



اللجنة الوطنية العراقية
لتسيير النقل والتجارة في منطقة الأسيكول
الإمانة التنفيذية

النقير السنوي

لعام ٢٠٢٢م

تشرين الاول - ٢٠٢٣
بغداد - العراق



جمهورية العراق
وزارة النقل

الأمانة التنفيذية
للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا

التقرير السنوي لعام ٢٠٢٢

إعداد

المهندس عادل نعمان شهاب

الامين التنفيذي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة

المبرمجة هنادي مطشر رزاق

| | |
|--|--|
| <p>رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا معالي وزير النقل رزاق محييس السعداوي (٢٠٢٢ - لغاية الان)</p> |  |
| <p>رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا (السابق) معالي وزير النقل ناصر حسين الشبلي (٢٠٢٢ - ٢٠٢٠)</p> |  |
| <p>رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا (السابق) معالي وزير النقل عبد الله لعبيبي المالكي (٢٠٢٠ - ٢٠١٨)</p> |  |
| <p>رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا (السابق) معالي وزير النقل كاظم فنجان الحمامي (٢٠١٨ - ٢٠١٦)</p> |  |
| <p>رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا (السابق) معالي وزير النقل باقر جبر الزبيدي (٢٠١٦ - ٢٠١٤)</p> |  |
| <p>رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا (السابق) معالي وزير النقل هادي فرحان العامري (٢٠١٤ - ٢٠١٠)</p> |  |

الفهرس

- المقدمة : ٥
- الفصل الاول : نشاطات الأمانة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ٧
- الفصل الثاني : اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ١٨
- الفصل الثالث: اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ٢٤
- الفصل الرابع: الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ٢٨
- الفصل الخامس : أجماعات اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ٣٢
- الفصل السادس: أجماعات اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ٥٣
- الفصل السابع: الاتفاقيات ٦٢
- الفصل الثامن : لجنة النقل واللوجستيات في الاسكوا..... ٧٦
- الفصل التاسع : متابعة تنفيذ قرارات اللجنة الوطنية وفرق العمل ١٦٧
- الفصل العاشر: الأسكوا في سطور ١٨١
- الخاتمة ١٩٣

مقدمة

ضمن توجهات بناء الدولة العراقية الحديثة والقائمة على رؤى ومتطلبات عالمية مدروسة ورصينة، تم تشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا بقرار من مجلس الوزراء الموقر بجلسته الاعتيادية الثامنة عشر المنعقدة بتاريخ ٢٠٠٦/٩/١٩ وبمستوى تمثيل عالي مكون من السادة وكلاء الوزارات المعنية ورؤساء الاتحادات والروابط والجمعيات في القطاع الخاص يترأسها معالي وزير النقل والنائب الاول السيد وكيل وزارة التجارة والنائب الثاني السيد وكيل وزارة المالية، وتضم (٢٣) عضواً بمستوى وكيل وزارة ومن مختلف المؤسسات الرسمية في القطاعين الحكومي والخاص، وهي معنية بموضوعي النقل والتجارة، وبطلب من منظمة الاسكوا التابعة للأمم المتحدة^١، وهي خطوة مهمة سارت عليها جمهورية العراق نحو تذليل العقبات التي تواجه النقل والتجارة ولوجستياتهما. وتمخض عن اللجنة الوطنية لجنة اخرى فرعية ذات تمثيل واسع ومهم هي اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا، وتضم (٤٥) عضواً بمستوى مدير عام ومن مختلف المؤسسات الرسمية في القطاعين الحكومي والخاص، والتي تعتبر سانداً اساسياً لعمل اللجنة الوطنية. وكذلك تم تشكيل قسم الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا لإدارة اعمال اللجنة الوطنية آنفاً ومتابعة قراراتها وتنظيم اعمالها بالاضافة الى التوصيات الصادرة عن اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا.

ومنذ تأسيس قسم الأمانة التنفيذية بتاريخ ٢٠١٣/١/٣١ كقسم رأسي - يرتبط بمعالي وزير النقل رئيس اللجنة الوطنية - وهي دؤوبة في انجاز مهامها في اعداد ومتابعة القضايا والملفات المتعلقة بتسهيل النقل والتجارة على المستوى المحلي والمستوى الاقليمي مع دول الاسكوا. وتشمل تلك الملفات بالاضافة الى النقل البري والبحري والجوي والتجارة الداخلية والخارجية، أيضاً: السياحة والبيئة والصناعة والزراعة والصحة وكل ما يتعلق بتسهيل النقل والتجارة من لوجستيات.

وعمومية وشمولية عمل الأمانة التنفيذية جعلها تتعامل مع تلك القضايا المشار اليها آنفاً وعلى مستوى القطاعين الحكومي والخاص، حيث انضم عدد من اتحادات وروابط وجمعيات القطاع الخاص والتي بلغ عددها ثمانية الى عضوية اللجنتين الوطنية والفنية. وهذا يشكل نقلة نوعية في الاساليب

^١ اسمها الرسمي لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (United Nations Economic and Social Commission for Western Asia) وتعرف باسم إسكوا نسبة للاختصار (ESCWA)، وهي واحدة من خمس لجان إقليمية أسسها المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة ومقرها الرئيسي في بيروت، لبنان. والدول الاعضاء في الاسكوا هي: العراق، الأردن، الإمارات العربية المتحدة، البحرين، تونس، الجزائر، سوريا، السودان، الصومال، عُمان، فلسطين، قطر، الكويت، لبنان، ليبيا، مصر، المغرب، موريتانيا، السعودية، اليمن.

الادارية الوطنية يتمثل في اشراك القطاع الخاص في اتخاذ القرارات الخاصة بتطوير وتسهيل النقل والتجارة وكل ما يتعلق بهما من قوانين وملفات ولوجستيات.

ومن المهم استعراض القطاعات التي تعنى اللجنة الوطنية بملفاتها والتي تشمل قطاعات النقل والتجارة والسياحة والبيئة والصحة والاستثمار والاتصالات والزراعة، والتي تصب جميعها من خلال خطط مدروسة لوزارتي التخطيط والمالية وكذلك البنك المركزي، في خدمة الاقتصاد الوطني وتطويره. وبذلك يمكن اعتبار اللجنة الوطنية وسيلة مهمة لإجتماع ممثلي مختلف القطاعات، وعلى مستوى عالي من التمثيل، لتدارس ملفات معينة والخروج بقرارات وتوصيات تخدم الواقع الاقتصادي الوطني وتؤسس لرؤى مشتركة لتطويره.

وتقوم الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية بمتابعة الملفات المشار إليها آنفاً مع كافة المحافظات المعنية بالإضافة الى الدوائر والمؤسسات في القطاعين الحكومي والخاص، بالإضافة الى وجود ممثل لأقليم كردستان عضواً في اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا، وبذلك يكون التنسيق بين الأمانة التنفيذية مع كافة المؤسسات الحكومية والقطاع الخاص والمحافظات جميعها وعلى أعلى المستويات، كما يقوم خبراء الأمانة التنفيذية بزيارات ميدانية لبعض المحافظات لمتابعة تطورات النقل والتجارة فيها ودراسة ميدانية لبعض المعوقات التي تواجهها والعمل على وضع الحلول المناسبة لها، بالإضافة الى عقد اجتماعات مشتركة مع الجهات المعنية في مقر الأمانة التنفيذية وفي مقرات الوزارات واتحادات وجمعيات القطاع الخاص لمناقشة العديد من الملفات المطروحة للدراسة والبحث وما يحيط بها من معوقات ومشاكل مع وضع الحلول المناسبة لها.

وفي هذا التقرير السنوي لعام ٢٠٢٢ تم تضمين اعمال وجهود قسم الأمانة التنفيذية والذي يشمل شرحاً وافياً لنشاطات الأمانة التنفيذية واللجنتين الوطنية والفنية لتسهيل النقل والتجارة وما صدر عنهما من قرارات وتوصيات وما تبعها من متابعات مع مؤسسات ودوائر وتشكيلات القطاعين الحكومي والخاص، بالإضافة الى الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل والتجارة وملف اللوجستيات.

آملين من جميع المؤسسات الرسمية في القطاعين الحكومي والخاص المزيد من التعاون والاستجابة لمراسلات الأمانة التنفيذية وتنفيذ قرارات وتوصيات اللجنتين الوطنية والفنية والتي تصب جميعها في خدمة الاقتصاد الوطني عبر تسهيل متطلبات النقل والتجارة.

ومن الله التوفيق...

الفصل الاول

نشاطات الامانة التنفيذية
لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا

الفصل الأول : نشاطات الأمانة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

مشاركة الأمانة التنفيذية (الأسكوا) في جلسات ربط النقل والتجارة في عصر الأوبئة

شاركت الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا في الاجتماع الافتراضي لأختتام مشروع حساب التنمية للأمم المتحدة حول ربط النقل والتجارة في عصر الأوبئة للفترة (٢٠ - ٢٤) حزيران ٢٠٢٢، متمثلة بكل من:

- ١- السيد عادل نعمان شهاب / الأمين التنفيذي.
- ٢- الانسة وداد علي أمين / مسؤولة وحدة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- ٣- السيد نبيل محمد حسن / مسؤول شعبة التخطيط والدراسات.
- ٤- السيد علي أحمد محمود / مسؤول شعبة التنسيق والتكامل.
- ٥- السيدة شميم عبد الرحمن حسين / مسؤولة وحدة الدراسات والمؤتمرات في شعبة التخطيط والدراسات.

وتضمنت الجلسات التطرق الى مشروع حساب التنمية حول ربط النقل والتجارة في عصر الأوبئة بدون أحتكاك وبسلاسة وبشكل تعاوني وهو مشروع تم التعاون على إطلاقه بين الأونكتاد واللجان الإقليمية الخمس للأمم المتحدة ويهدف الى صياغة وتنفيذ الإجراءات التي تتيح استمرار تدفق النقل والتجارة عبر الحدود مع ضمان درء أنتشار الأوبئة وحماية العناصر الحدودية ومقدمي خدمات النقل من العدوى.

وتضمنت الجلسات استعراض لتطبيق نظام التراخيص ونظام تير (eTIR) الدولي ، والربط الذكي للسكك الحديدية والطرق.



متابعة ميدانية لقرارات اللجنة الوطنية

❖ تم ايفاد عدد من منتسبي الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا الى محافظة البصرة لغرض الاطلاع على الساحات المخصصة للخزن لتجنب تكديس البضائع في ميناء ام قصر والذهاب الى ساحة الترحيب الكبرى ومشاهدة الاعمال الجارية فيها والالية المعتمدة في ميناء الفاو الكبير في تسهيل حركة البضائع والشاحنات .

- ١- السيد عادل نعمان شهاب / الأمين التنفيذي.
- ٢- السيد علي احمد محمود / مسؤول شعبة التنسيق والتكامل.
- ٣- الانسة هنادي مطشر رزاق / مسؤولة التقارير السنوية.
- ٤- الانسة علياء محمد علي صاحب.
- ٥- السيد حسين جبار حسين.



- ❖ عقد وفد من الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الاسكوا المتمثل بالامين التنفيذي المهندس عادل نعمان شهاب والمهندسة وداد علي أمين والمهندس نبيل محمد حسن اجتماعاً في مقر الشركة العامة للموانئ العراقية في محافظة البصرة مع السيد مدير عام الشركة بتاريخ ٢٠٢٢/٩/٥ لمتابعة إجراءات الشركة في تطبيق قرارات اللجنة الوطنية الخاصة بالأتمتة في عمل الشركة العامة لموانئ العراق في المحاور المدرجة أدناه :
- العمل وفق برنامج الأتمتة الإلكتروني من قبل الجهات العاملة في الموانئ.
 - مخاطبة وزارة المالية لتوجيه الهيئة العامة للكمارك لزيادة ساعات عمل الهيئة ليتناسب مع العمل المستمر في الموانئ (٢٤) ساعة .
 - توصية اللجنة الوطنية الى البنك المركزي لفتح المصارف في المنافذ الحدودية على شكل وجبتين على مدار الساعة لإنجاز المعاملات الكمركية والتخليص الكمركي دون تأخير.
 - تم أكمال أربع ساحات لخزن البضائع بالإضافة الى بدء العمل بمشروع ساحة الترحيب الكبرى في ميناء أم قصر.
- كذلك تم الأطلاع على تفاصيل (منصة الأبله الإلكترونية) المتعلقة بإدارة عمل الموانئ والمدخلات والمخرجات الخاصة بها ، كما تم التداول مع السيد جاسم كامل مرزوق مسؤول شعبة المتابعة المركزية والعمليات وتم الأطلاع على تفاصيل المنصة وجهود العاملين عليها في تأسيسها وتطويرها .



أجتماع المنصة الالكترونية

مشاركة كل من المهندس عادل نعمان شهاب والمهندسة وداد علي أمين في ورشة العمل التدريبية حول مشروع نظام المعلومات الجغرافية لمكونات نظام النقل المتكامل في الدول العربية عن بعد في بيروت بتاريخ ٢٠٢٢/٩/٢٧ الساعة (١٢) بتوقيت بيروت والتي تم تنظيمها من قبل منظمة الاسكوا.



لجنة أعداد مسودة قانون نقل الركاب بسيارات الاجرة (أعداد التاكسي)



عقدت لجنة أعداد مسودة قانون نقل الركاب بسيارات الأجرة (أعداد التاكسي) اجتماعها برئاسة مدير عام الشركة العامة لإدارة النقل الخاص الاستاذ عبد العظيم الساعدي في مقر الشركة بتاريخ ٢٠٢٢/٣/١٣ وبحضور أعضاء اللجنة وهم كل من ممثلي الدائرة القانونية في مركز الوزارة ومدير القسم القانوني في مقر الشركة وممثل عن وزارة التجارة وعن أمانة بغداد وممثل عن الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا المهندس نبيل محمد حسن الكرخي.

وزارة النقل تشارك في أجمعام الدورة الثالثة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات



شارك وفد وزارة النقل برئاسة الوكيل الفني المهندس طالب عبدالله بايش / رئيس الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات وممثلي قسم الامانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا المتمثل بالامين التنفيذي المهندس عادل نعمان شهاب وعلي احمد محمود في اجمعام الدورة الثالثة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، والذي تم عقده في مقر الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في الاسكندرية / جمهورية مصر للفترة (٢٠-٢١) تشرين الاول ٢٠٢٢.



وشكر الوكيل الفني الاكاديمية العربية لاستضافتها الدورة الحالية ناقلاً تحيات معالي وزير النقل الكابتن ناصر حسين بندر الشبلي/ رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الاسكوا وتم تسليم رئاسة اللجنة من قبل السيد طالب عبدالله بايش الرئيس السابق (ممثل جمهورية العراق) الى ممثل جمهورية الصومال الرئيس الحالي وانتخاب العراق النائب الأول للدورة الحالية وشكر الرئيس الحالي بدوره الرئيس السابق لأدارته الدورة السابقة بكل مهنية وحرفية عالية.

وتتضمن محاور الاجتماع :



- ١- تنفيذ أنشطة برنامج عمل الاسكوا في مجال النقل واللوجستيات والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها السابقة.
- ٢- نظام المعلومات الجغرافية لشبكات النقل في المنطقة العربية.
- ٣- تطورات النقل واللوجستيات في الدول الأعضاء.
- ٤- سلاسل الكتل واللوجستيات في المنطقة العربية.
- ٥- تحسين السلامة المرورية في البلدان العربية.



ورشة عمل لرابطة السفر والسياحة في العراق



شاركت وزارة النقل / قسم الامانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الاسكوا ممثلة بالسيد علي أحمد محمود مسؤول شعبة التنسيق والتكامل الاقليمي والمهندسة وداد علي أمين مسؤولة وحدة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، يوم الخميس المصادف ٢٤/١١/٢٠٢٢، في اجتماع عقده الهيئة الادارية لرابطة شركات السفر والسياحة في العراق في مقرها ، لبحث تسهيل عمل شركات الطيران في البلاد.



من جانبه بين السيد حيدر عامر الدجيلي / رئيس الرابطة ، أن "الهدف من الأجتتماع هو من أجل الوقوف على ابرز المشاكل والمعوقات التي تواجه عمل شركات الطيران العاملة في البلد وتسهيل عملها في سوق السفر العراقي والعمل على ايصال طلباتها للجهات العليا".

وقال الدجيلي : " نعمل بمشاركة الجميع من أجل خلق اجراءات سهلة تعزز عمل جميع شركات الطيران وشركات السفر والسياحة العراقية مع الجهات المختصة في الحكومة العراقية".



وشهد الأجتتماع مداخلات من قبل مدراء شركات الطيران العربية والاجنبية العاملة في العراق بحضور ممثلي وزارة النقل والاستماع للمشاكل التي تواجههم في عملهم من اجل الوصول الى مخرجات مهنية تعزز وتخدم قطاع السفر والسياحة في العراق .

وسيتم عرضها في أجتتماعات اللجنتين الفنية والوطنية القادمة لغرض مناقشتها وحلها.

ورشة عمل وطنية لمراجعة السياسة الوطنية لكبار السن في العراق

نظمت وزارة العمل والشؤون الاجتماعية بالشراكة مع الأسكوا ، متمثلة بحضور الأمين التنفيذي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الأسكوا المهندس عادل نعمان شهاب ورشة عمل تشاورية لمراجعة مسودة السياسة الوطنية لكبار السن وعقدت الورشة على مدى يومي (٢٩ و ٣٠) تشرين الثاني ، نوفمبر ٢٠٢٢ في فندق رويال توليب الرشيد في قاعة بغداد .

وفي إطار الجهود التي تمثلها الجمهورية العراقية للأستجابة لأوليات السكان ، قامت وزارة العمل والشؤون الاجتماعية ، وبدعم من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الأسكوا) ، بتطوير مسودة السياسة الوطنية لكبار السن في الجمهورية العراقية ٢٠٢٢-٢٠٢٣ متبعةً نهجاً تشاركياً ضم مختلف الممثلين عن القطاع الحكومي والأهلي .

ويشكل كبار السن احد الفئات الأكثر هشاشة في الجمهورية العراقية حيث تتعرض شرائح كثيرة منهم الى خطر الفقر والمرض والعزلة ، وقد فاقمت الحرب والأزمات التي شهدتها العراق في السنوات الماضية من حدة المشاكل ، ولا سيما نتيجة لفقدان مصادر الدخل والممتلكات وخسارة أفراد العائلة نتيجة الهجرة وأتت جانحة كورونا لتزيد من ضعف هذه الفئة وتظهر أولياتهم وحاجاتهم الاقتصادية والصحية والاجتماعية وتبين ضرورة ايلاء الأهتمام بقضايا كبار السن لضمان عدم اهمال أي فرد والتقدم نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة في الجمهورية العراقية .

وتهدف هذه الورشة لمراجعة مسودة السياسة الوطنية ، وسيتم استخدام نتائج هذه الورشة لتنقيح النسخة النهائية من السياسة الوطنية .

وقد أشارك في هذه الورشة ممثلون عن مختلف الوزارات والهيئات الحكومية المعنية والقطاع الأهلي بالإضافة الى ممثلي وزارة العمل والشؤون الاجتماعية والأمين التنفيذي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الأسكوا .



مشاركة الأمانة التنفيذية في احتفالية الذكرى الـ ٧٥ لتأسيس البنك المركزي

بدعوة من البنك المركزي العراقي شاركت الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا في احتفالية بمناسبة الذكرى الـ ٧٥ لتأسيس البنك المركزي (اليوبيل الماسي) في فندق بابلون روتانا يوم السبت المصادف ٢٠٢٢/١٢/١٠ كل من السادة :



- ١- السيد عادل نعمان شهاب / الأمين التنفيذي للجنة الوطنية .
- ٢- السيد علي احمد محمود / المنسق الوطني للجنة النقل واللوجستيات .
- ٣- السيد نبيل محمد حسن الكرخي / مسؤول شعبة التخطيط والدراسات .

وتمخض برنامج الاحتفالية عن جلستي حوار عن السياسة النقدية وعن الأدوار الجديدة للبنوك المركزية وابرز النقاط التي تم تناولها هي :



- تميّز أداء البنك المركزي العراقي منذ أكثر من سبعة عقود والوقوف على مسافة كافية من السياسة وتدابيرها وسلطاتها وتقلباتها.
- الإدارة المالية للدولة ما تزال مؤمنة بأنّ البنك المركزي العراقي السند والظهير لها ولمؤسسات الدولة الأخرى .
- أصبح لدينا نظام للرقابة على القطاع المصرفي مستندين إلى النصوص القانونية التي وردت في قانوني البنك المركزي والمصارف .
- بدأنا منذ عام ٢٠٠٤ بالتخطيط لإنشاء أنظمة دفع متقدمة والتحول تدريجيا إلى الرقمنة الالكترونية .



- البنوك المركزية تمثل أكبر مستودعات للخبرة المالية والمصرفية، ومراكز استشارات لحكوماتها .
- أن المشاريع الاستراتيجية ذات أولوية مثل الطرق وسكك الحديد هي مفاتيح نجاح التنمية.
- الركون إلى أجهزة الدولة في إصلاح الطرق الحالية أو إنشاء طرق جديدة غير واقعي ونقترح أن يتم اللجوء إلى مستثمرين مقابل رسوم مرور لا ترهق مستخدميها.

- نرى أن تتم التنمية بالتحفيز على استهداف المناطق والفئات الأقل تطوراً.
- لتخفيف الضغط على الوظائف الحكومية ، يتطلب الإسراع بإقرار قوانين للضمان الاجتماعي .
- التعافي الاقتصادي في الدولة يبدأ من القطاع الخاص .
- نرى أهمية تعزيز الموارد غير النفطية من خلال أتمتة قطاع الكمارك والضرائب وتوحيد المنافذ الحدودية .

متابعة الإيرادات المستحصلة لصيانة الطرق والجسور



بدعوة من الامانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا استناداً الى كتابها المرقم بالعدد (١٠٧٢٤) والمؤرخ في ٢٠٢٢/٣/١٧. تم عقد اجتماع في مقر الامانة التنفيذية بخصوص متابعة الإيرادات المستحصلة لصيانة الطرق والجسور ، انعقد يوم الثلاثاء الموافق ٢٠٢٢/٤/٥ بحضور الامين التنفيذي المهندس عادل نعمان شهاب ومسؤول شعبة التخطيط والدراسات في الامانة التنفيذية المهندس نبيل محمد حسن الكرخي ، وممثلين عن مديرية المرور العامة والهيئة العامة للطرق والجسور والهيئة العامة للضرائب وهم كل من:

- ١- العميد نهاد حميد / ممثل مديرية المرور العامة .
- ٢- السيد سعد جاسم محمد / ممثل الهيئة العامة للطرق والجسور .
- ٣- السيد سامي سعيد عطية / ممثل الهيئة العامة للضرائب .
- ٤- السيد سمير جاسم خلف / ممثل الهيئة العامة للضرائب .

وقد توصل المجتمعون بعد مناقشة الموضوع مع ممثل الهيئة العامة للطرق والجسور بين ان السبب الرئيسي لعدم اطلاق الصرف هو المادة (٩) من الفصل الثالث من قانون الموازنة العامة لعام ٢٠٢١. وتم الاتفاق على أن يقوم ممثلوا الهيئة العامة للضرائب بالاتصال بالسيد مدير عام الضرائب / عضو اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا لغرض مخاطبة وزارة المالية لبيان الاسباب الخاصة لعدم تطبيق القانون ، وأن يقوم



Republic Of Iraq
Ministry Of Transportation

بِسْمِ تَعَالَى

القسم: الامانة التنفيذية للجنة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا
شعبة التخطيط والدراسات

وزارة النقل

العدد: ٤٤٤ / ٤ / ٢٠٢٢ م
التاريخ: ٢٠٢٢ / ٤ / ١٧

٢. مديرية البلديات العامة (٢٥%) لصيانة الشوارع الداخلية للمدن.
٣. امانة بغداد (٢٠%) لصيانة الشوارع والتقاطعات.
٤. تتولى مديرية المرور العامة فتح حساب خاص بالرسوم المستوفدة لغرض ارسال المبالغ المتجمعة الى وزارة المالية / المحاسبة كل شهر.
٥. تتولى دائرة الموازنة كويوب المبالغ المستوفدة من الرسوم وفق الحد والمادة والنوع وحسب النسب المنصوص عليها في القانون.
مع التقدير...

المهندس
عادل نعمان شهاب
الاسمين التنفيذي للجنة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا
٢٠٢٢ / ٤ / ١٧

صورة عنه (ت)
رئيس اللجنة الوطنية / الشارة الى مشترككم المرفقة ١٢٥٣ في ٢٠٢٢/٣/١٥ للتفضل بالعلم ... مع التقدير.
- مكتب السيد الوزير / رئيس اللجنة الفنية / لتفضل بالعلم ... مع التقدير.
- وزارة المالية/ مدير عام الهيئة العامة للتسويق / عضو اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا / نفس العرض اعلام والتفضل بتزويدنا اسم مالككم في الاجتماع المشار اليه لفا ... مع التقدير.
- وزارة الاعمار والاسكان والبنيات والاشغال العامة / مدير عام الهيئة العامة للطرق والجسور / عضو اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا / نفس العرض اعلام والتفضل بتزويدنا اسم مالككم في الاجتماع المشار اليه لفا ... مع التقدير.
- قسم التنسيق والشعبة الحكومية / لتفضل بالعلم ... مع التقدير.
- الامانة التنفيذية / وحدة تكنولوجيا المعلومات / نظام الارشفة الالكترونية / لانخلا ما يلزم ... طفا!

(٢٠٦)

عداد / حي الميادين / بابل / م.سج شهابان
ctff@ctff.motrans.gov.iq
MOF-WI-04-180
MOF-WI-04-180

ممثل الهيئة العامة للطرق والجسور بتزويد الامانة التنفيذية بكافة المخاطبات المتعلقة بالموضوع . كما اتفقوا على أن تقوم الامانة التنفيذية بمفاتحة وزارة المالية / دائرة المحاسبة والموازنة لغرض بيان اسباب عدم صرف مبالغ الاعوام (٢٠١٨ ، ٢٠١٩ ، ٢٠٢٠).

الفصل الثاني

اللجنة الوطنية

لتسهيل النقل والتجارة

في منطقة الاسكوا

الفصل الثاني : اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

أولاً : مراحل تأسيس وتشكيل اللجنة الوطنية :

قرر مجلس الوزراء بجلسته الاعتيادية الثامنة عشر المنعقدة بتاريخ ٢٠٠٦/٩/١٩ المبلغ الينا بكتابي الأمانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة شؤون الوزارات المرقم بالعدد ش و / ٨/١/٨٢٥٩ في ٢٠٠٦/١٠/٢ وكتاب الأمانة العامة / دائرة شؤون اللجان المرقم ٦١١ في ٢٠٠٨/١/١٣ تشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في دول (الاسكوا) برئاسة السيد وزير النقل ويكون وزيراً التجارة والمالية أو من يمثلها نائباً لرئيس اللجنة وتضم في عضويتها ممثلين لكل من الجهات الآتية :

- ١- وزارة الداخلية.
- ٢- وزارة الزراعة.
- ٣- وزارة الاتصالات.
- ٤- وزارة الصناعة والمعادن.
- ٥- البنك المركزي العراقي.
- ٦- اتحاد رجال الاعمال العراقيين.
- ٧- اتحاد الغرف التجارية.
- ٨- اتحاد الصناعات العراقي.
- ٩- رابطة المصارف العراقية.
- ١٠- الجمعية العراقية للسياحة.
- ١١- ممثل شركات التأمين.
- ١٢- ممثل متعهدي ووسطاء النقل.

ترتبط اللجنة الوطنية برئيس مجلس الوزراء.

أ. صدر الأمر الديواني المرقم (٥٠) لسنة ٢٠٠٨ (*) المبلغ الينا بكتاب الأمانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة شؤون اللجان المرقم ٣٧٣١ في ٢٠٠٨/٢/١٧ بتشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا برئاسة وزير النقل وعضوية السادة المدرجة أسماهم في أدناه :

- ١- سويبة محمود زكنه / عن وزارة التجارة / وكيل وزارة / نائب رئيس اللجنة.
- ٢- السيد ضياء حبيب الخيون / عن وزارة المالية / مستشار / نائب رئيس اللجنة.
- ٣- الدكتور مهدي ضمد القيسي / عن وزارة الزراعة / وكيل وزارة.
- ٤- السيد محمد سلمان محمد / عن وزارة الاتصالات / وكيل وزارة.
- ٥- السيد عادل كريم كاك أحمد / عن وزارة الصناعة والمعادن / وكيل وزارة.
- ٦- الدكتور احمد ابريهي علي / عن البنك المركزي العراقي / نائب المحافظ.
- ٧- اللواء علي هاشم بداي / عن وزارة الداخلية / مدير عام المنافذ الحدودية.
- ٨- السيد صادق فاضل عليوي / مدير عام شركة التأمين الوطنية / ممثل شركات التأمين.
- ٩- السيد سامي داود الزبيدي / الامين العام لاتحاد رجال الاعمال العراقيين.
- ١٠- السيد جعفر رسول جعفر / رئيس اتحاد الغرف التجارية.
- ١١- السيد فؤاد مصطفى محمد الحسني / رئيس رابطة المصارف العراقية.

- ١٢- السيد عمار حسن خليفة / رئيس الجمعية العراقية للسياحة الدينية وحماية الآثار .
١٣- السيد هاشم دنون علي الاطرقجي / نائب رئيس إتحاد الصناعات العراقي .
١٤- السيد حسين علي احمد زنكنة / نائب رئيس الاتحاد .
١٥- ممثل متعهدي ووسطاء النقل .

ج. لم تباشر اللجنة الوطنية أجتتماعاتها ومهامها بسبب عدم وجود أمانة تنفيذية لها وعدم تسمية الامين التنفيذي للجنة.

د. تم إقرار آلية عمل اللجنة الوطنية النظام الداخلي للجنة من قبل أعضاء اللجنة الوطنية باجتتماعها الخامس في ١٧/١٢/٢٠١٤ .

تم أستحصال موافقة الأمانة العامة لمجلس الوزراء بكتابها المرقم ش ل /ص/٣١٠٥٨٥/٥ المؤرخ في ٢٠١٣/٤/٧ على أضافة أعضاء جدد في اللجنة الوطنية ممثلين عن وزارة السياحة والآثار والهيئة العامة للطرق والجسور (وزارة الاعمار والإسكان) والجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية (وزارة التخطيط).
وكذلك موافقة الأمانة العامة لمجلس الوزراء بكتابها المرقم (ش ل /ص/٣/٥/١١٢١٤) بتاريخ ٢٠١٣/٤/١٤ على إضافة ممثل عن حكومة أقليم كردستان الى عضوية اللجنة .

هـ. بعد أستكمال ترشيحات الوزارات واتحادات القطاع الخاص لممثليها في اللجنة الوطنية بسبب مضي مدة طويلة على صدور الامر الديواني رقم (٥٠) لسنة ٢٠٠٨ ، أصدرت وزارة النقل الامر الوزاري المرقم ٢٣١٤٤/٨٢٧٤ في ٢٠١٣/٧/٢ بأعادة تشكيل اللجنة الوطنية برئاسة السيد هادي فرحان العامري / وزير النقل وعدد الاعضاء (١٩) عضو.

- لم يتم تحديد ممثل اتحاد الناقلين العراقيين لوجود نزاعات قضائية خاصة بأجراءات تشكيل إدارة الاتحاد وذلك بموجب كتاب الدائرة القانونية في وزارة النقل المرقم بالعدد (١٠١٨) في ٢٠١٤/٢/٢٠ .

و. بعد حصول الأنتخابات التشريعية عام ٢٠١٤ وتشكيل الحكومة العراقية الجديدة ، أصدرت وزارة النقل الامر الوزاري المرقم بالعدد (٢٩٩١٢/٨٦٩٠) في ٢٠١٤/١١/١٧ بأعادة تشكيل اللجنة الوطنية برئاسة المهندس باقر جبر الزبيدي / وزير النقل وعدد الاعضاء (١٨) عضو.

تتولى اللجنة المهام الواردة في الامر الديواني المرقم بالعدد (٥٠) الوارد بكتاب الامانة العامة لمجلس الوزراء المرقم بالعدد (ش ل /٣/٧ /ق/ ديواني/٣٧٣١) في ٢٠٠٨/٢/١٧ دائرة شؤون اللجان.

ز. بالنظر لتولي الأستاذ كاظم فنجان الحمامي منصب وزير النقل ، تم إصدار الامر الوزاري المرقم (٣٠٩٠٦/٨٩١٠) في ٢٠١٦/١٠/٢٦ بأعادة تشكيل اللجنة الوطنية برئاسة سيادته وعدد الاعضاء (١٩) عضو.

ح. بالنظر لتولي الأستاذ رزاق محييس عجمي السعداوي منصب وزير النقل ، تم إصدار الأمر الوزاري المرقم (٢٩١٠٩/١٠٦٤٦) في ٢٩/١٢/٢٠٢٢ بأعادة تشكيل اللجنة الوطنية برئاسة سيادته وعدد الاعضاء (٢٥) عضو.

ط. التغييرات في عضوية اللجنة الوطنية :

حصلت بعض التغييرات في عضوية اللجنة لاسباب مختلفة في عام ٢٠٢٢ وهي كما يأتي :

- تسمية السيد علي فاخر السنافي / رئيس اتحاد المقاولين العراقيين لعضوية اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة بموجب الامر الوزاري المرقم (٤٩٤٦/ ١٤٨٠٦) في ٢٤/٥/٢٠٢٢.
- تسمية السيد مكي عجيب حمود الديري / وكيل الوزارة الاداري في وزارة الصناعة والمعادن لعضوية اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة بدلا من السيد يوسف محمد جاسم العضو السابق بموجب الأمر الوزاري المرقم (١٥٣٥٧/٥١٢٢) في ٣١/٥/٢٠٢٢.
- تسمية السيد قيصر احمد عكلة / المستشار لشؤون التنمية في وزارة الصناعة والمعادن لعضوية اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة بدلا من السيد مكي عجيب حمود العضو السابق بموجب الأمر الوزاري المرقم (٦٦٩٤ / ١٩٦٣٠) في ٤/٨/٢٠٢٢.
- تسمية الدكتور عمار حمد خلف / نائب المحافظ وكالة في البنك المركزي لعضوية اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة بدلاً من السيد احسان شميران الياصري العضو السابق بموجب الأمر الوزاري المرقم (٩٢٦٠ / ٢٤٦٢٩) في ٢٤/١٠/٢٠٢٢.

ثانياً : أهداف اللجنة الوطنية :

- أ. إزالة العوائق التي تعترض نمو التجارة الخارجية .
- ب. تطوير وتحديث وتوسيع البنى التحتية للنقل والاتصالات وفحص البضائع ومواقع التخزين أمام التجارة من خلال تشجيع الاستثمار الحكومي والخاص في هذه القطاعات .
- ج. تطوير القوى العاملة في مجال النقل والتجارة الدولية .
- د. إدخال أنظمة تكنولوجية حديثة والإصلاح الإداري والقانوني وأ اعتماد سياسات جديدة في مجال النقل والتجارة لغرض القضاء على الفساد والممارسات الغير مشروعة .
- هـ. تبسيط الإجراءات وتطوير القوانين ذات العلاقة .
- و. إزالة نقاط الاختناق في مجال تنفيذ معاملات التجارة الدولية على مستوى العراق وتحديد أسبابه للسعي لايجاد الحلول الناجحة .
- ز. تبسيط الإجراءات وإزالة العوائق التي تعترض التجارة بين الدول من اجل زيادة التبادل التجاري والسياحي وتشجيع التجارة الإقليمية وبالتالي الإسراع في تحقيق التكامل الاقتصادي بين دول الإقليم خاصة .
- ح. تعزيز القدرة التنافسية الوطنية لزيادة الصادرات .
- ط. تهيئة مناخ مناسب للحوار المنظم والتنسيق بين الأطراف المشاركة في عمليات النقل والتجارة وتعزيز التعاون والشراكة بين الحكومة والقطاع الخاص في مجال تنمية النقل والتجارة .

ثالثاً : مهام اللجنة الوطنية

- أ. اقتراح مسودة قوانين وتعليمات تتناول تسهيل كافة الإجراءات المتعلقة بالنقل والتجارة .
- ب. تقديم توصيات للحكومة بخصوص الاستثمارات المستقبلية في قطاعات النقل والتجارة والاتصالات والمنافذ الحدودية.
- ج. التشجيع على حوسبة الإجراءات بمساعدة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجالات الكمارك والمصارف والضرائب وفحص البضائع وشؤون الإقامة وتبادل المعلومات والوثائق المتعلقة بالتجارة الدولية والسياحة.
- د. زيادة الوعي بمنافع تسهيل النقل والتجارة واستخدام الأنظمة الحديثة وأ اعتماد المعايير الدولية فيها من خلال عقد المؤتمرات والندوات ووسائل الاعلام.
- هـ. تقديم الاستشارات الى الجهات المعنية بالنقل والتجارة في القطاعين العام والخاص لتوفير الدعم والمساعدات الفنية وبناء القدرات بالاستعانة بالمنظمات الدولية والشركات والمراكز الاستشارية العالمية.

رابعاً : تراعي اللجنة الوطنية الشروط التالية عند تحقيق أهدافها وتنفيذ مهامها أعلاه :

- أ. حماية المصالح الوطنية لجمهورية العراق .
- ب. احترام الاتفاقيات والمواثيق الدولية والثنائية التي وقع عليها العراق .
- ج. الحفاظ على البنية التحتية للنقل والتجارة (الطرق ، شبكات السكك الحديدية ، الموانئ ، المطارات ، السلطات الكمركية ... وغيرها) .
- د. تأمين تحقيق الإيرادات الضريبية والرسوم الكمركية بصورة سريعة وكفاءة وسليمة .
- هـ. حماية السلامة والامن الوطني .
- و. حماية الصحة والبيئة ومصالح المستهلكين .
- ز. حماية الإرث الثقافي والملكية الفكرية .

خامساً : ترفع اللجنة الوطنية توصياتها ومقترحاتها الى مجلس الوزراء لاتخاذ القرار المناسب وتوجيه الوزارات والجهات المعنية بتنفيذها في حدود اختصاصتها .

سادساً: إجتماعات اللجنة الوطنية .

أ. تعقد اللجنة الوطنية اجتماعاتها برئاسة رئيس اللجنة الوطنية وفي حالة تعذر حضور رئيس اللجنة يتولى النائب الأول رئاسة الاجتماعات بالنيابة عنه وفي حالة تعذر حضور النائب الأول يتولى النائب الثاني إدارة الاجتماعات بالنيابة عنهما ، وفي حالة تعذر حضور الرئيس ونائبيه يتم انتخاب أحد الأعضاء الحاضرين لترؤس الجلسة .

ب. يتحقق نصاب انعقاد الاجتماع بحضور نصف عدد أعضائها بضمنه الرئيس ونائبيه + واحد .

ج. تتخذ قرارات اللجنة الوطنية بالتصويت بالأغلبية البسيطة نصف + واحد للاعضاء الحاضرين وفي حالة تساوي الأصوات يرجح الجانب الذي معه الرئيس .

(*) صدر كتاب الأمانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة شؤون اللجان المرقم بالعدد (ش ل/أ/٥٠/٨/١٥٦٣٤)

في ٢٠١٦/٦/٦ بغية تسهيل عمل اللجنة الوطنية في متابعة وتنفيذ المهام الموكلة اليها تقرر الآتي :

١- اعتماد الأوامر الوزارية التي تصدرها وزارة النقل مرجعا" لتشكيل اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة

في منطقة الاسكوا وإلغاء الامر الديواني رقم (٥٠) لسنة ٢٠٠٨ المبلغ بكتابنا المرقم بالعدد (ش ل/٧/٣/

ق / ديواني /٣٧٣١) المؤرخ في ٢٠٠٨/٢/١٧ .

٢- تخويل الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية تنفيذ توصياتها ومتابعتها مع الجهات المعنية كل حسب اختصاصه ما

عدا التي تتطلب موافقة مجلس الوزراء فترسل للامانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة شؤون اللجان

(حصرا) لاجراء ما يلزم بشأنها .

٣- تؤكد ضرورة الالتزام بتوصيات اللجنة والتعاون معها لتنفيذ المهام الموكلة اليها .

٤- قيام الأمانة التنفيذية للجنة بتقديم تقارير دورية عن تقدم عملها للامانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة

شؤون اللجان بشكل منتظم .

الفصل الثالث
اللجنة الفنية
لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا

الفصل الثالث : اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

تنفيذاً للفقرة (٤) من مقررات الاجتماع الأول للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة الخاصة بتشكيل اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة برئاسة الوكيل الفني لوزارة النقل وعضوية المدراء العاملين في الوزارات وممثلون عن اتحادات القطاع الخاص المعنية تم تشكيل اللجنة الفنية.

أولاً: مراحل تأسيس وتشكيل اللجنة الفنية

بعد أستكمال ترشيحات الوزارات واتحادات القطاع الخاص لممثليها في اللجنة الفنية ، أصدرت وزارة النقل الامر الوزاري المرقم (١٦٧٠ / ١٠٠٥٨) في ٢٠١٤/٢/٢٦ بتشكيل اللجنة الفنية برئاسة الوكيل الفني الأسبق لوزارة النقل / السيد بنكين ريكاني وعضوية السادة المدرجة أسماؤهم وعناوين وظائفهم في أدناه :

- ١- مدير عام المنشأة العامة للطيران المدني .
- ٢- مدير عام الشركة العامة لمواني العراق / وزارة النقل .
- ٣- مدير عام الشركة العامة للنقل البحري / وزارة النقل .
- ٤- مدير عام الشركة العامة للنقل البري / وزارة النقل .
- ٥- مدير عام الدائرة الفنية / وزارة النقل .
- ٦- مدير عام الشركة العامة للسكك الحديدية وكالة / وزارة النقل .
- ٧- مدير عام دائرة العلاقات الاقتصادية الخارجية / وزارة التجارة .
- ٨- مدير عام دائرة التخطيط والمتابعة / وزارة التجارة .
- ٩- مدير عام الهيئة العامة للمناطق الحرة / وزارة المالية .
- ١٠- مدير عام الدائرة الاقتصادية / وزارة المالية .
- ١١- مدير عام الهيئة العامة للكمارك / وزارة المالية .
- ١٢- مدير عام الهيئة العامة للضرائب / وزارة المالية .
- ١٣- مدير المرور العام / وزارة الداخلية .
- ١٤- مدير عام المنافذ للحدودية / وزارة الداخلية .
- ١٥- مدير عام الاستخبارات / وزارة الداخلية .
- ١٦- مدير شؤون الإقامة في مديرية الجنسية العامة / وزارة الداخلية .
- ١٧- مدير عام دائرة الاستثمارات / وزارة الصناعة والمعادن .
- ١٨- مدير عام الهيئة العامة للطرق والجسور / وزارة الاعمار والإسكان .
- ١٩- مدير عام دائرة السيطرة النوعية / وزارة التخطيط .
- ٢٠- مدير عام دائرة تخطيط القطاعات وكالة / وزارة التخطيط .
- ٢١- مدير عام جهاز المخابرات الوطني .
- ٢٢- مدير عام المديرية العامة للإحصاء والأبحاث / البنك المركزي العراقي .
- ٢٣- مدير عام الشركة العامة للاتصالات والبريد / وزارة الاتصالات .
- ٢٤- مدير عام الشركة العامة لخدمات الشبكة الدولية للمعلومات / وزارة الاتصالات .
- ٢٥- مدير عام دائرة الأمور الفنية / وزارة الصحة .
- ٢٦- مدير عام مركز الوقاية من الاشعاع / وزارة البيئة .
- ٢٧- مدير عام دائرة المجاميع السياحية / وزارة السياحة والآثار .

- ٢٨- مدير عام الشركة ما بين النهرين العامة للبذور / وزارة الزراعة .
- ٢٩- رئيس اتحاد الغرف التجارية.
- ٣٠- رئيس شركات التأمين الوطنية .
- ٣١- رئيس اتحاد الصناعات العراقي.
- ٣٢- رئيس رابطة شركات السفر والسياحة في العراق.
- ٣٣- رئيس اتحاد رجال الاعمال العراقيين.
- ٣٤- رئيس رابطة المصارف العراقية.

- حصلت بعض التغييرات في عضوية اللجنة لاسباب مختلفة عام ٢٠٢٢ وهي كما يأتي :

- تسمية السيد حسين جاسم كاظم / مدير عام دائرة الطرق والجسور بدلا عن علي عبد الواحد لاجح العضو السابق لاحتالته الى التقاعد.
- تسمية الدكتور محمد لطيف احمد / مدير عام دائرة تخطيط القطاعات / وكالة بدلا من السيد باسم ضاري محمود.
- ترشيح السيد علي طارق مصطفى / المدير التنفيذي لرابطة المصارف الخاصة العراقية.
- ترشيح انمار هيثم المظفر / رئيس رابطة شركات السفر والسياحة في العراق.

ثانياً : واجبات اللجنة الفنية

- أ. دراسة المشاكل والمعوقات التي تعرقل وتؤخر نشاطات النقل والتجارة .
- ب. اعداد الدراسات والوثائق والمقترحات والتوصيات اللازمة لمعالجة الظواهر التالية :
 - ١- تخلف البنى التحتية للنقل والاتصالات والمنافذ الحدودية وقصورها وعدم كفاءتها او عدم توفرها وارتفاع تكاليف الإجراءات وطول الفترة الزمنية اللازمة لانجاز الإجراءات.
 - ٢- الفساد والممارسات غير المشروعة .
- ج. تعمل اللجنة الفنية على وضع واقتراح المعالجات والحلول اللازمة ومساعدة الجهات المعنية ومتابعتها على تجاوز السلبيات والمعوقات والمشاكل ومستجدات قضايا تسهيل النقل والتجارة ودراستها واعداد الوثائق ومسودات المقترحات والتوصيات اللازمة حولها والقضاء عليها تدريجياً .
- د. يقوم أعضاء اللجنة الفنية كل حسب اختصاصه بالتنسيق مع الجهة التي يمثلها بعرض اية مواضيع ومقترحات جديدة بخصوص مشاريع أو معوقات أو مستجدات أو تعديل أو اقتراح قوانين وتعليمات أو برامج تدريبية حول تسهيل النقل والتجارة على اللجنة الفنية تمهيداً لعرضها على اللجنة الوطنية بعد دراستها لاتخاذ القرار المناسب بشأنها .
- هـ. تشكيل لجان فرعية متخصصة هندسية وتجارية وقانونية من المختصين في القطاعين الحكومي والخاص ويجوز لها الاستعانة بمنظمة الاسكوا والمنظمات الدولية الأخرى والشركات الاستشارية العالمية المتخصصة (على ان يتوفر التخصيص المالي لها) وان يحدد سقف زمني لكل لجنة فرعية وينتهي عملها عند انائها لمهمتها وترفع اللجنة الفنية المقترحات والتوصيات الى رئيس اللجنة الوطنية لغرض عرضها على اللجنة الوطنية واتخاذ القرار المناسب بصددها .

ثالثاً: اجتماعات اللجنة الفنية

- أ. تعقد اللجنة الفنية اجتماعاتها برئاسة رئيس اللجنة الفنية وفي حالة تعذر حضور رئيس اللجنة يتولى النائب الأول رئاسة الاجتماعات بالنيابة عنه وفي حالة تعذر حضور النائب الأول يتولى النائب الثاني إدارة الاجتماعات بالنيابة عنهما ، وفي حالة تعذر حضور الرئيس ونائبيه يتم انتخاب أحد الأعضاء الحاضرين لترؤس الجلسة .
- ب. يتحقق نصاب انعقاد الاجتماع بحضور نصف عدد أعضائها بضمنهم الرئيس ونائبيه + واحد .
- ج. تتخذ قرارات اللجنة الفنية بالتصويت بالأغلبية البسيطة نصف + واحد للأعضاء الحاضرين وفي حالة تساوي الأصوات يرجح الجانب الذي معه الرئيس .

الفصل الرابع

الامانة التنفيذية للجنة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا

الفصل الرابع : الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

أ. بتاريخ ٢٠١٣/١/٣١ أصدرت وزارة النقل الأمر الوزاري المرقم ٧٩١٣/١٢٤٤ في ٢٠١٣/١/٣١ بأستحداث الامانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا بمستوى قسم رأسي في مركز وزارة النقل ترتبط بمعالي السيد الوزير مباشرة مع الهيكل التنظيمي التالي:

أولاً : شعبة التنسيق والتكامل : وتضم الوحدات التالية :

- أ. وحدة التنسيق والتكامل الوطني .
- ب. وحدة التنسيق والتكامل الإقليمي .
- ج. وحدة توفير المساعدات الفنية وبناء القدرات الوطنية .

ثانياً : شعبة التخطيط والدراسات : وتضم الوحدات التالية :

- أ. وحدة التخطيط .
- ب. وحدة الدراسات والمؤتمرات .

ثالثاً: وحدة الإصلاح الإداري والقانوني .

رابعاً: وحدة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات .

خامساً: الوحدة الادارية .

ب - واجبات الامانة التنفيذية

تتولى الأمانة التنفيذية المهام الآتية :

أولاً: إدارة وتنظيم اعمال اللجنتين الوطنية والفنية .

ثانياً: الاعداد والتنظيم لاجتماعات اللجنتين وتنظيم محاضرها من خلال مسك سجلات تدون فيها وقائع لاجتماعات والحضور وتختتم ويوقع عليها الحاضرون .

ثالثاً: الاعداد والتنظيم لورش العمل المتخصصة بالنقل والتجارة داخل العراق بالتنسيق مع الجهات المختصة أعضاء اللجنة الوطنية والجهات المعنية الأخرى .

رابعاً: الاعداد والتنظيم لدورات تدريبية متخصصة داخل العراق للعاملين في دوائر الدولة والقطاع الخاص في مجالات النقل والتجارة .

خامساً: اعداد قاعدة بيانات ومعلومات عن النقل والتجارة ومشاكلها ومعوقاتها ومشاريعها وخططها .

سادساً: التنسيق المباشر مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية (أسكوا) التابعة للأمم المتحدة بما يتعلق باختصاصات تسهيل النقل والتجارة .

سابعاً: التنسيق والتنظيم ومشاركة وفود جمهورية العراق في المؤتمرات وورش العمل والدورات التدريبية التي تنظمها منظمة الاسكوا داخل وخارج العراق .

ثامناً: متابعة تنفيذ جمهورية العراق للاتفاقيات والمعاهدات الخاصة بتسهيل النقل والتجارة والمقرة من قبل منظمة الاسكوا والمصادق عليها من قبل جمهورية العراق .

تاسعاً: متابعة مصادقة جمهورية العراق على الاتفاقيات ومذكرات التفاهم والمعاهدات التي تقرأها منظمة الاسكوا.

عاشراً: اقتراح المواضيع والدراسات المتعلقة بالنقل والتجارة بموجب اهداف اللجنة الوطنية وعرضها على اللجنتين الوطنية والفنية .

حادي عشر: اية مواضيع أو مهام أخرى تكلف بها الأمانة التنفيذية من قبل اللجنتين الوطنية والفنية .

ج. تم إقرار آلية عمل اللجنة الوطنية النظام الداخلي للجنة من قبل أعضاء اللجنة الوطنية باجتماعها الخامس في ٢٠١٤/١٢/١٧ .

تتولى اللجنة أعداد مسودة النظام الداخلي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا .
تم إقرار آلية عمل اللجنة الوطنية بعد أستكمالها من اللجنة أعلاه من قبل أعضاء اللجنة الوطنية باجتماعها الخامس المنعقد في ٢٠١٤/١٢/١٧ .

الأمانة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

| الاسم الثلاثي والعنوان الوظيفي | |
|--|---|
| <p>عادل نعمان شهاب رئيس مهندسين اقدم الأمين التنفيذي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا</p> |  |
| <p>وداد علي امين رئيس مهندسين اقدم مسؤولة وحدة تكنولوجيا المعلومات</p> |  |
| <p>نبيل محمد حسن الكرخي رئيس مهندسين مسؤول شعبة التخطيط والدراسات</p> |  |
| <p>علي احمد محمود الاعرجي معاون فني مسؤول شعبة التنسيق والتكامل</p> |  |
| <p>شميم عبد الرحمن حسين رئيس مترجمين مسؤولة وحدة التخطيط / شعبة التخطيط والدراسات</p> |  |
| <p>هنادي مطشر رزاق رئيس مبرمجين اقدم مسؤولة اعداد التقرير السنوي</p> |  |
| <p>ياسمين خليل محمد معاون مدير مسؤولة نظام الارشفة الالكتروني</p> |  |
| <p>حسين جبار حسين الوحدة الادارية</p> |  |

الفصل الخامس

أجتماعات اللجنة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا

الفصل الخامس : أجتتماعات اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

عقدت اللجنة الوطنية اجتماعان في عام ٢٠٢٢ وكما يلي :

أولاً : تم عقد الاجتماع الخامس والعشرين بتاريخ ١٦ / ٢ / ٢٠٢٢ ترأس الاجتماع معالي وزير النقل الكابتن ناصر حسين بندر الشبلي / رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ، وحضره (٢٢) عضو من مجموع (٢٥) وهم :-

أ- الحاضرون

١. الكابتن ناصر حسين بندر الشبلي / وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة.
٢. الانسة طيف سامي محمد/ وكيل الوزارة وكالة / وزارة المالية / النائب الثاني.
٣. المهندس طالب عبد الله بايش / الوكيل الفني / وزارة النقل / رئيس اللجنة الفنية.
٤. السيد يوسف محمد جاسم / وكيل الوزارة للتخطيط / وزارة الصناعة والمعادن.
٥. السيد قيصر احمد عكله / مستشار الوزارة للتنمية / وزارة الصناعة والمعادن.
٦. السيد ظافر مهدي عبدالله / رئيس هيئة السياحة / وزارة السياحة والآثار.
٧. الدكتور مهدي ضمد القيسي / مستشار وزارة الزراعة .
٨. المهندس علي جاسم الياسري / نائب رئيس الهيئة / ممثل عن رئيس هيئة المنافذ الحدودية.
٩. اللواء علي عبد الامير الحكيم / ممثل عن وكيل الوزارة لشؤون الشرطة / وزارة الداخلية .
١٠. الدكتور محمد طاهر عبد / ممثل عن نائب رئيس الهيئة الوطنية للاستثمار .
١١. السيد باسم عبد الكريم عبد الرسول / ممثل عن الوكيل الاداري / وزارة الاتصالات
١٢. السيدة ولاء حكمت سلمان / ممثل عن مستشار المحافظ / البنك المركزي العراقي.
١٣. السيد حسين جاسم كاظم / ممثل عن وكيل الوزارة لشؤون الشركات / وزارة الاعمار والاسكان والبلديات.
١٤. السيد نعيم محسن صبر / ممثل عن وكيل وزارة التجارة للشؤون الاقتصادية .
١٥. السيد عادل عبد زيد / ممثل عن الوكيل الفني / وزارة التخطيط .
١٦. الدكتور عبد الرحيم طه حمودي / ممثل عن الوكيل الفني لوزارة الصحة.
١٧. السيد كمال احمد صابر / ممثل عن مدير عام النقل البري وسكك الحديد / حكومة إقليم كردستان .
١٨. السيد طارق خليل ابراهيم / رئيس جمعية التأمين العراقية / ممثل شركات التأمين.
١٩. السيد محمد حسين الوائلي / رئيس اتحاد الناقلين العراقيين.
٢٠. السيد حسين ذياب جاسم / ممثل عن رئيس اتحاد رجال الاعمال العراقيين.
٢١. السيد رياض مزهر شاكر / ممثل عن رئيس اتحاد الصناعات العراقي.
٢٢. العقيد نهاد حميد وهيب / ممثل عن مدير عام مديرية المرور العامة / استضافة.

ب- غير الحاضرين :

- ١- السيد عبد الرزاق عكال معلقة / رئيس اتحاد الغرف التجارية .
- ٢- السيد عدنان كنعان الجلبي / رئيس الهيئة الادارية لرابطة المصارف العراقية.
- ٣- السيد سداد علي عبدالله المطير / رئيس رابطة شركات السفر والسياحة في العراق.

الباب الأول: تعديل آلية اجتماعات اللجنة الفنية

خلفية الموضوع :

موافقة السيد رئيس اللجنة الوطنية (موافق على ان لا يتعارض مع القانون لطفاً) على عرض مذكرة شعبة التخطيط والدراسات المرقمة بالعدد ٧ في ٢٠٢٢/١/٩ والمتضمنة شرحاً عن الاسباب الموجبة والمعرفلات التي تعيق اجتماعات اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة بسبب عدم اكتمال النصاب القانوني البالغ (٢٣) عضواً، وعدم حضور السادة الاعضاء بسبب انشغالهم المستمرة. ولغرض تحقيق الفائدة القصوى من اجتماعات اللجنة الفنية .

المعروض

تعديل آلية تحقق النصاب في اجتماعات اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة المنبثقة عن اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة من النصاب الحالي وهو : الأغلبية البسيطة نصف + ١ الى : ثلث اعضائها الحاليين أي (١٥) عضواً ومن ضمنهم الجهة صاحبة الاقتراح. حيث إن العدد الحالي لأعضاء اللجنة الفنية هو (٤٥) عضو.

وقائع الاجتماع

بين السيد طالب عبدالله بايش / الوكيل الفني في وزارة النقل / رئيس اللجنة الفنية الأسباب الموجبة لتعديل الآلية السابقة لاجتماعات اللجنة الفنية بسبب عدم اكتمال النصاب لحضور أعضاء اللجنة الفنية .

مداخلة الانسة طيف سامي محمد / وكيل وزارة المالية / النائب الثاني لرئيس اللجنة بإمكانية تمرير القرارات في حالة عدم حضور العضو الأصيل الى الاجتماع .

بين الكابتين ناصر حسين بندر الشبلي / وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية بأنه يجب التأكيد على حضور عضو اللجنة الفنية وفي حالة عدم تمكنه من الحضور يتم تسمية عضو بديلاً عنه ومخول بالتوقيع على التوصيات . كما وبين الكابتين ناصر حسين بندر الشبلي / رئيس اللجنة الوطنية بضرورة حضور العضو الأصيل في اجتماعات اللجنة الوطنية لأهميتها في اتخاذ القرارات وعدم تسمية البديل إلا للضرورة القصوى ولأسباب موجبة ، وتمرر قرارات اللجنة الوطنية بالأغلبية وتعتبر ملزمة بالتنفيذ للعضو الغير الحاضر.

تم مناقشة الموضوع من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي :

قرار رقم (١) :

- أ- لم تحصل موافقة اللجنة الوطنية على تعديل آلية اجتماعات اللجنة الفنية والبقاء على الآلية السابقة .
- ب- التأكيد على حضور العضو الأصيل لاجتماعات اللجنة الوطنية وعدم تسمية البديل إلا في الضرورة القصوى ولأسباب موجبة وذلك لأهميتها في اتخاذ القرارات ويكون البديل مخول بالتوقيع والمصادقة على قرارات اللجنة .
- ج- تمرر قرارات اللجنة الوطنية بالأغلبية وتعتبر ملزمة بالتنفيذ للعضو الغير حاضر عن الاجتماع.
- د- التأكيد على حضور السادة أعضاء اللجنة الفنية الاصلاء في اجتماعات اللجنة الفنية وتسمية بديلاً عنهم في حالة عدم التمكن من الحضور لأسباب موجبة .

خلفية الموضوع :

- عرض مذكرة شعبة التنسيق والتكامل المرقمة بالعدد (١٩٢) في ٢٠٢١/١٢/٢٢ ومررفها كافة الأوليات
- ١- ورد كتاب اتحاد المقاولين العراقيين المرقم بالعدد (٥) في ٢٠١٨/١/٢ (المرفق صورة عنه ربطاً) الذي طلب بموجبه الانضمام الى اللجنة الوطنية .
- ٢- تم عرض الموضوع في اجتماع اللجنة الفنية السابع عشر المنعقد بتاريخ ٢٠١٨/١/٣٠ وتم رفع توصية الى اللجنة الوطنية بموجب القرار رقم (٤) من محضر اجتماع اللجنة الفنية انفاً والمدرج نصه في ادناه للموافقة على الانضمام .

نص القرار رقم (٤) من محضر اجتماع اللجنة الفنية السابع عشر :

((التوصية الى اللجنة الوطنية بالموافقة على انضمام اتحاد المقاولين العراقيين الى اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا كونه اتحاد مهم ويضم طيف واسع من شركات القطاع الخاص التي لها علاقة مباشرة بنشاطات النقل والتجارة وما يرتبط بهما من نشاطات اخرى)).

- ١- تم عرض الموضوع في اجتماع اللجنة الوطنية الثامن عشر المنعقد بتاريخ ٢٠١٨/٩/٣ واتخذت قرارها رقم (٣) بالموافقة على انضمام الاتحاد الى اللجنة الوطنية والمدرج نصه في ادناه :

نص القرار رقم (٣) من محضر اجتماع اللجنة الوطنية الثامن عشر :

((حصلت الموافقة على انضمام اتحاد المقاولين العراقيين الى اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا)).

- ١- تمت مفاتحة اتحاد المقاولين لغرض ترشيح ممثلين عنه لعضوية اللجنتين الوطنية والفنية بموجب كتابنا المرقم (٢٨٣٧٤) في ٢٠١٨/٩/٢٦ (المرفق صورة عنه ربطاً) .
- ٢- وردت اجابة الاتحاد بموجب كتابه المرقم (١٤٠٨) في ٢٠١٨/١٠/٢٢ (المرفق صورة عنه ربطاً) المتضمن ترشيح السيدين المدرجة اسمائهم وعناوينهم الوظيفية في ادناه :
السيد علي فاخر سناقي / رئيس مجلس ادارة الاتحاد / لعضوية اللجنة الوطنية .
المهندس زهير صبري بطرس / امين عام الاتحاد / لعضوية اللجنة الفنية .
- ٣- تم مخاطبة السيد الوزير السابق بموجب مذكرتنا المرقمة (١٩٨) في ٢٠١٨/١٠/٣١ (المرفق صورة عنها ربطاً) لغرض الموافقة على تسمية المرشحين واصدار الامر الوزاري الخاص بهما .
- ٤- وردتنا مذكرة الدائرة الفنية المرقمة (ب/١٣٤) في ٢٠١٩/١/٢٩ (المرفق صورة عنها ربطاً) المتضمنة اعتراضها على انضمام اتحاد المقاولين العراقيين لعدم سلامة الموقف القانوني للاتحاد موضوع البحث .

٥- تم التريث من قبل السيد الوزير السابق (السيد عبد الله لعبيبي باهض) بشأن الموافقة على طلب الاتحاد للانضمام الى اللجنتين الوطنية والفنية وذلك بموجب قرار اللجنة الوطنية رقم (٥) من محضر اجتماعها الثالث والعشرين والمدرج نصه في ادناه ، لحين التأكد من سلامة الموقف القانوني للاتحاد وبيان شرعية انتخاباته عن طريق الامانة العامة لمجلس الوزراء ووزارة الاعمار والاسكان .

نص قرار رقم (٥) من محضر اجتماع اللجنة الوطنية الثالث والعشرين :

أ- تقوم الامانة التنفيذية للجنة الوطنية بتوجيه كتاب الى الامانة العامة لمجلس الوزراء / الدائرة القانونية ووزارة الاعمار والاسكان للاستفسار عن الموقف القانوني لاتحاد المقاولين العراقيين وبيان مدى شرعية انتخاباته .

ب- تعرض الاجابات في اجتماع الجنة الفنية القادم لمناقشة عضوية الاتحاد من عدمه ومدى الاستفادة الفنية من عمله في اللجنة .

- ١- تم مخاطبة الامانة العامة لمجلس الوزراء / الدائرة القانونية ووزارة الاعمار والاسكان بموجب كتابنا المرقم (٣٦٢٧٣) في ٢٠١٩/١٢/٥ لغرض اعلامنا الموقف القانوني لاتحاد المقاولين العراقيين وبيان مدى شرعية انتخاباته ليتم عرضه في الاجتماع القادم للجنة الفنية .
- ٢- لم تجبنا وزارة الاعمار والاسكان بصورة مباشرة فقامت بتحويل كتابنا الى اتحاد المقاولين العراقيين والذي بموجبه اجابنا الاتحاد بكتابه المرقم (٢٧١٢) في ٢٠١٩/١٢/٣٠ ومرافقه نسخة عن كتاب مجلس الوزراء / اللجنة المشرفة على تنفيذ قرار مجلس الحكم رقم (٣) لسنة ٢٠٠٤ المرقم بالعدد (ج/ق/٣) في ٢٠١٧/١/٩ .
- ٣- وردت إجابة الأمانة العامة لمجلس الوزراء بأرسال كتاب اتحاد المقاولين الى وزارة النقل مكتب الوزير للعلم.

المعروض

إعادة عرض الموضوع على اللجنة الوطنية لغرض التصويت على انضمام اتحاد المقاولين العراقيين الى اللجنة الوطنية والفنية .

وقائع الاجتماع

بين المهندس طالب عبد الله بايش / الوكيل الفني في وزارة النقل / رئيس اللجنة الفنية بأنه سبق وان حصلت موافقة اللجنة الفنية والوطنية على انضمام اتحاد المقاولين الى عضوية اللجنتين وتم التريث من قبل رئيس اللجنة السابق للتأكد من شرعية الانتخابات ، وعلى اثرها تمت مخاطبة الجهات المعنية في الأمانة العامة لمجلس الوزراء ووزارة الاعمار والإسكان والتي بينت الموقف القانوني وشرعية الانتخابات حسب ما مبين في كتاب اللجنة المشرفة على تنفيذ قرار مجلس الحكم رقم (٣) لسنة ٢٠٠٤ المرقم بالعدد (ح/ق/٣) في ٢٠١٧/١/٩ والذي يبين فيه شرعية انتخابات اتحاد المقاولين .

وتمت مناقشة الموضوع من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي :

قرار رقم (٢) :

- أ- حصلت مصادقة اللجنة الوطنية على انضمام اتحاد المقاولين العراقيين الى عضوية اللجنة الوطنية والفنية .
- ب- تقوم الأمانة التنفيذية بأبلاغ الاتحاد بالموافقة والتأكيد على إرسال أسماء مرشحيهم لعضوية اللجنتين في حالة حصول تغيير على الأسماء المرسلة سابقاً ، وإرسال ارقام هواتفهم والاييميلات الخاصة بهم .

الباب الثالث : الازدحامات المرورية

المعرض

- مذكرة الامانة التنفيذية للاسكوا المرقمة (٢٥) في ٢٧/١/٢٠٢١ .

اوليات الموضوع

- ان مسؤولية الازدحامات في مدينة بغداد مسؤولية جماعية تحتاج دوائر عديدة للتعاون فيما بينها من اجل ايجاد حلول دائمية لها قدر الامكان وفيما يلي مقترحات لكيفية التغلب على مشكلة الازدحامات على المدى القريب والبعيد.

المقترحات على المدى القريب:

- ١- إعادة العمل بنظام الية تسقيط مركبة قديمة مقابل كل مركبة حديثة تدخل البلاد والغاء قرار عام ٢٠١٥ بمنح المركبات الجديدة لوحات تسجيل مرورية مقابل مبلغ مالي، لغرض تحديد أعداد المركبات في بغداد وغيرها من المحافظات.
- ٢- تطوير البنى التحتية للطرق وتوسيعها وتوسيع الشوارع الرئيسية والفرعية من خلال إنشاء الجسور والانفاق الجديدة وتحوير الساحات والجزرات الوسطية بما يتناسب وحركة المركبات وأعدادها مع أمكانية إنشاء طرق رئيسية سريعة أو حلقيه في محيط المنطقة .
- ٣- إلزام جميع المستثمرين في مجال المولات والبنائيات ذات الطوابق المتعددة بإنشاء كراجات لوقوف المركبات أسفل أو جانب تلك البنائيات لتلافي وقوف المركبات في الشوارع. وان تكون مواقعها على اطراف مدينة بغداد او في مناطق لا تعاني ازدحامات مرورية يومية .
- ٤- اليعاز الى الوزارات والدوائر التابعة لها بتهيئة باصات نقل كبيرة وحديثة لنقل الموظفين سواء كانت سيارات حكومية أو باصات خاصة للحد من استخدام الموظفين لسياراتهم الخاصة.
- ٥- المباشرة بتغيير اوقات بداية الدوام الرسمي في عدد من الوزارات والدوائر الرسمية، لتجنب حدوث الازدحامات اثناء اوقات الذروة الصباحية وفي نهاية الدوام .
- ٦- إنشاء جسور كهربائية لعبور المشاة وخاصة في المناطق التي تشهد كثافة في حركة المشاة مثل المناطق التجارية والجامعات وتفعيل غرامات العبور من غير المناطق والجسور المخصصة للعبور.
- ٧- تطوير النقل النهري وكمحلة اولى يمكن التركيز على نقل الطلبة الى الكليات والمعاهد مع توفير كافة وسائل الامان الشخصية والعامه .
- ٨- الالتزام بمنع الشاحنات الكبيرة من المرور في المناطق التجارية و الشوارع الرئيسية في اوقات الذروة .

- ٩- معالجة تجاوزات الارصفة في الشوارع التجارية الرئيسية .
١٠- تحديد مسارات خاصة للدراجات النارية والتكتك والسوتوتة ووضع ضوابط صارمة لاستيرادها وترقيمها مرورياً.

المقترحات على المدى البعيد:

وهي المقترحات التي يمكن البدء بها حالياً لتعطي ثمارها على مدى سنوات قادمة، لتساهم بشكل جذري في حل مشكلة الازدحامات.

- ١- تطوير اسطول الباصات الحكومية التابعة لشركة نقل المسافرين والوفود بحيث يتم زيادة خطوط النقل لتشمل وفق نظام دقيق كافة مناطق بغداد وبأوقات محددة .
- ٢- نقل مرآب نقل الركاب بين بغداد والمحافظات من منطقتي العلاوي والنهضة الى اطراف حدود مدينة بغداد لتقليل الزخم الحاصل داخل بغداد.
- ٣- تفعيل مشروع المترو والقطار المعلق ومشروع الخط الدائري حول مدينة بغداد .
- ٤- بناء مجمعات سكنية جديدة بأطراف مدينة بغداد وربطها بالطرق السريعة ونقل الكليات والمعاهد الى اطراف بغداد. لتقليل الزخم البشري والمروري داخل العاصمة بغداد .
- ٥- نقل بعض الوزارات أو الدوائر التابعة لها والمؤسسات والمحاكم وخاصة التي تتصف بتقديم خدمة للمواطنين الى مناطق أخرى كأن تكون خارج مركز مدينة بغداد وبالإمكان بناء مجمع كامل لتلك الدوائر .
- ٦- إنشاء مرآب جديدة لوقوف السيارات متعددة الطوابق مثل مرآب السنك في عدة مناطق من بغداد لتفادي وقوف مركبات في نهر الطريق وحصول الازدحام المروري.
- ٧- تفعيل موضوع إنشاء المدن الخزنية (ساحات التبادل التجاري) لتبادل البضائع وتفرغ الحمولات على اطراف بغداد لغرض عدم السماح بدخول شاحنات الحمل الكبيرة الى داخل بغداد لكونها من الاسباب المهمة للازدحامات.
- ٨- استخدام نظام المترو باص (metro bus) في مناطق بغداد وفق دراسة مكتملة لمشروع القطار المعلق.

المعروض

قرار اللجنة الفنية في اجتماعها الثاني والعشرين المنعقد بتاريخ ٢٠٢١/١٢/١٩ قرار رقم (١) والذي تضمن ما يلي:

أ- رفع مقترحات الامانة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا والخاصة بمعالجة الازدحامات المرورية على المدى القريب والبالغة عشرة مقترحات والمقترحات على المدى البعيد والبالغة ثمانية مقترحات الى اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الاسكوا للمصادقة عليها .

ب- تكليف الامانة التنفيذية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا بمفاتيح امانة بغداد لبيان اجراءاتها وخططها الحالية والمستقبلية في توسعة الطرق وانشاء الجسور والمجسرات في داخل العاصمة بغداد لمعالجة الازدحامات المرورية في بغداد .

وقائع الاجتماع

تمت مناقشة المقترحات المعروضة من قبل السادة الأعضاء الحاضرين واجراء بعض التغييرات لغرض المصادقة عليها ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي:

قرار رقم (٣) :

- ١- تمت الموافقة على المقترحات المعروضة على المدى القريب وتوجيه الدوائر المعنية للعمل بها ورفع تقارير عن مدى تقدم تنفيذها وهي :
- ١- إعادة العمل بقرار ٢١٥ لسنة ٢٠٠٩ والمتضمن آلية تسقيط مركبة قديمة مقابل كل مركبة حديثة تدخل البلاد والغاء قرار ٦٨ لسنة ٢٠١٦ بمنح المركبات الجديدة لوحات تسجيل مرورية مقابل مبلغ مالي ، لغرض تحديد أعداد المركبات في بغداد وغيرها من المحافظات على ان يلتزم إقليم كردستان بتنفيذها ، ويعاد تقييم القرار بعد سنتين من تطبيقه ، ومكافحة التهريب وتشديد الاجراءات في المنافذ الحدودية واقليم كردستان .
- ٢- توجيه وزارة الاعمار والإسكان ووزارة الداخلية وامانة بغداد ومجالس المحافظات بالتعاون مع وزارة التخطيط بتطوير البنى التحتية للطرق الخارجية والاستراتيجية وتوسيعها ، وتوسيع الشوارع الرئيسية والفرعية من خلال إنشاء الجسور والانفاق الجديدة والمآرب وتحوير الساحات والجزرات الوسطية بما يتناسب وحركة المركبات وأعدادها وفق تصاميم عصرية حديثة مع إمكانية إنشاء طرق رئيسية سريعة أو حلقة في محيط المنطقة ، واعلامنا عن المشاريع المستقبلية والمدد الزمنية لتنفيذها وفق دراسة استراتيجية موحدة.
- ٣- توجيه هيئة الاستثمار وامانة بغداد ومجالس المحافظات بألزام جميع المستثمرين في مجال بناء المولات والبنائات ذات الطوابق المتعددة بأن تكون مواقعها على اطراف مدينة بغداد او في مناطق لا تعاني ازدحامات مرورية يومية وإنشاء كراجات أو مرائب لوقوف المركبات أسفل أو جانب تلك البنائات لتلافي وقوف المركبات في الشوارع .
- ٤- تخطيط وانشاء الطرق والشوارع وفق مواصفات وقياسات حديثة والزام تنفيذها بالالتزام بالمقاييس العالمية.
- ٥- إزالة جميع الصبات والمطبات الغير نظامية ومنع وضعها الا بموافقات رسمية من مديرية المرور العامة والجهات الأمنية لتأثيرها المباشر على حركة السير ومنع إعادة غلقها .
- ٦- التعاون بين مديرية المرور العامة وامانة بغداد ومجالس المحافظات لمعالجة الأماكن الغير نظامية لوقوف السيارات (الباركات) وإزالة القطع الاعلانية والمثلثات المرورية لمنع الوقوف وسلاسل الحديد والعوارض الموضوعة على الطريق العام من قبل أصحاب المحلات وبعض الجهات الغير مخولة بذلك ، لما تسببه من ازدحامات مرورية وعرقلة لحركة وسير المركبات.
- ٧- إعادة النظر بأعداد السيترات من قبل قيادة عمليات بغداد ورفعها بالتنسيق مع امانة بغداد ومديرية المرور العامة .
- ٨- إعادة النظر بفتح الشوارع الرئيسية والافرع المغلقة وإعادة تأثيثها لتسهيل حركة المرور والمارة بالتنسيق بين قيادة العمليات وامانة بغداد ومجالس المحافظات.
- ٩- توجيه مديرية المرور العامة بمنع الشاحنات الكبيرة من المرور في المناطق التجارية و الشوارع الرئيسية في اوقات الذروة .
- ١٠- توجيه امانة بغداد لرفع ومعالجة كافة التجاوزات على الشوارع الرئيسية والتجارية والارصفة.
- ١١- فتح جميع الطرق الموازية للطرق الرئيسية (الخدمية) .
- ١٢- تحديد مسارات خاصة (للدراجات النارية والتكتك والستوتة) ، ووضع ضوابط لاستيرادها والحد منها ، وكذلك ضرورة ان تقوم مديرية المرور العامة بوضع شروط وضوابط لمنح سائقها اجازة سوق وترقيمها للحد من حوادث الدهس والسرقة ومخالفة الطريق وعدم الالتزام بالأوامر المرورية وإيجاد معالجة للموجود منها حالياً.
- ١٣- الإيعاز الى الوزارات والدوائر التابعة لها بتهيئة باصات نقل كبيرة وحديثة لنقل الموظفين سواء كانت سيارات حكومية أو باصات خاصة للحد من استخدام الموظفين

لسياراتهم الخاصة.

- ١٤- المباشرة بتغيير اوقات بداية الدوام الرسمي في عدد من الوزارات والدوائر الرسمية، لتجنب حدوث الازدحامات اثناء اوقات الذروة الصباحية وفي نهاية الدوام .
- ١٥- الایعاز الى امانة بغداد ومجالس المحافظات بإنشاء جسور كهربائية لعبور المشاة وخاصة في المناطق التي تشهد كثافة في حركة المشاة مثل المناطق التجارية والمولات والجامعات وتفعيل غرامات العبور من غير المناطق والجسور المخصصة للعبور.
- ١٦- تطوير النقل النهري ويمكن التركيز كمرحلة اولى على نقل الطلبة الى الكليات والمعاهد مع توفير كافة وسائل الامان الشخصية والعامة .
- ١٧- إيقاف إعطاء أي موافقة لإنشاء الجامعات والكليات الحكومية والأهلية والتوسع بها في مركز المدينة.
- ١٨- التأكيد على وزارة الاتصالات بضرورة اكمال الربط الالكتروني والعمل بنظام الحوكمة الالكترونية وتقديم كافة الخدمات الالكترونية ، والإسراع بأكمال المشاريع المتعلقة بها ورفع المشاكل والمعوقات التي تعيق اكمالها الى اللجنة الوطنية لغرض دراستها ومعالجتها.
- ١٩- توجيه مجالس المحافظات بعرض المخططات والمواصفات الفنية الخاصة بأشياء وتأهيل الطرق والجسور الى دائرة الطرق والجسور في وزارة الاعمار لغرض المصادقة عليها وفق الشروط والمعايير القياسية والاشراف على تطبيقها .

ب - المقترحات على المدى البعيد:

- وهي المقترحات التي يمكن البدء بها حالياً لتعطي ثمارها على مدى سنوات قادمة، لتساهم بشكل جذري في حل مشكلة الازدحامات.
- ١- تطوير اسطول الباصات الحكومية التابعة لشركة نقل المسافرين والوفود بحيث يتم زيادة خطوط النقل لتشمل وفق نظام دقيق كافة مناطق بغداد وبأوقات محددة .
 - ٢- نقل مرآب نقل الركاب بين بغداد والمحافظات من منطقتي العلاوي والنهضة الى اطراف حدود مدينة بغداد لتقليل الزخم الحاصل داخل بغداد وكذلك ما يخص المحافظات .
 - ٣- تفعيل مشروع المترو والقطار المعلق ومشروع الخط الدائري حول مدينة بغداد .
 - ٤- بناء مجمعات سكنية جديدة بأطراف مدينة بغداد وربطها بالطرق السريعة ونقل الكليات والمعاهد الى اطراف بغداد لتقليل الزخم البشري والمروري داخل العاصمة بغداد .
 - ٥- التأكيد على وزارة التخطيط بوضع دراسة لنقل بعض الوزارات أو الدوائر التابعة لها والمؤسسات والمحاكم وخاصة التي تتصف بتقديم خدمة للمواطنين الى مناطق أخرى كأن تكون خارج مركز مدينة بغداد وبالإمكان بناء مجمع كامل لتلك الدوائر.
 - ٦- إنشاء مرآب جديدة لوقوف السيارات متعددة الطوابق مثل مرآب السنك في عدة مناطق من بغداد لتفادي وقوف المركبات في الطريق وحصول الازدحام المروري.
 - ٧- تفعيل موضوع إنشاء المدن الخزنوية (ساحات التبادل التجاري) لتبادل البضائع وتفريغ الحمولات على اطراف بغداد لغرض عدم السماح بدخول شاحنات الحمل الكبيرة الى داخل بغداد لكونها من الاسباب المهمة للازدحامات.
 - ٨- استخدام نظام المتروباص (metro bus) في مناطق بغداد وفق دراسة مكتملة لمشروع القطار المعلق.
 - ٩- نقل المجمعات الصناعية التي تقع في قلب العاصمة بغداد مثل منطقة الشيخ عمر ومنطقة السنك ومنطقة كسرة وعطش الى خارج حدود بغداد عن طريق انشاء مجمعات صناعية وتجارية تتوفر فيها كافة مستلزمات البنى التحتية والخدمية وذلك لتقليل من الازدحامات المرورية داخل العاصمة وفك الاختناقات.
 - ١٠- التنسيق مع وزارة التخطيط والتعليم والجهات المعنية لخطة نقل بعض الجامعات الحكومية والأهلية من مركز المدينة الى الأطراف .

الباب الرابع : اللجنة الوطنية

متابعة ما تم تنفيذه من مقررات الاجتماع الرابع والعشرين للجنة الوطنية المنعقد في ٢٠٢١/١٢/٧ .
لم تتم مراجعة القرارات وتوصيات الاجتماع الرابع والعشرين للجنة الوطنية والاكتفاء بما مطروح بجدول الاعمال واحالتها الى الاجتماع القادم.

قرار (٤) :

التوجيه بالاستمرار بمتابعة تنفيذ قرارات وتوصيات الاجتماع السابق وتزويد اللجنة بالنتائج.

الباب الخامس : عامة / اية قضايا او أمور مستجدة اخرى

بينت الانسة طيف سامي محمد / وكيل وزارة المالية / النائب الثاني لرئيس اللجنة ان هناك اموال مستقطعة وتجبى من قبل مديرية المرور العامة لصيانة الطرق والجسور وتفيد في حساب وزارة المالية إلا ان هناك عدم متابعة من قبل الجهات المعنية في تبويب وايداع هذه الامانات .
وبين السيد حسين جاسم كاظم / مدير عام مديرية الطرق والجسور / ممثل وكيل وزارة الاعمار والإسكان بأن هناك قانون ٤٠ لسنة ٢٠١٥ يحدد آلية الاستقطاع والنسب والجهات لكن لم يتم العمل بموجبه بصورة صحيحة وضرورة متابعة الموضوع للوصول الى كيفية تبويبها ومن هي الجهة المسؤولة عنها .
بين السيد رئيس اللجنة الوطنية / وزير النقل بأنه يجب الوقوف على هذه النقطة مع وزارة المالية ومديرية المرور ومديرية الطرق والجسور ومتابعة الموضوع مع كافة المحافظات للتوصل الى اين تذهب هذه الأموال .

وتتم مناقشة الموضوع من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي :

قرار (٥) :

متابعة الإيرادات المستحصلة لصيانة الطرق والجسور مع الجهات المسؤولة وكيفية تبويبها وايداعها ومن هي الجهة المسؤولة عنها.

الباب السادس : تحديد موعد الاجتماع القادم (السادس والعشرون)

قرار (٦) :

يحدد موعد الاجتماع القادم السادس والعشرين لاحقاً بعد استحصال موافقة رئيس اللجنة.

ثانياً: تم عقد الاجتماع السادس والعشرين بتاريخ ١٨ / ٧ / ٢٠٢٢ ترأس الاجتماع معالي وزير النقل الكابتن ناصر حسين بندر الشبلي / رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ، وحضره (١٤) عضو من مجموع (٢٥) وهم :-

أ- الحاضرون

- ١- الكابتن ناصر حسين بندر الشبلي / وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة.
- ٢- المهندس جابر عبد خاجي / وكيل الوزارة لشؤون الشركات / وزارة الاعمار والاسكان والبلديات.
- ٣- الدكتور اللواء عمر عدنان حرين الوائلي / رئيس الهيئة / رئيس هيئة المنافذ الحدودية .
- ٤- المهندس طالب عبد الله بايش / الوكيل الفني / وزارة النقل / رئيس اللجنة الفنية .
- ٥- السيد ظافر مهدي عبدالله / رئيس هيئة السياحة / وزارة السياحة والاثار .
- ٦- الدكتور مهدي ضمد القيسي / مستشار الوزارة / وزارة الزراعة .
- ٧- السيد قيصر احمد عكله / مستشار الوزارة للتنمية / وزارة الصناعة والمعادن .
- ٨- اللواء طارق إسماعيل حسين / ممثل عن وكيل الوزارة لشؤون الشرطة / وزارة الداخلية .
- ٩- السيدة ولاء حكمت سلمان / ممثل عن مستشار المحافظ / البنك المركزي العراقي .
- ١٠- السيدة لمياء عبد الرضا جابر / ممثل عن الوكيل الفني / وزارة التخطيط .
- ١١- السيد راغب رضا بليل / رئيس اتحاد رجال الاعمال العراقيين .
- ١٢- السيد طارق خليل ابراهيم / رئيس جمعية التأمين العراقية / ممثل شركات التأمين .
- ١٣- السيد حسن علي الصوفي / ممثل عن رئيس الاتحاد / اتحاد الناقلين العراقيين .
- ١٤- السيد فاضل كريم علوان / ممثل عن رئيس الاتحاد / اتحاد الغرف التجارية .

ب- غير الحاضرين :

- ١- السيد غسان فرحان حميد / وكيل الوزارة للشؤون الاقتصادية / وزارة التجارة / النائب الاول .
- ٢- الانسة طيف سامي محمد / وكيل الوزارة وكالة / وزارة المالية / النائب الثاني .
- ٣- وكيل الوزارة / وزارة الاتصالات .
- ٤- الوكيل الفني / وزارة الصحة .
- ٥- السيد سالار محمد امين / نائب رئيس الهيئة / الهيئة الوطنية للاستثمار .
- ٦- مدير عام النقل البري وسكك الحديد / حكومة إقليم كردستان .
- ٧- السيد علي فاخر سناقي / رئيس اتحاد المقاولين العراقيين .
- ٨- السيد عادل عكاب حسين / رئيس اتحاد الصناعات العراقية .
- ٩- رئيس الهيئة الادارية لرابطة المصارف العراقية .
- ١٠- رئيس رابطة شركات السفر والسياحة في العراق .

الباب الأول: التوقيع الالكتروني لمحاضر اجتماعات اللجنة الوطنية

خلفية الموضوع :

رفع توصية الى اللجنة الوطنية لغرض اصدار قرار بشأن الموافقة على ان تكون توقيع السادة اعضاء اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا على محاضر الاجتماعات الكترونياً.

وبهذا الصدد تعمل الامانة التنفيذية للاسكوا على الخطوات التالية:

- ١- تقوم الامانة التنفيذية للإسكوا بالعمل على اعداد مسودة المحضر بعد انعقاد كل اجتماع للجنة الوطنية والذي يتضمن القرارات النهائية للاجتماع التي تم مناقشتها والموافقة عليها من قبل السادة اعضاء اللجنة الحاضرين في الاجتماع.
- ٢- تقوم الامانة التنفيذية للإسكوا بتزويد السادة اعضاء اللجنة الوطنية بصورة عن مسودة المحضر بواسطة الايميل الرسمي للأمانة ليطلعوا على تفاصيله ومقرراته قبل التوقيع عليه إلكترونياً.
- ٣- بعد استكمال توقيع السادة اعضاء اللجنة على المحضر تقوم الامانة التنفيذية برفع المحضر امام انظار معالي السيد وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية لغرض الموافقة والتوقيع عليه ، ومن ثم يتم تزويد السادة الاعضاء بصورة عنه بواسطة الايميل.

المعرض

توصية اللجنة الفنية في اجتماعها الثالث والعشرين المنعقد بتاريخ ٢٠٢٢/٥/١٧ الى اللجنة الوطنية بقرارها رقم (١) :

الموافقة على ان يكون توقيع السادة اعضاء اللجنة الوطنية على محاضر اللجنة الوطنية إلكترونياً اختصاراً للوقت والجهد والاجراءات الروتينية.

وقائع الاجتماع

بين السيد طالب عبدالله بايش / الوكيل الفني لوزارة النقل / رئيس اللجنة الفنية الأسباب الموجبة لاعتماد التوقيع الإلكتروني بدلاً عن التوقيع الحي وان الموضوع تمت مناقشته من قبل السادة أعضاء اللجنة الفنية في الاجتماع (٢٣) والغرض منه سرعة انجاز وكمال المحضر ، وما يلاقه موظفي الأمانة التنفيذية من صعوبة في اكمال التوقيع .

بين الكابتن ناصر حسين بندر الشبلي / وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية بأن التوجه العالمي نحو التعامل الإلكتروني في سرعة انجاز المعاملات ، وان اعتماد التوقيع الإلكتروني رسمياً سيساهم في سرعة انجاز المحضر.

تمت مناقشة الموضوع من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي :

قرار رقم (١) :

حصلت موافقة اللجنة الوطنية على اعتماد التوقيع الإلكتروني رسمياً في المصادقة على محاضر اجتماعات اللجنة الوطنية .

الباب الثاني : التبادل التجاري مع دول الجوار

خلفية الموضوع :

مقترحات وزارة التجارة لتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وايران :

- ١- حث الجانب الايراني على توقيع اتفاقية اقتصادية وتجارية جديدة مع العراق ذات محاور اكثر شمولية من شأنها ان تنظم العلاقات الاقتصادية والتجارية بين البلدين .

- ٢- العمل على تطوير المنافذ الحدودية الرسمية التي تخدم مصلحة البلدين من خلال استخدام الوسائل الحديثة في دخول وفحص البضائع وتوحيد ساعات العمل في المنافذ الحدودية على الجانبين العراقي والایراني .
- ٣- اعتماد النظام الإلكتروني الموحد للكمارك (النافذة التجارية الواحدة) .
- ٤- التعاون وتبادل الخبرات في المجال المصرفي والتوصل الى آلية لتسديد أقيام السلع والبضائع المستوردة عن طريق المصارف التجارية للبلدين وفتح فروع للمصارف في كلا البلدين .
- ٥- تشجيع الشركات الايرانية ورجال الاعمال للدخول في سوق الاستثمار العراقي او اقامة مشاريع مشتركة وتشجيع التجار الايرانيين على الاستيراد من العراق
- ٦- عقد لقاءات مشتركة بين غرف التجارة العراقية ونظيرتها الايرانية لغرض تنشيط وتطوير العلاقات والعمل التجاري للقطاع الخاص في كلا البلدين .
- ٧- حث الجانب الايراني لإلزام الشركات الايرانية بإصدار شهادات المنشأ والقوائم التجارية وتصديقها من قبل الملحقية التجارية للحد من عمليات التزوير ويجاد آلية لزيادة إيرادات الدولة عن طريق فتح مكاتب تصديق في بعض المحافظات الايرانية لغرض تسهيل عمليات التصديق من قبل التجار وتقليل المسافات لان ايران بلد مترامي الاطراف .
- ٨- اقامة المعارض التخصصية في كافة المجالات والقطاعات الاقتصادية في كلا الجانبين.

وزارة التجارة / مقترحات لتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وتركيا :

- ١- فتح منفذ جديد بين العراق وتركيا بما يخدم مصلحة البلدين من خلال استخدام الوسائل الحديثة في دخول البضائع وفحصها ((تم اضافة الملاحظة التالية : على ان يراعى مد كابل ضوئي وبالتنسيق مع وزارة الاتصالات لأغراض الربط الدولي)) .
- ٢- حث الجانب التركي على تعديل اتفاقية الشراكة الاقتصادية الشاملة الموقعة عام ٢٠٠٩ واطراف ملحقة للاتفاقية يتعلق بحصة العراق المائية (حيث لم يصادق عليها البرلمان العراقي لعدم ادراج فقرة تتعلق بالمياه) .
- ٣- الاستفادة من حجم التبادل التجاري بين البلدين والذي يميل لصالح الجانب التركي حيث يرغب الجانب التركي بإيصال صادراته الى دول الخليج عن طريق العراق من خلال اتفاقية النقل البري وبأماكن العراق الاستفادة من هذه الاتفاقية بتسوية مسألة المياه لضمان حصة العراق المائية مقابل إيصال الصادرات التركية الى دول الخليج العربي عبر العراق.
- ٤- حث الجانب التركي على توجيه الشركات التركية والمصدرين الى العراق بضرورة استكمال كافة الوثائق المطلوبة والمرافقة للشحنة ومراجعة الملحقية التجارية في انقرة لغرض تصديق كافة الوثائق (شهادة منشأ ، فاتورة تجارية) لتلافي دفع اي مبالغ خارج السياقات.
- ٥- عرض فرص الاستثمار الخاصة بتأهيل وتطوير السابيلوات العائدة للشركة العامة لتجارة الحبوب وكذلك استثمار الاراضي التابعة للشركة العامة للأسواق المركزية احدى تشكيلات وزارة التجارة.
- ٦- تم تشكيل لجنة سياسية فنية تضم وزارات (الخارجية ، النقل ، التجارة) لدراسة مشروع مذكرة تفاهم بشأن تسهيل حركة الترانزيت بين العراق وتركيا وقطر وايران حيث ان العراق عازماً على ان يكون جزء من هذه المذكرة وان هناك لجان مختصة تقوم بدراسة الموضوع بتروى لاتخاذ القرار المناسب بشأن المذكرة انفاً .

مقترحات البنك المركزي العراقي لمعالجة مشاكل ومعوقات التجارة الخارجية واثرها في ميزان المدفوعات :-

- في ضوء مساعي البنك المركزي العراقي لإلغاء الفجوة الحاصلة بين البيانات المعتمدة في تقدير استيرادات العراق من السلع والخدمات ادرجت التوصيات الآتية :
- 1- على الهيئة العامة للكمارك العمل على تحسين نظام جمع بيانات السلع لتلافي نقص البيانات المتعلقة بالتجارة الخارجية للعراق وذلك بإعادة تصميم استمارة التصريحة الكمركية لتلبي جميع متطلبات عمل الجهات المختصة ((تم اضافة الملاحظة التالية : وبالإمكان الاستعانة بوزارة الاتصالات لتنفيذ منصة الكترونية لجمع البيانات)).
 - 2- تكثيف الجهود لشمول المنافذ الحدودية العراقية كافة بوصفها المصدر الرئيس للتجارة الخارجية للعراق، ومنها حدود اقليم كردستان التي تقدر تقريباً بثلث استيرادات العراق.
 - 3- ان تسعى الهيئة العامة للكمارك للعمل على انشاء نظام الكتروني جديد لتجاوز كل معوقات العمل وتلبية احتياجات الدوائر ذات العلاقة بعمل التجارة الخارجية .

المطلوب :- رفع توصيات ومقترحات وزارة التجارة والبنك المركزي العراقي انفاً الى اللجنة الوطنية لغرض المصادقة عليها واصدار قرار بالإيعاز الى الجهات ذات العلاقة باتخاذ اللازم بصدد الموضوع .

المعروض :

توصية اللجنة الفنية في اجتماعها الثالث والعشرين المنعقد بتاريخ ٢٠٢٢/٥/١٧ الى اللجنة الوطنية بقرارها رقم (٢) :

- رفع المقترحات الخاصة بتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية مع دول الجوار المطروحة من قبل وزارة التجارة والبنك المركزي العراقي الى اللجنة الوطنية لغرض المصادقة عليها واصدار قرار بالإيعاز الى الجهات ذات العلاقة باتخاذ اللازم بصدها . وكما يلي:
- أ - مقترحات لتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية مع دول الجوار بصورة عامة.
 - ب- المقترحات الخاصة بتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وايران.
 - ج- المقترحات الخاصة بتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وتركيا.
 - د- مقترحات البنك المركزي العراقي لمعالجة مشاكل ومعوقات التجارة الخارجية واثرها في ميزان المدفوعات.

وقائع الاجتماع

بين المهندس طالب عبد الله بايش / الوكيل الفني لوزارة النقل / رئيس اللجنة الفنية بأنه تم طرح المقترحات في اجتماع اللجنة الفنية (٢٣) المنعقد بتاريخ ٢٠٢٢/٥/١٧ قد تمت مناقشتها واوصت برفع المقترحات الى اللجنة الوطنية.

بين الكابتن ناصر حسين بندر الشبلي / وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية بأن عدم حضور العضو الأصيل والبديل أو ممثل عن الوزارة المعنية يسبب خلل في تحقيق نصاب الاجتماع وعدم التمكن من مناقشة المواضيع المتعلقة بوزاراتهم ، على ان يتم تأجيل النقاط المتعلقة بهم والاستمرار بمناقشة باقي المقترحات المتعلقة بباقي الوزارات .

وتمت مناقشة الموضوع من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي :

قرار رقم (٢) :

أ- قررت اللجنة الوطنية بتأجيل طرح النقاط المتعلقة بوزارتي التجارة والمالية وهيئة الاستثمار ورابطة المصارف بسبب عدم حضورهم الاجتماع وطرحها في الاجتماع القادم ، ومناقشة باقي النقاط المطروحة .

ب- التأكيد على حضور العضو الأصيل لاجتماعات اللجنة الوطنية وكذلك ترشيح البديل المناسب وذلك لعدم شغور المقعد اثناء الاجتماع ؛ لما له من أهمية بالغة في مناقشة المواضيع المطروحة والتصويت على القرارات والتي لها التأثير المباشر في سياسة وعمل الوزارات والشركات التابعة لها .

ج- لعدم حضور عدد مع أعضاء اللجنة الوطنية بالرغم من تبليغهم بموعد الاجتماع ، يتم مفاتحة الوزير المختص لتوجيه العضو لحضور الاجتماعات وترشيح بديل عنهم في حالة عدم التمكن من حضور الاجتماع ، وفي حالة تكرار عدم الحضور بدون عذر مشروع يطلب من الوزارة تسمية البديل.

مداخلة الدكتور اللواء عمر الوائلي / رئيس هيئة المنافذ الحدودية بوجود ثلاثة نقاط تخص عمل الهيئة ضمن النقاط المطروحة في جدول الاعمال وهي الفقرة (٢) من مقترحات وزارة التجارة :

(العمل على تطوير المنافذ الحدودية الرسمية التي تخدم مصلحة البلدين من خلال استخدام الوسائل الحديثة في دخول وفحص البضائع وتوحيد ساعات العمل في المنافذ الحدودية على الجانبين العراقي والإيراني) .

حيث بين رئيس هيئة المنافذ الحدودية بأن هناك قرار مجلس الوزراء رقم (٤٥٥) لسنة ٢٠٢٢ الذي ينص على قيام المحافظات التي فيها منافذ حدودية بتطوير المنافذ الحدودية من إيرادات المحافظات ، بتخصيص (٢٠%) من إيرادات المنفذ لتطويرها.

وكذلك بين السيد رئيس الهيئة بأن توحيد ساعات العمل لجميع الدوائر العاملة في المنافذ الحدودية بما فيها المصارف معمول به حالياً على مدار (٢٤) ساعة حسب قرار مجلس الوزراء رقم (٨٤) لسنة ٢٠٢٠ .

بين السيد رئيس اللجنة الوطنية / وزير النقل بانه لم يتم العمل في المنافذ الحدودية على مدار (٢٤) ساعة بسبب عدم ايعاز وزارة المالية للمصارف العاملة في الموانئ بالعمل على مدار اليوم .

ووجه السيد رئيس اللجنة الوطنية بالإيعاز الى البنك المركزي بأن يتم تفعيل العمل بنظام الدفع الالكتروني حال اكتماله تماشياً مع البرنامج الحكومي للحكومة الالكترونية .

تمت مناقشة الموضوع من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي :

قرار رقم (٣) :

- أ- مفاتحة الجهات المعنية لمعرفة أسباب عدم تطبيق قرار مجلس الوزراء رقم (٨٤) لسنة ٢٠٢٠ وبالأخص الفقرة (٢) منه (الزام جميع الدوائر العاملة في المنافذ الحدودية بما فيها المصارف ، بالعمل لمدة (٢٤ ساعة) في اليوم وتهيئة السبل الكفيلة لذلك) ، وتحمل الجهات ذات العلاقة مسؤولية عدم تطبيقه .
- ب- التأكيد على كافة المحافظات التي يوجد فيها منفذ حدودي ببذل كافة الجهود لتطوير المنافذ الحدودية من الإيرادات المتحققة من المنافذ وحسب ما جاء بقرار مجلس الوزراء المرقم بالعدد (٤٥٥) لسنة ٢٠٢٢ وكذلك قانون الامن الغذائي رقم (٦) لسنة ٢٠٢٢ المادة (١١) منه .
- ج- قيام الهيئة العامة للكمارك باتخاذ الإجراءات اللازمة وفقاً لتعليمات البنك المركزي العراقي والمباشرة في مشروع الجباية الالكترونية لاستحصال الأموال الكترونياً (الجباية بأتمتة ادوات الدفع الالكتروني) .
- د- التأكيد على الهيئة العامة للكمارك بتسريع العمل على نظام الاتمته الالكترونية في الكمارك واعلام اللجنة الوطنية عن مراحل وخطوات تنفيذه .
- هـ- التأكيد على الجهات العاملة في المنافذ الحدودية بالالتزام بالمنصة الالكترونية المعدة من قبل هيئة المنافذ الحدودية والتي تعمل عليها عدة دوائر منها الشركة العامة للنقل البري والهيئة العامة للكمارك والهيئة العامة للضرائب والشركة العامة للمعارض والخدمات التجارية العراقية والجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية تحقيقاً لعمل الاتمته الالكترونية .
- و- عدم امكانية فتح منفذ جديد مع الجانب التركي حالياً .

بين السيد رئيس هيئة المنافذ الحدودية بأن هيئة الكمارك قد استحصلت قرار بأتمته النظام الالكتروني الموحد في الكمارك منذ سنة ٢٠٢٠ وماهي مراحل تنفيذه .

وبين السيد رئيس هيئة المنافذ الحدودية بان الهيئة لا تؤيد فتح منفذ جديد مع الجانب التركي في ظل السياسية التركية الحالية .

أضاف السيد وزير النقل / رئيس اللجنة بان هناك مناقشات مع وزير النقل السوري واللبناني لفتح المنافذ الحدودية بين البلدين وتنشيط حركة النقل ، اما فيما يخص التبادل التجاري مع الجانب التركي لابد ان تستغل للحصول على المكاسب للقطاع المائي والزراعي .

مداخلة الدكتور مهدي ضمد القيسي / مستشار وزارة الزراعة مؤيداً فيها ما تم طرحه ومبيناً فيها بأن الإيرادات المائية مسألة جوهرية وان ننظر الى المياه بمنظور دولة (برلمان ، حكومة ، قضاء ومنظمات مجتمع مدني) وليس مناصرة بوزارة الخارجية او التجارة او الموارد المائية ، كون عدم وجود امن مائي يعني لا يوجد أمن غذائي واجتماعي واقتصادي وعدم استقرار للسوق التجارية العراقية وان يكون هناك تبادل المنفعة والضرر وان يتم التعامل من خلال الميزان التجاري والسياحة الدينية والترفيهية والتعامل بالمثل في العلاقات مع دول الجوار .

مداخلة السيد قيصر احمد عكلة / مستشار لشؤون التنمية في وزارة الصناعة والمعادن بوجود عدة ملاحظات وهي فتح منفذ حدودي في محافظة الموصل وتشجيع المنتج الوطني وحماية المنتج وكذلك الغاء المعابر غير الرسمية في كردستان وتوفير الأسمدة بتشجيع الصناعة الوطنية ودعم المعامل العراقية وضرورة استقرار الطاقة الكهربائية والمائية للمساهمة في قيمة المنتج وجودته .

مداخلة السيد راغب رضا بلييل / رئيس اتحاد رجال الاعمال العراقيين ان عدم توفير الدعم للمنتج الوطني والمعامل العراقية والقطاع الصناعي والقطاع الخاص بشكل عام له التأثير الكبير على السوق العراقية وعدم استقرار السلعة .

قرار رقم (٤) :

- أ- توجيه وزارتي التجارة والخارجية بضرورة الضغط على تركيا وايران بتزويد العراق بحصته المائية ، وربط تزويد العراق بالحصص المائية في الاتفاقيات التجارية الخاصة مع هذه الدول.
- ب- مفاتحة وزارة التجارة لتزويدنا بمراحل انضمام العراق الى منظمة التجارة العالمية WTO .

مداخلة السيد رئيس هيئة المنافذ الحدودية بمنع اعتماد المنافذ غير مرتبطة بالحكومة المركزية من تطبيق نظام الترانزيت والعمل بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ١٣ لسنة ٢٠١٩ بالتزام كافة منافذ الإقليم باتباع المنافذ في الحكومة الاتحادية ، وغلق كافة المعابر والمنافذ غير الرسمية لحماية المنتج الزراعي او الصناعي .

مداخلة مستشار وزارة الزراعة بتخفيض الرسوم على البضائع الداخلة من منافذ الوسط والجنوب لتشجيع التاجر (المستورد) بالدخول عبر هذه المنافذ لحين توحيد الإجراءات في كافة المنافذ الحدودية في العراق.

مداخلة السيد راغب رضا بلييل / رئيس اتحاد رجال الاعمال العراقيين والذي بين فيها ضرورة ربط خط الترانزيت الى اوربا عن طريق سوريا ولبنان كما كان سابقاً.

بين السيد وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية بأن تطبيق نظام الترانزيت سيحد من التلاعب عبر المنافذ الحدودية وذلك لاعتمادها شروط محددة وان تطبيق نظام الترانزيت في منفذ إبراهيم الخليل مشروط بتطبيق الشروط المحددة وتطبيق قرار مجلس الوزراء رقم (١٣) لسنة ٢٠١٩ .

قرار رقم (٥) :

- أ- التوصية الى لجنة الترانزيت المركزية بعدم تطبيق نظام الترانزيت في منفذ إبراهيم الخليل إلا بعد تطبيق حكومة إقليم كردستان كافة الشروط المطلوبة من قبل الحكومة الاتحادية متمثلة بهيئة المنافذ الحدودية ولجنة الترانزيت المركزية .
- ب- التأكيد على حكومة اقليم كردستان وقيادة العمليات المشتركة ووزارة الداخلية وقيادة حرس الحدود بغلق كافة المنافذ غير الرسمية غير المعترف بها كمنافذ رسمية من قبل الحكومة الاتحادية او المعابر وطرق التهريب للحفاظ على الاقتصاد العراقي والمستهلك .

الباب الثالث : استثناء الادوية والمستلزمات الطبية من قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢٠

قضايا وامور مستجدة أخرى

مداخلة ممثل وزارة الصحة السيد حسين عباس مهدي / مدير قسم الاخراج الكمركي في الشركة العامة لتسويق الادوية والمستلزمات الطبية حول قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢٠ بخصوص دخول الادوية من المنافذ الحدودية بدون المصادقة على شهادة المنشأ والفواتير .

نص قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢٠

قرر مجلس الوزراء في جلسته الاعتيادية الحادية عشر المنعقدة بتاريخ ٢٠٢٠/٧/٢٨ ما يأتي :

الموافقة على تعديل الفقرة (اولاً/٤) من قرار مجلس الوزراء (٤٥٣ لسنة ٢٠١٩) وكما يلي بالنسبة لبضائع القطاع الخاص على الهيئة العامة للكمارك فرض غرامة مالية بمبلغ (٧٥٠٠٠٠٠) سبعمائة وخمسون الف دينار عن كل مستند غير مصدق من الجهات المختصة اصولياً بما فيها شهادة المنشأ والفواتير غير المصدقة وحسب احكام المادة (٢١٥) من قانون الكمارك (٢٣) لسنة ١٩٨٤ المادة (٧٢/ثالثاً) .

المعرض

قرار اللجنة الفنية في اجتماعها الثاني والعشرين المنعقد بتاريخ ٢٠٢١/١٢/١٩ قرار رقم (١)والذي تضمن ما يلي: اوصت اللجنة الفنية في اجتماعها الثالث والعشرين المنعقد بتاريخ ٢٠٢٢/٥/١٧ الى اللجنة الوطنية بقرارها رقم (٥):

مفاتيحة الامانة العامة لمجلس الوزراء لغرض تعديل قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢٠ باستثناء الادوية والمواد الطبية من القرار والمطالبة بكافة المستندات المصادق عليها من قبل الجهات الصحية .

وقائع الاجتماع

بين المهندس طالب عبد الله بايش / الوكيل الفني لوزارة النقل / رئيس اللجنة الفنية بأن ممثل وزارة الصحة / الشركة العامة لتسويق الادوية كيماديا طرح الموضوع في اجتماع اللجنة الفنية الثالث والعشرين وطلب تغيير المادة القانونية والمطالبة بكافة المستندات الصحية وعدم دفع غرامة مالية ، حيث تم مناقشة الموضوع من قبل السادة أعضاء اللجنة الفنية واتخاذ التوصية المناسبة ورفعها الى اللجنة الوطنية للمصادقة عليها ، وان عدم حضور ممثل وزارة الصحة / عضو اللجنة الوطنية لا يمنع من التصويت على القرار لاهميته.

تمت مناقشة المقترحات المعروض من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، وقررت اللجنة الوطنية ما يأتي :

قرار رقم (٦) :

مفاتيحة الامانة العامة لمجلس الوزراء لغرض تعديل قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠١٩ باستثناء الادوية والمواد الطبية من القرار والمطالبة بكافة المستندات المصادق عليها من قبل الجهات الصحية ، لتفادي حالات التلاعب والغش بسبب تأثيرها المباشر على صحة وسلامة المواطن .

الباب الرابع : قانون فرض رسوم على المركبات لأغراض صيانة الشوارع والجسور

المعروض

عرض كتاب وزارة الاعمار والإسكان / دائرة الطرق والجسور المرقم بالعدد (٨٢٣٠) في ٢٠٢٢/٦/٧ .

المتضمن مناقشة آلية تخصيص المبالغ المستحصلة عن تطبيق احكام المادة (٢) من قانون فرض رسوم الضرائب على المركبات رقم (٤٠) لسنة ٢٠١٥ والمادة (٤٣) من قانون المرور رقم (٨) لسنة ٢٠١٩ الى دائرة الطرق والجسور كونها الدائرة التي يقع على عاتقها إدارة وتشغيل الطرق السريعة والرئيسية والثانوية في عموم البلاد بموجب قانون الطرق رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠٢ المعدل .

المطلوب :

طرح الموضوع في اجتماع اللجنة الوطنية لغرض المناقشة بحضور وكيل وزارة المالية الانسة طيف سامي / النائب الثاني لرئيس اللجنة الوطنية لغرض المناقشة .

وقائع الاجتماع

بين السيد طالب عبد الله بايش / الوكيل الفني لوزارة النقل ان الموضوع كان من المقرر ان يطرح بحضور وكيل وزارة المالية لغرض المناقشة وبسبب عدم حضورها الى الاجتماع فبالإمكان الاستماع الى اراء باقي السادة الأعضاء المعنيين.

مداخلة السيد جابر عبد خاجي / وكيل وزارة الاعمار والإسكان لشؤون الشركات بان دائرة الطرق والجسور هي الجهة المعنية بصيانة الطرق والجسور حيث تبلغ اطوال شبكات الطرق في العراق (٥٥) الف كيلو متر ماعدا الطرق الداخل في المحافظات والبلديات وتحتاج الى مبالغ كبيرة وان صدور قانون رقم (٤٠) لسنة ٢٠١٥ الذي نظم الية استحصال هذه الأموال بموجبه حيث لم تستحصل الوزارة ودوائرها البلدية لغاية الان هذه المبالغ على الرغم من المخاطبات والتأكيدات والاجتماعات مع وزارة المالية لم تسفر هذه الجهود عن استحصال هذه المبالغ ، حيث نص قانون الموازنة لسنة ٢٠٢١ ان هذه المبالغ المستحصلة تدخل كإيراد نهائي بموجب المادة رقم (٩) من قانون الموازنة ويعطى للوزير صلاحية إعادة تخصيصها ، وان من المفروض ان تصدر تعليمات من وزارة المالية تنظم آلية الدفع وتذهب الى الدوائر مباشرة بكل انسيابية.

قرار (٧) :

أ- التأكيد على الجهات ذات العلاقة (وزارة المالية ، وزارة الداخلية / مديرية المرور العامة ، مديرية الطرق والجسور ، وزارة الاعمار والاسكان / مؤسسات البلدية كافة وامانة بغداد) بتطبيق قانون رقم (٤٠) لسنة ٢٠١٥ الخاص بأستحصال رسوم على المركبات لأغراض صيانة الطرق والجسور.

ب- التوصية الى وزارتي التخطيط والمالية بأيقاف العمل بالمادة (٩) من ضمن موازنة ٢٠٢١ لانتهاؤ السنة المالية ٢٠٢١ وعدم وضعها في مسودة الموازنة المالية لعام ٢٠٢٢.

ج- مفاتحة الجهات ذات العلاقة (وزارة المالية ، وزارة الداخلية / مديرية المرور العامة ، مديرية الطرق والجسور ، وزارة الاعمار والاسكان / المؤسسات البلدية كافة وامانة بغداد) بالتنسيق مع وزارة المالية / دائرة الموازنة لأطلاق المبالغ المستحصلة من الرسوم منذ ٢٠١٥ ولغاية ٢٠٢٢ الى دائرة الطرق والجسور واعتبارها أمانات ويعاد تخصيصها الى الدوائر المعنية .

الباب الخامس : الغاء عضوية

المعروض

عرض مذكرة الأمانة التنفيذية المرقمة بالعدد(٢٤٤) في ٢٠٢٢/٦/٢٠ والمثبت عليها موافقة رئيس اللجنة الوطنية.
المتضمنة عدم حضور السيد رئيس رابطة شركات السفر والسياحة في العراق لأغلب اجتماعات اللجنة الوطنية ، وعدم التزام ممثليهم بالحضور لاجتماعات اللجنتين الوطنية والفنية لعدة مرات على الرغم من تبليغهم رسمياً عبر وسائل الاتصال المتاحة ، وعدم المشاركة الفعلية في طرح المواضيع المتعلقة بالسياحة والسفر والمشاكل والمعوقات التي تواجه عملهم وهذا القطاع المهم بصورة عامة.

المطلوب :

التصويت على الغاء عضوية الرابطة من اللجنتين وتسمية احدى الرابطات أو المنظمات المسجلة لدى دائرة المنظمات غير الحكومية التابعة الى الأمانة العامة لمجلس الوزراء ، والمعنية بمجال تطوير قطاع السياحة وتنشيط العمل السياحي.

وقائع الاجتماع:

بين السيد ظافر مهدي عبد الله / رئيس هيئة السياحة بأن الرابطة مشكلة بموجب قانون وان الرابطة القديمة تم حلها بسبب وجود مشاكل كبيرة وشبهات فساد وتم تشكيل رابطة جديدة وهي ملتزمة لكن لم يتم تبليغها بالاجتماع الحالي بسبب عدم وجود تواصل مع السادة الأعضاء الجدد .

بين السيد رئيس اللجنة الوطنية بأنه بالإمكان إعطاء فرصة ثانية للرابطة وابلغهم بالحضور بالاجتماع القادم.

قرار (٨) :

يتم تأجيل الغاء عضوية الرابطة وإبلاغ السيد ممثل الرابطة الحالي (الجديد) لحضور الاجتماع القادم وفي حالة عدم حضوره الى الاجتماعات يتم التصويت على الغاء العضوية وابدالها بأخرى.

الباب السادس : عامة / اية قضايا او أمور مستجدة اخرى

لم تطرح أية مستجدات او مواضيع او قضايا خلال الاجتماع

الباب السابع : اللجنة الوطنية

متابعة ما تم تنفيذه من مقررات الاجتماع الرابع والعشرين للجنة الوطنية المنعقد في ٢٠٢١/١٢/٧

تم الاطلاع على متابعة الأمانة التنفيذية لقرارات وتوصيات الاجتماع الرابع والعشرين للجنة الوطنية وقد ابدى السيد رئيس هيئة المنافذ الحدودية والسيد مدير عام مديرية المرور العامة الإجراءات حول الدراجات النارية لتخفيف الازدحامات المرورية وانه هناك طلب من مديرية المرور العامة بمنع استيراد الدراجات النارية لمدة ثلاث سنوات لازل في أروقة الأمانة العامة لمجلس الوزراء .

قرار (٩) :

مفاتيح الأمانة العامة لمجلس الوزراء بتأييد اللجنة الوطنية لمقترح مديرية المرور بمنع استيراد الدراجات النارية لمدة ثلاث سنوات وبيان اخر الإجراءات المتخذة بخصوص كتاب المقترح

الباب الثامن : تحديد موعد الاجتماع القادم (السابع والعشرون)

قرار (١٠) :

يحدد موعد الاجتماع القادم السابع والعشرين لاحقاً بعد استحصال موافقة رئيس اللجنة

الفصل السادس

أجتماعات اللجنة الفنية
لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا

الفصل السادس: اجتماعات اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

عقدت اللجنة الفنية اجتماع واحد في عام ٢٠٢٢ وكما يلي:

عقد الاجتماع الثالث والعشرون بتاريخ ٢٠٢٢/٥/١٧ برئاسة السيد عادل خضير عباس المسعودي / مدير عام دائرة العلاقات الاقتصادية الخارجية في وزارة التجارة / النائب الاول لرئيس اللجنة الفنية وتم افتتاحه بكلمة ترحيبية قصيرة، وحضره (٣٤) عضو من مجموع (٤٥) وهم:

الحاضرون

- ١- السيد عادل خضير عباس / مدير عام دائرة العلاقات الاقتصادية الخارجية / وزارة التجارة / النائب الاول لرئيس اللجنة.
- ٢- السيد علي الياصري / نائب رئيس هيئة المنافذ الحدودية.
- ٣- اللواء الحقوقي حيدر فخري / ممثلاً عن مدير عام مديرية المرور العامة / وزارة الداخلية.
- ٤- اللواء الركن جاسم عذاب عيود / ممثلاً عن مدير عام المديرية العامة للاستخبارات ومكافحة الإرهاب / وزارة الداخلية.
- ٥- العميد محمد عباس المالكي / مدير عام شؤون الإقامة في مديرية الجنسية العامة / وزارة الداخلية.
- ٦- السيد ناصر ادريس مهدي المدني / مدير عام الدائرة الفنية / وزارة الصناعة والمعادن.
- ٧- السيد نسيم عريبي عبد الله / مدير عام شركة ما بين النهرين العامة للبذور / وزارة الزراعة.
- ٨- السيد مؤيد هيثم رسن / مدير عام دائرة التفتيش والمتابعة في هيئة السياحة / وزارة الثقافة والسياحة والاثار.
- ٩- المهندس سراب مهدي فاضل / ممثلاً عن مدير عام الهيئة العامة للطرق والجسور / وزارة الاعمار والاسكان والبلديات.
- ١٠- السيد علي حسين عبد الامير / مدير عام البلديات / وزارة الاعمار والاسكان والبلديات.
- ١١- السيد حقي أسماعيل ابراهيم / مدير عام / جهاز المخابرات الوطني.
- ١٢- الدكتور علي ابو الشون عبد / مدير عام أمن المطارات والموانئ والمنافذ الحدودية / جهاز الامن الوطني.
- ١٣- السيدة رواء عبد الستار عبد الجبار / ممثلاً عن مدير عام الدائرة الاقتصادية / وزارة المالية / النائب الثاني لرئيس اللجنة.
- ١٤- الدكتور عبد الرحيم طه حمودي / ممثلاً عن مدير عام دائرة الامور الفنية / وزارة الصحة.
- ١٥- السيدة زينة كامل عبد العباس / ممثلاً عن مدير عام دائرة الاحصاء والابحاث / البنك المركزي العراقي.
- ١٦- المهندسة منال خلف غلام / معاون مدير عام دائرة السيطرة النوعية / وزارة التخطيط.
- ١٧- السيدة لمياء عبد الرضا جابر / ممثلاً عن مدير عام دائرة تخطيط القطاعات / وزارة التخطيط.
- ١٨- الدكتور ياسر عامر عبد الجبار / ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة للبريد والتوفير / وزارة الاتصالات.
- ١٩- السيد عادل جبار حسن / ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة للاتصالات والمعلوماتية / وزارة الاتصالات.

- ٢٠- السيد عبد الرزاق خضير / ممثلاً عن مدير عام مركز الوقاية من الاشعاع / وزارة الصحة والبيئة.
- ٢١- السيد حسين عباس مهدي/ ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة لتسويق الأدوية والمستلزمات الطبية/ وزارة الصحة.
- ٢٢- السيد حسين ذياب جاسم آل مباركة / نائب رئيس اتحاد رجال الاعمال العراقيين.
- ٢٣- السيد زهير صبري بطرس / امين عام اتحاد المقاولين العراقيين.
- ٢٤- الدكتور محمد طاهر عبد الهاشمي/ ممثلاً عن مدير عام الدائرة الاقتصادية والفنية / الهيئة الوطنية للاستثمار.
- ٢٥- المهندسة هدى محمد عبد الله/ ممثلاً عن مدير عام دائرة التصاميم / أمانة بغداد.
- ٢٦- المهندسة وجدان قحطان / ممثلاً عن مدير عام دائرة التخطيط والمتابعة / وزارة النقل.
- ٢٧- السيد كريم جبر / ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة لإدارة النقل الخاص / وزارة النقل.
- ٢٨- السيد عبد الكريم جوشي جاسم / ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة للنقل البحري / وزارة النقل.
- ٢٩- المهندس رياض مولد حسين / ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة لموانئ العراق / وزارة النقل.
- ٣٠- السيد محمد حبيب جبر / ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة للسكك حديد العراق/ وزارة النقل.
- ٣١- السيد ثائر شمسي عبد الرزاق / ممثلاً عن مدير عام دائرة التخطيط والمتابعة / وزارة التجارة.
- ٣٢- الدكتور نصير سالم جعفر / ممثلاً عن مدير عام سلطة الطيران المدني / مجلس الوزراء.
- ٣٣- المهندس حامد خنجر مينا / ممثلاً عن مدير عام الشركة العامة للمسافرين والوفود / وزارة النقل.
- ٣٤- السيد كريم رشيد كريم / ممثلاً عن مدير الشركة العامة للنقل البري / وزارة النقل .

غير الحاضرين :

- ١- السيد مدير عام الهيئة العامة للكمارك / وزارة المالية.
- ٢- السيد مدير عام الهيئة العامة للضرائب / وزارة المالية.
- ٣- السيد مدير عام الهيئة العامة للمناطق الحرة / وزارة المالية.
- ٤- السيد مدير عام الدائرة الفنية / وزارة النقل.
- ٥- السيد مدير عام الدائرة القانونية / وزارة النقل.
- ٦- السيد الأمين العام لاتحاد الغرف التجارية.
- ٧- السيد نائب رئيس اتحاد الصناعات العراقي.
- ٨- السيد نائب رئيس اتحاد الناقلين العراقيين.
- ٩- السيد نائب رئيس جمعية التأمين العراقية/ ممثل شركات التأمين.
- ١٠- السيد نائب رئيس رابطة شركات السفر والسياحة في العراق .
- ١١- السيد نائب رئيس رابطة المصارف العراقية الخاصة.

المعروض

- مقترح الامانة التنفيذية للاسكوا بخصوص الموضوع اعلاه .

اوليات الموضوع

- تقوم المؤسسات في اغلب دول العالم بالوقت الحالي في استخدام التكنولوجيا الحديثة في تخليص اجراءتها ومعاملاتها الادارية الكترونياً وذلك لتذليل الصعوبات والعقبات الروتينية التي تواجهها وكذلك اختصاراً للجهد والوقت والذي ينعكس بصورة ايجابية على واقع مجتمعاتها . وانطلاقاً مما تقدم اعلاه وما تواجهه الامانة التنفيذية للاسكوا من تأخير في استكمال توقيعات السادة اعضاء اللجنة الوطنية على محاضر اجتماعات اللجنة انفاً حيث يبلغ عدد اعضائها (٢٣) عضو بدرجة وكيل وزير من القطاع العام ودرجة رئيس الجهة من القطاع الخاص والجهات الغير مرتبطة بوزارة .

- حيث يكون عامل الوقت هو الفيصل في سبب التأخير في استكمال التوقيعات على محاضر الاجتماعات وذلك لانه يتطلب الذهاب الى مكان عمل كل عضو لاستحصال التوقيع يدوياً على المحضر وما يتخلله من ازدحامات مرورية خانقة او تكليف قسم من السادة الاعضاء بواجب خارج بغداد او خارج العراق ويصل التأخير في استكمال التوقيعات بأغلب المرات من اسبوعين الى شهر .

المطلوب

رفع توصية الى اللجنة الوطنية لغرض اصدار قرار بشأن الموافقة على ان تكون توقيعات السادة اعضاء اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا على محاضر الاجتماعات الكترونياً .
وبهذا الصدد تعمل الامانة التنفيذية للاسكوا على الخطوات التالية :

١- تقوم الامانة التنفيذية للاسكوا بالعمل على اعداد مسودة المحضر بعد انعقاد كل اجتماع للجنة الوطنية والذي يتضمن القرارات النهائية للاجتماع التي تم مناقشتها والموافقة عليها من قبل السادة اعضاء اللجنة الحاضرين في الاجتماع .

٢- تقوم الامانة التنفيذية للاسكوا بتزويد السادة اعضاء اللجنة الوطنية بصورة عن مسودة المحضر بواسطة الايميل الرسمي للامانة ليطلعوا على تفاصيله ومقرراته قبل التوقيع عليه الكترونياً .

٣- بعد استكمال توقيعات السادة اعضاء اللجنة على المحضر تقوم الامانة التنفيذية برفع المحضر امام انظار معالي السيد وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية لغرض الموافقة والتوقيع عليه ، ومن ثم يتم تزويد السادة الاعضاء بصورة عنه بواسطة الايميل .

وقائع الاجتماع

تم شرح وتوضيح المقترح من قبل السيد رئيس اجتماع اللجنة الفنية حيث بين ان الموافقة على جعل التوقيع الكترونياً على محاضر اللجنة الوطنية تكون من قبل السادة اعضاء اللجنة الوطنية وبين السيد الامين التنفيذي للاسكوا ان اي قرار مقترح قبل رفعه الى اللجنة الوطنية تتم مناقشته من قبل اعضاء اللجنة الفنية من كافة الجوانب الفنية والقانونية والمالية ، وتم التركيز على ضرورة تطبيق التوقيع الالكتروني لمحاضر اللجنة الوطنية لما له من اهمية في اختصار الوقت والجهد والاجراءات الروتينية المتبعة في استحصال التواقيع سابقاً وللاسباب الموجبة المذكورة انفاً .

وبعد مناقشة الموضوع من قبل السادة الاعضاء الحاضرين ، اصدرت اللجنة الفنية توصيتها التالية :-

قرار رقم (١) :

الموافقة على ان يكون توقيع السادة اعضاء اللجنة الوطنية على محاضر اللجنة الوطنية الكترونياً اختصاراً للوقت والجهد والاجراءات الروتينية .

الباب الثاني - التبادل التجاري مع دول الجوار

المعروض

- كتاب وزارة التجارة المرقم بالعدد (ظ/١٠٧٥/٢) في ٢٠٢٢/٣/٢ وكتاب البنك المركزي العراقي المرقم بالعدد (٨١/٥/٤) في ٢٠٢٢/١/٢٠ بخصوص موضوع المشاكل والمعوقات والمقترحات لتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية بين العراق ودول الجوار (السعودية ، الكويت ، الاردن ، سوريا ، ايران ، تركيا) .

وزارة التجارة / المقترحات لتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية مع دول الجوار بصورة عامة :-

- ١- ان تكون آلية مشتركة بين دول الجوار بخصوص عملية الفحص والتفتيش على البضائع ورفع القيود على البضائع المنتجة محلياً وكذلك استخدام اجهزة السونار الحديثة .
- ٢- تطوير عمل المنافذ مع دول الجوار كافة وادخال احدث الاجهزة الخاصة بالتفتيش مقارنة بدول الجوار .
- ٣- تطوير الطرق البرية الرابطة بين المحافظات العراقية لاهميتها في تنشيط وتفعيل تجارة الترانزيت بين دول الجوار .
- ٤- تعزيز المشاركة في المعارض المتخصصة لدول الجوار لغرض الاطلاع على احتياجات السوق في كل منها والتوجه اليها من قبل الشركات الخاصة .
- ٥- تفعيل مقترحات انشاء مناطق صناعية مشتركة مع دول الجوار لغرض الاستفادة من التسهيلات التي تقدمها في عملية انتقال وانسيابية البضائع والسلع والخدمات .
- ٦- العمل على جعل العراق مركزاً للتجارة البينية مع جميع دول الجوار .

وزارة التجارة / مقترحات لتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وايران

- ١- حث الجانب الايراني على توقيع اتفاقية اقتصادية وتجارية جديدة مع العراق ذات محاور اكثر شمولية من شأنها ان تنظم العلاقات الاقتصادية والتجارية بين البلدين .
- ٢- العمل على تطوير المنافذ الحدودية الرسمية التي تخدم مصلحة البلدين من خلال استخدام الوسائل الحديثة في دخول وفحص البضائع وتوحيد ساعات العمل في المنافذ الحدودية على الجانبين العراقي والايرواني .
- ٣- اعتماد النظام الالكتروني الموحد للجمارك (النافذة التجارية الواحدة) .
- ٤- التعاون وتبادل الخبرات في المجال المصرفي والتوصل الى آلية لتسديد أقيام السلع والبضائع المستوردة عن طريق المصارف التجارية للبلدين وفتح فروع للمصارف في كلا البلدين .
- ٥- تشجيع الشركات الايرانية ورجال الاعمال للدخول في سوق الاستثمار العراقي او اقامة مشاريع مشتركة وتشجيع التجار الايرانيين على الاستيراد من العراق .
- ٦- عقد لقاءات مشتركة بين غرف التجارة العراقية ونظيرتها الايرانية لغرض تنشيط وتطوير العلاقات والعمل التجاري للقطاع الخاص في كلا البلدين .
- ٧- حث الجانب الايراني لالزام الشركات الايرانية باصدار شهادات المنشأ والقوائم التجارية وتصديقها من قبل الملحقية التجارية للحد من عمليات التزوير ويجاد آلية لزيادة ايرادات الدولة عن طريق فتح مكاتب تصديق في بعض المحافظات الايرانية لغرض تسهيل عمليات التصديق من قبل التجار وتقليل المسافات لان ايران بلد مترامي الاطراف .
- ٨- اقامة المعارض التخصصية في كافة المجالات والقطاعات الاقتصادية في كلا الجانبين .

وزارة التجارة / مقترحات لتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وتركيا :-

- ١- فتح منفذ جديد بين العراق وتركيا بما يخدم مصلحة البلدين من خلال استخدام الوسائل الحديثة في دخول البضائع وفحصها ((تم اضافة الملاحظة التالية : على ان يراعى مد كابل ضوئى وبالتنسيق مع وزارة الاتصالات لاغراض الربط الدولى)).
- ٢- حث الجانب التركي على تعديل اتفاقية الشراكة الاقتصادية الشاملة الموقعة عام ٢٠٠٩ وازضافة ملحق للاتفاقية يتعلق بحصة العراق المائتية (حيث لم يصادق عليها البرلمان العراقي لعدم ادراج فقرة تتعلق بالمياه) .
- ٣- الاستفادة من حجم التبادل التجاري بين البلدين والذي يميل لصالح الجانب التركي حيث يرغب الجانب التركي بايصال صادراته الى دول الخليج عن طريق العراق من خلال اتفاقية النقل البري وبامكان العراق الاستفادة من هذه الاتفاقية بتسوية مسألة المياه وضمان حصة المياه وضمان حصة العراق المائتية مقابل ايصال الصادرات التركية الى دول الخليج العربي عبر العراق .
- ٤- حث الجانب التركي على توجيه الشركات التركية والمصدرين الى العراق بضرورة استكمال كافة الوثائق المطلوبة والمرافقة للشحنة ومراجعة الملحقية التجارية في انقرة لغرض تصديق كافة الوثائق (شهادة منشأ ، فاتورة تجارية) لتلافي دفع اي مبالغ خارج السياقات .
- ٥- عرض فرص الاستثمار الخاصة بتأهيل وتطوير الساليلوات العائدة للشركة العامة لتجارة الحبوب وكذلك استثمار الاراضي التابعة للشركة العامة للاسواق المركزية احدى تشكيلات وزارة التجارة .

٦- تم تشكيل لجنة سياسية فنية تضم وزارات (الخارجية ، النقل ، التجارة) لدراسة مشروع مذكرة تفاهم بشأن تسهيل حركة الترانزيت بين العراق وتركيا وقطر وايران حيث ان العراق عازماً على ان يكون جزء من هذه المذكرة وان هناك لجان مختصة تقوم بدراسة الموضوع بتروي لاتخاذ القرار المناسب بشأن المذكرة انفاً .

البنك المركزي العراقي / المقترحات لمعالجة مشاكل ومعوقات التجارة الخارجية واثرها في ميزان المدفوعات :-

في ضوء مساعي البنك المركزي العراقي لالغاء الفجوة الحاصلة بين البيانات المعتمدة في تقدير استيرادات العراق من السلع والخدمات ادرجت التوصيات الآتية :

- ١- على الهيئة العامة للكمارك العمل على تحسين نظام جمع بيانات السلع لتلافي نقص البيانات المتعلقة بالتجارة الخارجية للعراق وذلك باعادة تصميم استمارة التصريحة الكمركية لتلبي جميع متطلبات عمل الجهات المختصة ((تم اضافة الملاحظة التالية : وبالامكان الاستعانة بوزارة الاتصالات لتنفيذ منصة الكترونية لجمع البيانات)).
- ٢- تكثيف الجهود لشمول المنافذ الحدودية العراقية كافة بوصفها المصدر الرئيسي للتجارة الخارجية للعراق ، ومنها حدود اقليم كردستان التي تقدر تقريباً بثلث استيرادات العراق .
- ٣- ان تسعى الهيئة العامة للكمارك للعمل على انشاء نظام الكتروني جديد لتجاوز كل معوقات العمل وتلبية احتياجات الدوائر ذات العلاقة بعمل التجارة الخارجية .

المطلوب

رفع توصيات ومقترحات وزارة التجارة والبنك المركزي العراقي انفاً الى اللجنة الوطنية لغرض المصادقة عليها واصدار قرار بالاياعاز الى الجهات ذات العلاقة باتخاذ اللازم بصدد الموضوع

المناقشة

تم مناقشة الموضوع من قبل السادة الاعضاء الحاضرين واصدرت بموجبه التوصية التالية :

قرار رقم (٢) :

رفع المقترحات الخاصة بتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية مع دول الجوار المطروحة من قبل وزارة التجارة والبنك المركزي العراقي الى اللجنة الوطنية لغرض المصادقة عليها واصدار قرار بالاياعاز الى الجهات ذات العلاقة باتخاذ اللازم بصدها . وكما يلي :

- أ - مقترحات لتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية مع دول الجوار بصورة عامة .
- ب - المقترحات الخاصة بتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وايران .
- ج- المقترحات الخاصة بتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وتركيا .
- د- مقترحات البنك المركزي العراقي لمعالجة مشاكل ومعوقات التجارة الخارجية واثرها في ميزان المدفوعات.

الباب الثالث - اللجنة الفنية

متابعة ما تم تنفيذه من مقررات الاجتماع الواحد والعشرون للجنة الفنية المنعقد بتاريخ
٢٠٢١/١٢/١٩

اوليات الموضوع

- ١- جدول متابعة ما تم تنفيذه من مقررات الاجتماع الثاني والعشرون للجنة الفنية المنعقد بتاريخ
٢٠٢١/١٢/١٩ والاجراءات المتخذة لغاية ٢٠٢٢/٥/١٦ .
- ٢- جدول متابعة ما تم تنفيذه من مقررات الواحد والعشرون للجنة الفنية (المؤجل مناقشته)
المنعقد بتاريخ ٢٠٢٠/١٠/٢٠ والذي تم تحديث الاجراءات الخاصة بتوصياته حسب
الاجابات الواردة ولغاية ٢٠٢٢/٤/١٩ .

وقائع الاجتماع

استعرض السادة الاعضاء الحاضرين جهود الامانة التنفيذية للجنة الوطنية في منطقة الاسكوا
في المتابعة المستمرة للتوصيات والقرارات الصادرة عن اللجنتين الوطنية والفنية لتسهيل النقل
والتجارة .

وبعد المناقشة من قبل السادة الأعضاء الحاضرين ، اصدرت اللجنة الفنية قرارها التالي :

قرار رقم (٣) :

تكليف الامانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الاستمرار بمتابعة التوصيات
والقرارات الصادرة عن اللجنتين الوطنية والفنية وعرضها في الاجتماعات القادمة .

الباب الرابع - موعد الاجتماع القادم

قرار رقم (٤) :

سيتم تحديد موعد الاجتماع القادم / الرابع والعشرون للجنة الفنية لاحقاً .

قضايا وأمور مستجدة اخرى

مداخلة ممثل وزارة الصحة السيد حسين عباس مهدي / مدير قسم الاخراج الكمركي في
الشركة العامة لتسويق الادوية والمستلزمات الطبية حول قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة
٢٠٢٠ بخصوص دخول الادوية من المنافذ الحدودية بدون المصادقة على شهادة المنشأ والفواتير .

نص قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢٠

قرر مجلس الوزراء في جلسته الاعتيادية الحادية عشر المنعقدة بتاريخ ٢٠٢٠/٧/٢٨ ما يأتي :

الموافقة على تعديل الفقرة (اولاً/٤) من قرار مجلس الوزراء (٤٥٣ لسنة ٢٠١٩) وكما يلي بالنسبة لبضائع القطاع الخاص على الهيئة العامة للكمارك فرض غرامة مالية بمبلغ (٧٥٠٠٠٠٠) سبعمائة وخمسون الف دينار عن كل مستند غير مصدق من الجهات المختصة اصولياً بما فيها شهادة المنشأ والفواتير غير المصدقة وحسب احكام المادة (٢١٥) من قانون الكمارك (٢٣ لسنة ١٩٨٤) مادة (٧٢/ثالثاً) .

وبعد المناقشة من قبل السادة الحاضرين اصدرت اللجنة الفنية قرارها التالي :

قرار رقم (٥) :

مفاتيحة الامانة العامة لمجلس الوزراء لغرض تعديل قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢٠ باستثناء الادوية والمواد الطبية من القرار والمطالبة بكافة المستندات المصادق عليها من قبل الجهات الصحية .

الفصل السابع

الاتفاقيات

الفصل السابع : الاتفاقيات

مكونات نظام النقل المتكامل بين الدول العربية المعتمد من قبل منظمة الاسكوا التابعة للأمم المتحدة المتضمن :

١. اتفاقية الطرق الدولية بين الدول العربية

هدف الاتفاقية : تسهيل حركة النقل البري على الطرق الدولية في المشرق العربي وزيادة التعاون والتبادل التجاري والسياحي فيما بين الأطراف الداخلة في الاتفاق عبر إنشاء وتطوير شبكة الطرق الدولية التي تفي بحاجات النقل والمرور المستقبلية مع مراعاة شؤون البيئة وخلال فترة زمنية أقصاها (١٥) خمسة عشر سنة.

تمت المصادقة على الاتفاقية بموجب القانون رقم (٥٣) لسنة ٢٠٠٧ ويتوجب على العراق بموجب الاتفاقية أدامة وإنشاء محاور الطرق الدولية أدناه (أجمالي أطوال المحاور ٣٠٢٠ كلم) ووضع الأولويات لها عند وضع الخطط الوطنية التي تتعلق بإنشاء وصيانة شبكات الطرق الوطنية.

- المحور M5 (تركيا - زاخو - موصل - بغداد - السماوة - البصرة - صفوان - الكويت - دول الخليج) .
- المحور M10 (ايران - حاج عمران - أربيل - موصل - ربيعة - سوريا) .
- المحور M15 (حلب - منفذ البوكمال - منفذ القائم - رمادي) .
- المحور M30 (رطبة - منفذ الوليد - سوريا) .
- المحور M40 (ايران - المنذرية - خانتين - بغداد - الرمادي - رطبة - طربيل - الاردن) .

• طلبت الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية بكتابها (١٠٧٥) في ٢٠١٦/٣/٩ من الهيئة العامة للطرق والجسور تزويدها بنسخة من خارطة الطرق بمقياس رسم (١/١٠٠٠٠) باللغتين العربية والإنكليزية لتعتمد دولياً من قبل السواح وسواق السيارات من مختلف الجنسيات ، ونوهت بأمكانية طبع الخرائط بالمقياس المطلوب وذلك بتقسيمها الى عدة أقسام وباللغتين العربية والإنكليزية لكي تصبح خرائط دولية ، وقد بينت الهيئة سعيها لطبع الخرائط ضمن المقياس المطلوب في ضوء الإمكانيات الفنية المتاحة والتخصيصات المالية المتوفرة. وكما وبينت الهيئة بكتابها (١٨١٩٥) في ٢٠١٦/٩/٢٨ عدم أستكمال مشروع الخرائط الرقمية (GIS) لطرق العراق بسبب خروج بعض المحافظات والمناطق خارج سيطرة الحكومة الاتحادية .

• تم التأكيد على وزارة النقل في الإقليم بموجب كتاب الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية المرقم (٢٠٦٩١) في ٢٠١٦/٦/٢٢ لأعلامنا أجزائها في تنفيذ الأجزاء الواقعة ضمن محور الطريق الدولي (M10) المتضمن أجزاء الطريق (زاخو - موصل) (ايران - حاج عمران - أربيل - موصل) الواقعة ضمن إقليم كردستان ولم يتم تزويدنا بأية تفاصيل عن الموضوع .

• تم تزويد منظمة الاسكوا بموجب وثيقة متابعة تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في دورتها السادسة عشر بالاستبيانات الخاصة بنسب تنفيذ أفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

للمحاور (M5 ، M10 ، M15 ، M30 ، M40 ، M50) بموجب كتاب قسم التعاون الدولي المرقم بالعدد (١٥٨٨٥٦) في ٢٠١٦/٥/٤ .

• خلال أجتتماع اللجنة الوطنية الثامن المنعقد في ٢٠١٦/٦/٢٣ تم عرض كتاب وزارة الاعمار والإسكان والبلديات / مكتب وكيل الوزارة المرقم بالعدد (٥١٢٥) في ٢٠١٦/٢/١٤ المعروف فيه توصيات اللجنة الفنية المشكلة لدى الهيئة العامة للطرق والجسور لغرض دراسة إمكانية إخضاع القاطع الجنوبي من طريق المرور السريع رقم (١) لنظام الجباية التعريفية (Toll Road) بناءً على ما جاء بتوصية اللجنة الوطنية المتخذة بأجتماعها الثامن المنعقد بتاريخ ٢٠١٥/٨/٢٦ حول دراسة مقترح تأجير أو أستثمار الطرق السريعة وأمكانية تطبيقه كتجربة أولية على طريق المرور السريع رقم (١) بين (بغداد - البصرة - سفوان) على شكل قطاعات بين المحافظات ، حيث بين السيد إستيرق إبراهيم الشوك الوكيل الاقدم لوزارة الاعمار والإسكان والبلديات العامة بأن الدراسة المقدمة من الهيئة العامة للطرق والجسور تبين عدم إمكانية أستثمار الطرق السريعة بسبب وضع العراق الحالي وعدم أستكمال تأهيل البنى التحتية للطرق السريعة والطرق البديلة الأخرى.

• خلال أجتتماع اللجنة الفنية الرابع عشر المنعقد في ٢٠١٦/١٢/٢٠ تم عرض كتاب وزارة الاعمار والإسكان / مكتب وكيل الوزارة المرقم بالعدد (٣٧٧٨٢) في ٢٠١٦/١١/١ ومرفقه محضر نتائج أجتتماع اللجنة الفنية المشكلة من قبل وزارة الاعمار إجابة على قرار اللجنة الفنية رقم (٦) المتخذ بأجتماعها الثالث عشر المنعقد بتاريخ ٢٠١٦/٩/٢٧ المتضمن (يؤكد على كل من الهيئة العامة للطرق والجسور ومديرية المرور العامة إضافة الى دائرتي المشاريع والأمر الفنية في وزارة الصحة لسرعة حسم موضوع إنشاء مراكز للأسعاف الفوري وشرطة المرور على طرق المرور السريعة بأسلوب الاستثمار تنفيذاً للالتزامات جمهورية العراق المتعلقة بالسلامة المرورية على الطرق وإتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي) ، حيث رفض قرار اللجنة الفنية بعدم إمكانية قيام المستثمرين بإنشاء المراكز لوجود أشكال قانونية .

• بتاريخ ٢٠١٦/٤/٥ تم عقد الأجتتماع الثاني لفريق عمل أعداد دراسة وتوصيات لتنفيذ منظومة هواتف طوارئ للطرق الخارجية المشكل برئاسة الأمين التنفيذي للجنة الوطنية وعضوية وزارات الاتصالات - الاعمار والإسكان (الهيئة العامة للطرق والجسور) ، الصحة ، الداخلية (مديرية المرور العامة) بموجب الأمر الوزاري المرقم (٣٥١٧١/٢٥٤٦) في ٢٠١٥/١٢/٣٠ ، وكانت توصيات الأجتتماع بتحديد رقم هاتف نقال ثلاث مراتب تقوم هيئة الاعلام والاتصالات بالتنسيق مع شركات النقال حول ذلك مع تحديد غرفة عمليات مشتركة برئاسة وزارة الداخلية ، وتم تزويد هيئة الاعلام والاتصالات بموجب كتاب الأمانة التنفيذية المرقم بالعدد (١٥٨٥٤) في ٢٠١٦/٥/٤ بتوصيات الأجتتماع لأخذ ما يلزم وأجابت بكتابها المرقم بالعدد (٥٠٥٢/ت/٧) في ٢٠١٦/٦/٢٢ بأقرار مبدأ الرقم الموحد من قبل مجلس الأمن الوطني ضمن جلسته (٢٠١٦٨) المنعقدة بتاريخ ٢٠١٦/٥/٢٩ وسيتم تشكيل فريق عمل فني لإعداد دراسة فنية متكاملة عن الموضوع من حيث جهة الارتباط والهيكلية والمتطلبات الفنية وطلبت تزويدها بدراسات مماثلة عن المشروع في الدول الأخرى لغرض الاستفادة منها لتنفيذ المشروع ، وقد تم تزويد الهيئة بنماذج عن منظومة هواتف الطوارئ على الطرق الخارجية في الاتحاد الأوربي والهند وأفريقيا ، والعمل مستمر

بالتنسيق مع وزارة الاتصالات وهيئة الاتصالات والاعلام والدوائر الاخرى لتخصيص رقم هاتف
نقال ثلاث مراتب.

• تمت مفاتحة سعادة الدكتور محمد علي الحكيم / وكيل الأمين العام للأمم المتحدة الأمين التنفيذي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا) بموجب كتابنا المرقم (٣٣٦٩٧) في ٢٠١٧/١١/٢٠ بناءً على طلب دائرة الطرق والجسور/ وزارة الاعمار والإسكان بموجب كتابها المرقم بالعدد (٢٠٠٠٥) في ٢٠١٧/١١/٢ لتزويدهم بتصاميم ومخططات شاخصات الطرق الدولية .

• تم إحالة كتابنا المشار اليه انفاً الى وزارة الخارجية / دائرة المنظمات والمؤتمرات الدولية بواسطة قسم التعاون الدولي بموجب كتابه المرقم (٣٤٨٧٢) في ٢٠١٧/١٢/٣ لغرض تسليمه الى لجنة الاسكوا في بيروت.

• الموقف لسنة ٢٠١٨:

نسبة الانجاز ٥٥%.

الاستمرار بمشاريع التاهيل لطريق المرور السريع رقم (١) للجزئين (ط / ٧) ناصرية - رميله بطول (١٤٥) كم ، (ط / ٨) رميله - بصرة ورميله - صفوان بطول (١١٢) كم ضمن المحور M5.

المفاوضات جارية للتعاقد على تشغيل وصيانة الطريق السريع بغداد - طريبيل (الحدود الاردنية) مع شركات اجنبية متخصصة.

• الموقف لسنة ٢٠٢٠:

تم تاكيد بالكتاب المرقم ٦٣٢٧ في ٢٠٢٠/١/١٦ على مراسلاتنا السابقة واخرها كتابنا المرقم ٧٧٧١ المؤرخ في ٢٠١٦/٢/٢ والتي طلبنا فيها تزويدنا بتقرير عن اجراءات وزارة النقل في حكومة اقليم كردستان لتنفيذ وادامة الاجزاء الواقعة ضمن المحور M5 (زاخوا - موصل) والمحور M10 (حاج عمران - اربيل - الموصل) الواقعة ضمن الاقليم وذلك حسب طلب منظمة الاسكوا.

• الموقف لسنة ٢٠٢٢:

لا توجد اي تطورات.

٢. مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية

تمت مصادقة العراق على أنضمام العراق الى مذكرة التفاهم بموجب قانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٧ وتم دخول المذكرة حيز التنفيذ في ٢٠٠٨/٦/١٥ .

أ- في مجال الاتصالات:-

• تم اعلام وزارة الاتصالات / مكتب الوزير بموجب كتاب الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية المرقم بالعدد (٧٢٠٢) في ٢٠١٦/١/٢٦ بتسمية السيد عبدالخالق كاظم عباس بوظيفة ضابط بحري / في الشركة العامة لموانئ العراق كعضو أرتباط وزارة النقل في فريق العمل المراد

تشكيله من قبل وزارة الاتصالات ليتولى أستكمال متطلبات تنفيذ بنود المذكرة المتعلقة بوزارة الاتصالات المدرجة في أدناه وأجراء مسح ميداني مشترك من قبل المختصين في كلا الوزارتين لهذا الغرض :

١. إنشاء مركز مراقبة مدني (على أن يكون في موقع يخدم الغرض الذي أنشأ من أجله) وقريب من البنى التحتية التابعة لوزارة الاتصالات لغرض تناقل البيانات بشكل سريع .
٢. إنشاء مركز أقليمي ودولي يشمل محطة أرضية ساحلية (Coast Earth Station) .
٣. إنشاء مركز قاعدة بيانات (Data Center) خاص بالمشروع لتأمين متطلبات الإنفاذ البحري على أن يرتبط مستقبلاً بالمركز الوطني لخزن المعلومات .

• تم مفاتحة وزارة الاتصالات / مكتب الوزير بموجب كتاب الأمانة التنفيذية المرقم بالعدد ٢٣٤٧٩ في ٢٠١٦/٨/٤ لأعلامنا فيما إذا تم تشكيل فريق العمل المشترك مع ممثلي وزارة الاتصالات الخاص باستكمال متطلبات المذكرة أعلاه في مجال الاتصالات البحرية وما هي الإجراءات المتخذة من قبله في حالة تشكيله .

• بينت الشركة العامة لموانئ العراق / قسم التفتيش البحري بكتابه (١٧١٣٦) في ٢٠١٦/٨/٣١ زيارة وفد وزارة الاتصالات مقر الشركة في البصرة والمفاصل ذات العلاقة بطبيعة المهمة وتم دراسة موضوع الاتصالات البحرية وأعداد تقرير أولي حول المتطلبات الالزامية وسيتم عرضه على المراجع الادارية لغرض التصديق والأقرار .

• تم التأكيد على الشركة العامة لموانئ العراق / قسم التفتيش البحري بكتابنا المرقم بالعدد (٣١٦٦٠) في ٢٠١٦/١١/٣ لتزويدنا بنتائج أجتتماع فريق العمل المشترك مع ممثلي وزارة الاتصالات الخاص باستكمال متطلبات المذكرة أعلاه في مجال الاتصالات البحرية.

تم توحيد فريق العمل المشترك بين وزارة الاتصالات والشركة العامة لموانئ العراق لتنفيذ مذكرة التفاهم بشأن التعاون في المجال البحري في المشرق العربي / الاتصالات الفضائية مع فريق العمل المشابه المشكل بين وزارة الاتصالات ودائرة التخطيط والمتابعة في وزارة النقل لغرض ضمان عدم حصول ازدواجية في الاجراءات واستكمال العمل والإسراع بتنفيذ متطلبات مذكرة التفاهم انفاً .

أ- في مجال الكمارك:-

تمت إجابة الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية بكتابها المرقم بالعدد (٧٢٣١) في ٢٠١٦/١/٢٧ على كتاب الصندوق العراقي للتنمية الخارجية المرقم (٢٣) في ٢٠١٥/١/٥ الذي بينت فيه عدم إمكانية أختصار أو تقليص إجراءات الإدارات الكمركية في الموانئ كونها ملزمة وفق قانون الكمارك رقم (٢٣) لسنة ١٩٨٤ ، وأوضحت الأمانة التنفيذية بأن المادة (٤- أ) من نص المذكرة والتي تنص على (تبسيط وموائمة القوانين واللوائح والإجراءات التي ترعى عمليات الموانئ والمرافئ البحرية ومن ضمنها الإجراءات الجمركية والصحية والإدارية وذلك لتقصير مدة بقاء السفن في موانئها تماشياً مع اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية وتعديلاتها) تعني تطبيق النظام العالمي للحوسبة الالكترونية للإدارة الكمركية مثل نظام ASYCUDA .

ج - في مجال التأمين :-

• بين الصندوق العراقي للتنمية الخارجية بكتابه (١١٦٩) في ٢٠١٦/٦/٢٠ عن استعداد شركة التأمين العراقية العامة للتغطيات التأمينية في التأمين البحري كما ورد في المادتين (١٠) و(١١) من المذكرة المتعلقة بالتأمين البحري والتأمين على البضائع والسفن والتعويض البحري وتشجيع التعامل مع الشركات الوطنية للتأمين ، وكما رجحت شركة التأمين الوطنية الاليعاز الى تشكيلات وزارة النقل والدوائر الحكومية الأخرى التي لديها عقود أستيرادية بالتعامل معها كون لديها ملائمة مالية كافية للايفاء بكافة التزاماتها تجاه المؤمن لهم ، وكما ولديها مداوات جارية مع شركة النقل البحري بالإضافة الى شركات أخرى .

أجابت الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية بكتابها (٢١٠٢٨) في ٢٠١٦/٦/٢٧ وبينت الاتي :

١. أن الموضوع يتعلق بكافة شركات التأمين الحكومية والخاصة وليس متعلقاً بشركتي التأمين الحكوميتين فقط .
 ٢. أن الموضوع يتعلق بكافة الجهات التي تتعامل بالإستيراد والتصدير والترانزيت في العراق سواء كانت حكومية أو خاصة وليس مع تشكيلات وزارة النقل فقط .
 ٣. سبق وأن تم في إجتماعات سابقة للجنة الوطنية تأشير ضعف نشاطات التسويق لشركات التأمين العراقية الحكومية والخاصة مما أدى الى توجه المستوردين والمصدرين للتعاقد مع شركات تأمين أجنبية بدلاً من العراقية وهناك مراسلات مع ديوان التأمين وجمعية التأمين العراقية الممثلة في عضوية اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة ورافق ربطاً بعض المراسلات حول الموضوع .
- ورد كتاب الدائرة الفنية / إدارة شؤون الموانئ والنقل البحري المرقم بالعدد (١٥١٧) في ٢٠١٦/٧/٢٥ المعنون الى شركتي النقل البحري والموانئ بدعم شركات التأمين الوطنية من القطاعين العام والخاص من خلال توفير التسهيلات اللازمة وتوجيه المستوردين الى ضرورة التأمين على بضائعهم لدى شركات التأمين الوطنية للقطاعين العام والخاص للحفاظ على المال العام .

د- في مجال البيئة والتلوث البحري:

- تم التأكيد على كتب الأمانة التنفيذية المرقمة بالأعداد (٧٢٣١ ، ٢٦٣٩٥ ، ٣١٠٩٤) في ٢٠١٦/١/٢٧ و ٢٠١٥/٩/١٣ و ٢٠١٥/١١/٩ على التوالي الموجهة لوزارة الصحة بموجب كتابها المرقم بالعدد (٧٢٣١) في ٢٠١٦/١/٢٧ لبيان إجراءاتهم المتعلقة بتسهيل إجراءات الفحص في الموانئ وفي مجال التلوث البحري .
- بينت الشركة العامة لموانئ العراق بكتابها المرقم بالعدد (٣٢٥١) في ٢٠١٦/٢/١١ بأنها على تواصل مستمر مع التشكيلات ذات العلاقة والمتابعة من خلال المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية ROMPE المنبثقة من اتفاقية الكويت مع الذكر بأن الموانئ طرفاً في أعداد الخطة الوطنية لمكافحة الأنسكبات النفطية والتي يتم أعدادها بمساعدة منظمة جايسا اليابانية .
- بين مكتب الوكيل الفني في وزارة البيئة بكتابه المرقم بالعدد (٣٧٠) في ٢٠١٦/٨/٢٩ بالتأكيد على حماية البيئة البحرية من التلوث سواء بالمواد الخطرة والضارة أو التلوث بالزيت

المنسكب ، مع الإشارة على ضرورة المصادقة الرسمية للعراق على اتفاقية ماربول (٨٧/٧٣) بملحقها السنة والتي تعتبر الاتفاقية الأم لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن ، وكما أشار الى ضرورة الإشارة الى أن العراق عضو في المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية **ROMPE** التي تأسس من خلالها في عام ١٩٨٢ مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية (ميماك) حيث تعد منطقة بحر رومبي منطقة بحرية خاصة لدى المنظمة البحرية الدولية . وكما طلب عقد إجتماع تنسيقي مع ممثلي الشركة العامة للموانئ لغرض إستكمال متطلبات تنفيذ بنود المذكرة المتعلقة بوزارة البيئة .

• تم تسمية ممثلي الشركة العامة للموانئ وهما السيد عبدالخالق جميل ناصر (ر.مهندسين أقدم) والسيد عبدالخالق كاظم عباس (م. رئيس ضباط) لعضوية فريق التباحث بموجب كتاب الشركة المرقم بالعدد (١٨٥٨٧) في ٢٠١٦/٩/٢٦ وتزويد وزارة البيئة بأسماء الممثلين بكتاب الأمانة التنفيذية المرقم بالعدد (٢٨٩٢١) في ٢٠١٦/١٠/٦ لغرض تحديد موعد ومكان عقد الاجتماع التنسيقي مع طلب الشركة بأنضمام خبراء في مجال اتفاقية ماربول واتفاقية مياه الصابوره.

• تم تزويد دائرة حماية وتحسين البيئة في المنطقة الجنوبية / وزارة البيئة بأوليات المخاطبات الرسمية مع مكتب الوكيل الفني للوزارة حول الموضوع مع صورة عن مذكرة التفاهم بكتاب الأمانة التنفيذية المرقم بالعدد (٣١٦٦٢) في ٢٠١٦/١١/٣ للتنسيق مع الوزارة والشركة العامة للموانئ بشكل مباشر حول الموضوع .

• تم مفاتحة وزارة البيئة / قسم مراقبة الكيماويات وتقييم المواقع الملوثة بكتاب الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية المرقم بالعدد (٣٥٤٦٢) في ٢٠١٦/١٢/١٥ لتسمية ممثليها لغرض تحديد موعد الاجتماع .

• تم التأكيد على وزارة البيئة / الدائرة الفنية ، وقسم مراقبة الكيماويات وتقييم المواقع الملوثة بكتاب الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية المرقم بالعدد (٧٩٩٩) في ٢٠١٧/١ لتسمية ممثليها لغرض تحديد موعد الاجتماع .

• بينت وزارة البيئة / قسم علاقات البيئة الدولية بموجب كتابها المرقم (٣٨٠) في ٢٠١٧/٢/٦ عن حاجتهم لبنود مذكرة التفاهم مدار البحث ليتسنى لهم ترشيح المعنيين بتنفيذها .

• تم مفاتحة وزارة البيئة / قسم علاقات البيئة الدولية بموجب كتابنا المرقم (٩٣٠٣) في ٢٠١٧/٢/١٥ بأن تم تزويدهم بصورة عن بنود مذكرة التفاهم بموجب كتابنا السابقة ، والتأكيد على تسمية ممثليهم وتحديد موعد الاجتماع التنسيقي المطلوب مع الشركة العامة لموانئ العراق .

• بينت دائرة حماية وتحسين البيئة في المنطقة الجنوبية / وزارة البيئة بأن مرشحهم لغرض عقد الاجتماع هو السيد جاسم عبد الحسين جبر بموجب كتابهم المرقم (٣٠) في ٢٠١٧/٣/٨ .

• تم مخاطبة الشركة العامة لموانئ العراق / قسم التفتيش البحري بموجب كتابنا المرقم (١٣٥٧٣) في ٢٠١٧/٤/٢ باسم ممثل دائرة حماية وتحسين البيئة في المنطقة الجنوبية / وزارة البيئة لغرض التنسيق بينهم وتحديد موعد وتاريخ الاجتماع واعلامنا .

• بينت الشركة العامة لموانئ العراق / قسم التفتيش البحري بموجب كتابها المرقم (١١٤٤٥) في ٢٠١٧/٤/٢٦ بأنه تم الاتصال بممثل دائرة حماية وتحسين البيئة في المنطقة الجنوبية / وزارة البيئة للحضور لغرض التباحث والتنسيق والتحضر للاستحقاقات المقبلة .

• تم مخاطبة الشركة العامة لموانئ العراق / قسم التفتيش البحري بعدة كتب رسمية لمتابعة الموضوع واعلامنا النتائج حيث لم يتم استكمال متطلبات المذكرة لحد الان ولا زالت المتابعة مستمرة.

• التطورات خلال عام ٢٠١٨:

ان حركة النقل الساحلي بشكل عام تعتمد على القطاعين العام والخاص وللقطاع الخاص دور رئيسي في هذا الموضوع كون الشركات التي تقوم بهذه الاعمال يتم اختيارها بشكل دقيق ومواصفات معينة.

يوجد تعاون بين القطاعين العام والخاص في مجال نقل الأشخاص الساحلي والمتمثل في نقل الأشخاص من رصيف العشار في محافظة البصرة وبين ميناء خرمشهر الإيراني عبر شط العرب. اما بخصوص البنى التحتية فأهم مشاريع الشركة العامة للنقل البحري هي انشاء المحطة العائمة والخط العراقي.

لا يوجد حالياً حركة لنقل البضائع ساحلياً وذلك لعدم وجود الآليات والمعدات المخصصة لهذا الغرض وانما توجد للأشخاص وان الإجراءات المتبعة إجراءات غير معقدة لمحاولة تنشيط النقل الساحلي.

• التطورات خلال عام ٢٠٢٢:

• تم مخاطبة الشركة العامة للنقل البحري بكتابنا المرقم (٧٥٠٩) في ٢٠٢٢/٢/٢ راجين منهم اعلامنا بالاجراءات المتخذة بصدد تنفيذ بنود مذكرة التفاهم التي وقع عليها العراق ومدى التقدم الحاصل فيها منذ المصادقة عليها ولحد الان بخصوص الفقرات الواردة في الاستبيان وكما موضح في ادناه :

- بنود المادة (٢) المتعلقة بمبادئ واهداف مذكرة التفاهم .
- بنود المادة (٤) المتعلقة بالموانئ والمرافئ البحرية .
- البندين (٥-ج)، (٥-د) من المادة (٥) الخاصة بالنقل البحري بين الموانئ الاطراف الداخلية في المذكرة .
- المادة (٦) رقابة الدولة على السفن في الموانئ البحرية .
- بنود المادة (٨) وابرزها (٨-و) .
- مادة (٩) المؤتمرات الاقليمية والدولية .
- مادة (١٤) التشريعات والاجراءات .

٣. اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية

تمت المصادقة على الاتفاقية بموجب القانون المرقم (٤٦) لسنة ٢٠١٣ .

أ- **قرار تشكيل لجنة متابعة تنفيذ الاتفاقية:** أستناداً الى قرار رئاسة الجمهورية (٤٤) الخاص بالتصديق على (قانون تصديق الاتفاقية رقم (٤٦) لسنة (٢٠١٣) المبلغ اليها بموجب كتاب الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود المرقم بالعدد ٥١٦٢ في ٢٠١٤/١/٥ . تم تشكيل اللجنة بموجب الامر الوزاري المرقم (٢١٨٧٠/٥٨٠٠) في ٢٠١٤/٧/٢٣ برئاسة الشركة العامة للنقل البحري

(لكون النقل البحري يشكل النسبة الأكبر في أنماط نقل البضائع) والجهات المدرجة أدناه لمتابعة تنفيذ الاتفاقية المصادق عليها بموجب القانون رقم (٤٦) لسنة ٢٠١٣:

- الشركة العامة للنقل البحري / رئاسة اللجنة .
- الدائرة الفنية في وزارة النقل .
- الشركة العامة للنقل البري .
- الشركة العامة للسكك الحديدية .
- الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية .

أشارة الى قرار اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا خلال اجتماعها الخامس المنعقد بتاريخ ٢٣/١٢/٢٠١٤ يتم اضافة عضو مختص من الهيئة العامة للكمارك لعضوية اللجنة أعلاه ، اضافة الى ممثل عن الشركة العامة للتأمين الوطنية وحسب الامر الوزاري الملحق .

ب- المهام : تتولى اللجنة المهام التالية :

- وضع قواعد مزاولة نشاط النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
- منح التراخيص لمتعهدي النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
- وضع صيغة عقد النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
- وضع صيغة وثيقة النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
- مراقبة ومتابعة تطبيق احكام وبنود الاتفاقية .

ج . تشكيل لجنة جديدة : حصلت موافقة السيد الوزير في ٣٠/١٢/٢٠١٥ على الغاء الامر الوزاري المرقم (٢١٨٧٠/٥٨٠٠) في ٢٣/٧/٢٠١٤ الخاص بتشكيل اللجنة والوامر الوزارية الملحقة المعدلة له ، وتكليف الدائرة القانونية ودائرة العقود والتراخيص في الوزارة على الآتي :

١. تكليف الدائرة القانونية بوضع ما يأتي بموجب أحكام الاتفاقية :
 - أ- وضع قواعد مزاولة نشاط النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
 - ب- وضع صيغة عقد النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
 - ت- وضع صيغة وثيقة النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
٢. تكليف دائرة العقود والتراخيص بما يأتي بموجب أحكام الاتفاقية :
 - أ- منح التراخيص لمتعهدي النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية .
 - ب- مراقبة ومتابعة تطبيق أحكام وبنود الاتفاقية .

٣. تحديد سقف زمني لتنفيذ ما مطلوب في الفقرتين أ ، ب أعلاه وكما يأتي :

فقرة (أ) : في موعد أقصاه ٣٠/٤/٢٠١٦ .

فقرة (ب) : تحديد مدة إصدار قرار مناسب بمنح الترخيص خلال أسبوع واحد من تاريخ تقديم الطلب .

تم إصدار الامر الوزاري المرقم بالعدد ٦٦٨٣/٤١٤ في ٢٠١٦/١/٢٠ بإلغاء مضمون الأوامر الوزارية المشار إليها أعلاه الخاصة بتشكيل اللجنة السابقة وتكليف الجهات المذكورة أعلاه بمهامها .

❖ تم مفاتحة الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود بموجب مذكرة الأمانة التنفيذية المرقمة بالعدد ١١٠ في ٢٠١٦/٤/١٢ لأعلامنا فيما إذا تم إيداع وثيقة انضمام العراق الى الاتفاقية أعلاه لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية الأمانة التنفيذية للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) وذلك بموجب المادتين (٤٤) و (٤٧) من الفصل العاشر من الاتفاقية. وتم التأكيد ثانية بموجب مذكرتنا ١٥١ في ٢٠١٦/٦/١٦ .

❖ أحالت إلينا الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود بمذكرتها (٦٣٢) في ٢٠١٦/٦/٢٠ كتاب وزارة الخارجية / الدائرة القانونية المرقم بالعدد (٤/٩/ جامعة عربية /١٢٥٢) في ٢٠١٤/٤/٨ ومرفقه مذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية المرقمة (٥/١٩٩٩) في ٢٠١٤/٤/٢ بشأن الافادة حول قيام جمهورية العراق بإيداع وثيقة التصديق على الاتفاقية موضوع البحث بتاريخ ٢٠١٣/٣/١٩ .

❖ تم مفاتحة الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود بمذكرة الأمانة التنفيذ للجنة الوطنية المرقمة (١٥٨) في ٢٠١٦/٦/٢٣ أعلامنا فيما إذا تم إيداع وثيقة انضمام العراق الى الاتفاقية أعلاه لدى الأمانة التنفيذية للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) .

❖ أحالت إلينا الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود بمذكرتها (٦٥٤) في ٢٠١٦/٨/٣ كتاب وزارة الخارجية / الدائرة القانونية المرقم بالعدد (٤/٩/ جامعة عربية / ٢٦٢٦) في ٢٠١٦/٧/١٧ المبين فيه بعدم وجود ما يشير الى قيام الدول بإيداع وثيقة الانضمام الى الاتفاقية لدى الأمانة التنفيذية للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) .

وردت صورة عن صيغتي (وثيقة نقل ومسودة عقد نقل) اللذين تم صياغتهما من قبل الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود بموجب مذكرتها المرقم بالعدد (٥٢٥) في ٢٠١٦/٤/١٠ وتم أحالة صورة عنهما الى دائرة العقود والتراخيص / الشعبة القانونية بموجب مذكرة الأمانة التنفيذية للجنة الوطنية (١١٥) في ٢٠١٦/٤/١٨. وتم أحالة صورة عنهما أيضاً الى الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بموجب مذكرة الأمانة التنفيذية المرقمة بالعدد (١٠٠) في ٢٠١٦/٤/١١ لبيان الرأي .

❖ أجابت الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بمذكرتها المرقمة بالعدد (٥٢٢) في ٢٠١٦/٦/٢٦ بمفاتها تشكيلات الوزارة المعنية لبيان رأيها والمتابعة مستمرة من قبلها بتوحيد الإجابات .

❖ أحالت إلينا الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بمذكرتها المرقمة بالعدد (٥٣٨) في ٢٠١٦/٦/٣٠ أجابات تشكيلات الوزارة المتضمنة ملاحظاتها بخصوص صيغتي (وثيقة نقل ومسودة عقد نقل) وبدورها قامت الأمانة التنفيذية بأحالتها الى الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود بمذكرتها (١٦٣) في ٢٠١٦/٧/٥ لأخذ ما يلزم ، وأجابت الدائرة أعلاه بمذكرتها المرقمة بالعدد (٦٤٣) في ٢٠١٦/٧/١٣ بضرورة التنسيق مع الدائرة الفنية حول مقترحات تشكيلات الوزارة . وتم أحالة الموضوع الى الدائرة الفنية بموجب مذكرة الأمانة التنفيذية المرقمة بالعدد (١٧٢) في ٢٠١٦/٧/١٨ لأخذ ما يلزم من قبلها.

❖ بينت الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بمذكرتها المرقمة بالعدد (٦٩٣) في ٢٠١٦/٩/٧ ضرورة أشراك الدائرة القانونية في عملية الأضافة أو الحذف على صيغتي (وثيقة نقل ومسودة عقد نقل) كونها أحد الأطراف المكلفة بأعداد الصيغتين بموجب الأمر الوزاري (٦٦٨٣) في

٢٠١٦/١/٢ والتنسيق مع الدائرة الفنية في هذا المجال. وقد تم مفاتحة الدائرة القانونية من قبل الأمانة التنفيذية بموجب مذكرتها المرقمة بالعدد ٢٢٩ في ٢٠١٦/٩/٨ للتنسيق المشترك بشأن ملاحظات تشكيلات الوزارة.

❖ أقرحت الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود بمذكرتها ٧٢٤ في ٢٠١٦/٩/٢٦ تشكيل لجنة تتولى تدقيق وثيقة النقل ومسودة عقد نقل برئاسة ممثل عن الدائرة الفنية وعضوية تشكيلات الوزارة التي قدمت ملاحظاتها بخصوصهما .

❖ تم أحالة مقترح الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود الى الدائرة الفنية بموجب مذكرة الأمانة التنفيذية ٢٤٩ في ٢٠١٦/٩/٢٦ لأخذ ما يلزم .

❖ تم التأكيد على الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بموجب مذكرة الأمانة التنفيذية المرقمة ٧ في ٢٠١٧/١/٨ لإعلامنا اجراءاتهم بخصوص مقترح الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات والعقود .

❖ تمت الإجابة من قبل الدائرة الفنية بموجب مذكرتها ٥٦ في ٢٠١٧/١/٢٣ بأنها بصدد تشكيل لجنة لدراسة تلك الملاحظات .

❖ تم التأكيد على الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بموجب مذكرتنا المرقمة ١٦١ في ٢٠١٧/٦/٨ لإعلامنا ما تم بتشكيل اللجنة .

❖ تم التأكيد على الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بموجب مذكرتنا المرقمة ٢٥٢ في ٢٠١٧/١٠/١١ و ٣٠٨ في ٢٠١٧/١٢/٤ لإعلامنا الإجراءات المتخذة من قبلهم لغرض ارسال الموقف الحالي لجمهورية العراق بما يتعلق بالاتفاقية انفا" الى منظمة الاسكوا حيث لم يتم استكمال اجراءات تطبيق الاتفاقية لحد الان.

❖ التطورات خلال عام ٢٠٢٢:

• تم التأكيد على الدائرة الفنية / مكتب المدير العام بموجب مذكرتنا المرقمة ٣٣ في ٢٠٢٢/٢/٢ لإعلامنا الإجراءات المتخذة من قبلهم بخصوص الاتفاقية وهل تم اصدار امر وزاري جديد بتشكيل لجنة متابعة تنفيذ الاتفاقية .

• أجابت الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بمذكرتها المرقمة بالعدد ٣٢٤ في ٢٠٢٢/٤/٢١ بمفاتحتها تشكيلات الوزارة المعنية لعقد اجتماع وتسمية ممثل من قسمنا وسيتم تبلغنا بموعد الاجتماع.

• تم مفاتحة الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بالمذكرة المرقمة بالعدد ١١٥ في ٢٠٢٢/٥/٨ المتضمنة ترشيح السيد علي احمد محمود / مسؤول شعبة التنسيق والتكامل لحضور الاجتماع المتداولي المشترك في مقر الدائرة.

• تم مفاتحة الدائرة الفنية / إدارة شؤون النقل البري بالمذكرة المرقمة بالعدد ٥٤٩ في ٢٠٢٢/١١/٦ الصادرة من مكتب السيد الوكيل المتضمنة :

١- تم عقد ثلاث اجتماعات تداولية برئاسة الدكتور (كاظم جعفر) مستشار في المكتب الاستشاري وحضور ممثلين الدوائر ذات العلاقة متمثلة بـ (الدائرة القانونية / قسم التشريع والمشورة القانونية / السيد كرار قصي كريم بهيه وقسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم / السيدة

زينب عطوان فرج والدائرة الفنية / قسم ادارة تنظيم شؤون النقل البري / السيد عامر مجيد كامل ، وقسم التعاون الدولي / السيدة سونيا اسيل عودة والامانة التنفيذية للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا / السيد علي احمد محمود).

٢- وبعد المناقشة والمداولة بخصوص مسودة التعليمات آنفة الذكر تم التوصل الى اعادة صياغتها الى (ضوابط تنظيم اعمال النقل متعدد الوسائط) وبما تنسجم مع اتفاقية متعدد الوسائط بين الدول العربية والمصادق عليها بموجب قانون تصديق الاتفاقية رقم (٤٦) لسنة ٢٠١٣ ، وسيتم اكمال التعديلات عليها واعادتها بالصيغة النهائية ، على ان يسبق ذلك عرضها على التشكيلات ذات العلاقة لغرض الامتثال والتقيد بها من قبل الوزارات والجهات الغير مرتبطة بوزارة ذات العلاقة .

- أجابت الدائرة الفنية / قسم التشريع والمشورة القانونية بكتابها المرقم بالعدد (٢٦٠٢٦) في ٢٠٢٢/١١/١٤ حصلت موافقة السيد الوكيل الفني على احالة (مسودة ضوابط تنظيم اعمال النقل متعدد الوسائط) والتي تم اعدادها في الاجتماع اعلاه وارسال الملاحظات ليتسنى لنا عرضها على السيد الوزير لاقرارها ومن ثم ارسالها الى الامانة العامة لمجلس الوزراء لغرض اقرارها والامتثال والتقيد بها من قبل الوزارات والجهات الغير مرتبطة بوزارة ذات العلاقة .
- تم التاكيد على الدائرة الفنية / قسم التشريع والمشورة القانونية بكتابها المرقم بالعدد (٢٩١٤٠) في ٢٠٢٢/١٢/٢٩ .

٤. اتفاق السكك الحديد الدولية بين الدول العربية

صادق مجلس النواب بجلسته المنعقدة بتاريخ ٢٠١٥/١١/١٢ على الانضمام للاتفاق بموجب القانون رقم (٥٣) لسنة ٢٠١٥ .

❖ تم مفاتحة الدائرة القانونية وقسم التعاون الدولي بموجب مذكرة الأمانة التنفيذية المرقمة بالعدد ٦٣ في ٢٠١٦/٢/٢٥ لمفاتحة وزارة الخارجية / الدائرة القانونية لغرض أعداد وثيقة الانضمام الى الاتفاق وأيداعها لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة أستناداً الى المادة (٤) من نص الاتفاق. وتم التأكيد على الدائرة القانونية بمذكرتنا ١٠١ في ٢٠١٦/٤/١١ لأعلامنا فيما اذا تم أستكمال وثيقة انضمام جمهورية العراق الى الاتفاق أعلاه من قبل وزارة الخارجية / الدائرة القانونية.

❖ بينت الدائرة القانونية في وزارة النقل بمذكرتها المرقمة بالعدد ٥٣٥ في ٢٠١٦/٤/١٧ أجابة وزارة الخارجية / الدائرة القانونية بكتابها ٤/٩/٢٨ في ٢٠١٦/١/٢٨ بأنه سيتم أعداد وإيداع وثيقة انضمام جمهورية العراق الى اتفاق السكك الحديد الدولية في المشرق العربي والملحقين المرفقين به إستناداً الى القانون المرقم (٥٣) لسنة ٢٠١٥ حال نشر القانون في جريدة الوقائع العراقية الرسمية وفقاً للسياقات القانونية المتبعة .

❖ تم توجيه رسالة من السيد وزير النقل / رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة الى سعادة الدكتورة ريماء خلف / وكيلة الأمين العام للأمم المتحدة - الامينة التنفيذية للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (اسكوا) والتي أحييت بموجب كتاب قسم التعاون الدولي المرقم بالعدد ١٥٧١٣ في ٢٠١٦/٤/٢٨ الى وزارة الخارجية / دائرة المنظمات والمؤتمرات الدولية لغرض

تأمين إيصالها الى سفارتنا في بيروت وأيصال الرسالة الى اللجنة أعلاه لغرض اتخاذ الإجراءات اللازمة لإجراء تعديل على المحور رقم س ٤٠ داخل جمهورية العراق ليكون كما يأتي :

(الرمادي - منفذ طربيل بطول ٤٠٠ كم) وذلك بدلاً من المسار السابق (الحقلانية - طربيل بطول ٣٢٥ كم) .

حيث تم إنجاز التصاميم الأولية ودراسة الجدوى الاقتصادية والفنية للمسار الجديد المشار إليه آنفاً منذ عام ٢٠١٠ .

وقد وردنا كتاب وزارة الخارجية / دائرة المنظمات والمؤتمرات الدولية المرقم بالعدد ٢٠١٦/٥/٤٥٧١٥ مرفق مذكرة قسم التعاون الدولي المرقمة بالعدد ٦٣٥ في ٢٠١٦/٥/١٩ بأيصال الرسالة الى سفارتنا في بيروت لأجراء اللازم .

❖ تم التأكيد على الدائرة القانونية في وزارة النقل بموجب مذكرتنا المرقمة بالعدد (٨) في ٢٠١٧/١/٨ لأعلامنا فيما إذا تم أستكمال وثيقة انضمام جمهورية العراق الى الاتفاق أعلاه من قبل وزارة الخارجية / الدائرة القانونية بعد أن تم نشر القانون في جريدة الوقائع العراقية الرسمية بالعدد ٤٣٩٧ الصادر في في ١٥ شباط ٢٠١٦ .

❖ تم مفاتحة وزارة الخارجية / الدائرة القانونية بموجب كتاب الدائرة القانونية في وزارة النقل المرقم بالعدد ٦٣٠٣ في ٢٠١٧/١/١٥ لأعلامنا ما آل اليه الموضوع وتمت الإجابة بمذكرتها المرقمة ٥٨ في ٢٠١٧/١/٣١ ومرفقها كتاب وزارة الخارجية ٤٧١ في ٢٠١٧/١/٢٣ بأن العراق أصبح طرفاً في الاتفاق بعد أيداع وثيقة الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة أستناداً إلى ما جاء بكتاب الممثلة الدائمة لجمهورية العراق / نيويورك ذي العدد ع خ/٨١٨ في ٢٠١٦/٦/٣٠ .

❖ التطورات في عام ٢٠١٨ .

- عدد وطول الوصلات التي تم إنشائها خلال عام ٢٠١٧ : لا يوجد .
- نسبة ما تم تنفيذه من أطوال السكك ٥٠ % .
- التاريخ المتوقع للانتهاء من كامل أطوال السكك : ٢٠٢٥ .

❖ التطورات في عام ٢٠٢٠ .

- كتابنا الى الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية المرقم (٧٨١٧) في ٢٠٢٠/٢/٢ اعلامنا مستجدات الموضوع .
- وردت اجابة الشركة العامة للسكك الحديدية بموجب كتابها المرقم (ع خ / ٢٣/٢٤٩) في ٢٠٢٠/٢/١١ الذي يتضمن (بأنه لا توجد اي مستجدات) .
- مذكرتنا المرقمة (٥١) في ٢٠٢٠/٢/١٧ الى معالي السيد الوزير للفضل بايعاز الى الشركة العامة للسكك الحديدية للتنسيق مع الجهات المعنية في تنفيذ هذه الاتفاقية وتقديم تقرير عن ماهي المشاكل والمعوقات التي تعترض طريق تنفيذها والمقترحات، ليتسنى لنا عرضها في اجتماعات اللجنة الوطنية للاسكوا واتخاذ الاجراء المناسب بشأنها .
- مذكرة المرقمة (١١٣٠) في ٢٠٢٠/٢/٢٤ من مكتب الوزير الى الدائرة القانونية / السيد المدير العام نسب سيادته : (القانونية : بيان الرأي / لطفاً) .

- المذكرة المرقمة (٣٦) في ٢٠٢٠/٣/٢ من الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية الى قسمنا التي تتضمن طلب الأوليات الخاصة بموضوع مدار البحث .
- مذكرتنا الى الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية المرقمه (٧٢) في ٢٠٢٠/٣/٤ نرافق بها صور كتبنا الخاصة بالموضوع .
- مذكرتنا الى الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية المرقمه (٢٨) في ٢٠٢٢/١/٢٧ يتضمن اعلامنا اجراءاتهم اللاحقة بخصوص الاتفاقية .
- المذكرة المرقمة (٢٥) في ٢٠٢٢/٢/٦ من الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية الى قسمنا التي تتضمن طلب الأوليات الخاصة بالموضوع.
- مذكرتنا الى الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية المرقمه (٤٩) في ٢٠٢٠/٢/١٠ تم تزويدهم كافة الأوليات .

❖ التطورات في عام ٢٠٢١ .

- لا توجد اي تطورات .

❖ التطورات في عام ٢٠٢٢ .

- ❖ المذكرة المرقمة (٢٥) في ٢٠٢٢/٢/٦ من الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية الى قسمنا التي تتضمن طلب الأوليات الخاصة بالموضوع.
- ❖ مذكرتنا الى الدائرة القانونية / قسم الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الدولية المرقمه (٤٩) في ٢٠٢٠/٢/١٠ تم تزويدهم كافة الأوليات .

الفصل الثامن

لجنة النقل واللوجستيات في الاسكوا

الفصل الثامن : لجنة النقل واللوجستيات في الاسكوا

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)
لجنة النقل واللوجستيات/الدورة الثالثة والعشرون
الإسكندرية / مصر / ٢٠-٢١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٢

قضايا المتابعة

١. تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثانية والعشرين.
٢. نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية/ آخر التطورات.
٣. المستجدات في قطاعات النقل واللوجستيات في الدول الأعضاء.

كلمة العراق في اجتماع لجنة النقل واللوجستيات الدورة الثالثة والعشرون

المقامة في مصر / الإسكندرية للفترة ٢٠-٢١ تشرين الأول ٢٠٢٢

السادة الحضور الكرام ...
السلام عليكم ورحمة الله وبركاته ... يسعدني ويشرفني ان أكون بينكم في لقاءكم هذا ونياباً عن معالي وزير النقل العراقي ناصر بندر الشبلي / رئيس اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا ، انقل تحيات معاليه وشكرنا لدعوتكم الكريمة واستضافتنا في بلدنا الثاني مصر الشقيقة والشكر للاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لاستضافتها هذا الاجتماع. سادتي الكرام في جعبة العراق الكثير ولكن سأحاول ايجاز المداخلة كي لا أطيل عليكم وافصح المجال لمداخلات السادة المشاركين . حيث سبق وان قدمنا تقريراً مفصلاً عن التطورات الحاصلة في مجال النقل واللوجستيات الى منظمة الاسكوا .
واتطرق في مداخلتنا الى ...

اولاً : تطورات النقل في الموانئ العراقية :

- ١- اكمال مراحل بناء ميناء الفاو الكبير وهناك خمسة مشاريع للبنى التحتية في الميناء وهي :
 - ١- انشاء هياكل ارصفة محطة الحاويات .
 - ٢- انشاء قناة ملاحية ومدخل الميناء وصولاً الى عمق ٨،١٩ م .
 - ٣- مشروع طرق مدخل الميناء بطول ١٦ كم .
 - ٤- انشاء الطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير الى ميناء ام قصر مزدوج وبطول ٦٢ كم.
 - ٥- نفق خور الزبير المغمور ويعد الأول من نوعه في الشرق الأوسط ويشمل انشاء الطريق المغمور مع منحدرات الاقتراب والاتصال بالطريق الرابط بين ميناء الفاو الكبير وام قصر.
- ب- استمرار العمل في ساحة ام قصر الترحيبية وساحة الكشف الكمركي وهي بمساحة مليون ونصف متر مربع.

ج - الشركة العامة للنقل البحري قائمة في تطبيق مؤشر كفاءة الطاقة للسفن والذي هو عبارة عن مقياس قدمته المنظمة البحرية الدولية لتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري من السفن وهو مقياس متعلق بالتصميم الفني للسفينة .

ثانياً : تطورات النقل البري

١- النقل الدولي العابر للترانزيت

- انهدت اللجنة المركزية العليا التي يترأسها السيد وزير النقل اعمالها المتمثلة بإقرار الضوابط والتعليمات الخاصة بالنقل البري للبضائع وفق آلية الترانزيت .
- الشركة العامة للنقل البري ماضية لانضمام العراق لاتفاقية (TIR) شرط حفظ حقوق الشركة وذلك بعد ان تم اقرار قانون الانضمام الى اتفاقية (TIR) من قبل الجهات المعنية ونشره في جريدة الوقائع العراقية.

٢- النقل الدولي عبر الحدود

- تم تزويد هيئة المنافذ الحدودية بالروابط الالكترونية الخاصة بقطع المنافيس حيث سبق وان قامت الشركة العامة للنقل البري بتطبيق القطع الالي للمنافيس.
- التشريع والمصادقة قانون لانضمام العراق الى اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) لسنة ١٩٧٥ والتي نشرت في جريدة الوقائع الرسمية ليتم بعدها توقيع صك الانضمام وتخويل السيد وزير الخارجية للتوقيع والاجراءات مستمرة.
- يتم حالياً استخدام المنافذ الحدودية العراقية كممرات امنة للتجارة الحرة والمساعدات الانسانية ويتجلى ذلك من خلال عبور المساعدات الإنسانية الى الشعب اللبناني عبر منفذ القائم الحدودي مروراً بالأراضي السورية كما سبق وان تم اعتماد المنفذ المذكور كمنفذ رسمي لمرور المساعدات الإنسانية للشعب السوري.
- يخوض الجانب العراقي حالياً المراحل الاخيرة من المباحثات مع المنظمة الدولية للامم المتحدة حول انشاء برنامج وقائي لمكافحة التهريب ومراقبة الحاويات (CCP) والذي سيتم تشغيله من قبل مكتب الأمم المتحدة (UNODC) المعني بالمخدرات والجريمة.
- تعمل هيئة المنافذ الحدودية ومن خلال مشاريعها المستقبلية وبهدف تطوير الحركة التجارية والانفتاح على الدول المجاورة فتح منفذ جميمة الحدودي مع الجانب السعودي.

٣- النقل البري على السكك الحديدية

- متابعة اعمال تنفيذ مشروع قطار بغداد المعلق .
- تطوير السكك الحديدية و أنقاذ البنية التحتية للسكك لمواكبة التطور في البلدان المجاورة ودول العالم ودراسة الجدوى الاقتصادية لتطوير شركة السكك الحديدية وبما يمتلكه العراق من المواد الاساسية لمد خطوط السكك (حديد السكة ، المفاصل ، العوارض) اضافة الى حجر التحكيم وكذلك توفر الخبرات والايدي العاملة.
- تطوير خطوط سكك العراق بصورة عامة وخصوصا التي تخص الميناء الجاف (الخط الرابط بين ميناء الفاو في البصرة والى الحدود التركية).

- اكمال خطوط السكة المتضررة من الارهاب (بيجي - حقلانية) (وحقلانية - قائم).
- تم اعادة تأهيل الخط السككي بين بغداد – الموصل وتهيئة البنى التحتية لازدهار حركة النقل بين وسط وشمال العراق لما له الاثر الكبير لتأهيل سكك حديد العراق (القيارة - موصل).
- زيادة طاقات النقل لعام ٢٠٢٢ عن عام ٢٠٢١ بنسبة (٣١ %) وانخفاض طاقة نقل للبضائع لعام ٢٠٢٢ عن ٢٠٢١ بنسبة (٧٢%) وذلك بسبب انتهاء العقد المبرم مع الشركة العامة للمنتجات النفطية وتم تجديد العقد بتاريخ ٢٠٢٢/٥/١٢ .

رابعاً - تطورات النقل الجوي والمطارات

١. ما يتعلق في القطاع الجوي :-

- اتخذت الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية عدد من الاجراءات لغرض رفعها من قائمة الحظر الاوربية ومنها حضور اجتماع مع المفوضية الاوربية عبر تقنية webex بتاريخ ٢٠٢٢/٥/٤ لمناقشة التقييم الذي اجرته الجهات المعنية للمعلومات والوثائق التي قدمتها الشركة وسلطة الطيران المدني حيث اشاد الجانب الاوربي بالتطور الملحوظ في الاجراءات الفنية للجانب العراقي واجاباته المنظمة على استفسارات المفوضية الاوربية ألا ان هذا التطور لم يرتقي الى مرحلة رفع الحظر الأوربي.
- فيما يخص الشركة العامة لخدمات الملاحة الجوية تم اعادة تصميم الاجواء العراقية لاضافة ممرات جديدة داخلية وخارجية لدول الجوار وتفعيل منظومة الـ (PBN) لعموم العراق لتقليل الفصل الافقي في الممرات الجوية.
- استعدادات حثيثة لاكمال كافة متطلبات فتح منفذ مطار كركوك الدولي.

تطبيق التقنيات الحديثة

- تم مخاطبة البنك المركزي العراقي لغرض اطلاق مبادرة تمويل (قروض بدون فائدة) لشراء السيارات الصديقة للبيئة (الكهربائية والهجينة) ليتم اقتنائها من قبل الموظفين .
- تجهيز ونصب وتشغيل منظومة ميكروية حديثة لموانئ العراق مع المواد الاحتياطية ، مع فقرة ضمان منظومة ميكروية (IP) حديثة لموانئ العراق مايكروف بسعة (١) كيكا بايت.
- الاستمرار باستخدام البرامج الحديثة في أعمال المسوحات الموقعية والتصاميم للطرق والجسور كجهاز المحطة الشاملة (Total station) ونظام المواقع التفاضلي والبرامج التصميمية للطرق والجسور وكذلك استخدام نظام (GIS & HDM4) في أعمال تأهيل وصيانة الطرق.

مشاريع هامة :

- مشروع ال (BRT) مسار الباصات السريع تم الاجتماع مع امانة بغداد وعمليات بغداد والمرور العامة والشركة العامة للمسافرين والوفود لبحث تطورات المشروع وتطبيقه على ارض الواقع.
- مشاريع اعادة تأهيل الموانئ المرحلة الثانية في ميناء خور الزبير الممول من قبل الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA) حيث كانت نسبة الانجاز لغاية ٢٠٢٢/١/٣١ (٨٩,٥%) واصبحت لغاية ٢٠٢٢/٦/٣٠ (٩٢%) اي ارتفعت نسب الانجاز (٢,٥%).
- تأهيل قطاع الموانئ / المرحلة الثانية (القرض الياباني) : - اعمال انشاء وبناء الرصيف النفطي مستمر وبوتيرة متصاعدة.
- (٤٠) محطة وزن قيد استكمال إجراءات .

خطط ومشاريع مستقبلية:

- ١- مشروع خط سكة حديد بصرة - فاو.
- ٢- مشروع انشاء خط السكة الرابط بين ميناء الفاو الكبير والحدود التركية.
- ٣- طلبت وزارة النقل من الامانة العامة لمجلس الوزراء تأسيس شركة عامة للمطارات وربطها بالوزارة كما طلبت اعادة ربط سلطة الطيران المدني.
- ٤- تأهيل الأرصفة من ميناء خور الزبير الى ميناء ام قصر.
- ٥- مقترح انشاء الطريق الحلقي الرابع حول محافظة بغداد .

تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الثانية والعشرين

موجز

نفذت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) منذ الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات التي عُقدت في القاهرة يومي (٦ و ٧) كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٢١ ، مجموعة من الأنشطة المقررة في إطار برنامج عملها في مجال النقل واللوجستيات ، وتنفيذاً للتوصيات التي وجهتها إليها اللجنة في تلك الدورة ، واستجابةً لطلبات الدول الأعضاء في إطار برنامج التعاون الفني . وخلال الفترة نفسها، شاركت الأمانة التنفيذية للإسكوا في عدد من الاجتماعات والمؤتمرات الرامية إلى التوعية بأهمية قضايا النقل واللوجستيات في تحقيق التنمية المستدامة ونشر المعرفة بشأن الأنشطة والخدمات التي تضطلع بها الإسكوا في هذا الصدد.

تتضمن هذه الوثيقة عرضاً موجزاً لتلك الأنشطة وأبرز المخرجات المتصلة بها. ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى الاطلاع على هذه الوثيقة وتقديم الملاحظات والمقترحات.

مقدمة

١- تندرج أنشطة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) المتعلقة بالنقل واللوجستيات ضمن برنامجها الفرعي ٣ ، المعني بالازدهار الاقتصادي المشترك، من خطتها البرنامجية لعام ٢٠٢٢.

٢- تتضمن هذه الوثيقة عرضاً للأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات التي اضطلعت بها الأمانة التنفيذية للإسكوا خلال الفترة من كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢١ إلى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٢٢ ، أي منذ الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل، التي عُقدت في القاهرة يومي ٦ و ٧ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢١ . كما تتضمن الوثيقة عرضاً موجزاً لأنشطة التعاون الفني التي نفذتها الأمانة التنفيذية للإسكوا بناءً على طلبات الدول الأعضاء خلال الفترة نفسها ، ولما اتخذته الأمانة التنفيذية والدول الأعضاء من تدابير تنفيذاً للتوصيات الصادرة عن اللجنة في الدورة الثانية والعشرين.

أولاً - الأنشطة المدرجة في برنامج عمل الإسكوا لعام ٢٠٢٢ في مجال النقل واللوجستيات

أوراق العمل والدراسات والوثائق

٣- في ما يلي أهم الأوراق التي أنجزت خلال الفترة الماضية ، وهي كلها معروضة على لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الحالية.

١- **نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية (آخر التطورات)**
(E/ESCWA/C.5/2022/4)

٤- في إطار جهود الأمانة التنفيذية للإسكوا الرامية إلى تطوير نظام النقل المتكامل في الدول العربية (إتساس)، تستعرض هذه الوثيقة التطورات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية خلال عام ٢٠٢٢. وتقدم الوثيقة أيضاً توصيات للدول الأعضاء من أجل زيادة استفادتها من المشروع ، وإحراز تقدم أكبر في تطوير نظام النقل المتكامل في الدول العربية.

٢- **استخدام الهيدروجين في قطاع النقل (واقع المنطقة العربية)**
(E/ESCWA/C.5/2022/5)

٥- تناقش الورقة استخدام الهيدروجين كمصدر للطاقة في قطاع النقل ، متناولة الخصائص الفنية ومزايا المصدر بالإضافة إلى إمكانية الإنتاج والاستخدام في المنطقة العربية حالياً ومستقبلاً.

٣- **سلاسل الكتل واللوجستيات (الفرص المتاحة للمنطقة العربية)**
(E/ESCWA/C.5/2022/6)

٦- تستعرض الورقة استخدام تكنولوجيا سلاسل الكتل في قطاع اللوجستيات، والمزايا التي توفرها، وكيف يمكن للدول العربية الاستفادة منها في معالجة أوضاع القطاع وتحسين كفاءته.

٤- **السياسات المبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية**
(E/ESCWA/C.5/2022/7)

٧- تناقش هذه الورقة آخر مستجدات السلامة المرورية في العالم والمنطقة العربية ، وواقع تنفيذ أنشطة عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة المرورية (٢٠٢١-٢٠٣٠) ، ومستلزمات إعداد وتنفيذ سياسات مبنية على أدلة لتحسين السلامة المرورية ، والنتائج المرحلية للمشروع الذي تنفذه الإسكوا في هذا المجال بتمويل من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية.

٥- إعداد مهن النقل في المنطقة العربية وتحديات المستقبل
(E/ESCWA/C.5/2022/8)

٨- تناقش هذه الورقة واقع إعداد مهنيي النقل في المنطقة العربية، والاتجاهات الكبرى في القطاع وانعكاساتها على مهن النقل في المستقبل ، وما يتطلبه ذلك من سياسات ليلائم إعداد مهن النقل التحولات المستقبلية المتوقعة.

ثانياً - أنشطة التعاون الفني

١- اضطلعت الإسكوا، منذ الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ، بعدد من أنشطة التعاون الفني، منها ما نُفذ بناءً على طلبات محددة من الدول الأعضاء ومنها ما نفذته على المستوى الإقليمي استجابةً لتوصيات اللجنة في تلك الدورة أو دورات سابقة.

١- ورشة عمل بشأن نتائج دراسة ربط النقل الداخلي وتنفيذ أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل في لبنان
(بيروت، ١٨ كانون الثاني/ يناير ٢٠٢٢)

٢- عقدت الإسكوا ورشة العمل هذه لعرض نتائج دراسة ربط النقل الداخلي المستدام وتنفيذ أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل في لبنان ومناقشتها مع الأطراف المعنية في البلد ، ومن ثم تقييم ركائز الاستدامة وأداء المعابر البرية.

٢- دعم وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية في إعداد مشروع قانون النقل المتعدد الأنماط

٣- قدّمت الإسكوا ، خلال الفترة ما بين كانون الأوّل/ ديسمبر ٢٠٢١ وآذار/ مارس ٢٠٢٢ ، دعماً فنياً لوزارة النقل في الجمهورية العربية السورية في إعداد مشروع قانون النقل المتعدد الأنماط . وشملت جهود الدعم التي قدمتها لإسكوا مراجعة المسودات المتتالية لمشروع القانون واقتراح تعديلات لتحسينه.

٣- بناء قدرات وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية مجال التخطيط الاستراتيجي لتكامل قطاعات النقل المختلفة مع التنمية الاقتصادية والاجتماعية
(دمشق / ١٠-٣١ آذار/ مارس ٢٠٢٢)

٤- في إطار جهود التعاون الفني مع وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية ، نظمت الإسكوا سلسلة ورشات عمل تدريبية حول التخطيط الاستراتيجي ، وذلك في الأيام التالية:

• ١٠ آذار/ مارس ٢٠٢٢ : تعريف المشاركين بمنهج النظم كإطار مفاهيمي للتعامل مع الظواهر المعقدة، مثل النقل، واستعراض المعارف والطرائق والأدوات المستخدمة في التخطيط الاستراتيجي للنقل.

• ١٦ آذار/ مارس ٢٠٢٢ : مراجعة دراسة النقل المتعدد الأنماط في الجمهورية العربية السورية الصادرة في عام ٢٠٠٨ وتعريف المشاركين بكيفية إدراج مؤشرات النقل عند صياغة خطط التنمية المستدامة، مع أخذ أهداف التنمية المستدامة في الاعتبار.

• ٢٤ آذار/ مارس ٢٠٢٢ : تعريف المشاركين بالتكنولوجيا الحديثة والناشئة ودورها في رسم الملامح المستقبلية لقطاع النقل وإدارته، وإجراء مراجعة مشتركة لأضرار قطاع النقل بعد عام ٢٠١١ وتقييم الوضع الراهن.

• ٣١ آذار/ مارس ٢٠٢٢ : تفاعل مع المشاركين لرسم خارطة طريق التعافي لقطاع النقل في الجمهورية العربية السورية، وآفاق التطوير المتكامل لأنماط النقل بخدمة التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

٤- ورشة عمل تدريبية حول تطبيق النظم المتقدمة لإدارة حركة المرور في المدن الفلسطينية (بيروت، ٢٥-٢٦ أيار/ مايو ٢٠٢٢)

٥- في إطار التعاون الفني مع وزارة النقل في دولة فلسطين، نظمت الإسكوا، لفريق من الوزارة، ورشة عمل حول مكونات الأنظمة المتقدمة لإدارة المرور ومسار تطبيقها. وتضمنت الورشة عروضاً متعددة، منها ما تناول الدراسات اللازمة لضطلاع بها قبل طلب تمويل مشاريع من صناديق التنمية. واستفاد المشاركون من الاطلاع على التجربة المشابهة لإنشاء مركز مراقبة حركة المرور في بيروت.

٥- ورشة عمل حول الجمارك الإلكترونية من أركان تيسير التجارة (عمان، ٢٥-٢٦ أيار / مايو ٢٠٢٢)

٦- ناقشت الورشة تطورات التكنولوجيا المستخدمة في الجمارك وآفاق تطورها واستخدامها لتحسين الكفاءة والشفافية. ومكنت ورشة العمل، من خلال العروض التقديمية التي قدمها خبراء الإسكوا ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والمناقشات اللاحقة المشاركين من تحسين مهارات تيسير التجارة الذي تضطلع به الجمارك.

**٦- تنسيق تقديم مشاريع السلامة المرورية من الدول العربية لإعلان عام ٢٠٢٢
لصندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية
(نيسان/ أبريل - آب / أغسطس ٢٠٢٢)**

٧- إثر صدور الإعلان الجديد لصندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية بتاريخ ٧ نيسان/ أبريل ٢٠٢٢ لتقديم مقترحات مشاريع للنظر بتمويلها لتحسين السلامة المرورية، قامت الإسكوا بمخاطبة نقاط الاتصال الوطنية للإسكوا في الدول الأعضاء لطلب استلام مقترحات المشاريع، وبدعمها في صياغتها. وبعد الاطلاع على كافة المشاريع التي أرسلت إلى الإسكوا، تم رفع خمسة منها تتوافق مع المعايير المطلوبة إلى الصندوق.

**٧- ورشة عمل حول استخدام البيانات الموثوقة لتحسين السلامة المرورية
(افتراضيا، ٥ تموز / يوليو ٢٠٢٢)**

٨- اطلع المشاركون في الورشة على:

- الإعلان السياسي للاجتماع رفيع المستوى بشأن السلامة المرورية الذي عقدته الجمعية العامة للأمم المتحدة يومي ٣٠ حزيران/ يونيو و ١ تموز/ يوليو ٢٠٢٢.
- مبادرة الإسكوا لإنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية ، على أساس المذكرة المفاهيمية التي أقرتها الدورة الثانية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات.
- موجز عن الدراسة الاستقصائية التي ستعد في إطار مشروع صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية من أجل معرفة حالة إدارة السلامة المرورية ، وتسجيل حوادث الطرق وتحليلها في البلدان العربية.

**٨- ورشة عمل حول مسوح إدارة السلامة المرورية ونظم بياناتها
(افتراضيا، ١٨ تموز / يوليو ٢٠٢٢)**

٩- هدفت ورشة العمل إلى مساعدة منسقي البيانات وسياسات السلامة المرورية في البلدان العربية في ملئ الاستبيان الذي أرسلته الإسكوا بشأن إدارة السلامة المرورية من أجل التعرف على واقع إدارة السلامة المرورية في المنطقة، وتسجيل صدمات المرور وتحليلها.

ثالثاً- المشاركة في نشاطات ومؤتمرات مختلفة لتبادل المعارف ورفع الوعي

١- مؤتمر الأمم المتحدة لتمويل السلامة المرورية (نيويورك واقتراضياً، ٣ كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٢١)

١٠- شاركت الإسكوا عن بُعد في المؤتمر الذي نظّمته الجمعية العامة للأمم المتحدة حول تمويل السلامة المرورية، وكانت قد ساهمت في المسح الذي أجراه مكتب المبعوث الخاص للسلامة المرورية للأمين العام للأمم المتحدة لتحري واقعا لإنفاق المخصص لتحسين السلامة المرورية في الموازنات السنوية لمختلف الدول، حيث تمّ بهذا الصدد استلام إجابات من كلّ من الأردن والبحرين.

٢- المشاركة في اجتماع شراكة الأمم المتحدة للسلامة المرورية (اقتراضياً، ٩ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٢١)

١١- شاركت الإسكوا في اجتماع شراكة الأمم المتحدة للسلامة المرورية، وعرضت نبذة عن واقع السلامة المرورية في البلدان العربية والجهود التي بذلتها الإسكوا في هذا المجال.

٣- جلسة خاصة حول دور التكنولوجيا والابتكار في تطوير النقل البري في الدول العربية خلال منتدى التعاون الرقمي والتنمية (٢٠ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٢١)

١٢- شاركت الإسكوا في منتدى التعاون الرقمي والتنمية لعام ٢٠٢١ في جلسة خاصة حول التكنولوجيا والنقل، حيث استعرضت التأثيرات المتبادلة بين قطاع النقل والابتكارات التكنولوجية عبر التاريخ وتطرقت إلى عوامل التغيير الناشئة في هذا المجال، وقدمت مقترحات للسياسات اللازمة لمواكبة الحكومات للمستجدات التكنولوجية المرتقبة وتأثيراتها على النقل.

٤- الجلسة المتخصصة العاشرة للمنتدى العربي للتنمية المستدامة حول تحديات وفرص التحولات التكنولوجية في قطاع النقل في المنطقة العربية (بيروت، ١٧ آذار/ مارس ٢٠٢٢)

١٣- ضمن أنشطة المنتدى العربي للتنمية المستدامة الذي عُقد في بيروت من ١٥ إلى ١٧ آذار/ مارس ٢٠٢٢، نظّمت الإسكوا جلسة خاصة حول تحديات وفرص التحولات التكنولوجية في قطاع النقل في المنطقة العربية، بمشاركة عدد من المختصين والمعنيين من الاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد الدولي للنقل الطرقي والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البري وشركات النقل في المنطقة العربية.

٥- ورشة العمل حول سلامة المرور في بلدان المشرق العربي (افتراضياً ، ٢٤ أيار/ مايو ٢٠٢٢)

١٤- ساهمت الإسكوا في ورشة عمل عقدها البنك الدولي حول سلامة المرور في بلدان المشرق العربي ، والتي شملت الأردن ودولة فلسطين والعراق ولبنان . وقدمت مداخلة حول واقع سلامة المرور في المنطقة العربية ونتائج عقد عمل الأمم المتحدة الأول للسلامة المرورية (٢٠١١-٢٠٢٠) والجهود التي تبذلها الإسكوا في هذا المجال عبر الدعم الفني والمبادرات والمشاريع الإقليمية.

رابعاً- مستوى تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثانية والعشرين

١٥- أصدرت لجنة النقل واللوجستيات في ختام أعمال دورتها الثانية والعشرين مجموعة من التوصيات ، بعضها موجه إلى الدول الأعضاء والبعض الآخر إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا . ويتضمن هذا القسم عرضاً موجزاً لما تم تنفيذه بشأن تلك التوصيات.

ألف - التوصيات الموجهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا

١٦- وجهت الأمانة التنفيذية للإسكوا في ١٨ تموز / يوليو ٢٠٢٢ رسالة إلى الدول الأعضاء طلبت فيها تقارير موجزة عن التطورات في مشاريع وسياسات النقل ، ولا سيما الإجراءات المتخذة لتخفيف الآثار الناجمة عن الحرب في أوكرانيا . فتلقت ردوداً من كلٍّ من الأردن ، والبحرين ، والصومال ، والعراق ، والمغرب. واستُخدمت هذه الردود لعرض الإجراءات التي اتخذتها هذه الدول استجابةً لتوصيات لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثانية والعشرين الواردة أدناه.

التوصية (أ)

الترحيب بالتقدم الذي أحرزته الأمانة التنفيذية للإسكوا في تنفيذ أنشطة برنامج عملها في مجال النقل واللوجستيات، وأنشطة التعاون الفني ، والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها الحادية والعشرين ، وكذلك بالتوجه نحو تحويل المعارف التي تنتجها في مجال النقل واللوجستيات إلى منصات وأدوات إلكترونية ، يستطيع صانعو وصانعات القرار الاستفادة من تطبيقاتها المختلفة.

إجراءات التنفيذ

لا تنطوي هذه التوصية على إجراءات تنفيذ.

التوصية (ب)

الاستفادة مما توفره فرصة إعادة تصميم سلاسل الإمداد العالمية الناتجة عن جائحة كوفيد-١٩ ، وذلك من خلال محاولة توفير البدائل للسلاسل الممتدة والطويلة ، والاستعانة بخبرات الإسكوا في تحديد هذه الفرص لكل بلد على حدة حسب الحاجة.

إجراءات التنفيذ

لم ترد أي تفاصيل من الدول الأعضاء حول توفير البدائل للسلاسل الممتدة والطويلة، كما ولم ترد إلى الإسكوا طلبات دعم بهذا الشأن خلال العام الماضي.

التوصية (ج)

دراسة الآثار المتوقعة للتغيرات الاقتصادية والتكنولوجية على قطاع النقل والاقتصاد الوطني، ووضع الاستراتيجيات اللازمة للتعامل معها والاستفادة منها.

إجراءات التنفيذ

ذكر المغرب أنه قدم دعماً استثنائياً مباشراً لمهنيي قطاع النقل الطرقي، بما في ذلك النقل العمومي للمسافرين والنقل في العالم القروي والنقل لحساب الغير والنقل السياحي والنقل بواسطة سيارات الأجرة أو الحافلات الحضرية، للتخفيف من الآثار الناجمة عن الحرب في أوكرانيا. واتخذ المغرب أيضاً التدابير الضرورية لاعتماد نظام "مقايضة أئمة النقل الطرقي وأسعار المحروقات"، الذي سيمكن من مراجعة عقود النقل المبرمة بين الناقل والشاحن كلما طرأ تغيير على سعر المحروقات بين التاريخ الذي تم فيه الاتفاق على ثمن خدمة النقل والتاريخ الذي تم فيه تقديم عملية النقل نفسها.

وذكر الصومال أن الجفاف المتفاقم والصراع في أوكرانيا وعوامل أخرى أدت إلى ارتفاع سعر القمح والنفط بنسبة (٣٠٠) في المئة، وقد نزح الآلاف داخليا ولجأوا إلى المخيمات للحصول على الطعام. وازداد عدد الجياع والذين يعانون من سوء التغذية، لا سيما من النساء والأطفال. وهناك قلق شديد من ازدياد تفاقم الوضع بعد نفاذ الدعم.

التوصية (د)

الاستمرار في تطوير سياسات النقل بجميع أنماطه، مع مراعاة معايير الاستدامة في مجال النقل البري، واستخدام المنصة التي أنشأتها الإسكوا وشركاؤها لهذا الغرض والمزمع إطلاقها في أوائل عام ٢٠٢٢.

إجراءات التنفيذ

يعد الصومال برنامجاً لتقييم احتياجات قطاع النقل على الأجلين القصير والمتوسط، وتحديد الاستثمارات اللازمة لتطويره. وستستخدم نتائج التقييم لصياغة سياسة قطاعية واتخاذ تدابير مؤسسية وتمويلية. وأشارت حكومة الصومال في ردها إلى أنها تستخدم نهجاً تشاركياً وتشاورياً مع جميع أصحاب المصلحة.

التوصية (هـ)

مواصلة متابعة تنفيذ مقاصد التنمية المستدامة ذات الصلة بالنقل واللوجستيات على المستوى الوطني، والاستعانة بخبرات الإسكوا في هذا المجال بحسب الحاجة.

إجراءات التنفيذ

لم ترد أي تفاصيل من الدول الأعضاء حول مستوى تنفيذ هذه التوصية، ولم ترد للأمانة التنفيذية طلبات للدعم في هذا المجال.

التوصية (و)

السعي إلى إيجاد التوازن المناسب بين مشاريع البنية التحتية للنقل وتحديث وتطوير السياسات المتصلة به، لإيجاد التكامل المطلوب بين المجالين.

إجراءات التنفيذ

لم ترد أي تفاصيل من الدول الأعضاء حول مستوى تنفيذ هذه التوصية.

التوصية (ز)

موافاة الإسكوا بأسماء المنسقين الوطنيين لمشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية، إن لم يجر ذلك بعد، كي يُصار إلى متابعة الدورات التدريبية وملئ بيانات المنصة لعام ٢٠٢٢.

إجراءات التنفيذ

جرى تعديل بعض أسماء المنسقين الوطنيين، كما جرى تعيين منسقين وطنيين لأول مرة في مصر، ولكن لم ترد أي تسمية بعد من كلٍّ من الإمارات العربية المتحدة، والجزائر، والسودان، والصومال، واليمن.

التوصية (ح)

العمل على الانتقال الجماعي إلى تطبيق النسخة الإلكترونية من اتفاقية النقل البري الدولي - التير، لا سيما في حالة الدول التي تقع على ممرات برية متصلة للنقل البري العابر، واعتماد خارطة طريق مشتركة لتحقيق هذا الهدف.

إجراءات التنفيذ

لم ترد أي تفاصيل من الدول الأعضاء حول مستوى تنفيذ هذه التوصية.

التوصية (ط)

الاستمرار في بذل الجهود لتحسين السلامة المرورية مع الأخذ في الاعتبار قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة (٧٤/٢٩٩) المؤرخ ٣١ آب / أغسطس ٢٠٢٠ بشأن "تحسين السلامة على الطرق في العالم".

إجراءات التنفيذ

ذكر المغرب أنه يعمل على تقييم المخطط الخماسي الأول ٢٠١٧-٢٠٢١ بشأن السلامة المرورية وإعداد خطة عمل للفترة ٢٠٢٢-٢٠٢٦ في ضوء عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة المرورية ٢٠٢١-٢٠٣٠. وانتهى البلد من إعداد مجموعة من النصوص التشريعية

والتنظيمية الهادفة إلى تقوية القوانين في مجالات تعليم القيادة وتسجيل المركبات ذات محرك والمقطورات والغرامات المتعلقة بمدونة السير على الطرقات . ويعمل الصومال على إعداد نهج النظام الأمن للتعامل مع قضايا السلامة المرورية.

التوصية (ي)

إشعار الإسكوا رسمياً برغبة الدول ، إن وُجدت ، في الانضمام إلى مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية ، وتسمية المنسقين الوطنيين لهذا المشروع إن لم يجر ذلك بعد ، والترحيب بالعرض المقدم من قبل المغرب لاستضافة المرصد وفقاً للمعايير التي وضعتها الإسكوا وللإجراءات والنظم المتبعة في الأمم المتحدة.

إجراءات التنفيذ

أعرب كلٌّ من الأردن ، والجزائر ، والجمهورية العربية السورية ، والصومال ، والعراق ، ودولة فلسطين ، وقطر ، ولبنان ، ومصر ، والمغرب عن دعمهم لمشروع المرصد.

باء - التوصيات الموجهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا

التوصية (أ)

الاستمرار في متابعة المستجدات العالمية التي تؤثر على قطاع النقل واللوجستيات ودراسة آثارها وتبعاتها على الدول العربية ، وخاصة مبادرة الحزام والطريق والتطورات التكنولوجية والرقمية.

إجراءات التنفيذ

شاركت الأمانة التنفيذية في العديد من ورش العمل المنظمة من قبل الجهات المختصة في هذا المجال.

التوصية (ب)

إحاطة الدول الأعضاء بشكل دوري بأنشطة وفعاليات الإسكوا حول التطورات في قطاع النقل واللوجستيات في الفترة ما بين انعقاد دورات لجنة النقل واللوجستيات، مع الاستفادة من التواصل الافتراضي في هذا الإطار.

إجراءات التنفيذ

عُقد بتاريخ ٥ تموز/ يوليو ٢٠٢٢ اجتماع افتراضي حول السلامة المرورية ، حيث أُطلعت الأمانة التنفيذية المشاركين حول مجريات الاجتماع الرفيع المستوى حول السلامة المرورية الذي عقده الجمعية العامة للأمم المتحدة في نيويورك يومي ٣٠ حزيران/ يونيو و ١ تموز/ يوليو ٢٠٢٢ ، واجتماعات أخرى مماثلة موثقة في الأجزاء السابقة من هذه الوثيقة.

التوصية (ج)

العمل على تعزيز قدرات الدول العربية على متابعة ورصد التقدم في تنفيذ مقاصد التنمية المستدامة المرتبطة بالنقل واللوجستيات ، وتقديم الدعم اللازم لها بناءً على طلبها.

إجراءات التنفيذ

أدرجت الإسكوا الجوانب المتعلقة بالعلاقة بين النقل والتنمية المستدامة في ورشات العمل لتعزيز القدرات التي نفذتها الإسكوا لصالح وزارات النقل في الجمهورية العربية السورية ، ودولة فلسطين ، ولبنان.

التوصية (د)

بناء القدرات في مجال تطبيق معايير استدامة النقل البري المتصل/الداخلي التي وضعتها الإسكوا وشركاؤها في إطار مشروع النقل المستدام، تمهيداً لاستخدام "المنصة الإلكترونية لمؤشرات استدامة النقل" التي يجري تطويرها لتقييم استدامة النقل البري في البلدان العربية، وتحديد الفجوات في الأداء لمعالجتها.

إجراءات التنفيذ

عقدت الأمانة التنفيذية ورشة عمل مخصصة لعرض ومناقشة نتائج دراسة ربط النقل الداخلي وتنفيذ أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالنقل في لبنان ، وذلك في بيروت ، في (١٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٢٢). ولم تقدم أي دولة أخرى طلب دعم بهذا الشأن.

التوصية (هـ)

متابعة التعاون والتنسيق مع البنك الإسلامي للتنمية لعقد دورات تدريبية للمنسقين الوطنيين لمشروع "نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية" ، دعم استكمال ملئ البيانات المطلوبة لتغذية منصة النظام.

إجراءات التنفيذ

نظمت الإسكوا ورشة عمل عن بُعد في (٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٢٢) لتعريف المنسقين الوطنيين الجديدين على النظام ، وورشة عمل ثانية لجميع المنسقين الوطنيين في (٢٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٢٢) وتنسق الأمانة التنفيذية مع البنك الإسلامي للتنمية لعقد دورات تدريبية لـ ١٠٠ منسقين وطنيين لمشروع " نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في البلدان العربية".

التوصية (و)

التنسيق مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد العربي للنقل البري والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والمنظمة العالمية للجمارك لتنظيم ورشات عمل إقليمية لرفع الوعي بضرورة التحوّل الجماعي إلى النموذج الإلكتروني للاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي

(اتفاقية النقل البري الدولي - التير) ، وتقديم الدعم للدول الراغبة في تنفيذ خارطة الطريق لتطبيق النموذج الإلكتروني للاتفاقية.

إجراءات التنفيذ

شاركت الإسكوا في ورشة العمل التدريبية التي عقدتها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بالتعاون مع البنك الإسلامي للتنمية في الدار البيضاء ، المغرب ، يومي (٢٨ و ٢٩ حزيران / يونيو ٢٠٢٢) حول اتفاقية التير والتير الرقمي واتفاقية عقد النقل الدولي على الطرق والنسخة الرقمية منها ، وقدمت عرضا حول تطبيق نظام التير للنقل العابر في البلدان العربية والفرص المتاحة لتطوير هذه التطبيقات في المستقبل.

التوصية (ز)

متابعة تنفيذ المشروع الرائد الممول من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية بشأن "تعزيز التدخلات القائمة على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في المنطقة العربية من خلال زيادة فعالية وموثوقية جمع البيانات ومعالجتها وتحليلها".

إجراءات التنفيذ

عقدت الأمانة التنفيذية عن بعد في (٥ تموز / يوليو ٢٠٢٢) ، ورشة عمل حول دور البيانات الموثوقة لصدّامات المرور في تطوير وتنفيذ التدخلات المبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في المنطقة العربية. وأجري مسح جديد حول واقع أنظمة إدارة السلامة المرورية وبياناتها في الدول العربية.

التوصية (ح)

استكمال مراحل إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية ، وفق خارطة الطريق المقدمة في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2021/7](https://www.unescwa.org/Portals/0/E/ESCWA/C.5/2021/7) .

إجراءات التنفيذ

عقدت الأمانة التنفيذية اجتماعا أوليا في ٥ آب / أغسطس ٢٠٢٢ مع الوكالة الوطنية المغربية للسلامة الطرقية لاستعراض جوانب استضافة المغرب للأمانة الفنية للمرصد بعد انتهاء فترة الإقلاع اللازمة لتأسيسه.

التوصية (ط)

الاستمرار في بناء الشراكات مع المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال النقل واللوجستيات بهدف إعداد خطط لدعم قدرات الدول العربية في إعداد السياسات وتنفيذها.

إجراءات التنفيذ

تتعاون الإسكوا مع سائر اللجان الإقليمية للأمم المتحدة والاتحاد الدولي للنقل الطرقي وجامعة الدول العربية والاتحادات الفنية للنقل المنبثقة عنها والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وكل من البنك الدولي والبنك الإسلامي للتنمية، في كل ما يتعلق بدعم قدرات الدول العربية في إعداد وتطبيق السياسات والاستراتيجيات والخطط لتطوير النقل المستدام وتحسين سلامة المرور ومواكبة التطورات التكنولوجية في هذا المجال.

نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية (آخر التطورات)

موجز

تقدّم هذه الوثيقة لمحة عن آخر التطوّرات المتعلقة بمشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية ، وتتناول خطة الأمانة التنفيذية للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) لمتابعة العمل على هذا المشروع في المرحلة المقبلة. كما تقدم الوثيقة توصيات للدول الأعضاء من أجل الاستفادة القصوى من المشروع والمضي قدماً في تطوير نظام النقل المتكامل في الدول العربية. ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى الاطّلاع على مضمون الوثيقة والنظر في توصياتها.

مقدمة

- ١- عملاً بتوصية لجنة النقل التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في ختام دورتها الخامسة عشرة ، التي عُقدت في الرباط يومي (٢٧ و ٢٨ كانون الثاني / يناير ٢٠١٥) ، باشرت الأمانة التنفيذية للإسكوا تنفيذ مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية.
- ٢- ويشمل هذا المشروع بناء منصة إلكترونية لمتابعة مكونات نظام النقل المتكامل في الدول العربية وتطويرها ، من خلال إتاحة المعلومات اللازمة لإجراء التحليلات والاستقصاءات الضرورية للتخطيط. كما تمكّن هذه المنصة جهات التنسيق في الدول الأطراف في اتفاقات النقل التي ترعاها الإسكوا (١) من تحديث المعلومات عنها بصورة دورية . وهذه المعلومات والتحليلات تدعم العمل على تأمين التمويل اللازم لتطوير النظام.
- ٣- وتتناول هذه الوثيقة آخر المستجدات في مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية، وخطة الأمانة التنفيذية لمتابعة العمل على المشروع في المرحلة المقبلة . كما تقدّم توصيات للدول الأعضاء بشأن سُبُل الاستفادة القصوى من المشروع والمضي قدماً في تطوير نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية.

(١) هذه الاتفاقات هي اتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية ، واتفاق السكك الحديدية الدولية بين الدول العربية ، ومذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري بين الدول العربية.

أولاً - لمحة عن مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية

٤- بالتعاون مع قوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان (اليونيفيل) ، طوّرت الأمانة التنفيذية للإسكوا في عام ٢٠١٧ نسخة تجريبية من منصة نظام المعلومات الجغرافية لشبكات النقل في البلدان العربية. وقد اقتصرَت هذه المنصة على الدول المشمولة باتفاقات الإسكوا المتعلقة بالنقل (٢).

٥- تبين خلال الفترة التجريبية للمشروع أن النسخة الأولى من المنصة لن تلبّي جميع المتطلبات التقنية لإنشاء وتشغيل نظام المعلومات الجغرافية ، خاصةً من حيث السعة . وهذا الأمر استدعى تحديث المنصة بأدوات وبيئة جديدة.

٦- وبعد انسحاب اليونيفيل من المشروع ، أنشأت الأمانة التنفيذية للإسكوا منصةً جديدةً بالاعتماد على نظام معلومات جغرافية مفتوح المصادر. كما قامت باستخلاص ونقل شبكتي الطرق والسكك الحديدية للدول المشمولة باتفاقات الإسكوا المتعلقة بالنقل من نظام (ArcGIS) المستخدم في النسخة التجريبية إلى نظام (QGIS) المفتوح. وقامت أيضاً بتوسيع شبكتي الطرق والسكك الحديدية لتشمل الدول غير المنضمة إلى اتفاقات النقل التي ترعاها الإسكوا، مع إفساح المجال أمام الدول المعنية لتعديل البيانات الخاصة بها لاحقاً للإبقاء على الطرق وخطوط السكك الحديدية الدولية الرئيسية على المنصة فحسب.

٧- وعقدت الإسكوا اجتماعاً تنسيقياً في (٢٤ نيسان / أبريل ٢٠١٨) مع البنك الإسلامي للتنمية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومركز دراسات النقل لغربي المتوسط (CETMO) للتعاون في إنشاء نظام المعلومات الجغرافية.

٨- وبعد هذا الاجتماع ، وضعت الأمانة التنفيذية جدولاً موحّداً يحتوي على سمات معدلة ومنتكاملة وأكثر شمولاً وتجانساً مع المنصات الإقليمية الأخرى . كما اتّفقت مع جميع المعنيين على إدخال طبقتين جديدتين على المنصة بشأن " المعابر الحدودية " و "المناطق اللوجستية" ، وذلك إضافة إلى الطبقات الخمس الموجودة ، وهي طبقة "المعلومات العامة" على مستوى البلد ككل ، وطبقة "الطرق" ، وطبقة "السكك الحديدية" ، وطبقة "المطارات" ، وطبقة "الموانئ البحرية" . وقامت الأمانة التنفيذية بربط المنصة تقنياً بمخدم سحابي لأنظُم المعلومات الجغرافية (Cloud- GIS) يتيح ميزة التواصل بين المستخدمين عبر الإنترنت من خلال خاصية الملئ الآني (real-time).

(٢) تشمل (١٤) دولة هي : الأردن ، والإمارات العربية المتحدة ، والبحرين ، والجمهورية العربية السورية ، والسودان ، والعراق ، وعمان ، ودولة فلسطين ، وقطر ، والكويت ، ولبنان ، وجمهورية مصر العربية ، والمملكة العربية السعودية ، واليمن .

٩- وبعد عقد عدة اجتماعات بين الإسكوا وشركائها، تم الاتفاق على صيغة لتمويل المشروع من طرف البنك الإسلامي للتنمية الذي ساهم بتمويل ورشتين تدريبيتين للمنسقين الوطنيين : دورة تدريبية أولى عُقدت في ١٠ و ١١ تموز/ يوليو ٢٠١٩، لبناء قدرات المنسقين الوطنيين في إدخال البيانات في المنصة ؛ ودورة تدريبية ثانية لبناء قدرات المنسقين الوطنيين عُقدت يومي ١٨ و ١٩ كانون الأول/ ديسمبر ٢٠١٩ في بيروت وخلصت إلى ضرورة إعداد دليل مفصل للمستخدمين يمكن الاسترشاد به أثناء ملئ البيانات وتحليلها.

١٠- وأعدت الإسكوا، بتمويل من البنك الإسلامي، دليلاً للمستخدمين من جزأين : **الجزء الأول** يشرح كيفية جمع البيانات وإدخالها وكيفية تعديل السمات الوصفية (Attributes) وإنشاء وتعديل العناصر الجغرافية (Features Geometry). أما **الجزء الثاني** ، فيتمحور حول تحليل البيانات وإعداد التقارير، ويعرض لإمكانيات مرئيات البيانات (Data Visualisation) (Capabilities)، واستعلامات البيانات (Data queries) وأدوات تحليلية جغرافية أخرى (Geographical analysis tools) . وأدرجت الإسكوا في هذا الدليل جداول السمات باللغتين العربية والإنكليزية.

١١- ونظمت الإسكوا دورتين تدريبيتين في ٢١ تموز/ يوليو و ١ أيلول/ سبتمبر ٢٠٢٠ للمنسقين الوطنيين حول استكمال ملئ البيانات.

ثانياً- آخر مستجدات المشروع

ألف - إدراج المشروع في المرصد الدولي للبنى التحتية للنقل

١٢- اقترحت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ضم مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية إلى مشروع المرصد الدولي للبنى التحتية للنقل ITIO ، الذي يهدف إلى تحقيق ما يلي:

- تعزيز التعاون بين مختلف مبادرات البنية التحتية للنقل في أوروبا وآسيا.
- تحقيق مفهوم الاقتصاد السلمي وتعظيم الكفاءة من خلال مساعدة الحكومات والمنظمات على تحقيق المزيد مع خفض الإنفاق.
- توفير معطيات ملموسة ودقيقة للحكومات من خلال استضافة البيانات ونتائج الدراسات المواضيعية المختلفة.
- تسهيل الاتصال بين منسقي المبادرة من أجل تبادل المعلومات الأساسية (مواعيد الاجتماعات، وجداول الأعمال، والتقارير، وبرامج ورش العمل، وما إلى ذلك).
- نشر المعرفة المخصصة وأفضل الممارسات، بما في ذلك المعلومات المتعلقة بالمقاولين والاستشاريين.
- تبادل المعلومات حول المشاريع والمبادرات أو المقترحات الأخرى.
- تعزيز التعاون في مشاريع أو مهام أو دراسات وبحوث محددة تتعلق بالبنية التحتية للنقل.

١٣- وقد تمت تجربة نقل الجزء المتعلق بالسكك الحديدية من منصة المعلومات الجغرافية للإسكوا وتحمله على منصة المرصد العالمي للبنى التحتية.

باء - دورات تدريبية للمنسقين الوطنيين

١٤- نظراً لتقاعد بعض المنسقين الوطنيين وانتقال بعضهم إلى وظائف أخرى، قامت الإسكوا بمخاطبة وزارات النقل لتثبيت تسمية منسقين أو تسمية من سقين وطنيين جدد. ونتيجةً لذلك، تمت تسمية منسقين جدد من خمس دول ، ما يستدعي إجراء دورة تدريبية منفصلة لهم ليتمكنوا من مواكبة المشروع.

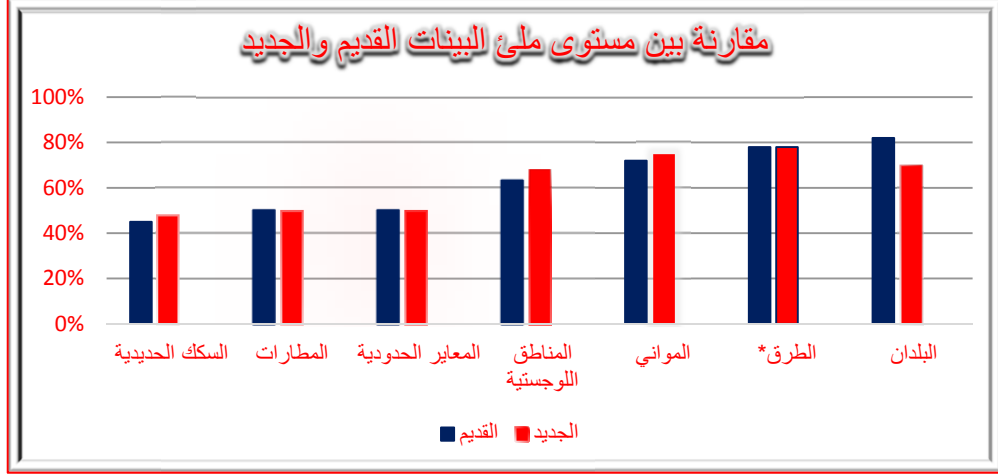
١٥- وعقدت الإسكوا دورة تدريبية عن بُعد في ٦ أيلول/ سبتمبر ٢٠٢٢ لبناء قدرات المنسقين الوطنيين الجدد في إدخال البيانات في منصة نظام المعلومات الجغرافية لشبكات النقل في البلدان العربية. والغاية من هذه الدورة هي تعريف المنسقين الوطنيين الجدد على مكونات نظام النقل المتكامل في الدول العربية وعلى المخدم السحابي لنظم المعلومات الجغرافية-Cloud GIS الذي سيستخدمونه لإدخال البيانات الخاصة ببلدهم.

١٦- وعقدت الإسكوا دورة تدريبية ثانية عن بُعد في ٢٠ أيلول/ سبتمبر ٢٠٢٢ لاستكمال بناء قدرات المنسقين الوطنيين وتقديم عرض مفصل لمستوى ملئ البيانات منذ الدورة السابقة ، وإعطاء محاضرات وتنفيذ أنشطة تطبيقية لتعزيز قدرات ملئ المنصة المكتسبة في الدورة السابقة ، وبناء قدرات التحليل.

جيم - مستوى ملئ البيانات

١٧- في (١ أيلول / سبتمبر ٢٠٢٠) ، بلغ ملئ البيانات ، بغض النظر عن جودة القيم المدخلة ، المستويات المبيّنة بالرسم البياني العامودي باللون الأزرق . وفي ٨١ آب / أغسطس ٢٠٢٢ ، أصبح مستوى ملئ البيانات، بغض النظر عن جودة القيم المدخلة، كما هو مبين بالرسم البياني العامودي باللون الأحمر.

١٨- يُلاحظ انخفاض في مستوى ملئ البيانات في طبقة البلدان بسبب إضافة كل من الجزائر والصومال إلى عضوية الإسكوا وإلى المشروع، من دون توفر معلومات بشأنهما. ويُلاحظ ارتفاع بسيط في مستوى ملئ البيانات في كل من طبقة الموانئ ، وطبقة المناطق اللوجستية ، وطبقة السكك الحديدية . أما بالنسبة لطبقة الطرق المشمولة باتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية الذي ترعاه الإسكوا، وطبقة المعابر الحدودية ، وطبقة المطارات، فمستوى ملئ البيانات لم يشهد أي تغيير.



(* تشير فقط إلى الطرق المشمولة باتفاق الطرق الدولية بين الدول العربية الذي ترعاه الإسكوا.

ثالثاً - المرحلة المقبلة والتوصيات

- ١٩- تسعى الإسكوا حالياً إلى اقتناء نظام معلومات جغرافية شامل لكافة جوانب التنمية الاقتصادية والاجتماعية. ومن المخطط أن يتم إدراج مشروع نظام المعلومات الجغرافية لشبكات ومرافق النقل في المنطقة العربية ضمن خطة النظام المتكامل بحيث يصبح جزءاً منه.
- ٢٠- ويتوجب ضم مخططات الربط السككي والطريقي المعتمدة في جامعة الدول العربية إلى المشروع لاعتمادها خرائط الطرق والسكك الحديدية للدول التي انضمت مؤخراً إلى الإسكوا، والتي لا تتوفر خرائط شبكاتها ضمن اتفاقيات الإسكوا الدولية للطرق والسكك الحديدية.
- ٢١- و تُجدد الأمانة التنفيذية الدعوة إلى كافة الدول الأعضاء لملئ البيانات وحضور الدورات التدريبية، خصوصاً الدول التي لم تقم بعد بتسمية منسقين وطنيين للمشروع، وهي الإمارات العربية المتحدة، والجزائر، والصومال، واليمن.
- ٢٢- وتدعو الأمانة التنفيذية أيضاً إلى زيادة مستويات تغذية المنصة بالبيانات لتحقيق الفائدة المرجوة منها في تحليل أداء شبكات ومرافق النقل في البلدان العربية. وسيتيح ذلك استكشاف مكامن الضعف وتحديد أولويات الاستثمارات اللازمة لتطوير هذه الشبكات بما يعزز الربط في ما بينها لتحقيق المزيد من التكامل الإقليمي.

استخدام الهيدروجين في قطاع النقل (واقع المنطقة العربية)

موجز

يقتصر عمل قطاع النقل اليوم على ناقلات الطاقة الأحفورية لذا لا يمكن اعتبار هذا القطاع مستداماً.

وفي عام ٢٠١٩، كان قطاع النقل مسؤولاً عما يقرب من ٢٧ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة عالمياً، ومعظمها من قطاع النقل البري. لذا فإن فكرة إزالة الكربون من إمدادات الطاقة تكتسب زخماً وذلك بهدف توفير طاقة مستدامة ومتجددة وضمان الأمن العالمي.

هذا الواقع استدعى البحث عن حلول بديلة للوقود ورفع من حجم الاهتمام بالهيدروجين. ولكن التحول الكامل نحو الطاقة المتجددة دونه تحديات رئيسية تتمثل في التكيف التقني وتحقيق التوازن بين العرض والطلب. وإن وجود الهيدروجين، القابل للنقل والتخزين والاستخدام، كمصدر رئيسي للطاقة يمكن أن يعالج هذه التحديات. وفي المنطقة العربية، قدرات إنتاج الهيدروجين متواضعة، غير أن دولاً مثل الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية قد شرعت في تطوير منشآت لإنتاج الهيدروجين، وقد استكشفت بلدان عديدة أخرى قدراتها في هذا المجال. فالتحول إلى اقتصاد قائم على الهيدروجين، لا سيما في قطاع النقل، لن يعود بالفوائد على البيئة وحدها، بل سيضع البلدان أيضاً على قائمة المنتجين الرئيسيين للهيدروجين فيستقطب الاستثمارات والإيرادات الأجنبية. وإن لجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى استعراض المعلومات الواردة في هذه الوثيقة ومناقشة الفرص التي يتيحها استخدام الهيدروجين في قطاع النقل في المنطقة العربية.

مقدمة

١- أصبحت مصادر الوقود مصدر قلق عالمي لما لها من تأثير مباشر على خيارات التكنولوجيا والقوانين الحكومية. فالحاجة إلى توفير الطاقة المستدامة للاقتصادات تدعم توافق الآراء على ضرورة إدارة انبعاثات غازات الدفيئة إدارة كفوة. فالهيدروكربونات كانت حتى اليوم المصدر الرئيسي للطاقة وهذا أدى إلى استنفادها والحد منها بسبب تحديات الاستخراج والتوزيع الجغرافي. وقد تسبب استخدام الوقود الأحفوري منذ الثورة الصناعية في ارتفاع كبير في مستويات ثاني أكسيد الكربون وغازات الدفيئة الأخرى المنبعثة في الغلاف الجوي فساهم في تغير المناخ. لذا فإن فكرة إزالة الكربون من إمدادات الطاقة تكتسب زخماً وذلك من أجل توفير طاقة مستدامة ومتجددة وضمان الأمن العالمي.

٢- إن النقص المتوقع في إمدادات النفط، مصحوباً بزيادة الطلب العالمي على الطاقة، يشكل مصدر قلق بشأن استدامة مصادر الطاقة في المستقبل القريب التي يتوقع أن تؤثر أكثر من غيرها على قطاع النقل بسبب شدة اعتماده على النفط. وعمل قطاع النقل يقتصر اليوم على ناقلات الطاقة الأحفورية لذا لا يمكن اعتبار هذا القطاع مستداماً. ففي عام ٢٠١٩، كان قطاع النقل مسؤولاً عما يقرب من ٢٧ في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية، ومعظمها من قطاع النقل البري. لذا فإن فكرة إزالة الكربون من إمدادات الطاقة تكتسب زخماً وذلك بهدف توفير طاقة مستدامة ومتجددة وضمان الأمن العالمي.

٣- هذا الواقع استدعى البحث عن حلول بديلة للوقود ورفع من حجم الاهتمام بالهيدروجين. ولكن التحول الكامل نحو الطاقة المتجددة دونه تحديات رئيسية تتمثل في التكيف التقني وتحقيق التوازن بين العرض والطلب. وإن وجود الهيدروجين، القابل للنقل والتخزين والاستخدام، كمصدر رئيسي للطاقة يمكن أن يعالج هذه التحديات. ويمكن إنتاج الهيدروجين باستخدام تقنيات وموارد مختلفة، مثل

الوقود الأحفوري والطاقة المتجددة والغاز الطبيعي . ويتكون نظام الطاقة القائم على الهيدروجين من ثلاث مراحل هي الإنتاج والنقل والتخزين.

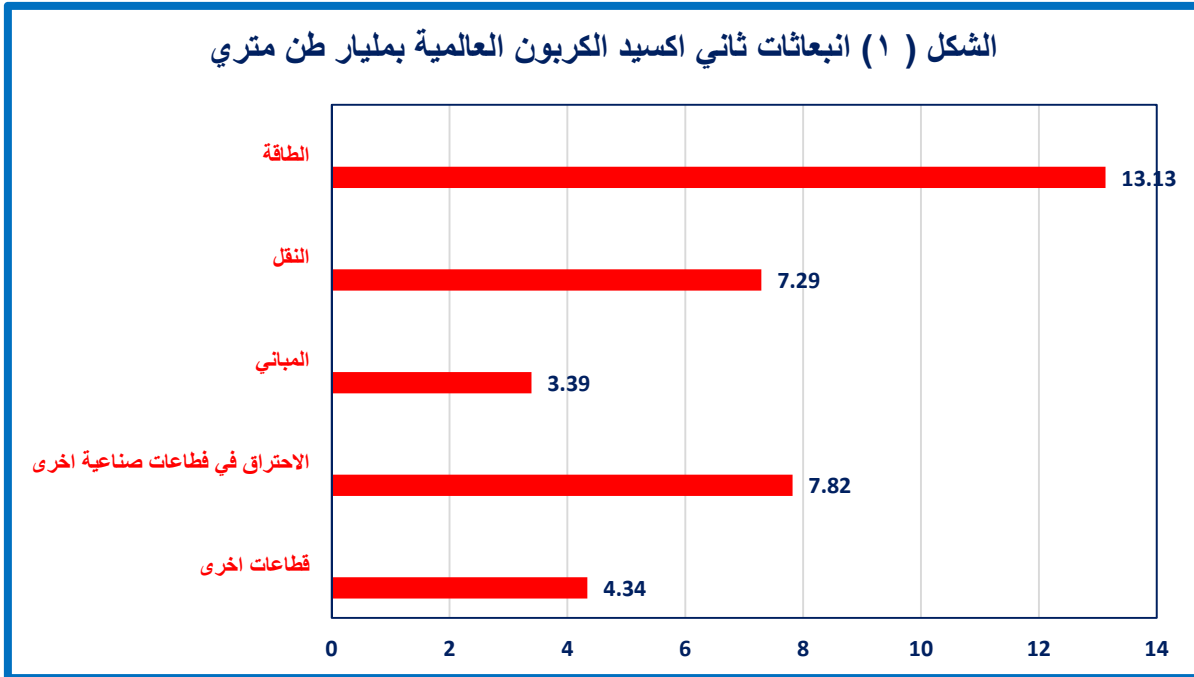
٤- تعيد المنطقة العربية النظر في مصادر الطاقة لديها، حيث تقوم معظم البلدان العربية بتطوير استراتيجية للطاقة المستدامة لعامي ٢٠٣٠ و ٢٠٥٠ ففي عام ٢٠١٨ ، كانت مصادر الطاقة الرئيسية في المنطقة تعتمد في معظمها على الوقود الأحفوري ولا تستخدم سوى ٦,٤ في المائة من الطاقة المتجددة . وفي المنطقة العربية ، قدرات إنتاج الهيدروجين متواضعة، غير أن دولاً مثل الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية قد شرعت في تطوير منشآت لإنتاج الهيدروجين، وقد استكشفت بلدان عديدة أخرى قدراتها في هذا المجال.

فالتحول إلى اقتصاد قائم على الهيدروجين، لا سيما في قطاع النقل، لن يعود بالفوائد على البيئة وحدها، بل سيضع البلدان أيضاً على قائمة المنتجين الرئيسيين للهيدروجين فيستقطب الاستثمارات والإيرادات الأجنبية.

أولاً - لمحة عامة

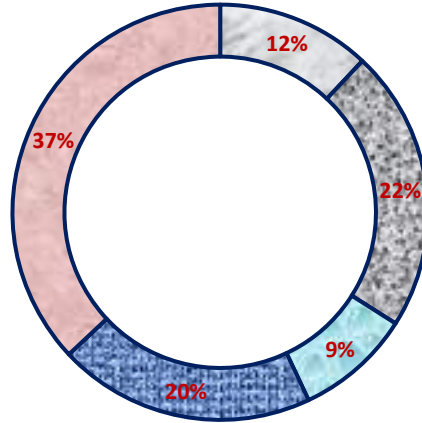
ألف - انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

٥- يبرز قطاع النقل كأحد المصادر الرئيسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية المرتبطة باحتراق الوقود الأحفوري. فقد كان هذا القطاع مسؤولاً عن ٢٩,٧ مليار طن متري من ثاني أكسيد الكربون المنتج عالمياً في عام (٢٠٢٠ الشكل ١) ، وترتبت عليه تأثيرات سلبية طالت الصحة العامة ، بما فيها الجهاز التنفسي والحساسية ، والبيئة حيث تسبب بالاحتباس الحراري ، وتلوث الهواء والأمطار الحمضية ، وتغير المناخ العالمي الناجم عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون واليوم واحد من أكثر التحديات التي تواجه البشرية.



*المصدر European Commission, Emission Database for Global Atmospheric Research:

الشكل (٢) انبعاثات ثاني اكسيد الكربون العالمية حسب القطاع ٢٠٢٠



الطاقة النقل المباني الاحتراق في قطاعات صناعية اخرى قطاعات اخرى

*المصدر: European Commission, Emission Database for Global Atmospheric Research:

باء- الهيدروجين

١- تعريفه

٦- لقد حظي الهيدروجين النظيف مؤخرا باهتمام كبير، لا سيما في قطاع النقل، لأنه مصدر وقود نظيف لا ينبعث منه سوى الماء عند استخدامه. ويمكن إنتاجه باستخدام أي مصدر للطاقة تقريبا، بما في ذلك مصادر الطاقة المتجددة المتاحة محليا، وهو يعمل بشكل جيد مع خلايا الوقود التي يمكن أن تسهم في إمدادات الطاقة المستدامة.

٧- الهيدروجين غاز خفيف بلا لون أو رائحة وهو غير سام. ويحتوي على محتوى الطاقة الصريح الأكثر ارتفاعا من بين جميع أنواع الوقود العادية، وهو العنصر الأكثر وفرة من بين العناصر التي تعرفه البشرية. يملك الهيدروجين عائد طاقة مرتفع يبلغ ١٢٠ ميغاجول/ كلغ أي بما يتخطى الطاقة الهيدروكربونية بحوالي ٢,٧٥ ، غير أن كثافة الهيدروجين السائل تبقى أقل بكثير من البنزين. وهذا يعني أن الهيدروجين يخزن حوالي ٢,٦ مرات أكثر من الطاقة لكل وحدة كتلة من البنزين ولديه ارتفاع في درجة الحرارة أو قيمة حرارية أعلى من الغاز، غير أن انخفاض كثافة طاقته الحجمية يتطلب حجما أكبر من البنزين بعدة مرات لتخزين طاقة مماثلة.

٨- أكثر أنواع الهيدروجين شيوعا هي التالية :

• **الهيدروجين الأخضر** : في إنتاج الهيدروجين الأخضر تُستخدم مصادر الطاقة النظيفة، مثل الطاقة الشمسية أو طاقة الرياح، وتسمى عملية الإنتاج التحليل الكهربائي للماء. وقد صُممت العملية لتقسيم الماء إلى مكونين رئيسيين، الهيدروجين والماء، مع عدم وجود انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في أثناء عملية الإنتاج.

• **الهيدروجين الأزرق** : يتطلب إنتاج الهيدروجين الأزرق بشكل عام استخدام الغاز الطبيعي والماء الساخن في شكل بخار، غير أن هذه العملية تتسبب عادة بانبعاث ثاني أكسيد الكربون فتستخدم معدات لالتقاط ثاني أكسيد الكربون والتخفيف من انتشاره في الغلاف الجوي.

• **الهيدروجين الرمادي** : الهيدروجين الرمادي هو الأكثر شيوعا من بين أنواع الهيدروجين المنتجة حاليا . وهو يُشتق من الغاز الطبيعي ويُنتج من الوقود الأحفوري وهذا ما يجعله أحد الخيارات الأقل نظافة.

٢- الهيدروجين في قطاع النقل

٩- في قطاع النقل الذي يعمل بالطاقة مكونات مختلفة تتراوح بين الدراجات البخارية الصغيرة وصولا إلى سفن الحاويات الكبيرة . وهي تعتمد في غالبيتها اعتمادا شديدا على مصادر الوقود التقليدية ، مع تحديد الاستهلاك من خلال حمولة المحرك ومداه^(١).

١٠- الهيدروجين هو ناقل للطاقة والوقود يعمل كمصدر للطاقة في الشاحنات والمركبات، ولا يخلف أي تصريفات ضارة . ويمكن تخزين الهيدروجين كوقود في الخزانات . أما السيارات التي تديرها محركات تعمل بالهيدروجين فلا تنبعث منها سوى الحرارة والمياه النظيفة من خلال أنابيبها العادمة، وهي بذلك لا تتسبب بملوثات أو بانبعاثات غازات الدفيئة.

١١- محركات الوقود التقليدية يمكن أن تجعل المركبات ثقيلة وأقل كفاءة . بالمقابل تحتوي المركبات التي تعمل بالهيدروجين على خلايا وقود الهيدروجين التي تحول الطاقة إلى كهرباء أكثر كفاءة بمرتين إلى ثلاث مرات من محركات الاحتراق الداخلي . كذلك تقلل خلايا الوقود من الضوضاء التي تتسبب بها السيارات . وللهيدروجين مدى مسافة أطول من الوقود العادي وهو يتطلب عددا أقل من محطات التزود بالوقود وهذا يعني أنه يمكن أن يكون خيارا أفضل للشاحنات الثقيلة وحافلات النقل العام التي تسافر مئات الأميال.

١٢- يباع الهيدروجين عادة بالكيلوغرام . فالطاقة في الكيلو غرام الواحد من الهيدروجين تعادل غالون واحد من البنزين . ومنذ عام ٢٠١٩ ، أصبح متوسط تكلفة الهيدروجين في الولايات المتحدة الأميركية حوالي ١٦ دولار للكيلوغرام الواحد^(٢) ، غير أن تقنيات الهيدروجين الجديدة يمكن أن تخفض التكاليف وتجعله متاحا بأسعار معقولة يمكن تكبدها . أما المركبات التي تستخدم الهيدروجين كمصدر للوقود فهي قادرة على السفر لمسافات طويلة واستهلاك طاقة أقل . فالكيلو غرام الواحد من الهيدروجين يكفي حاليا لاجتياز حوالي ٦٠ ميلا بينما الغالون الواحد من الغاز يكفي لاجتياز ٢٥ ميلا فقط^(٣).

| | | |
|--------------------|---|--------------------|
| ١ كغ من الهيدروجين | = | ١ غالون من البنزين |
| هيدروجين | | غاز |
| ١ كغ = ٦٠ ميلا | | ١ غالون = ٢٥ ميلا |

(١) Hydrogen Council, Hydrogen scaling up, 2017.

(٢) California Energy Commission, Joint Agency Staff Report on Assembly Bill 8: 2019 Annual Assessment of Time and Cost Needed to Attain 100 Hydrogen Refuelling Stations in California , 2019.

(٣) Office of Energy Efficiency and Renewable Energy, Hydrogen's role in transportation, 2022.

٣- المركبات الثقيلة

١٣- اكتسب قطاع المركبات الثقيلة ، الذي يشمل أساطيل الشاحنات الكبيرة ، أهمية من أجل البحث عن حلول وقود بديلة . فأمام ارتفاع الطلب على الغاز تفيد إزالة الكربون هذا القطاع البيئة والهيدروجين لديه القدرة على أن يصبح عنصرا رئيسيا فيه.

١٤- استخدام الهيدروجين في تشغيل الشاحنات الثقيلة له الفوائد والقيود التالية :

• الفوائد:

- ❖ الشاحنات الثقيلة لديها القدرة على حمل خزانات كبيرة أو صغيرة مناسبة لتخزين الهيدروجين.
- ❖ وفقا للمسافة التي تسلكها الشاحنات الثقيلة، تكون إمكانية توفير محطات التزود بالوقود الهيدروجيني أعلى بكثير من إمكانية توفير محطات التزود بالوقود الكهربائية في الممرات والطرق.

• القيود:

- ❖ ينبغي تخفيض سعر الهيدروجين بحيث تكون التكنولوجيا تنافسية من حيث التكلفة.
- ❖ لن تتمكن مركبات البضائع الثقيلة التي تسلك طرقا غير روتينية من الوصول إلى محطات التزود بالوقود الهيدروجيني للحصول على ما يكفيها من الكميات وهذا يجعل استخدام الهيدروجين أقل جاذبية إلى أن يتوافر المزيد من خيارات التزود بالوقود.

٤- قطاع النقل البحري والموانئ

١٥- تعد الموانئ مثالية لإنتاج الهيدروجين وتخزينه، واستضافة السفن التي تعمل بخلايا وقود الهيدروجين. وسبق أن شرع هذا القطاع في استخدام الهيدروجين بهدف تخفيف الانبعاثات في العمليات البحرية ، كذلك قطاع الشحن الذي يستخدم مصادر طاقة بديلة، مثل الأمونيا والميثانول حيث بلغ عددها حتى اليوم حوالي ١٥ سفينة تعمل بوقود الميثانول وهي في تزايد مستمر. يمكن إنتاج الأمونيا والميثانول من الهيدروجين ، سواء من خلال تفاعل النيتروجين بالأمونيا، أم من خلال تفاعل ثاني أكسيد الكربون بالميثانول.

١٦- استخدام الهيدروجين في القطاع البحري له الفوائد التالية :

- على المدى القصير، تعد خلايا وقود الهيدروجين خيارا مناسباً للعبارات المحلية وأساطيل النقل المائي.
- تتمتع الموانئ بالقدرة على إنشاء مرافق لإنتاج الهيدروجين وتخزينه، وتوفير وقود الهيدروجين المضغوط الخالي من الكربون من خلال خطوط الأنابيب أو النقل الداخلي.
- توفر المواقع الجغرافية المتنوعة للموانئ فرصا لتطوير مراكز إنتاج الهيدروجين.

١٧- سوف تصبح أستراليا المصدر الأول للهيدروجين المسال ، والعمل جارٍ على تطوير ميناء هاستينغز كمرفق للتخزين والتحميل من أجل تحويل الهيدروجين الغازي إلى هيدروجين سائل . ففي كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢١ ، أبحرت شركة يابانية من كوبي من أجل إحضار شحنتها

الأولى من الهيدروجين في فيكتوريا ، ونجحت في تحويل هيدروجين الغاز إلى هيدروجين سائل في إطار عملية التسييل التي تبرد هيدروجين الغاز إلى ما دون (٢٥٣) درجة مئوية وتقلل من حجمه الغازي^(١).

٥- الطيران

١٨- تمكن عدد قليل من المحطات الجوية من الاستغناء عن استخدام الكربون في بعض من عملياته ، غير أن مشروع خفض استعمال الكربون في الطائرات يبقى تحديا بيئيا شديدا الأهمية.

١٩- تبذل بلدان عديدة جهودا حثيثة في بحثها عن حلول للاستخدامات الخالية من الكربون ، مثل استخدام الوقود الاصطناعي المنتج من الهيدروجين الأخضر وثاني أكسيد الكربون الذي حظي مؤخرا باهتمام كبير.

٢٠- استخدام الهيدروجين في قطاع الطيران له الفوائد والقيود التالية :

• الفوائد:

- ❖ يمكن استخدام الهيدروجين إما بشكل مباشر (الاحتراق أو خلايا الوقود) أو كمكون من مكونات وقود الطيران.
- ❖ تصنف الطائرات الهجينة كابتكار مهم.
- ❖ يمكن اعتماد الهيدروجين الأخضر كوقود أساسي وبالتالي الاستغناء عن ثاني أكسيد الكربون.

• القيود:

- يتطلب التحويل إلى نظام الطيران القائم على الهيدروجين إدخال تعديلات كبيرة على ترتيبات التخزين والإمداد وعلى البنية التحتية في المطارات والطائرات.
- قد يستغرق اعتماد خصائص الطائرات بعض الوقت من أجل تنفيذ التكنولوجيا الجديدة.
- قد يتطلب الهيدروجين المبرد مساحة أكبر على متن الطائرات فيؤثر على المساحة المتاحة.

٢١- تتولى (GKN aerospace) برنامجا " رائدا" يسمى (H2GEAR) يهدف إلى تطوير النظام الأول لدفع الهيدروجين السائل في قطاع الطيران دون الإقليمي في المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية^(٢).

(1) PV Magazine, Australia to make world's-first liquefied hydrogen shipment to Japan (22 January 2022).

(2) GKN Aerospace, GKN Aerospace leads development of ground-breaking hydrogen propulsion system for aircraft.

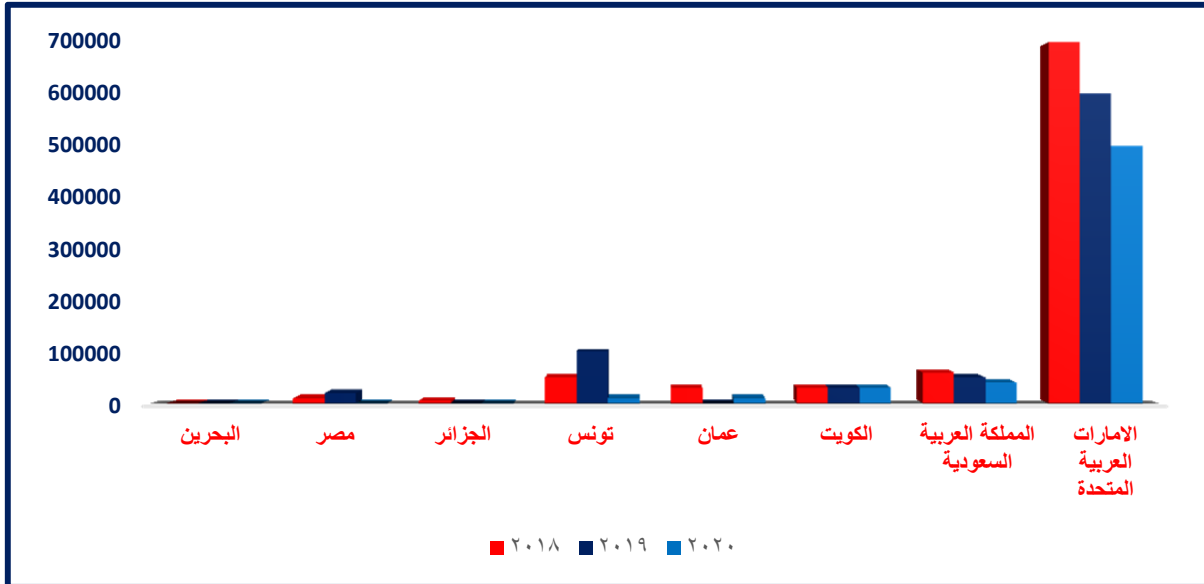
ثانياً - الاستخدامات المحتملة للهيدروجين في قطاع النقل في المنطقة العربية

٢٢- يُعد قطاع النقل أحد المحركات الرئيسية للتنمية الاقتصادية غير أن تأثيره الناجم عن استخدام مصادر الوقود التقليدية يثير القلق حول جودة الهواء والمياه وحول البيئة بشكل عام. والقطاع مسؤول عن حصة كبيرة من انبعاثات غازات الدفيئة وهذا يؤدي إلى تفاقم آثار الاحترار العالمي فيسلط الضوء على الحاجة إلى مصادر طاقة أنظف مثل الهيدروجين. وتجربة المنطقة العربية في استخدام الهيدروجين كمصدر للطاقة محدودة حالياً غير أن ها تمتلك القدرة على إنتاج الطاقة والبنية التحتية التي تعتبر ضرورية لبناء اقتصاد قائم على استخدام الهيدروجين. أما التوسع الحضري السريع والزيادات في نصيب الفرد من المركبات فتضع بدورها ضغوطاً إضافية على قدرة البلدان على تلبية الطلب على استهلاك الطاقة وتؤكد الحاجة إلى سياسات واستثمارات حكومية كافية للتحويل إلى اقتصاد قائم على استخدام الهيدروجين.

٢٣- تسببت التنمية الاجتماعية والاقتصادية السريعة في المنطقة في زيادة حادة في استهلاك الطاقة فاستدعت وضع خطط جديدة للطاقة هدفها حماية البيئة. فالمنطقة تعتمد اعتماداً شديداً على الوقود الأحفوري، سواء كمصدر لإمدادات الطاقة أو كإيرادات من إنتاج النفط والغاز. فهي تستهلك أكثر من (٩٥) في المائة من الغاز الطبيعي في إنتاج الطاقة وهذا يجعلها واحدة من أكثر المناطق اعتماداً على الوقود في العالم^(١). أضف إلى أن النفط والغاز هما المصدران الرئيسيان للإيرادات في المنطقة العربية، حيث يمثلان (٦٥) إلى (٩٠) في المائة من الصادرات، وهذه التبعيات تأتي لتسبب ضعفاً اقتصادياً ومالي للمنطقة.

ألف - تجارة الهيدروجين

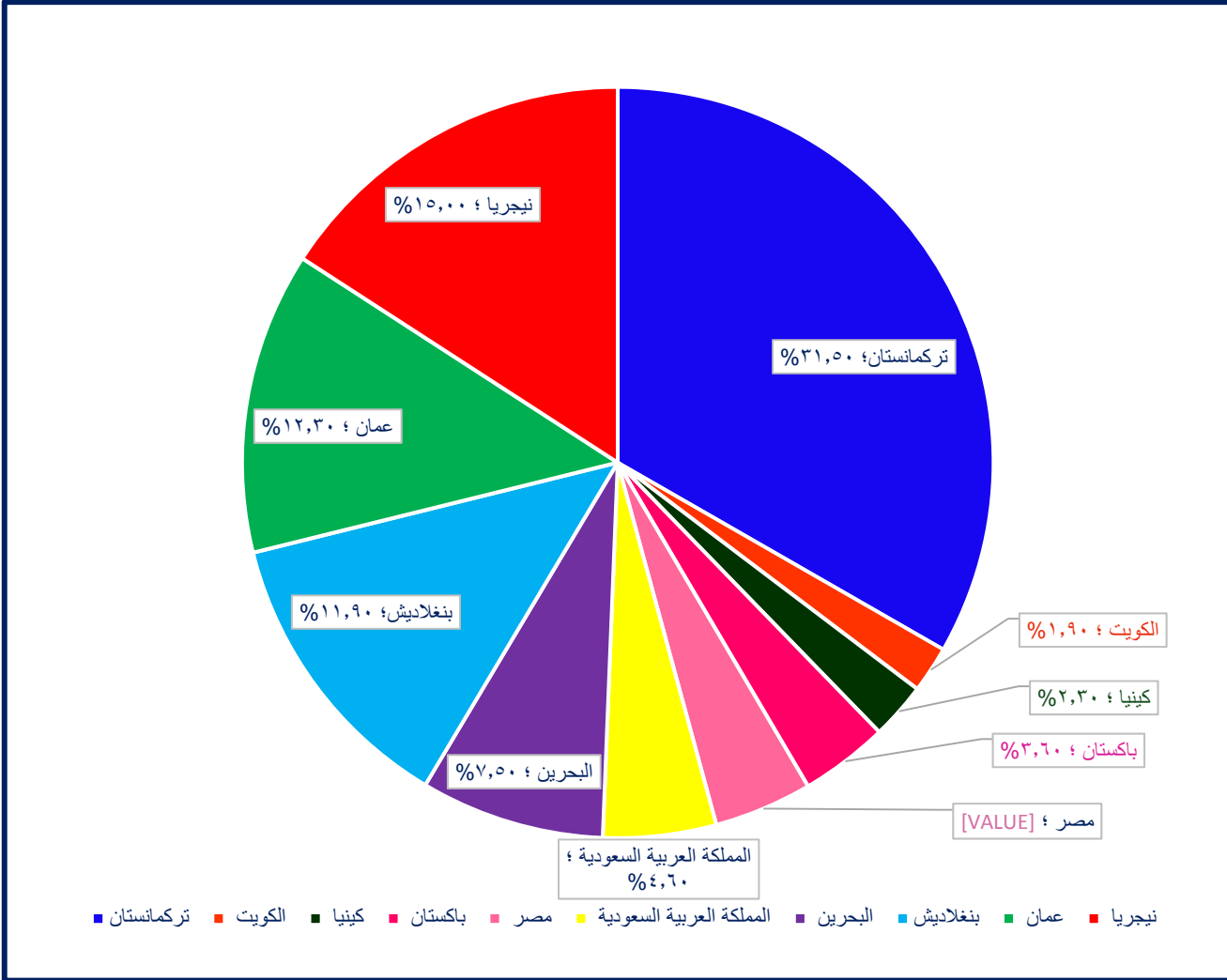
الشكل (٣) - صادرات الهيدروجين في المنطقة العربية (بالدولار)



المصدر: ESCWA, External Trade Data Platform for the Arab Region, 2020 .

^(١) E/ESCWA/SDPD/2019/TP.5 .

الشكل (٤) - حصة صادرات الهيدروجين من المنطقة العربية

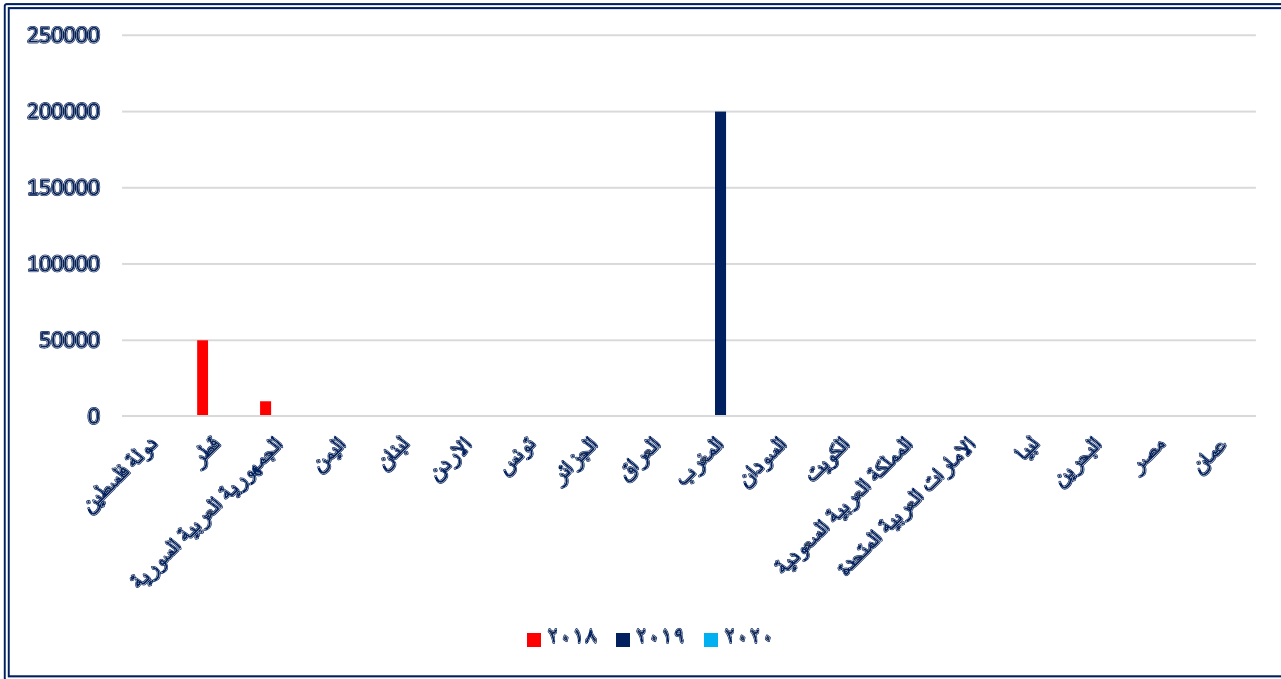


المصدر: ESCWA , External Trade Data Platform for the Arab Region, 2020 .

٢٤- يحتل الهيدروجين المرتبة ٣,٧٥٥ كالمنتج الأكثر تداولاً في العالم. فبين عامي ٢٠١٨ و ٢٠١٩ ، زادت صادرات الهيدروجين بنسبة ٦ في المائة ، وفي عام ٢٠٢٠ ، بلغ إجمالي صادرات المنطقة العربية من الهيدروجين ٦٤٩,٤٥١ دولار أي ٠,٣٨ في المائة فقط من تجارة الهيدروجين عالمياً.

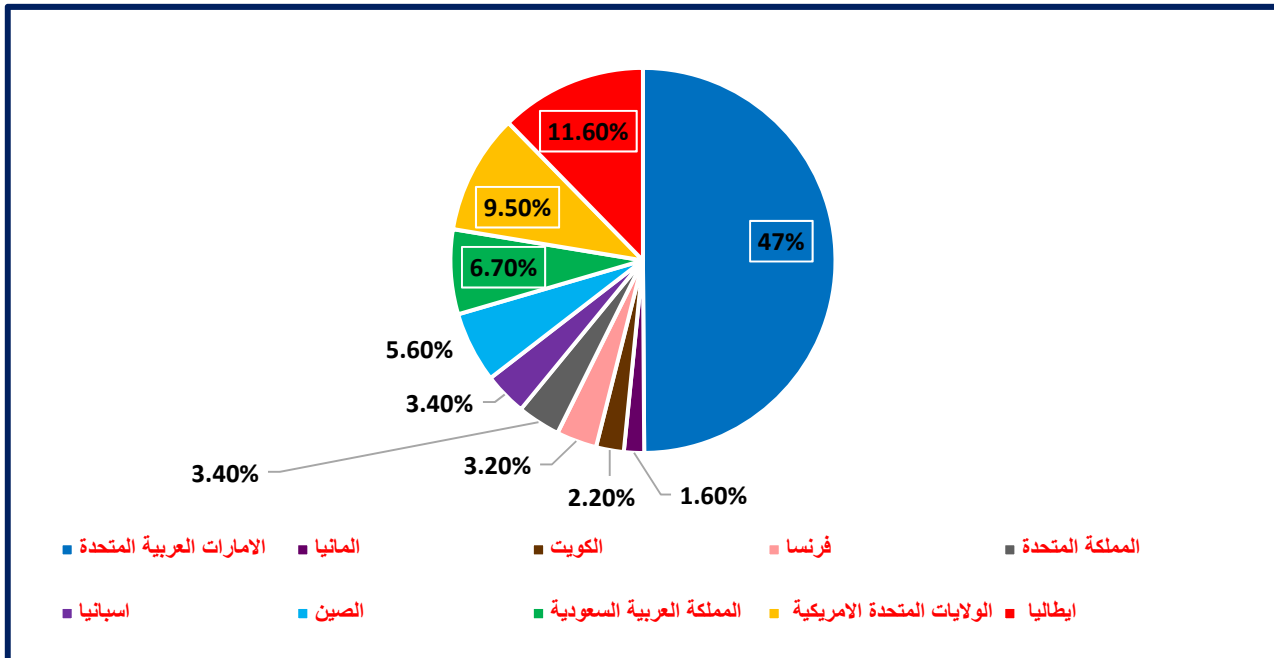
٢٥- يبين الشكل ٣ أن الإمارات العربية المتحدة هي أكبر مصدر للهيدروجين بين البلدان العربية، حيث يبلغ مجموع صادراتها ٦٠٦,٠٠٠ دولار أمريكي ، أو ما يقرب من ٩٣ في المائة من مجموع صادرات الهيدروجين في المنطقة. وتأتي المملكة العربية السعودية والكويت في المرتبة الثانية والثالثة، بحصص صغيرة تبلغ حوالى ٢,٨ في المائة من صادرات الهيدروجين في المنطقة وتقدر قيمتها بنحو ١٨,٠٠٠ دولار من صادرات الهيدروجين.

الشكل (٥) - واردات الهيدروجين إلى المنطقة العربية (بالدولار)



المصدر: ESCWA External Trade Data Platform for the Arab Region, 2020.

الشكل (٦) - حصة واردات الهيدروجين في المنطقة العربية



المصدر: ESCWA, External Trade Data Platform for the Arab Region, 2020.

٢٦- في عام ٢٠٢٠ ، بلغ إجمالي واردات المنطقة من الهيدروجين (٤٦٥,٢٧١) دولار أي (٢٧,٠) في المائة من الهيدروجين المتداول عالمياً . وكانت البلدان الرئيسية المستوردة للهيدروجين هي عُمان بنسبة (٢١,٧) في المائة من مجموع تجارة الهيدروجين في المنطقة ، ومصر بنسبة (١٩,٩) في المائة ، والبحرين بنسبة (١٥,٦٦) في المائة . ويشير الشكل (٦) إلى أن (٤٧) في المائة من واردات المنطقة من الهيدروجين تأتي من الإمارات العربية المتحدة وهذا يفسر إيجابية الميزان التجاري للهيدروجين في المنطقة.

٢٧- وتشير البيانات إلى أن المنطقة بحاجة إلى استراتيجيات فعالة للهيدروجين تقلل من الواردات وتزيد من الطاقة الإنتاجية للاستخدام الذاتي في القطاعات المحلية مقابل توزيعها على الأسواق الخارجية.

٢٨- يمكن أن يكون إنتاج الهيدروجين مكلفاً ، لا سيما إذا تعذر الوصول إلى المدخلات المستخدمة في الإنتاج في بلد ما . ويمكن إنتاج الهيدروجين في أشكال مختلفة ، مثل الطاقة المتجددة للهيدروجين الأخضر ، والغاز الطبيعي للهيدروجين الأزرق ، والنفط والوقود الأحفوري للهيدروجين الرمادي . وينبغي للبلدان أن تنظر في هباتها المحددة وملاءمتها الاستراتيجية على أفضل وجه ، استناداً إلى التكنولوجيات والموارد والقدرات ومراكز الطلب المتاحة ، المحلية منها والأجنبية.

٢٩- تملك البلدان العربية مصادر مختلفة للطاقة ، حيث تُعد مصر والمغرب مثلاً من أكثر بلدان المنطقة قدرة من حيث الطاقة الشمسية وطاقة الرياح ، والتي بدورها يمكن استخدامها في إنتاج الهيدروجين الأخضر، بينما العراق وقطر يتمتعان بوفرة من احتياطات النفط والغاز الطبيعي تجعل الهيدروجين الرمادي والأزرق خيارهما الأفضل.

باء- البنية التحتية للوقود والتزود بالوقود

الشكل (٧) - مراحل إنتاج الهيدروجين

عملية الهيدروجينية الهيدروجينية

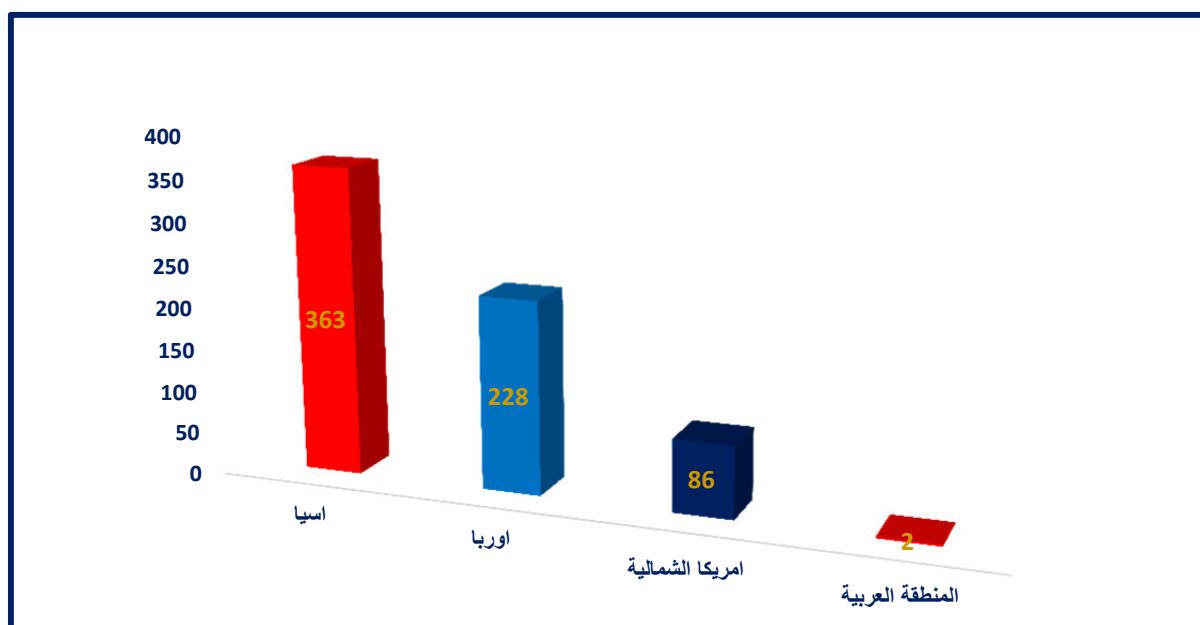
| اعداده | تخزينه | نقله | ضغطه |
|--|--|--|---|
| اعداد الهيدروجين بواسطة سبل عديدة | الهيدروجين المخزن تحت الضغط قبل توزيعه | الهيدروجين المنقول عبر المركبات او الاتايب | الهيدروجين الموضوع تحت ضغط اضافي في محطات الغاز |
| مركزي | مضغوط : غاز الهيدروجين | الشاحنات: اعادة الضغط | الضغط |
| التحليل الكهربائي للمياه القلوية او اصلاح غاز الميثان بالبخار تغويز الفحم بالكربون | الهدرجة : الهيدروجين السائل | انبوب | تزرع الهيدروجين والضغط |
| | التسييل: الهيدروجين السائل | الشحنة: ضخ الهيدروجين | ضغط البرد |

المصدر: Aurecon, Hydrogen for transport report, 2019 .

٣٠- تتوفر طرق عديدة من أجل تزويد الهيدروجين بالوقود الشكل (٧) . يعتمد نقل الهيدروجين إلى محطات التزويد بالوقود في جميع أنحاء البلاد على طبيعته . فمواد الغاز والهيدروجين العضوي تُنقل إما باستخدام الشاحنات في شكل مضغوط ، أو باستخدام خطوط الأنابيب . أما الهيدروجين السائل فيُنقل بواسطة الشاحنات ثم يتم تخزينه في محطة للتزود بالوقود.

جيم - محطات التزود بالوقود الهيدروجين

الشكل (٨) - عدد محطات التزود بالوقود الهيدروجيني بحسب القطاع



المصدر : H2stations.org

٣١- في عام ٢٠٢١ ، بلغ عدد محطات التزود بالوقود الهيدروجيني في العالم^(١) حوالي (٦٨٥) محطة ، محطتان منها فقط في المنطقة العربية و(٣٦٣) محطة في آسيا و (٢٢٨) محطة في أوروبا ، و (٨٦) محطة في أمريكا الشمالية.

^(١) H2stations.org.

دال - الخطط الوطنية لقطاع نقل الهيدروجين

١ - المملكة العربية السعودية

٣٢- في عام ٢٠١٩ ، وقعت شركة أرامكو السعودية و (Air Products) اتفاقية لبناء أول محطة وقود تعمل بخلايا وقود الهيدروجين الكهربائية (FCEV) في المملكة العربية السعودية . وبدأت محطة التزود بالوقود عملها في أواخر عام ٢٠١٩ . وسيتم بناء أسطول تجريبي من المركبات التي تعمل بخلايا وقود الهيدروجين الكهربائية (FCEV) كجزء من الاتفاقية ، و توزيع الهيدروجين المضغوط عالي النقاء في محطة التزود بالوقود الجديدة . كما تنفذ جامعة الملك عبد الله للعلوم والتقنية العديد من مبادرات البحث والتطوير في مجال تقنيات الهيدروجين وخلايا الوقود التي ستعود بالنفع على قطاع النقل السعودي .

٣٣- وفي عام ٢٠٢٠ ، وقعت (ACWA Power) اتفاقية بقيمة (٥) مليار دولار مع (NEOM) بهدف بناء منشأة إنتاج في (Neom) ، مدعومة بالطاقة المتجددة ، لإنتاج الهيدروجين الأخضر وتصديره إلى الأسواق العالمية . وتعد هذه المنشأة القائمة على الهيدروجين الأخضر على نطاق عالمي واحدة من أكبر مرافق إنتاج الهيدروجين في العالم . وستكون مصادر الطاقة الرئيسية المستخدمة هي الطاقة الشمسية وطاقة الرياح والتخزين ، حيث تنتج أكثر من (٦٥٠) طن من الهيدروجين يوميا باستخدام تقنية (Air Products) ، وحوالي (١,٢) مليون طن كل عام باستخدام تقنية (Haldor Topsøe) . كذلك تُعد (Air Products) لاعبا رئيسيا في الأمونيا ، وتصدرها عالميا لإنتاج الهيدروجين الأخضر المستخدم في قطاع النقل . وهذه هي الشراكة الدولية الأولى لشركة (NEOM) وسوف تجعلها مركزا عالميا للطاقة المتجددة والهيدروجين ، وستضع المملكة العربية السعودية كمنتج رئيسي للهيدروجين الأخضر والأمونيا على مستوى العالم وتحدث ثورة في قطاع النقل .

٣٤- تشير الوكالة الدولية للطاقة المتجددة إلى أن إنتاج الكيلوغرام الواحد من الهيدروجين يكلف حاليا أقل بقليل من (٥) دولار . ومع ذلك، يرجح أن تصبح المملكة العربية السعودية بفضل ميزتها التنافسية الشركة الرائدة عالميا من حيث التكاليف لكل كيلوغرام واحد من الهيدروجين الذي يتوقع أن يصل إلى (١,٥٠) دولار فقط بحلول عام ٢٠٣٠ .

٢ - المغرب

٣٥- يعتبر المغرب رائدا إقليميا في مجال التحول في قطاع الطاقة . فقد أعربت المغرب عن طموحاتها لزيادة حصصها في الطاقة المتجددة بنسبة ٥٢ في المائة في عام ٢٠٣٠ ، وقد شجعها نجاحها في تحقيق الطاقة المتجددة على استكشاف قدرتها في مجال إنتاج الهيدروجين . وفي عام ٢٠٢١ ، اتفقت الوكالة الدولية للطاقة المتجددة ووزارة الطاقة المغربية على تعزيز معرفة المغرب بإنتاج الهيدروجين الأخضر . وسوف يتم دعم طموحات البلاد لتصبح منتجا رئيسيا للهيدروجين الأخضر من خلال التعاون الوثيق بين الطرفين في إعداد دراسات حول الهيدروجين، واستكشاف أدوات السياسة العامة التي تهدف إلى إشراك القطاع الخاص على المستوى الوطني في التحول نحو الاقتصاد الأخضر .

٣- الإمارات العربية المتحدة

٣٦- في عام ٢٠١٧ ، نجحت شركة الفطيم للسيارات بالتعاون مع شركة (Air Liquide) في بناء المحطة الأولى للهيدروجين في دبي لكي تستخدمها الشركات التي تعمل بخلايا وقود الهيدروجين الكهربائية (FCEVs).

٣٧- وأبرمت شركة "مصدرأبوظبي" و"سيمنز للطاقة" و" دائرة الطاقة في أبوظبي" و"الاتحاد للطيران" و"الوقتهانزا" و"شركة ماروبيني" و"جامعة خليفة" شراكة من أجل تطوير منشأة للتحليل الكهربائي لإنتاج الهيدروجين الأخضر في قطاع النقل^(١). وسوف يختبر الهيدروجين في قطاع النقل البري في البداية ، مع بناء مصنع هدفه تحويل معظمه إلى وقود طيران مستدام. كذلك تشمل الخطوة الأكثر تقدماً الاستغناء عن استخدام الكربون في وقود القطاع البحري.

٤- مصر

٣٨- في مصر حالياً أكثر من (٣٣٠,٠٠٠) سيارة تستخدم الغاز الطبيعي المضغوط كمصدر رئيسي للوقود ، وذلك بهدف التوسع في استخدام الغاز الطبيعي في قطاع النقل بفضل مزاياه البيئية.

٣٩- وعلى المدى الطويل، يعتبر الهيدروجين الأخضر بديلاً أفضل وأنظف من الغاز الطبيعي المضغوط في قطاع النقل. وينبغي اتخاذ خطوات عديدة قبل تحقيق هذا الانتقال ، بدءاً بمزج الهيدروجين مع الغاز المنقول عبر شبكة الغاز الوطنية ، ثم إعادة استخدام البنية التحتية الحالية من أجل استيعاب الهيدروجين الأخضر ، وبناء البنية التحتية للتزود بالوقود الهيدروجيني.

(1) Watson Farley and Williams, Hydrogen in the United Arab Emirates, 2021.

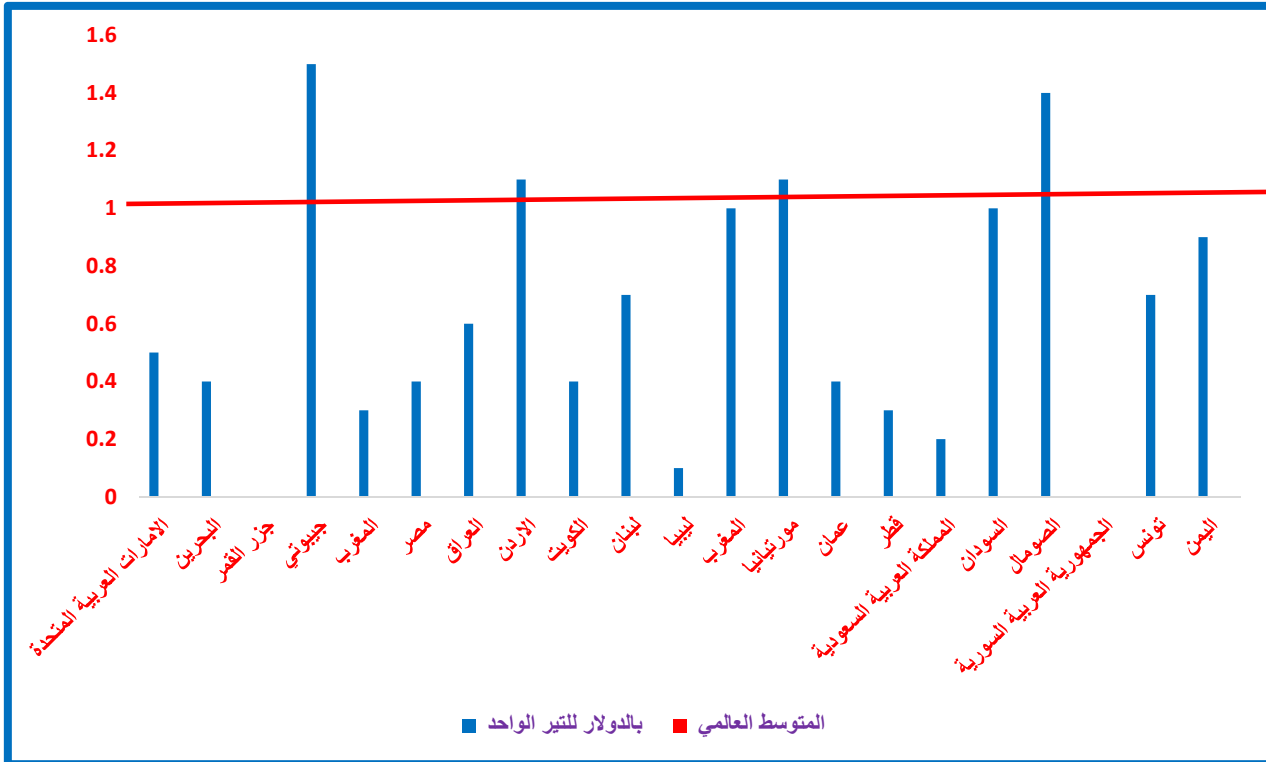
ثالثاً - الحواجز التي تحول دون اعتماد الهيدروجين في قطاع النقل

ألف - استراتيجيات تسعير ودعم قطاع النفط

٤٠- لا يزال استخدام الهيدروجين في قطاع النقل وتطويره غير واضح في المنطقة. فقد أعربت بلدان عربية عديدة عن استعدادها للمساهمة في وقود النقل الأنظف، غير أن بعض العوامل، مثل المنتجات النفطية السائلة المدعومة، تؤثر على نمو هذا القطاع. ويؤدي الدعم المحلي لوقود البترول السائل وغياب الأنظمة البيئية حول استخدام أنواع وقود أنظف إلى زيادة في استهلاك الطاقة غير النظيفة بطريقة غير فعالة. وعلى الرغم من الفوائد التي حققها التحول إلى اقتصاد نقل قائم على الهيدروجين فإنه يشكل عبئاً على خزائن البلدان العربية، ومع ذلك فقد أجبرت الانخفاضات الأخيرة في أسعار النفط بعض البلدان العربية على إعادة النظر في سياساتها المعتمدة في مجال دعم أسعار الطاقة.

٤١- إن أسعار مضخات الوقود في المنطقة هي أقل بكثير من المتوسط العالمي البالغ (١,٤١) دولار أمريكي للتر الواحد، باستثناء الأردن والمغرب الشكل (٩).

الشكل (٩) - سعر المضخة على البنزين، ٢٠٢٢ (بالدولار للتر الواحد)



المصدر: Globalpetrolprices.com

باء - الحاجة إلى معايير دولية

٤٢- يشكل الافتقار إلى المعايير الدولية حول الهيدروجين أحد العقبات الرئيسية التي تحول دون التحول إلى قطاع النقل القائم على الهيدروجين. وبما أن تكنولوجيا الهيدروجين لا تزال في مراحلها الأولية ، فلا وجود لمعايير دولية موحدة حول إنتاجها واستخدامها وهذا الواقع يجعل البلدان والشركات تبحث عن معاييرها الخاصة بها.

٤٣- لذا من الضروري وضع إطار دولي مشترك بهدف تجنب ممارسات المنافسة غير العادلة . فقد اعتمدت بلدان عدة تعاريف مختلفة للمصطلح نفسه وهذا تسبب في حدوث ارتباك.

٤٤- كذلك ، من أجل تحسين التعاون عبر الحدود عند التعامل مع مادة الهيدروجين ، من المهم وضع الأساس لمعايير السلامة الموحدة والقواعد التشغيلية ، والتشجيع على تطوير منهجيات مشتركة.

٤٥- فحتى الآن لما تتضح كيفية توسع سوق الهيدروجين ، غير أن تنفيذ المعايير الدولية يُعد خطوة كبيرة نحو ضمان سوق عالمية عادلة وسلسة.

جيم - تكلفة الهيدروجين

٤٦- لا تزال تكلفة إنتاج الهيدروجين تشكل عائقاً رئيسياً أمام تطوير سوق هيدروجين نظيف. فالوكالة الدولية للطاقة تشير إلى أن إنتاج الهيدروجين من الوقود الأحفوري هو حالياً أرخص بديل على مستوى العالم ، حيث تتراوح التكاليف بين (٠,٥) و (١,٧) دولار أمريكي لكل كيلوغرام ، بالإضافة إلى التقنيات اللازمة للتخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن عملية الإنتاج والتي ترفع التكاليف إلى حوالي دولارين أميركيين.

٤٧- تتراوح تكلفة إنتاج الهيدروجين من الطاقة المتجددة بين (٣) و (٨) دولار للكيلوغرام الواحد ، ويمكن خفض تكاليف الإنتاج باعتماد تقنيات عديدة ، حيث يتوقع أن ينخفض إنتاج الهيدروجين من مصادر الطاقة المتجددة إلى حوالي (١,٣) دولار للكيلوغرام الواحد بحلول عام ٢٠٣٠ في المناطق التي تملك وفرة من مصادر الطاقة المتجددة . أما على المدى الطويل ، فيتوقع أن تنخفض التكاليف إلى دولار واحد لكل كيلوغرام وهذا يجعل الهيدروجين من مصادر الطاقة المتجددة الأكثر قدرة على المنافسة.

الشكل (١٠) - تكلفة إنتاج الهيدروجين الأخضر من التحليل الكهربائي للمياه، كلغ/دولار



المصدر: KPMG ,The hydrogen trajectory .

٤٨- على المدى القصير، تشير التقارير إلى تكلفة إنتاج الهيدروجين الأخضر من التحليل الكهربائي للمياه تتراوح بين (٢,٦) و(٦) دولار للكيلوغرام الواحد . وينبغي أن تكون الابتكارات والتكنولوجيات الشكل (١٠) قادرة على خفض سعر الهيدروجين الأخضر في عام ٢٠٥٠ بنحو (٥٠) في المائة لكي يصبح قادرا على منافسة الهيدروجين الرمادي من حيث التكلفة.

دال - غياب محطات التزود بالوقود

٤٩- في العالم حاليا (٦٨٥) محطة للتزود بالوقود الهيدروجيني ، غير أن المنطقة العربية لا تضم سوى محطتين، أحدهما في المملكة العربية السعودية والأخرى في الإمارات العربية المتحدة . ولذلك سيكون من غير المعقول التحول إلى نظام النقل القائم على الهيدروجين في هذا الوقت ، وهذا يشير إلى ضرورة وضع استراتيجية فعالة لنقل الهيدروجين ، وضمان بناء عدد محدد من محطات التزود بالوقود عبر البلدان تكون في متناول المركبات التجارية وشاحنات النقل .

رابعاً - الخاتمة

٥٠- يُعد اعتماد الهيدروجين كمصدر رئيسي للوقود في قطاع النقل خطوة كبيرة نحو الاستغناء عن استخدام الكربون في هذا القطاع ، غير أن الدعم القوي الذي تقدمه غالبية حكومات البلدان العربية لقطاعي النفط والغاز ، وارتفاع مستويات ندرة المياه (وهي مادة مهمة في عملية إنتاج الهيدروجين الأخضر) حالت حتى الآن دون تنفيذ الانتقال نحو تكنولوجيا الاقتصاد القائم على الهيدروجين على نطاق واسع وهي ما زالت بحاجة إلى اعتماد استراتيجيات وسياسات حكومية مهمة . ففي المنطقة العربية دول عديدة تمتلك موارد أساسية لإنتاج الهيدروجين ، بما فيها العراق وقطر حيث يتوفر الغاز الطبيعي لإنتاج الهيدروجين الأزرق ، ومصر والمغرب حيث تتوفر الطاقة الشمسية وطاقة الرياح لإنتاج الهيدروجين الأخضر.

٥١- وقد سبق أن أعلنت بلدان عديدة عن نواياها الانتقال نحو الاقتصاد القائم على الهيدروجين النظيف ، ولكن التقدم لا يزال في مراحله الأولية . لذلك يجب وضع سياسات وخطط وطنية بغية توفير البنية التحتية المناسبة لتحقيق هذا الانتقال .

٥٢- فإن توفير هذه البنية التحتية ضروري من أجل نقل الهيدروجين (الغاز والسائل) وتخزينه وتوزيعه. وخيارات النقل عديدة ، ومنها ناقلات الطرق والسفن وخطوط الأنابيب وكلها يجب أن تكون مصممة بناء على كيفية استخدامها في البلد المعني وبنيته التحتية الحالية وموقعه.

٥٣- وينبغي أن تأخذ الاستثمارات في سلاسل قيمة الهيدروجين لأغراض الإنتاج والتخزين والنقل والتوزيع في الاعتبار جوانب عدة ، ومنها التكلفة ، وأوقات التسليم ، وتأثير الظروف المحلية على استراتيجيات الوقود . ففي حالة النقل لأغراض شخصية ، على سبيل المثال ، يحتاج الأفراد إلى كميات أصغر نسبياً من الهيدروجين ، مقارنة بالشاحنات الثقيلة التي تتطلب عدداً كبيراً من محطات التزود بالوقود في جميع أنحاء العالم .

سلاسل الكتل واللوجستيات (الفرص المتاحة للمنطقة العربية)

موجز

تُحدث تكنولوجيا سلاسل الكتل تحولاً سريعاً في طريقة تخزين البيانات وإدارتها . وتعتمد على شبكة من كتل البيانات التي يجري حمايتها باستخدام التشفير . وتُعتبر هذه التكنولوجيا بحد ذاتها مهمة في العديد من القطاعات ، بما في ذلك التجارة عبر الحدود وسلسلة التوريد العالمية . فهي تساعد على تتبع الشحنات الدولية ، وأتمتة عملية التوثيق لتجنب هدر الوقت والخطأ البشري ، وتوفير نظام آمن يضمن حماية المعاملات على طول السلسلة اللوجستية . وبما أن هذه التكنولوجيا جديدة نسبياً ، فإن تطبيقها لا يزال في المرحلة الأولى ويُتوقع أن يتوسع خلال السنوات القليلة المقبلة .

وقد بدأت العديد من البلدان العربية ، بما في ذلك الإمارات العربية المتحدة ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية، تنفيذ مشاريع تجريبية لاختبار هذه التكنولوجيا في العديد من المجالات ، مثل نقل الوثائق الرقمية ، وسندات الشحن الرقمية ، والأنظمة الجمركية الآلية . ومع ذلك ، فإن معظم الجهود التي تبذلها الحكومات العربية لا تزال في مرحلتها التجريبية ، ولم تُطلق سوى مشاريع صغيرة في هذا المجال . وتستعرض هذه الوثيقة تلك الجهود بعد مقدمة عامة عن سلاسل الكتل وتطبيقها في قطاع اللوجستيات . ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى الإحاطة علماً بالتطورات المقدمة في الوثيقة ، ومناقشة سبل الاستفادة من تكنولوجيا سلاسل الكتل في قطاعي النقل واللوجستيات .

مقدمة

- ١- اللوجستيات هي السلسلة المسؤولة عن نقل المنتجات من وجهة أولية إلى وجهة نهائية . وهي تشمل خدمات مختلفة مثل التخزين والنقل ومناولة البضائع والتخليص الجمركي على الحدود والتأمين والتوزيع والدفع . ويضمن النظام اللوجستي الجيد تدفقا سلسا للبضائع والمعلومات في مختلف المراحل ، مما يسهل العملية ويلبي متطلبات العملاء . وتمثل اللوجستيات حافزاً هاماً لأداء الصادرات ونمو الاقتصاد والقدرة على المنافسة . ويمكن أن تؤدي أوجه القصور في السلسلة اللوجستية إلى بيئة أعمال غير مؤاتية ، مما يؤثر على أوقات التجارة وتكاليفها ويبطئ تدفقات الاستثمار المباشر والنمو .
- ٢- واليوم ومع تزايد المنافسة ونمو سلاسل القيمة العالمية ، من الضروري وضع استراتيجيات تضمن نظاما لوجستيا أكثر اتساقا ومثانةً . وعلى الرغم من الجهود التي بُذلت مؤخراً لرقمنة العمليات ، لا تزال العديد من المعاملات ورقية . ويثير أمن البيانات والتنسيق عبر الحدود مخاوف مختلفة تعوق البحث عن حلول في مجال التجارة الرقمية . وقد تم النظر في العديد من البدائل لمعالجة العقبات التي تُبطئ التجارة الدولية ، بما في ذلك استخدام تكنولوجيا سلاسل الكتل التي يمكن أن تسهل المعاملات في سلاسل القيمة .
- ٣- تُحدث تكنولوجيا سلاسل الكتل تحولاً سريعاً في طريقة تخزين البيانات وإدارتها ، وهي تعتمد على شبكة من كتل البيانات التي يجري حمايتها باستخدام التشفير . وتُعتبر هذه التكنولوجيا مهمة في العديد من القطاعات ، بما في ذلك التجارة عبر الحدود وسلسلة التوريد العالمية . فهي تساعد على تتبع الشحنات الدولية ، وأتمتة عملية التوثيق لتجنب هدر الوقت والخطأ البشري ، وتوفير نظام أمن يضمن حماية المعاملات على طول السلسلة اللوجستية . وبما أن هذه التكنولوجيا جديدة نسبياً ، فإن تطبيقها لا يزال في المرحلة الأولى ويُتوقع أن يتوسع خلال السنوات القليلة المقبلة .
- ٤- وقد بدأت العديد من البلدان العربية ، بما في ذلك الإمارات العربية المتحدة ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية ، تنفيذ مشاريع تجريبية لاختبار هذه التكنولوجيا في العديد من المجالات ، مثل نقل الوثائق الرقمية ، وسندات الشحن الرقمية ، والأنظمة الجمركية الآلية . ومع ذلك ، فإن معظم الجهود التي تبذلها الحكومات العربية لا تزال في مرحلتها التجريبية ، ولم تُطلق سوى مشاريع صغيرة في هذا المجال .

أولاً- لمحة عن سلاسل الكتل

- ٥- ينبغي أن تكون سلاسل التوريد أكثر شفافية وكفاءة واتساقاً . قد وُضع نظام التبادل الإلكتروني للبيانات كبديل للاتصالات الورقية . وهو نظام لتبادل المعلومات عبر الحواسيب يتيح نقل الوثائق رقمياً بين شركاء الأعمال . وقد ساعد هذا الانتقال من الاتصال الورقي إلى الاتصال الرقمي على تسريع عمليات المعالجة بالنسبة لأصحاب مشاريع الأعمال ، وتقليل الأخطاء البشرية ، وتحسين العلاقات بين الشركاء .

- ٦- ومع ذلك ، هناك حاجة إلى حلول أكثر كفاءة وفعالية نظراً للتقدم التكنولوجي وزيادة الطلبات في مجال الأعمال^(١). ويحتوي نظام التبادل الإلكتروني للبيانات على نظام أساسي لتداول المعلومات باستخدام بروتوكول قياسي . وبعبارة أخرى ، يمكن أن تستخدمه بسهولة الأطراف التي تتبادل المعلومات بانتظام أو التي لديها علاقة طويلة الأجل . إلا أنه إذا أُضيفت العديد من الأطراف إلى سلسلة التوريد ، فقد يصبح الوضع مربكاً ومتقطعاً". هنا تكمن فعالية سلاسل الكتل ، فهي تتيح نهجاً أكثر شمولاً للشركات في معالجة المعلومات . ويمكنها تخزين معاملات النظام الإلكتروني لتبادل المعلومات في النظام الخاص بها في شكل كتلة واحدة أو عدة كتل من البيانات إلى جانب تبادل البيانات من خلال عملياتها التوافقية.
- ٧- وتُعد سلاسل الكتل قاعدة بيانات مشتركة تضمن بيئة آمنة لتسجيل البيانات التي لا يمكن تعديلها أو العبث بها . وعند إجراء معاملة ، يتم إرسالها والتحقق من صحتها ضمن شبكة من النظراء مؤلفة من عدة عُقد. ثم يتم التحقق منها ودمجها مع معاملات أخرى لإنشاء كتلة من البيانات تُضاف لاحقاً إلى سلسلة كتل قائمة . وبعبارة أخرى ، يتم تسجيل كل معاملة يقوم بها فرد وتخزينها على نظام سلاسل الكتل ، مما يساعد على تجنب الوثائق المفقودة أو المعلومات غير الدقيقة . ويُعد عدم القدرة على تغيير البيانات ميزةً أخرى هامة لسلاسل الكتل . فبمجرد الموافقة على المعاملة وتخزينها ، لا يمكن تعديلها أو إلغاؤها ، مما يمنح سلاسل الكتل درجة عالية من الموثوقية والأمن.
- ٨- ويمكن أن يؤدي استخدام سلاسل الكتل في إدارة سلسلة التوريد اليوم إلى القضاء على نقاط الضعف وأوجه الاختلال في الأنظمة الحالية . فهذه التكنولوجيا تتيح معالجة جميع البيانات وتوصيلها من خلال نظام موحد ومتناسك على عكس النظام الإلكتروني لتبادل المعلومات حيث تقوم أنظمة مختلفة بتبادل البيانات.
- ٩- وتمثل سلاسل الكتل ابتكاراً واعداً لبعض قطاعات الأعمال . فخصائصها اللامركزية تتيح لعدد كبير من الشركاء المساهمة في تداول المعلومات والتبادل النقدي وغيرها من العمليات المتعددة الأطراف في مشاريع الأعمال، وذلك على نحو آمن ومن دون الاعتماد على سلطات مقاصة موحدة.
- ١٠- إلا أنّ سلاسل الكتل، على غرار جميع محركات الابتكار التكنولوجي، لا تقتصر على توفير البرمجيات، بل هي بحاجة أيضاً إلى معدات . ويتطلب توجيه محركات سلاسل الكتل على نحو صحيح إنشاء الهياكل الأساسية المناسبة لتنفيذ المشاريع التجريبية ثم توسيع نطاقها إذا كانت قابلة للاستمرار.

ثانياً - تطبيقات سلاسل الكتل في اللوجستيات

- ١١- تعتمد كفاءة النظام اللوجستي على التعاون لتحسين تدفق المعلومات والمعاملات والبضائع . وهناك فجوة في النظام التقليدي اليوم ، مما يؤدي إلى انخفاض الشفافية ، وعدم توحيد العمليات ، وإساءة استخدام البيانات . ولا تزال العمليات اليدوية تشكل جزءاً كبيراً من اللوجستيات ، مثل الوثائق الورقية في العمليات الجمركية.
- ١٢- ونظراً للتعقيدات في النظام التقليدي ، من الصعب تتبّع البضائع وحالة الشحنات على طول سلسلة التوريد . ويمكن أن تساعد سلاسل الكتل في التغلب على هذه التحديات من خلال ضمان الشفافية والأمن لجميع الأطراف المعنية . وتُعد سلاسل الكتل أيضاً بديلاً منخفض الكلفة بفضل هيكلها الآلي الفعال الذي يقلل من الخطأ البشري والتكرار.

(١) **Jatinder Grewal, Blockchain and EDI: Do they complement or compete with each other?, 2020 .**

ألف - فوائد سلاسل الكتل في اللوجستيات

- ١٣- هناك العديد من التحديات على طول سلسلة التوريد ، مما يؤثر على الوظائف اللوجستية . وكثيراً ما تنشأ الصعوبات عندما يكون هناك نقص في الشفافية والسرعة وإمكانية التتبع . ويمكن أن تعالج تكنولوجيا سلاسل الكتل بعضاً من هذه التحديات من خلال توفير مجموعة من السجلات التي يمكن لجميع الأطراف تتبعها وتقييمها على جميع مستويات سلسلة التوريد . والهدف الرئيسي لهذه التكنولوجيا هو إنشاء عملية آلية ، مما يساهم في تخفيف المعاملات الورقية ويعزز إمكانية التتبع.
- ١٤- وفي ما يلي الميزات الرئيسية لسلاسل الكتل التي يمكن أن تكون مفيدة لقطاع اللوجستيات:

(أ) الشفافية :

- تُدمج جميع البيانات التابعة لجميع الأطراف في مصدر واحد.
- يُسجل تاريخ العملاء أو الموردّين، مما يسهّل تقييم تاريخهم الائتماني.
- تُوفّر معلومات دقيقة عن حالة الأحداث، مما يحسّن من إمكانية التتبع.

(ب) الأمن:

- منصة آمنة لتبادل المعلومات.
- عدم القدرة على العبث بالمعلومات لأن جميع المعلومات مسجّلة على نحو آمن في السلسلة.

(ج) تسهيل العمليات:

- استخدام العقود الذكية لزيادة مستوى الأتمتة والجمع بين العمليات، مثل المدفوعات وتسوية التعريفات الجمركية وفحص البضائع.
- إزالة الوسطاء في مراحل متعددة من السلسلة من خلال تهيئة بيئة جديرة بالثقة.

(د) الكفاءة:

- خفض التكاليف من خلال تجنب الأخطاء والتكرار.
- تسريع العملية الآلية وتقليل الخطأ البشري.

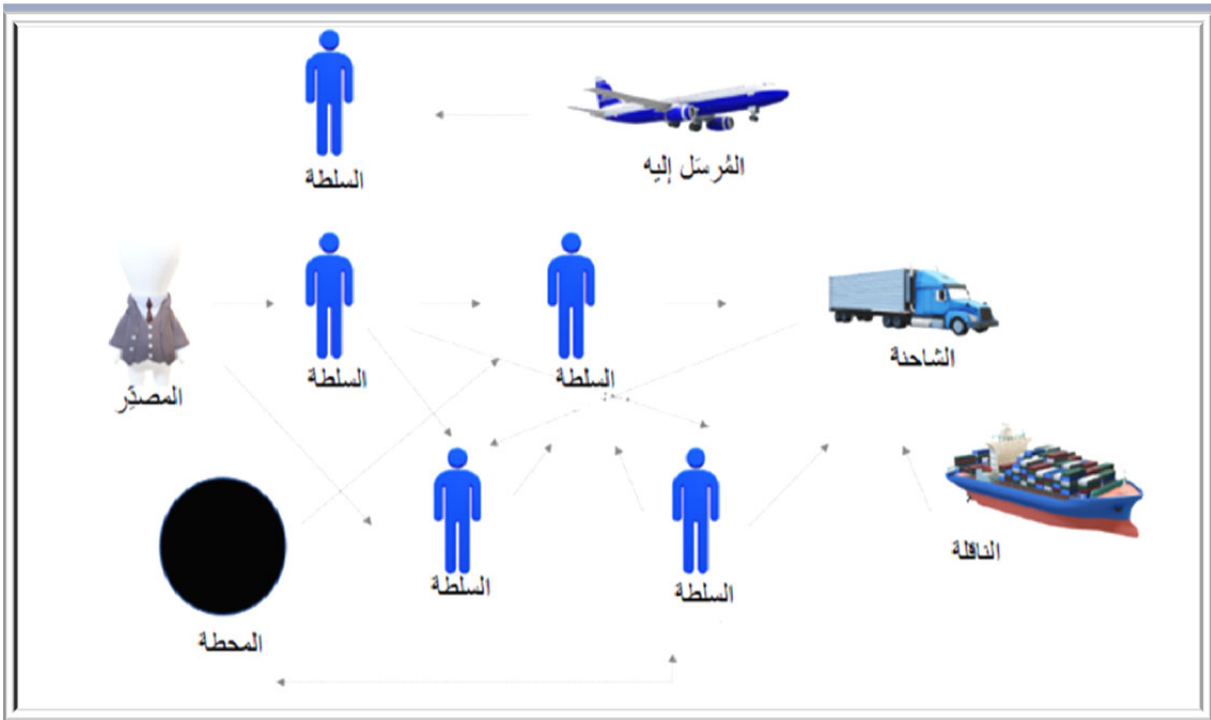
باء- شفافية سلسلة التوريد وكفاءتها

- ١٥- يتزايد سنويا عدد السفن التجارية المستخدمة في التجارة العالمية . وتمرّ البضائع عادة بالعديد من السلطات الجمركية والمنظمات والأشخاص الذين تربطهم أكثر من ١٠٠ علاقة تفاعلية مختلفة . وتُعد سلاسل الكتل خياراً موثقاً يمكن أن يقلّل من الكلفة والوقت في معالجة الوثائق التجارية وفي إتمام التفاعلات المتعلقة بالشحنات.
- ١٦- ومن الأمثلة على أنظمة الشحن التي تستخدم سلاسل الكتل ، نظام TradeLens الذي وضعته شركتا ميرسك وآي بي إم ، وهو مخصّص لتمكين التجارة من خلال إتاحة رؤية مشتركة للمعاملات وضمن السرية . ويمكن لعدة أطراف، مثل الشاحنين ووكلاء الشحن والسلطات الجمركية ، أن تتفاعل بمزيد من الكفاءة من خلال الوصول إلى مستندات وبيانات الشحن في الوقت الحقيقي . ويتيح نظام TradeLens التعاون الرقمي بين العديد من الكيانات المشاركة في التجارة الدولية باستخدام العقود الذكية . فيمكن للوكالات الحكومية والتجار والوسطاء والسلطات الجمركية التعاون في تنفيذ عمليات مشتركة بين المنظمات وإجراء مراجعة آمنة ومثبتة لها.

جيم- النظام الآلي

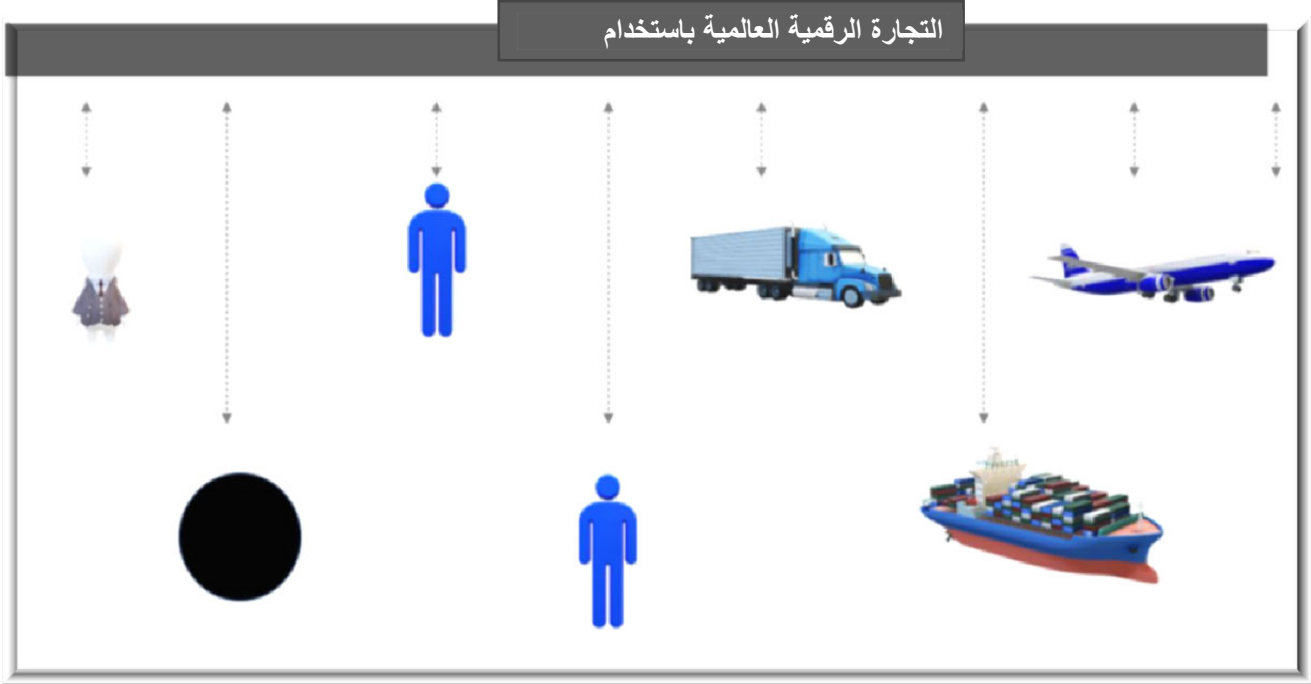
- ١٧- تنطوي تطبيقات الشحن اليوم على العديد من الأخطاء والتكرار والبيانات غير الدقيقة ، مما يؤدي إلى اختلالات وعدم كفاءة في سلسلة التوريد . وكما هو مبين في الشكل (١) ، يقوم كل كيان في النظام التقليدي بالإبلاغ عن المعلومات وتبادلها على نحو منفصل ، مما يؤدي إلى أخطاء ، ويجعل العملية بما تقتضيه من تبادل تستغرق وقتاً طويلاً.
- ١٨- وتقدم سلاسل الكتل نظاماً آلياً يتيح الوصول إلى بيانات الشحن في الوقت الحقيقي وإصدار عقود ذكية ، مما يزيد من الكفاءة على طول سلسلة التوريد . وتتيح المعلومات المشتركة على منصة سلاسل الكتل لكل كيان (مثل الجمارك والسلطات ووكلاء الشحن والمصدرين) الوصول إلى البيانات بسلاسة وشفافية، مما يقلل من احتمال صدور مستندات غير دقيقة ومتأخرة.

الشكل (١) - النظام اللوجستي التقليدي



المصدر: إعداد الإسكوا.

الشكل (٢) - النظام اللوجستي الحديث باستخدام سلاسل الكتل

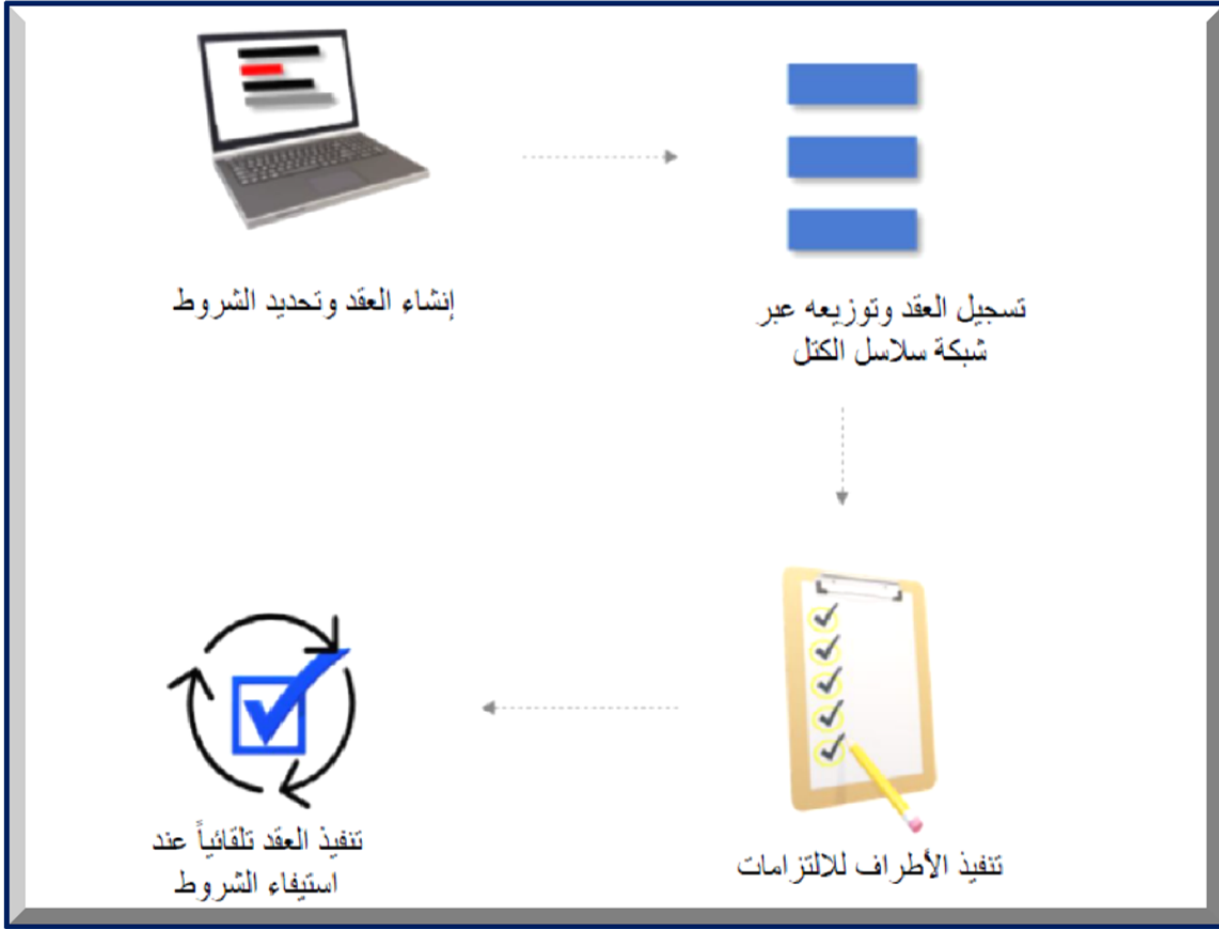


المصدر: إعداد الإسكوا.

دال - العقود الذكية

- ١٩- العقود الذكية هي عقود تنفذها تلقائياً برامج حاسوبية عند استيفاء شروط وأحكام معينة من دون تدخل بشري. ولا يتطلب استخدام العقود الذكية اللجوء إلى شركات الوساطة أو المحامين أو أي طرف ثالث لإكمال المهام. وتوقع الشركة اللوجستية وتجار التجزئة اتفاقاً ملزماً يمكن إنهاؤه على الفور إن لم يتم استيفاء جميع الشروط المتفق عليها. وتضمن هذه العقود الشفافية وتزيد من الأرباح من خلال تقليل أوقات التسليم والأخطاء المُكلفة.
- ٢٠- ويمكن أتمتة بعض العمليات مثل المدفوعات والتحويلات والتسويات. وما إن تصل البضائع، يمكن أن تنفذ العقود الذكية المجموعة التالية من الأنشطة المحددة في العقد مثل المدفوعات التلقائية. وتشمل التحديات المرتبطة بالعقود الذكية:
 - التعامل مع مستندات أكثر تعقيداً.
 - التفاعل بين عدة أطراف.
 - المساءلة والمسؤولية.
- ٢١- وتشمل فوائد العقود الذكية:
 - الربط بين مختلف أطراف سلسلة التوريد، والسماح لها بتبادل المستندات على نحو مباشر.
 - توفير سندات الشحن الإلكترونية بدلاً من الفواتير الورقية.
 - القضاء على النزاعات والتزوير من خلال إدارة ملكية المستندات في سلسلة التوريد.
 - تنفيذ الحوالات المالية تلقائياً من خلال إشارات تصدر عند تدفق البضائع.
 - ربط البنوك والمقرضين والموردين، وبالتالي الحد من الاحتيال والتكاليف الإضافية.

الشكل (٣) - مسار العقد الذكي



المصدر: إعداد الإسكوا.

هاء - سلاسل الكتل في التخزين والنقل

٢٢- التخزين هو إحدى الخطوات الأولى في اللوجستيات. وهو الموقع الذي توضع فيه البضائع قبل نقلها عبر سلسلة التوريد. ويتم تحقيق الكفاءة في اللوجستيات ليس فقط من خلال التركيز على ناحية واحدة من السلسلة بل من خلال ضمان التعاون السلس بين جميع الكيانات، بما في ذلك الجهات المعنية بالتخزين. ويمكن أن تربط سلاسل الكتل أصحاب المصلحة المعنيين على منصة واحدة، مما يضمن أمن البيانات وسهولة التواصل.

٢٣- وتعد العقود الذكية أيضاً نواحي مهمة يمكن استخدامها في عملية التخزين، مع كتابة شروط الاتفاق بين الطرفين في أسطر من التعليمات البرمجية، مما يفيد لأتمتة المدفوعات والتحقق منها. ومن الأمثلة على استخدام العقود الذكية في التخزين تسوية المدفوعات إلى الأطراف ذات الصلة ما إن يتم التحقق من تسليم منصات التحميل وإثبات التسليم ووقته والشروط ذات الصلة في منصة سلاسل الكتل.

واو - سندات الشحن القائمة على سلاسل الكتل

٢٤- سند الشحن هو مستند يحفظ الحق في المطالبة بتسليم البضائع المشحونة . وإن إحدى نقاط الضعف في سندات الشحن الورقية هي أنها تسبب تباطؤ في العمليات . ومع تزايد سرعة السفن اليوم ، قد يكون بعضها أسرع من سندات الشحن الورقية المطلوبة للإفراج عن الشحنة . ومن شأن سندات الشحن القائمة على سلاسل الكتل أن تحل هذه المشكلة وتسرع العملية وتقلل الكلفة.

٢٥- وتمثل سندات الشحن القائمة على سلاسل الكتل نوعاً خاصاً من الفواتير الإلكترونية التي تضمن عدم إجراء أي تغيير في سجل المراجعة ، والحفاظ على شفافية الأعمال ، وبناء علاقات تقوم على السرية والثقة بين الشركاء . وتُصمَّم سندات الشحن القائمة على سلاسل الكتل لأتمتة العمليات وتقديم توقعات موثوقة على نطاق واسع.

٢٦- وفي التسعينات، تم تطوير سندات الشحن الإلكترونية بواسطة أنظمة تكنولوجيا المعلومات التقليدية التي لا تتيح مراجعة الملكية وتنتج عنها . وفي البداية، كانت هذه السندات معقدة للغاية بحيث لا يمكن استخدامها، ولم يُنظر إليها على أنها قيمة مضافة . وقد استطاعت تكنولوجيا سلاسل الكتل أن تغير هذه النظرة.

٢٧- وتشمل فوائد سندات الشحن القائمة على سلاسل الكتل:

- سجلات المعاملات غير القابلة للتغيير، التي توفر درجة عالية من الأمن.
- عمليات التحقق المتعددة لتجنب أخطاء التسليم.
- النقل السريع في جميع أنحاء العالم، مما يمنع الأضرار والعمليات البطيئة.
- توفير التكاليف.
- منع السرقة والعبث بالمعلومات.
- عملية توثيق آمنة من البداية إلى النهاية.

٢٨- تقدم شركة البحر الأبيض المتوسط للملاحة رسمياً سندات شحن إلكترونية إلى عملائها في العالم . وتتيح للشاحنين وغيرهم من أصحاب المصلحة استلام سندات الشحن وإرسالها إلكترونياً من دون التسبب بأي انقطاع في أنشطة العمل اليومية.

٢٩- وتُسمى المنصة ذات الصلة **WAVE BL** ، وهي نظام يقوم على سلاسل الكتل ويستخدم تقنية السجلات الموزعة ، مما يتيح لجميع الأطراف المشاركة في النشاط إصدار المستندات ونقلها وإدارتها . ويمكن لجميع الأطراف استخدام المنصة على نحو مجاني من دون الحاجة إلى استثمارات في أي هياكل أساسية مرتبطة بتكنولوجيا المعلومات ، ويتم الدفع فقط عند إصدار المستندات الأصلية.

زاي - سلاسل الكتل في الجمارك

٣٠- تتسم تكنولوجيا سلاسل الكتل بإمكانات من شأنها تغيير مشهد التجارة الدولية . وتُعد إجراءات الفحص الجمركي عملية معقدة في التجارة الدولية إذ تنطوي على كميات هائلة من المعاملات الورقية والتدخلات البيروقراطية، التي يمكن أن تسهلها سلاسل الكتل من خلال رقمنة الأدوات المالية ومستندات التجارة والشحن.

٣١- ويمكن أن تكون معلومات مثل نماذج التخليص وأوامر الشراء والتأمين جزءاً من سلاسل الكتل، ويمكن أن يصل إليها الموردون والناقلون وأصحاب المصلحة والسلطات وجميع الأطراف ذات الصلة . ويمكن للجمارك أيضاً الوصول إلى معلومات دقيقة عن البضائع أو الشحنة (مثل السعر والكمية والاسم والتأمين) وتتبع حالة البضائع وتسليمها . ومن شأن هذا النظام أن يعزز كفاءة الإجراءات الجمركية في العمليات اليومية.

٣٢- ومن خلال نظام جمركي متكامل يقوم على سلاسل الكتل ، يمكن أن تستخرج السلطات المعلومات مباشرةً من مصدرها ، مما يضمن بيانات دقيقة وموثوقة . ويقال هذا النظام من عمليات التحقق اليدوي ، وتؤدي البيانات المطلوبة للتحقق من صحة العمليات إلى تسريع أوقات المعالجة.

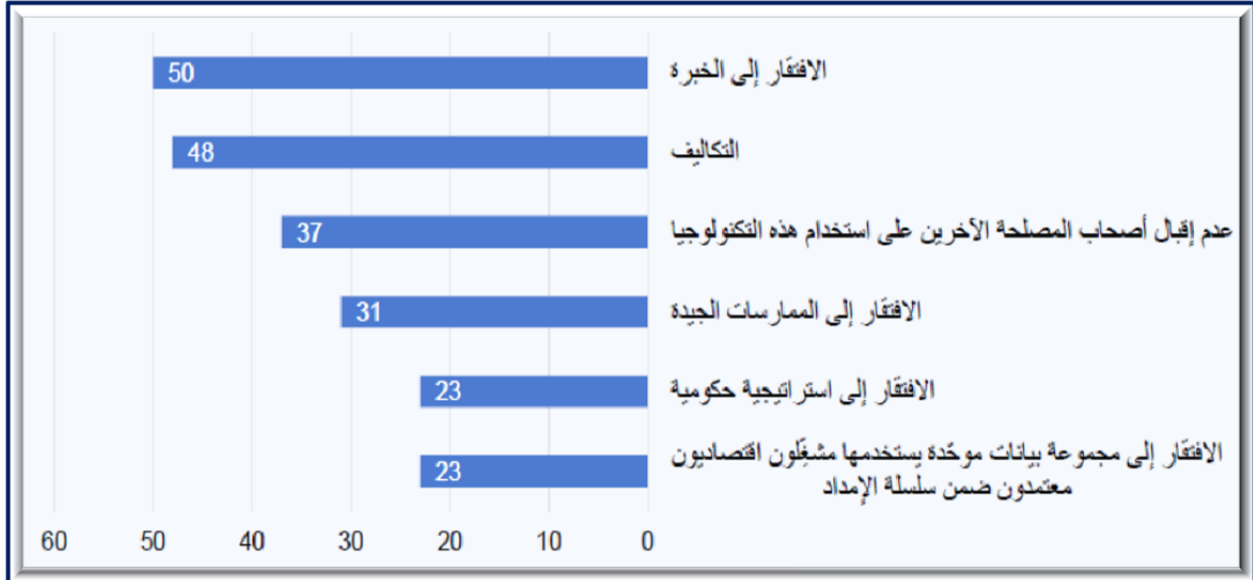
٣٣- ومع أن تكنولوجيا سلاسل الكتل قد تكون حلاً لتعقيدات النظام اللوجستي ، فإن معظم البلدان المتقدمة لا يمكنها الوصول إلى نظام آلي بالكامل في تكنولوجيا سلاسل الكتل ، حيث لا تزال غالبيتها تعتمد على عمليات تقليدية ومعقدة . ولا تزال هناك العديد من القيود على المستويات الحكومية والتنظيمية والشخصية ، التي تعوق هذا التحول.

ثالثاً- الحالة الراهنة

٣٤- أجرت منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية مسحا يتضمن (١٨) سؤالاً عن استخدامات سلاسل الكتل في التجارة عبر الحدود . ويقدم هذا المسح لمحةً عن مستوى تنفيذ سلطات الجمارك لإجراءات سلاسل الكتل في الدول الأعضاء في منظمة الجمارك العالمية.

٣٥- ويبين الشكل (٤) المخاوف التي عبّر عنها المجيبون في المسح بشأن عقبات قد تنشأ عند اعتماد تكنولوجيا سلاسل الكتل . وقد عبّر معظمهم عن عقبتين رئيسيتين ، هما الافتقار إلى الخبرة والتكاليف . وشملت العقبات الأخرى عدم إقبال أصحاب المصلحة الآخرين على استخدام هذه التكنولوجيا ، والافتقار إلى الممارسات الجيدة.

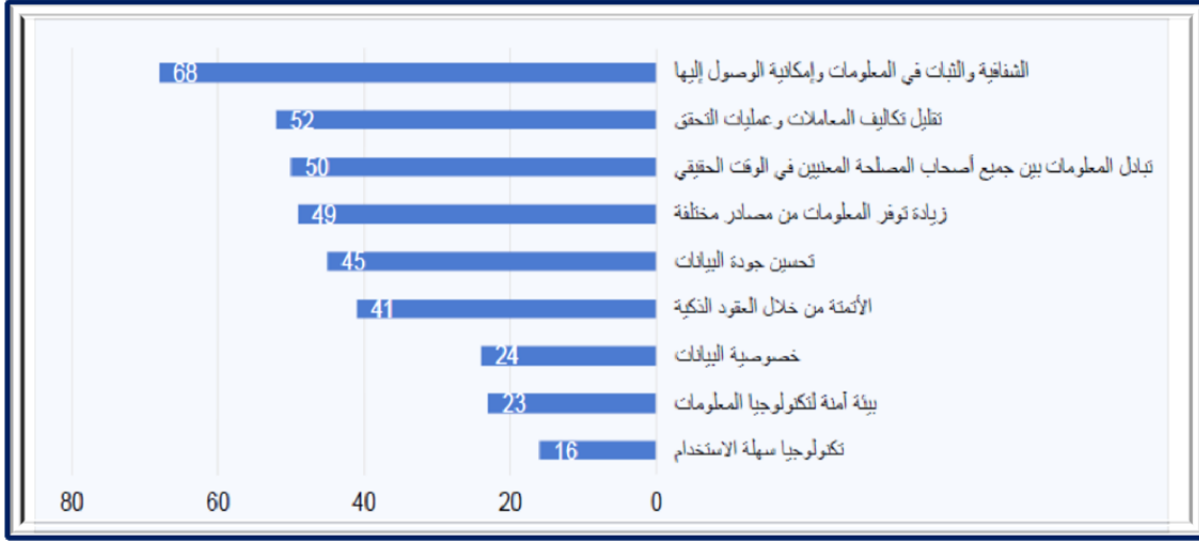
الشكل (٤) - العقبات التي تحول دون اعتماد سلاسل الكتل وتقنية السجلات الموزعة



المصدر -WTO and WCO, The role of advanced technologies in cross- border trade: a customs perspective , 2022:

٣٦- وقد سلط المسح الضوء على الفوائد التي يمكن أن توفرها سلاسل الكتل وفقاً للدول الأعضاء . ووجد ما مجموعه (٦٨) من المجيبين أن استخدام سلاسل الكتل من شأنه أن يحقق المزيد من الشفافية والثبات في المعلومات وأن يتيح إمكانية الوصول إليها ، في حين اعتبر (٥٢) منهم أنه سيقال من تكاليف المعاملات وعمليات التحقق . وشملت الفوائد الأخرى تيسير تبادل المعلومات بين أصحاب المصلحة المعنيين في الوقت الحقيقي ، وزيادة توفر المعلومات من مصادر مختلفة الشكل (٥).

الشكل (٥) - فوائد استخدام سلاسل الكتل (عدد المجيبين)



المصدر -WTO and WCO, The role of advanced technologies in cross - border trade: a customs perspective , 2022.

ألف- أمثلة على مبادرات عالمية في مجال سلاسل الكتل

١- كندا

٣٧- تشارك وكالة خدمات الحدود الكندية في أنشطة تجريبية لتقييم قدرة سلاسل الكتل على توفير سلسلة توريد تتسم بمزيد من السرعة والموثوقية والوضوح . وتهدف المشاريع التجريبية إلى تقييم قدرات سلاسل الكتل ، وتحديد ما إذا كان لهذه التكنولوجيا دور في أعمال وكالة خدمات الحدود الكندية . إلا أن التنفيذ الكامل لتكنولوجيا سلاسل الكتل يتجاوز نطاق المشاريع التجريبية.

٢- إيطاليا

٣٨- في شباط/ فبراير ٢٠١٩ ، أقر البرلمان الإيطالي لائحة تنظيمية تعطي تعريفا قانونيا لتقنية السجلات الموزعة والعقود الذكية ، وتعترف بشرعيتها القانونية الكاملة وقابليتها للتنفيذ .
٣٩- وقد تكون إيطاليا أول دولة تضع لوائح واسعة النطاق بشأن العقود الذكية بدلاً من اتفاقات تقليدية لأغراض محددة . وينص القانون على أن العقود الذكية ينبغي أن تضمن الاعتراف الرقمي بالأفراد المعنيين وفقا للمبادئ التوجيهية لوكالة إيطاليا الرقمية .

٣- الاتحاد الأوروبي

٤٠- أعدت المديرية العامة للاتحاد الضريبي والجمركي ، وهي الشعبة المسؤولة عن سياسة الاتحاد الأوروبي بشأن تحصيل الضرائب والجمارك ، مشروع **SEED-on-Blockchain** ، وهو مشروع بحثي للمفوضية الأوروبية يهدف إلى تقييم التطبيق العملي المتخصص لسلاسل الكتل وفوائدها بالنسبة للتطبيقات الجمركية والضريبية .

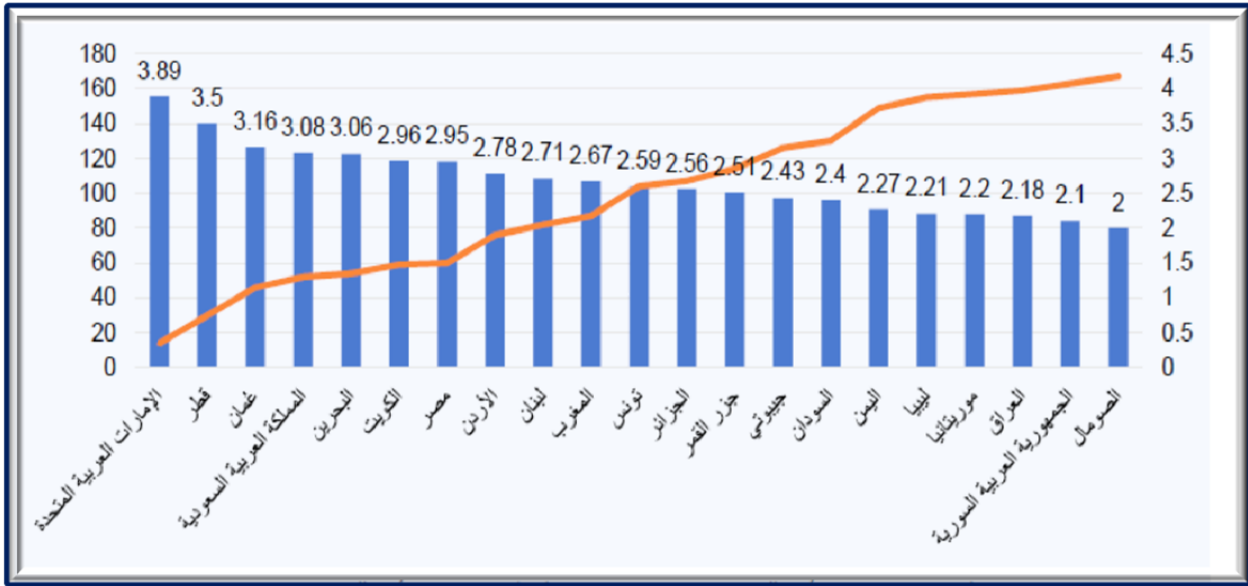
٤ - الولايات المتحدة الأمريكية

٤١- اتخذت هيئة الجمارك وحماية الحدود الأمريكية إجراءات للتثبيت من صحة مفهوم سلاسل الكتل من خلال إجراء تقييم أولي لجدوى سلاسل الكتل في أيلول/ سبتمبر ٢٠١٨ . ورَكَزَت هذه الإجراءات على جدوى استخدام ابتكار سلاسل الكتل في معالجة مستندات الدخول بموجب اتفاق التجارة الحرة للولايات المتحدة الأمريكية وفي تسهيل التبادل مع كندا والمكسيك . وقد أبرز تقييم تطبيق هذه التكنولوجيا والترتيبات والقضايا المشروعة التي تناولتها إجراءات التثبيت من صحة المفهوم أن استخدام سلاسل الكتل أدى إلى تحسين المراسلات بين هيئة الجمارك وحماية الحدود الأمريكية والتجار، وتحسين توثيق الاستلام، والقضاء على الوثائق اليدوية والمعلومات المزدوجة.

باء - لمحة عن الأنظمة اللوجستية في المنطقة العربية

- ٤٢- يوماً بعد يوم ، يزداد تدفق سلسلة التوريد العالمية تعقيداً . ويُطلَب من أصحاب المصلحة التعامل مع كمية هائلة من المعلومات وتتبع المعاملات والسجلات إلى جانب التخطيط للأنشطة المقبلة . وتتولَّى العديد من الأطراف مجالات مختلفة من سلسلة التوريد ، مما قد يؤدي في بعض الأحيان إلى التكرار والأخطاء.
- ٤٣- وتشمل بعض التحديات التي يواجهها النظام التقليدي لسلاسل التوريد اليوم ما يلي:
- الشفافية : التدفق الصحيح والدقيق للمعلومات.
 - السرعة والكفاءة : ضمان تسليم البضائع الصحيحة إلى الوجهة المناسبة بالطريقة الأكثر كفاءة.
 - إمكانية التتبع : القدرة على تتبع البضائع في كل مرحلة (أي تخزين البضائع ونقلها وشحنه أو استلامها).
 - الدفع : تحويل الأموال بكفاءة مع تخزين الوثائق.
- ٤٤- ومن الضروري قياس كفاءة اللوجستيات نظراً لأهميتها في تصنيف بلد ما كمحفز للتجارة . ويُعد مؤشر الأداء اللوجستي من الأدوات التي تم تطويرها لتقييم الأداء اللوجستي.
- ٤٥- وبيِّن الشكل (٦) الأداء اللوجستي للبلدان العربية ويُلخِّص مجموع نقاطها من عام ٢٠١٢ إلى عام ٢٠١٨ . وتشير النتائج إلى أن غالبية هذه البلدان لم تحسن أداءها اللوجستي ، باستثناء الإمارات العربية المتحدة وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية، التي سجَّلت أعلى النقاط حسب مؤشر الأداء اللوجستي في المنطقة.
- ٤٦- وما تفتقر إليه الأنظمة اللوجستية في المنطقة هو قياس الأداء اللوجستي المحلي بالاستناد إلى عوامل داخل البلد، بما في ذلك البوابات مثل الموانئ والحدود . فهذا المؤشر مفيد لتحليل أوجه القصور داخل النظام، التي تُحوَّل دون تشغيل السلسلة اللوجستية من دون عراقيل.

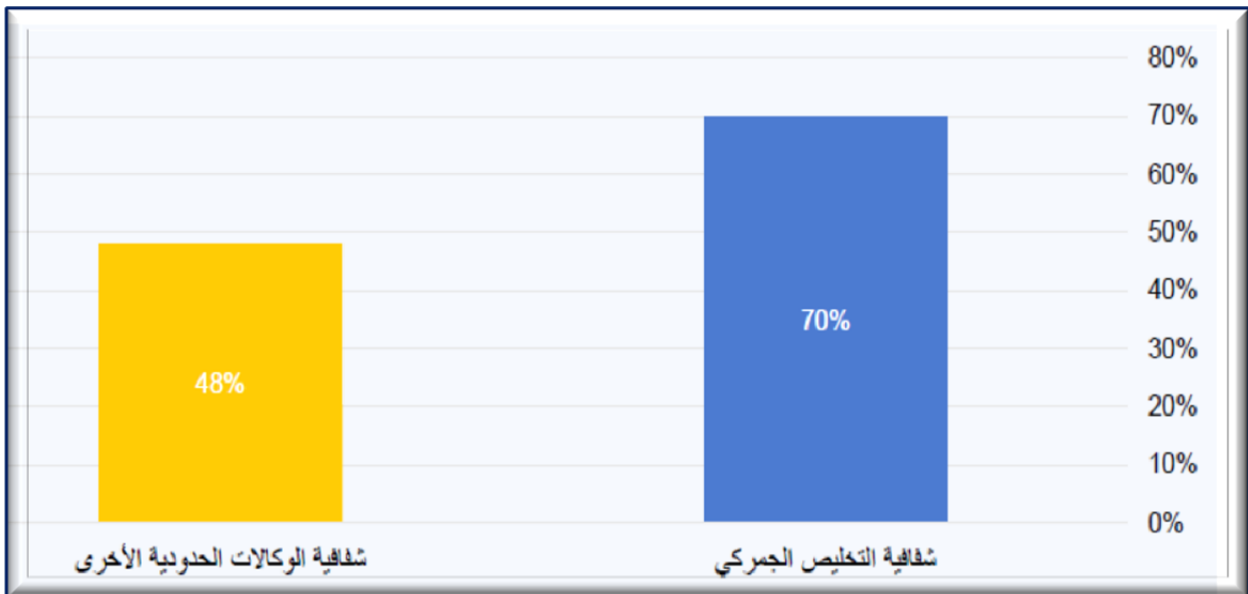
الشكل (٦) - مجموع النقاط حسب مؤشر الأداء اللوجستي للبلدان العربية (٢٠١٢-٢٠١٨)



المصدر: البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي، ٢٠١٨.

٤٧- ومن الفوائد الرئيسية التي تتيحها سلاسل الكتل هي الشفافية. ووفقا لمسح أجراه البنك الدولي، وجد (٧٠) في المائة من المجيبين في المنطقة أن بلدانهم تتسم بالشفافية في التخلص الجمركي في الكثير من الأحيان أو دائما تقريبا الشكل (٧) إلا أن شفافية الهيئات الحدودية الأخرى تثير قلق المجيبين، حيث لم يعترف سوى (٤٨) في المائة منهم بشفافيتها. وقد يرجع ذلك إلى نقص الاتصالات والمنصات الرقمية التي تسهل تبادل المعلومات الوثائق.

الشكل (٧) - الشفافية (نسبة المجيبين الذين أشاروا إلى أن الشفافية قائمة في الكثير من الأحيان أو دائما "تقريبا")

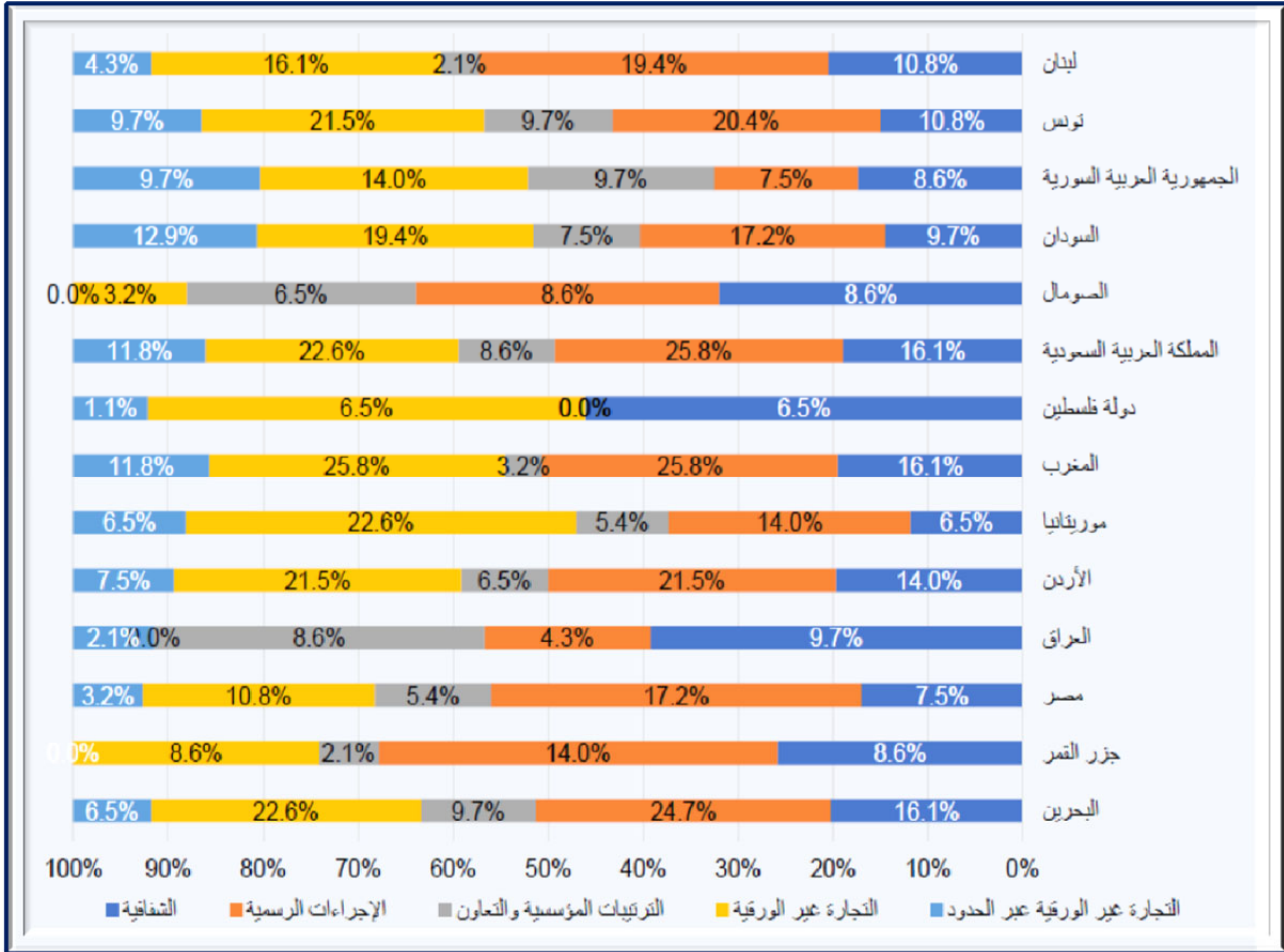


المصدر: البنك الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي، ٢٠١٨.

جيم - تيسير التجارة الرقمية المستدامة

٤٨- دأبت الإسكوا واللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة على رصد تدابير تيسير التجارة الرقمية والمستدامة من خلال إجراء مسح عالمي يسلط الضوء على حالة تدابير تيسير التجارة والتحديات التي تواجهها في تحقيق بيئة تجارية مستدامة ورقمية تدعم التجارة عبر الحدود.

الشكل (٨) - التنفيذ الشامل للتدابير الأساسية لتيسير التجارة في البلدان العربية ٢٠٢١.



المصدر : United Nations Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation, 2021

ملاحظة: التدابير الأساسية هي (٣١) تدبيراً مُدرجاً في خمس فئات : الشفافية ، والإجراءات الرسمية ، والترتيبات المؤسسية والتعاون ، والتجارة غير الورقية ، والتجارة غير الورقية عبر الحدود.

٤٩- وفي عام ٢٠٢١ ، بلغ معدل التنفيذ الإجمالي للبلدان العربية (٥٤) في المائة . ويبين المسح أن المملكة العربية السعودية كانت في طليعة بلدان المنطقة ، حيث بلغ معدل التنفيذ الإجمالي لديها (٨٥) في المائة ، تلاها المغرب مع معدل بلغ (٨٢,٨) في المائة والبحرين (٧٩,٦) في المائة . وكان العراق ودولة فلسطين من البلدان التي سجّلت أدنى المستويات في الأداء، حيث لم يحققا سوى (٢٤,٧) في المائة و (١٤) في المائة على التوالي.

| | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--|--|--|-------------|--|--|--|------------------|--|--|--|-----------|--|
| | | | | | | | | | | | | | وضع قوانين وأنظمة بشأن المعاملات الإلكترونية |
| | | | | | | | | | | | | | وضع الاطار التشريعي الوطني و / أو اتخاذ الترتيبات المؤسسية الالزامية لتعزيز التعاون بين الهيئات الحدودية |
| | | | | | | | | | | | | | تحصيل المدفوعات بطريقة غير ورقية من خطاب اعتماد مستندي |
| منفذ بالكامل | | | | منفذ جزئياً | | | | في مرحلة تجريبية | | | | غير منفذة | |

. United Nations Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation, المصدر 2021 :

٥٠- وبالنسبة لتدابير التجارة غير الورقية ، تشير النتائج إلى أن العديد من المجالات لا تزال بحاجة إلى تحسينات كبيرة في البلدان العربية . فالتدبير المتعلق بمشاركة الجمارك و / أو السلطات التنظيمية الأخرى في مشاريع سلسلة التوريد التي تقوم على سلسلة الكتل وتشمل التمويل التجاري ، لم يُنفذ بعد في (٦٤,٢٩) في المائة من البلدان ، ولا يزال في مرحلة تجريبية في (٧) في المائة من البلدان ، وقد نُفِّذَ جزئياً في (١٤) في المائة من البلدان ؛ ولم يُنفَّذَ بنجاح سوى في (١٤) في المائة من البلدان ، بما في ذلك تونس والمملكة العربية السعودية . وفي (٦٤) في المائة من البلدان العربية ، لم يُنفَّذَ التدبير المتعلق بتقديم طلبات للحصول على شهادات المنشأ التفضيلية وإصدارها إلكترونياً، وبلغت نسبة البلدان التي نفذت هذا التدبير جزئياً (٣٥) في المائة.

دال - تكنولوجيا سلاسل الكتل في المنطقة العربية

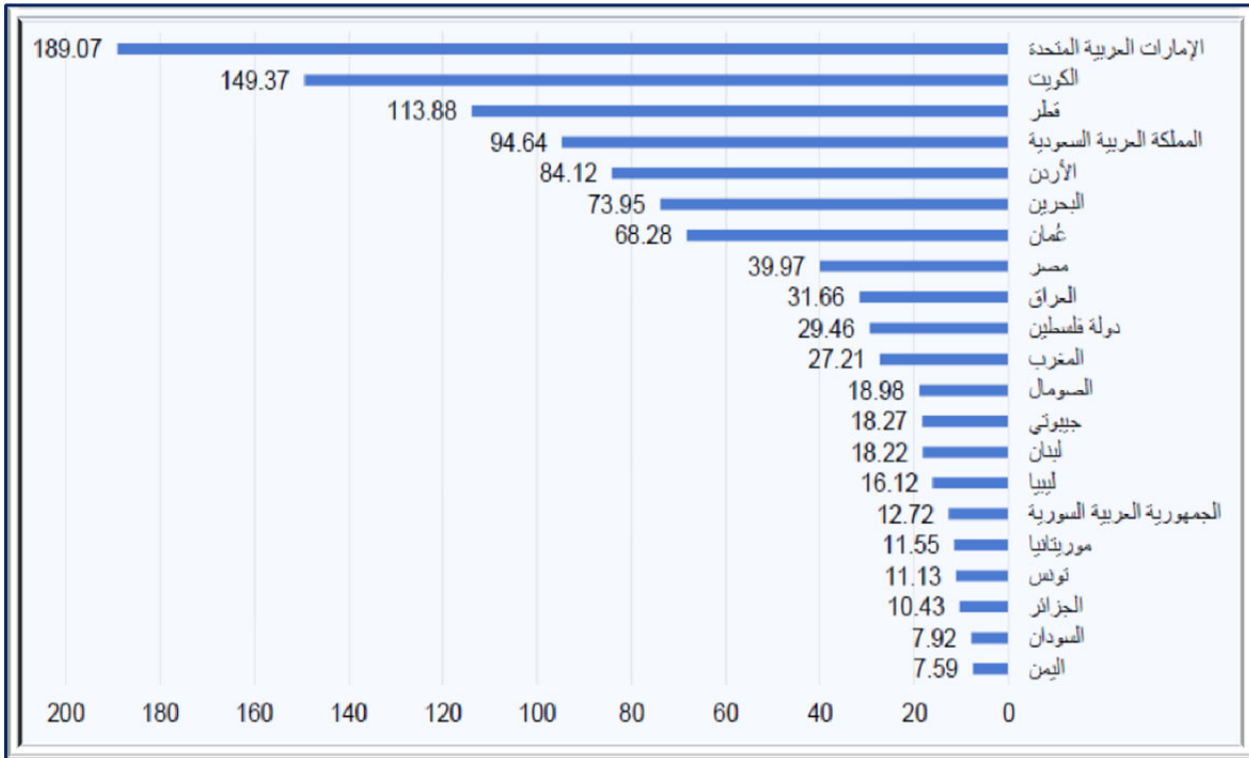
٥١- تشهد البلدان العربية تفاوتاً كبيراً على صعيد التحسين الرقمي . فمن ناحية ، حققت دول مجلس التعاون الخليجي، في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، العديد من الإنجازات بمستويات عالية وضعت المنطقة العربية في مصاف البلدان المتقدمة . ومن ناحية أخرى ، تواجه البلدان العربية الأقل نمواً صعوبات في تحقيق التقدم الرقمي بسبب تحديات هيكلية راسخة ، منها المتغيرات الاقتصادية، والهيكل الاجتماعي والاقتصادية ، والصراع المطول ، وتأثير تغير المناخ . وتواجه أيضاً صعوبات لتطوير الهياكل الأساسية في مجال الاتصالات بسبب طبيعتها الريفية وأراضيها غير المكتظة بالسكان . ولذلك، تتباين قدرات البلدان العربية تبايناً كبيراً في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

٥٢- وخلال السنوات القليلة الماضية، شهدت المنطقة نمواً بطيئاً في الهياكل الأساسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، إنما بوتيرة مستمرة . وفي عام ٢٠٢١ ، بلغت نسبة الأسر التي توفرت لها إمكانية الوصول إلى الإنترنت في المنطقة (٨٠,٩٧) في المائة في المتوسط ، استناداً إلى بيانات من مؤشر جهوزية الشبكة . وفي حين أن ثلاثاً من دول مجلس التعاون الخليجي ، وهي الإمارات العربية المتحدة وقطر والكويت ، تنصدر المنطقة في سرعة الإنترنت العالية التي تزيد عن (١٠٠) ميغابايت في الثانية ، فإن أكثر من نصف الدول

العربية لديها سرعة أقل من (٣٠) ميغابايت في الثانية ، أي أقل من المتوسط العالمي البالغ (٧٠) ميغابايت في الثانية.

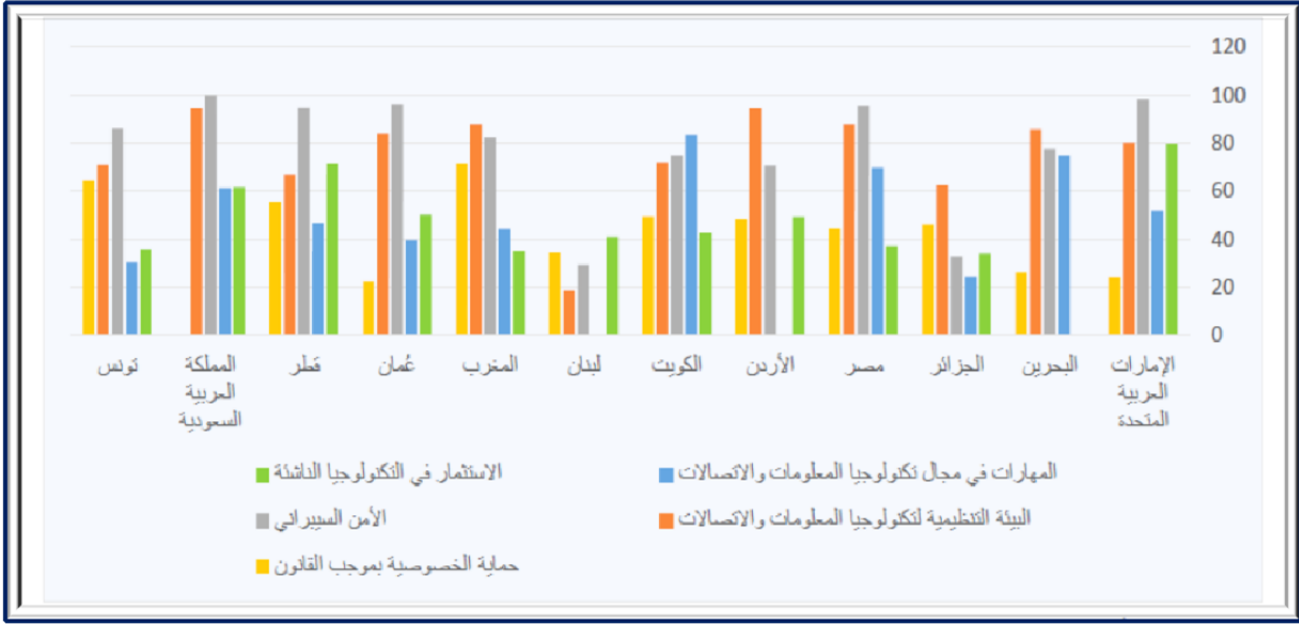
٥٣- وفي الشكل (١٠) ، استُخدمت المؤشرات الفرعية لمؤشر جهوزية الشبكة من أجل تقييم مدى جهوزية البلدان وتقدمها . ويبدو أن الأمن السيبراني الذي يمثل مجموعة الأدوات والسياسات والمفاهيم والضمانات الأمنية والمبادئ التوجيهية ونُهُج إدارة المخاطر والتقنيات الرامية إلى حماية البيئة السيبرانية ومستخدميها ، هو مجال تنجح فيه معظم البلدان . وإلى جانب دول مجلس التعاون الخليجي ، التي تتراوح نقاطها بين (٩٥) و(١٠٠) في المائة ، أظهرت بلدان عربية أخرى مثل المغرب (٨٢,١٠) في المائة والأردن (٧٠,٤) في المائة وتونس (٩٥,٩٩) في المائة تحسناً كبيراً في الأمن السيبراني . ومع ذلك ، لا تزال المهارات في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بحاجة إلى التطوير في المنطقة ، وتتصدر الكويت الترتيب في هذا المجال إذ سجّلت (٤٥,٨١) في المائة ، وهي نسبة أعلى بكثير من المتوسط الإقليمي البالغ (٥٠,٧٤) في المائة . وتُعدّ الاستثمارات في التكنولوجيا الناشئة مجالاً آخر تواجه فيه المنطقة نقصاً، وقد بلغت نسبتها في المتوسط (٤٥,٨١) في المائة . ويسجّل نصف البلدان نسبةً أقل من هذا المتوسط ، وتتصدر الإمارات العربية المتحدة الترتيب مع نسبة (٧٩,٥٧) في المائة ، في حين تحلّ الجزائر في أسفل الترتيب مع نسبة (٣٣,٩٢) في المائة.

الشكل (٩) - سرعة الإنترنت في البلدان العربية، ٢٠٢٢



المصدر : استناداً إلى بيانات من المؤشر العالمي لسرعة الإنترنت (جرى الاطلاع عليها في آذار/ مارس ٢٠٢٢).

الشكل (١٠) – مؤشرات جاهزية الشبكة ، ٢٠٢١



المصدر : استناداً إلى بيانات مؤشر جاهزية الشبكة ، المتاحة على الرابط <https://networkreadinessindex.org> جرى الاطلاع عليها في آذار /مارس ٢٠٢٢ ()

هاء - مبادرات سلاسل الكتل على المستوى الوطني

٥٤- تضح الحكومات استثمارات كبيرة في الاقتصاد الرقمي، ولا سيما بعد جائحة كوفيد-19 وأثارها السلبية على سلاسل التوريد . ويجري استكشاف تقنيات مختلفة في العديد من القطاعات ، مثل الذكاء الاصطناعي وتقنية السجلات الموزعة وسلاسل الكتل . وتوضع استراتيجيات لتبني التحوّلات التي تُحدِثها سلاسل الكتل ، وذلك حسب الأهداف والأولويات على المستوى الوطني . ومن شأن هذه الاستراتيجيات أن تنسّق الجهود ، وتضمن التعاون بين مختلف أصحاب المصلحة ، وتساعد على وضع الخطط المشتركة بين الجهات الحكومية ذات الصلة.

١- الإمارات العربية المتحدة

٥٥- أنشأت جمارك دبي والهيئة الاتحادية للجمارك في عام ٢٠١٩ منصة قائمة على سلاسل الكتل للتجارة الإلكترونية عبر الحدود ، بما يتماشى مع معايير منظمة الجمارك العالمية بهذا الشأن . وتضمن المنصة بيئة رقمية موثوقة ، يستفيد منها جميع أصحاب المصلحة المعنيين . وتشمل بعض خصائص المنصة إجراء معاملات غير ورقية ، وتقليل وقت التسليم بفضل العمليات الآلية ، وإتاحة إمكانية تتبّع الطلبات.

٥٦- وفي عام ٢٠٢٠ ، أنشأت موانئ أبوظبي منصة جديدة قائمة على سلاسل الكتل للمتداولين ، تُعرّف باسم "سلسال" ، وقد تم إطلاقها من خلال بوابة المقطع . وتجمع المنصة بين تكنولوجيا سلاسل الكتل وهويات المستخدمين الرقمية الفريدة ، وتربط بين أصحاب المصلحة المعنيين بالتجارة . وستكون التكنولوجيا متاحة أولاً لوكلاء الشحن وعملائهم، ثم لسائر أصحاب المصلحة المعنيين بالتجارة . وقد بدأ مختبر الابتكار الرقمي بتنفيذ هذا المشروع، واختبره العملاء الاستراتيجيون لموانئ أبوظبي.

٥٧- وموانئ دبي العالمية هي شركة لوجستية إماراتية عالمية متخصصة في الخدمات اللوجستية للبضائع وعمليات محطات الموانئ وغيرها من الخدمات . وتخطط الهيئات اللوجستية الإماراتية للتعاون مع موانئ دبي العالمية في تسجيل العملاء الجدد للمناطق الحرة من أجل تسهيل عملية التسجيل والحصول على التراخيص والعضوية ، ورقمنة شهادات الدخول والخروج وشهادات المنشأ وتراخيص التصدير الملحقة . ومن الفوائد الأخرى إنشاء سلسلة كتل مصرح بها لأصحاب البضائع المستفيدين وشركائهم، مما يعزز مشاركة البيانات وتكامل العمليات.

٥٨- وستنفذ هذه الاستراتيجية على ثلاث مراحل:

- في المرحلة الأولى، توقع المنظمات ذات الصلة مذكرة تفاهم تضع خارطة الطريق لإدماج المزيد من الهيئات مع تقدم المشروع.
- في المرحلة الثانية، توضع المنصة التكنولوجية، وتُنظّم العديد من ورش العمل لتوضيح إمكانات تكنولوجيا سلاسل الكتل.
- في المرحلة الثالثة، تُعتمد منصة عالمية لتمكين التجارة العالمية.

٢- مصر

٥٩- أبرمت الحكومة المصرية اتفاقاً مع شركة كارغو-إكس، وهي شركة عالمية رائدة في مجال تكنولوجيا سلاسل الكتل ومتخصصة في النقل الرقمي للوثائق التجارية . ويهدف هذا الاتفاق إلى تحقيق التحوّل الرقمي للتدفقات التجارية المصرية في جميع أنحاء العالم . وتعود ملكية هذه الشراكة بنسبة (٨٠) في المائة إلى الحكومة المصرية، التي عيّنت شركة كارغو-إكس كمزوّد لخدمات نقل المستندات باستخدام تكنولوجيا سلاسل الكتل من خلال منصة "نافذة"، وهو نظام جديد لتسهيل المعاملات الجمركية في مصر، مما جعل شركة كارغو-إكس المنصة الأسرع نمواً في مجال سلاسل الكتل في تاريخ الخدمات اللوجستية.

٦٠- وقد نجحت هذه المبادرة ، منذ إطلاقها ، في نقل أكثر من (١,١٠٠,٠٠٠) وثيقة للتمويل التجاري لأكثر من (٧٠,٠٠٠) عميل . وقد لاحظ المستخدمون الذين استفادوا من هذه المنصة زيادة في الشفافية ، مما قلّل من متوسط الوقت الذي يستغرقه الإفراج عن البضائع بمقدار (٢٠) يوماً ، وخفض تكاليف الامتثال للشاحنين بأكثر من (٤٠٠) دولار.

٦١- وتستخدم منصة " نافذة " أكثر من (٥٠,٠٠٠) جهة مستوردة ومصدرة ، و (٣٠٠) وكالة شحن ، و (٧٠,٠٠٠) جهة مُصدّرة أجنبية . وكما هو مخطّط له ، ستوسّع المنصة لتشمل (٣٠) موقعا إضافيا، بما في ذلك المطارات والموانئ البحرية والمناطق الحرة والمستودعات.

٦٢- وأدت فوائد هذه المبادرة إلى دمج (٢٦) هيئة حكومية معنية بتخليص البضائع ، وتحويل (٦) وثائق تجارية رقميا، وإلغاء (١١) وثيقة أخرى.

٣- المملكة العربية السعودية

٦٣- تسعى سلطات الجمارك السعودية إلى التعاون مع الهيئات الجمركية الأخرى لتعزيز عمليات التخليص الجمركي باعتماد منصة مشتركة قائمة على تكنولوجيا سلاسل الكتل . وتسهّل هذه المنصة تبادل التصريحات والمستندات الجمركية في الوقت الحقيقي ، مما يضمن الكفاءة والسرعة في المعاملات الجمركية ويقلّل الأخطاء.

٦٤- وفي أيار/ مايو ٢٠١٩ ، تعاونت الجمارك السعودية مع منصة TradeLens لإجراء اختبار ناجح لإحدى الشحنات باستخدام تكنولوجيا سلاسل الكتل . وكانت هذه الشحنة منقولة من ميناء الدمام في المملكة العربية السعودية إلى ميناء روتردام في هولندا . وتضمّن الاختبار عدة خطوات : في البداية ، قام العميل بتحميل الفاتورة التجارية وقائمة التعبئة على منصة

TradeLens، ثم استخدم المخلصون الجمركيون المُصدِّرون البيانات لتقديم تصريحات جمركية إلى الجمارك السعودية التي استعانت لاحقاً بهذه المعلومات لتسجيل إذن التصدير . وبعد ذلك ، وجّه ميناء روتردام إلى سلطات الجمارك عبر منصة **TradeLens** مباشرةً رسائل تفيد بالإفراج عن البضائع . وجرى مراقبة العملية بأكملها عبر منصة **TradeLens** مع تمكين السلطات الجمركية لدى الجهة المستوردة والجهة المُصدِّرة من تحليل البيانات الواردة في مستندات الشحنة عبر هذه المنصة.

٤- البحرين

٦٥- تدير شركة " إي بي إم تيرمينالز (APM Terminals) " في البحرين ميناء خليفة بن سلمان ، وتضطلع بدور رئيسي في تسهيل التجارة الخارجية والخدمات البحرية من خلال عدة أنشطة منها تلك الخاصة بمحطات لحاويات وخدمات الموانئ . وفي الأونة الأخيرة ، دمجت هذه الشركة في عملياتها منصة **TradeLens** التي تتيح الاتصال وتبادل المعلومات والتعاون رقمياً في سلسلة التوريد.

٦٦- ومن المبادرات الأخرى برنامج " أفق ٢ " الذي أطلقته شؤون الجمارك البحرينية ، والذي يهدف أساساً إلى تغطية جميع النقاط الحدودية الجمركية بالإضافة إلى جميع عمليات الاستيراد والتصدير . وفي عام ٢٠٢١ ، اتفقت شركة " كريمسون لوجيك " الرائدة في تزويد الحلول التجارية مع شؤون الجمارك البحرينية على دمج تكنولوجيا سلاسل الكتل في عملياتها ، مما من شأنه تعزيز دقة المعاملات الرقمية ، وحماية سرية المعلومات ، والحد من التدخل البشري . وتتماشى هذه المبادرة مع استراتيجية البحرين لتعزيز قطاع اللوجستيات، كجزء من أولويات خطتها المعنية بالتعافي الاقتصادي.

٥- الأردن

٦٧- في عام ٢٠١٩ ، وقّعت الجمارك الأردنية اتفاقاً لاختبار منصة **TradeLens** من أجل تسهيل تبادل المعلومات بين الشركاء وتبسيط عمليات الشحن وتفريغ البضائع في الموانئ . والهدف من ذلك الاتفاق هو تبسيط عمليات الإفراج عن السلع والشحنات ، وتبادل المعلومات التقنية . ويرمي الاتفاق أيضاً إلى تعزيز التبادل الاقتصادي والتجاري ، وتعزيز التعاون والتواصل ، وتمكين الشركات من نقل السلع والخدمات بطريقة آمنة وشفافة.

٦- المغرب

٦٨- أبرمت سلطات الجمارك المغربية اتفاقاً مع شركة " دي إتش إل " والوكالة الألمانية للتعاون الدولي من أجل تطوير منصة قائمة على سلاسل الكتل ومخصّصة لجمع وتبادل معلومات المعاملات الدولية بشأن التجار والسلطات الجمركية وأصحاب المصلحة الآخرين . وتهدف المنصة إلى تسهيل الإجراءات وتحسين إدارة لمخاطر في العمليات الجمركية.

٦٩- وفي عام ٢٠٢٠ ، أطلقت سلطات الجمارك المغربية مشروع شراكة مع منصة **Alliance** ، وهي منصة للتخليص الجمركي قائمة على سلاسل الكتل ومخصّصة لتسهيل إجراءات التجارة عبر الحدود في المغرب وتعزيز الأمن والشفافية . ومع تقدم المشروع ، سيصبح أصحاب المصلحة الآخرون ، مثل البائعين والمُصدِّرين عبر منصات التجارة الإلكترونية ، جزءاً من منصة سلاسل الكتل وسيستفيدون من عمليات التخليص المعززة.

رابعاً - استنتاجات وتوصيات

- ٧٠- يحُول انعدام الكفاءة في النظام اللوجستي التقليدي اليوم ، مثل العمليات البطيئة والمعلومات غير الدقيقة والتكاليف المرتفعة ، دون التدفق السلس للسلع في سلاسل القيمة . وعلى الرغم من الجهود التي بُذلت مؤخراً لرقمنة العمليات، لا يزال العديد من المعاملات ورقية . ويعتمد نجاح سلاسل الكتل على عمل جميع الأطراف معا تحويل العمليات وإنشاء قيم لوجستية جديدة.
- ٧١- وقد دخلت بلدان مثل الأردن والبحرين ومصر والمملكة العربية السعودية في شراكات مع وكالات مختلفة لإجراء اختبارات ناجحة للعديد من المعاملات التجارية القائمة على سلاسل الكتل في سلطاتها المعنية بالجمارك والموانئ.
- ٧٢- ومما لا شك فيه أن سلاسل الكتل أصبحت مجالاً تتطلع جميع البلدان إلى الاستثمار فيه . ويُعد وضع خطة وطنية تحدد الثغرات في نظام العمل التابع لبلد ما ، بالإضافة إلى الاستثمار في الهياكل الأساسية والمهارات الخاصة بتكنولوجيا المعلومات ، عنصرين رئيسيين لاعتماد تكنولوجيا سلاسل الكتل في العمليات اللوجستية.
- ٧٣- وتحقيقاً لهذه الغاية ، يُرجى من الدول الأعضاء أخذ العلم بهذه التطورات والاستفادة من هذه التكنولوجيا في قطاع النقل ، على النحو التالي :

(أ) الاستثمار في البحث والتطوير وتقييم كيفية مساهمة تكنولوجيا سلاسل الكتل في بناء منصة رقمية موثوقة . وينبغي أن تركز البحوث على قابلية التوسع والأداء والأمن والخصوصية ، وعلى اكتشاف نقاط الضعف في اعتماد هذه التكنولوجيا الجديدة.

(ب) ضمان تعاون الحكومة مع الدول الأعضاء الأخرى ومع موردي سلاسل الكتل على الصعيدين الوطني والعالمي من أجل تكييف هذه التكنولوجيا الجديدة . وقد يشمل هذا التعاون توفير خدمات استشارية وإتاحة الوصول إلى المنصات اللازمة لإجراء معاملات سلاسل الكتل.

(ج) إجراء العديد من الاختبارات التجريبية قبل التنفيذ النهائي لتحديد الثغرات ونقاط الضعف ، ومساعدة التجار الوطنيين على التكيف تدريجياً مع هذا التحول الرقمي الجديد .

حلقة نقاش ١ : السياسات المبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية

موجز

تقدم هذه الوثيقة نبذة عن آخر مستجدات السلامة المرورية في العالم والمنطقة العربية ، وتستعرض المشاريع المعروضة على صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية لعام ٢٠٢٢ ، ثم تشرح مستلزمات إعداد وتنفيذ سياسات مبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية. وتقدم الوثيقة أيضا لمحة عن التقدم في مشروع إنشاء المرصد العربي للسلامة المرورية .
ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى إبداء الرأي بمضمون الوثيقة والنظر بتوصياتها .

مقدمة

- ١- مع دخول عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية ٢٠٢١ - ٢٠٣٠ حيز التنفيذ ، اعتمدت الخطة العالمية للسلامة المرورية كإطار مرجعي للحكومات لصياغة وتنفيذ مبادرات تهدف إلى تخفيض أعداد الوفيات والإصابات البليغة الناجمة عن صدمات المرور بما لا يقل عن (٥٠) في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ .
- ٢- وبالاستفادة من الدروس المستخلصة من عقد العمل السابق ٢٠١١ - ٢٠٢٠ ، تبرز الخطة العالمية الجديدة أهمية تضافر الجهود بين جميع الجهات المعنية لإعداد وتنفيذ سياسات واستراتيجيات وخطط عمل مبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية .
- ٣- وفي هذا الإطار، تعقد لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) حلقة نقاش خلال دورتها الثالثة والعشرين ، تنطرق فيها إلى آخر مستجدات المبادرات الدولية والإقليمية لتحسين السلامة المرورية ، وتستعرض جهود الإسكوا في التنسيق ورفع قدرات الدول الأعضاء في هذا المجال ، وتبحث في سبل تعزيز التكامل الإقليمي فيه على خلفية هذه الوثيقة .

أولاً- آخر مستجدات السلامة المرورية في العالم وفي المنطقة العربية ألف - خطة عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية ٢٠٢١ - ٢٠٣٠

- ٤- على الصعيد العالمي ، تسبب الصدمات المرورية ما يقارب (١,٣) مليون حالة وفاة يمكن الوقاية منها ، وما يقدر بنحو (٥٠) مليون إصابة كل عام ، ما يجعلها القاتل الرئيسي للأطفال والشباب في العالم. وفي ظل الوضع الراهن، تشير التقديرات إلى أن هذه الصدمات قد تتسبب بنحو (١٣) مليون حالة وفاة و (٥٠٠) مليون إصابة خلال العقد المقبل ، معيقة بذلك التنمية المستدامة لا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل . وهذه الأرقام غير المقبولة ، من الناحيتين المطلقة والنسبية ، لم تتغير إلى حد كبير على مدار العقدين الماضيين ، على الرغم من العمل الدؤوب الذي قامت به الأمم المتحدة وغيرها من هيئات السلامة المرورية .
- ٥- وإدراك الأهمية هذه المشكلة والحاجة إلى العمل على حلها ، أعلنت الحكومات من جميع أنحاء العالم بالإجماع ، من خلال اعتماد قرار الجمعية العامة (٧٤ / ٢٩٩) المؤرخ ٣١ آب / أغسطس ٢٠٢٠ ، عقداً ثانياً للعمل من أجل السلامة المرورية للفترة (٢٠٢١ - ٢٠٣٠) بهدف تقليص عدد الوفيات والإصابات على الطرق بنسبة لا تقل عن (٥٠) في المائة خلال تلك الفترة. بالإضافة إلى ذلك ، تهدف خطة العمل المعتمدة للعقد إلى إلهام الحكومات الوطنية والمحلية ، وسائر الجهات المعنية التي يمكنها التأثير في ملف السلامة المرورية (كالمجتمع المدني ، والأوساط الأكاديمية ، والقطاع الخاص ، والجهات المانحة ، وقادة المجتمع والقادة الشباب ،

وبقبة الأطراف المعنية) أثناء قيامها بوضع خطط العمل والأهداف الوطنية والمحلية لعقد العمل ، كإطار مرجعي لها.

٦- وأطلقت خطة العمل بتاريخ (٢٨) تشرين الأول / أكتوبر ٢٠٢١ وقد استعرضتها لجنة النقل واللوجستيات في إطار دورتها الثانية والعشرين التي عقدتها في القاهرة ، في (٦) و(٧) كانون الأول/ديسمبر ٢٠٢١. تتوافق الخطة العالمية مع إعلان المؤتمر الوزاري الدولي الثالث للسلامة المرورية (ستوكهولم ، ١٩ - ٢٠ شباط / فبراير ٢٠٢٢) المعروف باسم إعلان ستوكهولم ، من خلال التأكيد على أهمية اتباع نهج شامل للسلامة المرورية ، الدعوة إلى التحسين المستمر في تصميم الطرق والمركبات ، وتعزيز القوانين وإنفاذها ، وتوفير الرعاية الطارئة المنقذة للحياة المصابين في الوقت المناسب . وفي المقابل ، ترفض الخطة العالمية للعقد الثاني للعمل من أجل السلامة المرورية مواصلة العمل كالمعتاد وتدعو الحكومات والجهات المعنية إلى اتخاذ مسار جديد يعطي الأولوية لنهج متكامل حول النظام الآمن وينفذه ، ويتعين أن يكون نهجا يضع بشكل مباشر السلامة المرورية كمحرك رئيسي للتنمية المستدامة.

٧- ونهج النظام الآمن هو سمة أساسية ضمن عقد العمل و يقر بأن النقل الطرقي هو نظام مركب إلا أنه يضع السلامة في صميمه ، كما يقر بضرورة تفاعل البشر والمركبات والبنى التحتية للطرق بطريقة تضمن مستوى عال من السلامة . ويرتكز مفهوم النظام الآمن على النقاط التالية :

- توقع حدوث الأخطاء البشرية والتكيف معها .
- اعتماد تصاميم للطرق والمركبات تخفف من قوة الصدمات إلى مستويات تكون في حدود تحمل الإنسان لتفادي حدوث الوفيات أو الإصابات الخطيرة .
- تحفيز كل المشرفين على تصميم الطرق وصيانتها وتصنيع المركبات وإدارة برامج السلامة ، بأن يقياسوا المسؤولية عن السلامة مع مستعملي الطريق ، سعياً إلى إيجاد حلول في جميع جوانب لنظام عند وقوع تصادم ، بدلاً من إلقاء اللوم فقط على السائق أو مستعملي الطريق الآخرين .

- متابعة الالتزام بتطوير الطرق والمركبات على نحو استباقي ومتواصل ، فيصبح النظام بأكمله آمناً بدلاً من التركيز فقط على المواقع أو الحالات التي حدثت فيها الصدمات مؤخراً .
- الالتزام بالفرضية الأساسية بأن نظام النقل يجب ألا ينتج عنه وفيات أو إصابات خطيرة وأنه لا ينبغي مقايضة السلامة بعوامل أخرى مثل التكلفة أو الرغبة في زيادة سرعات التنقلات .

٨- ولتحقيق هدف عقد العمل (٢٠٢١ - ٢٠٣٠) المتمثل في تخفيض عدد الوفيات الناجمة عن صدمات المرور والإصابات الخطيرة الناجمة عنها بنسبة (٥٠) في المائة بحلول عام ٢٠٣٠ ، تدعو الخطة العالمية إلى تنفيذ مجموعات متكاملة من الإجراءات ضمن مجالات الأولويات التالية :

- تشجيع النقل المتعدد الأنماط والتخطيط العمراني .
- تحسين سلامة البنى التحتية للطرق .
- ضمان سلامة المركبات .
- ضمان الاستخدام الآمن للطرق .
- تحسين الاستجابة التالية للصدمات .

٩- ووفق مفهوم النظام الآمن توصي الخطة العالمية بأن يتم تنفيذ مجموع من الإجراءات بالتعاون بين مختلف الجهات ذات الصلة بالسلامة المرورية وهي :

- الحكومات .
- الأوساط الأكاديمية والمجتمع المدني والشباب .
- القطاع الخاص .
- الممولون .
- الأمم المتحدة .

باء - الاجتماع الرفيع المستوى حول السلامة المرورية في نيويورك

- ١٠- عقد هذا الاجتماع في مقر الجمعية العامة للأمم المتحدة في نيويورك ، في (٣٠ حزيران/ يونيو و ١ تموز/ يوليو ٢٠٢٢). وقد بلغ عدد المتحدثين من الدول العربية (١١) متحدثاً من أصل (٧٦) في الجلسات العامة . وهذه الدول هي : الإمارات العربية المتحدة ، والبحرين ، وتونس ، والجزائر، والجمهورية العربية السورية ، والعراق ، وقطر، ومصر ، والمغرب ، والمملكة العربية السعودية ، وموريتانيا . وشهد الاجتماع مشاركات عربية رفيعة المستوى أيضا في الجلسات الاختصاصية ، حيث شارك المغرب في ترؤس الجلسة الثانية المخصصة لحشد الجهود لتسريع تطبيق الخطة العالمية لعقد الأمم المتحدة للسلامة المرورية والتي دعيت موريتانيا إليها كمتحدث رئيسي.
- ١١- وانبثق عن الاجتماع بيان سياسي يتضمن (١٨) توصية ، جزء منها له صلة بتنفيذ خطط عمل إقليمية ووطنية ودون وطنية مبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية .

ثانياً- إعلان صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية لعام ٢٠٢٢ لتمويل مشاريع تحسين السلامة المرورية

- ١٢- صدر إعلان صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية لعام ٢٠٢٢ بتاريخ ٧ نيسان/ أبريل ٢٠٢٢ ، وقبلت المشاريع لغاية (٣٠ حزيران/ يونيو) ٢٠٢٢ . وقامت الإسكوا بمخاطبة نقاط الاتصال الوطنية في الدول الأعضاء لطلب استلام مقترحات المشاريع وتقديم الدعم في صياغتها .
- ١٣- وبعد الاطلاع على كافة الطلبات والمشاريع التي أرسلت إلى الإسكوا ، تم رفع خمسة منها تتوافق مع معايير الصندوق . كما ساهمت الإسكوا في صياغة مشروع مشترك مع برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية. والمشاريع التي تم إرسالها إلى صندوق الأمم المتحدة موضحة في الجدول أدناه :

قائمة المشاريع المقدمة إلى صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية لعام ٢٠٢٢

| العنوان | البلدان | شركاء التنفيذ | مدة المشروع (بالاشهر) | التمويل المطلوب من الصندوق (بالدولار الأمريكي) |
|--|-----------------------------|--|-----------------------|--|
| تطوير السياسة الوطنية للسلامة المرورية في الصومال | الصومال | وزارة الاشغال العامة واعادة الاعمار في الصومال | ١٨ | ٣٨٨,٤٤٢,٠٠٠ |
| تحسين سلامة مستخدمي الطرق الاكثر عرضة للخطر في دول مختارة من المنطقة العربية | الاردن، لبنان، المغرب | مركز التميز للسلامة المرورية في الجامعة الالمانية الاردنية في عمان ، وزارة النقل الاردنية ، المجلس الوطني للسلامة المرورية في لبنان ، الوكالة الوطنية للسلامة المرورية في المغرب | ٢٤ | ٥١٤,٨٢٠,٠٠٠ |
| تصميم طرق شاملة وامنة في افريقيا | المغرب ، موريتانيا، السنغال | الاتحاد الدولي للطرق (IRF)، الوكالة الوطنية للسلامة المرورية في | ٣٠ | ٤٠٥,٤٥٢,٠٠٠ |

| | | | | |
|---------------------------|----|--|--|---|
| | | المغرب ، الوكالة الوطنية للسلامة المرورية في السنغال ، وزارة النقل / الاشغال في المغرب ، وزارة النقل والاشغال في موريتانيا ، وزارة البنى التحتية والمواصلات في السنغال ، البرنامج الدولي لتقييم الطرق ، بنك الاستثمار الاوربي | | |
| ٤٤٢,٥٥٢,٠٠ | ٣٦ | جمعية سفراء المرورية ، وزارة التربية والتعليم في تونس . | تونس | تحسن السلامة المرورية من خلال التعليم المبكر لثقافة السلامة المرورية في المدارس في تونس . |
| ٣٥١,٤٣١,٠٠ | ٢٤ | مركز أبحاث النقل في جامعة عين شمس ، هيئة المجمعات العمرانية الجديدة ، منظمة الصحة العالمية . | مصر | اطار عام لاستخدام المصادر المفتوحة لتحليل بيانات السلامة المرورية في مصر . |
| ٣٩٠,٠٠٠ (للمدن الثلاث) | ٢٤ | برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية ، برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا | أسيوط (مصر)، اربد (الاردن)، طرابلس (لبنان) | تحسين السلامة المرورية في المدن (مساهمة الاسكوا في مشروع مقترح من برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية) . |

- ١٤- وخلال اجتماع اللجنة الإدارية لصندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية الذي عقد في جنيف في (٣٠ آب/ أغسطس ٢٠٢٢) ، جرى اختيار (١٢) مشروعاً من أصل (٦١) مقدمين للصندوق ، وكانت حصة الإسكوا منها ما يلي :
- مشروع "تصميم طرق شاملة و آمنة في أفريقيا" ، والذي ستقود الإسكوا تنفيذه في المغرب وموريتانيا والسنغال (بالتعاون مع الاتحاد الدولي للطرق ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا) .
 - مشروع تحالف المدن لتحسين السلامة المرورية ، الذي ستشارك الإسكوا في تنفيذه بقيادة برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية وبالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا .
- ١٥- ومن المخطط أن تتم لاحقاً صياغة الوثائق التفصيلية للمشروعين المذكورين ليبدأ تنفيذهما في مطلع عام ٢٠٢٣ .

ثالثاً- مستلزمات إعداد وتنفيذ سياسات مبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في البلدان العربية

- ١٦- سبق للإسكوا أن أعدت دليلاً إرشادياً حول أنظمة إدارة السلامة المرورية ، تم اعتماده في الدورة السادسة عشرة للجنة النقل التي عقدت في القاهرة في (٢٣ و ٢٤ تشرين الثاني/ نوفمبر ٢٠١٥) . وتطرق الدليل المذكور إلى أهمية إنشاء أو تفعيل نظم وطنية لإدارة السلامة المرورية تكون مسؤولة عن إعداد وتنفيذ سياسات واستراتيجيات وخطط عمل وطنية لتحسين السلامة المرورية .

ألف - أهمية التمييز بين الاستراتيجيات والسياسات وخطط العمل

- ١٧- لا بد من التمييز بين السياسة الوطنية والاستراتيجية الوطنية و خطة العمل الوطنية للسلامة المرورية التي تضعها الدول وتطبيقها لتحسين السلامة المرورية . فتعرف السياسة الوطنية للسلامة المرورية بأنها وثيقة مكتوبة تقدم مبادئ وأسس الأفعال التي يجب تنفيذها بشكل مشترك من قبل الشركاء الحكوميين وغير الحكوميين لتحسين وضع السلامة المرورية. و يتم تحقيق هذه السياسة من خلال صياغة "استراتيجيات" وتطبيق "خطط عمل" .
- ١٨- أما الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية ، فتوضح الشكل العام لتحقيق السياسة الوطنية للسلامة المرورية ، من خلال الاتجاهات والأفعال الرئيسية للوصول إلى أهداف السياسة. وهذه الاستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية لها مدى زمني بعيد بحدود (١٠) إلى (١٥) سنة لكي تحقق غايات بعيدة المدى . كما أنها تنطلق من المبادئ المقترنة في السياسة المعتمدة وتحدد الاتجاهات والمحاور الرئيسية للأنشطة .
- ١٩- وخطة العمل الوطنية للسلامة المرورية توضح بشكل أدق من الاستراتيجية الوطنية الأنشطة المحددة ، والإطار الزمني والموارد اللازمة لتحقيق أهداف السياسة الوطنية ، وتقدم الإرشادات حول كيفية تنفيذ ومراقبة وتقييم الأنشطة . وهذه الخطة لها مدى زمني قصير ومتوسط (من صفر إلى ٥ سنوات) ، وتنطلق من الاتجاهات والمحاور الاستراتيجية الرئيسية. كما أن الخطة بمجملها تحقق أغراضا واضحة وهي تنفذ من خلال الأنشطة الفرعية المحددة التي تحقق أهداف واضحة قابلة للقياس .

باء- أهمية تشخيص واقع السلامة المرورية ودور البيانات

- ٢٠- يشكل تشخيص واقع السلامة المرورية الخطوة الأولى والأساسية لوضع وتطبيق سياسات واستراتيجيات وخطط عمل قائمة على الأدلة لتحسين السلامة المرورية . ويرتكز التشخيص المعمق لواقع السلامة المرورية على البيانات الموثوقة والدقيقة لتحديد المشاكل وعوامل الخطر، ومجالات الأولوية ، والأهداف ، ورصد الأداء . ولا يتوفر هذا التشخيص من الآلية التقليدية المتبعة لجمع ومعالجة المحاضر الورقية لصدّامات المرور التي يعدها عناصر شرطة المرور، والتي تركز بطبيعتها على توزيع المسؤوليات القانونية بين المتورطين في صدام المرور ، بل من خلال قواعد بيانات رقمية لصدّامات المرور تتضمن المعلومات والبيانات الأساسية عن ظروف حدوث الصدمات ونتائجها.

جيم - لمحة عن مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية ومستجداته

- ٢١- من أجل تحسين تشخيص واقع السلامة المرورية في البلدان العربية ، تعمل الإسكوا على مشروع إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية الذي سيكون له دور أساسي في مساعدة الدول العربية على تصميم وتنفيذ سياسات واستراتيجيات وخطط عمل قائمة على الأدلة لتحقيق الأهداف العالمية لعقد الأمم المتحدة للسلامة المرورية (٢٠٢١ - ٢٠٣٠) ، والمقصد (٦-٣) من أهداف التنمية المستدامة ، وذلك من خلال تحسين رصد صدمات المرور ونتائجها، والمساهمة في تعزيز التعاون وتبادل المعلومات والخبرات والمنهجيات بما في ذلك بيانات السلامة المرورية وتحليلها، وتمكين المقارنة بين مختلف البلدان والمناطق ، بناءً على أدلة متسقة و معدة وفق أفضل الممارسات العالمية. وكذلك سيكون للمرصد دور في دعم الاتساق بين المرصد الوطنية بمساعدتها على اعتماد معايير موحدة ، مستمدة من الدروس والتجارب المثلى ، تخدم الغايات الوطنية والإقليمية والعالمية .

٢٢- وفقا لمخطط العمل على تصميم وتنفيذ مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية ، توجّهت الإسكوا بتاريخ (٣٠ حزيران/ يونيو ٢٠٢١) إلى نقاط الاتصال الوطنية في الدول الأعضاء بطلب لبيان الرأي في موضوع الانضمام إلى المرصد ، وتسمية منسق وطني للسياسات وآخر لبيانات السلامة المرورية من كل دولة ، وكذلك لبيان الرأي في إمكانية استضافة المرصد بعد مرحلة الإنطلاق وتحديد مدى الاستعداد (ماليا وفنيا) . بعد ذلك ، تم استلام إجابات بدعم مشروع المرصد وتسمية المنسقين الوطنيين من (١٠) بلدان هي : الأردن ، والجزائر ، والجمهورية العربية السورية ، والصومال ، والعراق ، ودولة فلسطين ، وقطر ، ولبنان ، ومصر ، والمغرب . وقد تضمنت إجابة المغرب إعراب المملكة عن رغبتها في استضافة الأمانة الفنية للمرصد ، وقد ناقشت لجنة النقل واللوجستيات في دورتها الثانية والعشرين (القاهرة ، ٦ - ٧) كانون الأول/ ديسمبر ٢٠٢١) هذا الموضوع ورحبت بالعرض المقدم من قبل المغرب لاستضافة المرصد وفقا للمعايير التي وضعتها الإسكوا ووفقا للإجراء والنظم المتبعة في الأمم المتحدة .

٢٣- وضمن هذا السياق تنفذ الإسكوا مشروعا إقليميا حول " تعزيز التدخلات القائمة على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في المنطقة العربية من خلال زيادة فعالية وموثوقية جمع البيانات ومعالجتها وتحليلها " بتمويل من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية ، حيث تم ضمن هذا المشروع التوجه إلى الدول الأعضاء بمسوحات حول واقع النظم الوطنية لإدارة السلامة المرورية وواقع نظم البيانات الوطنية الخاصة بالسلامة المرورية في البلدان العربية .

٢٤- وعقدت الإسكوا في (٥ تموز/ يوليو ٢٠٢٢) اجتماعا تشاوريا عن بعد تناول دور البيانات الموثوقة لصدّامات المرور في تطوير وتنفيذ التدخلات المبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية في المنطقة العربية . وتم عرض ومناقشة البنود التالية في الاجتماع :

- إحاطة عن الاجتماع الرفيع المستوى حول السلامة المرورية للجمعية العامة للأمم المتحدة الذي عقد في نيويورك في (٣٠ حزيران/ يونيو - ١ تموز/ يوليو ٢٠٢٢) .
- عرض مستجدات مشروع إنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية .
- تعريف بمسح الإسكوا حول واقع النظم الوطنية لإدارة السلامة المرورية وبياناتها في البلدان العربية .

٢٥- وبعد هذا الاجتماع ، أرسلت الإسكوا في (١٣ تموز/ يوليو ٢٠٢٢) استبيانين إلى منسقي البيانات والسياسات حول واقع السلامة المرورية في البلدان العربية يتم استيفاؤهما في (١١ آب / أغسطس ٢٠٢٢) . وبعد ذلك، عقدت الإسكوا في (١٩ تموز/ يوليو ٢٠٢٢) اجتماعا عن بعد لشرح الاستبيانين والإجابة على استفسارات منسقي البيانات والسياسات. وتطرق الاجتماع إلى ما يلي :

- نبذة مختصرة عن نتائج الاجتماع الأخير الذي عقد في (٥ حزيران/ يونيو ٢٠٢٢) .
- شرح شامل للأسئلة الواردة في الاستبيانين التي سيملاها منسقي البيانات والسياسات ضمن مشروع صندوق الأمم المتحدة للتعرف على واقع إدارة السلامة المرورية وتسجيل صدمات المرور وتحليلها في المنطقة العربية .
- أسئلة واستفسارات الجهات المعنية حول ملئ الاستبيانين .

٢٦- وبحلول موعد تقديم الإجابات ، استحصلت الإسكوا على إجابات الدول التالية :

• **الاستبيان الأول :** مسح واقع النظم الوطنية لإدارة السلامة المرورية في البلدان العربية : إجابات من ١١ دولة هي تونس ، والجمهورية العربية السورية ، والصومال ، والعراق ، وعمان ، ودولة فلسطين ، وقطر ، ولبنان ، ومصر ، والمغرب ، وموريتانيا .

• **الاستبيان الثاني :** مسح واقع نظم البيانات الوطنية الخاصة بالسلامة المرورية في البلدان العربية : إجابات من ثماني دول هي الجمهورية العربية السورية ، والصومال ، والعراق ، ودولة فلسطين ، وقطر ، ولبنان ، ومصر ، والمغرب .

٢٧- ويتم تحليل النتائج لعرضها خلال حلقة النقاش المقرر عقدها ضمن أعمال الدورة الثالثة والعشرين للجنة النقل واللوجستيات تحت هذا البند .

٢٨- كما عقدت الإسكوا اجتماعا أوليا مع الوكالة الوطنية المغربية للسلامة الطرقية أجري خلاله استعراض أولي للجوانب الإدارية واللوجستية والمالية المتعلقة باستضافة المغرب للمرصد .

رابعاً- التوصيات

٢٩- تقدم الأمانة التنفيذية ، بالاستناد إلى ما سبق ، التوصيات التالية لمناقشتها ضمن حلقة النقاش والنظر فيها من قبل لجنة النقل واللوجستيات :

(أ) دعوة الدول الأعضاء لاعتماد نهج " النظام الآمن " لإعداد وتنفيذ سياسات واستراتيجيات وخطط عمل مبنية على الأدلة لتحسين السلامة المرورية وتحقيق هدف عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية (٢٠٢١ - ٢٠٣٠) القاضي بتخفيض عدد الوفيات والإصابات البليغة الناجمة عن صدمات المرور بما لا يقل عن النصف بحلول عام ٢٠٣٠ .

(ب) دعوة الأمانة التنفيذية للإسكوا لمتابعة تنفيذ مشروع المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية لتحسين تشخيص واقع السلامة المرورية وخصائصه في كل بلد ، ولمواءمة وتنسيق الجهود المبذولة لتحسين السلامة المرورية من قبل الدول الأعضاء .

حلقة نقاش ٢ : إعداد مهن النقل في المنطقة العربية وتحديات المستقبل (بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري)

موجز

تقدم الأمانة التنفيذية للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) هذه الوثيقة كورقة خلفية لإثراء حلقة النقاش التي تعقدها لجنة النقل واللوجستيات التابعة للإسكوا في دورتها الثالثة والعشرين ، بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري . وتتناول الوثيقة تاريخ وواقع إعداد مهنيي النقل في المنطقة العربية ، والاتجاهات الكبرى في القطاع وانعكاساتها على مهن النقل في المستقبل ، وما يتطلبه ذلك من سياسات لكي يلائم إعداد مهن النقل التحولات المستقبلية المتوقعة.

وممثلو وممثلات الدول الأعضاء مدعوون إلى المشاركة في حلقة النقاش من خلال استعراض واقع إعداد مهنيي النقل في بلدانهم ، والنظر في السياسات التي قد تساعد الدول العربية على ابتكار الحلول الفنية والتنظيمية التي من شأنها تمكين القوى العاملة في قطاع النقل واللوجستيات من مواكبة التحولات الجارية مع توشي العدالة في الفرص والمساواة.

مقدمة

١- تقدم الأمانة التنفيذية للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) هذه الوثيقة كورقة خلفية لإثراء حلقة النقاش التي تعقدها لجنة النقل واللوجستيات التابعة للإسكوا في دورتها الثالثة والعشرين ، بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري . وتتناول الوثيقة تاريخ وواقع إعداد مهنيي النقل في المنطقة العربية ، والاتجاهات الكبرى في القطاع وانعكاساتها على مهن النقل في المستقبل ، وما يتطلبه ذلك من سياسات لكي يلائم إعداد مهن النقل التحولات المستقبلية المتوقعة.

أولاً - تاريخ مهن النقل وعلاقتها بالتحولات الكبرى في القطاع

٢- يتضح ، من تحليل تطور نُظُم النقل من منظور تاريخي ، أثر الابتكارات التكنولوجية في إدخال تحولات هيكلية وعميقة على نُظُم النقل في جميع أنحاء العالم . ونُظُم النقل الحالية هي نتيجة تطور طويل المدى اتسم بفترات من التغيرات السريعة التي اقترنت بظهور تكنولوجيات جديدة و ما رافقها من تحول كبير في خدمات النقل^(١).

٣- ويقدم التاريخ العديد من الأمثلة على بعض الاختراعات والابتكارات الرئيسية التي طبعت تاريخ النقل بإدخالها تحولات هيكلية على نظام النقل ، امتد أثرها لاحقاً على المجتمعات واقتصاداتها . ومن هذه الأمثلة نذكر ما يلي :

التطور الكبير في عمليات النقل عند استخدام العجلة (الدولاب) ؛ والتحول من استخدام الطاقة العضلية المكلفة والمنخفضة الأداء في النقل المائي إلى تطويع طاقة الرياح عند اختراع الشراع ؛ والزيادة الكبيرة في قدرة النقل والمدى بتكلفة مخفضة في حالة السكك الحديدية المعتمدة على المحرك البخاري ؛ والمرونة الكبيرة في عمليات نقل الركاب والبضائع من الباب إلى الباب مع الانتشار الكبير لمركبات النقل الطرقي التي تعمل بمحركات الاحتراق الداخلي ؛ والزيادة الملحوظة في سرعة ومدى التنقلات التي سمح بها اختراع الطائرات ؛ والزيادة الكبيرة في كفاءة وفعالية نقل البضائع بعدما تم تطبيق مبدأ الحاويات.

^(١) E/ESCWA/C.5/2018/CRP.1 .

- ٤- في كل حالة من الحالات السابقة ، قدم كل تطبيق ناشئ تسوية مبتكرة بين عوامل الكلفة والجدوى ، الأمر الذي سمح بتقديم خدمات نقل جديدة لم يكن من الممكن التفكير بإمكانية تحقيقها في السابق.
- ٥- ومن البديهي أن تتأثر المهن المرتبطة بتقديم خدمات النقل بالابتكارات الطارئة والتحويلات الجوهرية الناجمة عنها، سواء بإلغاء مهن كانت تعتبر تقليدية ، أو بتحول المهن إلى أشكال جديدة ، أو بظهور مهن جديدة كلياً . فمع مرور الزمن ، حل حوذيو عربات البغال والأحصنة محل ساسة قوافل الجمال ، الذين بدورهم أدخلوا المجال لاحقاً لمشغلي وقادة القطارات . وانتشرت خلال القرن العشرين إلى حد كبير مهنة سائقي حافلات النقل الطرقي للركاب والبضائع ، وظهرت مهنة قباطنة الطائرات بتقاليدها المميزة.
- ٦- وينطبق ذلك على التحول في المهن المكتملة لتقديم خدمات النقل ، واللازمة لصيانة التجهيزات والمركبات المتحركة، والتي تطورت بدورها لمواكبة التغيرات التكنولوجية الطارئة وأساليب العمل المرتبطة بها.
- ٧- تنوعت طبيعة ومستوى المهارات المطلوبة لممارسة مهن النقل ، من المهارات المنخفضة والمتوسطة المرافقة لعمليات جباية أجور النقل وقطع التذاكر إلى المهارات الرفيعة المرافقة للمهن الراقية التي يصح وصفها بمهن الأشرطة الذهبية ، استيحاءً من الأشرطة الذهبية للبدلات الرسمية التي رافقت المهن الرفيعة المستوى لقباطنة السفن ومن ثم قادة القطارات وأخيراً قباطنة الطائرات المدنية الحديثة.
- ٨- واليوم تبشر الثورة الصناعية الرابعة بتطبيقات متعددة يُتوقع أن يكون لها دور في إحداث تحولات كبيرة في طبيعة خدمات النقل المستقبلية من جهة وفي أشكال العلاقات المتبادلة بين مختلف الأطراف المعنية بتقديم هذه الخدمات من جهة ثانية . وقبل التطرق إلى الانعكاسات المتوقعة لتأثيرات الثورة الصناعية الرابعة على المهن المستقبلية في قطاع النقل ، تسلط الفقرة التالية الضوء على أهمية قطاع النقل والمهن والوظائف المرتبطة به من خلال أمثلة من العالم ومن بعض البلدان العربية.

ثانياً- أهمية مهن قطاع النقل في العالم وتموضعها في سوق العمل

- ٩- يُعد النقل أساسياً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في جميع البلدان ، وركيزة للتعاون والتبادل بين مختلف الاقتصادات الإقليمية والعالمية . وعادةً ما يوفر النقل من (٥) إلى (٨) في المائة من متوسط إجمالي العمالة الوطنية المدفوعة الأجر . وتتراوح قيمته المضافة بالنسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي ما بين (٦) و (١٢) في المائة في الدول المتقدمة^(١).

ألف - بيانات الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية الاتحاد الأوروبي

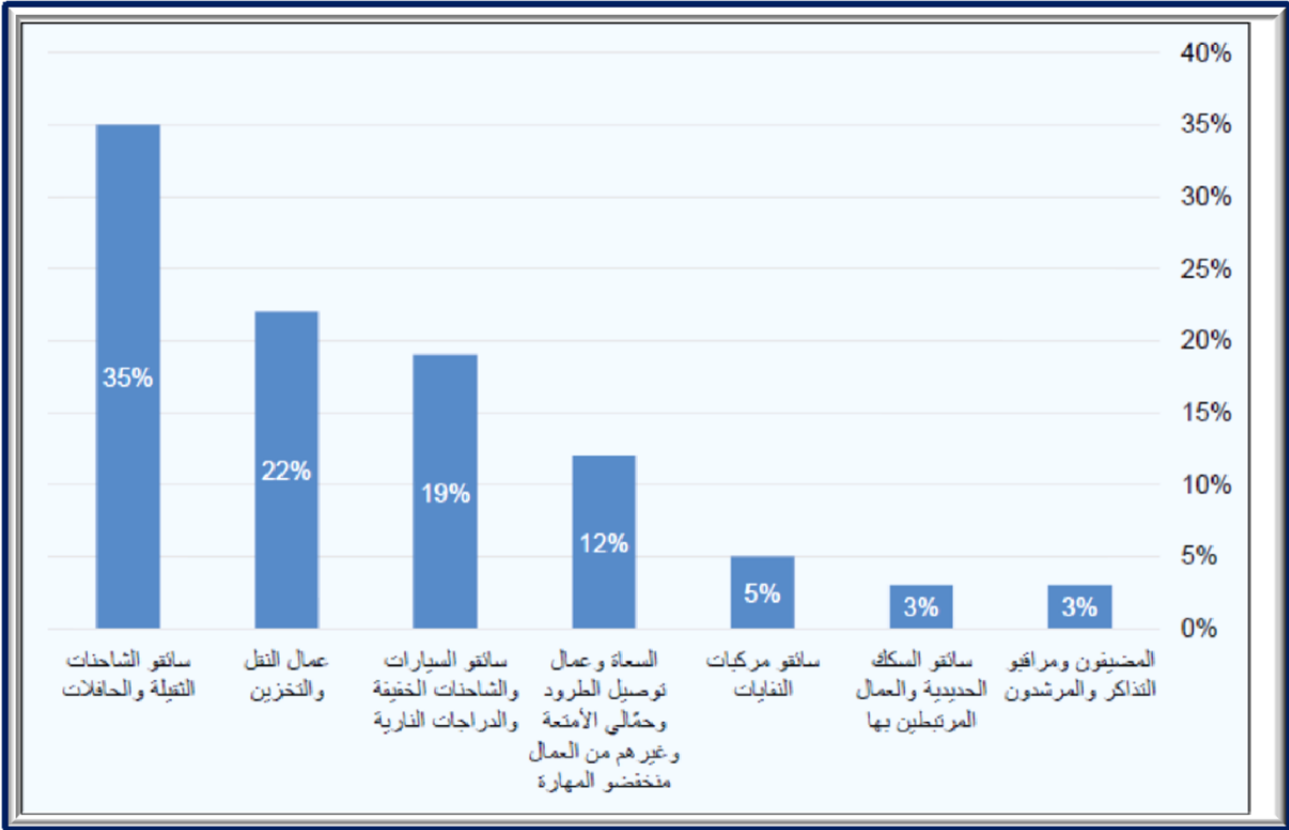
- ١٠- يلعب النقل دوراً مهماً في اقتصاد ومجتمع الاتحاد الأوروبي اليوم ، وله تأثير كبير على النمو والتوظيف . ويمثل قطاع النقل حوالي (٥) في المائة من الناتج المحلي الإجمالي ، وكان يوظف بشكل مباشر حوالي (١٠,٨) مليون شخص في عام ٢٠٢٠ ، أي ما يوازي (٥) في المائة من إجمالي عدد العاملين في الاتحاد الأوروبي^(٢).
- ١١- وانخفض عدد العاملين في قطاع النقل بنسبة (٦) في المائة في عام ٢٠٢٠ مقارنة بعام ٢٠١٩ نتيجة جائحة كوفيد-١٩ ، فبلغ عدد العاملين بقطاع النقل (١١,٦) مليون . وبصورة عامة ، كان هناك (٢٩) عامل نقل لكل (١,٠٠٠) شخص في الاتحاد الأوروبي في عام ٢٠٢٠^(٣). ويوضح الشكل (١) توزيع نسب العاملين في قطاع النقل في الاتحاد الأوروبي بين مختلف أنواع الوظائف.

(1) Rodrigue J.-P.; The Geography of Transport Systems, Fourth edition, 2017 .

(2) Transport sector economic analysis (europa.eu) :EU Science Hub, 2020.

(3) المصدر نفسه .

الشكل (١) - توزيع نسب العاملين في قطاع النقل حسب وظائف النقل، ٢٠٢٠.



المصدر: الإسكوا بناءً على بيانات يوروستات لعام ٢٠٢٠ (أُنزلت في آب/ أغسطس ٢٠٢٠).

١٢- وسجل المضيفون ومراقبو التذاكر والمرشدون انخفاضاً في التوظيف في عام ٢٠٢٠ (تراجع بنسبة (١٦) في المائة في عدد العاملين مقارنة بعام ٢٠١٩)، يليهم عمال النقل والتخزين (تراجع بنسبة (١١) في المائة مقارنة بعام ٢٠١٩). وتمثل نسبة الذكور العاملين في قطاع النقل (٨٥) في المائة، مقارنة ب(١٥) في المائة فقط من الإناث^(١).

١٣- وفي ما يتعلق بأعمار العاملين، يتبين أن أكثر من ثلث الأشخاص العاملين في مهن النقل في الاتحاد الأوروبي تبلغ أعمارهم (٥٠) عاماً أو أكثر (٣٧ في المائة) أو تتراوح ضمن الشريحة الواقعة بين (٣٥) و(٤٩) عاماً (٣٦) في المائة. أما نسبة من أعمارهم ما دون ال(٣٥) عاماً، فبلغت (٢٩) في المائة^(٢). ويبين الشكل (٢) توزيع نسب العاملين في قطاع النقل بحسب نمط النقل في الاتحاد الأوروبي في عام ٢٠١٨.

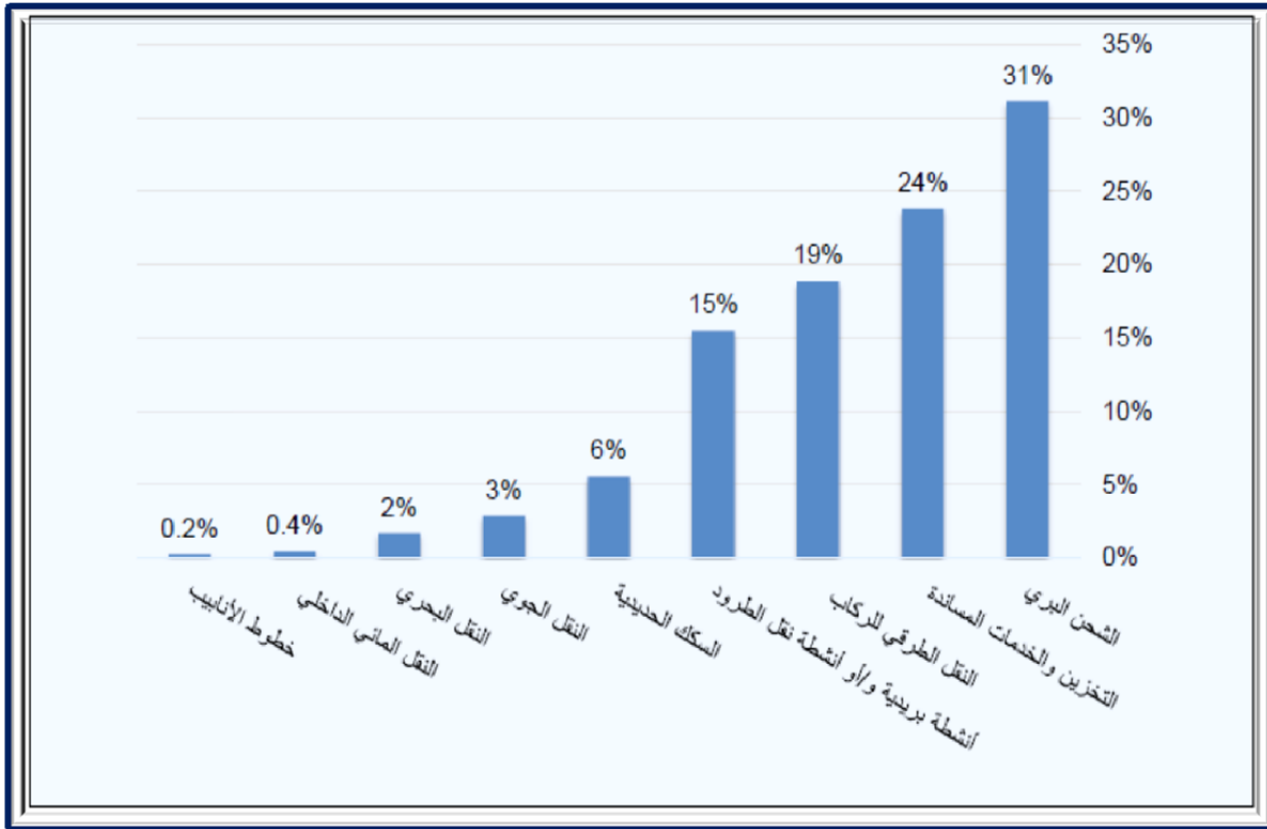
(١) وفقاً لبيانات يوروستات لعام ٢٠٢٢ Home – Eurostat (europa.eu) (أُنزلت في آب/ أغسطس ٢٠٢٢).

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210923-2>.

(٢) وفقاً لبيانات يوروستات لعام ٢٠٢٢ Home – Eurostat (europa.eu) (أُنزلت في آب/ أغسطس ٢٠٢٢).

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210923-2>.

الشكل (٢) - توزيع نسب العاملين في قطاع النقل بحسب الأنماط في الاتحاد الأوروبي، ٢٠١٨



المصدر: الإسكوا بناءً على بيانات STATISTA

<https://www.statista.com/statistics/448279/number>.

of- employees-in-the- transport-sector-in-europe-by-mode - (أُنزلت في آب/أغسطس ٢٠٢٠).

الولايات المتحدة الأمريكية

١٤- توظف الصناعات المرتبطة بالنقل والمواصلات أكثر من (١٤,٨) مليون شخص في الولايات المتحدة الأمريكية، ما يمثل (٩,٧) في المائة من العمال في عام ٢٠١٩. وارتفع التوظيف في هذه الصناعات على نحوٍ مطرد منذ عام ٢٠١١ لتضم ١٤,٨ مليون عامل في عام ٢٠١٩، أي أعلى من مستويات ما قبل الركود، ثم انخفض هذا الرقم إلى (١٤,٣) مليون عامل في عام ٢٠٢٠ بسبب جائحة كوفيد-١٩^(١).

١٥- و يتعلق أربع من أهم خمس مهن بالنقل من حيث عدد العاملين بعمليات السواعة (سائقي الشاحنات الثقيلة والخفيفة والتوصيل، سائقي الحافلات المدرسية، ثم عمال المبيعات)، وهي تضم (٣,٦) مليون عامل أي (٣٥,٧) في المائة من إجمالي العمالة في قطاع النقل. وفي عام ٢٠٢١، كان قطاع النقل بالشاحنات يوظف أكبر عدد من عمال النقل (١,١) مليوناً من بين القطاعات المرتبطة بالنقل والمواصلات^(٢).

(١) مكتب إحصاءات النقل – الاتجاهات الاقتصادية للنقل، الولايات المتحدة الأمريكية.

<https://www.bts.gov/product/transportation-economic-trends>.

(٢) المصدر نفسه.

- ١٦- وقامت سبعة قطاعات جزئية من أصل (١١) قطاعاً جزئياً من قطاعات النقل الأمريكي بتوسيع قوتها العاملة بين عامي ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ . وشهد قطاع التخزين أكبر زيادة في العمالة (١٧,٣) في المائة ، يليه السعاة (١١,٩) في المائة. في المقابل ، شهدت العمالة في خدمات سيارات الأجرة والليموزين أكبر انخفاض في التوظيف (١١,١) في المائة، يليها النقل المائي (٦,٠ في المائة) (٩).
- ١٧- وتمثل مهن النقل المنخفضة الأجر، مثل سائقي الشاحنات وعمال التوصيل إلى المنازل ، حصة أكبر بكثير من القوى العاملة في مجال النقل مقارنة بالمهن ذات الأجور المرتفعة مثل طياري الخطوط الجوية . ونتيجة لذلك ، فإن متوسط التعويض عن المهن المتعلقة بالنقل هو (٦,٤٣) دولاراً للساعة ، أي ما دون متوسط جميع المهن في الربع الأول من عام ٢٠١٨ . وبلغ متوسط مستحقات الأجور والرواتب السنوي لعام ٢٠١٩ لكل موظف يعمل في قطاع النقل بدوام كامل (٦٠,٦٤٩ \$) ، أي أقل من المتوسط السنوي لجميع المهن البالغ (٦٦,٧٨١ \$) في عام ٢٠١٩ (١٠).
- ١٨- أما في ما يتعلق بعمر العاملين ، فنحو ربع مجموع عمال النقل في عام ٢٠٢١ هم من الفئة العمرية التي تزيد عن (٥٥) سنة (٢٣,٩) في المائة وهي نسبة أكثر بقليل من النسبة المئوية للعاملين في جميع القطاعات الأخرى (٢٣,٦ في المائة) . في المقابل ، ما يقارب من نصف العمال في النقل الجماعي للركاب هم من الفئة العمرية التي تزيد عن (٥٥) سنة (٤٣,٣) في المائة (١١).

باء - بيانات دول عربية مختارة

١ - المملكة العربية السعودية

- ١٩- يشغل قطاع النقل والمعلومات والاتصالات في المملكة العربية السعودية (٣٨٩,٣٠٧) عمال ، أي ما يعادل نسبة (٥,٦) في المائة من إجمالي عدد العاملين ، وذلك وفق تقرير مسح العمالة والأجور الصادر عن الهيئة العامة للإحصاء لعام ٢٠١٧ (١٢). ويُعد هذا القطاع رابع أكثر القطاعات الاقتصادية تشغيلاً بعد قطاع التجارة والإقامة والغذاء ، وقطاع الصناعة ، وقطاع البناء.
- ٢٠- وفي عام ٢٠١٧ ، بلغ عدد الوظائف الشاغرة في قطاع النقل والمعلومات والاتصالات (٨,٤٥٠) ووظيفة للراغبين في العمل من السعوديين وحاملي جنسيات أخرى . ويأتي هذا القطاع في المرتبة الخامسة لناحية استقطاب الوظائف.
- ٢١- وبحسب تقرير مسح العمالة والأجور الصادر عن الهيئة العامة للإحصاء لعام ٢٠١٧ ، سيبلغ عدد الوظائف الشاغرة في المستقبل في قطاع النقل والمعلومات والاتصالات حوالي (٢٥,٦٠٠) ووظيفة عمل للسعوديين والعاملين من جنسيات أخرى مقارنة ب (٨,٤٥٠) وظيفة في عام ٢٠١٧ ، أي سيزداد عدد الوظائف ثلاثة أضعاف مقارنة بعام ٢٠١٧ .

(٨) مكتب إحصاءات النقل - الاتجاهات الاقتصادية للنقل، الولايات المتحدة الأمريكية.

<https://www.bts.gov/product/transportation-economic-trends> .

(٩) المصدر نفسه.

(١٠) المصدر نفسه.

(١١) المصدر نفسه.

(١٢) تقرير مسح العمالة والأجور الصادر عن الهيئة العامة للإحصاء لعام ٢٠١٧ .

<https://www.stats.gov.sa/en/924> .

٢٢ - وبحسب بيانات المسح نفسه ، يبلغ متوسط أجر العاملين في قطاع النقل والمعلومات والاتصالات في المملكة العربية السعودية (٣,٤٧٧) ريال ، أي أقل من متوسط أجور الموظفين العاملين في قطاعات أخرى (٣,٩٧١) ريال لعام ٢٠١٧.

٢٣ - وتسعى المملكة العربية السعودية عبر برنامج " هدف " إلى دعم التوظيف كجزء من مبادرات الدعم الحكومية لتمكين المؤسسات وضمان استقرارها وتطوير الأعمال للتخفيف من عبء الأوضاع الاقتصادية الصعبة وتداعيات جائحة كوفيد-١٩. ودعم البرنامج أجور السعوديين العاملين في مختلف مؤسسات قطاع النقل الخاص ، من خلال دفع (٣٠) إلى (٥٠) في المائة من أجور الموظفين الشهرية لمدة عامين . فخلال فترات الإغلاق، قدم البرنامج دعماً شهرياً في قطاع النقل للمستفيدين من الذكور والإناث قدره (٢,٤٠٠) ريال لمدة وصلت إلى (٢٤) شهراً . ويقدم البرنامج حوافز تصل إلى (٣,٠٠٠) ريال كل ستة أشهر للمستفيدين الذين يحققون متطلبات الأداء(١٣).

٢- الأردن

٢٤ - شكل قطاع النقل والتخزين (٤,٥) في المائة من نسبة العمالة في الأردن في عام ٢٠٢١ بحسب دائرة الإحصاءات العامة (١٤). وتُعد هذه النسبة منخفضة مقارنة بالسنوات السابقة، إذ سجلت (٨) في المائة في عام ٢٠١٠. وتتباين هذه النسبة بين الذكور والإناث ، إذ يعمل في القطاع (٥,١) في المائة من الذكور العاملين في الأردن . وعلى الرغم من ارتفاع معدل الإناث العاملات في القطاع من (٠,٨) إلى (١,٤) في المائة من إجمالي الإناث العاملات بين عامي ٢٠١٧ و ٢٠٢١ ، لا تزال النسبة منخفضة مقارنة بنسبة الذكور وبنسب النساء العاملات في القطاعات الأخرى كالتعليم والصحة والخدمات.

٣- مصر

٢٥ - بلغ عدد العاملين في قطاع النقل في مصر (٢,٤٢٠,٦٠٠) عامل في عام ٢٠٢١ ، أي (٩) في المائة من إجمالي العاملين. ويتبوأ هذا القطاع المرتبة الخامسة بين الأنشطة الاقتصادية الأخرى المشغلة لليد العاملة بحسب النشرة السنوية لبحث القوى العاملة ٢٠٢١ (١٥).

٢٦ - ومعظم العاملين في قطاع النقل والتخزين يعملون خارج المنشآت (٨٤) في المائة . ولكن هذه الصورة تختلف عند الإناث ، فالأكثريية يعملن داخل المنشآت (٩٦) في المائة . ونسبة العاملين الإناث في قطاع النقل والتخزين هي (٠,٥) في المائة من عدد العاملين الإناث في أنشطة اقتصادية أخرى . أما نسبة الذكور العاملين في هذا القطاع فبلغت (١٠) في المائة من إجمالي الذكور العاملين.

٢٧ - وبلغ متوسط الأجر اليومي للعاملين في قطاع النقل والتخزين (١٢٠) جنيه ، أي ما يعادل (١٩,٢٨٠) جنيه شهرياً في عام ٢٠٢١ ، بحسب النشرة السنوية لبحث القوى العاملة ٢٠٢١ . ويُعد أجر العاملين في قطاع النقل من أعلى الأجور نسبة للأنشطة الاقتصادية الأخرى.

- (١٣) يُرجى الاطلاع على [Saudi workers in guided transport sector to get SR2400 monthly from HADAF – Saudi Gazette](http://www.dos.gov.jo/dos_home_e/main/linked-html/Emp&Un.htm) .
- (١٤) دائرة الإحصاءات العامة في الأردن- http://www.dos.gov.jo/dos_home_e/main/linked-html/Emp&Un.htm .
- (١٥) النشرة السنوية لبحث القوى العاملة- <https://censusinfo.capmas.gov.eg/Metadata-ar-2021-v4.2/index.php/catalog/1776/download/5769> .

٢٨ - وتشير النشرة السنوية لبحث القوى العاملة في مصر ٢٠٢١ أيضا إلى أن (٦) في المائة من العاملين في قطاع النقل والتخزين من الفئة العمرية التي تقع بين (١٥) سنة وأكثر، يحصلون على معدلات أجور متدنية ، وهذه النسبة تُعد منخفضة مقارنة بأنشطة اقتصادية أخرى.

٤- المغرب

٢٩ - تبلغ نسبة العاملين في قطاع النقل والتخزين والاتصال (١٦) حوالي (٥) في المائة من إجمالي عدد العاملين في المغرب ، وذلك بحسب تقرير المندوبية السامية للتخطيط - النشاط والشغل والبطالة - الفصل الرابع من سنة ٢٠٢١ (١٧).

٣٠ - وتبلغ نسبتا الحاصلين على شهادات عالية وشهادات متوسطة من الذين يعملون في قطاع النقل والتخزين والاتصال (٦,٤) في المائة و (٧,٥) في المائة على التوالي من إجمالي حاملي الشهادات العالية والمتوسطة العاملين في القطاعات الاقتصادية الأخرى . أما الذين يعملون في القطاع ولا يملكون الشهادات ، فتبلغ نسبتهم (٤,٢) في المائة ، وهي نسبة متدنية مقارنة بالذين يعملون ولا يملكون الشهادات في قطاعات اقتصادية أخرى.

ثالثاً- المهارات المرتبطة بالتوظيف الحالي لمهن النقل في المنطقة العربية

٣١ - تعمل الأمانة التنفيذية للإسكوا على تطوير راصد للمهارات المرتبطة بالعمل في المنطقة العربية (١٨). ويحتوي هذا الراصد على نحو (٢,٣) مليون من إعلانات الوظائف الشاغرة المنشورة على الإنترنت في الفترة الممتدة من حزيران / يونيو ٢٠٢٠ إلى آب / أغسطس ٢٠٢٠ . ويتيح استخدام نتائج راصد المهارات معرفة ما إذا كان نوع المهارات المطلوبة في المنطقة العربية يلبي احتياجات الثورة الصناعية الرابعة والحقبة الجديدة من التنمية الاقتصادية. كما يتيح الراصد معلومات عن نوع المهارات والوظائف المطلوبة في المنطقة العربية ، وترابطها ، وفرص صقل المهارات أو تجديدها ، بما فيها المهارات الرائجة أو تلك التي تتعلق بالاقتصاد الرقمي.

٣٢- وانطلاقا من بيانات الراصد المذكور ، جرى استقصاء الوظائف المتعلقة بقطاع النقل في الدول العربية ، والمهارات الشخصية (soft skills) والجوهرية أو الصلبة (hard skills) المطلوبة لهذه الوظائف ، بالإضافة إلى الشهادات العلمية المقرونة بالإعلانات الوظيفية المتعلقة بمهن النقل.

(16) Transport, entrepôt et communication .

(١٧) النشاط والشغل والبطالة - الفصل الرابع من سنة ٢٠٢١ - المندوبية السامية للتخطيط - المغرب.

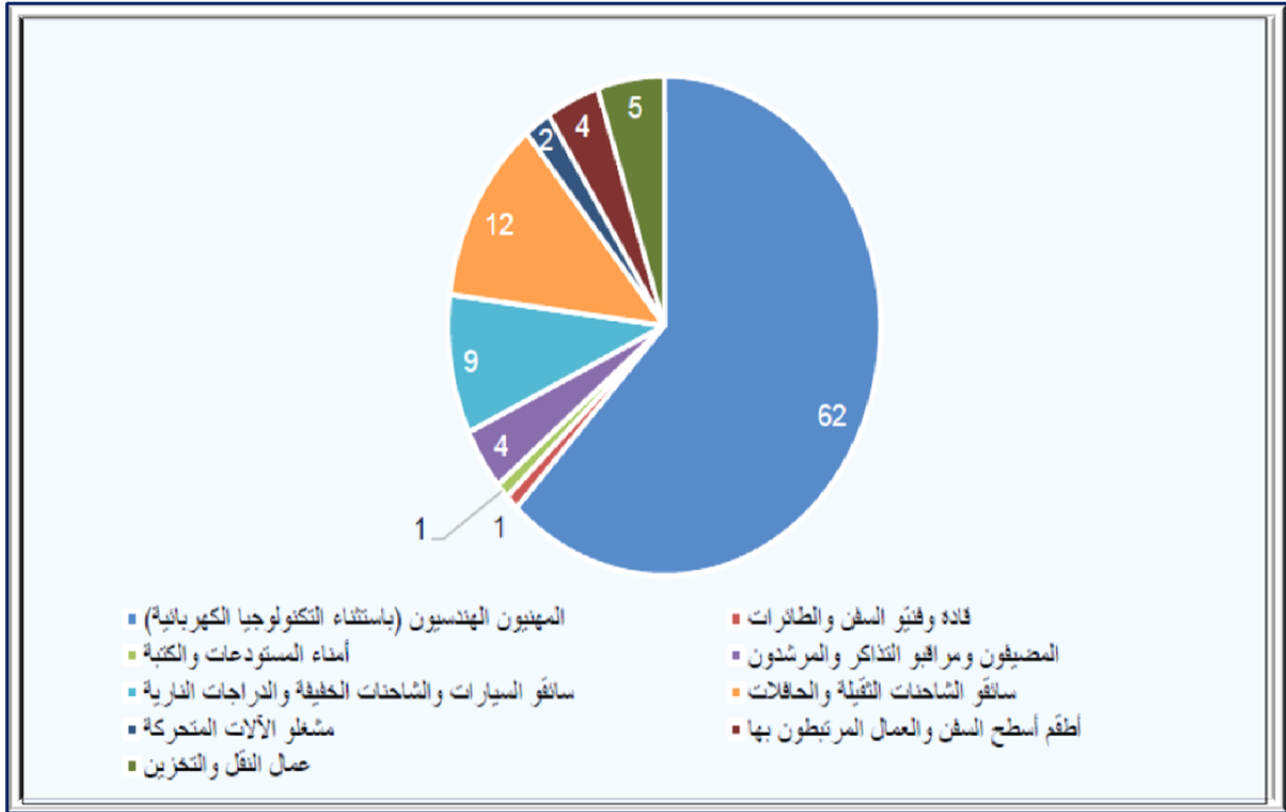
<https://www.wmaker.net/testhpc/file/233255> .

(18) <https://skillsmonitor.unescwa.org> .

ألف- إعلانات طلب الوظائف المتعلقة بالنقل في المنطقة العربية في عام ٢٠٢٢

٣٣ - استناداً إلى بيانات راصد الإسكوا المبينة في الشكل (٣) ، يتضح أن معظم إعلانات طلبات الوظائف المتعلقة بقطاع النقل في الدول العربية ترتبط بالمهنيين الهندسيين باستثناء التكنولوجيا الكهربائية ، بنسبة (٦٢) في المائة ، يليها الطلب على سائقي السيارات والشاحنات الخفيفة والدراجات النارية (١٢) في المائة ، ثم سائقي الشاحنات الثقيلة والحافلات (٩) في المائة . أما الباقي فيتوزع حسب النسب التي يبينها الشكل (١٩).

الشكل (٣) توزع إعلانات الوظائف المتعلقة بقطاع النقل في المنطقة العربية (٢٠٢٢)



المصدر: راصد الإسكوا للمهارات.

ملاحظة: الوظائف تتضمن مهناً في القطاعين المنظم وغير المنظم.

(١٩) هذا التوزيع لا يعني أن الوظائف الأخرى ، كعمال النقل والتخزين مثلاً وغيرهم من العاملين ذوي المهارات المتدنية / المحدودة نسبياً ، غير مطلوبة في البلدان العربية ، ولكن المنهجية تقتصر على الإعلانات الوظيفية التي نُشرت على الإنترنت. وفي أغلب الأحيان إعلانات الوظائف للعاملين ذوي المهارات المتدنية لا يمكن إيجادها على الصفحات المخصصة لعرض الإعلانات الوظيفية عبر الإنترنت.

باء- المهارات المتعلقة بمهن النقل المطلوبة في المنطقة العربية

٣٤ - يعرض الجدول (١) أدناه المهارات الجوهرية والشخصية المرتبطة بوظائف النقل في الدول العربية بحسب الإعلانات الوظيفية عبر الإنترنت، وفقا لرصد الإسكوا للمهارات.

الجدول (١) مهارات مرتبطة بوظائف النقل في الدول العربية

| مجموعة الوظائف | المهارات الصلبة/ الجوهرية | المهارات الناعمة / الشخصية |
|--|---|--|
| المهنيون الهندسيون (بإستثناء التكنولوجيا الكهربائية) | ١. معرفة في: ١. الهندسة الميكانيكية. ٢. بناء سفن وطائرات. ٣. هندسة. ٤. اوتوكاد (AUTOCAD). ٥. علوم الكمبيوتر. | ١. معرفة في: ١. التوصيل. ٢. الإدارة. ٣. التشغيل. ٤. التخطيط. ٥. حل المشكلات. |
| قادة وفتوى السفن والطائرات | ١. بناء سفن وطائرات. ٢. هندسة. ٣. الهندسة الميكانيكية. ٤. التدريب في مجال السلامة. ٥. علوم الكمبيوتر. | ١. التوصيل. ٢. الإدارة. ٣. التشغيل. ٤. التخطيط. ٥. اللغة الانكليزية. |
| أمناء المستودعات والكتبة | ١. التخزين. ٢. الشراء. ٣. اعداد الفواتير. ٤. ادارة المخزون. ٥. سياسة المشتريات. | ١. التوصيل. ٢. الإدارة. ٣. التشغيل. ٤. البيع. ٥. التخطيط. |
| المضيفون ومراقبو التذاكر والمرشدون | ١. تسوية شكاوي الزبائن. ٢. دعم الزبائن. ٣. استفسارات الزبان. ٤. ادارة السياحة. ٥. خبرة في مراكز الاتصال. | ١. التوصيل. ٢. خدمة الزبائن. ٣. الإدارة. ٤. اللغة الانكليزية. ٥. البيع. |
| سائقو السيارات والشاحنات الخفيفة والدراجات النارية | ١. خدمة التوصيل. ٢. صيانة المركبات. ٣. الادوات والاسعافات الاولية. ٤. التدريب في مجال السلامة. ٥. النفط والغاز. | ١. التوصيل. ٢. اللغة الانكليزية. ٣. رخصة قيادة صالحة. ٤. اللغة العربية. ٥. التحميل والتفريغ. |
| سائقو الشاحنات الثقيلة والحافلات | ١. قيادة الشاحنات. ٢. خدمة التوصيل. ٣. صيانة المركبات. ٤. التخزين. ٥. النفط والغاز. | ١. رخصة قيادة صالحة. ٢. التواصل. ٣. اللغة الانكليزية. ٤. التحميل والتفريغ. ٥. اللغة العربية. |
| مشغلو الآلات المتحركة | ١. الرافعة الشوكية. ٢. الآلات. ٣. التخزين. ٤. مهام التعبئة والتغليف والنقل. ٥. الرافعة. | ١. التوصيل. ٢. التحميل والتفريغ. ٣. الإدارة. ٤. اللغة الانكليزية. ٥. التشغيل. |

| | | |
|--|---|--|
| <p>١. خدمة الاطعام.</p> <p>٢. التخطيط الاستراتيجي .</p> <p>٣. التدريب في مجال السلامة .</p> <p>٤. اعداد الطعام.</p> <p>٥. ادارة المخزون.</p> | <p>١. التخزين .</p> <p>٢. مهام التعبئة والتغليف والنقل</p> <p>٣. ادارة المخزون.</p> <p>٤. مراقبة المخزون.</p> <p>٥. الرافعة الشوكية .</p> | <p>أطقم أسطح السفن والعمال المرتبطون بها</p> |
| <p>١. التواصل.</p> <p>٢. الادارة.</p> <p>٣. اللغة الانكليزية .</p> <p>٤. التشغيل.</p> <p>٥. مهام موجهة التفصيل.</p> | <p>١. التخطيط.</p> <p>٢. التعبئة والتغليف.</p> <p>٣. التشغيل.</p> <p>٤. الادارة.</p> <p>٥. خدمة الزبائن.</p> | <p>عمال النقل والتخزين</p> |

المصدر : راصد الإسكوا للمهارات.

ملاحظة : قد تظهر في الجدول مقارنة عمومية في تسميات المهارات الجوهرية ، واختلاط بين المهارات الجوهرية وحقول الشهادات المطلوبة، وذلك لأن نظام الذكاء الاصطناعي المستخدم في راصد الإسكوا للمهارات قيد التطوير وتسعى الإسكوا إلى تحقيق مزيد من الدقة في التمييز بين المهارات.

جيم - الشهادات المطلوبة في إعلانات الوظائف المتعلقة بقطاع النقل في المنطقة العربية

٣٥ - تُظهر البيانات (٢٠) المستقاة من مواقع إعلانات الوظائف في ما يخص الوظائف المتعلقة بالمهندسين المهنيين (باستثناء التكنولوجيا الكهربائية) أن (٣٨) في المائة فقط من هذه الإعلانات مقرونة بوضوح بضرورة حيازة شهادة علمية . وتوزعت النسب على النحو التالي : (٣) في المائة شهادة ثانوية ، و (١) في المائة دراسة جامعية تحضيرية ، و (١) في المائة شهادة تقنية / مهنية ، و (٨٤) في المائة شهادة بكالوريوس ، و (٩) في المائة شهادة ماجستير ، و (٢) في المائة شهادة دكتوراه . ويتضح أن غالبية الإعلانات في مجموعة وظائف المهندسين المهنيين تتطلب من المتقدم درجة البكالوريوس.

٣٦ - وفي ما يخص مجموعة المهن المتعلقة بقيادة وفنيي السفن والطائرات ، فإن (٣٥) في المائة فقط من هذه الإعلانات كانت مقرونة بوضوح بضرورة حيازة شهادة علمية . وتوزعت النسب على النحو التالي : (١٠) في المائة شهادة ثانوية ، و (٥,٥) في المائة دراسة جامعية تحضيرية ، و (٢) في المائة شهادة تقنية / مهنية ، و (٧٨) في المائة شهادة بكالوريوس ، و (٩) في المائة شهادة ماجستير ، و (٥,٥) في المائة شهادة دكتوراه . ويتضح أيضا أن غالبية الوظائف التي تتطلب درجة علمية في هذه المجموعة من الوظائف تتطلب من المتقدم الحصول على درجة البكالوريوس.

٣٧ - وبالنسبة لمجموعة وظائف أمناء المستودعات والكتبة ، فقد كان تنسبة (٣٢) في المائة من هذه الإعلانات مقرونة بوضوح بضرورة حيازة شهادة علمية . وتوزعت النسب على النحو التالي : (١٦) في المائة شهادة ثانوية ، و (٢) في المائة دراسة جامعية تحضيرية ، و (١,٥) في المائة شهادة تقنية / مهنية ، و (٧٧) في المائة شهادة بكالوريوس ، و (٣) في المائة شهادة ماجستير ، و (٥,٥) في المائة شهادة دكتوراه.

(٢٠) يجدر التذكير بأن راصد الإسكوا للمهارات يتتبع فقط إعلانات التوظيف المنشورة على الإنترنت ، وبالتالي فإن النتائج والملاحظات ضمن هذه الفقرة تتعلق فقط بهذا النوع من الإعلانات ، وقد لا تعكس بالضرورة كامل واقع التوظيف ومتطلباته في قطاع النقل.

٣٨ - أما في ما يخص المضيفين ومراقبي التذاكر والمرشدين ، فنسبة (٢٢) في المائة فقط من إعلانات هذه الوظائف مقرونة بضرورة حيازة شهادة علمية . وتوزعت النسب على النحو التالي : (٢١) في المائة شهادة ثانوية ، و (٠,٦) في المائة دراسة جامعية تحضيرية ، و (٠) في المائة شهادة تقنية / مهنية ، و (٧٠,٤) في المائة شهادة بكالوريوس ، و (٧,٤) في المائة شهادة ماجستير ، و (٠,٦) في المائة شهادة دكتوراه .

٣٩ - بالمقابل ، في ما يتعلق بسائقي السيارات والشاحنات الخفيفة والدراجات النارية ، فإن نسبة (٦) في المائة فقط من الإعلانات كانت مقرونة بضرورة حيازة شهادة علمية ، منها (٧٦) في المائة تتطلب شهادة ثانوية . وفي ما يخص سائقي الشاحنات الثقيلة والحافلات ، ذكرت في (٣) في المائة فقط من الإعلانات ضرورة حيازة شهادة علمية ، و (٨٦) في المائة منها تتطلب شهادة ثانوية . ونسبة (٦) في المائة من إعلانات الوظائف المتعلقة بمشغلي الآلات المتحركة مقرونة بضرورة حيازة شهادة علمية ، و (٦٤) في المائة منها تتطلب حيازة شهادة ثانوية .

٤٠ - أما بالنسبة لأطعم أسطح السفن والعمال المرتبطين بها ، فنسبة (٢١) في المائة فقط من إعلانات وظائفهم مقرونة بضرورة حيازة شهادة علمية . وتوزعت النسب على النحو التالي : (١٨) في المائة شهادة ثانوية ، و (٥) في المائة دراسة جامعية تحضيرية ، و (١) في المائة شهادة تقنية / مهنية ، و (٦٣) في المائة شهادة بكالوريوس ، و (١٠) في المائة شهادة ماجستير ، و (٣) في المائة شهادة دكتوراه .

٤١ - وأخيراً في ما يخص الوظائف المرتبطة بعمال النقل والتخزين ، ذكرت (٧) في المائة فقط من الإعلانات ضرورة حيازة شهادة علمية ، و (٦٦) في المائة منها تتطلب حيازة شهادة ثانوية .

دال - توزع أهم حقول الشهادات الجامعية المطلوبة في إعلانات وظائف النقل

٤٢ - يبين الجدول (٢) توزع المجالات الأكثر تكراراً لشهادة البكالوريوس الجامعية في إعلانات التوظيف لمهن في الحالات المقرونة بطلب شهادة البكالوريوس (٢١) .

الجدول (٢) توزع أهم حقول الشهادات الجامعية المطلوبة في إعلانات وظائف النقل

| المجالات المرتبطة بشهادة البكالوريوس | مجموعة الوظائف |
|--|--|
| ١ - الهندسة والتصنيع والبناء ٢ - الأعمال والإدارة والقانون ٣ - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات | (المهنيون الهندسيون) باستثناء التكنولوجيا الكهربائية |
| ١ - الهندسة والتصنيع والبناء ٢ - الأعمال والإدارة والقانون ٣ - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات | قادة وفني و السفن والطائرات |
| ١ - الأعمال والإدارة والقانون ٢ - الهندسة والتصنيع والبناء ٣ - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات | أمناء المستودعات والكتبة |
| ١ - الأعمال والإدارة والقانون ٢ - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ٣ - العلوم الاجتماعية والصحافة والإعلام | المضيفون ومراقبو التذاكر والمرشدون |

(٢١) يجب أخذ هذه البيانات بتحفظ في ما يخص مجموعات المهن المنخفضة المهارات ، من حيث أن الحالات التي تظهر فيها الشهادات عموماً والشهادات الجامعية خصوصاً تعتبر منخفضة جداً بالمقارنة مع مجموعات المهن المرتفعة المهارات .

| | |
|--|--|
| ١ - الأعمال والإدارة والقانون ٢ - الهندسة والتصنيع والبناء ٣ - تكنولوجيا المعلومات والاتصالات | سائقو السيارات والشاحنات الخفيفة والدراجات النارية |
| ١ - الهندسة والتصنيع والبناء ٢ - الخدمات ٣ - الأعمال والإدارة والقانون | سائقو الشاحنات الثقيلة والحافلات |
| ١ - الأعمال والإدارة والقانون ٢ - الهندسة والتصنيع والبناء ٣ - التعليم | مشغلو الآلات المتحركة |
| ١ - الأعمال والإدارة والقانون ٢ - الهندسة والتصنيع والبناء ٣ - العلوم الطبيعية والرياضيات والإحصاء | أطعم أسطح السفن والعمال المرتبطون بها |
| ١ - الأعمال والإدارة والقانون ٢ - الصحة والخدمات الاجتماعية ٣ - لا يوجد | عمال النقل والتخزين |

٤٣- وتُظهر البيانات المستقاة من مواقع إعلانات الوظائف أن غالبية الوظائف التي تتطلب مهارات عليا (المهنيون الهندسيون وقادة وفني السفن والطائرات) تحدد الحقول / المجالات التالية في ما يخص شهادة البكالوريوس: الهندسة والتصنيع والبناء ، الأعمال والإدارة والقانون ، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. ومن هنا تتضح أهمية التخصص في المجالات المتعلقة ليس فقط في الهندسة أو في إدارة الأعمال بل أيضا في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لإمكانية الحصول على وظائف تستلزم نسبيا مهارات عليا .

٤٤- في المقابل ، لا يتطلب إلا القليل من الوظائف المرتبطة بالمهارات المتوسطة والمنخفضة شهادات تخصصية في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (أمناء المستودعات والكتبة ، المضيفون ومراقبو التذاكر والمرشدون ، سائق والسيارات والشاحنات الخفيفة والدراجات النارية) . لكن كل هذه الوظائف تتطلب الأعمال والإدارة والقانون كتخصصات جامعية . وتجدر الإشارة هنا إلى أهمية التخصص في العلوم الطبيعية والرياضيات والإحصاء لبعض الوظائف كأطعم أسطح السفن والعمال المرتبطين بها مثلاً . ويظهر أيضا طلب على التخصصات المتعلقة بالعلوم الاجتماعية والصحافة والإعلام لوظائف المضيفين ومراقبي التذاكر والمرشدين .

٤٥ - ويمكن استخلاص الاستنتاجات الرئيسية التالية مما سبق:

(أ) لشهادة البكالوريوس ثقل واضح في التوظيف في العديد من المهن في قطاع النقل ، فيظهر اشتراط حيازة شهادة البكالوريوس في نسبة كبيرة من إعلانات التوظيف للعديد من مجموعات المهن ، ما عدا المهن المنخفضة المهارات ، والتي يُشترط في العديد منها حيازة شهادة الثانوية العامة .

(ب) لا تقدم البيانات السابقة معلومات عن اشتراط حيازة الشهادات الاختصاصية المتعلقة بإعداد مهن النقل تحديداً . فعلى سبيل المثال لاتظهر الشهادات التخصصية التي تقدمها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإعداد قباطنة ومهندسي السطح وأطعم السفن عموماً ، ولا تلك المتعلقة بإعداد متخصصين في النقل البحري واللوجستيات . ويمكن تفسير جزء من هذا النقص بعدم تحديد هذه الشهادات في قاموس البحث الذي استُخدم في مشروع راصد الإسكوا لمهارات سوق العمل ، الأمر الذي قد يكون بالإمكان تلافيه في التطوير الدائم لآليات عمل الراصد .

(ج) على صعيد آخر، لا تقدم البيانات معلومات عن طلب شهادات التأهيل الخاصة ببعض المهن المنخفضة والمتوسطة المهارات، مثل شهادات الجدارة المهنية لسائقي الشاحن الطرقي أو مدراء شركات النقل، وهي الشهادات التي يعتمدها العديد من الدول على نحو متزايد للترخيص للعمل في مجال الشحن الطرقي، لا سيما في ما يتعلق بالشحن الدولي.

(د) وكذلك لا تقدم البيانات معلومات عن اشتراط حيازة الشهادات المهنية التخصصية في مجال السكك الحديدية أو النقل البحري أو الجوي، مثل شهادات الثانوية التخصصية والمعاهد المتوسطة المعت مدة في العديد من الدول للتأهيل في هذه المجالات. وقد يعود ذلك إلى اختلاف أساليب التوظيف المعت مدة لهذه الوظائف عن نمط الإعلانات، عن طريق التوظيف المباشر مثلاً، أو عدم نشر إعلانات التوظيف المشترطة لهذه المهن عبر الإنترنت.

(هـ) أخيراً، يلاحظ ظهور المهارات المتعلقة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إعلانات الوظائف العليا، مثل المهندسين المهنيين وقادة وفنيي السفن والطائرات. وتظهر كذلك هذه المهارات في بعض إعلانات الوظائف المرتبطة بالمهارات المتوسطة والمنخفضة، مثل أمناء المستودعات والكتابة، مما يدل على الدور المتزايد الذي تلعبه المعلوماتية وتكنولوجيا الرقميات عموماً في هذه الشريحة من الوظائف.

رابعاً- حركة العاملين بين قطاع النقل والتخزين وسائر القطاعات الاقتصادية، وبين القطاعين العام والخاص، بين عامي (٢٠٠٦ و ٢٠١٨)

٤٦ - أجرى منتدى البحوث الاقتصادية (ERF) بالتعاون مع الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء في مصر (CAPMAS) مسحا للقوى العاملة (Labour Market Panel Survey) خلال الأعوام (١٩٨٨ و ١٩٩٨ و ٢٠٠٦ و ٢٠١٢ و ٢٠١٨) تتبّع الأسر والأفراد نفس هم عبر السنين المذكورة وجمع البيانات عنهم من خلال تعبئة الاستمارة ذاتها. وجرى أيضاً تتبّع الأفراد الذين انفصلوا عن الأسر الأصلية في الفترة الفاصلة وأجريت المقابلات معهم ومع أسرهم بأكملها.

٤٧ - واستناداً إلى البيانات الأولية للمسح المذكور في مصر، قامت الإسكوا باحتساب نسب استقطاب أو استبعاد قطاع النقل والتخزين للقوى العاملة من وإلى أهم القطاعات الرئيسية من ناحية، وكذلك حركة العاملين بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل والتخزين بذاته من ناحية أخرى.

ألف - انتقال العاملين بين قطاع النقل والتخزين وسائر القطاعات الاقتصادية

٤٨ - يوضح الجدول (٣) النسب المئوية لحركة انتقال القوى العاملة بين القطاعات الرئيسية بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٨.

الجدول (٣) النسب المئوية لحركة انتقال القوى العاملة في مصر بين القطاعات الرئيسية بين عامي (٢٠٠٦ و ٢٠١٨)

| القطاعات ٢٠٠٦ | القطاعات ٢٠١٨ | | | | |
|--------------------|-------------------|--------------------------|--------------------|---------|---------|
| | النقل والتخزين | تجارة الجملة والتجزئة | البناء والتشييد | الصناعة | الزراعة |
| الزراعة | ٤,١ | ٨,٣ | ٦,١ | ٣,٣ | ٧٨,٣ |
| الصناعة | ٦,٥ | ١٦,٤ | ١٠,٣ | ٥٦,٣ | ١٠,٥ |
| البناء والتشييد | ٨,١ | ٩,٩ | ٥٦,١ | ١٠,٨ | ١٥,٢ |

| | | | | | | |
|-----|------|------|-----|------|------|-----------------------------|
| ١٠٠ | ٨,١ | ٣٠,٣ | ٩,١ | ١٢,١ | ١٠,١ | تجارة الجملة والتجزئة |
| ١٠٠ | ٦٣,٢ | ١٠,٣ | ٧,٥ | ١١,٢ | ٧,٩ | النقل والتخزين |

المصدر: الإسكوا بناءً على بيانات مسح القوى العاملة لمنتدى البحوث الاقتصادية في مصر.
(Central Data Catalog (erfdataportal.com) (أُنزلت في آب / أغسطس ٢٠٢٢).

٤٩ - تُظهر بيانات مسح القوى العاملة في مصر أن (٦٣,٢) في المائة من العاملين في قطاع النقل والتخزين في عام ٢٠٠٦ استمروا في القطاع نفسه حتى عام ٢٠١٨ بينما كانت قد توجهت نسبة (٣٦,٨) في المائة من العاملين في قطاع النقل والتخزين في عام ٢٠٠٦ للعمل في قطاعات أخرى في عام ٢٠١٨ على النحو التالي: (٧,٩) في المائة اتجهوا للعمل في قطاع الزراعة و (١١,٢) في المائة اتجهوا للعمل في قطاع التصنيع و (٧,٥) في المائة اتجهوا للعمل في قطاع البناء و (١٠,٣) في المائة اتجهوا للعمل في قطاع تجارة الجملة والتجزئة.

٥٠ - في المقابل، يبين الجدول (٣) انتقال العاملين من سائر القطاعات الرئيسية في عام ٢٠٠٦ إلى قطاع النقل في عام ٢٠١٨. بالفعل يظهر أن (٤,١) في المائة من العاملين في قطاع الزراعة في عام ٢٠٠٦ انتقلوا للعمل في قطاع النقل في عام ٢٠١٨ إلى جانب (٦,٥) في المائة ممن كانوا يعملون في قطاع الصناعة و (٨,١) في المائة ممن كانوا يعملون في قطاعي البناء والتشييد وتجارة الجملة والتجزئة.

باء- انتقال العاملين في قطاع النقل والتخزين بين القطاعين العام والخاص بين عامي (٢٠٠٦ و ٢٠١٨)

٥١ - يبين الجدول (٤) حركة انتقال العاملين في قطاع النقل والتخزين بين القطاعين العام والخاص بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٨.

٥٢ - وتُظهر بيانات الجدول (٤) أن (٧٧,٣) في المائة من العاملين في قطاع النقل والتخزين الذين كانوا يعملون في القطاع العام في عام (٢٠٠٦) قد استمروا بالعمل فيه في عام ٢٠١٨ بينما اتجهت نسبة (٢٢,٧) في المائة منهم إلى القطاع الخاص في عام ٢٠١٨.

الجدول (٤) حركة انتقال العاملين في قطاع النقل والتخزين في مصر بين القطاعين العام والخاص بين عامي (٢٠٠٦ و ٢٠١٨)

| المجموع (بالنسبة المئوية) | قطاع خاص ٢٠١٨ (بالنسبة المئوية) | قطاع عام ٢٠١٨ (بالنسبة المئوية) | قطاع النقل والتخزين |
|------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------|
| ١٠٠ | ٢٢,٧ | ٧٧,٣ | قطاع عام ٢٠٠٦ |
| ١٠٠ | ٩١,١ | ٨,٩ | قطاع خاص ٢٠٠٦ |

المصدر: الإسكوا بناءً على بيانات مسح القوى العاملة لمنتدى البحوث الاقتصادية في مصر.
(Central Data Catalog (erfdataportal.com) (أُنزلت في آب / أغسطس ٢٠٢٢).

٥٣ - في المقابل يتبين من الجدول (٤) أن نسبة (٩١,١) في المائة من العاملين في القطاع الخاص للنقل والتخزين في عام ٢٠٠٦ استمروا بالعمل في القطاع الخاص حتى عام ٢٠١٨ ، بينما تحولت نسبة (٨,٩) في المائة منهم للعمل في القطاع العام.

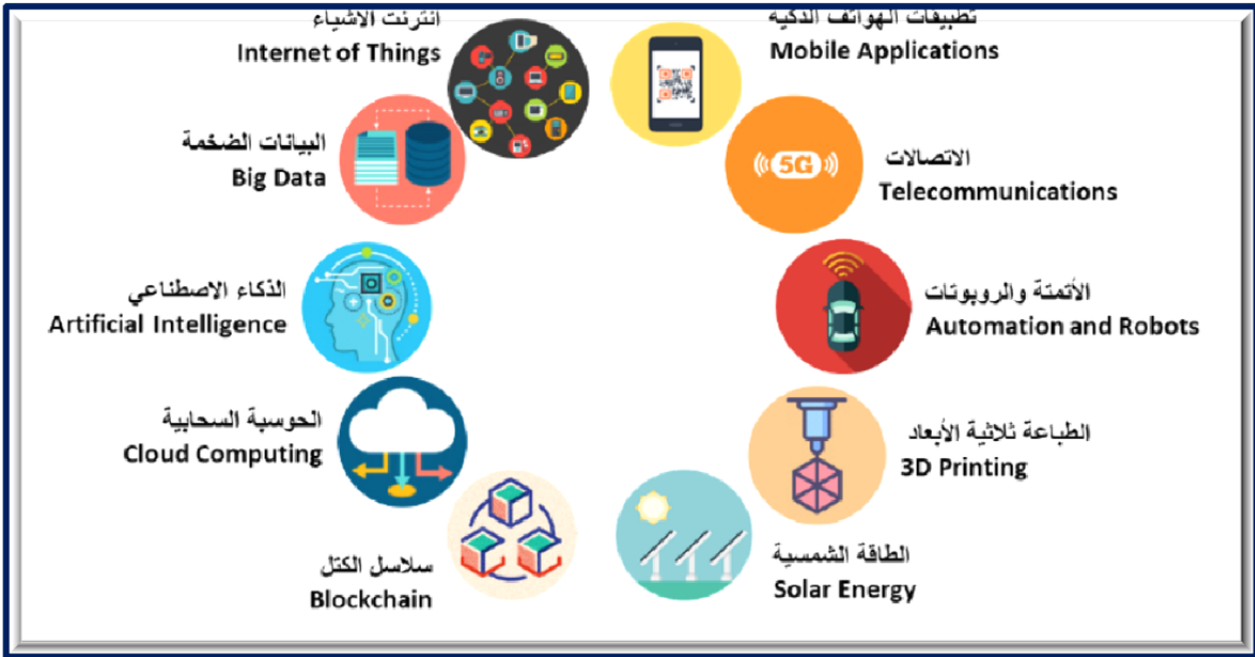
٥٤ - وتفيد الملاحظات أعلاه بأن القطاع الخاص في مصر قد حافظ نسبيا على العاملين فيه بين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٨ أكثر مما حافظ القطاع العام على موظفيه.

خامسا"- التحول الحالي والمقبل في قطاع النقل نتيجة للثورة الرقمية والتكنولوجية

٥٥ - تمثل الثورة الصناعية الرابعة أحدث الموجات التحويلية في التكنولوجيا الرقمية التي انتشرت في العالم بسرعة البرق فغيرت أساليب الحياة والعمل والتواصل والتعلم والترفيه . وبدلت نماذج العمل في الصناعات الكبرى وأنشأت نماذج معقدة وغير مألوفة لسلسلة الإمداد ، وبات المستهلك في صميم تقديم الخدمات.

٥٦- واستناداً إلى النموذج الذي اقترحه كلاوس شواب ونيكولا دافيس (٢٢) يمكن تلخيص أهم العوامل التمكينية للثورة الصناعية الرابعة مع بعض التصرف وفق الشكل (٤) الوارد أدناه.

الشكل (٤) أهم العوامل التمكينية للثورة الصناعية الرابعة



المصدر : الإسكوا ، بتصريف عن المصدر المذكور.

(22) Klaus Schwab and Nicolas Davis, *Shaping the Fourth Industrial Revolution* (Geneva, World Economic Forum, 2018)

٥٧- ويميز الشكل (٤) بين نوعين من العوامل التمكينية ، وتدرج في الجهة اليسرى منه العوامل ذات الطبيعة الرقمية ، فتتواصل عبر شبكة الإنترنت العديد من " الأشياء " و تُبث كميات هائلة من " البيانات الضخمة " . ويتطلب تحليلها واستخلاص المعلومات المفيدة منها اللجوء إلى " الذكاء الاصطناعي " ، على نحو يتجاوز الطاقات الفردية للحواسيب التقليدية ويستلزم تطبيقات تدمج إمكانيات مجموعات من الحواسيب وفق مفهوم " الحوسبة السحابية " ، وصولاً في النهاية إلى مفهوم " سلاسل الكتل " بتطبيقاته التي لا تزال تنسم حالياً بالإبهام خارج النطاق الأصلي الذي تطورت ضمنه ، والمتعلق بالعملة الرقمية . أما في الجهة اليمنى من الشكل ، فتدرج التطبيقات التكنولوجية ذات الطبيعة المادية ، من توسع انتشار " تطبيقات الهواتف الذكية " التي أتاحتها التطور الملحوظ في عالم " الاتصالات " ، إلى انتشار عمليات " الأتمتة والروبوتات " وتطبيقاتها في مجالات كانت بعيدة عنها في الأصل إلى " الطابعات الثلاثية الأبعاد " التي تسمح بالتوزيع الجغرافي المتزامن للعديد من عمليات الإنتاج ، وصولاً إلى الحصاد المباشر للطاقة الشمسية وتطويعها لتوليد بقية أشكال الطاقة اللازمة لتلبية مختلف الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية.

٥٨ - وسبق للإسكوا أن أعدت دراسة خاصة عن التكنولوجيا والابتكار من أجل تطوير النقل البري في البلدان العربية ، نشرتها في عام ٢٠٢١ وتطرق فيها إلى مختلف التكنولوجيات التمكينية وتطبيقاتها في قطاع النقل البري ، والاتجاهات والتحديات المستقبلية في هذا المجال . وجرت مناقشات مستفيضة للدراسة المذكورة في العديد من ورشات العمل في المنطقة العربية ، وقدمت الإسكوا مذكرة بشأنها للجنة النقل واللوجستيات .
(E/ESCWA/C.5/2020/CRP.2)

٥٩ - واستعرضت الدراسة المذكورة عدداً من التطبيقات التكنولوجية وأثرها في إحداث تحولات في النقل البري ، وهي:

- (أ) إدارة الشحن والتطبيقات الرقمية المتزايدة في مجال نُظْم إدارة النقل ، مثل أنظمة الحجز والتسعير وتتبع المركبات ، وتطبيقات الحوسبة والاتصال عن بُعد في مجال نُظْم إدارة أسطول المركبات .
- (ب) إدارة المرور والبنية التحتية، مثل ظهور مفهوم السياج الإلكتروني ونُظْم النقل الذكية وخدمات التحصيل الإلكتروني لرسوم المرور .
- (ج) إدارة الركاب و ظهور مفهوم التنقل كخدمة والتنقل عند الطلب وتشارك الركوب الديناميكي .

٦٠ - كذلك عاينت الدراسة بعض الاتجاهات المستقبلية في مجال النقل البري مثل حجيرات النقل الحضري والربط الشبكي للمركبات بين بعضها البعض ومع البنى التحتية للطرق والذكاء الاصطناعي . وسلطت الدراسة الضوء على أهم تحديات تطبيق الحلول التكنولوجية في مجال النقل البري ، من المسائل المتعلقة بالأمن والخصوصية ، إلى قيود البيئة التنظيمية والتمويل ، وصولاً إلى التحديات المرتبطة بتوفر المهارات الرقمية والبيئة المؤاتية للابتكار وريادة الأعمال .

٦١ - وخلصت الدراسة إلى توصيات تطبيقية متعلقة بالإطار السياساتي لتعميم الحلول التكنولوجية في نُظْم النقل ، وأوصت الحكومات العربية بضرورة الشروع في اتخاذ عدد من الخطوات " لمواكبة المجالات التكنولوجية والرقمية الدائمة التطور والاستفادة القصوى منها في مجمل جوانب قطاع النقل (الوقود، والنقل العام، والتشغيل، والإدارة، والطاقة، والآلات، والنُظْم، والاستثمارات، وما إلى ذلك) . ومن بين هذه الخطوات " : تعميق معرفة لحكومات وأصحاب المصلحة والمستثمرين والمخططين والمهندسين والمستخدمين بسمات التطبيقات الرقمية وبالاتجاهات المستقبلية المرتقبة وبالتحديات التي تطرحها والحلول الممكنة " .

سادساً- تأثير التحولات التكنولوجية والرقمية المنظورة على مهن النقل المستقبلية

٦٢- يستند هذا الجزء إلى الدراسة الاستشرافية التي أشرف عليه اجاك أتالي ، والتي تُرجمت ونُشرت بالعربية لأول مرة في عام ٢٠٠٨ من قبل وزارة التعليم العالي - الملحقة الثقافية السعودية في فرنسا - بعنوان " مستقبل العمل " (٢٣).

٦٣- تقدم الدراسة المذكورة تصوراً عن التحديات العامة التي ستواجه طبيعة العمل بحلول عام ٢٠٥٠ بناء على أبحاث وتوقعات متعلقة بتسديد الآلات وازدياد عدد سكان المعمورة وتحسن متوسط العمر المتوقع عند الولادة ، ومن خلال تفكيك عناصر الطفرة " التكنومعلوماتية " التي تعني الانتقال من العصر الصناعي إلى العصر المعلوماتي الذي تتحكم فيه الوسائط التقنية.

٦٤- وتخلص الدراسة إلى أن التطور التقني لن يقضي على العمل البشري ، بل سيجعله يتخذ أشكالاً جديدة ، فيصبح من الصعب التمييز بين العمل والاستهلاك . وعلى سبيل المثال ، تتوقع الدراسة تساؤل الوظائف في العالم في قطاع الزراعة مقابل تزايد الوظائف في قطاعي الصناعة والخدمات .

٦٥- بالمقابل تتوقع الدراسة اندثار أنماط الوظائف الطويلة الأمد لصالح أشكال عمل أكثر مرونة ، أي أقل استقراراً بصورة عامة.

٦٦- وتتوقع الدراسة صعوبة الاحتفاظ بالعائد المعرفي المؤهل للوظائف ، بمعنى أن (٨٠) في المائة من المعارف المطلوبة حالياً لمزاولة العديد من الأعمال ستصبح بدون فائدة تقريباً في المستقبل.

٦٧- وتشير الدراسة إلى أن التغيير في طبيعة التأهيل المطلوب للعمل سيؤدي إلى التقليل من أهمية " الدبلوم " كشهادة معتمدة من مجموع الدراسات الجامعية في تخصص معين . وستكون هناك سهولة كبرى في اكتساب المعارف ، وسيصبح التعلم متاحاً عن بُعد ، وإن ظل لفترة طويلة حكراً على أماكن خاصة مثل المدرسة والجامعة.

٦٨- وتتوقع الدراسة أن المهن الخمس الأكثر طلباً في المستقبل لاستقرار الشركات الطليعية في البلدان الأكثر تقدماً ، مثل كاليفورنيا ، ستكون مهناً مرتبطة بالمعلوماتية ، وهي هندسة المعلومات ، وخدمات دعم المعلوماتية ، وتحاليل النظم ، وإدارة قواعد المعطيات ، والإنتاج المتابع بالحاسوب (٢٤).

٦٩- وتعكس الدراسة عموماً الرؤية السابقة لجاك أتالي في توقع دور أكبر للأشياء " الرحل " ، والتي ستسمح بالعمل عن بُعد أو " خارج الجدران " حيث أنه " في أفق عام ٢٠٥٠ ، ستصبح (٢٠) في المائة من هذه الشركات في بلدان الشمال من الرحل ، توظف أجراً رحل تماماً ، وستحتفي (٤٠) في المائة من المقرات الاجتماعية التقليدية ، وستقوم (٩٥) في المائة من الشركات بتمكين أجرائها من معدات الربط الإلكتروني " (٢٥) .

(٢٣) بإشراف جاك أتالي ، مستقبل العمل (ترجمة حسن مصدق ، بيروت ، وزارة التعليم العالي - الملحقة الثقافية السعودية في فرنسا - والدار العربية للعلوم ، ٢٠٠٨) .

(٢٤) المصدر نفسه، ص ٣٧.

(٢٥) المصدر نفسه، ص ٥٠.

٧٠- في ما يتعلق بقطاع النقل ، تطرح الدراسة توقعين متناقضين . فمن ناحية ، تتوقع الدراسة أن التطور في تبادل البضائع سيولد المزيد من الاحتياجات في الخدمات اللوجستية ، مثل سائقي الشاحنات والعمال المؤهلين لنقل البضائع والوظائف التجارية المرتبطة بذلك من ممثلين للشركات وملحقين تجاريين . ومن ناحية ثانية ، تتوقع الدراسة أن انتشار السيارات الذاتية التحكم سيتيح الاستغناء عن قيادة السيارات ، على الأقل على الطرق السريعة للتخفيف من عواقب الحوادث .

٧١- ولصياغة رؤية أدق للمستقبل المتوقع لمهن النقل في ضوء تأثيرات التكنولوجيا والرقمية ، نشرت الجامعة البحرية الدولية في مالم و في السويد ، في عام ٢٠١٩ ، تقريراً عن نتائج بحث استمر لمدة سنتين بتمويل من الاتحاد الدولي لعمال النقل بعنوان " النقل ٢٠٤٠ : الأتمتة ، التكنولوجيا والتوظيف - مستقبل العمل " (٢٦) .

٧٢- وانطلق البحث من مقولة مفادها أن آثار الأتمتة والتكنولوجيات الجديدة ليست بالضرورة حتمية ، بل إنها تنتج عن خيارات سياساتية ، وأن متخذي القرار وأرباب العمل والعمال أنفسهم يملكون القدرة على تطويع التكنولوجيا الرقمية كأداة لتحقيق تحولات إيجابية ، حيث يمكن بشكل جماعي اغتنام الفرصة لتقاسم مكاسب هذه التكنولوجيات الجديدة .

٧٣- وجرى تطوير البحث بالتركيز على التحولات الجارية ضمن أربع مجموعات من التكنولوجيات، ترتبط بتشغيل وصيانة المركبات والخدمات الأمامية للمستعملين ، وهي:

- (أ) أتمتة المركبات والبنى التحتية ، مثل القطارات الذاتية الحركة ، والسفن والطائرات الآلية ، والروافع الآلية في الموانئ ومختلف مراكز التحكم الآلية .
- (ب) صيانة المركبات والبنى التحتية ، مثل الصيانة وفق الشروط ، والتفتيش باستخدام الطائرات المسيرة ، وروبوتات الإصلاح ، والتصنيع الإضافي لقطع الغيار .
- (ج) واجهات المستعمل للزبائن ومشغلي المعدات ، مثل تطبيقات واجهات المحادثة لخدمات السفر وإصدار التذاكر ، وروبوتات خدمات الزبائن التي تقدم المعلومات وخدمات إيصال الأطعمة .
- (د) الخدمات الجديدة ، مثل النقل كخدمة ، والنقل المتعدد الأنماط تحت الطلب ، ونماذج الأعمال الموجهة نحو التوافر .

٧٤- وتوصل البحث إلى العديد من النتائج ، أهمها ما يلي:

- (أ) **حصول التحولات باتجاه الأتمتة على نحو تدريجي وليس فجائياً** : يتوقع التقرير أن التحولات باتجاه الأتمتة في العديد من أنشطة النقل ستحصل تدريجياً على امتداد (١٠) أو (١٥) سنة ، وليس بشكل مفاجئ وثورى ، ومع تقديم حلول تدريجية للحوجز الفنية والقانونية اللازمة لاستيعاب هذه الأتمتة . وسيكون لها جس تخفيض الكلفة المتأتمتة عن ارتفاع أسعار اليد العاملة ، بالتزامن مع ارتفاع أعمار العاملين في مجالات النقل واحتمال حصول نقص في بعض المهن ، دور محفز لانتشار الأتمتة ، التي ستعزز أيضاً بما تقدمه من تحقيق مستويات أعلى من السلامة والوقاية من الحوادث . ولا ينفي التقرير إمكانية حصول تحولات فجائية باتجاه الأتمتة في بعض الأنشطة المرتبطة بالنقل ، مثل عمليات نقل الركاب بين مباني المطارات ، وخدمات الزبائن والمبيعات ، والتعامل مع الحقائق والأتمتة و نظم التحكم الآلي في حركة القطارات في أوروبا .

- (ب) **زيادة الطلب على النقل** : يربط التقرير بين الطلب على النقل من جهة ، والنمو الاقتصادي وزيادة عدد السكان من جهة ثانية ، لاستنتاج أن حجم النقل سيستمر بالازدياد في المستقبل ، ولكن مع انخفاض وتيرة النمو مع الزمن . والتراجع المتوقع في النمو الاقتصادي في كل من الصين وألمانيا وفرنسا سيعادله ثبات النمو في الولايات المتحدة الأمريكية حتى عام ٢٠٤٠ ،

بالتزامن مع ارتفاع النمو في بعض البلدان الناشئة مثل الهند والمكسيك. ويميز التقرير بين تراجع حجم نقل المشتقات النفطية نتيجة التراجع المتوقع في استخدام هذه المشتقات، والزيادة في حجم نقل السلع المصنعة ونصف المصنعة المنقولة بالحاويات. وسترتفع وتيرة استخدام النقل المائي الداخلي حيث يتوفر ذلك، كما في أوروبا، والنقل السككي، مقابل تراجع استخدام النقل الطرقي. وسيبقى النقل البحري مهيمنا على النقل الدولي للبضائع، بحصة (٨٠) في المائة من إجمالي الأطنان - الكيلومترية المنقولة. وسيبقى الحجم الأكبر من هذا النقل البحري مركزاً في النصف الشمالي من الكرة الأرضية على المحور الممتد من الشرق إلى الغرب.

(ج) التأثير الأكبر للأتمتة سيكون على المهن ذات المهارات المنخفضة والمتوسطة: يتوقع التقرير أن التقدم المنظور في تكنولوجيات الأتمتة مثل الذكاء الاصطناعي والروبوتات النقالة، مع الانخفاض الملموس في كلف الحوسبة، سيهدد مهنة النقل ذات المهارات المنخفضة والمتوسطة، بينما ستبقى المهن ذات المهارات المرتفعة المستوى بمنأى عن الخطر، وذلك بشكل متباين في أنماط النقل البحري والبري والجوي. ويتوقع التقرير أن عام ٢٠٤٠ سيشهد انتفاء الحاجة لمهن منخفضة المهارات مثل عمال الترصيف في الموانئ وعمال نقل الحوائط في المطارات. وكذلك سيتعرض عمل متوسطي المهارة للخطر بنسب أقل، مثل البحارة المؤهلين وسائقي الشاحنات الثقيلة. في المقابل، لن تتعرض سوى نسبة (٢) في المائة من أصحاب المهارات المرتفعة لخطر الأتمتة، مثل قادة السفن والطائرات والمهنيين رفيعي المستوى في قطاعات النقل المختلفة. وفي ما يتعلق بهذه الفئات، سيكون للتكنولوجيات والأتمتة دور في مساعدتهم وتحسين أدائهم. ويركز التقرير على أن هذه التأثيرات للتكنولوجيات والأتمتة على مهنة النقل ستكون متفاوتة بين المجتمعات. فستكون الأتمتة أكثر تهديداً في المجتمعات ذات قوة العمل المعمرة والمرتفعة الكلفة، بينما ستكون التأثيرات أخف في المجتمعات ذات قوة العمل الفتية المنخفضة الأجور.

(د) دور العوامل المحلية: أظهر التقرير تباين تأثيرات التكنولوجيا والأتمتة على العمل في النقل بين مختلف الأقاليم والبلدان السبعة عشر التي يشملها البحث، وذلك حسب درجة تقدم البيئة التنظيمية ورأس المال البشري. وتبين أن المناطق الأكثر استعداداً لإدخال التكنولوجيا والأتمتة في النقل هي أستراليا، وشرق آسيا، والولايات المتحدة الأمريكية، وأوروبا. في المقابل، تتأخر مجمل دول أفريقيا وأمريكا اللاتينية في مجال التقدم التكنولوجي والاستثمار ونُصح البيئة التنظيمية والحوكمة والبنى التحتية في جميع القطاعات الاقتصادية. وإن النجاح في إدخال التكنولوجيا يتطلب استثمارات ملموسة ومدخلات أخرى مثل التعليم والتدريب والبحث العلمي. وستنجح البلدان المؤهلة في حسن التعامل مع دخول هذه التكنولوجيات، بينما ستتخلف بعض البلدان الأخرى في هذا المجال بسبب أولويات تنموية أخرى متعلقة بتأمين الاحتياجات الأساسية للسكان من طعام وتعليم ورعاية صحية. ويلحظ التقرير عموماً تأخر المجتمع البحري العالمي في مناقشة الأسس التنظيمية لعمل السفن الذاتية الحركة على الرغم من تصدي العديد من البلدان لهذا الموضوع، مثل أستراليا، والصين، والدانمارك، وفرنسا، واليابان، والنرويج، وكوريا الجنوبية، والسويد، والولايات المتحدة الأمريكية. ولم يكشف أي بلد عن وجود استراتيجيات شاملة لعام ٢٠٤٠ تدمج بين التنظيم والابتكار والكفاءة والمهارات والبنية التحتية ونماذج العمل المستقبلية.

سابعاً- استنتاجات ختامية

٧٥- يشكل قطاع النقل واللوجستيات ، المعروف في الحسابات القومية تحت تسمية النقل والتخزين ، مصدراً مهماً لتوظيف اليد العاملة في العالم والمنطقة العربية . وغالباً ما يحتل المرتبة الرابعة أو الخامسة في نسبة التوظيف ، بعد قطاعات التجارة والخدمات والصناعة والبناء والتشييد . وقد بلغت حصة هذا القطاع من التوظيف نسبة (٤,٥) في المائة في الأردن و (٩) في المائة في مصر . ويتصف التوظيف في هذا القطاع بدرجة عالية من عدم تساوي النوع الاجتماعي حتى في الدول المتقدمة ، إذ يهيمن الذكور على وظائف هذا القطاع في الاتحاد الأوروبي نسبة (٨٥) في المائة مقابل (١٥) في المائة للإناث . ومن المتوقع أن تكون هذه الهيمنة أكثر وضوحاً في حالة الدول العربية.

٧٦- ويتبدى من مراجعة بيانات راصد الإسكوا للمهارات أن الغالبية العظمى من إعلانات التوظيف الحالية المنشورة على الإنترنت في مهن متعلقة بالنقل في المنطقة العربية لا توضح صراحة اشتراط حيازة شهادة معينة ، حيث أن الإعلانات المقرونة بضرورة وجود شهادة لم تتجاوز نسبة (٣٨) في المائة في حالة المهنيين المهندسين. وتوزعت النسب لسائر مجموعات المهن على النحو التالي : (٣٥) في المائة لقيادة وفنيي السفن والطائرات ، و (٣٢) في المائة لأمناء المستودعات والكتابة ، و (٢٢) في المائة للمضيفين ومراقبي التذاكر والمرشدين ، و (٦) في المائة لسائقي السيارات والشاحنات الخفيفة والدراجات النارية ، و (٣) في المائة لسائقي الشاحنات الثقيلة والحافلات ، و (٢١) في المائة لأطقم أسطح السفن والعمال المرتبطين بها.

٧٧- وضمن النسب المنخفضة المذكورة أعلاه ، توضح بيانات الراصد الهيمنة النسبية لشهادة "البكالوريوس" في الغالبية الساحقة من إعلانات التوظيف الحالية التي تتطلب حيازة شهادة في مهن قطاع النقل والتخزين في المنطقة العربية . ويشمل ذلك المهن التي تتطلب مهارات مرتفعة أو متوسطة على حد سواء . وفي حال المهن ذات المهارات المنخفضة ، مثل سائقي السيارات والشاحنات الخفيفة والثقيلة ، فإن الهيمنة النسبية هي لشهادة الثانوية العامة.

٧٨- ولا تقدم بيانات راصد الإسكوا للمهارات معلومات عن طلب الشهادات النوعية التخصصية لمهن النقل في إعلانات التوظيف ، مثل شهادات هندسة النقل أو شهادات الدبلوم أو الماجستير في النقل الدولي واللوجستيات أو حتى الشهادات التخصصية التي تمنحها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإعداد قباطنة وأطقم السفن أو غير ذلك من الشهادات الممنوحة في قطاع النقل البحري أو مجال النقل عموماً . ويمكن تفسير هذه الملاحظة بعدم وضوح هذه الشهادات في القواميس التي يستخدمها نظام الذكاء الاصطناعي المستخدم في راصد الإسكوا للمهارات . ولكن ، من ناحية ثانية ، تتضح ضرورة تحليل أوضاع حاملي هذه الشهادات التخصصية وظروف حصولهم على وظيفة بعد تخرجهم ، وكذلك حالة الطلب الفعلي على توظيف أصحاب هذه الشهادات وسيناريوهات تطور هذا الطلب في المستقبل.

٧٩- والجدير بالذكر أن التوسع المستقبلي المتوقع للتطبيقات التكنولوجية في قطاع النقل ، لا سيما الأتمتة ، من شأنه أن يهدد المهن في هذا القطاع على نحو متباين . فرغم أن المهن المرتبطة بالمهارات العالية تبدو في مأمن نسبياً من هذا التهديد ، فإن المهن ذات المهارات المنخفضة والمتوسطة تترشح تحت خطر الاستغناء عن العنصر البشري في المستقبل ، مما يستدعي التفكير بحلول استباقية للتعامل مع أوضاع أصحاب هذه المهن ، تسمح لهم بالتحول الكلي أو الجزئي إلى مهن أخرى من خلال برامج خاصة للتأهيل وإعادة التأهيل.

٨٠- ويمكن عموماً تصور تأثيرات التكنولوجيا على مهنة النقل المستقبلية وفق ثلاثة سيناريوهات متداخلة. فمن ناحية، ثمة مهنة تبدو آيلة إلى الزوال، على غرار العديد من المهن الصناعية التي تم الاستغناء عنها بحلول الأتمتة والروبوتات محل البشر في الفترات السابقة. وتبدو المهنة الوسيطة في مجال النقل الأكثر ميلاً إلى الاستغناء عن العنصر البشري، مثل عناصر حجز تذاكر السفر وقبض ثمن بدلات المواقف والطرق المدفوعة، وجميع المهام المشابهة التي أمكن فيها استبدال العنصر البشري بالواجهات التفاعلية لتطبيقات الهواتف الذكية المدمجة بإمكانية الدفع عن بُعد. كذلك من المتوقع انتهاء دور مشغلي الرافعات وسائقي مركبات تحريك الحاويات مع الدخول التدريجي للأتمتة الكاملة لمحطات الحاويات في المستقبل، تماماً كما تلاشى تقريباً بالكامل دور عمال التحميل اليدوي للمشولات في الموانئ البحرية سابقاً. وإذا كانت مهنة السائق البشري للسيارات والشاحنات قد ظلت بمنأى عن الأتمتة والروبوتية للثورة الصناعية الثالثة، فإن نجاح الأتمتة الكاملة للمركبات الذاتية لحركة يمكن أن يؤدي بهذا الوضع، مع ما يطرحة من إمكانية الاستغناء عن مهنة السائق بالكامل على المدى البعيد.

٨١- ومقابل هذه المهنة الآيلة إلى الانقراض، تتبدى إمكانية ظهور مهنة جديدة لم يكن بالإمكان تصورها من قبل، مثل مجموعات المهنة المرتبطة بالبرمجة وتصميم وإدارة أنظمة التحكم المختلفة وصولاً إلى المهنة المرتبطة بتصميم وتشغيل أنظمة الذكاء الاصطناعي بحد ذاته. والفرق الكبير يكمن هنا في طبيعة الإعداد الخاص والنوعي لممارسة هذه المهنة المستقبلية، والذي تتداخل فيه الأنظمة التعليمية التقليدية في المعاهد والجامعات مع الإمكانيات المتاحة للتعلم الذاتي وعن بُعد وبالتفاعل مع مجموعات متعددة من المطورين والمصممين لهذه التقنيات الرقمية بامتياز.

٨٢- وإلى جانب هاتين المجموعتين، تبرز مجموعة المهنة التي ستبقى موجودة ومطلوبة، ولكن مع تحول يسمح لها بالتكيف مع تطبيقات التكنولوجيا الرقمية والأتمتة، وبما يطوع التكنولوجيا لزيادة كفاءة الأداء وتسهيل العمل وتحسين ظروفه. ومن الأمثلة على ذلك، نذكر المهنة ذات المهارات العالية التي يوجب مسار التقدم التكنولوجي أن تتوجه إلى التطبيقات التكنولوجية المختلفة كأدوات مساعدة، مثل مهنة إدارة وتخطيط نظم النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية ونظم إدارة وتتبع مركبات النقل العام وغير ذلك من الوظائف المشابهة التي ستتطلب اللجوء إلى دورات تخصصية متكررة لإعادة التأهيل والتعلم الذاتي لمواكبة التحولات المتوقعة.

٨٣- ومع كل ما تقدم، يبقى من المفيد استرجاع المقولة الاستهلاكية لتقرير الجامعة البحرية الدولية حول التكنولوجيا ومهنة النقل، التي تفيد بأن التأثيرات التكنولوجية على مهنة النقل ليست قدرها محتوماً بقوانين الطبيعة بل رهناً بالرؤى والقرارات السياساتية لمتخذي القرار، التي يمكن لها، إذا اتخذت بالتشارك مع الجهات المعنية لا سيما القوى العاملة، أن تسمح بتفاسم المغامرات المتأتمتة عن تطبيقات التكنولوجيا المتقدمة في قطاع النقل، تحقيقاً للمزيد من العدالة والمساواة، وليس العكس.

ثامناً- التوصيات

٨٤ - بالاستناد إلى ما سبق من عرض للمعلومات والبيانات والاستنتاجات ، تطرح الأمانة التنفيذية للإسكوا التوصيات التالية للمناقشة خلال حلقة النقاش:

(أ) دعوة وزارات النقل والجهات المرتبطة بها إلى تحليل أوضاع العمالة في قطاع النقل والتأثيرات المتوقعة للتحويلات التكنولوجية والرقمية ، والإعداد المسبق للحلول التنظيمية اللازمة لحماية العاملين من التأثيرات السلبية لهذه التحويلات من خلال إتاحة الفرصة لهم لإعادة التأهيل والتحول الوظيفي المناسب.

(ب) دعوة الأمانة التنفيذية للإسكوا إلى التعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من أجل إجراء دراسة شاملة ومفصلة لواقع التأهيل الحالي لمهن النقل في المنطقة العربية وللتأثيرات المتوقعة على هذه المهن جراء تزايد استخدام التكنولوجيات الرقمية والأتمتة في قطاع النقل ، واقتراح إطار للسياسات التي تساعد الدول العربية في ابتكار الحلول الفنية والتنظيمية التي تمكن القوى العاملة في هذا القطاع من التكيف ومواكبة التحويلات الجارية مع توشي العدالة في الفرص والمساواة .

المرفق الأول

قائمة المشاركين

ألف - الدول الأعضاء في الإسكوا

جمهورية العراق

السيد طالب عبد الله بايش
الوكيل الفني
وزارة النقل

السيد عادل نعمان شهاب

رئيس مهندسين أقدم
الأمين التنفيذي للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
وزارة النقل

السيد علي أحمد محمود البارودي

معاون مدير فني
رئيس ملاحظين فنيين
مسؤول شعبة التنسيق والتكامل الوطني والإقليمي
وزارة النقل

دولة قطر

السيد حمد عيسى عبدالله
المكلف بمهام وكيل الوزارة المساعد لشؤون النقل البري
وزارة المواصلات

السيد حمد علي صالح الغفراني المري

مدير إدارة تراخيص النقل البري
وزارة المواصلات

دولة الكويت

السيدة سهى جاسم أشكناني
مديرة عامة
الهيئة العامة للطرق والنقل البري

السيدة نور الهدى أحمد السماك

كبيرة المهندسين الاختصاصيين
رئيسة قسم التخطيط
المنسقة الوطنية لبيانات الطرق الإقليمية وسكك الحديد
هيئة الطرق والنقل البري

السيد محمد سليمان الصراف

مهندس اختصاصي مدني
الهيئة العامة للطرق والنقل البري

المملكة الأردنية الهاشمية

السيد نعيم حسان
مساعد الأمين العام
وزارة النقل

مملكة البحرين

السيد بدرهود يوسف المحمود
الوكيل المساعد لشؤون الموانئ
وزارة المواصلات والاتصالات

الجمهورية التونسية

السيد يوسف بن رمضان
رئيس ديوان معالي وزير النقل
وزارة النقل

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

السيد بوعلام شكيم كيني
رئيس مدير عام مجتمع النقل واللوجستيك
وزارة النقل

الجمهورية العربية السورية

السيد محمد عمار كمال الدين
معاون الوزير لشؤون النقل البري والبحري
وزارة النقل

جمهورية السودان

السيدة نجوى محمد فضلى الله أحمد
مساعد مدير إدارة التخطيط والبحوث والدراسات
وزارة النقل

جمهورية الصومال الاتحادية

السيد ابراهيم سيد شيخ
رئيس دائرة التخطيط
وزارة الأشغال العامة وإعادة الإعمار والإسكان

دولة ليبيا

السيد أحمد ابراهيم أحمد أبودن
رئيس مصلحة النقل البري
وزارة المواصلات

المملكة العربية السعودية

السيد معيض محمد آل سعيد
مستشار
الهيئة العامة للنقل

السيد محمد زيد العسكري
مدير المنظمات الدولية
الهيئة العامة للطيران المدني

السيد فيصل عبدالله الدوسري
أخصائي الخدمات اللوجستية والمناطق الاقتصادية
الخاصة
هيئة الطيران المدني

السيد نادر مفرح الرشدي
مهندس مدني مساعد
وزارة النقل والخدمات اللوجستية

السيد سلمان بن عيسى العنزي
باحث قانوني
الهيئة العامة للنقل

دولة فلسطين

السيد عمار ياسين
وكيل وزارة النقل والمواصلات

جمهورية مصر العربية

السيدة منى قطب
رئيسة الإدارة المركزية للدراسات والتطوير
وزارة النقل

المملكة المغربية

السيد عادل باهي
مدير الاستراتيجية والتنسيق بين أنماط النقل
وزارة النقل واللوجستيك

الجمهورية اللبنانية

السيد أحمد تامر
المدير العام للنقل البري والبحري
وزارة الأشغال العامة والنقل

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

السيد محمد المختار أحمد بنان
مستشار فني مكلف بمتابعة الاستراتيجيات
وزارة التجهيز والنقل

الجمهورية اليمنية

السيد فضل قاسم صالح العبادي
وكيل قطاع النقل البري
وزارة النقل

باء - المنظمات الإقليمية والدولية

جامعة الدول العربية

السيد بهجب أبو النصر
مدير إدارة التكامل الاقتصادي العربي
مشرف على إدارة النقل والسياحة

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

السيد إسماعيل عبد الغفار
رئيس الأكاديمية

السيد مصطفى عبد القادر رشيد
مساعد رئيس الأكاديمية والمستشار الاقتصادي

السيد علي فهمي
عميد كلية الذكاء الاصطناعي بالأكاديمية

السيدة سارة حسن الجزائر
عميدة كلية النقل الدولي واللوجستيات

الفصل التاسع

متابعة تنفيذ قرارات وتوصيات
اللجنة الوطنية وفرق العمل

الفصل التاسع : متابعة تنفيذ قرارات وتوصيات اللجنة الوطنية وفرق العمل

ما ان تصدر القرارات عن اجتماعات اللجنة الوطنية والتوصيات عن اجتماع اللجنة الفنية، وتتم المصادقة على محاضر الاجتماعات بصورة اصولية من قبل أعضاء اللجنة الوطنية ومعالي وزير النقل رئيس اللجنة، تبدأ شعبة التخطيط والدراسات بمتابعة تنفيذ تلك القرارات والتوصيات بالاضافة الى مهامها الأخرى في اعداد الدراسات والملفات المتعلقة بالنقل والتجارة وقوانينها ولوجستياتها، ويتم تثبيت جميع المتابعات للقرارات والتوصيات الصادرة في جدول مركزي موحد يعتبر المرجع للخطوات المتخذة من قبل كافة الجهات المعنية في القطاعين الحكومي والخاص.

وفي سنة ٢٠٢٢ تمت متابعة القرارات والتوصيات الصادرة عن اجتماع اللجنتين الوطنية والفنية واهم الملفات التي تضمنتها الاجتماعات هي الملفات التالية:

- ملف الازدحامات المرورية.
- ملف التبادل التجاري مع دول الجوار.
- ملف قانون فرض رسوم على المركبات لأغراض صيانة الشوارع والجسور
- ملف استثناء الادوية والمستلزمات الطبية من قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢٠

وفيما يخص الملف الأخير فبعد صدور القرار رقم (٦) في الاجتماع السادس والعشرين للجنة الوطنية بتاريخ ٢٠٢٢/٧/١٨ صدر قرار مجلس الوزراء رقم ٢٣١٠٥ لسنة ٢٠٢٣ والمتضمن (الموافقة على استثناء الادوية والمواد الطبية من الفقرة "اولا/٤" من قرار مجلس الوزراء "٤٥٣" لسنة ٢٠١٩ المعدل بالقرار (٦٣) لسنة ٢٠٢٠)، والفقرة (٢) من قرار مجلس الوزراء (٢٣٠٥٥) لسنة (٢٠٢٣).

كما نجد من الضروري الاشارة الى كتاب الامانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة شؤون اللجان المرقم بالعدد ش ل / أ / ١٥٦٢٤ / ٠٨ / ٥٠ / ١٠٦ / ٦ / ٦ بتاريخ ٢٠١٦ / ٦ / ٦ حيث ورد في الفقرة (٣) منه: [تؤكد ضرورة الالتزام بتوصيات اللجنة والتعاون معها لتنفيذ المهمات الموكلة لها].

الفصل التاسع: متابعة تنفيذ قرارات وتوصيات اللجنة الوطنية وفرق العمل:

متابعة قرارات اجتماع وطنية ٢٥ لسنة ٢٠٢٢

| رقم الاجتماع | وطنية ٢٥ | تاريخ الاجتماع | ٢٠٢٢/٢/١٦ | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|--|-------------------|---|---------------|-------------|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | الاجراءات المتخذة | | | |
| ١ | <p>قرار رقم (١)</p> <p>ت- لم تحصل موافقة اللجنة الوطنية على تعديل آلية اجتماعات اللجنة الفنية والبقاء على الآلية السابقة .</p> <p>ث- التأكيد على حضور العضو الأصيل لأجتماعات اللجنة الوطنية وعدم تسمية البديل إلا في الضرورة القصوى ولأسباب موجبة وذلك لأهميتها في اتخاذ القرارات ويكون البديل مخول بالتوقيع والمصادقة على قرارات اللجنة .</p> <p>ج- تمرر قرارات اللجنة الوطنية بالأغلبية وتعتبر ملزمة التنفيذ للعضو الغير حاضرن الاجتماع.</p> <p>ع- التأكيد على حضور السادة أعضاء اللجنة الفنية الاصلاح في اجتماعات اللجنة الفنية وتسمية بديلاً عنهم في حالة عدم التمكن من الحضور لأسباب موجبة .</p> | ٢٠٢٢/٤/١٠ | اصدرت الأمانة التنفيذية بموجب كتابها المرقم (١٢٢٧٥) في ٢٠٢٢/٤/١٠ الى السادة أعضاء اللجنة الوطنية القرار رقم (١) بخصوص الفقرتين (ب،ج). | | |
| ٢ | <p>قرار رقم (٢)</p> <p>أ- حصلت مصادقة اللجنة الوطنية على انضمام اتحاد المقاولين العراقيين الى عضوية اللجنة الوطنية والفنية .</p> <p>تقوم الأمانة التنفيذية بأبلاغ الاتحاد بالموافقة والتأكيد على إرسال أسماء مرشحهم لعضوية اللجنتين في حالة حصول تغيير على الأسماء المرسلة سابقاً ، وإرسال ارقام هواتفهم والايملات الخاصة بهم .</p> | ٢٠٢٢/٤/٢٤ | ١٢١٧٠ في ٢٠٢٢/٤/٧ اتحاد المقاولين بخصوص اعلامهم بالموافقة وتسمية السادة أعضاء اللجنتين الوطنية والفنية . وردنا كتاب اتحاد المقاولين المرقم بالعدد ٨٣١ في ٢٠٢٢/٤/٢٤ والمتضمن ترشيح السيدان : (١) السيد علي فاخر سنافي / رئيس اتحاد المقاولين/ لعضوية اللجنة الوطنية . (٢) السيد زهير صبري بطرس / الأمين العام لاتحاد / لعضوية اللجنة الفنية. | | |
| ٣ | <p>قرار رقم ٣</p> <p>تمت الموافقة على المقترحات المعروضة على المدى القريب وتوجيه الدوائر المعنية للعمل بها ورفع تقارير عن مدى تقدم تنفيذها وهي :</p> <p>٢٠- إعادة العمل بقرار ٢١٥ لسنة ٢٠٠٩ والمتضمن آلية تسقيط مركبة قديمة مقابل كل مركبة حديثة تدخل البلاد والغاء قرار ٦٨ لسنة ٢٠١٦ بمنح المركبات الجديدة لوحات تسجيل مرورية مقابل مبلغ مالي ، لغرض تحديد أعداد المركبات في بغداد وغيرها من المحافظات على ان يلتزم إقليم كردستان بتنفيذها ، وبعاد تقييم القرار بعد سنتين من تطبيقه ، ومكافحة التهريب وتشديد الاجراءات في المنافذ الحدودية واقليم كردستان .</p> | ٢٠٢٢/٥/٩ | ١٣٨٨٩ في ٢٠٢٢/٥/٩ الى كل من وزارة الاعمار والاسكار والبلديات / مدير عام هيئة الطرق والجسور وكذلك مدير عام البلديات في نفس الوزارة ، وأيضاً الى مدير عام مديرية المرور العامة ، وامانة بغداد ، ووزارة التخطيط ، لاعلامها اجاءاتهم بخصوص تطبيق القرار. انتظار اجاباتهم | | |
| | | ٢٠٢٢/١٠/١٠ | ٣٨٥٤٦ في ٢٠٢٢/١٠/١٠ ومرفقه قائمة بالمشاريع المستقبلية مع مبالغ الاستملاك والتنفيذ الخاصة بقرار رقم (٣-أ-٢). | | |

| رقم الاجتماع | وطنية ٢٥ | تاريخ الاجتماع | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|--|----------------|--|-------------|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | | الاجراءات المتخذة | |
| ٢٠ | توجيه وزارة الاعمار والاسكان ووزارة الداخلية وامانة بغداد ومجالس المحافظات بالتعاون مع وزارة التخطيط بتطوير البنى التحتية للطرق الخارجية والاستراتيجية وتوسيعها ، وتوسيع الشوارع الرئيسية والفرعية من خلال إنشاء الجسور والاتفاق الجديدة والمارب وتحويل الساحات والجزرات الوسطية بما يتناسب وحركة المركبات واعدادها وفق تصاميم عصرية حديثة مع امكانية انشاء طرق رئيسية سريعة او حلقة في محيط المنطقة ، واعلامنا عن المشاريع المستقبلية والمدد الزمنية لتنفيذها وفق دراسة استراتيجية موحدة. | ٢٠٢٢/٢/١٦ | وردنا كتاب الشركة العامة لسكك حديد العراق المرقم ٦٨١ في ٢٠٢٢/٦/٨ الخاص بقرار (٣-ب-٨) بينا انه تم ادراج مشروع قطار بغداد المعلق ضمن مشاريع الخطة الاستثمارية بعد اكمال الدراسات الخاصة به بنسبة ١٠٠%. | |
| ٢١ | توجيه هيئة الاستثمار وامانة بغداد ومجالس المحافظات بألزام جميع المستثمرين في مجال بناء المولات والبنائيات ذات الطوابق المتعددة بأن تكون مواقعها على اطراف مدينة بغداد او في مناطق لا تعاني ازدحامات مرورية يومية وإنشاء كراجات أو مرائب لوقوف المركبات أسفل أو جانب تلك البنائيات لتلافي وقوف المركبات في الشوارع . | ٢٠٢٢/٦/١٣ | وردنا كتاب الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود/ قسم التخطيط والمتابعة المرقم ٥٦٨٦ في ٢٠٢٢/٦/١٤ الموجه الى الشركة العامة لسكك حديد العراق بخصوص اجراءات قرار (٣-ب-٨) لتزويدهم بمسار خط القطر المعلق ونقاط التوقف المزمع انشائه ليتسنى لهم اعداد دراسة حول المتروباص (metro bus). | |
| ٢٢ | تبليط وانشاء الطرق والشوارع وفق مواصفات وقياسات حديثة والزام تنفيذها بالالتزام بالمعايير العالمية . | ٢٠٢٢/٦/١٣ | اجابت وزارة التخطيط/ دائرة تخطيط القطاعات كتابنا المرقم (١٤٢٦٨) بكتابهم المرقم ١٥٧٢١/٥/٢ في ٢٠٢٢/٦/١٣ وتضمن اجابتهم على كتابنا المرقم ١٤٢٦٨ في ٢٠٢٢/٥/١٢ بخصوص القرار (٣-ب-٢) المتضمن تأييد مقترح نقل مرائب نقل الركاب خارج مراكز المدن لتقليل الزخم المروري ولكن الامر يتطلب اعداد دراسة بالموضوع لتجنب وضع اعباء اضافية على المواطن ناتجة عن نقل المرائب الى اطراف حدود مدينة بغداد. | |
| ٢٣ | إزالة جميع الصبات والمطبات الغير نظامية ومنع وضعها الا بموافقات رسمية من مديرية المرور العامة والجهات الأمنية لتأثيرها المباشر على حركة السير ومنع إعادة غلقها . | ٢٠٢٢/٦/١٣ | اجابت وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة/ مديرية البلديات العامة/ قسم تنظيم المدن كتابنا المرقم (١٣٨٨٩) بكتابها المرقم ١٢٣٦٣ في ٢٠٢٢/٦/٦ وتضمن بانه توجد مخرجات النقل الشامل للمحافظات من قبل مديرية الطرق والجسور كونهم الجهة المسؤولة عن الطرق الخارجية والطرق السريعة والجسور، اما فيما يخص الجسور التي تقع داخل المدن فقد اعداد دراسات تصاميم وتنفيذ لعدة تقاطعات في المحافظات كافة وفق الخطة الاستثمارية بعد استحصال الموافقات حول التخصيص والادراج من قبل وزارة التخطيط. | |
| ٢٤ | التعاون بين مديرية المرور العامة وامانة بغداد ومجالس المحافظات معالجة الأماكن الغير نظامية لوقوف السيارات (الباركات) وإزالة القطع الاعلانية والمثلثات المرورية لمنع الوقوف وسلاسل الحديد والعوارض الموضوعة على الطريق العام من قبل أصحاب المحلات وبعض الجهات الغير مخولة بذلك ، لما تسببه من ازدحامات مرورية وعرقلة لحركة وسير المركبات. | ٢٠٢٢/٦/١٣ | وردنا كتاب وزارة التخطيط/ دائرة تخطيط القطاعات المرقم ١٤٥٥٧/٥/٢ في ٢٠٢٢/٦/١ وتضمن اجابتهم بخصوص القرار (٣-ب-٨) و(٨-٣). | |
| ٢٥ | إعادة النظر بأعداد السيطرات من قبل قيادة عمليات بغداد ورفعها بالتنسيق مع امانة بغداد ومديرية المرور العامة . | ٢٠٢٢/٥/٢٣ | وردنا كتاب وزارة التخطيط/ دائرة التنمية الاقليمية/ قسم استعمالات التربة المرقم ١٤٥١٠/٦/٤ في ٢٠٢٢/٦/١ وتضمن اجابتهم بخصوص القرار (٣-ب-٥). | |
| ٢٦ | إعادة النظر بفتح الشوارع الرئيسية والافرع المغلقة وإعادة تأثيثها لتسهيل حركة المرور والمارة بالتنسيق بين قيادة العمليات وامانة بغداد ومجالس المحافظات. | ٢٠٢٢/٥/١١ | وردنا كتاب وكالة الوزارة لشؤون الشرطة /مديرية المرور /قسم التخطيط والمتابعة المرقم ٤٤٢٤٤ في ٢٠٢٢/٥/٢٣ الموجه الى وكالة الوزارة لشؤون الشرطة/مديرية الاحصاء الجنائي بخصوص كتابنا المرقم ت/و/ ١٤١٤٧ في ٢٠٢٢/٥/١١ . | |
| ٢٧ | توجيه مديرية المرور العامة بمنع الشاحنات الكبيرة من المرور في المناطق التجارية و الشوارع الرئيسية في اوقات الذروة . | ٢٠٢٢/٤/٢١ | تم ارفاق كتاب الامانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة شؤون مجلس الوزراء واللجان المرقم (ش.ز.ل/٣/٣/١٤٩٠٣) في ٢٠٢٢/٤/٢١ الى مكتب الوكيل الفني بمذكرتنا المرقمة ١٦٧ في ٢٠٢٢/٥/١١ المعنية بموضوع معالجة اختناقات المرورية في محافظة بغداد قرار (٣-أ-٢). | |
| ٢٨ | توجيه امانة بغداد لرفع ومعالجة كافة التجاوزات على الشوارع الرئيسية والتجارية والارصفة. | ٢٠٢٢/٥/١٦ | وردنا كتاب وزارة الداخلية /وكالة الوزارة لشؤون الشرطة/ مديرية المرور / قسم التخطيط والمتابعة المرقم ٤١٨٠٥ في ٢٠٢٢/٥/١٦ وتمت الاشارة الى لجنة الامر الديواني رقم (٢٣) لسنة ٢٠٢٢ المنبثقة عن لجنة الامر الديواني رقم (١٤) لسنة ٢٠٢٢ المشكلة لمعالجة الاختناقات | |
| ٢٩ | فتح جميع الطرق الموازية للطرق الرئيسية (الخدمية) | | | |

| رقم الاجتماع | وطنية ٢٥ | تاريخ الاجتماع | ٢٠٢٢/٢/١٦ | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|--|----------------|---|---------------|---|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | | الاجراءات المتخذة | | |
| ٣٠ | تحديد مسارات خاصة (للدراجات النارية والتكتك والستوتة) ، ووضع ضوابط لاستيرادها والحد منها ، وكذلك ضرورة ان تقوم مديرية المرور العامة بوضع شروط وضوابط لمنح سائقها اجازة سوق وترقيتها للحد من حوادث الدهس والسرقه ومخالفة الطريق وعدم الالتزام بالاوامر المرورية وإيجاد معالجة للموجود منها حالياً. | ٣١ | الايعاز الى الوزارات والدوائر التابعة لها بتهيئة باصات نقل كبيرة وحديثة لنقل الموظفين سواءً كانت سيارات حكومية أو باصات خاصة للحد من استخدام الموظفين لسياراتهم الخاصة. | ٣٢ | المباشرة بتغيير اوقات بداية الدوام الرسمي في عدد من الوزارات والدوائر الرسمية، لتجنب حدوث الازدحامات اثناء اوقات الذروة الصباحية وفي نهاية الدوام . |
| ٣٣ | الايعاز الى امانة بغداد ومجالس المحافظات بإنشاء جسور كهربائية لعبور المشاة وخاصة في المناطق التي تشهد كثافة في حركة المشاة مثل المناطق التجارية والمولات والجامعات وتفعيل غرامات العبور من غير المناطق والجسور المخصصة للعبور . | ٣٤ | تطوير النقل النهري ويمكن التركيز كمرحلة اولى على نقل الطلبة الى الكليات والمعاهد مع توفير كافة وسائل الامان الشخصية والعامة . | ب- | التأكيد على وزارة الاتصالات بضرورة اكمال الربط الالكتروني والعمل بنظام الحوكمة الالكترونية وتقديم كافة الخدمات الالكترونية ، والإسراع بأكمل المشاريع المتعلقة بها ورفع المشاكل والمعوقات التي تعيق اكمالها الى اللجنة الوطنية لغرض دراستها ومعالجتها . |
| ج- | توجيه مجالس المحافظات بعرض المخططات والمواصفات الفنية الخاصة بإنشاء وتأهيل الطرق والجسور الى دائرة الطرق والجسور في وزارة الاعمار لغرض المصادقة عليها وفق الشروط والمعايير القاسية والاشراف على تطبيقها . | ٤- | إيقاف إعطاء أي موافقة لإنشاء الجامعات والكليات الحكومية والأهلية والتوسع بها في مركز المدينة. | ٤- | المقترحات على المدى البعيد: |
| ١١ | وهي المقترحات التي يمكن البدء بها حالياً لتعطي ثمارها على مدى سنوات قادمة، لتساهم بشكل جذري في حل مشكلة الازدحامات. | ١١ | تطوير اسطول الباصات الحكومية التابعة لشركة نقل المسافرين والوفود بحيث يتم زيادة خطوط النقل لتشمل وفق نظام دقيق كافة مناطق بغداد وبأوقات محددة. | ١١ | تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤١٤٧/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١١ الى كل من الهيئة الوطنية للاستثمار - مكتب نائب رئيس الهيئة/ وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة-مكتب وكيل الوزارة لشؤون الشركات/الهيئة الوطنية للاستثمار- مدير عام الدائرة الاقتصادية والفنية لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار (٤-ب-٣). |
| | | | | ٢ | المرورية في محافظة بغداد برئاسة السيد الامين العام لمجلس الوزراء فيما يخص القرار رقم (٣-أ-٢) . - تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤١٤٧/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١١ الى كل من امانة بغداد/ مدير عام دائرة التصاميم وكالة / و مدير عام مديرية المرور العامة لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار رقم (٣-أ-٦) و(٣-أ-١٠) و(٣-أ-١٢) و(٣-أ-١٥) و(٣-ب-٦). - تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤١٤٨/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١١ الى الهيئة الوطنية للاستثمار/ مدير عام الدائرة الاقتصادية والفنية/ عضو اللجنة الفنية لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار رقم (٣-أ-٣). - تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤٢٦٢/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٢ الى مدير عام الشركة العامة للنقل البحري وكالة/عضو اللجنة الفنية لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار رقم (٣-أ-١٦). -تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤٢٦٦/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٢ الى كل من الهيئة الوطنية للاستثمار/نائب رئيس الهيئة و مدير عام الدائرة الاقتصاديةي ايضا الى / وزارة التعليم العالي والبحث العلمي / الدائرة القانونية والادارية لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار (٣-أ-١٧). - تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤٢٦٤/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٢ الى وزارة الاتصالات (مدير عام الشركة العامة للاتصالات والمعلوماتية - ومكتب الوكيل الاداري - ومدير عام الشركة العامة للبريد والتوفير وكالة) لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار (٣-أ-١٨). - تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤٢٦٣/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٢ الى كل من وزارة النقل - مدير عام الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود /وزارة التخطيط /مدير عام دائرة تخطيط القطاعات / وزارة النقل-دائرة التخطيط والمتابعة لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص القرار (٣-ب-١). - وردنا كتاب وزارة التخطيط/ دائرة تخطيط القطاعات المرقم ١٥٧٢٢/٥/٢ في ٢٠٢٢/٦/١٣ وتضمن اجابتهم على كتابنا١٤٢٦٣ في ٢٠٢٢/٥/١٢ بخصوص القرار (٣-ب-١). الذي يبين انه سبق ان تم دعم الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود من خلال ادراج مشروع (شراء الباصات) ضمن مشاريع وزارة النقل حيث تم شراء (٢٦٠) حافلة طابقين و(٣١٣) حافلة طابق واحد. -تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤٢٦٨/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٢ الى كل من وزارة النقل- مدير عام الشركة العامة لادارة النقل الخاص/ وزارة التخطيط -مدير عام دائرة تخطيط القطاعات لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار (٣-ب-٢). -تم توجيه كتابنا المرقم ت/و٤٢٦٧/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٢ الى كل من الهيئة الوطنية للاستثمار - مكتب نائب رئيس الهيئة/ وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة-مكتب وكيل الوزارة لشؤون الشركات/الهيئة الوطنية للاستثمار- مدير عام الدائرة الاقتصادية والفنية لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار (٣-ب-٤). |

| رقم الاجتماع | وطنية ٢٥ | تاريخ الاجتماع | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|---|---|---|--|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | | الاجراءات المتخذة | |
| ٣ | ١٢- نقل مرآب نقل الركاب بين بغداد والمحافظات من منطقتي العلاوي والنهضة الى اطراف حدود مدينة بغداد لتقليل الزخم الحاصل داخل بغداد وكذلك ما يخص المحافظات | ١٣- تفعيل مشروع المترو والقطار المعلق ومشروع الخط الدائري حول مدينة بغداد . | ١٤- بناء مجمعات سكنية جديدة بأطراف مدينة بغداد وربطها بالطرق السريعة ونقل الكليات والمعاهد الى اطراف بغداد لتقليل الزخم البشري والمروري داخل العاصمة بغداد. | ١٥- التأكيد عل وزارة التخطيط بوضع دراسة لنقل بعض الوزارات أو الدوائر التابعة لها والمؤسسات والمحاكم وخاصة التي تتصف بتقديم خدمة للمواطنين الى مناطق أخرى كأن تكون خارج مركز مدينة بغداد وبالإمكان بناء مجمع كامل لتلك الدوائر. |
| | ١٦- إنشاء مرانب جديدة لوقوف السيارات متعددة الطوابق مثل مرآب السنك في عدة مناطق من بغداد لتفادي وقوف المركبات في نهر الطريق وحصول الازدحام المروري. | ١٧- تفعيل موضوع إنشاء المدن الخزنية (ساحات التبادل التجاري) لتبادل البضائع وتفريغ الحمولات على اطراف بغداد لغرض عدم السماح بدخول شاحنات الحمل الكبيرة الى داخل بغداد لكونها من الاسباب المهمة للازدحامات. | ١٨- استخدام نظام المتروباص (metro bus) في مناطق بغداد وفق دراسة مكملة لمشروع القطار المعلق. | ١٩- نقل المجمعات الصناعية التي تقع في قلب العاصمة بغداد مثل منطقة الشيخ عمر ومنطقة السنك ومنطقة كسرة وعطش الى خارج حدود بغداد عن طريق انشاء مجمعات صناعية وتجارية تتوفر فيها كافة مستلزمات البنى التحتية والخدمية وذلك لتقليل من الازدحامات المرورية داخل العاصمة وفك الاختناقات |
| | ٢٠- التنسيق مع وزارة التخطيط والتعليم والجهات المعنية لخطه نقل بعض الجامعات الحكومية والأهلية من مركز المدينة الى الأطراف . | | ٢٠٢٢/٢/١٦ | قيد التنفيذ |
| | | | تم توجيه كتابنا المرقم ت/١٤٢٦٥/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٢ الى كل من وزارة التخطيط – مكتب الوكيل الفني وكالة/ الهيئة الوطنية للاستثمار –مكتب نائب رئيس الهيئة/ وزارة التخطيط – مدير عام دائرة تخطيط القطاعات لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار (٣-ب-٥). | |
| | | | - تم توجيه كتابنا المرقم ت/١٤٣٧٦/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٥ الى كل من وزارة النقل - مدير عام الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود /الشركة العامة لسكك حديد العراق لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص القرار (٣-ب-٨). | |
| | | | - تم توجيه كتابنا المرقم ت/١٤٣٧٣/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٥ الى كل من وزارة النقل-الشركة العامة لسكك حديد العراق /وزارة التخطيط - مدير عام دائرة تخطيط القطاعات / امانة بغداد-مدير عام دائرة التصميم وكالة/ وزارة النقل-دائرة التخطيط والمتابعة-قسم التخطيط لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص القرار (٣-ب-٨و٣). | |
| | | | - تم توجيه كتابنا المرقم ت/١٤٣٧٥/٢٤ في ٢٠٢٢/٥/١٥ الى كل من امانة بغداد-مدير عام دائرة التصميم وكالة/ الهيئة الوطنية للاستثمار- مكتب نائب رئيس الهيئة و- مدير عام الدائرة الاقتصادية والفنية لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص القرار (٣-ب-٩). | |
| | | | - تم توجيه كتابنا المرقم ٢٧٣٢٠ في ٢٠٢٢/١٢/٤ الى الشركة العامة لسكك حديد العراق لاعلامنا الموقف الحالي للمشروع الخاص بالخط الدائري حول مدينة بغداد. | |
| | | | - تم التاكيد على امانة بغداد/ مدير عام دائرة التصميم وكالة لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار رقم (٣-ب-٩). | |
| | | | - تم توجيه كتابنا المرقم ٢٧٤٩٨ في ٢٠٢٢/١٢/٦ الى السيد مدير عام الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار رقم (٣-ب). | |
| | | | - تم التاكيد على السيد مدير عام الشركة العامة للنقل البحري بكتابنا المرقم ٢٧٤٩٦ في ٢٠٢٢/١٢/٦ لتزويدنا باجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار رقم (٣-أ-١٦). | |
| | | | تم التاكيد على الهيئة الوطنية للاستثمار/ مكتب رئيس الهيئة بكتابنا المرقم ٢٧٤٩٥ في ٢٠٢٢/١٢/٦ لتزويدنا باجراءاتهم بشأن تطبيق القرار رقم (٣-أ-١٧). | |
| | | | تم التاكيد على وزارة الاتصالات/ السيد مدير عام الشركة العامة للاتصالات والمعلوماتية بكتابنا المرقم ٢٧٤٩٩ في ٢٠٢٢/١٢/٦ لتزويدنا باجراءاتهم بخصوص تطبيق القرار رقم (٣-أ-١٨). | |
| | | | - تم توجيه كتابنا المرقم ٢٧٣٩٨ في ٢٠٢٢/١٢/٥ الى وزارة التخطيط/ دائرة تخطيط القطاعات لاعلامنا مستجدات اعداد دراسة خاصة بنقل مرآب نقل الركاب بين بغداد والمحافظات من منطقتي العلاوي والنهضة الى اطراف حدود مدينة بغداد. | |

| رقم الاجتماع | وطنية ٢٥ | تاريخ الاجتماع | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|--|----------------|---|-------------|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | ٢٠٢٢/٢/١٦ | الاجراءات المتخذة | |
| | قرار رقم ٥ | | | |
| | متابعة الإيرادات المستحصلة لصيانة الطرق والجسور مع الجهات المسؤولة وكيفية تبويبها وايداعها ومن هي الجهة المسؤولة عنها. | | | |
| ٤ | | | <p>- تم رفع مذكرة الى السيد الوزير بالرقم ٥٩ في ٢٠٢٢/٣/٨ وتم اقتراح عقد اجتماع لممثلي وزارة المالية ومديرية المرور العامة والهيئة العامة للطرق والجسور في مقر الامانة التنفيذية للجنة الوطنية (الاسكوا) وتنسب بالموافقة على المقترح استنادا الى هامش سيادته المسطر على المذكرة المرقمة ١٢٥٣ في ٢٠٢٢/٣/١٥ .</p> <p>-تم تبليغ وزارة الداخلية/ مدير عام مديرية المرور العامة/ عضو اللجنة الفنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا بموعد الاجتماع بكتابنا المرقم ١٠٧٢٤ في ٢٠٢٢/٣/١٧ .</p> <p>- وردنا كتاب وزارة الداخلية/ وكالة الوزارة لشؤون الشرطة / مديرية المرور/قسم الشؤون المالية/ شعبة الرسوم والغرامات المرقم ٢٩١٧٢ في ٢٠٢٢/٣/٣١ بخصوص المبالغ المجبة بموجب القانون رقم (٤٠) للطرق والجسور.</p> <p>- تم رفع مذكرة الى السيد الوزير بالرقم ٩١ في ٢٠٢٢/٤/٦ لاعلامه بعقد الاجتماع مع الجهات المعنية بتطبيق قانون رقم (٤٠) لسنة ٢٠١٥ وتم ابلاغنا بموافقة سيادته على مقررات محضر الاجتماع بالمذكرة المرقمة ١٧٣٤ في ٢٠٢٢/٤/١٣ .</p> <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ١٢٦٤١ في ٢٠٢٢/٤/١٤ الى وزارة المالية/ دائرة المحاسبة والموازنة لاعلامنا اسباب عدم صرف المبالغ وفق وفق النسب المشار اليها بموجب قانون رقم (٤٠) لسنة ٢٠١٥ من عام ٢٠١٧ ولغاية عام ٢٠٢١ وتم التأكيد على الوزارة المذكورة انفا" بكتابنا المرقم ١٤٥٦٦ في ٢٠٢٢/٥/١٨ .</p> <p>- اجابتنا وزارة المالية/ دائرة المحاسبة/ النقدية بكتابهم المرقم ٨٦٢٨ في ٢٠٢٢/٥/٣٠ بان موضوع الايرادات المتحققة عن القانون رقم (٤٠) لسنة ٢٠١٥ هو من اختصاص عمل دائرة الموازنة وتم توجيه كتابنا المرقم ١٦١٨٨ في ٢٠٢٢/٦/١٢ بخصوص الموضوع المذكور انفا" الى دائرة الموازنة.</p> <p>- وردنا كتاب وزارة المالية / الصندوق العراقي للتنمية الخارجية المرقم د.١٤٩٣ في ٢٠٢٢/٦/٢٧ اعلمتنا فيه بانه لاتوجد دائرة باسم (العلاقات الاقتصادية الخارجية في وزارة المالية) .</p> <p>- وردنا كتاب وزارة المالية/ الموازنة/ قسم الايرادات المرقم ١٦٧٧٣ في ٢٠٢٢/٧/٣ بخصوص تطبيق احكام الفقرة (٢) من قانون (٤٠) لسنة ٢٠١٥ .</p> <p>- تم توجيه كتاب تأكيد الى وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة/ مدير عام الهيئة العامة للطرق والجسور المرقم ١٨٨٧١ في ٢٠٢٢/٧/٢٥ .</p> <p>- تم توجيه كتاب تأكيد الى وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة/ مدير عام الهيئة العامة للطرق والجسور المرقم ٢١٩٩٥ في ٢٠٢٢/٩/٨ .</p> | |

متابعة قرارات اجتماع وطنية ٢٦ لسنة ٢٠٢٢

| رقم الاجتماع | وطنية ٢٦ | تاريخ الاجتماع | ٢٠٢٢/٧/١٨ | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|---|---|-----------|---------------|-------------|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | الاجراءات المتخذة | | | |
| ١ | قرار رقم ١ حصلت موافقة اللجنة الوطنية على اعتماد التوقيع الالكتروني رسمياً في المصادقة على محاضر اجتماعات اللجنة الوطنية . | - وردنا كتاب وزارة المالية/ مكتب الوكيل المرقم ٦٩ في ٢٠٢٢/٩/١٣ ومرافقاته اجابة مصرف الرافدين بكتابهم المرقم ٥٧٤/٤/٥ في ٢٠٢٢/٩/١ وكتاب وزارة المالية مكتب الوكيل المرقم ٥٥ في ٢٠٢٢/٨/٤ (الفقرة-١) . | | | |
| ٢ | قرار رقم ٢ ت- قررت اللجنة الوطنية بتأجيل طرح النقاط المتعلقة بوزارتي التجارة والمالية وهيئة الاستثمار ورابطة المصارف بسبب عدم حضورهم الاجتماع وطرحها في الاجتماع القادم ، ومناقشة باقي النقاط المطروحة . ث- التأكيد على حضور العضو الاصيل لاجتماعات اللجنة الوطنية وكذلك ترشيح البديل المناسب وذلك لعدم شغور المقعد اثناء الاجتماع ؛ لما له من أهمية بالغة في مناقشة المواضيع المطروحة والتصويت على القرارات والتي لها التأثير المباشر في سياسة وعمل الوزارات والشركات التابعة لها . ج- لعدم حضور عدد مع أعضاء اللجنة الوطنية بالرغم من تبليغهم بموعد الاجتماع ، يتم مفاتحة الوزير المختص لتوجيه العضو لحضور الاجتماعات وترشيح بديل عنهم في حالة عدم التمكن من حضور الاجتماع ، وفي حالة تكرار عدم الحضور بدون عذر مشروع يطلب من الوزارة تسمية البديل. | - تم توجيه كتابنا المرقم ٢٢٦٥١ في ٢٠٢٢/٩/٢٥ الى البنك المركزي العراقي/ مكتب السيد مستشار المحافظ وكالة وتم الاشارة الى كتاب وزارة المالية / الهيئة العامة للكمارك بكتابها المرقم ٣٦س/٣٩٤٥ في ٢٠٢٢/٩/٨ بشأن مقترحات البنك المركزي العراقي لمعالجة مشاكل ومعوقات التجارة الخارجية واثرها في ميزان المدفوعات . - وردنا كتاب وزارة المالية/ مكتب الوكيل المرقم ٦٩ في ٢٠٢٢/٩/١٣ ومرافقاته اجابة مصرف الرافدين بكتابهم المرقم ٥٧٤/٤/٥ في ٢٠٢٢/٩/١ وكتاب وزارة المالية مكتب الوكيل المرقم ٥٥ في ٢٠٢٢/٨/٤ (الفقرة-٢) . - وردنا كتاب وزارة المالية/ مكتب الوكيل المرقم ٥٩ في ٢٠٢٢/٨/١٧ ومرافقاته اجابة مصرف الرشيد بكتابهم المرقم ١٧٣٦ في ٢٠٢٢/٨/١٥ وكتاب وزارة المالية مكتب الوكيل المرقم ٥٥ في ٢٠٢٢/٨/٤ (الفقرة-٢) . | | | |
| ٣ | قرار رقم ٣ ت- مفاتحة الجهات المعنية لمعرفة أسباب عدم تطبيق قرار مجلس الوزراء رقم (٨٤) لسنة ٢٠٢٠ وبالخصوص الفقرة (٢) منه (الزام جميع الدوائر العاملة في المنافذ الحدودية بما فيها المصارف ، بالعمل لمدة (٢٤ ساعة) في اليوم وتهيئة السبل الكفيلة لذلك) ، وتحمل الجهات ذات العلاقة مسؤولية عدم تطبيقه . ث- التأكيد على كافة المحافظات التي يوجد فيها منفذ حدودي ببذل كافة الجهود لتطوير المنافذ الحدودية من الإيرادات المتحققة من المنافذ وحسب ما جاء بقرار مجلس الوزراء المرقم بالعدد ٤٥٥ لسنة ٢٠٢٢ وكذلك قانون الامن الغذائي رقم (٦) لسنة ٢٠٢٢ المادة (١١) منه . ج- قيام الهيئة العامة للكمارك باتخاذ الإجراءات اللازمة وفقاً لتعليمات البنك المركزي العراقي والمباشرة في مشروع الجباية الالكترونية لاستحصال الاموال الكترونياً(الجباية باعتماد ادوات الدفع الالكتروني). | -تم توجيه كتابنا المرقم ت/٢٤٠٧٦٦/٢٤ في ٢٠٢٢/٩/٥ الى كل من السادة/ محافظ البصرة-محافظ ميسان-محافظ واسط-محافظ ديالى-محافظ الانبار-محافظ نينوى لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تنفيذ القرار رقم (٣)- (ب) مع تزويدنا بنقطة اتصال مع رقم الهاتف والنقل والبريد الالكتروني لسهولة الاتصال والمتابعة. - تم توجيه كتابنا المرقم ٢٢٢٩٤ في ٢٠٢٢/٩/١٩ الى وزارة المالية/ مكتب وكيل الوزارة لاعلمنا اجراءاتهم بخصوص تنفيذ القرار (٣-أ). - تم توجيه كتابنا المرقم ٢٢٢٩٥ في ٢٠٢٢/٩/١٩ الى وزارة المالية / مدير عام الهيئة العامة للكمارك لاعلمنا اجراءاتهم بخصوص تنفيذ القرار رقم (٣-ج، د، هـ). - وردنا كتاب وزارة المالية/ مكتب الوكيل المرقم ٦٩ في ٢٠٢٢/٩/١٣ ومرافقاته اجابة مصرف الرافدين بكتابهم المرقم ٥٧٤/٤/٥ في ٢٠٢٢/٩/١ | | | |
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | الاجراءات المتخذة | ٢٠٢٢/٧/١٨ | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |

- د-** التأكيد على الهيئة العامة للكمارك بتسريع العمل على نظام الامتمة الالكترونية في الكمارك واعلام اللجنة الوطنية عن مراحل وخطوات تنفيذه .
- هـ-** التأكيد على الجهات العاملة في المنافذ الحدودية بالالتزام بالمنصة الالكترونية" المعدة من قبل هيئة المنافذ الحدودية والتي تعمل عليها عدة دوائر منها الشركة العامة للنقل البري والهيئة العامة للكمارك والهيئة العامة للضرائب والشركة العامة للمعارض والخدمات التجارية العراقية والجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية تحقيقاً لعمل الامتمة الالكترونية .
- و-** عدم امكانية فتح منفذ جديد مع الجانب التركي حالياً .

وكتاب وزارة المالية مكتب الوكيل المرقم ٥٥ في ٤/٨/٢٠٢٢ رداً" على القرار رقم (٣-ب-أ) في الفقرة (٣).

- وردنا كتاب وزارة المالية/الهيئة العامة للكمارك/ قسم الشؤون القانونية والامور الكمركية المرقم ٤٤٦٧/٥/٥٨ الذي عممت فيه مضمون قرار رقم(٣-أ) على مديرية المنطقة الوسطى- ومديرية كمرك المنطقة الشمالية - ومديرية كمرك المنطقة الجنوبية- ومديرية كمرك الغربي- ومديرية كمرك مطار بغداد الدولي- ومديرية كمرك الشحن الجوي.

- وردنا كتاب محافظة الانبار/ مكتب المحافظ المرقم ٢٢١٤٧ في ٣/١٠/٢٠٢٢ الذي يتضمن الاجابة على القرار رقم (٣-ب).

- تم التاكيد بكتابنا المرقم ٢٥١٤٩ في ٣٠/١٠/٢٠٢٢ الموجه الى مكتب محافظ البصرة والى مكتب محافظ واسط والى مكتب محافظ ديالى والى مكتب محافظ نينوى لاعلامنا اجراءاتهم بخصوص تنفيذ القرار رقم (٣-ب) .

- وردنا مذكرة دائرة التخطيط والمتابعة/مكتب المدير العام المرقمة ١٥٩ في ١/١١/٢٠٢٢ حيث احالة الينا كتاب محافظة ديالى/مكتب المحافظ المرقم ٨٠٣١ في ١٧/١٠/٢٠٢٢ حسب العائدية الخاص بقرار رقم (٣-ب).

- وردنا كتاب ديوان محافظة البصرة/ قسم التخطيط والمتابعة/تخطيط القطاعات المرقم ت/ ٤٣١٥ في ٣/١١/٢٠٢٢ بخصوص تطوير المنافذ الحدودية والخاص بقرار رقم (٣-ب).

- وردنا كتاب محافظة ميسان/ قسم التخطيط العام المرقم ت/ ٦٠٧ في ١١/١٠/٢٠٢٢ بخصوص المنافذ الحدودية والخاص بقرار رقم (٣-ب).

- وردنا كتاب البنك المركزي العراقي/ دائرة المدفوعات/شعبة تطوير المنتجات والخدمات المرقم ٢٣/ ١٥٩٠ في ١٨/١٠/٢٠٢٢ الموجه الى وزارة المالية/الهيئة العامة للكمارك .

- وردنا كتاب وزارة المالية/ مكتب الوكيل المرقم ١١١ في ١٧/١١/٢٠٢٢ الذي يرفق فيه ربطاً" اجابة مصرف الرافدين بكتابهم المرقم ٧٥٩ في ١٤/١١/٢٠٢٢ الخاصة بموضوع القرار رقم (٣-أ).

- وردنا كتاب مكتب مصرف الرشيد/ قسم الدراسات والعمليات المصرفية/ شعبة التخطيط للفروع المرقم ٨/ت/٩٥٥ في ٢٢/١١/٢٠٢٢ لاعلامنا بمباشرة فروع مصرفهم في المنافذ الحدودية على مدار (٢٤) ساعة حسب مضمون القرار (٣-أ).

| | | | | | |
|--------------|----------|----------------|-----------|---------------|-------------|
| رقم الاجتماع | وطنية ٢٦ | تاريخ الاجتماع | ٢٠٢٢/٧/١٨ | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|----------|----------------|-----------|---------------|-------------|

| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | الاجراءات المتخذة |
|---|---|--|
| ٤ | <p>قرار رقم ٤</p> <p>ت- توجيه وزارتي التجارة والخارجية بضرورة الضغط على تركيا وايران بتزويد العراق بحصته المائية ، وربط تزويد العراق بالحصص المائية في الاتفاقيات التجارية الخاصة مع هذه الدول.</p> <p>ث- مفاتحة وزارة التجارة لتزويدنا بمراحل انضمام العراق الى منظمة التجارة العالمية WTO</p> | <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ت/٢٤/٢١٦٧٤ في ٢٠٢٢/٩/٥ السيد وزير الخارجية لاعلامنا اجراءاتهم المتخذة بخصوص تطبيق القرار رقم (٤-أ).</p> <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ٢١٦٧٤ في ٢٠٢٢/٩/٥ الى وزارة التجارة / مدير عام دائرة العلاقات الاقتصادية الخارجية لاعلامنا بمراحل انضمام العراق الى منظمة التجارة العالمية WTO والمرحلة الحالية والمستقبلية والمشاكل والمعوقات التي تعيق اكمال انضمام العراق الى هذه المنظمة.</p> <p>- وردنا كتاب وزارة الزراعة / مكتب الوزير المرقم ١٩٠٧ في ٢٠٢٢/١٠/١٢ الموجه الى الدوائر والشركات التابعة لها لاعلامهم بالقرار رقم (٤-أ).</p> <p>- تم مفاتحة مكتب معالي السيد الوزير بمذكرتنا المرقمة ٣١٤ في ٢٠٢٢/١٠/٣١ وتم اعلامه بمستجدات مضمون القرار رقم (٤-ب) وطلب الموافقة على الاستمرار بمتابعة انضمام العراق الى منظمة التجارة العالمية .</p> <p>- وردنا مذكرة مكتب السيد الوزير المرقمة ٤٧٠٤ في ٢٠٢٢/١١/١٣ الخاصة بمذكرتنا المذكورة انفا" حيث نسب سيادته موافق حسب القانون والتعليمات النافذة.</p> <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ٢٧٣٢٤ في ٢٠٢٢/١٢/٤ الى الامانة العامة لمجلس الوزراء/ دائرة شؤون مجلس الوزراء واللجان وتم الاشارة الى كتاب وزارة الخارجية المرقم ٩٢٠٦ في ٢٠٢٢/١٠/١٢ المتضمن اقتراحهم استحصال موافقة الامانة العامة لمجلس الوزراء على توصيات اللجنة الوطنية وتعميم القرار رقم (٤-أ) على الوزارات كافة للعمل بمضمونه</p> |
| ٥ | <p>قرار رقم ٥</p> <p>ت- التوصية الى لجنة الترانزيت المركزية بعدم تطبيق نظام الترانزيت في منفذ ابراهيم الخليل إلا بعد تطبيق حكومة إقليم كردستان كافة الشروط المطلوبة من قبل الحكومة الاتحادية متمثلة بهيأة المنافذ الحدودية ولجنة الترانزيت المركزية.</p> <p>ث- التأكيد على حكومة اقليم كردستان وقيادة العمليات المشتركة ووزارة الداخلية وقيادة حرس الحدود بخلق كافة المنافذ غير الرسمية غير المعترف بها كمنافذ رسمية من قبل الحكومة الاتحادية اوالمعابر وطرق التهريب للحفاظ على الاقتصاد العراقي والمستهلك .</p> | <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ٢٢٢٩٨ في ٢٠٢٢/٩/١٩ الى هيئة المنافذ الحدودية/ مكتب رئيس الهيئة لبيان اجراءاتهم بخصوص القرار رقم (٥-أ).</p> <p>- وردنا كتاب وكالة الوزارة لشؤون الشرطة /مديرية شؤون الجنائية والحركات المرقم ١٥٠٧٨١ في ٢٠٢٢/٩/٢١ الموجه الى القائمة (أ) لاتخاذ ما يقتضي بخصوص القرار رقم (٥-ب).</p> <p>- وردنا كتاب الدائرة الفنية المرقم ٢٢٧٢٦ في ٢٠٢٢/٩/٢٦ الخاص بتعميم القرار رقم (٥-أ) على / وزارة التجارة-هيئة المنافذ الحدودية-وزارة الدفاع- وزارة الداخلية - وزارة المالية.</p> |
| ٦ | <p>قرار رقم ٦</p> <p>مفاتحة الامانة العامة لمجلس الوزراء لغرض تعديل قرار مجلس الوزراء رقم (٦٣) لسنة ٢٠١٩ باستثناء الادوية والمواد الطبية من القرار والمطالبة بكافة المستندات المصادق عليها من قبل الجهات الصحية ، لتفادي حالات التلاعب والغش بسبب تأثيرها المباشر على صحة وسلامة المواطن .</p> | <p>تمت مفاتحة الامانة العامة لمجلس الوزراء / دائرة شؤون اللجان بكتابنا المرقم بالعدد ٢١٦٧٣ بتاريخ ٢٠٢٢/٩/٥ لاعلامنا اجراءات تنفيذ القرار المذكور.</p> <p>- وردنا كتاب وزارة الصحة/ الشركة العامة لتسويق الادوية والمستلزمات الطبية(كيماديا) / قسم الاخراج الكمركي المرقم أ.م/١٩/١٩ في ٤٧٥٨ في ٢٠٢٢/١١/٨ الموجه الى الامانة العامة لمجلس الوزراء الخاص بموضوع قرار رقم (٦).</p> |

| رقم الاجتماع | وطنية ٢٦ | تاريخ الاجتماع | ٢٠٢٢/٧/١٨ | الموقف الحالي | قيد التنفيذ |
|--------------|--|--|-----------|---------------|-------------|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | الاجراءات المتخذة | | | |
| ٧ | <p>قرار رقم ٧</p> <p>ت- التأكيد على الجهات ذات العلاقة (وزارة المالية ، وزارة الداخلية / مديرية المرور العامة ، مديرية الطرق والجسور ، وزارة الاعمار والاسكان / المؤسسات البلدية كافة وامانة بغداد) بتطبيق قانون رقم (٤٠) لسنة ٢٠١٥ الخاص بأستحصال رسوم على المركبات لأغراض صيانة الطرق والجسور.</p> <p>ث- التوصية الى وزارتي التخطيط والمالية بأيقاف العمل بالمادة (٩) من ضمن موازنة ٢٠٢١ لانتهاج السنة المالية ٢٠٢١ وعدم وضعها في مسودة الموازنة المالية لعام ٢٠٢٢.</p> <p>ج- مفاتحة الجهات ذات العلاقة (وزارة المالية ، وزارة الداخلية / مديرية المرور العامة ، مديرية الطرق والجسور ، وزارة الاعمار والاسكان / المؤسسات البلدية كافة وامانة بغداد) بالتنسيق مع وزارة المالية / دائرة الموازنة لأطلاق المبالغ المستحصلة من الرسوم منذ ٢٠١٥ ولغاية ٢٠٢٢ الى دائرة الطرق والجسور واعتبارها أمانات ويعاد تخصيصها الى الدوائر المعنية .</p> | <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ٢٢٢٩٣ في ٢٠٢٢/٩/١٩ الى وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة لاعلامنا المعوقات والمشاكل التي تعيق اطلاق المبالغ وبالتنسيق مع وزارة المالية/ دائرة الموازنة ودائرة المحاسبة لاطلاق المبالغ المستحصلة من الرسوم منذ عام ٢٠١٥ ولغاية ٢٠٢٢ وفقا لنص القرار (٧-أ ، ج) .</p> <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ٢٢٢٩٦ في ٢٠٢٢/٩/١٩ الى وزارة المالية / مكتب وكيل الوزارة لتطبيق نص القرار رقم (٧-ب).</p> <p>- وردنا كتاب وزارة المالية/ مكتب الوكيل المرقم ٦٩ في ٢٠٢٢/٩/١٣ ومرافقاته اجابة مصرف الرافدين بكتابهم المرقم ٥٧٤/٤/٥ في ٢٠٢٢/٩/١ وكتاب وزارة المالية مكتب الوكيل المرقم ٥٥ في ٢٠٢٢/٨/٤ ردا" على القرار رقم (٧) في الفقرة (٣).</p> <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ٢٥٥٧٤ في ٢٠٢٢/١١/٦ الى وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة حيث تم الاشارة الى كتابنا المرقم (ت/٢٤٥٣٤/٧) في ٢٠٢٢/١٠/٢٣ للاطلاع واتخاذ ما يلزم واعلامنا فيما يخص القرار (٧-أ ، ج) .</p> <p>- وردنا كتاب وزارة الاعمار والاسكان والبلديات والاشغال العامة المرقم ١٥٧٧٩ في ٢٠٢٢/١٠/٢٠ بخصوص متابعة القرار (٧-أ ، ج) .</p> <p>- وردنا كتاب وزارة المالية / دائرة الموازنة/ قسم الايرادات/ ٤٠٢ بخصوص متابعة القرار رقم (٧-أ-ج).</p> <p>- وردنا كتاب وزارة المالية/ دائرة/ المحاسبة النقدية/هـ المرقم ١٩٠٨٥ في ٢٠٢٢/١٠/٣٠ بخصوص متابعة القرار رقم (٧-أ-ج).</p> <p>- وردنا وزارة الاعمار والاسكان والبلديات العامة/دائرة التخطيط والمتابعة/قسم الطرق والجسور المرقم (ت/م/٤/٦/٣١١٧٨) في ٢٠٢٢/١١/١٥ الخاص بقرار رقم (٧-أ،ج).</p> | | | |
| ٨ | <p>قرار رقم ٨</p> <p>يتم تأجيل الغاء عضوية الرابطة وإبلاغ السيد ممثل الرابطة الحالي (الجديد) لحضور الاجتماع القادم وفي حالة عدم حضوره الى الاجتماعات يتم التصويت على الغاء العضوية وابدالها بأخرى.</p> | <p>- تم توجيه كتابنا المرقم ٢٢٨٩٠ في ٢٠٢٢/٩/٢٧ الى رابطة شركات السفر والسياحة في العراق لاتخاذ ما يلزم بخصوص القرار رقم (٨).</p> | | | |
| ٩ | <p>قرار رقم ٩</p> <p>مفاتحة الأمانة العامة لمجلس الوزراء بتأييد اللجنة الوطنية لمقترح مديرية المرور بمنع استيراد الدرجات النارية لمدة ثلاث سنوات وبيان اخر الإجراءات المتخذة بخصوص كتاب المقترح</p> | <p>- وردنا كتاب الامانة العامة لمجلس الوزراء/ الدائرة القانونية المرقم ق/١/٣٥٤٤٧/١٠ في ٢٠٢٢/١٠/١٠ الموجه الى وزارة الداخلية / مكتب الوزير لبيان الرأي بخصوص القرار رقم (٩).</p> | | | |

| رقم الاجتماع | فنية ٢٣ | تاريخ الاجتماع | ٢٠٢٢/٥/١٧ | الموقف الحالي | مرفوع الى اللجنة الوطنية |
|--------------|--|---|-----------|---------------|--------------------------|
| ت | القرار او التوصية او فريق العمل | الإجراءات المتخذة | | | |
| | قرار رقم ٢ | تم رفع القرار الى اجتماع اللجنة الوطنية السادس والعشرين واتخذ القرارات (٢ و٣ و٤ و٥) وكما يلي: | | | |
| | رفع المقترحات الخاصة بتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية مع دول الجوار المطروحة من قبل وزارة التجارة والبنك المركزي العراقي الى اللجنة الوطنية لغرض المصادقة عليها واصدار قرار بالايجاز الى الجهات ذات العلاقة باتخاذ اللازم بصدها . وكما يلي : | نص قرار رقم (٢) اجتماع الوطنية (٢٦): | | | |
| | أ - مقترحات لتطوير العلاقات الاقتصادية والتجارية مع دول الجوار بصورة عامة . | قرار رقم (٢) : | | | |
| | ب - المقترحات الخاصة بتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وايران . | أ- قررت اللجنة الوطنية بتأجيل طرح النقاط المتعلقة بوزارتي التجارة والمالية وهيئة الاستثمار ورابطة المصارف بسبب عدم حضورهم الاجتماع وطرحها في الاجتماع القادم ، ومناقشة باقي النقاط المطروحة . | | | |
| | ج- المقترحات الخاصة بتطوير علاقات التعاون الاقتصادي والتجاري بين العراق وتركيا . | ب- التأكيد على حضور العضو الاصيل لاجتماعات اللجنة الوطنية وكذلك ترشيح البديل المناسب وذلك لعدم شغور المقعد اثناء الاجتماع ؛ لما له من أهمية بالغة في مناقشة المواضيع المطروحة والتصويت على القرارات والتي لها التأثير المباشر في سياسة وعمل الوزارات والشركات التابعة لها . | | | |
| | د- مقترحات البنك المركزي العراقي لمعالجة مشاكل ومعوقات التجارة الخارجية واثرها في ميزان المدفوعات . | ج - لعدم حضور عدد مع أعضاء اللجنة الوطنية بالرغم من تبليغهم بموعد الاجتماع ، يتم مفاتحة الوزير المختص لتوجيه العضو لحضور الاجتماعات وترشيح بديل عنهم في حالة عدم التمكن من حضور الاجتماع ، وفي حالة تكرار عدم الحضور بدون عذر مشروع يطلب من الوزارة تسمية البديل. | | | |
| | | قرار رقم (٣) : | | | |
| | | ت- مفاتحة الجهات المعنية لمعرفة أسباب عدم تطبيق قرار مجلس الوزراء رقم (٨٤) لسنة ٢٠٢٠ وبالأخص الفقرة (٢) منه (الزام جميع الدوائر العاملة في المنافذ الحدودية بما فيها المصارف ، بالعمل لمدة (٢٤ ساعة) في اليوم وتهيئة السبل الكفيلة لذلك) ، وتحمل الجهات ذات العلاقة مسؤولية عدم تطبيقه. | | | |
| | | ث- التأكيد على كافة المحافظات التي يوجد فيها منفذ حدودي ببذل كافة الجهود لتطوير المنافذ الحدودية من الإيرادات المتحققة من المنافذ وحسب ما جاء بقرار مجلس الوزراء المرقم بالعدد ٤٥٥ لسنة ٢٠٢٢ وكذلك قانون الامن الغذائي رقم (٦) لسنة ٢٠٢٢ المادة (١١) منه . | | | |
| | | ج- قيام الهيئة العامة للكمارك باتخاذ الإجراءات اللازمة وفقاً لتعليمات البنك المركزي العراقي والمباشرة في مشروع الجباية الالكترونية لاستحصال الأموال الكترونياً (الجباية بأعتماد ادوات الدفع الالكتروني) . | | | |
| | | د- التأكيد على الهيئة العامة للكمارك بتسريع العمل على نظام الامتة الالكترونية في الكمارك واعلام اللجنة الوطنية عن مراحل وخطوات تنفيذه . | | | |
| | | هـ- التأكيد على الجهات العاملة في المنافذ الحدودية بالالتزام بالمنصة الالكترونية المعدة من قبل هيئة المنافذ الحدودية والتي تعمل عليها عدة دوائر منها الشركة العامة للنقل البري والهيئة العامة للكمارك والهيئة العامة للضرائب والشركة العامة للمعارض والخدمات التجارية العراقية والجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية تحقيقاً لعمل الامتة الالكترونية . | | | |
| | | و- عدم امكانية فتح منفذ جديد مع الجانب التركي حالياً. | | | |
| | | أ- توجيه وزارتي التجارة والخارجية بضرورة الضغط على تركيا وايران بتزويد العراق بحصته المائية ، وربط تزويد العراق بالحصص المائية في الاتفاقيات التجارية الخاصة مع هذه الدول. | | | |
| | | ب- مفاتحة وزارة التجارة لتزويدنا بمراحل انضمام العراق الى منظمة التجارة العالمية WTO. | | | |

قرار رقم (٥) :

- أ-** التوصية الى لجنة الترانزيت المركزية بعدم تطبيق نظام الترانزيت في منفذ إبراهيم الخليل إلا بعد تطبيق حكومة إقليم كردستان كافة الشروط المطلوبة من قبل الحكومة الاتحادية متمثلة بهيأة المنافذ الحدودية ولجنة الترانزيت المركزية .
- ب-** التأكيد على حكومة إقليم كردستان وقيادة العمليات المشتركة ووزارة الداخلية وقيادة حرس الحدود بغلق كافة المنافذ غير الرسمية غير المعترف بها كمنافذ رسمية من قبل الحكومة الاتحادية اوالمعابر وطرق التهريب للحفاظ على الاقتصاد العراقي والمستهلك .

الفصل العاشر الاسكوا في سطور

الإسكوا في سطور

ينص ميثاق الأمم المتحدة على توفير عوامل الاستقرار والرفاه. وكلاهما عنصران أساسيان لإقامة علاقات سلمية وودية بين الأمم، وذلك على أساس احترام مبدأ المساواة في الحقوق، الذي يضمن لها حق تقرير المصير وبوفر فرصاً متساوية، بما في ذلك تحقيق مستوى معيشة أفضل وتأمين العمل للجميع من خلال التحفيز المستمر للنمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية.

وفي ضوء ذلك، أنشئت اللجان الإقليمية الخمس في الأمم المتحدة. والهدف منها هو تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية الواردة في الميثاق، من خلال تعزيز التعاون والتكامل فيما بين البلدان في كل منطقة من مناطق العالم واللجان الإقليمية هي:

- اللجنة الاقتصادية لأوروبا (١٩٤٧).
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (١٩٤٧).
- اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي (١٩٤٨).
- اللجنة الاقتصادية لأفريقيا (١٩٥٨).
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (١٩٧٣).

تاريخ الإسكوا ومقرها:

- ٩ آب ١٩٧٣: تأسست الإسكوا بموجب قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة ١٨١٨ (د-٥٥) لتحل محل مكتب الأمم المتحدة الاقتصادي والاجتماعي في بيروت. وقد سميت آنذاك "اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (الإكوا)".
- ٢٦ تموز ١٩٨٥: أعيدت تسميتها فأصبحت "اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا" (الإسكوا)، وذلك بهدف الإقرار بالجانب الاجتماعي من عملها.
- ١٩٨٢-١٩٩١: انتقلت الإسكوا من بيروت إلى بغداد إثر الاجتياح الإسرائيلي للبنان في عام ١٩٨٢، وبقيت في العاصمة العراقية حتى عام ١٩٩١.
- ١٩٩١-١٩٩٧: انتقلت الإسكوا من بغداد إلى عمان إثر حرب الخليج الثانية في عام ١٩٩١، وبقيت في العاصمة الأردنية حتى عام ١٩٩٧.
- تشرين الأول ١٩٩٧: عادت إلى بيروت لتتخذ من العاصمة اللبنانية مقراً دائماً لها.
- ويعود انتقال الإسكوا المتكرر إلى الظروف الاستثنائية المذكورة أعلاه والتي عانت منها المنطقة.

عضوية الإسكوا

تضم الإسكوا ١٨ بلداً عربياً في منطقة غربي آسيا هي: جمهورية العراق، المملكة الأردنية الهاشمية، الإمارات العربية المتحدة، مملكة البحرين، الجمهورية التونسية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية السودان، سلطنة عُمان، فلسطين، دولة قطر، دولة الكويت، الجمهورية اللبنانية، ليبيا، جمهورية مصر العربية، المملكة العربية السعودية، المملكة المغربية، الجمهورية اليمنية، موريتانيا.

انضم العراق الى الاسكوا بتاريخ ٩/آب/١٩٧٣.

الإسكوا في منظومة الأمم المتحدة

تشكل الإسكوا جزءاً من الأمانة العامة للأمم المتحدة، وتعمل تحت إشراف المجلس الاقتصادي والاجتماعي، شأنها شأن اللجان الإقليمية الأربعة الأخرى.

أهدافها

- ✓ تحفيز عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في بلدان المنطقة .
- ✓ تعزيز التعاون فيما بين بلدان المنطقة .
- ✓ تحقيق التفاعل بين بلدان المنطقة وتبادل المعلومات حول التجارب والممارسات الجيدة والدروس المكتسبة.
- ✓ تحقيق التكامل الإقليمي بين البلدان الأعضاء .
- ✓ تحقيق التفاعل بين منطقة غربي آسيا وسائر مناطق العالم، وإطلاع العالم الخارجي على ظروف بلدان هذه المنطقة واحتياجاتها.

مهامها: توفر الإسكوا:

- ❖ إطاراً لصياغة السياسات القطاعية للبلدان الأعضاء ومواءمتها.
 - ❖ منبراً للالتقاء والتنسيق .
 - ❖ بيتاً للخبرات والمعرفة.
 - ❖ مرصداً للمعلومات.
- يتم تنفيذ أنشطة الإسكوا من خلال التنسيق بين كل الأقسام والمكاتب الرئيسية في مقر الأمم المتحدة والوكالات المتخصصة والمنظمات الدولية والإقليمية ، ولا سيما جامعة الدول العربية ومنظماتها ومجلس التعاون الخليجي.

لماذا تسهيل النقل والتجارة ؟

- ☒ المصدرون ووسطاؤهم يرغبون في التعامل مع المستوردين ووسطائهم في بيئة آمنة بعيداً عن العوائق البيروقراطية والتأخيرات والتعريفات الكمركية.
- ☒ السلطات الحكومية تحتاج إلى حماية المصالح الوطنية والإقليمية لبلدانها عن طريق سن قوانين ووضع أنظمة تضمن لها:
 - الحفاظ على البنية التحتية للنقل والتجارة الخارجية (الطرق ، شبكات السكك الحديدية، المطارات، الموانئ ، والسلطات الكمركية ، وغيرها).
 - الإيرادات الضريبية والرسوم الكمركية .
 - حماية السلامة ، الصحة ، البيئة ومصالح المستهلكين.
 - حماية الإرث الثقافي والملكية الفكرية من قبل المصدرين والمستوردين المحترفين الذين يعملون بأساليب أسرع في حقل التجارة العالمية ويحققون أرباحاً أعلى مع درجة أقل من المخاطر.

وقد تم تحديد ابرز المشاكل والمعوقات التي تعرقل و تؤخر النشاط التجاري وكما يأتي:

- أ- تخلف البنى التحتية للنقل و الاتصالات والمنافذ الحدودية و قصورها و عدم كفاءتها او عدم توفرها.
- ب- ارتفاع تكاليف الاجراءات.
- ت- طول الفترة الزمنية اللازمة لانجاز الاجراءات.
- ث- الفساد والممارسات غير المشروعة.

وتم حصر اهم الاسباب التي ادت و تؤدي الى ذلك كما يلي:

١. قلة الاستثمارات الحكومية و الخاصة في قطاعات النقل و الاتصالات و المنافذ الحدودية بسبب قصور في فهم و ادراك اهمية هذه القطاعات في النمو الاقتصادي و الاجتماعي لاي بلد.
٢. قصور في كفاءة معدات الشحن و التفريغ و التداول من حيث قدرتها على مسايرة حمولات و اشكال البضاعة المتداولة و نقص في معدات الشحن و التفريغ و التداول مما يسبب عجزاً في معدلات الاداء.
٣. قدم و عدم دقة الموازين المتاحة في بعض المنافذ الحدودية و الموانئ.
٤. النقص الشديد في اجهزة الكشف بالموجات ، و الاعتماد الدائم على فتح الحاويات للكشف.
٥. النقص في المخازن و الخدمات المتخصصة ببضائع المنتجات الزراعية (الفواكه و الخضر).
٦. عدم كفاية المختبرات و المعامل الموجودة في المنافذ الحدودية لاجراء جميع انواع التحاليل و الفحوصات.
٧. تأخر ظهور نتائج الفحص من قبل الاجهزة الرقابية الخاصة بالغذاء و الدواء.
٨. الاعتماد على الاجراءات التقليدية (الورقية) بين المنفذ الحدودي و الاطراف الاخرى.
٩. التعقيد و التأخير في الاجراءات اللوجستية و عدم مطابقة المستندات في اغلب الاحيان للمعايير القياسية الدولية.
١٠. عدم وجود دليل واضح للاجراءات، و ان وجد لا يتم تحديث البيانات و المعلومات، و عدم وضوح و شفافية الاجراءات.
١١. النقص في الكوادر البشرية عالية الكفاءة مما يؤدي الى تعدد الازخام و بطئ الاجراءات.
١٢. عدم وجود معايير واضحة متفق عليها لتقدير قيمة البضائع.
١٣. التعامل المباشر مع عدد كبير من الموظفين و جهات لوجه.
١٤. عدم وجود ربط بين جميع الاطراف التي لها دور في استكمال الاجراءات.
١٥. كثرة عدد الخطوات بصورة مفرطة.

النقل و تسهيل التجارة

- يعتبر النقل اهم مكون في لوجستيات التجارة.
- تسهيل عمليات النقل من اهم عناصر زيادة التجارة العابرة ، و تشير أدبيات النقل الى أن تكاليف النقل اعلى مرتين الى ثلاث مرات بالمتوسط من الرسوم الكمركية في الدول النامية.
- في إطار علاقة التلازم ما بين النقل و التجارة تعد كفاءة النقل شرطاً أساسياً لكفاءة التجارة.
- لعب نظام النقل المعقد في الغرب دوراً حيوياً في زيادة التجارة و كفاءتها مقارنة بتكاليف النقل العالية التي تتحملها التجارة في الدول النامية و بالتالي تأثر تجارتها و كفاءتها.

مفاهيم تسهيل النقل و التجارة

- **عمليات النقل:** سياسات و تعليمات و خدمات النقل و ما ترتبط به من بنى تحتية لتنفيذ نشاطات النقل.
- **لوجستيات التجارة و تسهيلها:** وهي إدارة تدفق البضائع و ما تتطلبه من وثائق و مدفوعات مع التركيز على تخفيض التكاليف اللوجستية المباشرة و غير المباشرة من خلال تنسيق و تنظيم الإجراءات و تبادل البيانات و الوثائق الخاصة بالتجارة.
- **تسهيل التجارة:** مجموعة من المعايير تهدف الى زيادة فاعلية تبادل التجارة الدولية.
- تشمل التسهيلات التجارية جميع النشاطات الهادفة الى توفير الظروف المثلى للمبادلات التجارية الدولية ، و في نفس الوقت احترام المصالح الوطنية للبلدان المعنية.
- الهدف من تسهيل التجارة هو إلغاء القوانين و الحواجز التي تعيق التجارة الحرة و لا تكون ضرورية أو عملية فعلياً لحماية المصالح الوطنية.
- الهدف الثاني هو التأكد من أن مؤسسات الأعمال تتبّع الممارسات الفضلى في إدارة صادراتها و وارداتها.

العوائق غير الكمركية وعلاقتها بالنقل : ويقصد بها غير الرسوم الكمركية.

١. عوائق ذات علاقة بالممارسات التجارية :

- تعدد الجهات وتباين وطول الاجراءات اللازمة لتخليص البضائع في المنافذ الحدودية.
- الفترات الزمنية الطويلة التي تتخذها الاجراءات قبل الافراج عن البضائع الى داخل بلد الاستيراد خاصة في حالات السلع الحساسة كالغذاء و الدواء.

٢. عوائق ذات علاقة بالكمارك وتتضمن:

- حاجة الادارات الكمركية لتطوير هيكلها التنظيمية بما يساعد في رفع مستوى التنسيق بين المديريات المختلفة فيها.
- ضعف استخدام وسائل التقنية الحديثة كاستخدام الحاسب الآلي وتوحيد جهات تحصيل الرسوم والضرائب الكمركية.
- الحاجة الى رفع مستوى التنسيق بين الادارات الكمركية من جهة والادارات الاخرى التي تكون لها علاقة بالمواد المستوردة.
- عدم التنسيق وعدم توفر الشروط المناسبة للتفتيش على البضائع عند المنافذ الكمركية خاصة عندما يتعلق الامر ببضائع ذات الحساسية الخاصة.
- المبالغة في اساليب الكشف والمعينة.
- المبالغة في تطبيق اجراءات التفتيش وتخليص البضائع وتعدد الاجراءات الكمركية.

٣. عوائق ذات علاقة بالنقل وتتضمن:

- تاخير الشاحنات في المراكز الحدودية مما يسبب تلف البضائع وعدم منح السائقين تاشيرات الدخول اللازمة عبر المنافذ الحدودية.
- عدم وجود شبكة نقل برية او بحرية منتظمة بين الدول العربية.
- ارتفاع كلفة النقل وتباينها بين الدول العربية.
- تمثل الاجراءات الحدودية العائق الاساسي امام سيولة وانسياب المبادلات التجارية سواء عند التخليص او عند مرورها كتجارة عبور "ترانزيت". اهداف تسهيل النقل والتجارة .

اهداف تسهيل النقل و التجارة

- ✓ تطوير البنى التحتية للنقل (كالسكك الحديدية والطرق والموانئ والمطارات) والاتصالات وفحص البضائع ومواقع التخزين امام التجارة.
- ✓ تبسيط الإجراءات الحدودية.
- ✓ استخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة.
- ✓ عمل المنافذ الكمركية الحدودية وغيرها لمدة ٢٤ ساعة لسرعة استكمال الإجراءات المتعلقة بدخول البضائع .
- ✓ التعاون والتنسيق بين الإدارات الكمركية.
- ✓ الاهتمام بأمن التجارة وسلاسل الامداد البينية.
- ✓ تطوير اسطول النقل البري (سككي ، طرقي).
- ✓ اختصار الوثائق الخاصة بالنقل البري (سككي ، طرقي).
- ✓ اختصار الاجراءات الحدودية للنقل البري.
- ✓ تبادل البيانات الكترونيا باستخدام تكنولوجيا المعلومات او الحكومة الالكترونية.

أسس فكرة إنشاء اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في الإسكوا

١- أهم المتغيرات الدولية ذات العلاقة:

- التوجه الحثيث نحو تحرير التجارة في السلع والخدمات .
- الإهتمام العالمي المتزايد بتسهيل التجارة .
- الإهتمام العالمي المتزايد بأمن حركة البضائع والأفراد .
- التوسع في تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات .
- التوجه الحثيث نحو النقل متعدد الوسائط .
- الإهتمام العالمي المتزايد باللوجستيات .
- التوجه الحثيث نحو التكتلات الإقليمية الكبيرة .
- التوسع في التحالفات العملاقة .
- الأزمة الاقتصادية العالمية .

٢- أهم المتغيرات الإقليمية ذات العلاقة :

- الإهتمام العالمي المتزايد بالمنطقة العربية والشرق الاوسط وخاصة بعد المتغيرات الاقتصادية والسياسية الاخيرة .
- منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى .
- التوجه نحو الإتحاد الجمركي العربي .
- تزايد الإهتمام بالتكامل الإقليمي العربي .

٣- نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (١٩٩٩) :

تم الاتفاق بين دول المشرق العربي الأعضاء في الإسكوا في ٢٧ ايار ١٩٩٩ على بدء العمل في تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي المعروف بإسم "إتسام" ، ويتضمن تبني شبكة النقل الإقليمية الصادرة عن لجنة النقل بالإسكوا باعتبارها الخطوة الأولى لهذا النظام .
كل ذلك من أجل تسهيل حركة التجارة والنقل إقليمياً ودولياً وعند كافة نقاط الحدود البرية والبحرية والجوية الموجودة بالمنطقة .

أهم مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي

- ✓ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي .
- ✓ اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي .
- ✓ مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي .
- ✓ اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة .
- ✓ سلامة المرور على الطرق .
- ✓ الإطار المنهجي لنظام إتسام .
- ✓ نظام المعلومات الجغرافي المصاحب .
- ✓ النقل متعدد الوسائط .
- ✓ الهياكل المؤسسية والتشريعات .

اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي:

- ✓ اعتماد اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) لاتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي بإجماع الدول الأعضاء في ١٠ أيار ٢٠٠١ بمقتضى قرار اللجنة ٢٣٥(د-٢١).
- ✓ دخول الاتفاق حيز التنفيذ : ١٩ تشرين اول ٢٠٠٣.
- ✓ الدول الموقعة فقط على الاتفاق : ١١ دولة.
- ✓ الدول المصدقة على الاتفاق : ١٣ دولة.
- ✓ صادقت جمهورية العراق على الاتفاق بموجب القانون رقم ٥٣ لسنة ٢٠٠٧.
- ✓ الجهة المنفذة – وزارة الاعمار و الاسكان/ الطرق و الجسور.

أهداف اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي:

- مواعاة المواصفات الفنية للطرق والحمولات المحورية للشاحنات والإشارات على محاور الشبكة لزيادة عوامل الأمان والسلامة وتسهيل ربط دول المشرق العربي لتشجيع التبادل التجاري والسياحي فيما بينها وتقوية الترابط والتكامل الإقليمي العربي.
- انسياب الحركة المرورية وزيادة السرعة وخفض التكلفة.
- إعطاء الأولوية المناسبة لتطوير محاور شبكة الطرق الدولية ضمن خطط التنمية الوطنية للدول الأعضاء.

فوائد اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي:

- زيادة الترابط الاقتصادي والاجتماعي.
- تسهيل النقل ورفع كفاءته وبالتالي تسهيل نقل البضائع.
- خفض تكاليف الانتاج والتشغيل والانتقال.
- زيادة سلامة المرور.

مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي :

- ✓ تم اعتماد مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي خلال الدورة الوزارية الثالثة والعشرين للإسكوا (دمشق ٩-١٢ أيار ٢٠٠٥).
- ✓ دخول المذكرة حيز التنفيذ : ٤ أيلول ٢٠٠٦.
- ✓ الدول الموقعة على المذكرة : ٨ دولة.
- ✓ الدول المصدقة على المذكرة : ١٠ دولة.
- ✓ صادقت جمهورية العراق على المذكرة بموجب القانون رقم ٦ لسنة ٢٠٠٧ و اصبحت نافذة من تاريخ ١٥ حزيران ٢٠٠٨.

اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية :

اهداف الاتفاقية

تنظيم عمليات نقل البضائع بين دولتين عربيتين او اكثر و عبرها باستخدام واسطتي نقل مختلفتين او اكثر بعقد و وثيقة نقل واحدة و تحت مسؤولية شخص واحد (متعهد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة من المرسل حتى تسليمها للمرسل اليه.

فوائد الاتفاقية

- ✓ تنظيم و تيسير انتقال السلع بمختلف الوسائط ، بحري،سككي،طريقي، جوي ، بين اراضي الدول العربية وعبرها.
- ✓ تنمية المبادلات التجارية بين الدول العربية و تحقيق الكفاءة و الفعالية لخدمات النقل فيما بينها.
- ✓ تقوية فرص ايجاد خدمات نقل متعدد الوسائط تنسم بالسهولة و الكفاءة و تتناسب و احتياجات التجارة العربية .
- ✓ تطوير خدمات النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية .
- ✓ تأمين حق كل دولة في وضع الاطار التشريعي المناسب على المستوى الوطني لتنظيم اعمال النقل متعدد الوسائط و متعهدي النقل القائمين بهذه الخدمات .
- ✓ تأكيد التوازن بين مصالح متعهدي خدمات النقل متعدد الوسائط و بين مستخدمي هذه الخدمات ضمن اطار تنظيمي و قانوني يكفل ذلك .
- ✓ صادق مجلس النواب العراقي على انضمام جمهورية العراق الى الاتفاقية بجلسته المنعقدة بتاريخ ٢٠١٣/١٠/٢٢ بموجب القانون رقم ٤٦ لسنة ٢٠١٣ .

اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي:

- ✓ تم اعتماد اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي ضمن فعاليات الدورة الوزارية الثانية والعشرين للإسكوا (بيروت ١٤-١٧ نيسان ٢٠٠٣).
- ✓ دخول الاتفاق حيز التنفيذ: ٣ أيار ٢٠٠٥ .
- ✓ الدول الموقعة على الاتفاق: ٩ دولة.
- ✓ الدول المصدقة على الاتفاق: ١٠ دول.
- ✓ الاتفاق معروض منذ بداية عام ٢٠١٣ امام مجلس النواب العراقي لغرض المصادقة.
- ✓ الجهة المنفذة - وزارة النقل/ السكك الحديدية.
- ✓ اعتماد مخطط الربط البري بالسكك الحديدية (القمة العربية الاقتصادية والتنمية والاجتماعية في الكويت عام ٢٠٠٩) بنفس المواصفات الفنية المعتمدة في اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي ونفس أسلوب الترقيم لمحاور الربط.

فوائد اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي:

- ✓ تسهيل حركة نقل البضائع والركاب
- ✓ زيادة التبادل التجاري والسياحي في المنطقة العربية
- ✓ المساهمة في تحقيق التكامل الإقليمي العربي
- ✓ صادق مجلس النواب بجلسته المنعقدة بتاريخ ٢٠١٥/١١/١٢ على انضمام جمهورية العراق للاتفاق بموجب القانون المرقم (٥٣) لسنة ٢٠١٥ .

جمهورية العراق
وزارة النقل
الامانة التنفيذية للجنة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

رئيس اللجنة
لتسهيل النقل والتجارة
وزير

نائب اول لرئيس اللجنة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا
وكيل وزارة التجارة

عضو
ممثل شركات التأمين
رئيس جمعية التأمين
العراقية

عضو
وزارة الاعمار والاسكان
وكيل الوزارة

عضو
وزارة الداخلية
وكيل الوزارة

عضو
وزارة الزراعة
وكيل الوزارة

عضو
وزارة التخطيط
وكيل الوزارة

عضو
رابطة المصارف العراقية
رئيس الرابطة

عضو
وزارة السياحة والاثار
وكيل الوزارة

عضو
البنك المركزي العراقي
نائب المحافظ

عضو
وزارة للاتصالات
وكيل الوزارة

عضو
وزارة الصناعة والمعادن
وكيل الوزارة

رئيس اللجنة
لتسهيل النقل والتجارة
الوكيل الفني

عضو
النائب الاول
مدير عام
العلاقات
الاقتصادية
الخارجية
وزارة
التجارة

عضو
مدير عام
مديرية
البلديات
العامة

عضو
مدير عام
مديرية
المرور العامة
وزارة
الداخلية

عضو
مدير عام
المديرية
العامة
للمنافذ
الحدودية
وزارة
الداخلية

عضو
مدير شؤون
الاقامة
مديرية
الجنسية
العامة
وزارة
الداخلية

عضو
مدير عام
المديرية
العامة
للاستخبارات
وزارة
الداخلية

عضو
مدير عام
الهيئة ورئيس
مجلس الادارة
الهيئة العامة
للمناطق الحرة
وزارة المالية

عضو
مدير عام
الهيئة
الهيئة العامة
للضرائب
وزارة المالية

عضو
مدير عام
الهيئة
الهيئة العامة
للكمارك
وزارة المالية

عضو
مدير عام
جهاز
الامن الوطني

عضو
مدير عام
مركز
الوقاية
من الاشعاع
وزارة
البيئة

عضو
مدير
الشركة
العامة
للمسافر
والو
زارة

عضو
مدير عام
الشركة
العامة للنقل
البري
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
الشركة
العامة لموانئ
العراق
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
المنشأة العامة
للمطيران
المدني
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
الشركة
العامة
للسكك
الحديد
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
الشركة
العامة
لنقل البحري
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
دائرة
التخطيط
والتابعة
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
الدائرة
القانونية
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
الدائرة
الفنية
وزارة
النقل

عضو
مدير عام
دائرة
الاستثمارات
وزارة
الصناعة
والمعادن

عضو
مدير عام
دائرة
المجاميع
السياحية
وزارة
السياحة
والاثار

الهيكل التنظيمي
للمنظمة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا
كانون الاول - 2014
بغداد - العراق

المنظمة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

نائب ثاني لرئيس المنظمة الوطنية
لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا
وكيل وزارة المالية

- عضو اتحاد الصناعات العراقية رئيس الاتحاد
- عضو اتحاد الغرف التجارية رئيس الاتحاد
- عضو ممثل حكومة كردستان وكيل وزارة
- عضو رابطة شركات السفر والسياحة في العراق رئيس الرابطة
- عضو اتحاد رجال الاعمال العراقيين رئيس الاتحاد

- عضو اتحاد الناقلين العراقيين رئيس الاتحاد
- عضو الهيئة الوطنية للاستثمار نائب رئيس الهيئة

الامين التنفيذي
للمنظمة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا

عضو
الجنة الفنية
للمنظمة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الاسكوا
بوزارة النقل

- وحدة اصلاح الاداري والقانوني
- وحدة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
- شعبة التخطيط والدراسات
- شعبة التنسيق والتكامل

عضو
النائب الثاني
مدير عام
الدائرة
الاقتصادية
وزارة
المالية

- عضو مدير عام جهاز المخابرات الوطني
- عضو مدير عام الهيئة الوطنية للاستثمار
- عضو مدير عام الشركة العامة للاتصالات والبريد وزارة الاتصالات
- عضو مدير عام شركة ماين النهرين العامة للبذور وزارة الزراعة
- عضو مدير عام دائرة الامور الفنية وزارة الصحة
- عضو مدير عام الهيئة العامة للطرق والجسور وزارة الاعمار والاسكان
- عضو مدير عام دائرة تخطيط القطاعات وزارة التخطيط
- عضو مدير عام دائرة السيطرة النوعية وزارة التخطيط
- عضو مدير عام المديرية العامة للاحصاء والابحاث البنك المركزي العراقي

عضو
مدير عام
دائرة
التصاميم
امانة بغداد

- عضو الامين العام اتحاد الناقلين العراقيين
- عضو عضو الهيئة الادارية للرابطة شركات السفر والسياحة في العراق
- عضو نائب رئيس مجلس الادارة اتحاد الصناعات العراقي
- عضو المدير التنفيذي وكالة رابطة المصارف الخاصة العراقية
- عضو مدير فرع التامين الزراعي ممثل شركات التامين
- عضو نائب رئيس الاتحاد اتحاده رجال الاعمال العراقيين
- عضو امين عام اتحاد الغرف التجارية
- عضو مدير عام الشركة العامة لخدمات الشبكة الدولية للمعلومات وزارة الاتصالات
- عضو مدير عام دائرة التخطيط والمتابعة وزارة التجارة
- عضو مدير عام الشركة العامة للنقل الخاص وزارة النقل
- عضو مدير عام شركة العامة لنقل فريون



اللجنة الوطنية العراقية لتسهيل النقل والتجارة
 في منطقة الاسكوا * الأمانة التنفيذية * وزارة النقل
 IQ- ESTTF

ملحق رقم ٣ : شعار اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة في منطقة الاسكوا

نواصل معكم في .. التقرير السنوي

لعام ٢٠٢٣ .. مع التحيات

الأمان والتنفيذية
للجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة
في منطقة الإسكندرية



العراق - بغداد - شارع فلسطين

website: <http://esttf.motrans.gov.iq>

E_mail: esttf@motrans.gov.iq

E_mail: esttf@esttf.motrans.gov.iq

E_mail: suggestion@esttf.motrans.gov.iq



رقم الإيداع في دار الكتب والوثائق ببغداد ٢٦٨٤ لسنة ٢٠٢٣