

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2019/5/Report  
28 January 2020  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

## تقرير

لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها العشرين  
عمّان، 9-10 كانون الأول/ديسمبر 2019

### موجز

عقدت لجنة النقل واللوجستيات التابعة للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) دورتها العشرين في عمّان، في 9 و10 كانون الأول/ديسمبر 2019، وبحثت في البنود المدرجة على جدول أعمالها، ومنها التقدم المحرز في تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها التاسعة عشرة، والتكاليف التجارية في المنطقة العربية، والتحول إلى الاقتصاد الرقمي وأثره على قطاع النقل واللوجستيات. واستعرض ممثلو وممثلات الدول الأعضاء في الإسكوا التطورات في مجال النقل واللوجستيات في البلدان العربية. كما عقدت اللجنة حلقتي نقاش في إطار أعمال دورتها، الأولى حول سلامة المرور والتحديات المرتبطة بعقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2011-2020، والثانية حول مبادرة الحزام والطريق وما تحمله للمنطقة العربية.

وفي ختام دورتها، اتخذت اللجنة عدداً من التوصيات، بعضها موجّه إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا والبعض الآخر إلى الدول الأعضاء. ويتضمن هذا التقرير هذه التوصيات وعرضاً موجزاً للنقاشات التي دارت حول كل بند من بنود جدول أعمال الدورة.

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	2-1	.....مقدمة
<u>الفصل</u>		
3	5-3	..... أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها العشرين
3	4	..... ألف- التوصيات الموجهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا
4	5	..... باء- التوصيات الموجهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا
5	32-6	..... ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة
5	11-6	..... ألف- قضايا المتابعة
6	23-12	..... باء- النقل واللوجستيات وخطة التنمية المستدامة لعام 2030
10	29-24	..... جيم- مبادرة الحزام والطريق والمنطقة العربية
11	30	..... دال- موعد ومكان انعقاد الدورة الحادية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات ...
12	31	..... هاء- ما يستجد من أعمال
12	32	..... واو- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها العشرين
12	39-33	..... ثالثاً- تنظيم الدورة
12	33	..... ألف- المكان وتاريخ الانعقاد
12	35-34	..... باء- الافتتاح
12	36	..... جيم- الحضور
13	37	..... دال- انتخاب أعضاء المكتب
13	38	..... هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى
13	39	..... واو- الوثائق
<u>المرفقات</u>		
14		..... المرفق الأول- قائمة المشاركين
16		..... المرفق الثاني- قائمة بالوثائق

## مقدمة

1- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها العشرين عملاً بقرار الإسكوا 213 (د-19) المؤرخ 7 أيار/مايو 1997 بشأن إنشاء لجنة للنقل في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، والذي أقره المجلس الاقتصادي والاجتماعي في قراره 1997/11 المؤرخ 18 تموز/يوليو 1997؛ وتنفيذاً لقرار الإسكوا 229 (د-21) المؤرخ 11 أيار/مايو 2001 بشأن تواتر دورات لجنة النقل.

2- ويتضمن هذا التقرير عرضاً للتوصيات التي خلصت إليها اللجنة في ختام دورتها، ولأبرز النقاط التي أثّرت في المناقشات.

## أولاً- التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها العشرين

3- في ختام دورتها العشرين، رحبت لجنة النقل واللوجستيات بالتقدم الذي أحرزته الأمانة التنفيذية للإسكوا في تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها التاسعة عشرة. واعتمدت اللجنة مجموعة من التوصيات، بعضها موجه إلى الدول الأعضاء في الإسكوا والبعض الآخر إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا.

### ألف- التوصيات الموجهة إلى الدول الأعضاء في الإسكوا

4- وجّهت لجنة النقل واللوجستيات التوصيات التالية إلى الدول الأعضاء في الإسكوا:

(أ) الاستفادة مما تقدمه الإسكوا من وثائق وأنشطة حول التطورات الكبرى في قطاع النقل واللوجستيات لتطوير أداء القطاع وتعظيم دوره في التنمية المستدامة؛

(ب) التأكيد على ضرورة إيجاد التوازن المناسب بين ما يبذل لتطوير مشاريع البنية التحتية للنقل من ناحية، وتحديث وتطوير سياسات النقل من ناحية أخرى، بما يعزز التكامل في جهود تطوير قطاع النقل واللوجستيات؛

(ج) العمل على تيسير التجارة عن طريق تبسيط الإجراءات بحسب الإمكان، لا سيما باستخدام التقنيات الحديثة، وذلك لتخفيض تكاليف التجارة بما يسهم في تعزيز القدرة التنافسية للبلدان؛

(د) التفاعل مع قضايا تحرير تجارة خدمات النقل على الصعيد الإقليمي من خلال اتفاقية تجارة تحرير الخدمات بين الدول العربية، خصوصاً في مجال النقل البحري لما لذلك من أثر على رفع كفاءة النقل البحري على المستوى الإقليمي بشكل عام، لمواجهة التحديات الخارجية لهذا القطاع؛

(هـ) الاستمرار في دراسة الآثار المتوقعة للتغيرات التكنولوجية على قطاعات النقل المختلفة وفي وضع الاستراتيجيات اللازمة للتعامل معها والاستفادة منها، وتعميم الدراسات والتجارب الناجحة؛

(و) الاستمرار بمتابعة تنفيذ أهداف التنمية المستدامة ذات الصلة بالنقل واللوجستيات على المستوى الوطني والاستفادة من خبرات الإسكوا في هذا المجال بحسب الحاجة؛

(ز) الاستفادة من دليل الإسكوا الإرشادي حول أنظمة إدارة السلامة على الطرق من أجل إنشاء أو تفعيل نُظُم وطنية لإدارة السلامة المرورية، قادرة على وضع سياسات كفيلة بتحسين السلامة المرورية ووضع الاستراتيجيات وخطط العمل ومتابعة تنفيذها؛

(ح) الاستفادة مما يتيح صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية من فرص لتمويل المشاريع التي تسهم في تحسين السلامة المرورية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، بالتنسيق مع الأمانة التنفيذية للإسكوا وفقاً للأولويات الإقليمية لإدارة السلامة المرورية في البلدان العربية؛

(ط) العمل على تأمين مشاركة في المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق المزمع عقده في ستوكهولم، يومي 19 و20 شباط/فبراير 2020، بوفود مشتركة من كافة القطاعات المعنية.

#### باء- التوصيات الموجَّهة إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا

5- وجَّهت لجنة النقل واللوجستيات التوصيات التالية إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا:

(أ) الاستمرار في متابعة المستجدات العالمية التي تؤثر على قطاع النقل واللوجستيات ودراسة آثارها وتبعاتها على الدول العربية، وخاصة مبادرة الحزام والطريق، والسياسات التجارية العالمية، والتطورات التكنولوجية والرقمية؛

(ب) مواصلة العمل على بناء الشراكات مع المنظمات الدولية والإقليمية، والمجتمع المدني والمؤسسات الأكاديمية العاملة في مجال النقل واللوجستيات، وتطوير برامج مشتركة معها لخدمة الدول العربية في بلورة السياسات وتنفيذها؛

(ج) تكثيف أنشطة التعاون الفني الموجَّهة للدول الأعضاء، من خلال تبادل التجارب الناجحة وأفضل الممارسات والجولات الدراسية، لتعزيز قدراتها على تنفيذ متطلبات تسهيل التجارة، وإدارة السلامة المرورية، وتعزيز دور النقل واللوجستيات في التنمية، في حدود الإمكانيات والموارد المتاحة لذلك؛

(د) الاستمرار في دعم بناء قدرات الدول العربية على متابعة ورصد التقدم في تنفيذ مقاصد أهداف التنمية المستدامة المتصلة بالنقل؛

(هـ) استكمال تنفيذ مشروع المنصة الإلكترونية لمتابعة ورصد التطورات المتعلقة بتنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل بين الدول العربية (إتساس)؛

(و) عقد اجتماع تنسيقي للدول العربية بالتعاون مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، كما جرت العادة، على هامش المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق المزمع عقده في ستوكهولم، يومي 19 و20 شباط/فبراير 2020.

## ثانياً- مواضيع البحث والمناقشة

### ألف- قضايا المتابعة

1- تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها التاسعة عشرة (البند 4 من جدول الأعمال)

6- قدّم ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2019/3](#)، عرضاً تناول فيه أولاً التقدّم المحرز في أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات، فاستعرض ثلاث دراسات وضعتها الإسكوا حول تكاليف التجارة في المنطقة العربية، ومبادرة الحزام والطريق، وسلامة المرور وتحديات التنمية المستدامة في المنطقة العربية. وأشار إلى تعدد إعداد تقرير عن التقدّم المحرز في تنفيذ مكوّنات نظام "إتساس" لعدم تلقي الأمانة التنفيذية ما يكفي من ردود الدول الأعضاء في هذا المجال. وتطرّق ثانياً إلى أنشطة التعاون الفني من ورش عمل وطنية وإقليمية. واستعرض ثالثاً تنفيذ توصيات لجنة النقل إلى الأمانة التنفيذية في دورتها السابقة.

7- وفي معرض النقاش، اقترح ممثل العراق زيادة أيام الدورة التدريبية لجهات التنسيق الوطني حول مشروع نظام المعلومات الجغرافية، أو إعادة تنظيمها للإلمام بكافة التفاصيل ذات الصلة. واقترح تسمية منسق وطني للجنة النقل واللوجستيات ينسّق مع الجهات المعنية بهذا المجال في بلده ليتمكن من إعداد التقرير المطلوب عن تطور قطاع النقل واللوجستيات وإرساله إلى الأمانة التنفيذية. واقترح ممثل عُمان أن تضع الإسكوا هيكل تقرير موحد يحدّد البيانات المطلوبة وتلتزم به الدول للحؤول دون إعداد تقارير عامة. وطلب ممثل لبنان إلى الإسكوا إعداد دراسات تقترح حلولاً للمشاكل الآتية التي تطرأ على قطاع النقل واللوجستيات في المنطقة بسبب الأزمات داخل البلد الواحد أو فيما بين البلدان والتي تستدعي إقفال الحدود فيما بينها. وتطرّق إلى ارتفاع رسوم الترانزيت بين بلدان المنطقة إلى حد يتجاوز أحياناً الرسوم التي تفرضها بلدان غير عربية. ودعا إلى فصل الاقتصاد والتجارة بين البلدان العربية عن المشاكل السياسية. واستعرض رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري أنشطة الأكاديمية وفروعها في الدول العربية، ومجالات اختصاصها وأعرب عن استعدادها للتعاون مع الإسكوا.

8- وفيما يتعلق بدراسة الإسكوا حول تكاليف التجارة في المنطقة العربية، اقترح الدكتور خالد السقطي من الأكاديمية العربية، تحليل تكاليف التكامل بين أنماط النقل لخدمة التجارة. وفي إطار اتفاقية التير لتيسير حركة تجارة الترانزيت، اقترح تنظيم ورشة أو إعداد ورقة بحثية عن كيفية استفادة الدول العربية من دول أخرى عربية أو غير عربية انضمت إلى الاتفاقية. وفيما يتعلق بالوثيقة حول التحول إلى الاقتصاد الرقمي وأثره على قطاع النقل واللوجستيات، اقترح دراسة تأثير الاقتصاد الأخضر القائم على كيفية تقليل كلفة العوادم الناتجة من قطاع النقل عن طريق استخدام الاقتصاد الرقمي. وأشارت ممثلة جامعة الدول العربية إلى مشكلة عدم تنفيذ الاتفاقيات الكبرى بسبب عدم انضمام بعض الدول العربية إليها. وإزاء التدهور الذي تعاني منه المنطقة ولا سيما في البنى الأساسية، وإنفاق أموال طائلة في إطار اتفاقيات لم تنفذ بعد، ونظراً إلى ضرورة موافقة الرؤساء والزعماء للمضي قدماً بالاتفاقيات، دعت إلى تكثيف التعاون، ولا سيما من خلال اللجان الفنية لإيصال الصوت العربي.

9- وفي معرض الرد، أشار ممثل الأمانة التنفيذية إلى أن الإسكوا ستأخذ في الاعتبار مسألة زيادة أيام الدورة التدريبية حول مشروع نظام المعلومات الجغرافية، وأوضح أنها تُعدّ لدورة تدريبية جديدة ستُعقد في 18 و19 كانون الأول/ديسمبر 2019 بالتعاون مع البنك الإسلامي للتنمية. وبالنسبة إلى وضع هيكلٍ موحدٍ للتقارير، نوّه

بالتقارير التي قدمتها الدول الأعضاء ومن ضمنها تقرير عُمان، معتبراً أنها ممتازة، شارحاً في الوقت نفسه أنها اعتبرت عامة لأنها لم تتطرق إلى موضوع التقدم في تنفيذ مكونات نظام "إتساس". وأشار إلى استبيان مفصل لتنفيذ مكونات النظام يُرسل كل عام إلى الدول الأعضاء مع خطاب الدعوة إلى إعداد التقارير. أما بالنسبة إلى تسمية منسقين وطنيين للجنة النقل واللوجستيات فهذا الموضوع يبيّن به الوزراء المعنيون، ولا سيما أن لكل دولة نمطاً خاص بها في التواصل، وما من صيغة واحدة تلبي احتياجات الجميع.

10- أما عن موضوع النزاعات، فقد وضعت الإسكوا دراستين عن أثر النزاعات على النقل والتجارة في المنطقة العربية بناءً على الوضع في الجمهورية العربية السورية، تطرقت إلى النتائج المتباينة لبديل النقل البحري. وكانت بصدد إعداد دراسات أخرى لكنها لم تتمكن من إنجازها لصعوبة الحصول على بيانات بسبب الوضع الأمني في البلدان المستهدفة. وأوضح أن لجنة النقل واللوجستيات تخصص ورشة عمل في كل دورة من دوراتها لموضوع معين. وقد تناولت هذه الورشة في الدورة الثامنة عشرة للجنة موضوع اتفاقية التير واتفاقيات دولية أخرى ذات صلة بالنقل وأهمية انضمام الدول العربية إليها. وفي موضوع الاقتصاد الأخضر والنقل، عقدت الإسكوا مؤخراً اجتماع خبراء حول إدراج قضايا تغيير المناخ ضمن التخطيط الاستراتيجي للدول العربية، وأشار إلى ورقة عمل عن دور النقل في إحداث تغييرات مناخية. ونظراً لأهمية الاقتصاد الرقمي، تعمل الإسكوا على إعداد ورقة في هذا المجال ستعرض ملامحها في اليوم الثاني من هذه الدورة. ونوه بالتعاون مع الأكاديمية العربية وبدورها الحيوي في هذا المجال.

## 2- التطورات في مجال النقل واللوجستيات في البلدان العربية: مُداخلات الدول (البند 5 من جدول الأعمال)

11- قدّم عددٌ من مندوبي الدول الأعضاء لمحة عن آخر التطورات في قطاع النقل واللوجستيات في بلدانهم، وعمّا نُفِّذ فيها من التوصيات الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات في دورتها التاسعة عشرة.

## **باء- النقل واللوجستيات وخطة التنمية المستدامة لعام 2030**

### 1- حلقة النقاش الأولى: سلامة المرور والتحديات المرتبطة بعقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2020-2011 (البند 6 من جدول الأعمال)

12- استهلّ ممثل الأمانة التنفيذية حلقة النقاش الأولى المنعقدة في إطار أعمال الدورة العشرين للجنة النقل واللوجستيات بعرضٍ للورقة الخلفية التي أعدتها الإسكوا لهذا الغرض (E/ESCWA/C.5/2019/CRP.1). فاستعرض وضع السلامة المرورية في البلدان العربية مقارناً بين عدد من المؤشرات التي تتعلق بعدد وفيات المرور، بعضها وطنية وبعضها حسب تقديرات منظمة الصحة العالمية، لافتاً إلى الفوارق بينها. وتطرق إلى تطور أعداد وفيات المرور من خلال مقارنة بين بعض البلدان العربية، ليخلص إلى أن هذه الأعداد زادت بنسبة 6 في المائة بين عامي 2010 و2016، ما يعني أن أهداف عقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2020-2011 لم تتحقّق. ثم انتقل إلى إدارة السلامة المرورية ومدى تحقيق الهيكلية العامة للنظام الوطني لإدارة السلامة المرورية التي وُضعت بناءً على دراسة أفضل الممارسات في إدارة السلامة المرورية في البلدان المتقدمة. وقد بيّن المسح الذي أجرته الإسكوا في جميع البلدان العربية في عام 2018، ضرورة بذل المزيد من الجهود لتفعيل هذه الهيكلية بشكل يحقق نتائج. ودعا إلى تيسير تشخيص وضع السلامة المرورية في البلدان من خلال بناء قاعدة بيانات رقمية لنتائج صدمات المرور كوسيلة لا غنى عنها لتجميع البيانات وتحليلها ورسم السياسة المناسبة على ضوءها لوضع السلامة المرورية في البلد.

13- وأشار إلى أن مذكرة الأمين العام للأمم المتحدة حول تحسين السلامة المرورية في العالم لم تلاحظ تحسناً ملموساً في تنفيذ عقد العمل في جميع بلدان العالم، ودعت إلى التفكير بتمديد الموعد المستهدف حتى عام 2030. وتطرق إلى صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية الذي أنشئ لمساعدة البلدان المتوسطة والمنخفضة الدخل في الحد من عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن صدمات المرور، وإلى دور الإسكوا التي تترأس لجنته الإدارية في مساعدة البلدان في وضع مشاريع يمكن أن تحقق نتائج سريعة، للحصول على تمويل. وختم باستعراض المؤتمرات الوزارية العالمية للسلامة المرورية التي سيعقد ثالثها في ستوكهولم في شباط/فبراير 2020، ودعا إلى المشاركة فيه على المستويات الوزارية، ولا سيما أنه سيرسم خارطة الطريق لمعالجة السلامة المرورية في العالم خلال العشرية القادمة، وإلى الاستفادة من دور الإسكوا في تنسيق المشاركة.

14- وفي معرض النقاش، أوضح ممثل موريتانيا وجود هيئات معنية بإدارة السلامة المرورية في بلده لم تُذكر في نتائج المسح عن هيكلية النظام الوطني لإدارة السلامة المرورية، وعدد بعض الإنجازات في هذا المجال. ورأى ممثل المملكة العربية السعودية أن بلده حقق إنجازات كبيرة في السلامة المرورية منذ عام 2016، ولا سيما في إطار خطة المملكة 2020-2030. وشدد على الدور الحاسم للتكنولوجيا في هذا التغيير الإيجابي، داعياً الدول الأعضاء إلى الأخذ بتجربة المملكة. وأشارت ممثلة المغرب إلى مشكلة عدم الاتساق بين الإحصاءات الوطنية وإحصاءات المنظمة العالمية للصحة، وأشارت إلى أن المغرب يعمل على تدارك هذه المسألة. وأوضح ممثل لبنان أن تخفيف الحوادث يمكن أن يكون من خلال التأهيل، وسن القانون المناسب، وعدم التساهل في التطبيق، واستخدام التقنيات الحديثة، وفرض غرامات عالية على المخالفين. وأشار ممثل عُمان بدوره إلى مشكلة الإحصائيات التي تنتهي في عام 2016، وتمنى لو أن العرض أوضح الأسباب الرئيسية لعدم تحقيق أهداف عقد العمل. وبيّن بالأرقام انخفاض الحوادث والإصابات والوفيات بين عامي 2018 و2019 في السلطنة، نتيجة لتفعيل خطة النقل العام فيها.

15- وطلب ممثل السودان أن تراعي تقارير الإسكوا أحدث البيانات المتوفرة. وأوضح ممثل الأردن أن اللجان الفنية للسلامة المرورية في بلده قد شكّلت بعد تاريخ الاستبيان الذي أعدته الإسكوا. أما في قضية إدارة السلامة المرورية واعتماد الهيكلية الافتراضية، فالمشكلة تكمن في التوفيق بين السياسة والتطبيق. وأشار ممثل العراق إلى ضيق الوقت المتاح من تاريخ استلام كتاب الأمانة التنفيذية إلى تاريخ الإجابة. ودعا إلى فرض عقوبات مدنية على مخالقات السير. وطلب ممثل فلسطين التركيز على زيادة التوعية بالسلامة المرورية، مشيراً إلى إشكالية التساهل القضائي في المخالفات المرورية، وعدد بعض الإنجازات في بلده. واقترح الدكتور خالد السقطي من الأكاديمية العربية إيجاد تعريف موحد للسلامة المرورية، لأن غياب هذا التعريف هو أحد أسباب عدم استجابة الدول، ولا سيما أن السلامة المرورية يمكن أن تعني، حسب كل بلد، البنية التحتية، أو البنية فوقية، أو عدد الحوادث، أو من يقود المركبة، أو غير ذلك.

16- وفي معرض الرد، تمنى ممثل الأمانة التنفيذية لو أن المعلومات عن موريتانيا قد أرسلت إلى الإسكوا لتحديث الجدول بها، ودعا ممثل موريتانيا إلى الإجابة على أسئلة المسح عبر الإنترنت. وأشار إلى التفاوت الكبير بين البيانات الوطنية المرفوعة إلى منظمة الصحة العالمية والتقديرات الخاصة عن هذه البلدان التي وضعتها المنظمة. ولتصحيح هذا الوضع لدى منظمة الصحة العالمية، يجب أن تلاحظ السجلات الوطنية الحيوية سبب الوفاة لما لا يقل عن 80 في المائة من حالات الوفاة المسجلة فيها. ورداً على المملكة العربية السعودية، أشار إلى أن عام 2016 انطبق على جميع البلدان. وأوضح أن مؤتمر ستوكهولم سينتاول الأسباب التي حالت دون تنفيذ عقد العمل. أما سبب اعتماد سنة 2016 كسنة مرجعية فذلك لأن التقرير العالمي لمنظمة الصحة العالمية الصادر في عام 2018 قد اعتمدها باعتبارها السنة التي توفرت فيها بيانات عن جميع بلدان العالم. أما بالنسبة إلى العراق، فما وصل من وزارة الداخلية العراقية ليس مشاريع قابلة للتمويل من صندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية

بل قائمة بالطلبات غير قابلة للتمويل وفق معايير الصندوق. وفي ما يتعلق بتوحيد التعريفات، نوّه بأن الوثيقة المعروضة تتضمن جميع المعلومات المطلوبة، لافتاً إلى أن دليل الإسكوا الإرشادي المقترح حول إدارة أنظمة السلامة المرورية يتطرق بالتفصيل إلى التعاريف وإلى تحديد وظائف كل جهة من الجهات.

## 2- التكاليف التجارية في المنطقة العربية (البند 7 من جدول الأعمال)

17- قدّم ممثل الأمانة التنفيذية، بالاستناد إلى الوثيقة E/ESCWA/C.5/2019/4، عرضاً حول التكاليف التجارية في المنطقة العربية، ركّز فيه على أربعة محاور: مجموعات البلدان، ودراسة حالة الأردن، والتحليل القطاعي للتكاليف التجارية، والتكاليف التجارية القطاعية في البلدان العربية – حالة الأردن. فبيّن بالأرقام إجمالي التكاليف التجارية في المنطقة العربية بالمقارنة مع مناطق أخرى، وتكاليف الصادرات العربية البنينية على صعيد فرادى البلدان ومجموعات البلدان. وخُصّص إلى عددٍ من التوصيات التي تسهم في خفض التكاليف التجارية المرتفعة في معظم البلدان العربية تحقيقاً لمزيد من التكامل على صعيد الاقتصادين العالمي والإقليمي.

18- وفي معرض النقاش، ركّز ممثل لبنان على أهمية تعريف مصطلح اللوجستيات الذي لا يقتصر على النقل بل يشمل كل ما يتضمن سلسلة إمداد معينة، مشدداً على أن العنصر الأهم في اللوجستيات هو إنجاز العمل المطلوب بأسرع ما يمكن وبأقل كلفة. ودعا إلى تخفيض الكلفة لتعزيز القدرة على التنافس من خلال تطبيق الأساليب اللوجستية الحديثة وزيادة الشفافية ومكافحة الفساد، مشدداً على أهمية تطبيق العوامل الخمسة لمايكل بورتر لخلق ميزة تنافسية لقطاعات النقل العربي ولا سيما الموانئ. وأشار ممثل الأكاديمية العربية إلى أن الدول العربية تتحمل نسبة 35 في المائة إضافية على الكلفة الفعلية لصادراتها أو وارداتها عن باقي دول العالم. وطلب إعداد مصفوفة تحليلية لصادرات الدول الأعضاء و وارداتها لأن كل نوع من أنواع التجارة له نمط نقلٍ مختلف، وبالتالي كلفة نقلٍ مختلفة. وأشار ممثل الأردن إلى أن الدراسة لم تحدّد نمط المسافات، ولم تصنّف التكاليف حسب الجمارك أم الميناء أم النقل لمعرفة مصدر الكلفة المرتفعة، ولم تتطرق إلى موضوع الاتفاقيات الجمركية وتأثيرها على خفض التكاليف. وسأل ممثل السودان عن السبب في اختيار بيانات الفترة 2000-2015.

19- وتطرّق ممثل العراق إلى مشاكل داخلية في تنفيذ المشاريع ولا سيما لجهة تحديد الجهة المسؤولة عن التنفيذ، طالباً من الإسكوا تحديدها في سياق المشاريع المطروحة. وركّز ممثل اليمن على ظروف الحرب في بلده وتأثيرها على رفع التكاليف ولا سيما في ظل تدمير البنى التحتية وفرض الخوات، وتعطيل مؤسسات الدولة. فالسلامة المرورية ليست أولوية في الظروف الراهنة ولا سيما أن الطرقات شبه معدومة. وسأل ممثل موريتانيا عن سبب اعتبار بلده في صدارة البلدان التي ترتفع فيها تكاليف الصادرات والواردات، مشيراً إلى أن عوامل عدة يجب أن تحوّل دون ذلك على غرار موقعها الاستراتيجي ونظامها الليرالي وتوقيعها على معظم الاتفاقيات التجارية. ورأى ممثل المملكة العربية السعودية أن التوصيات التي تخُصّص إليها الدراسة عامة واقترح استبدالها بتوصيات أكثر دقة للاستفادة منها بشكل أكبر. وسأل ممثل عُمان عما إذا كانت الدراسة تستند إلى التكاليف التي قدمها كل بلد من الدول الأعضاء استجابة إلى طلب الإسكوا خلال الدورة الماضية.

20- وفي معرض الرد، أثنى ممثل الأمانة التنفيذية على كلام ممثل لبنان. وأشار إلى اعتماد منهجية واحدة في التحليل لجميع بلدان العالم، مؤكداً أن لكل منتج خصائصه وتحدياته، وأن الجزء الثاني من الدراسة سيُعنى بتقدير تكاليف اللوجستيات، داعياً الأكاديمية إلى المشاركة في إعداده. ورداً على ممثل موريتانيا، بيّن أن المشكلة تكمن في كفاءة الإجراءات وارتباط البلد بشبكات النقل العالمية وليس بالموقع الجغرافي. وأكد أن نسبة 35 في المائة الإضافية وفقاً لتقديرات البنك الدولي صحيحة ما يعني أن الفرصة متاحة أمام المنطقة لتخفيض التكاليف



بهذه النسبة. وأكد أن الأمانة التنفيذية منفتحة على مقترحات المصفوفة والتوصيات. ورداً على ممثل السودان أشار إلى أن الفترة 2000-2015 هي التي تتوفر عنها بيانات في قواعد البيانات العالمية بالنسبة إلى تكاليف التجارة. أما تحديد الجهة المسؤولة عن تسهيل التجارة، فهو من المعضلات في جميع البلدان وليس في العراق وحسب، بالإضافة إلى مشكلة الفساد المستشري المسؤول عن نسبة قد تصل إلى 70 في المائة من التكاليف.

### 3- التحول إلى الاقتصاد الرقمي وأثره على قطاع النقل واللوجستيات (البند 8 من جدول الأعمال)

21- تناول ممثل الأمانة التنفيذية موضوع التحول إلى الاقتصاد الرقمي وأثره على قطاع النقل واللوجستيات في المنطقة العربية من خلال عرض مشروع دراسة فنية ستُعدّ في عام 2020 بالتعاون بين شعبة التكامل والتنمية الاقتصادية وشعبة التكنولوجيا من أجل التنمية في الإسكوا. والهدف من هذا العرض الذي يقع في أربعة أقسام هو إطلاع ممثلي الدول على مشروع الدراسة والعمل بتوجيهاتهم لجهة إضافة مواضيع أخرى إليها. قدم القسم الأول موجزاً تاريخياً عن الاختراعات التكنولوجية وتأثيرها على قطاع النقل. واستعرض وثائقياً بيّن أن الشركات العشر في العالم التي تحقق أعلى نسب من الأرباح هي حالياً شركات تتعامل مع الرقميات، ليخلص إلى أن الاقتصاد الرقمي، بما يتضمن من ابتكارات في مجال قطاع تكنولوجيا المعلومات والمنصات الرقمية في التجارة والخدمات الرقمية يرسم ملامح المستقبل. وتطرّق في القسم الثالث إلى محركات التغيير العشرة التي ترسم مستقبل الاقتصاد الرقمي في فترة الخمسة عشر عاماً القادمة. وشرح التكنولوجيات الرقمية الحديثة أو التوائم الخمسة: الذكاء الاصطناعي، وإنترنت الأشياء، والبيانات الضخمة، والحوسبة السحابية، والسلسلة المغلقة، التي تعمل متداخلة فيما بينها لخلق آفاق تؤثر على قطاع النقل، تمهيداً لأتمتته الكاملة المتوقعة. وختم العرض بالتحديات التي تواجه التحول الرقمي في قطاع النقل واللوجستيات وأبرزها رفع الوعي في المجتمع العربي بضرورة مواكبة هذه التطورات وما سنتطوي عليه من انقراض مهني وبروز مهني جديد.

22- وفي معرض النقاش، أكد ممثل العراق على أن نجاح التجارة الرقمية في البلدان المتقدمة مرتبطاً بالمصادقية والشفافية، وبجودة عناصر هذه التجارة من إنترنت وكهرباء وجهات رقابة وخبرة وغير ذلك، مشيراً أن البلدان العربية تواجه مشكلة في هذه العناصر. ودعا ممثل لبنان إلى توصية جميع البلدان الأعضاء بحضور اجتماعات لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية التي تناقش حالياً مستوى الأتمتة المطلوب لأخذ رأي البلدان واحتياجاتها في الاعتبار. وطلب ممثل موريتانيا أن تأخذ الدراسة في عين الاعتبار المشاكل الإنسانية التي يمكن أن تطرأ جرّاء هذا التقدم التكنولوجي ولا سيما مشكلة البطالة. ودعت ممثلة جامعة الدول العربية إلى تنظيم ورش عمل قبل الدخول في عمق الدراسة على سبيل مواكبة التطور. واستفهمت عن الفرق بين قاعدة بيانات النقل للإسكوا والبوابة الإلكترونية لنقل التجارة التي كلّف مجلس وزراء النقل العرب الأكاديمية بإجرائها بتمويل من البنك الإسلامي، منعاً للتكرار.

23- وفي معرض الرد، رحّب ممثل الأمانة التنفيذية باقتراح ممثلة جامعة الدول العربية حول ورش العمل للدراسة. وشرح أن الإسكوا تبني نظام معلومات جغرافية للبنى التحتية لا يمكن اعتباره تحديداً كقاعدة بيانات للتجارة والنقل، داعياً إلى التنسيق مع الجامعة لتحقيق التكامل بين المشروعين. واعتبر أن كل الأفكار المقترحة قابلة للنقاش ما دامت الدراسة لم تُنجز بعد. وطلب من ممثلي الدول الأعضاء موافاة الأمانة التنفيذية بأي توصيات محددة كتابياً.

## جيم- مبادرة الحزام والطريق والمنطقة العربية

### حلقة النقاش الثانية: مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟ (البند 9 من جدول الأعمال)

24- استهلَّ ممثل الأمانة التنفيذية حلقة النقاش الثانية المنعقدة في إطار أعمال الدورة العشرين للجنة النقل واللوجستيات بعرضٍ للورقة الخلفية التي أعدتها الإسكوا لهذا الغرض (E/ESCWAC.5/2019/CRP.2). فعرّف بالمبادرة التي سيكون لها وَقْعٌ كبير على التجارة، من خلال تخفيض زمن النقل بين الصين ودول العالم، بما يؤثر على تكاليف التجارة وحجمها. وتوقف عند الحرب الاقتصادية بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، التي ستؤثر ارتداداتها على المنطقة العربية. ثم تناول وضع المنطقة العربية مبيّناً أن أبرز ما يربطها بالعالم هو الطاقة. فمساهمة المنطقة بسيطة في التجارة العالمية، تقل عن 2 في المائة من الإنتاج السلعي باستثناء الطاقة، ولا تتعدى 3 في المائة من تجارة العالم في الخدمات. لكن مع توجُّه العالم إلى مصادر الطاقة البديلة والمتجدِّدة سيتأثر سوق الطاقة مع مرور الزمن. وتطرَّق إلى الآثار الاقتصادية والتجارية للمبادرة على المنطقة، مشيراً إلى عددٍ من الاتفاقيات الموقَّعة مع الصين، مذكِّراً أن الممرات التجارية للمبادرة لا تمرُّ بأي دولة عربية. وتقوم العلاقة مع الصين على تصدير الطاقة إليها واستيراد السلع منها.

25- وتناول موقف الأمم المتحدة الإيجابي من المبادرة، باعتبارها تعزِّز التعاون الدولي وتحقيق أهداف التنمية المستدامة، منبهاً إلى الآثار السلبية وأبرزها الوقوع في فخ الديون نتيجة تنفيذ المشاريع المختلفة. وختم بتوصية إلى المنطقة العربية والإسكوا وجميع المنظمات الإقليمية، دعا فيها إلى إجراء تقييم دقيق لانعكاسات هذا المشروع على المنطقة ككل من جهة، وعلى فرادى الدول العربية من جهة أخرى، وتحديد أين يجب التوضع منه، ولا سيما أن الوضع في بعض الدول يسمح لها بالمشاركة في المبادرة أكثر من غيرها. ودعا إلى التعامل مع المبادرة ككتلة واحدة ذات موقف موحد، بما يؤدي إلى تحقيق مكاسب أكثر. وفي ختام العرض، طلب ممثل الأمانة التنفيذية من جميع ممثلي وممثلات الدول الأعضاء المشاركة في حلقة النقاش.

26- وقدّمت ممثلة جامعة الدول العربية عرضاً سلّطت فيه الضوء على اهتمامات الأمانة العامة في موضوع التوفيق والتعاون بين دول العالم في مجالات التطوير والإنماء، ومن أهمها التعامل مع الصين بعد طرح المبادرة في عام 2013. والأمانة حريصة على عقد منتدى سنوي للتعاون العربي الصيني كمُنبرٍ لتوطيد العلاقات. وقد وقَّع الجانبان الخطة التنموية العشرين لمنتدى التعاون العربي الصيني للفترة 2014-2024 بهدف تعميق العلاقات والتعاون الاستراتيجي في كافة المجالات التجارية والاستثمارية والمالية، وتذليل العقبات لإنشاء منطقة التجارة الحرة بين الصين وبلدان مجلس التعاون الخليجي، تمهيداً لإنشاء منطقة التجارة الحرة بين الصين والدول العربية. ومن الأهداف أيضاً تعزيز التعاون في مجالات البنى التحتية والسكك الحديدية والموانئ والطيران والاتصالات والإنشاء، وفي مجالات ثقافية وعلمية وتكنولوجية وزراعية. وقد اعتمد الجانبان برنامج تنفيذي مرحلي كل عامين لمتابعة التنفيذ. وبيّنت ممثلة جامعة الدول العربية بالأرقام ارتفاع حجم التبادل بين الجانبين. وأشارت إلى مبادرة أطلقها مجلس وزراء النقل العرب في هذا الشأن في عام 2017، وكُلِّف في إطارها الأكاديمية العربية بالتعاون والتنسيق مع الأمانة العامة لعقد منتدىٍ لتحديد أثر طريق الحرير وإيجاد فرص استثمارية بين الدول العربية والصين في قطاعات النقل البحري والطرق والسكك الحديدية. وجرى تشكيل مجموعة عمل كُلفت بتحديد المشاريع الحالية والفرص الاستثمارية مع الصين في مجال النقل البحري بهدف الوصول إلى رؤية عربية موحدة غير تنافسية للمشاريع الاستثمارية وعرضها على الصين لجذب المزيد من الاستثمارات، وتحقيق أقصى استفادة من المبادرة. وقد وجَّهت الأمانة العامة رسائل إلى البلدان العربية للمشاركة لكنها لم تتلقَ رداً إلا من ثلاث دول، ما يوحي بتوجُّه فرادى الدول العربية إلى تنسيق ثنائي مع الصين.

27- ثم قدم الدكتور خالد عبد الله السقطي، عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عرضاً حُلّل فيه بالأرقام التجربة الصينية وأثارها على الدول العربية. وركز العرض على ستة محاور. فبدأ بتعريف المبادرة وتحديد ركائزها الثلاث، أي سيادة النمو الاقتصادي للصين، وتلبية احتياجاتها من الواردات، وخلق شبكة لتوزيع المنتجات على العالم. ثم أجرى تحليلاً للمبادرة من منظور لوجستي مركزاً على عنصري الاستثمار والتمويل، ليخلص إلى أن الهدف هو الربط والتعاون بين ستة تجمعات اقتصادية. ثم حُلّل بالأرقام معنى المبادرة بالنسبة إلى بلدان العالم، مُظهراً من خلال مجموعة من الرسوم البيانية القطاعات المستهدفة من المبادرة، وعدّد المشاريع في بعض الدول وقيمتها ووضعها من حيث التنفيذ، وإجمالي التجارة بين الصين والدول العربية. وتوقف عند عددٍ من خصائص الدول العربية التي جعلت الصين تتوجه إليها، ولا سيما موقعها اللوجستي من خلال إشرافها على العديد من الممرات المائية وامتدادها بين قارتي آسيا وأفريقيا. وتطرّق إلى مخاطر المبادرة على الدول العربية ومنها ضغوط الديون، ليختم عرضه بتحديد فرص استفادة الدول العربية منها في حال كان لا بد من التعاون في الوقت الحالي.

28- وفي معرض النقاش، عرض ممثل لبنان لمحة تاريخية عن الصين على سبيل الاستفادة من تجربتها الإنمائية. واعتبر أن أهم متطلبات التعاون مع الصين هو توفير الإدارة اللوجستية السليمة، التي تؤدي إلى التخلص من الفاقد المالي والبشري والزمني، بالإضافة إلى ضبط التكاليف، وزيادة الكفاءة والجودة. ودعا إلى التعاون في إطار منظومة أقل خطورة، على أن تكون نقطة البداية قيام البلدان العربية بتحديد نوعية اقتصادها، مشدداً على أهمية تحقيق التكامل الإقليمي الاقتصادي قبل الدخول في أي مشروع. وطلب ممثل موريتانيا التركيز على الجودة في إطار التعاون مع الصين نظراً إلى إغراق الأسواق بمنتجات صينية رديئة. وطلب ممثل العراق تحديد ما إذا كانت الجهة المسؤولة عن حماية المستهلكين هي الصين أم البلد المستورد. وسأل عن المعيار الذي يحدد انضمام أو عدم انضمام بلد ما إلى المبادرة، أي كيفية الفصل بين المشاريع التي تُعتبر امتداداً للعلاقات والمصالح التجارية أم تلك التي تدخل في إطار المبادرة، وعن كيفية تحقيق تبادلٍ تجاري متكافئ بين الدول العربية والصين، ولا سيما أن ما تقدمه البلدان العربية من مواد خام للصناعات الكبيرة فيما عدا النفط، بسيط جداً.

29- وفي معرض الرد، أوضح الدكتور خالد عبد الله السقطي أن معيار الفصل لمعرفة ما إذا كان بلد ما قد انضم إلى المبادرة أو لا هو من خلال تحليل الاستثمارات الصينية. ذلك أن المشاريع ذات الصلة بالمبادرة تصب أغلبيتها في البنية التحتية المتعلقة بالنقل البحري أو السكك الحديدية وخطوط الأنابيب، وجميعها تقع على الحزام الاقتصادي أو الطريق البحري مهما كان الشريك. ورداً على سؤال ممثل العراق، أجاب أن الصين لا تُصنّع بمعيار واحد، وأن بعض الصناعات ممتازة. أما الجهة التي تحدد الجودة فهي السوق. وفي موضوع التكافؤ التجاري مع الصين، أشار إلى أن الإحصاء الذي حدّد أكبر 100 ميناء بحري عالمي، لم يلاحظ سوى خمسة موانئ عربية في مقابل 42 ميناءً صينياً. فمسألة التكافؤ غير مطروحة بعد، لا في الحجم ولا القيمة ولا الكمية. أما المطلوب حالياً فهو جذب الاستثمارات والتبادل التجاري ولو كان بسيطاً لتستفيد الدول قدر الإمكان، وعدم الاكتفاء بمشاريع البنى التحتية.

#### دال- موعد ومكان انعقاد الدورة الحادية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات (البند 10 من جدول الأعمال)

30- اقترح ممثل الأمانة التنفيذية للإسكوا عقد الدورة الحادية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات في مقر الإسكوا في بيروت في أواخر عام 2020، وقد تمت الموافقة على هذا المقترح.

**هاء- ما يستجد من أعمال**  
(البند 11 من جدول الأعمال)

31- لم تتقدم أي دولة بأي طلب في إطار هذا البند.

**واو- اعتماد توصيات لجنة النقل واللوجستيات عن دورتها العشرين**  
(البند 12 من جدول الأعمال)

32- عُرضت التوصيات المُستخلصة من المناقشات على ممثلي وممثلات الدول الأعضاء، وتُوقفت واعتمدت بعد إجراء التعديلات اللازمة. ويورد هذا التقرير التوصيات بصيغتها النهائية المعتمدة.

**ثالثاً- تنظيم الدورة**

**ألف- المكان وتاريخ الانعقاد**

33- عقدت لجنة النقل واللوجستيات دورتها العشرين في عمّان في 9 و10 كانون الأول/ديسمبر 2019.

**باء- الافتتاح**

34- افتتحت لجنة النقل واللوجستيات دورتها العشرين في عمّان، في 9 كانون الأول/ديسمبر، في الساعة الثالثة بعد الظهر. وألقى السيد محمد الأمين، رئيس إدارة السلامة المرورية في الجمهورية الإسلامية الموريتانية، كلمة نيابةً عن مكتب الدورة التاسعة عشرة للجنة، شكر فيها الأمانة التنفيذية على تنظيم أعمال الدورة، وتطرق إلى الإنجازات المُحققة منذ الدورة السابقة للجنة، وأهمها تلك التي تنضوي تحت تنفيذ توصيات اللجنة والدفع قُدماً بقضايا القطاع.

35- وألقى السيد محمد مختار الحسن، رئيس شعبة التكامل الاقتصادي والتنمية في الإسكوا، كلمة الأمانة التنفيذية. فركّز على الأهمية المتزايدة لقطاع النقل واللوجستيات، بالتوازي مع تطور التجارة الدولية، بهدف تلبية احتياجاتها، وعلى أثر التطورات التكنولوجية السريعة عليه. واستعرض أبرز المواضيع التي سنتناولها الدورة، وطلب من ممثلي الدول الأعضاء إبداء رأيهم في الخدمات الفنية التي تقدمها الإسكوا لمزيد من الاتساق مع احتياجات البلدان.

**جيم- الحضور**

36- شارك في الدورة العشرين للجنة النقل واللوجستيات مندوبون ومندوبات عن 12 دولة من الدول الأعضاء في الإسكوا. كما شارك فيها عددٌ من المنظمات الإقليمية والخبراء. وترد قائمة المشاركين والمشاركات في المرفق الأول لهذا التقرير.

### دال- انتخاب أعضاء المكتب

37- تنص المادة 18 من النظام الداخلي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا على ما يلي: "تتولى الدول الأعضاء رئاسة الهيئات الفرعية بالتناوب، وحسب الترتيب الأبجدي باللغة العربية المعمول به في الأمم المتحدة. وتنتخب تلك الهيئات سائر أعضاء مكاتبها ما لم تقرر اللجنة غير ذلك". وانتخبت اللجنة نائبين للرئيس ومقررًا من بين مندوبي الدول. وتولت الجمهورية العربية السورية رئاسة الدورة العشرين للجنة النقل واللوجستيات بعد أن تولت الجمهورية اليمنية رئاسة الدورة التاسعة عشرة، المنعقدة من 26 إلى 28 تشرين الثاني/نوفمبر 2018 وحتى تاريخ انعقاد الدورة العشرين للجنة النقل واللوجستيات في 9 كانون الأول/ديسمبر 2019. وتولت كل من الجمهورية الإسلامية الموريتانية وجمهورية السودان منصب نائب الرئيس، وتولت جمهورية العراق مهمة المقرر.

### هاء- جدول الأعمال ومسائل تنظيمية أخرى

38- أقرت لجنة النقل واللوجستيات في جلستها الأولى جدول الأعمال بصيغته المعروضة عليها في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2019/L.1](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_tcm774e0201.htm). ووافقت على تنظيم الأعمال المقترح المعروض عليها في الوثيقة [E/ESCWA/C.5/2019/L.2](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_tcm774e0202.htm).

### واو- الوثائق

39- ترد في المرفق الثاني لهذا التقرير قائمة الوثائق التي عُرضت على لجنة النقل واللوجستيات في دورتها العشرين.

المرفق الأول

قائمة المشاركين

ألف- الدول الأعضاء في الإسكوا

<u>الجمهورية اللبنانية</u> السيد أحمد تامر مدير عام ميناء طرابلس وزارة الأشغال العامة والنقل	<u>المملكة الأردنية الهاشمية</u> السيد فارس أبو دية مدير وحدة تسهيل النقل والتجارة وزارة النقل
<u>جمهورية مصر العربية</u> السيد علاء مصطفى كامل طه رئيس الإدارة المركزية وزارة النقل	<u>الجمهورية العربية السورية</u> السيد يوسف مسعود الشوم الوزير المستشار سفارة الجمهورية العربية السورية لدى المملكة الأردنية الهاشمية
<u>المملكة المغربية</u> السيدة زهراء خلفي مهندسة الدولة قسم التنسيق بين أنواع النقل وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء	<u>جمهورية السودان</u> السيد حمد محمد الشريف مدير عام الإدارة العامة للتخطيط والسياسات والبحوث وزارة النقل والطرق والجسور المنسق الوطني للمنصة الإلكترونية لنظام النقل المتكامل في الدول العربية
<u>المملكة العربية السعودية</u> السيد عبد المجيد بن موسى الطاسان نائب الرئيس المساعد للنقل البري الهيئة العامة للنقل	<u>جمهورية العراق</u> السيد علي أحمد محمود البارودي مدير شعبة التنسيق والتكامل الوطني والإقليمي وزارة النقل
السيد ناصر هادي صالح القحطاني مستشار التعاون الدولي الهيئة العامة للطيران المدني	السيدة شميم عبد الرحمن حسين مسؤولة وحدة التخطيط والدراسات وزارة النقل
السيد عبدالله بن أحمد العيدان إدارة التعاون الدولي وزارة النقل	<u>سلطنة عُمان</u> السيد أحمد بن سليمان اليعربي مدير دائرة النقل البري وزارة النقل
<u>الجمهورية الإسلامية الموريتانية</u> السيد محمد الأمين ولد المرابط مدير السلامة الطرقية وزارة التجهيز والنقل الإدارة العامة للنقل البري	<u>دولة فلسطين</u> السيد محمد حمدان نائب الرئيس التنفيذي للمجلس الأعلى للمرور وزارة النقل والمواصلات
<u>الجمهورية اليمنية</u> السيد صالح عبد الله أحمد الوالي مستشار وزير النقل قائم بأعمال رئيس هيئة النقل البري وزارة النقل	

باء- المنظمات الإقليمية والدولية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

السيد إسماعيل عبد الغفار  
رئيس الأكاديمية

السيد خالد جابر عبد الله السقطي  
عميد كلية النقل الدولي القاهرة، جمهورية مصر العربية

جامعة الدول العربية

السيدة دينا الظاهر  
مديرة إدارة النقل والسياحة

المرفق الثاني

قائمة بالوثائق

الرمز	البند	العنوان
E/ESCWA/C.5/2019/INF.1		مذكرة توضيحية
E/ESCWA/C.5/2019/L.1	3	جدول الأعمال المؤقت والشروح
E/ESCWA/C.5/2019/L.2	3	تنظيم الأعمال
E/ESCWA/C.5/2019/3	4	تنفيذ أنشطة برنامج عمل الإسكوا في مجال النقل واللوجستيات وأنشطة التعاون الفني والتوصيات الصادرة عن اللجنة في دورتها التاسعة عشرة
E/ESCWA/C.5/2019/CRP.1	6	حلقة نقاش 1: سلامة المرور والتحديات المرتبطة بعقد عمل الأمم المتحدة للسلامة المرورية 2011-2020
E/ESCWA/EC.5/2019/4	7	التكاليف التجارية في المنطقة العربية
E/ESCWA/EC.5/2019/CRP.2	8	حلقة نقاش 2: مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟