفيذ مشروع رائد لتقييم السلامة المرورية على الطرق العامة خلال الفترة 2012-2013، وذلك بالتعاون مع المرفق العالمي للسلامة المرورية (GRSF) ومؤسسة بلومبيرغ الخيرية (Bloomberg Philanthropies)<sup>(9)</sup>؛
- تم تحديث خارطة محاور الطرق الدولية مرتين بشكل جذري في عامي 2005 و2010. وتُعتمد بعض التعديلات الجزئية والإضافات خلال دورات لجنة النقل. لذلك، فمن المناسب إدراج هذه التعديلات مع أسباب التعديل في جداول ملحقه تصدر عن لجنة النقل لتبيان المحاور المضافة

(8) World Bank, Middle East and North Africa Region, Economic Integration in the Mashreq, October 2010, p. 11

(9) موقع البرنامج الدولي لتقييم الطرق ([www.irap.net](http://www.irap.net)).

والمعدلة والمنافذ الحدودية والبلدان التي تمر فيها، ونقاط البداية والنهاية والطول والمواصفات الأولية للمحور، والتصنيف الأولي لأجزاء المحور؛

- وجوب اعتماد نموذج موحد للتقارير المطلوبة من البلدان الأعضاء، تتضمن فقرات محددة وثابتة، وفقرات أخرى تُترك حرية إدراجها للبلدان، ما يسهم في ضبط وتوحيد التقارير الواردة إلى اجتماعات لجنة النقل، ويسهل تقييم التقدم الحاصل في تنفيذ الاتفاق من دورة لأخرى.

## سابعاً- تحليل ومناقشة مكونات الاتفاق ومقترحات الدعم اللازم لخطة العمل

يساعد استعراض وتحليل مكونات الاتفاق<sup>(10)</sup> في تقييم مدى توافق الإجراءات والنشاطات المدرجة في خطة العمل مع متطلبات الاتفاق، وبالتالي اقتراح الخطوات والتوصيات الضرورية في إطار الدعم اللازم لخطة العمل وتحقيق أهداف الاتفاق والفوائد المرجوة منه.

### أف- أهداف الاتفاق

ترمي أهداف الاتفاق إلى:

1- "تحديد شبكة طرق إقليمية تربط أقطار المشرق العربي (منطقة الإسكوا) تخدم أهداف تشجيع التبادل التجاري والسياحي فيما بينها".

يتطلب الدعم اللازم لخطة العمل وضع استراتيجية لتطوير شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي انطلاقاً من الشبكة الدولية التي تم تبنيها في الاتفاق، بهدف تسهيل حركة النقل البري والمتعدد الوسائط، وتشجيع التبادل التجاري والسياحي بين أقطار المشرق العربي، وتعزيز الترابط الإقليمي بين البلدان الأعضاء من جهة وباقي بلدان العالم من جهة أخرى.

2- "تبني دول المنطقة لمحاور هذه الشبكة وإيلائها أولوية مناسبة في خطط التنمية الوطنية".

ويتطلب الدعم اللازم لخطة العمل إدراج تصنيف الطرق الدولية في قوانين البلدان الأعضاء لتصنيف الطرق، وتبني محاور الشبكة الدولية في قرارات تصنيف الطرق الصادرة وفق القوانين؛ كما حصل في الجمهورية العربية السورية، على سبيل المثال، حيث صدر القانون 26 لعام 2006 لتصنيف الطرق وحمايتها، وأدرجت الطرق الدولية فيه. ولكن تصنيف الطرق وفق هذا القانون تم على أساس (طرق حرة وسريعة - طرق درجة أولى - طرق درجة ثانية...)، بخلاف الاتفاق الذي يصنّف الطرق

(10) تجدر الإشارة في هذا السياق إلى التشابه، من حيث الجوهر، بين مكونات إتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي واتفاق بناء الشريانات الدولية الرئيسية الذي تم إعلانه من قبل لجنة الأمم المتحدة لأوروبا بتاريخ 16 أيلول/سبتمبر 1950: (UNECE, Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries, Geneva 16 September 1950) والذي تم تطويره عام 1975 ليأخذ تسمية "الاتفاق الأوروبي حول شريانات المرور الدولية الرئيسية: (European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), Geneva 15 November 1975)، وكذلك اتفاق الطرق الآسيوية الذي فتح للتوقيع من قبل اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (UN-ESCAP) بتاريخ 26 نيسان/أبريل 2004. ولكن بخلاف إتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، لم تتطرق الاتفاقات الأخرى لنصب شاخص خاصة بتسميات وصلات الشبكة، بل تم الاكتفاء بالاتفاق على طريقة ترقيم الشبكة، وعلى وضع الترقيم على الشاخصات الاتجاهية التقليدية المنصوبة مسبقاً.

بين طرق درجة أولى حرة، وطرق درجة أولى سريعة، وطرق درجة ثانية. وبالتالي، فإن تبني البلدان لشبكة الطرق الدولية يستلزم مواءمة التشريعات والقوانين لإدراج المحاور الدولية وتصنيفاتها وفق الاتفاق.

3- "مواءمة وتوحيد المواصفات الفنية اللازم توفرها على محاور الشبكة".

ويتطلب الدعم اللازم لخطة العمل إدراج المواصفات الفنية الواردة في ملاحق الاتفاق ضمن دفاتر الشروط الخاصة بإنشاء وتحسين الطرق الدولية.

#### باء- الفوائد المرجوة من الاتفاق

تتمثل الفوائد المرجوة من الاتفاق على منطقة المشرق العربي بما يلي:

1- "تقوية وتعزيز الترابط والتكامل الإقليمي بين الدول الأعضاء".

2- "تسهيل النقل البري والمتعدد الوسائط".

3- "تقوية التكامل والترابط بين الدول الأعضاء من جهة وباقي دول آسيا وأوروبا وأفريقيا والعالم من جهة أخرى".

4- "خفض تكاليف النقل ورفع كفاءة الحركة وسلامة المرور".

ويتطلب الدعم اللازم لخطة العمل اعتماد مؤشرات كمية أو نوعية لقياس التقدم المحرز على مستوى كل من هذه الفوائد، من خلال استبيانات وإحصائيات لجمع البيانات اللازمة حول هذه المؤشرات، مثل زمن الرحلات على الطرق المحددة في الاتفاق، ونسبة الحوادث المرورية، وكلفة صيانة المركبات وغيرها.

#### جيم- مواد الاتفاق

تنص المادة الأولى من الاتفاق على تبني الأطراف الداخلة في الاتفاق لشبكة الطرق الدولية، وإعطائها الأولوية عند وضع الخطط الوطنية التي تتعلق بإنشاء وصيانة وتطوير شبكات الطرق الوطنية. ويتطلب الدعم اللازم لخطة العمل إعداد استبيان حول الخطة الوطنية يتضمن الاعتمادات المادية المرصودة لإنشاء وتحسين وصيانة الشبكة الطرقيّة الدولية، والكلفة الكيلومترية للإنشاء والتحسين والصيانة.

وتشير المادة الثانية من الاتفاق الى "اتجاهات محاور شبكة الطرق الدولية" المفصّلة في الملحق الأول للاتفاق، وإلى إمكانية إضافة طرق أخرى مستقبلاً وفق مواد الاتفاق. وهنا، يتطلب الدعم اللازم لخطة العمل إعداد استبيان حول تطور الشبكة الوطنية يهدف إلى قياس مؤشر نمو هذه الشبكة.

#### ثامناً- تحليل ومناقشة خطة العمل لتنفيذ الاتفاق

يشير استعراض وتحليل مكونات خطة العمل إلى أن الاستبيان المعتمد في الخطة لم يغطي كافة المجالات الواردة في خطة تنفيذ الاتفاق، كما أن تتبع تنفيذ الاتفاق لم يتطرق لكامل بنود الاتفاق.

فقد ركزت خطة التنفيذ واستبيان التتبع على الجوانب الفنية المرتبطة باللافتات التعريفية، وعلى المواصفات الهندسية البحتة حسب التصنيف المعتمد للطرق الدولية في نص الاتفاق. ولم يتم التطرق مثلاً للنواحي التشريعية المرتبطة بمعرفة القوانين الوطنية والقرارات الإدارية التي يفترض أن تصدر في كل البلدان الأطراف لضمان إنشاء وصيانة وتطوير الطرق الوطنية وفق مستلزمات الاتفاق.

وتجدر الإشارة إلى أن تقييم تتبع تنفيذ الاتفاق مبني على الإجابات الرسمية للبلدان الأعضاء، دون إيراد أي معايير تسمح بتدقيق التجانس الداخلي في الإجابات، ودون إجراء أي تقييم مستقل لمقارنة الواقع الفعلي للتنفيذ مع الإجابات الرسمية.

كذلك، لم يتطرق تتبع تنفيذ الاتفاق إلى مستويات الخدمة الفعلية على الوصلات الطرقية، مقارنة بمستويات الخدمة التصميمية المنصوص عليها ضمن نص الاتفاق (Level Of Service- LOS). كما لم يتضمن التتبع أي تقييم كمي أو كيفي لمدى تحقيق الفوائد المرجوة من الاتفاق.

ومع زيادة الاهتمام بموضوع السلامة المرورية ضمن النشاطات الدولية المعتمدة من قبل الأمم المتحدة خلال عقد السلامة المرورية<sup>(11)</sup>، سيكون من الواجب إدراج هذا الجانب ضمن معايير تقييم مستوى السلامة لأقسام الطرق الدولية في المشرق العربي، سواء من خلال رسم خرائط خطورة الطرق (Risk Mapping)، في حال توفر المعلومات الإحصائية عن الحوادث الواقعة على أقسام الطرق ومواقعها، أو باعتماد طريقة تصنيف الطرق بمنحها درجات أو نجوم (Star Rating) حسب المسوحات الميدانية المقترحة من قبل البرنامج الدولي لتقييم الطرق<sup>(12)</sup>.

وعلى صعيد آخر، فإن حجم الجهد المبذول من قبل الإسكوا لصياغة الاتفاق ووضع خطة تنفيذه ومن ثم تتبع التطور الفعلي للتنفيذ لم يبرز بالشكل المناسب على الموقع الرسمي للإسكوا على الإنترنت، وهذا من شأنه أن يقلل من قيمة الاتفاق الذي لا يكاد يعلم به سوى الأعضاء الرسميين في الهيئات المسؤولة عن الطرق الرئيسية في البلدان الأعضاء؛ على خلاف الاتفاقات الأخرى الأوروبية والآسيوية التي تتوفر عنها معلومات أكثر على المواقع الإلكترونية للجان الأمم المتحدة الإقليمية المعنية بتطبيقها. فنتبع تنفيذ اتفاق الطرق الآسيوية مثلاً، حظي بعناية ملموسة من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ كما تبين الفقرة التالية بشكل مفصل، على سبيل المقارنة.

### حالة تتبع اتفاق الطرق الدولية الآسيوية

وُقِع اتفاق الطرق الآسيوية بشكله الحالي خلال اجتماع الدورة الستين للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ المنعقد في شنغهاي (الصين) بتاريخ 26 نيسان/أبريل 2004. ويشمل الاتفاق شبكة من الطرق العابرة للبلدان الآسيوية طولها الإجمالي حوالي 140 000 كلم، وتتألف من 55 وصلة تقع في 32 بلداً آسيوياً. وهناك توصيف مفصل لهذه الشبكة على موقع اللجنة الذي يوفر قاعدة بيانات خاصة تتيح الوصول إلى المعلومات المتعلقة بهذه الشبكة وفق المستويات التالية:<sup>(13)</sup>

(11) UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020

(12) iRAP, Star Rating Roads for Safety, The iRAP Methodology, [www.irap.net](http://www.irap.net)

(13) <http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=AsianHighway>

1- مدخل شامل يمكن من الوصول المباشر إلى المعلومات التفصيلية المتعلقة بأقسام الشبكة في البلدان الأعضاء، وفق ملفات رقمية على النحو التالي:

- ◀ المعلومات العامة عن أقسام الوصلات في البلد والمنافذ الحدودية وساعات عملها، والحمولات القصوى المسموحة لمركبات نقل البضائع، الإجمالية والمحورية (ملف PDF)؛
- ◀ المعلومات التفصيلية عن جميع الوصلات في البلد، رقم الطريق، رقم القسم، الطول، نقطة البداية، نقطة النهاية، التصنيف، طبيعة الأرض، تاريخ آخر التحسينات التي أجريت على الطريق، إضافة إلى عدد حارات المرور في القسم وعرضها مع الجوانب والمنصفات إن وجدت وغزارة المرور اليومية وعدد حوادث المرور ومنها تلك الحوادث التي أدت لوفيات. وكل هذه المعطيات مقدمة على شكل جداول إكسل؛
- ◀ صورة لخارطة الوصلات ضمن البلد؛
- ◀ السنة المرجعية للمعلومات المقدمة (خلال عام 2012، حيث أن المعلومات مقدمة عن عام 2010 لمعظم البلدان الآسيوية).

2- جدول تجميعي يوضح أطوال الوصلات لكل بلد حسب تصنيفها الفني، ويعتمد أربع درجات، هي: رئيسية، درجة أولى، درجة ثانية، درجة ثالثة. ويبين الجدول أن 38 في المائة من الطول الإجمالي لشبكة الطرق في البلدان هي طرق من الدرجة الثانية.

3- صورة لخارطة شاملة للشبكة بكاملها.

4- كراس المواصفات الفنية للطرق المشمولة بالاتفاق، حسب تصنيفها ضمن الدرجات الأربع.

5- جدول بأسماء وعاوين المسؤولين عن الشبكة في البلدان الأعضاء.

6- لا بد، في ضوء ما تقدم، من التدقيق في معطيات تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي. وينبغي أن تتعاون البلدان الأعضاء مع الأمانة التنفيذية للإسكوا لتجميع معلومات تفصيلية عن المحاور في كل بلد، لنشرها بشكل قابل للاستخدام المباشر على موقع الإنترنت الرسمي للإسكوا، وذلك لسببين:

(أ) إن التجميع المفصل للمعطيات التي تسمح بالوصف الدقيق لحالة أقسام شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي يمكن أن يشكل ضماناً لموثوقية هذه البيانات، ولا سيما إذا ما قام به فريق من المختصين من البلدان الأعضاء، المدربين لإنجاز العمل المطلوب. والمعرفة المسبقة بأن المعطيات التفصيلية التي سيتم الحصول عليها ستنتشر في قاعدة بيانات خاصة على موقع الإنترنت الرسمي للإسكوا ستحفز المعنيين الوطنيين بوصلات الشبكة على ضمان دقة البيانات وموثوقيتها؛

(ب) سيؤدي إعلان خصائص أقسام الشبكة ومواصفاتها على الإنترنت إلى نشر المعلومات المتعلقة بالشبكة بشكل أكثر فاعلية بين جمهور المهنيين في قطاع التجارة والنقل الطرقي، الأمر الذي يساهم في تحقيق الغاية الأساسية المرجوة من الاتفاق.

لذا، فإن تقييم الوضع الفعلي لتنفيذ الاتفاق يستوجب توزيع استبيان جديد على البلدان الأعضاء يتضمن البيانات الواردة في الخطة والتي لم يتضمنها الاستبيان الأساسي المعتمد، والبيانات الجديدة المرتبطة بمستوى السلامة المرورية حسب ما هو مقترح أعلاه. ويجب أن تشكل حصيلة تحليل مكونات الاتفاق المدخلات المطلوبة لصياغة عناصر الاستبيان الجديد المقترح، بحيث يتضمن نشاطات يمكن إضافتها إلى نشاطات خطة العمل والى البرنامج الزمني التنفيذي للاتفاق. تعتبر الخطوات التالية جوانب هامة من شأنها تحفيز عملية تنفيذ الاتفاق وسبل متابعتها:

- (1) تبني إستراتيجية لتطوير شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي بالشكل الذي وردت فيه في الاتفاق؛
- (2) إدراج تصنيف الطرق الدولية في تشريعات وقوانين البلدان الأعضاء؛
- (3) إدراج المواصفات الفنية الواردة في ملاحق الاتفاق في دفاتر الشروط الفنية الخاصة بإنشاء وتحسين الطرق الدولية للبلدان الأعضاء؛
- (4) تحديد المؤشرات الكمية أو النوعية لقياس الفوائد المتحققة من تنفيذ الاتفاق؛
- (5) تعميم استبيان حول الخطة الوطنية يتضمن الاعتمادات المادية المرصودة لإنشاء شبكة الطرق الدولية وصيانتها؛
- (6) تعميم استبيان على البلدان المعنية لقياس التقدم المحقق في الشبكة الوطنية.

ويتضمن المرفق الأول نسخة عن الاستبيان المطلوب لإعادة تقييم تنفيذ الاتفاق. وهو ينطلق من الاستبيان المعتمد سابقاً مع بعد الإضافات التي تم تظليلها باللون الأصفر.

وكما أشير سابقاً، فنتائج الاستبيانات المقدمة للدورتين الحادية عشرة والثانية عشرة تشير إلى أن نسبة تنفيذ البنية التحتية لشبكة الطرق الدولية في المشرق العربي بلغت مائة في المائة في كافة البلدان الأعضاء تقريباً، وفقاً للبيانات المستخلصة من مسوحات هذه البلدان. ولكن تقدر الأمانة التنفيذية للإسكوا في تقرير لجنة النقل للدورة الحادية عشرة متوسط نسبة التنفيذ للشبكة الطرقية الدولية في منطقة الإسكوا بـ 70 في المائة<sup>(14)</sup>، ما يدل على فارق بين النسبتين.

كذلك، لا تنص مواد الاتفاق على ضرورة التحقق ميدانياً من تنفيذ خطة العمل. لذا قد يكون من المناسب أن تباشر الإسكوا بتشكيل فريق عمل من المنسقين الوطنيين للاتفاق في البلدان الأعضاء، المعينين من قبل المؤسسات الحكومية المسؤولة عن الوصلات الطرقية الدولية المشمولة فيه، وأن تقوم بتدريب هؤلاء المنسقين على كيفية ملء الاستبيانات الجديدة المقترحة بشكل واقعي، يراعي عملية التحقق الميداني من تنفيذ خطة العمل على الوصلات الطرقية. كذلك ينبغي تزويد الإسكوا بنتائج تنفيذ خطة العمل على المحاور المعنية ومناقشتها في ورشة عمل متخصصة تعقد لهذه الغاية. وبناء على النتائج، يتم اقتراح التوصيات اللازمة وعرضها على الاجتماع اللاحق للجنة النقل لاعتمادها وتفعيل الاتفاق وتطويره في المستقبل.

## تاسعاً. مقترح خطة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

(14) تقرير لجنة النقل عن الدورة الحادية عشرة، مصدر سابق.

يجب أن تلبى نشاطات خطة العمل المقترحة لتفعيل تنفيذ الاتفاق متطلبات أهداف الاتفاق والفوائد المرجوة منه، كتسهيل النقل البري، ورفع كفاءة الحركة، وتحسين سلامة المرور، وتطوير الشبكة الطرقية، وتبني الشبكة الطرقية الدولية قانونياً وفنياً من قبل البلدان الأعضاء. ومن الإجراءات اللازمة للتحقق الميداني من تنفيذ الخطة توفير قواعد بيانات لنشاطات الخطة المطلوب متابعتها ضمن محاور الخطة المقترحة. وتتلخص الخطة المقترحة بالخطوات التالية:

- 1- تطوير الشبكة الطرقية الدولية باعتماد إستراتيجية تطوير الشبكة الدولية في منطقة الإسكوا.
- 2- تحسين السلامة المرورية باعتماد نظام يتواءم مع الاستراتيجيات الوطنية للبلدان الأطراف في الاتفاق ويتوافق مع النشاطات المعلنة للأمم المتحدة ضمن عقد السلامة المرورية 2011-2020.
- 3- مراقبة مدى التقيد بالحمولات والأوزان المحورية للمركبات على الطرق الدولية.
- 4- متابعة تنفيذ نشاطات الخطة المعتمدة بناءً على تقرير الإسكوا المبني على تقرير مجموعة العمل المشار إليها (في حال لم تكن نسب التنفيذ تامة).
- 5- متابعة إدراج تصنيف الطرق الدولية في الأنظمة والقوانين واعتماد المواصفات الملحقة في دفاتر الشروط الفنية لتطوير وتحسين الطرق الدولية للبلدان الأعضاء.
- 6- القيام بحملات دعائية للتعريف بالطرق الدولية وباللافقات التعريفية.

ويقترح الطلب إلى البلدان الأعضاء تقديم مصفوفة النشاطات المقترحة لكل محور من المحاور وتصنيف النشاطات (بالغ الأهمية، ومرتفع الأهمية، معتدل الأهمية) وفقاً لتقديراتها. ثم تعرض نشاطات الخطة المقترحة لاعتمادها. ويمكن لهذه الغاية الاسترشاد بالمصفوفة الواردة في المرفق الثاني بهذه الدراسة، والتي تتضمن عناصر النشاطات المقترحة لمحاور الخطة أعلاه، باستثناء المحور الرابع (4) الذي تتم متابعة تنفيذه وفقاً للخطة التي تتضمن التعديلات.

### عاشراً- آلية المتابعة والتقييم لخطة العمل المقترحة

أما متابعة تنفيذ نشاطات الخطة فيمكن أن تقوم بها لجنة فنية متخصصة تضم، إلى جانب ممثلين عن الأمانة التنفيذية للإسكوا، منسقين وطنيين يكلفون بمتابعة تنفيذ الاتفاق بشكل ميداني في البلدان الأعضاء، انطلاقاً من مشروع الاستبيان الموحد المقدم في المرفق الأول. ويفترض أن تعقد هذه اللجنة ثلاثة اجتماعات أو ورش عمل قبل موعد الدورة المقبلة للجنة النقل:

◀ اجتماع أول تمهيدي تدريبي، يُعقد في بداية العمل، لتعريف المنسقين الوطنيين بمهامهم، وتدريبهم على ملء الاستبيانات الجديدة بالاعتماد على معطيات ميدانية تفصيلية تتضمن الخصائص الهندسية والمرورية لوصلات الطرق الدولية في بلدانهم، على أن يتناول الاجتماع أيضاً النواحي التشريعية والإدارية المتعلقة بمساهمة السلطات الوطنية بشكل فعلي في نشاطات اتفاق الطرق في المشرق العربي؛

◀ اجتماع ثانٍ مرحلي تقييمي، يُعقد في منتصف العمل، لتبيان تطور العمل والمصاعب والعقبات، ويؤدي إلى تحديد إجراءات موحدة لتلافيها؛

◀ اجتماع ثالث أخير، يُعقد في نهاية العمل لمناقشة النتائج، واقتراح توصيات لتفعيل الاتفاق وتطويره بشكل يضمن تحقيق الغاية الأساسية منه. ومن المفضل أن يعقد هذا الاجتماع الأخير قبيل الاجتماع اللاحق للجنة النقل، بحيث ترفع التوصيات إلى لجنة النقل وتناقش بحضور كافة المنسقين الوطنيين المذكورين.

ويحتاج تنفيذ هذا التقييم بالشكل المقترح إلى تعاون الإسكوا والبلدان الأعضاء في إطار عمل مشترك لمدة سنة، تتوزع النشاطات خلالها على النحو التالي:

1- تقوم الإسكوا في البداية باختيار فريق تدريب متخصص في مجال تقييم أداء الطرق العامة، مؤلف من شخصين على الأقل. ويقترح بهذا الصدد مخاطبة البرنامج الدولي لتقييم الطرق (iRAP) لطرح أسماء خبراء في هذا المجال. أما تمويل الفريق فيكون إما مباشرةً من البرنامج، أو من بنوك التنمية الإقليمية، أو من حساب الدعم الفني للإسكوا، بناءً على طلب رسمي تقدمه البلدان. وتركز مهمة الفريق على إعداد خطة لتدريب فريق المنسقين الوطنيين على تقييم أداء الوصلات الوطنية للطرق الدولية المشمولة بالاتفاق، وتقييم مدى مساهمة البلدان الأعضاء الفعلية في تنفيذ الاتفاق من النواحي التشريعية والإدارية، وذلك وفق عناصر التقييم المقترحة في المرفقين الأول والثاني.

2- تقوم الإسكوا بالاتصال المباشر مع الوزارات المعنية<sup>(15)</sup> باتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، كي تتم تسمية منسق وطني من كل بلد من البلدان الأعضاء في الاتفاقية، يكون من مستوى مدير رفيع المستوى لدى الجهة العامة المسؤولة عن الوصلات الطرقية الداخلة في الاتفاق.

3- يتم إخضاع المنسقين الوطنيين لدورة تدريبية تنظمها الإسكوا بالتعاون مع فريق الخبراء، على أن تتم في أحد البلدان الأعضاء التي تقبل استضافتها وتمويلها.

4- يتم تكليف فريق المنسقين الوطنيين الذين تم تدريبهم بإجراء التقييم الميداني لوضع الوصلات الطرقية الداخلة في الاتفاق، كل في بلده، إضافة إلى تقييم النواحي التشريعية والإدارية المطلوبة لضمان الانخراط الفعلي للبلدان الأعضاء في تنفيذ الاتفاق. ويتم تمويل التقييم الميداني من قبل كل بلد بمفرده، على مستوى الوزارة المعنية بشؤون الوصلات الطرقية المشمولة بالاتفاق.

5- تعقد الإسكوا اجتماعاً للمنسقين الوطنيين في منتصف فترة التقييم بحضور المدربين، للتحقق من سلامة إجراءات التقييم وتجانسها بين مختلف البلدان. ويمكن عقد هذا الاجتماع في مقر الإسكوا، أو استضافته في أحد البلدان الأعضاء.

6- يُعقد اجتماع ختامي في نهاية فترة التقييم، تُستعرض خلاله النتائج وتُصاغ التوصيات. ويُقترح عقد هذا الاجتماع قبيل موعد انعقاد اجتماع لجنة النقل، والتي يُدرج على جدول أعمالها مناقشة توصيات فريق المنسقين الوطنيين بشأن الوضع الحالي لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، ومقترحات تطوير هذا الاتفاق

---

(15) يتوجب تدقيق موضوع الوزارات المسؤولة عن الطرق العامة لكل بلد على حدة، إذ ليس بالضرورة أن تتبع الطرق العامة دائماً لوزارات النقل في البلدان الأعضاء. فهناك حالات تتبع فيها الطرق العامة لوزارات الأشغال العامة، كما في الأردن واليمن على سبيل المثال.

في المستقبل. ويُعترح مناقشة هذا الجزء من اجتماع لجنة النقل بحضور المنسقين الوطنيين وفريق التدريب المكلف من قبل الإسكوا.

7- بعد الحصول على المعلومات التفصيلية المحدثة عن خصائص وصلات شبكة الطرق الدولية في بلدان المشرق العربي، يُطلب إلى الإسكوا إنشاء قاعدة بيانات خاصة بالشبكة متاحة على الموقع الرسمي للإسكوا على شبكة الإنترنت. ويجب أن تؤمن قاعدة البيانات الربط بين التمثيل المكاني للشبكة والسمات الوصفية لعناصرها باستخدام أنظمة المعلومات الجغرافية المتاحة للتمثيل الشبكي (GIS)، وهي من مكونات نظام النقل المتكامل. وتقدم قاعدة البيانات المعلومات التالية:

(أ) خارطة تفاعلية شاملة لشبكة الطرق الدولية في المشرق العربي بجميع وصلاتها وأقسامها. ويمكن الضغط على أي قسم للوصول إلى المعلومات التفصيلية المتاحة عنه، والتي يمكن أن تتضمن صوراً فوتوغرافية توضح عناصره الهندسية. من المفترض أن توضح الخريطة تصنيف الطرق حسب درجاتها، والنقاط التي يتغير فيها هذا التصنيف؛

(ب) معلومات تفصيلية عن كل قسم من الأقسام، وتشمل تصنيف القسم حسب درجات الطرق المعتمدة في الاتفاق، والأبعاد الهندسية لكامل عناصر المقطع العرضي، والسرعات المسموحة لمختلف أنواع المركبات وحسب ظروف الطقس، وغازارة المرور، ومستوى الخدمة، وحوادث المرور، ومستوى السلامة المرورية للقسم؛

(ج) المعلومات المتعلقة بالتعليمات الحكومية الناظمة لحركة المرور على القسم، مثل الحمولات المسموحة، الإجمالية والمحورية وأماكن الوزن الإجمالي للشاحنات إن وجدت، وفترات السماح والمنع لحركة المركبات الثقيلة إن وجدت؛

(د) المعلومات المتعلقة بالمنافذ الحدودية وساعات عملها، وإن كانت مقتصرة على المركبات الخفيفة فقط أو تشمل المركبات الثقيلة كالشاحنات وحافلات نقل الركاب؛

(هـ) معلومات تجميعية على مستوى كل بلد، مثل الطول الإجمالي لوصلات الطرق الدولية حسب درجة تصنيفها، والقوانين والتعليمات الخاصة التي تتعلق بحماية الطرق العامة أو التي تحدد حركة المركبات ولاسيما الوزن الأقصى المسموح، الإجمالي والمحوري، وأسماء وعناوين المنسقين الوطنيين لدى الجهات المسؤولة عن وصلات شبكة الطرق الدولية ليتمكن التواصل معهم للحصول على أية معلومات إضافية فنية أو تنظيمية؛

(و) معلومات تجميعية على مستوى الشبكة ككل، كالطول الإجمالي، وتوزع الأطوال حسب درجات الطرق.

8- يطلب من الإسكوا بشكل متزامن تحديد آلية لتحديث قاعدة البيانات والخارطة (أي نظام المعلومات الجغرافية للشبكة) بشكل سنوي، من خلال التعاون مع المنسقين الوطنيين.

## حادي عشر- الخلاصة والتوصيات

يشكل اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي أحد أهم مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي الذي وضعته الإسكوا لتشجيع التجارة البينية وزيادة تدفقات الأشخاص والبضائع بين بلدان المنطقة. ويدل التقييم الأولي الذي أجرته الإسكوا على أن تنفيذ الاتفاق في البلدان الموقعة أصبح في مرحلة متقدمة. ولأن المعلومات المتوفرة عن مراحل التقدم في تنفيذ الاتفاق محصورة بالتقارير الرسمية التي تقدمها البلدان الأعضاء، والتي جُمعت وقيمت في الدورات المتتالية لاجتماعات لجنة النقل، لا بد من متابعة تنفيذ الاتفاق من خلال وضع خطة عمل موحدة تطبق على مستوى البلدان الأعضاء بقيادة الإسكوا وتنسيقها.

ولمعرفة مدى تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي من جهة، ومدى تحقيق الأهداف المرجوة من الاتفاق من جهة أخرى، يجب إجراء تقييم موحد بناءً على استبيان جديد موسع، يأخذ في الاعتبار، إلى جانب النواحي الهندسية البحتة لمواصفات وصلات شبكة الطرق الدولية، النواحي القانونية والإدارية التي تبين مدى المساهمة الفعلية للبلدان الأعضاء في نشاطات تؤدي إلى تنفيذ الاتفاق وتحقيق الغاية الأساسية المرجوة منه. ولا يقتصر الاستبيان الجديد على الجوانب الهندسية البحتة لأجزاء الطرق، بل يتضمن بنوداً تتعلق بوضع الغزارات المرورية، وتقييم مستويات الخدمة الفعلية على الوصلات الوطنية لشبكة الطرق الدولية، ومستويات السلامة المرورية على هذه الوصلات، إضافة إلى تقييم وضع الحمولات المحورية للشاحنات ومدى التقيد في ضبطها، والحدود القصوى المقررة بموجب الاتفاق.

ولضمان جودة التقييم الجديد، يجب أن تعمل الإسكوا بالاشتراك مع الجهات المسؤولة عن وصلات الطرق الدولية على وضع خطة عمل وآلية لمتابعتها وتقييم مستوى تنفيذها.

تقوم الخطة المقترحة وآلية متابعتها على تشكيل فريق من المنسقين الوطنيين المختصين في مجال الطرق، والتابعين للمؤسسة الوطنية المعنية بشبكة الطرق الدولية في بلدهم. يخضع هؤلاء المنسقون الذين يؤدون أيضاً دور جهات اتصال، إلى دورة تدريبية قصيرة تنظمها الإسكوا حول أصول ملء الاستبيان، ثم يكفون بتنظيم الاستبيانات في ضوء المتابعة الميدانية والمسوح اللازمة. وتتم متابعة العمل وتقييم الأداء من خلال ورشة عمل تخصصية تعقد في منتصف فترة التنفيذ.

وسوف تجري الإسكوا التقييم الجديد لوضع تنفيذ الاتفاق في ضوء التقارير الموحدة التي ترد من المنسقين الوطنيين. وتتم مناقشة واقتراح التوصيات اللازمة من خلال عقد ورشة عمل تخصصية للمنسقين الوطنيين، تعقد قبل اجتماع لجنة النقل، وبشكل منفصل عنه.

ويتم اعتماد التوصيات التي تقترح في ورشة العمل خلال اجتماع موسع للجنة النقل، بحضور المنسقين الوطنيين للبلدان الأعضاء المسؤولين عن متابعة تنفيذ الاتفاق كل في بلده.

قد يستغرق التقييم النهائي المقترح سنة من الزمن، ويتطلب إنجازه الاستعانة بفريق من الخبراء المختصين في موضوع تقييم أداء الطرق العامة، يقومون بتدريب فريق المنسقين الوطنيين في البداية، ويتابعون تقدم العمل من خلال المشاركة في اجتماعين للتقييم، الأول في منتصف فترة العمل والثاني عند مناقشة النتائج النهائية واعتمادها.

وتتولى الإسكوا نشاطات المتابعة والتنسيق لاستقدام فريق المدربين وانتقاء المنسقين الوطنيين وترتيب عقد ورشات العمل الثلاث التي تتطلبها خطة العمل المقترحة، وذلك بالاتفاق مع البلدان الأعضاء حيث ستعقد

الورشتان الأولى والثانية. أما الورشة الأخيرة فستعقد في مقر الإسكوا أو في البلد المستضيف للجنة النقل قبيل موعد الاجتماع اللاحق للجنة.

تتولى الإسكوا بعد ذلك إنشاء نظام معلومات جغرافية (GIS) لوصف الشبكة وعناصرها بشكل إجمالي وتفصيلي على مستوى الأقسام، حسب تصنيفها الهندسي ومستوى الخدمة المروري ووضع السلامة المرورية عليها، ووفقاً للبيانات الجديدة التي سيتم الحصول عليها في نهاية التقييم الجديد. والنظام متاح على الموقع الرسمي للإسكوا على شبكة الإنترنت.

## المراجع

- الإسكوا: اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، E/ESCWA/TRANS/2001/3.
- الإسكوا: خطة عمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1.
- الإسكوا: بيان نظام النقل المتكامل في المشرق العربي الصادر عن الدورة العشرين للجنة الاسكوا المنعقدة في الفترة 27-28 أيار/مايو 1999.
- الإسكوا: تقرير لجنة النقل عن دورتها العاشرة، E/ESCWA/EDGD/2009/IG.1.
- الإسكوا: التقدم المحرز في مجال النقل منذ الدورة العاشرة للجنة النقل (متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها العاشرة)، E/ESCWA/EDGD/2010/IG.1/4(Part I).
- الإسكوا: لجنة النقل عن دورتها الحادية عشرة، E/ESCWA/EDGD/2010/IG.1/8/Report.
- الإسكوا: التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي للدورة الحادية عشرة (اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي)، E/ESCWA/EDGD/2010/IG.1/5(Part I).
- الإسكوا: تقرير لجنة النقل عن دورتها الثانية عشرة، E/ESCWA/EDGD/2011/IG.1/7/Report.
- الإسكوا: التقدم المحرز في مجال النقل منذ الدورة الحادية عشرة للجنة النقل (متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها الحادية عشرة)، E/ESCWA/EDGD/2011/IG.1/4(Part I).
- الإسكوا: استبيان حول نسب تنفيذ الطرق الدولية في المشرق العربي M45, M55, M100 (وفقاً لخطة العمل المعتمدة).
- الإسكوا: استبيان حول نسب تنفيذ المحورين ذوي الأولوية في اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي M45, M40 (وفقاً لخطة العمل المعتمدة).
- الإسكوا: وثيقة متابعة (جدول متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها الثانية عشرة).
- الإسكوا: استبيان حول نسب تنفيذ الطرق الدولية في المشرق العربي M45, M55, M100 تاريخ تحديث الاستبيان أيلول/سبتمبر 2011 (وفقاً لخطة العمل المعتمدة).
- الإسكوا: استبيان حول نسب تنفيذ المحورين ذوي الأولوية في الطرق الدولية في المشرق العربي M45, M40 تاريخ تحديث الاستبيان سبتمبر 2011 (وفقاً لخطة العمل المعتمدة).
- الإسكوا: استبيان حول نسب تنفيذ الطرق الدولية في المشرق العربي M47, M45, M40, M35 تاريخ تحديث الاستبيان تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر 2011 (وفقاً لخطة العمل المعتمدة).
- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), A policy on Geometric Design of Highways and Streets, 5<sup>th</sup> edition, 2004.
- International Road Assessment Programme (iRAP), Road Deaths in Developing Countries: The challenge of dysfunctional roads, available at: [www.irap.net](http://www.irap.net).
- iRAP, Star rating Roads for Safety, The iRAP Methodology, July 2009, available at: [www.irap.net](http://www.irap.net).
- TRB, Highway Capacity Manual, Special Report 209, 1994.

- United Nations- ECE, Declaration on the Construction of Main International Traffic Arteries, Geneva, 16 September 1950.
- United Nations- ECE, European Agreement on main International Traffic Arteries (AGR), Geneva, 15 November 1975.
- United Nations Economic Commission for Europe-Transport Division, Main Transport Indicators in the UNECE region, 2009 & 2010.
- United Nation-ESCAP, International Agreement on the Asian Highway Network, 26 April 2004.
- World Bank, Middle East and North Africa Region, Economic Integration in the Mashreq, October 2010.

المرفق الأول

استبيان مقترح لمتابعة تنفيذ إتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (وفقاً لخطة العمل المقترحة)<sup>(1)</sup>

دولة: ..... تاريخ الاستبيان: ..... المحور :

م	رقم 18	الخطوات حسب خطة العمل المعتمدة	وصف البيان المطلوب متابعته	المنفذ وفقاً لآخر استبيان مقدم من الدولة	المنفذ وفق المتابعة	ملاحظات/ عقبات التنفيذ
	باء <sup>(ب)</sup>	لافتة التعريف بالطرق الدولية				
1	5	تحديد أماكن وضع لافتة الطريق <sup>(ج)</sup>	عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها بشكل (دوري) على جانب الطريق			
			عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها قبل وبعد نقاط الخروج والدخول سواء بتقاطعات أحادية أو متعددة المستويات			
			عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها كإشارتين على نفس العمود في أجزاء الشبكة التي تشترك في أكثر من رقم واحد			
			عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها على اللافتات الإرشادية			
2	6	تصنيع لافتات التعريف بالطرق الدولية وتثبيتها على الشبكة	عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها بشكل دوري على جانب الطريق			
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها قبل وبعد نقاط الخروج والدخول سواء بتقاطعات أحادية أو متعددة المستويات			
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها كإشارتين على نفس العمود في أجزاء الشبكة التي تشترك في أكثر من رقم واحد			
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها على اللافتات الإرشادية <sup>(د)</sup>			
			نسبة التنفيذ للتثبيت بشكل (دوري) (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			
			نسبة التنفيذ للتثبيت قبل وبعد نقاط الخروج والدخول سواء بتقاطعات أحادية أو متعددة المستويات (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			

م	رقم 18	الخطوات حسب خطة العمل المعتمدة	وصف البيان المطلوب متابعته	المنفذ وفقاً لآخر استبيان مقدم من الدولة	المنفذ وفق المتابعة	ملاحظات/ عقبات التنفيذ
			نسبة التنفيذ للتثبيت، تثبيتها كإشارتين على نفس العمود في أجزاء الشبكة التي تشترك في أكثر من رقم واحد (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			
			نسبة التنفيذ للتثبيت على اللافتات الإرشادية (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			
			التاريخ المتوقع لانتهاء من تثبيت كافة لافتات التعريف ( قبل نهاية عام 2010 )			
	جيم <sup>(ب)</sup>	تحديد المحاور ومواصفاتها				
3	7	وصف المسار الواقعي على امتداد المحور (على الأخص داخل المدن الرئيسية، وفي الأماكن متعددة المسارات) <sup>(هـ)</sup>	نقطة البداية – نقطة النهاية للمحور عدد المدن الرئيسية التي يمر بها المحور عدد المدن الرئيسية والأماكن متعددة المسارات التي تم وصف المسار الواقعي للمحور داخلها وتثبيت مسار المحور المقرر نسبة التنفيذ من عدد المدن والأماكن متعددة المسارات (عدد ما تم تنفيذه/إجمالي عدد المدن) إجمالي طول الأجزاء من المحور الذي تم وصفه بشكل تفصيلي (كلم) وتثبيت مسار المحور المقرر التاريخ المتوقع لانتهاء من وصف كامل طول المحور وتثبيت مسار المحور المقرر			
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها للتعريف بالطريق الدولي قبل وبعد كل النقاط المطلوبة (عدد ما تم تنفيذه/الإجمالي المطلوب)			
4	8	تحديد تصنيف كل جزء من المحاور	إجمالي أطوال الطرق التي (تم) تحديدها تصنيفها (كلم) نسبة التنفيذ (إجمالي ما تم/إجمالي طول المحور)			
			درجة أولى حرة			
			درجة أولى سريعة			
			درجة ثانية			



م	رقم 18 هاء <sup>(ب)</sup>	الخطوات حسب خطة العمل المعتمدة	وصف البيان المطلوب متابعته	المنفذ وفقاً لآخر استبيان مقدم من الدولة	المنفذ وفق المتابعة	ملاحظات/ عقبات التنفيذ
		المواصفات الفنية للمحاور				
10	14	تحديد المواصفات غير المتوافقة مع الاتفاق لكل جزء (نوع المواصفات وطول الطريق)	أطوال الطرق (مع وصف أنواع المواصفات) غير المتوافقة مع الاتفاق (المطلوب تحسينها) الدراسات المنجزة والعقود الخاصة المبرمة بإجراء التحسينات المطلوبة			
11	15	انهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات <sup>(ج)</sup>	أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق (إجمالي أطوال الطرق - أطوال الطرق غير المتوافقة مع الاتفاق) (كلم) نسبة التنفيذ (أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق/إجمالي أطوال الطرق) الجدول الزمني لإجراء التحسينات اللازمة لتحديث أجزاء الشبكة التاريخ المتوقع للانتهاء من كامل أطوال الطرق			
	ألف <sup>(ب)</sup>	النواحي الإعلامية				
		إعداد فيلم وثائقي قصير عن الاتفاق	مواقع عرض الفيلم على (شاشات التلفزة الوطنية، المؤتمرات، الاجتماعات ذات الصلة،...) مدة العرض (موعد الانتهاء من إعداد الفيلم شباط/فبراير 2004)			
		إعداد كتيب عن الاتفاق وخريطة ملونة	الجهات المستهدفة في التوزيع (نوادي السيارات، أماكن ترخيص السائقين، شركات النقل والسياحة، أية أماكن أخرى ذات صلة) عدد الكتيبات والخرائط الموزعة (موعد الانتهاء من إعداد الكتيب والخريطة الملونة كانون الثاني/يناير 2004)			
12	3 <sup>(ط)</sup>	إطلاق حملة إعلامية عن الاتفاق	وصف الحملة الإعلامية تاريخ بداية الحملة (يقترح أن تبدأ الحملة الإعلانية في شهر نيسان/أبريل 2004) نسبة التنفيذ التاريخ المتوقع للانتهاء من الحملة الإعلامية			

م	رقم 18	الخطوات حسب خطة العمل المعتمدة	وصف البيان المطلوب متابعته	المنفذ وفقاً لآخر استبيان مقدم من الدولة	المنفذ وفق المتابعة	ملاحظات/ عقبات التنفيذ
		إعداد خريطة تفصيلية تحدد جميع محاور شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي	تحديث الخريطة دورياً كل خمس سنوات			

المصادر: (أ) خطة عمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، رقم E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1.

(ب) التزقيم حسب ما ورد في خطة العمل المعتمدة.

(ج) تنصّ خطة العمل على ضرورة تكرار لاقطة التعريف على شبكة الطرق الدولية كل 10 كيلومترات على طرق الدرجة الأولى الحرة والسريعة، أو 20 كيلومتراً على طرق الدرجة الثانية، ويجب توضيح رقم الطريق قبل وبعد كل نقطة خروج أو دخول على الطريق الدولية سواء بتقاطعات أحادية أم متعددة المستويات. وفي أجزاء الشبكة الدولية التي تشترك في أكثر من رقم واحد، جرى الاتفاق على أن توضع الإشارتان على نفس العمود.

(د) اللافتات الإرشادية هي اللافتات الدالة على الخدمات والمعلومات المفيدة. المطلوب تثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية ضمن اللافتات الإرشادية.

(هـ) وفقاً لخطة العمل، يقوم كلّ بلد عضو بتحديد نقاط البداية والنهاية لكل محور واقع على أراضيه. ومن المهم في المناطق المدنية التي يتوفر فيها أكثر من مسار محتمل للمحور تثبيت المسار الذي سيقع ضمن المحور بالتفصيل.

(و) يتعين وضع البيانات الحديثة الخاصة بالمواصفات الفنية لكل جزء من المحور طبقاً للجدول 1 بخطة العمل المعتمدة، الوثيقة E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1 (جدول \*\*\* المرفق).

(ز) وفقاً لخطة العمل، يجب تحديد أنواع اللافتات الموجودة على كل جزء من المحاور (سواء أكانت إرشادية أم تحذيرية أم تنظيمية) وأبعادها والكتابات الموجودة وارتفاع الأحرف.

(ح) يتم إرفاق جدول بالمشاريع القائمة/المعتمدة للأعمال المطلوبة للتحسينات بالشكل المبين بالجدول المرفق (جدول رقم \*\*\*\*).

(ط) تتولى الإسكوا تنفيذ الخطوات 1 و2 و4.

المرفق الثاني

النشاطات التفصيلية لمحاور خطة العمل المقترحة لمتابعة تنفيذ الاتفاق مستقبلاً

المحور	النشاطات المقترحة
1	تطوير الشبكة الطرقية الدولية
	تقييم الغزارات المرورية الحالية بالمقارنة مع الغزارات التصميمية
	تقييم مستوى الخدمة المروري الفعلي بالمقارنة مع مستوى الخدمة التصميمي
	إجراء دراسات الجدوى الاقتصادية والمالية للمحاور المقترح تطويرها
2	المحاور المعتمدة في خطة التطوير الجديدة
	هل توجد إستراتيجية وطنية للسلامة المرورية
	الإطار الزمني للإستراتيجية
	النسبة المستهدفة في الخطة
3	مؤشرات الأداء للسلامة المرورية لأقسام الشبكة الدولية ضمن البلد (عدد الوفيات الطرقية لكل 100 مليون مركبة/كلم)
	مراقبة وتقييم الحمولات
	التشريع الوطني الذي اعتمد الأحمال المحورية القصوى التي نص عليها الاتفاق، وتعليماته التنفيذية.
	الصك المعتمد للحمولات القصوى في حال عدم تبني حمولات الاتفاق
4	الصك المعتمد في تحديد أبعاد المركبات
	عدد مراكز مراقبة الحمولات على الطرق الدولية
	نسبة المركبات المخالفة بالوزن في السنة
	نسبة المركبات المخالفة بالأبعاد في السنة
5	إدراج الطرق الدولية وتصنيفها في القوانين الوطنية
	الصك الذي تم إدراج الطرق الدولية وتصنيفها فيه ضمن الشبكة الوطنية
6	هل التصنيف متوافق مع الاتفاق تماماً؟
	هل تم اعتماد المواصفات الملحقة بالاتفاق في كراسات المواصفات الهندسية الخاصة بالطرق الدولية في البلد؟
7	المواصفات الهندسية الخاصة غير المتوافقة مع الاتفاق في حال وجودها؟
	القيام بحملات دعائية مستدامة للتعريف بالطرق الدولية وشاخصات التعريف
8	مواقع الحملات الدعائية (الإنترنت، تلفزيون، راديو،...)
	الفترات الزمنية لتنفيذ البرامج والإعلانات المحاور والمواضيع المستهدفة