


Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/EDGD/2014/IG.1/4(Part II)  
26 August 2014  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل  
الدورة الخامسة عشرة  
الرباط، 27-28 كانون الثاني/يناير 2015

البند 5 (ب) من جدول الأعمال المؤقت

## التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي

### اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

#### موجز

دخل اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي حيز التنفيذ في 19 تشرين الأول/أكتوبر 2003. وصادقت عليه حتى الآن ثلاث عشرة دولة من الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، هي بحسب الترتيب الأبجدي: المملكة الأردنية الهاشمية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والجمهورية العربية السورية، وجمهورية السودان، وجمهورية العراق، ودولة فلسطين، ودولة قطر، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية، وجمهورية مصر العربية، والمملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية. وبدأ تنفيذ الاتفاق في عدد من هذه البلدان، وذلك وفقاً لخطة العمل التي أعدتها الإسكوا واعتمدها لجنة النقل في دورتها الخامسة (بيروت، 2-4 آذار/مارس 2004).

ويتضمن هذا التقرير ملخصاً لما تم إنجازه منذ دخول الاتفاق حيز التنفيذ ولغاية تاريخ إعداد التقرير.

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	2-1	..... مقدمة
		<u>الفصل</u>
		أولاً- متابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي منذ دخوله حيز التنفيذ في 19 تشرين الأول/أكتوبر 2003 .....
3	4-3	
		ثانياً- التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في البلدان الأطراف في الاتفاق .....
5	34-5	
		ثالثاً- نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في بعض البلدان الأطراف وفقاً لخطة العمل المعتمدة .....
13	39-35	

## مقدمة

1- اعتمد اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في 10 أيار/مايو 2001، ودخل حيز التنفيذ في 19 تشرين الأول/أكتوبر 2003. وعند دخوله حيز التنفيذ، أعدت الإسكوا مشروع خطة عمل لتنفيذه عرضته على لجنة النقل في دورتها الخامسة (بيروت، 2-4 آذار/مارس 2004)<sup>(1)</sup>، حيث اعتمده بعد إدخال التعديلات المطلوبة على البرنامج الزمني المقترح لتنفيذه. وناشدت لجنة النقل، في هذه الدورة وفي دوراتها التالية، البلدان التي لم توقع الاتفاق الإسراع في الانضمام إليه، والبلدان التي وقعت ولم تصادق عليه بعد الإسراع في التصديق عليه تمهيداً للبدء بتنفيذه.

2- ولمتابعة تنفيذ خطة العمل ودعم الدول الأعضاء من أجل الإسراع في تنفيذها، أعدت الإسكوا خطة عمل لمتابعة تنفيذ الاتفاق تتضمن خطوات عملية لاستكمال التنفيذ بحسب الجداول الزمنية المتفق عليها. وفيما يلي استعراض مفصل لما تم إنجازه من بنود الاتفاق في كل من الدول الأطراف فيه.

### أولاً- متابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي منذ دخوله حيز التنفيذ في 19 تشرين الأول/أكتوبر 2003

3- سُجّلت التطورات التالية على صعيد استكمال إجراءات التوقيع والانضمام والتصديق (حتى تاريخه):

البلد	تاريخ التوقيع	تاريخ التصديق
المملكة الأردنية الهاشمية	10 أيار/مايو 2001	تم إيداع أداة التصديق في 18 كانون الثاني/يناير 2002
الإمارات العربية المتحدة	10 أيار/مايو 2001	تم إيداع أداة التصديق في 28 شباط/فبراير 2011
مملكة البحرين	8 آذار/مارس 2002	تم إيداع أداة التصديق في 13 كانون الأول/ديسمبر 2006
الجمهورية العربية السورية	10 أيار/مايو 2001	تم إيداع أداة التصديق في 21 تموز/يوليو 2003
جمهورية السودان	----	تم إيداع وثيقة الانضمام في 30 تموز/يوليو 2009
جمهورية العراق	19 كانون الأول/ديسمبر 2002	تم إيداع أداة التصديق في 17 آذار/مارس 2008
سلطنة عُمان	----	----
دولة فلسطين	10 أيار/مايو 2001	تم إيداع أداة التصديق في 28 تشرين الثاني/نوفمبر 2006
دولة قطر	8 نيسان/أبريل 2002	تم إيداع أداة التصديق في 28 حزيران/يونيو 2002
دولة الكويت	----	تم إيداع وثيقة الانضمام في 12 أيار/مايو 2006
الجمهورية اللبنانية	10 أيار/مايو 2001	تم إيداع أداة التصديق في 1 أيار/مايو 2003
جمهورية مصر العربية	10 أيار/مايو 2001	تم إيداع أداة التصديق في 5 أيار/مايو 2004
المملكة العربية السعودية	7 آذار/مارس 2002	تم إيداع أداة التصديق في 26 تموز/يوليو 2004
الجمهورية اليمنية	4 تموز/يوليو 2001	تم إيداع أداة التصديق في 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2002

4- صدرت عن الدورة الرابعة عشرة للجنة النقل (عمان، 9-10 تشرين الأول/أكتوبر 2013) مجموعة من التوصيات يتعلق عدد منها بمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وفق خطة عمل الإسكوا

(1) الإسكوا، "خطة عمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي"، بيروت، 30 آذار/مارس 2004،

المعتمدة لتنفيذه. وفي 20 شباط/فبراير 2014، وجهت الإسكوا إلى البلدان الأعضاء رسالة لتذكيرهم بوجوب إعداد تقرير حول متابعة ما تم إنجازه من تلك التوصيات، لا سيما بشأن اتفاق الطرق. وأرقت الإسكوا هذه الرسالة بنموذج لتقرير المتابعة المطلوب إعداده. كما طلب من البلدان الأعضاء التي لم تنضم إلى الاتفاق (عُمان) الإسراع في عملية الانضمام. وجاءت ردود البلدان كالتالي:

**المملكة الأردنية الهاشمية:** أرسلت وزارة النقل في 23 آذار/مارس 2014 معلومات حول متابعة تنفيذ اتفاق الطرق، متضمنة في ردودها على الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي المرفقة بالتقرير السنوي لوزارة النقل لسنة 2013.

**الإمارات العربية المتحدة:** أرسلت الهيئة الوطنية للمواصلات في 3 آذار/مارس 2013 تقريراً حول تنفيذ عدد من مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام). غير أن هذا التقرير لم يتضمن الردود على الاستبيان بشأن نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.

**مملكة البحرين:** اعتمدت الإسكوا المعلومات التي أوردتها البحرين في آخر تقرير أرسلته وزارة النقل البحرينية حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية، وذلك في كانون الأول/ديسمبر 2008. وفي 5 يناير/كانون الثاني 2012، أرسلت وزارة المواصلات الجدول المتصل بمتابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل، ولكن من دون أن ترفقه بردودها على الاستبيان المذكور.

**الجمهورية العربية السورية:** اعتمدت الإسكوا المعلومات الواردة في آخر تقرير أرسلته وزارة النقل السورية إلى الإسكوا حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية. وسبق أن أعد هذا التقرير في 1 نيسان/أبريل 2012، وهو يتضمن عرضاً للتطورات في مجال النقل من 1 تشرين الأول/أكتوبر 2010 إلى 30 أيلول/سبتمبر 2011.

**جمهورية السودان:** أرسلت وزارة النقل والطرق والجسور لائحة بمقترحاتها بشأن محاور الطرق الدولية في السودان ضمن تقريرها المتصل بمتابعة تنفيذ مكونات إتسام، وذلك في 31 آذار/مارس 2009، وذلك تماشياً مع متطلبات انضمامها للاتفاق. وقامت الإسكوا بتحديث خريطة اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي عام 2010 بموجب مقترحات البلدان الأعضاء، وبتضمينها المحاور الإضافية التي اقترحتها السودان.

**جمهورية العراق:** أرسلت وزارة النقل في 4 نيسان/أبريل 2014 إلى الإسكوا تقريراً تضمن التطورات في مجال النقل في عام 2013، وموجزاً عن المعوقات التي يواجهها النقل والتجارة، واقتراحاً بوضع خطة عمل لإزالة هذه المعوقات. وتطرّق التقرير أيضاً إلى التطورات المتصلة بأجزاء من محاور الطرق الدولية التي تعبر البلد.

**سلطنة عُمان:** أرسلت سفارة عمان في لبنان في 27 أيار/مايو 2014 تقريراً مختصراً إلى الإسكوا تضمن متابعة لما تم تنفيذه من توصيات لجنة النقل في دورتها الرابعة عشرة، مقترناً بتقرير عن التطورات في مجال النقل في البلد من 1 تشرين الأول/أكتوبر 2012 ولغاية 30 أيلول/سبتمبر 2013. وبالرغم من عدم انضمام عُمان إلى هذا الاتفاق (حتى تاريخ إرسال الورقة)، قامت وزارة النقل والاتصالات بربط شبكة الطرق الوطنية بجميع البلدان المجاورة، وهي الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية.

**دولة فلسطين:** أرسلت وزارة النقل في 19 آذار/مارس 2014 تقريراً عن استبيان متابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.

**دولة قطر:** اعتمدت الإسكوا المعلومات الواردة في آخر تقرير أرسلته قطر إليها حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية، ويعود إلى تشرين الثاني/نوفمبر 2007.

**دولة الكويت:** أرسلت وزارة المواصلات في 9 نيسان/أبريل 2014 تقريراً عن التطورات الحاصلة في مجال النقل في الكويت، لم يتضمن معلومات حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية.

**الجمهورية اللبنانية:** في 28 شباط/فبراير 2012، أرسلت المديرية العامة للنقل البري والبحري التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل خطاباً رسمياً للإسكوا أشارت فيه إلى عدم حصول أي جديد فيما يتعلق بالمحورين المارين في الأراضي اللبنانية، أي المحوران م30 وم51. وبما أن التقرير المذكور هو آخر ما تسلمته الإسكوا من لبنان حول الموضوع، فقد اعتمدت المعلومات الواردة فيه.

**جمهورية مصر العربية:** أرسلت وزارة النقل في 19 آذار/مارس 2014 معلومات حول متابعة التقدم المحرز في تنفيذ الاتفاق، بالإضافة إلى تقرير تضمن عرضاً تفصيلياً لأهم التطورات في مجال النقل من تشرين الأول/أكتوبر 2012 ولغاية أيلول/سبتمبر 2013، لا سيما ما تم تنفيذه بشأن اتفاق الطرق الدولية.

**المملكة العربية السعودية:** أرسلت وزارة النقل في 8 أيار/مايو 2014 تقريراً حول متابعة ما تم إنجازه من توصيات لجنة النقل بشأن إتسام، وحول التطورات في مجال النقل في عام 2013. وتضمن التقرير ردوداً مفصلة على الاستبيان، لا سيما على البنود المتصلة بالطرق الدولية الواقعة ضمن أراضي المملكة.

**الجمهورية اليمنية:** اعتمدت الإسكوا المعلومات الواردة في آخر تقرير أرسلته وزارة النقل حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية، وذلك في 6 كانون الثاني/يناير 2012.

### **ثانياً- التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في البلدان الأطراف في الاتفاق**

5- فيما يلي عرض لآخر التطورات على صعيد تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في كل من البلدان التي صادقت عليه، وذلك بناءً على المعلومات الواردة في البيانات المرسلة إلى الإسكوا في الفترة الممتدة من 2012 إلى 2014، علماً بأن آخر تقرير صادر عن الإسكوا بشأن التطور في تنفيذ بنود الاتفاق قد أُعدّ في نيسان/أبريل 2012. وفي حال توفر المعلومات اللازمة، تُعرض بإيجاز أهم التطورات في قطاع النقل في البلد المعني، لا سيما الأعمال والمشاريع المتصلة بالطرق الدولية.

#### **المملكة الأردنية الهاشمية**

6- تضمّنت البيانات المرسلة إلى الإسكوا معلومات حول نسب تنفيذ المحاور ذات الأولوية م40 وم45 وم35 وم47. وُضعت لافتات التعريف بالطرق الدولية على المحور م40، وذلك بنسبة 231 في المائة في حالة اللافتات المثبتة بشكل مستقل، وبنسبة 96 في المائة في حالة تلك المثبتة على اللافتات الإرشادية. كما وُضعت لافتات التعريف بالطرق الدولية على المحور م45، وذلك بنسبة 97 في المائة لتلك المثبتة بشكل مستقل، وبنسبة

125 في المائة لتلك المثبتة على اللافتات الإرشادية. ولم تنفذ أي أنشطة تتعلق بتثبيت لافتات التعريف على المحورين م35 وم47.

7- وتم تحديد 100 في المائة من أجزاء المحاور م40 وم45 وم35 وم47، ووصف المسار الواقعي على امتداد كل محور، وتصنيف كل جزء من هذه المحاور، وإعداد جداول المواصفات الفنية لكل جزء حسب التصنيف وإعداد الخرائط المناسبة. كذلك، تم جرد اللافتات والإشارات الموجودة على طول 385 كلم على المحور م40، و459 كلم على المحور م45 (أي ما يعادل 100 في المائة من إجمالي طولهما). أما المحوران م35 وم47، فلم يتم أي جرد للافتات والإشارات الموجودة عليهما بعد. وحدد موعد 31 كانون الأول/ديسمبر 2014 كحد أقصى للانهاء من جرد أنواع اللافتات والإشارات الموجودة على المحورين م35 وم47. وتم تصنيع أكثر من 90 في المائة من الإشارات على الطرق حسب مواصفات وزارة الأشغال العامة والإسكان المتوافقة مع المواصفات القياسية الامركية. وتم أيضاً تحديد المواصفات غير المتوافقة مع الاتفاق، واستخلصت بناءً عليها نسب تنفيذ الاتفاق على المحاور المختلفة: لا شيء على المحورين م35 وم47؛ و20 في المائة على المحور م40؛ و72 في المائة على المحور م45. أما أسباب عدم تطبيق الاتفاق بشكل كامل، فمالية. ولم يأت على ذكر الحملة الاعلامية.

8- والجدير بالذكر أن أبرز التطورات في تنفيذ الاتفاق، مقارنة بعام 2012، تتلخص بالبداية في العمل على المحورين م35 وم47. وتم وصف المسار الواقعي على امتدادهما، مع تصنيف كل جزء منهما وإعداد جداول المواصفات الفنية لكل جزء حسب التصنيف؛ وإعداد الخرائط المناسبة.

9- وفي المملكة الأردنية الهاشمية، تمثلت أهم التطورات في قطاع النقل في الفترة 2012-2013 في إطلاق وزارة النقل مشروع استراتيجية قطاع النقل الطويلة المدى، الرامي إلى وضع خطة استراتيجية لقطاع النقل تمتد لغاية عام 2030 هدفها جعل الأردن مركزاً إقليمياً للنقل. وسيتم تناول جميع قطاعات النقل، أي النقل البري والبحري والجوي والسككي، ضمن وثيقة تخطيط واحدة، وذلك تماشياً مع أهداف الأجندة الوطنية. بالإضافة إلى ذلك، قامت هيئة تنظيم قطاع النقل في عام 2013 بإصدار رزمة من التشريعات الناضمة للقطاع، بموجب قانون نقل البضائع على الطرق، من أبرزها نظام ترخيص وتصنيف الناقلين ووسطاء الشحن لعام 2013. وتتضمن مكونات مشروع استراتيجية قطاع النقل الأنشطة التالية:

(أ) إعداد آلية تنظيم خدمات نقل البضائع على الطرق؛

(ب) تنفيذ مشروع بنك معلومات قطاع النقل الأردني، وهدفه توفير البيانات والمعلومات حول جميع أنماط النقل، أي النقل البري والبحري والجوي والسككي؛

(ج) تفعيل وتطبيق مبدأ تخصيص شاحنات محدّدة لأنواع محدّدة من البضائع وتحميل هذه البضائع في شاحنات تتلاءم مع البضاعة المنقولة عليها، خصوصاً البضائع التي تشكل خطراً عند نقلها على الطرق.

## مملكة البحرين

10- تضمّنت البيانات التي أرسلتها البحرين معلومات حول نسب تنفيذ المحور ذي الأولوية م80. وأشارت إلى تنفيذ لافتات التعريف المثبتة على اللافتات الإرشادية على المحور م80 بنسبة 40 في المائة. وتم تحديد المحور م80 ومواصفاته بشكل كامل، بما في ذلك وصف للمسار الواقعي على امتداد المحور، وتصنيف كل جزء من المحاور، وإعداد جداول المواصفات الفنية لكل جزء، حسب التصنيف، وإعداد الخرائط المناسبة. وتم

جرد اللافتات والإشارات الموجودة على 45 في المائة من إجمالي أطوال المحور م80، والتأكد من أن المواصفات الفنية لكل أجزاء هذا المحور متفقة مع بنود الاتفاق. ولم تتضمن البيانات المتوفرة أي معلومات حول الحملة الإعلامية المطلوبة.

### الجمهورية العربية السورية

11- اعتمد تقييم نسب التنفيذ على بيانات أرسلت في عام 2009 وذلك لعدم توفر بيانات حديثة وافية. وقد أنجز تنفيذ لافتات التعريف بالطرق الدولية على المحاور المحددة (م45، م15، م51، م10، م20، م30)، للافتات المثبتة بشكل مستقل، واللافتات المثبتة على اللافتات الإرشادية. ونقذ وصف المسار الواقعي على طول المحاور وتم تصنيفها وإعداد جداول كاملة بالمواصفات الفنية لها مع جرد اللافتات والإشارات الموجودة على طول هذه المحاور، أما الأطوال المتضمنة لافتات غير مطابقة، فتصل إلى 300 كلم، مما يعني أن نسبة عدم المطابقة بلغت 65 في المائة. وقد بُدلت اللافتات والإشارات غير المطابقة على 67 في المائة من مجموع أطوال المحاور. ونقذت الاعمال المطلوبة للتحسينات على مجمل المحاور المحددة وفقاً للمواصفات الفنية المدرجة في الاتفاق بنسبة 85 في المائة. وأطلقت الحملة الإعلامية خلال مؤتمر الطرق الدولية السوري الأول في دمشق الذي عُقد من 12 إلى 14 تشرين الثاني/نوفمبر 2006، ولا تزال مستمرة.

### جمهورية السودان

12- تضمنت الورقة المختصرة التي أرسلتها وزارة النقل في 9 كانون الأول/ديسمبر 2009 إلى اجتماع الخبراء بشأن تسهيل النقل والتجارة في منطقة الإسكوا (بيروت، 7-8 كانون الأول/ديسمبر 2009) مقترحات بشأن محاور الطرق الدولية في السودان.

### جمهورية العراق

13- لم يأت التقرير الذي أرسلته وزارة النقل في عام 2014 على ذكر نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية. ولهذا السبب، تمّ اعتماد آخر البيانات المتوفرة بخصوص تطبيق الاتفاق، وتعود إلى 3 نيسان/أبريل 2013، وتتضمن معلومات حول المحور م40. أما المعلومات بخصوص المحاور م45 وم5 وم15، فقد استُخلصت من الاستبيان حول نسب تنفيذ الطرق الدولية المرسل في أواخر تشرين الثاني/نوفمبر 2008، وتفيد بتنفيذ معظم أجزاء المحاور. ولا يزال العمل جارياً لتنفيذ وتحديث كافة هذه المحاور. ونظراً إلى تعرض كثير من اللافتات إلى أعمال النهب والسرقة بعد أحداث نيسان/أبريل 2003، وفي ظل الأوضاع الأمنية السائدة، تقوم الهيئة العامة للطرق والجسور بإعداد دراسة شاملة لتحديد عدد اللافتات المطلوب تثبيتها على جانب الطريق عند كل محور. ومن لافتات التعريف بالطريق، لم تُذكر إلا تلك المثبتة على المحور م40. وقد بلغت نسبة اللافتات التي تم تثبيتها بشكل مستقل على جانب الطريق 20 لافتة من أصل 200 لافتة مقررّة، أي أن نسبة التنفيذ بلغت 10 في المائة.

14- تم تحديد المحاور ومواصفاتها لكل الطرق على امتداد 3020 كلم بشكل تفصيلي. وتضمن ذلك وصف المسار الواقعي على امتداد كل محور، وتصنيف كل جزء من المحاور، وإعداد جداول المواصفات الفنية لكل

جزء حسب التصنيف، وإعداد الخرائط المناسبة (نسبة التنفيذ بلغت 100 في المائة)<sup>(2)</sup>. ولم يتم رسم المحاور بحسب تصنيفها على مخططات 1/10000. وكان عام 2009 التاريخ المتوقع للإنجاز، وعام 2004 التاريخ المفضل للإنجاز.

15- وتم جرد أنواع اللافتات والإشارات الموجودة على كل محور، وذلك بشكل كامل على المحور م50، وبنسبة 55 في المائة على المحور م5. وتم تحديد عام 2009 كتاريخ متوقع للانتهاء من الجرد على كامل أطوال الطرق، بينما التاريخ المفضل للإنجاز هو الفترة 2004-2006، والوقت المسموح به هو 2007-2011. وأشار التقرير المحدث في عام 2008 إلى إجراء مناقصات لتصنيع ونصب العلامات في معظم المحافظات، وهي الآن قيد التصنيع، وإلى تنفيذ العدد الأكبر من المحاور حسب المواصفات الفنية المطلوبة بموجب الاتفاق. ويجري العمل حالياً لتأهيل الأجزاء غير المطابقة للمواصفات.

16- ومقارنة بعام 2012، لم يسجل أي تغيير جذري على الطرق الدولية المشمولة بالاتفاق، إلا ما يختص بلافتات التعريف بالطرق الدولية. وتم تثبيت 20 لافتة بشكل مستقل من أصل 200 لافتة مطلوب تثبيتها على جانب الطريق على المحور م40، أي أن نسبة التنفيذ بلغت 10 في المائة.

17- ومن أهم التحسينات على الطرق الدولية التي قامت بها وزارة النقل لسنة 2012، بدء إنشاء محطات وزن (75 محطة) على الطرق لمراقبة الأحمال، بعضها على المحاور م40 وم5 وم10 وم30. كذلك، تم رفع تصنيف جزء بعقوبة/المنذرية على المحور م40 من (ج) إلى (ب)، ليصبح تصنيف كامل المحور بكافة أجزائه (ب). وتقوم وزارة النقل بصيانة أجزاء كبيرة من طريق بغداد/الموصل على المحور م5، وبوضع اللافتات الإرشادية والتحذيرية، وإنشاء الممر الثاني بين مدينتي الناصرية والديوانية. وتم إنشاء ممر ثانٍ لجزء من طريق الموصل/ربيعة على المحور م10 شمال العراق/شرق البحر المتوسط. وبإكمال هذا الجزء، يصبح تصنيف جميع أجزاء المحور (ب).

18- وبالنسبة لأهم التطورات في قطاع النقل بشكل عام منذ سنة 2012، تم التعاقد مع شركة استشارية لإعداد دراسة النقل الشامل في العراق، باعتبار ذلك من أهم متطلبات وضع خطة توجيهية مدروسة تنهض بواقع النقل البري والبحري والجوي في العراق. ولم يأت التقرير على ذكر الحملة الإعلامية.

### سلطنة عُمان<sup>(3)</sup>

19- بالرغم من عدم انضمامها إلى الاتفاق حتى تاريخ إعداد هذا التقرير، قامت عُمان بربط شبكة الطرق الوطنية بجميع البلدان المجاورة، وهي الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية. وقد حددت محاور الطرق الدولية الموجودة في عُمان، وهي م5 وم7 وم9 وم10.

(2) الردود على الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر 2008)، أدرجها العراق ضمن تقريره بشأن التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل العام في المشرق العربي والمقدم إلى الدورة الحادية عشرة للجنة النقل (22-24 آذار/مارس 2010).

(3) ورقة مختصرة مقدمة من وزارة النقل والاتصالات العُمانية في 10 كانون الأول/ديسمبر 2009 إلى اجتماع الخبراء بشأن تسهيل النقل والتجارة في منطقة الإسكوا (بيروت، 7-8 كانون الأول/ديسمبر 2009). وتضمنت هذه الورقة جزءاً حول متابعة ما تم تنفيذه من توصيات لجنة النقل لتطوير نظام "إتسام"، وحول تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي.



## دولة فلسطين

20- تضمنت البيانات المرسلّة من فلسطين معلومات حول نسب تنفيذ المحور ذي الأولوية م40. والواقع أنّ فلسطين لم تتمكن من إنجاز أي من الأنشطة الهادفة الى تحديد أماكن وضع لافتات الطريق والمبينة في خطة العمل، بما أنّ الطريق يقع بمعظم أجزائه ضمن المنطقة الخاضعة للسيطرة الاسرائيلية. ولكن التقرير تضمن وصفاً للمسار الواقعي على امتداد المحور م40، على طول 117 كلم. والتاريخ المتوقع لاستكمال تحديد المواصفات هو آذار/مارس 2015. وتم تصنيف 290 كلم، بنسبة تنفيذ بلغت 31.3 في المائة. أما التاريخ المتوقع لتصنيف جميع أجزاء المحاور، فهو نهاية عام 2016. كذلك، لم تنفذ فلسطين أي أنشطة بخصوص اللافتات والإشارات على المحاور. أما نسبة تنفيذ المواصفات الفنية، فبلغت 10 في المائة. ولم يحدد التقرير الجدول الزمني لإجراء التحسينات اللازمة لتحديث أجزاء الشبكة، وذلك بفعل الأوضاع الأمنية والسياسية.

21- ومقارنة بعام 2012، تتلخص أبرز التطورات بزيادة أطوال المحاور التي تم تصنيفها من 96 كلم إلى 290 كلم، أي بزيادة قدرها حوالي 194 كلم عن عام 2013. ولم يتم التطرق إلى الحملة الاعلامية المطلوبة بموجب خطة عمل تنفيذ الاتفاق.

## دولة قطر

22- تم وصف المسار الواقعي على طول 100 كلم من المحور م90، أي بنسبة تنفيذ قدرها 100 في المائة، بالإضافة إلى تصنيف كل جزء من المحور، وإعداد جداول المواصفات بحسب التصنيف. وبلغت أطوال المحور المتوافقة مع الاتفاق 100 كلم، أي أنّ نسبة التنفيذ بلغت 100 في المائة<sup>(4)</sup>. ولكن لم تتوفر للإسكوا أية معلومات حول الحملة الاعلامية.

## دولة الكويت

23- لم يأتِ التقرير المرسل من وزارة المواصلات في عام 2014 على ذكر نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية. ولهذا السبب، اعتمدت الإسكوا آخر البيانات المتوقّرة بخصوص تطبيق اتفاق الطرق الدولية. وتعود هذه البيانات إلى 4 شباط/فبراير 2013، وتشير إلى التقدم المحرز في تنفيذ أجزاء المحورين م5 وم70. ولكن، لم ترد أية معلومات حول جرد لافتات التعريف المطلوب تثبيتها على هذين المحورين.

24- كذلك، تم تحديد المحاور ومواصفاتها على طول 231 كلم على المحور م5 و100 كلم على المحور م70، بالإضافة إلى وصف المسار الواقعي على امتداد كل محور، وتصنيف كل جزء من المحاور، ورسم المحاور حسب تصنيفها على مخططات 1/10000. ولم يتم إعداد جداول المواصفات الفنية لكل جزء حسب التصنيف. وقد تم تنفيذ الأنشطة المتعلقة باللافتات والإشارات على المحورين م5 وم70 بشكل كامل. وأصبحت جميع أجزاء المحاور م5 وم70 متوافقة مع الاتفاق. وعليه، لم يسجل أي تغيير على الطرق الدولية الواقعة ضمن الاتفاق مقارنة بعام 2012.

(4) الردود على الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، المرسلّة من قطر في تشرين الثاني/

25- ومن أهم تطورات قطاع النقل إجمالاً منذ سنة 2012 إنشاء الهيئة العامة للنقل والطرق المعنية بوضع التشريعات والقوانين الشاملة اللازمة لتسهيل النقل. وقامت الكويت بإعداد الاستراتيجية الوطنية الشاملة للمرور وقطاع النقل، تحت مظلة التعاون الفني مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي. وتتناول هذه الاستراتيجية جميع الجوانب المتعلقة بالنقل والطرق وسلامة المرور، حيث أن قضايا توفير النقل الآمن وضمان سلامة مستخدمي الطرق هي من أهم أولوياتها. والكويت اليوم بصدد إنشاء نظام معلومات جغرافي لجميع مجالات النقل. وهناك العديد من المشاريع التي هي قيد التنفيذ في هذا المجال، بفعل أهميتها في توفير قاعدة لبيانات النقل بمختلف أنواعه، ولارتباطها بالواقع الجغرافي، مما يساعد على اتخاذ القرارات المناسبة بسرعة ودقة.

### الجمهورية اللبنانية

26- استناداً إلى المعلومات الواردة في آخر تقرير أرسله لبنان إلى الإسكوا حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية، في 9 تشرين الثاني/نوفمبر 2009، أنجزت المرحلة الأولى من عملية تحديد أماكن وضع لافتات التعريف. أما عملية تصنيعها وتثبيتها، فما زالت بانتظار الانتهاء من تلزيم المشروع. وتم وصف المسار الواقعي على امتداد المحورين م30 وم51 بإجمالي طول 300 كلم؛ وتصنيف كامل المحاور؛ وإعداد جداول مواصفاتها؛ ورسمها على الخرائط بحسب تصنيفها. كذلك، تم جرد اللافتات والإشارات على المحاور بشكل كامل، وسيتم تعديل تلك غير المطابقة للمواصفات عند تلزيم الأشغال. ويتم تقييم أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق ريثما يتم الانتهاء من تلزيم التحسينات المطلوبة. ولم تزود الإسكوا بأية معلومات حول الحملة الإعلامية.

### جمهورية مصر العربية

27- تضمن الاستبيان حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي المحدث بتاريخ 2014 والمرسل من وزارة النقل المصرية معلومات عن المحور م40، بما أنه المحور الوحيد الذي لم يكن قد استكمل قبل ذلك. فنسبة 83.3 في المائة من لافتات التعريف كانت قد عُلفت على اللافتات الإرشادية، في حين لم يتم وصف إلا 35.5 في المائة من المسار الواقعي للمحور، على خلاف المحاور الأخرى التي كانت قد استكملت بشكل تام. ولكن، اعتباراً من أيلول/سبتمبر 2012، تم استكمال المحور م40، أي أن مصر استكملت جميع المحاور المتضمنة في اتفاق الطرق الدولية. وفيما يلي أهم التطورات في قطاع النقل منذ عام 2012 على صعيد تنفيذ الطرق الدولية:

- **المحور م40:** تمت الأعمال اللازمة لتقوية الطرق على طول 164 كلم، وأعمال الصيانة على طول 75 كلم، بالإضافة إلى تنفيذ العمل المطلوب على جسرين بنسبة 99 في المائة؛
- **المحور م55:** تم الانتهاء من أعمال صيانة الطرق خارج مدينة العريش، على امتداد 50 كلم؛
- **المحور م65:** هدفت المشاريع التي تم الانتهاء منها حديثاً على هذا المحور إلى تقوية وتغطية طريق مرسي علم/القصير، على طول 16 كلم؛ وتقوية وتغطية طريق العين السخنة/الزعرانة، على طول 70 كلم. أما المشاريع الجاري تنفيذها، فهدفها إنشاء الطريق الدائري الخارجي لمدينة القصير على طول 21 كلم (أي بنسبة تنفيذ قدرها 12 في المائة)، وتقوية وتغطية طريق حلايب على خط عرض قدره 22 كلم (أي بنسبة تنفيذ قدرها 60 في المائة)، ومعالجة آثار السيول على طريق الزعرانة/رأس غارب/الغردقة/وطريق رأس غارب/الشيخ فضل (بنسبة تنفيذ قدرها 35 في المائة)؛

- **المحور م67:** تمت إضافة جزء رابع إلى طريق القاهرة/الإسماعيلية الصحراوي من القاهرة حتى مدينة العاشر، على طول 30 كلم. بالإضافة إلى ذلك، بدأت أعمال التصميم اللازمة لتطوير طريق القاهرة/الإسماعيلية/بورسعيد وتحويله إلى طريق حر؛
  - **المحور م75:** تم الانتهاء من تقوية وتغطية طريق القاهرة/أسيوط الصحراوي الغربي، على امتداد 50 كلم؛ واستكمال ازدواج طريق القاهرة/أسوان على امتداد المسافة من أسيوط حتى سوهاج، على امتداد 120 كلم؛ وإنشاء ورصف طريق توشكي أرقين (في مرحلة أولى) على طول 55 كلم. أما المشاريع الجاري تنفيذها، فتتضمن إنشاء ورصف طريق توشكي/أرقين (المرحلة الثانية) على طول 55 كلم، بنسبة تنفيذ قدرها 70 في المائة. ويجري أيضاً تنفيذ مشاريع على محاور غير مشمولة باتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي ولكن تسهم في ربط المحاور المشمولة بالاتفاق ببعضها، ومنها إنشاء جسر بني مزار على النيل؛
  - **المحور م60:** تتضمن المشاريع الجاري تنفيذها على هذا المحور تحويل طريق قنا/سفاجا إلى طريق ذي اتجاهين (على امتداد 40 كلم)، بنسبة تنفيذ قدرها 90 في المائة؛ وتقوية وإعادة رصف طريق قنا/سفاجا (في مرحلة أولى)، على امتداد 40 كلم، بنسبة تنفيذ قدرها 93 في المائة؛ وتقوية وإعادة رصف طريق قنا/سفاجا (المرحلة الثانية)، على امتداد 45 كلم، بنسبة تنفيذ 55 في المائة.
- 28- وبناءً على خطة العمل المقترحة لتنفيذ الاتفاق التي وضعها الاستشاري لدى الإسكوا والمتضمنة في "دراسة تحليل منهجي وتقييم تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي" في كانون الأول/ديسمبر 2012، قدمت مصر موجزاً عن الأنشطة التي نفذتها في إطار تنفيذ محاور خطة العمل المقترحة.

م	المحور	الأنشطة المقترحة	ملاحظات
1	تطوير شبكة الطرق الدولية	تقييم الغزارات الفعلية مقارنة بالغزارات التصميمية تقييم مستوى الخدمة المرورية الفعلي مقارنة بالمستوى التصميمي	تم ذلك جاري العمل على ذلك
		إعداد دراسات جدوى اقتصادية ومالية للمحاور المقترحة تطويرها تحديد المحاور المعتمدة في خطة التطوير الجديدة وضع استراتيجية وطنية للسلامة المرورية	جاري العمل على ذلك جاري العمل على ذلك تم وضع الاستراتيجية
2	تطوير السلامة المرورية	تحديد إطار زمني للاستراتيجية تحديد نسبة التطوير المستهدفة في الخطة	خمس سنوات (وفقاً لخطة خمسية) حسب الخطة
		وضع مؤشرات أداء السلامة المرورية على أجزاء الشبكة الدولية ضمن البلد (عدد الوفيات على الطرق لكل 100 مليون مركبة/كلم)	2.8
3	مراقبة الحمولات وتقييمها	تحديد التشريع الوطني المتضمن للأحمال المحورية القصوى المنصوص عليها في الاتفاق وتعليماته التنفيذية تحديد الصك المعتمد المتضمن للحمولات القصوى في حال عدم تبني الحمولات المنصوص عليها في الاتفاق 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	تم ذلك تم ذلك تم ذلك 88 -- --

م	المحور	الأنشطة المقترحة	ملاحظات
4	إدراج الطرق الدولية وتصنيفها في القوانين الوطنية	الصك المتضمن تحديداً للطرق الدولية ضمن الشبكة الوطنية وتصنيفاً لها	تم ذلك
5	اعتماد المواصفات الفنية في دفاتر شروط فنية خاصة بالطرق الدولية	اعتماد المواصفات الملحقة بالاتفاق في كراسات المواصفات الهندسية الخاصة بالطرق الدولية	توافق تام تم ذلك
6	القيام بحملات دعائية مستدامة للتعريف بالطرق الدولية ولافتات التعريف	مواقع الحملات الدعائية (إنترنت - تلفزيون - راديو - إلخ) الفترات الزمنية لتنفيذ البرامج والإعلانات المحاور والمواضيع المستهدفة	توجد هكذا مواصفات جارى العمل على ذلك خمس سنوات (وفقاً لخطة خمسية) مستخدمى شبكة الطرق شركات النقل الدولية

### المملكة العربية السعودية

29- قامت المملكة بتطبيق خطة العمل المعتمدة من لجنة النقل في الإسكوا في تنفيذ كافة بنود الاتفاق، وذلك على جميع المحاور الواقعة داخل المملكة، وهي م 25 وم 35 وم 45 وم 50 وم 55 وم 70 وم 80 وم 90 وم 5. وتضمن ذلك تحديد وجرّد جميع أنواع اللافتات والإشارات الموجودة على محاور الطرق، سواء أكانت إرشادية أم تحذيرية أم تنظيمية، وإعداد بيانات تفصيلية عنها توضح نوعها وموقعها والرسالة التي تحملها. وقد تم الانتهاء من الجرد في شهر تشرين الأول/أكتوبر 2005.

30- كما تم إعداد جداول مفصلة لكل جزء من المحاور، وتم تركيب كافة اللافتات التعريفية بمحاور الطرق الدولية، وإتمام تعبئة البيانات الخاصة بهذه المحاور، ورسم المحاور حسب تصنيفها على خرائط تفصيلية توضح مسارات كل محور، خاصة في الأجزاء التي تمر فيها داخل المناطق الحضرية على مخططات 1/10000، ورفع مستواها، وإعداد جداول المواصفات الفنية حسب التصنيف. وتعتبر المملكة متقدّمة في تنفيذ البرنامج الزمني الخاص بإنهاء خطة عمل تنفيذ الاتفاق.

31- ومن أهم تطورات قطاع النقل في المملكة صدور الموافقة في عام 2012 على إنشاء هيئة النقل العام المعنية بتنظيم خدمات النقل العام للركاب داخل المدن وبينها. وبأشرت الحكومة في العام نفسه تنفيذ مشروع النقل العام في مدينة الرياض (القطارات والحافلات) والمدن الأخرى ذات الكثافة السكانية العالية، وذلك بعد الانتهاء من تصميم شبكتها، على أن تتولى الدولة أعمال التنفيذ والتشغيل والصيانة على نفقتها الخاصة. ويجري حالياً استكمال الإجراءات اللازمة للتعاقد من أجل تنفيذ مشروع النقل العام في مدينة الرياض. كذلك، وافقت الحكومة في العام ذاته على تنفيذ مشروع النقل العام في مدينتي مكة المكرمة وجدة (القطارات والحافلات).

### الجمهورية اليمنية

32- تناول آخر تقرير أرسلته وزارة النقل في الجمهورية اليمنية إلى الإسكوا حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في 6 كانون الثاني/يناير 2012 نسب تنفيذ الاتفاق على كل من المحاور م 45 وم 55 وم 100 العابرة

للأراضي اليمنية. وتم وضع 92 في المائة من اللافتات المثبتة بشكل مستقل على إجمالي المحاور. أما تلك المثبتة على اللافتات الإرشادية، فلم يتم وضع إلا 9 في المائة من تلك المتفق عليها، وذلك نتيجة للأحداث التي مرت فيها البلاد عام 2011. وكان من المتوقع الانتهاء من تثبيت كافة اللافتات في عام 2013.

33- وبالنسبة لوصف المسار الواقعي على الطرق، فقد جاء كالتالي: تم تنفيذ 587 كلم على المحور م45 و686 كلم على المحور م55 و1264 كلم على المحور م100، أي بنسبة تنفيذ قدرها 95 في المائة من إجمالي المحاور. وتم تصنيف هذه المحاور بشكل تام، كما أعدت جداول المواصفات الفنية لجميع أجزاء المحاور، وتم رسمها على الخرائط حسب تصنيفها على مخططات 10000/1. وبعد جرد كافة اللافتات والإشارات على المحاور، تبين أن نسبة عدم المطابقة للمواصفات وصلت إلى 97 في المائة. والمتوقع الانتهاء من أعمال تبديل اللافتات والإشارات بحلول عام 2013. كذلك، نُفذت التحسينات الفنية بشكل كامل على إجمالي أطوال المحاور. ولكن، لم يبدأ بعد العمل على إطلاق الحملة الإعلامية التي من المقرر الانتهاء منها في عام 2015.

34- أما أهم التطورات في قطاع النقل منذ عام 2012 فيما يتعلق بالطرق الدولية، فقد أدخل اليمن تعديلات على الطرق الدولية المشمولة بالاتفاق (استناداً إلى استبيان نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي)، وذلك على النحو التالي:

- على المحور م55 على الخط الساحلي: إضافة جزء الحديد- المخا على طول 170 كلم والجزء المخا-باب المندب على طول 78 كلم وباب المندب/رأس العارة/رأس عمر/عدن على طول 178 كلم، أي ما يساوي 426 كلم إضافية جرى ضمها إلى الطرق الدولية؛
- على المحور م100: إضافة جزء الحديد- الميدي والغیضة/متك/حوف على طول 104 كلم على الحدود مع سلطنة عمان.

### ثالثاً- نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في بعض البلدان الأطراف وفقاً لخطة العمل المعتمدة

35- قامت الأمانة التنفيذية للإسكوا بتقدير نسب التنفيذ في كل بلد، وذلك في سياق الإعداد للتقرير بشأن التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية المقدم للدورة الحادية عشرة للجنة النقل في 18 شباط/فبراير 2010. وبيّنت التقديرات أن نسب التنفيذ وصلت إلى 100 في المائة في معظم البلدان، ما عدا المملكة الأردنية الهاشمية، التي بلغت نسبة التنفيذ فيها 68.3 في المائة، ودولة الكويت (نسبة التنفيذ هي 75.6 في المائة) والجمهورية اليمنية (نسبة التنفيذ 82 في المائة).

36- وعند تحليل البيانات المحدثة لهذه البلدان الثلاثة، تبين أن نسب التنفيذ في المملكة الأردنية الهاشمية تحسنت حتى وصلت إلى 79 في المائة. ويعود ذلك بشكل أساسي إلى استكمال إعداد جداول المواصفات الفنية للمحورين م35 وم47.

37- وفيما يتعلق بنسب التنفيذ في اليمن، فقد أشارت المعلومات الواردة إلى أن المحاور استكملت بشكل تام، أي بنسبة تنفيذ تصل إلى 100 في المائة، وذلك بعد استكمال تصنيف كل جزء من المحاور م45 وم55 وم100.

38- أما في الكويت، فلم يحصل أي تطور يذكر على المحاور. وبذلك، تعتبر نسبة التنفيذ السابقة، أي 75.6 في المائة، قائمة.

39- وبناء على المعلومات المذكورة أعلاه، يقدر متوسط نسبة تنفيذ الاتفاق في البلدان التي أرسلت بياناتها، كما هو موضح في الجداول المرفقة، بأكثر من 96 في المائة.

-----