

IRU خلال سنة 2013

ناقل للتطور منذ سنة 1948

لنعمل

معا

من أجل

مستقبل

أفضل

محتويات



78
دفع عجلة التقدم
والازدهار على
طول طريق الحرير



42
أكاديمية الإتحاد
الدولي للنقل الطرقي
التدريب من أجل
التميز المهني



3
مقدمة من رئيس
الإتحاد الدولي للنقل
الطرقي



84
مقابلة:
من دول منعزلة
لأنها غير ساحلية إلى
«دول مرتبطة برياً»



48
نقل الناس
والمجتمعات



4
الإتحاد الدولي للنقل
الطرقي في لمحة



86
نزع الألغام في
أفغانستان: من
الإغاثة إلى التجارة



52
تعزيز السلامة
الطرقيّة: التركيز
على العامل البشري



12
الإتحاد الدولي للنقل
الطرقي في عام
2013



88
ضمان الأمن



58
مقابلة:
الشرق الأوسط وما
وراءه



26
تعزيز
الإقتصادات



94
تبسيط التشريعات و
تطبيقها



58
قيادة التجارة
والسياحة نحو
الأفضل



32
مقابلة: تحقيق
فرص العمل والنمو
الصادق للبيئة في
الإتحاد الأوروبي



98
حواجز لمستقبل
أفضل



69
مقابلة:
إفريقيا ستطور
بشكلٍ دائم



34
الحد من تأثيرنا
على البيئة



98
خلاصة الأمين العام
للإتحاد الدولي للنقل
الطرقي



73
نظام النقل الطرقي
الدولي (TIR)



38
مؤتمر النقل الطرقي
الثاني للإتحاد الدولي
للنقل الطرقي والإتحاد
الأوروبي

كيفية استخدام كود الاستجابة السريعة في هذا التقرير لمشاهدة محتواه من الوسائط المتعددة

1. حدد مكان الكود
2. استخدم تقنية المسح*
3. قم بالاتصال

* يجب أن تقوم أولاً بتحميل تطبيق لقراءة كود الاستجابة السريعة متوافق مع هاتفك الذكي





مقدمة من رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

تؤد الاضطرابات الاقتصادية والسياسية العالمية المستمرة في جميع أنحاء العالم الكثير من التحديات التي لم تشهدها الحكومات والشركات والمؤسسات أو حتى تتصورها من قبل. لكن هذه الاضطرابات تولد، وبالقدر نفسه، الكثير من الفرص الجديدة التي يمكن لمن يتميزون بروح الريادة من مشغلي النقل الطرقي استغلالها وكذلك هو الأمر بالنسبة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي الذي يمثل بكل فخر قطاع النقل الطرقي!

وفي الواقع، وبفضل مصداقية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي المتزايدة، وبفضل 65 عاماً من الخبرات المجربة والمختبرة في تسهيل وتأمين التجارة والسياحة والنقل الطرقي الدولي، تلجأ مناطق جديدة من العالم وشركاء عالميون إلى الاتحاد سعياً للحصول على حلول عالمية عملية وفعالة لدفع عجلة النمو!

**إن الاضطرابات السياسية و
الإقتصادية العالمية، تخلق العديد
من الفرص الجديدة لراندي مشغلي
النقل الطرقي.**

إن الشراكات الجديدة المثمرة مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومع مكتب الممثل السامي لدى الأمم المتحدة لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، بالإضافة إلى الشراكة المعززة مع منظمة الجمارك العالمية، وإيفاد مندوب دائم للاتحاد الدولي للنقل الطرقي لدى الأمم المتحدة في نيويورك، أمورٌ تشير إلى الدور العالمي للاتحاد في توفير تدابير اقتصادية علاجية عالمية لجميع المناطق تتميز بفعاليتها وواقعيتها.

**إن الأقاليم العالمية و الشركاء
الجدد يتوجهون للاتحاد الدولي
للنقل الطرقي من أجل حلول عملية،
عالمية و فعالة لدفع عجلة النمو
الإقتصادي.**

إن هذا الطلب المتزايد من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بمشاركة تجربته وخبراته مع كل منطقة من مناطق العالم هو أمر إيجابي، ليس فقط بالنسبة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي كمنظمة وبالنسبة للاقتصاديات التي ستستفيد بالتالي، بل هو أمر إيجابي للغاية أيضاً بالنسبة لقطاع النقل الطرقي الذي سيكون دائماً القوة الدافعة لتنمية التجارة والسياحة في جميع المناطق الساعية إلى الحصول على مساعدة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

وعلى الرغم من التغيير المستمر للبيئة السياسية والاقتصادية، فإن قطاع النقل الطرقي مستعدٌ أكثر من أي وقتٍ مضى لقبول التحدي ولأن يلعب دوره في دفع عجلة التقدم والازدهار في كل مكان وللجميع، مما سيؤدي لإحلال السلام في نهاية المطاف. لكن تحقيق ذلك غير ممكن دون بذل الكثير من الجهود المتضافرة، وعلاوةً على ذلك، فإن الحكومات مطالبةٌ إن أرادت أن يكتب لها النجاح بتفعيل الشراكة الحقيقية بين القطاعين العام والخاص لتتيح لقطاع النقل الطرقي دفع عجلة التغيير بشكلٍ فعال!

**النجاح سيتطلب من الحكومات
العمل في شراكات حقيقية بين
القطاع العام و الخاص للدفع
بفاعلية التغيير في النقل الطرقي.**

وستبقى الاضطرابات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية سائدةً ما لم يضع جميع صانعي القرار موضع التنفيذ السياسات التي تعزز وتسهل بشكلٍ أكبر الأداة ذات التجهيز الأفضل لدفع عجلة التنمية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية وحماية البيئة – ألا وهي النقل الطرقي!

وفي حين أننا نقر بأن المخاطر عالية، إلا أن التحديات لن تكون صعبةً إن انضم إلينا شركاؤنا الحكوميون والتجارون لنطبق بشكلٍ فعال شعار الاتحاد الدولي للنقل الطرقي نعمل معاً من أجل مستقبل أفضل.



يانوش لاني
رئيس IRU

1 الإتحاد الدولي للنقل الطريقي في لمحة

النقل الطريقي يربط الشعوب ويقود الاقتصادات نحو الأفضل

فالنقل الطريقي اليوم هو أكثر أمناً وكفاءةً ونظافةً وأقل ضجيجاً مما كان عليه في أي يوم من الأيام، ويؤمن مرونةً فريدةً للخدمات التي تصل بين أي مكانين، لا يمكن لأي وسيلة نقل أخرى أن تؤمنها.

بعد النقل الطريقي بمثابة العمود الفقري للاقتصادات القوية والمجتمعات الديناميكية، فهو يوفر حياة ذات نوعية أفضل للجميع، وفي كل مكان. ولولا النقل الطريقي، لم تكن الدول الصناعية والنامية لتحقيق النمو الاقتصادي والاستقرار الاجتماعي والازدهار.

*أي عقوبة على النقل
الطريقي هي عقوبة أكبر
على الاقتصاد ككل.*



العناوين الرئيسية للإتحاد الدولي للنقل الطرقي 2012



اكتشف المزيد عن نشاطات الإتحاد الدولي للنقل
الطرقي (IRU) على www.iru.org

أهم أخبار الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

جدول أعمال الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عام 2012



بروكسل، بلجيكا
29 فبراير/شباط، 2012
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد الأوروبي يعقدان المؤتمر الثاني للنقل الطرقي: حلول فعالة لجعل النقل الطرقي أكثر صداقة للبيئة



نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية
4 أبريل/نيسان، 2012
الأمين العام للأمم المتحدة يقول: "إن مساعدة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ساهم في تحقيق المزيد من الأمن والأمان لأفغانستان"



ياوندي، الكامبيرون
12 أبريل/نيسان، 2012
تسهيل وتأمين النقل الطرقي الدولي في أفريقيا



ياوندي، الكامبيرون
12 أبريل/نيسان، 2012
يلتقي وزير النقل في الكامبيرون مع الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومنظمة الجمارك العالمية يتعاونان في مجال تأمين وتسهيل النقل الطرقي



جنيف، سويسرا
27 أبريل/نيسان، 2012
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومنظمة الدول الأمريكية يخلدان في شراكة لتسهيل التجارة والنقل الطرقي في الأمريكتين



عشق آباد، تركمانستان
16 مايو/أيار، 2012
المؤتمر الدولي حول آفاق تطوير النقل والممر العابر في آسيا الوسطى ومنطقة بحر قزوين



اسطنبول، تركيا
26 يونيو/حزيران، 2012
برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومنظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود يحددان تسهيل النقل الطرقي كأولوية استراتيجية



بروكسل، بلجيكا
30 يونيو/حزيران، 2012
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومنظمة الجمارك العالمية يوقعان مذكرة تفاهم لتعزيز التعاون بينهما

هرات، أفغانستان
24 فبراير/شباط، 2012
أول اختبار للنقل الطرقي الدولي TIR بين أفغانستان وإيران



جنيف، سويسرا
24 فبراير/شباط، 2012
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يتصدى للمسؤوليات المتميزة على عاتق مشغلي النقل الطرقي



نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية
4 أبريل/نيسان، 2012
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومكتب الممثل السامي للأمم المتحدة UN-OHRLLS يتفقان على تعزيز التعاون بينهما



نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية
4 أبريل/نيسان، 2012
الاتفاق على تعزيز التعاون بين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والأمم المتحدة

موسكو، روسيا
12 أبريل/نيسان، 2012
المؤتمر الدولي الثامن للاتحاد الدولي للنقل الطرقي يركز على دور النقل الطرقي في تطوير إمكانات أوراسيا الاقتصادية الإقليمية



الدار البيضاء، المغرب
5 مايو/أيار، 2012
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، ووزراء النقل والمنظمات الدولية والمؤسسات المالية للتنمية توحد جهودها لقيادة عجلة التنمية الإفريقية نحو الأفضل



صوفيا، بلغاريا
29 مايو/أيار، 2012
رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يلتقي الرئيس البلغاري، ورئيس الوزراء، ووزير النقل ومدير وكالة الجمارك الوطنية



اسطنبول، تركيا
29 يونيو/حزيران، 2012
الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي تؤكد على التزامها بتسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي من خلال اتفاقيات واتفاقات الأمم المتحدة الرئيسية.



جنيف، سويسرا
9 يوليو/تموز، 2012
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يوقع مذكرة تفاهم مع وزير الأشغال العامة والنقل في ألبانيا



بروكسل، بلجيكا
12 يوليو/تموز، 2012
المجموعة رفيعة المستوى من القطاع العام والخاص في الاتحاد الأوروبي التابعة لمبادرة "الخطوة الذكية" تبدأ أعمالها

احفظ التاريخ في عام 2013



بروكسل، بلجيكا،
فبراير/شباط، 2013
المجموعة رفيعة المستوى من القطاع العام والخاص في الاتحاد الأوروبي التابعة لمبادرة "الخطوة الذكية": مراجعة لما يمكن تقديمه

موسكو، روسيا،
أبريل/نيسان، 2013
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يعقد المؤتمر الدولي التاسع للنقل الطرقي



بروكسل، بلجيكا
5 مارس/آذار، 2013
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يقيم حفل الربيع



بروكسل، بلجيكا
مايو/أيار، 2013
نتائج وتوصيات المجموعة رفيعة المستوى التابعة لمبادرة الخطوة الذكية الخاصة بالشراكة بين القطاعين العام والخاص في الاتحاد الأوروبي: ورشة عمل للحوار العام



عمان، الأردن،
12-13 يونيو/حزيران، 2013
المؤتمر السابع للاتحاد الدولي للنقل الطرقي حول النقل الطرقي بين أوروبا وآسيا: "النقل الطرقي: قيادة التجارة الإقليمية والقارية نحو الأفضل"





يالطا، أوكرانيا

11 سبتمبر/أيلول، 2012

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
واتحاد الناقلين الدوليين على
الطرق في أوكرانيا ASMAP
UA يعقدان المؤتمر الدولي الثالث
عشر للنقل الطرقي



دوشنبه، طاجيكستان

17 سبتمبر/أيلول، 2012

2012 الاتحاد الدولي للنقل
الطرقي يلتقي رئيس طاجيكستان



داكار، السنغال

15 نوفمبر/تشرين الثاني، 2012

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
يعقد ندوة دولية على أدوات
الأمم المتحدة للتسهيل الطرقي و
التجارة



جنيف، سويسرا

9 نوفمبر/تشرين الثاني، 2012

وكيل الأمين العام للأمم المتحدة
يقول النقل البري هو شريان
الحياة للبلدان النامية غير
الساحلية.



الإسكندرية، مصر

6-5 نوفمبر/تشرين الثاني، 2012

الندوة لرابعة للاتحاد الدولي للنقل
الطرقي وجامعة الدول العربية
والاتحاد العربي للنقل البري،
”تحقيق التوازن بين تأمين سلسلة
الإمداد وتسهيل التجارة والنقل
الطرقي في الدول العربية“

إزمير، تركيا،

28 نوفمبر 2012

المؤتمر الدولي عن إمكانية تنمية
التجارة و النقل الطرقي الدولي
في أقاليم البحر الأسود، آسيا
الوسطى و الشرق الأوسط.



كولونيا، ألمانيا،

10 نوفمبر/تشرين الثاني، 2012

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي يعقد
المنتدى الدولي الخامس لسيارات
الأجرة : توفر سيارات الأجرة،
في أي وقت، وفي أي مكان!



جنيف، سويسرا

8 نوفمبر/تشرين الثاني، 2012

المنتدى الدولي يوجز الإتحاد
الدولي للنقل الطرقي على
المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل
نظام الحصص المتعدد الأطراف



بيشكيك، قرغيزستان

20 سبتمبر/أيلول، 2012

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
يلتقي رئيس وزراء قرغيزستان



كورتريك، بلجيكا،

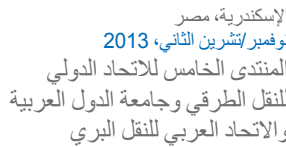
18 أكتوبر/تشرين الأول، 2013

المنتدى الثامن للباصات
والحافلات السياحية الأوروبية

الإسكندرية، مصر

نوفمبر/تشرين الثاني، 2013

المنتدى الخامس للاتحاد الدولي
للنقل الطرقي وجامعة الدول العربية
والاتحاد العربي للنقل البري



بروكسل، بلجيكا

نوفمبر/تشرين الثاني، 2013

الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
والاتحاد الأوروبي يعقدان
المؤتمر الثالث للنقل الطرقي



دوشنبه، طاجيكستان

19-17 سبتمبر/أيلول، 2013

مؤتمر مشترك للاتحاد الدولي
للنقل الطرقي ومكتب الممثل
السامي للأمم المتحدة UN-
OHRLLS حول دول آسيا
الوسطى غير الساحلية

يالطا، أوكرانيا
سبتمبر/أيلول، 2013
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
واتحاد الناقلين الدوليين على
الطرق في أوكرانيا ASMAP
UA يعقدان المؤتمر الدولي
الرابع عشر للنقل الطرقي

لمزيد من المعلومات ومعرفة بعض المقطعات
عن الفعاليات اتبع الرابط التالي

النقل الطرقي للبضائع ربط الأعمال ببعضها

ربما لم يخطر ذلك في بالك أبداً، لكن كل سلعة تم إنتاجها أو استهلاكها في أي مكان لا بد أنها نقلت بواسطة شاحنة في مرحلة ما.

ألق نظرة سريعة حول منزلك أو مكتبك. إن هذه السلع، والكثير غيرها، موجودة هنا نتيجة مرونة الشاحنات التي لا تقارن، فهي تربط بين المعامل على طول سلسلة الإنتاج، وتصل بين وسائط النقل على امتداد سلسلة الخدمات اللوجستية، وتوصل البضائع والسلع إلى متاجرهم المحلية أو حتى إلى منازلهم.

وحيثما كانت الحاجة موجودة، فالنقل الطرقي موجود أيضاً لتلبيتها، وليكون بذلك بمثابة شريان الحياة للاقتصادات جميعها عبر ربطه بين كل الأعمال، في كل المناطق، ببعضها البعض من جهة وبكل الأسواق من جهة أخرى

تحمل شاحنات
البضائع الثقيلة:

أكثر من

90%

من البضائع من حيث القيمة

أكثر من

80%

من حجم الشحن الداخلي

85%

من مجموع أوزان الحمولات المنقولة
على الطرق لمسافة

150

كم أو أقل

ورغم ذلك فهي لا تمثل سوى

1%

من المركبات الموجودة على الطرق

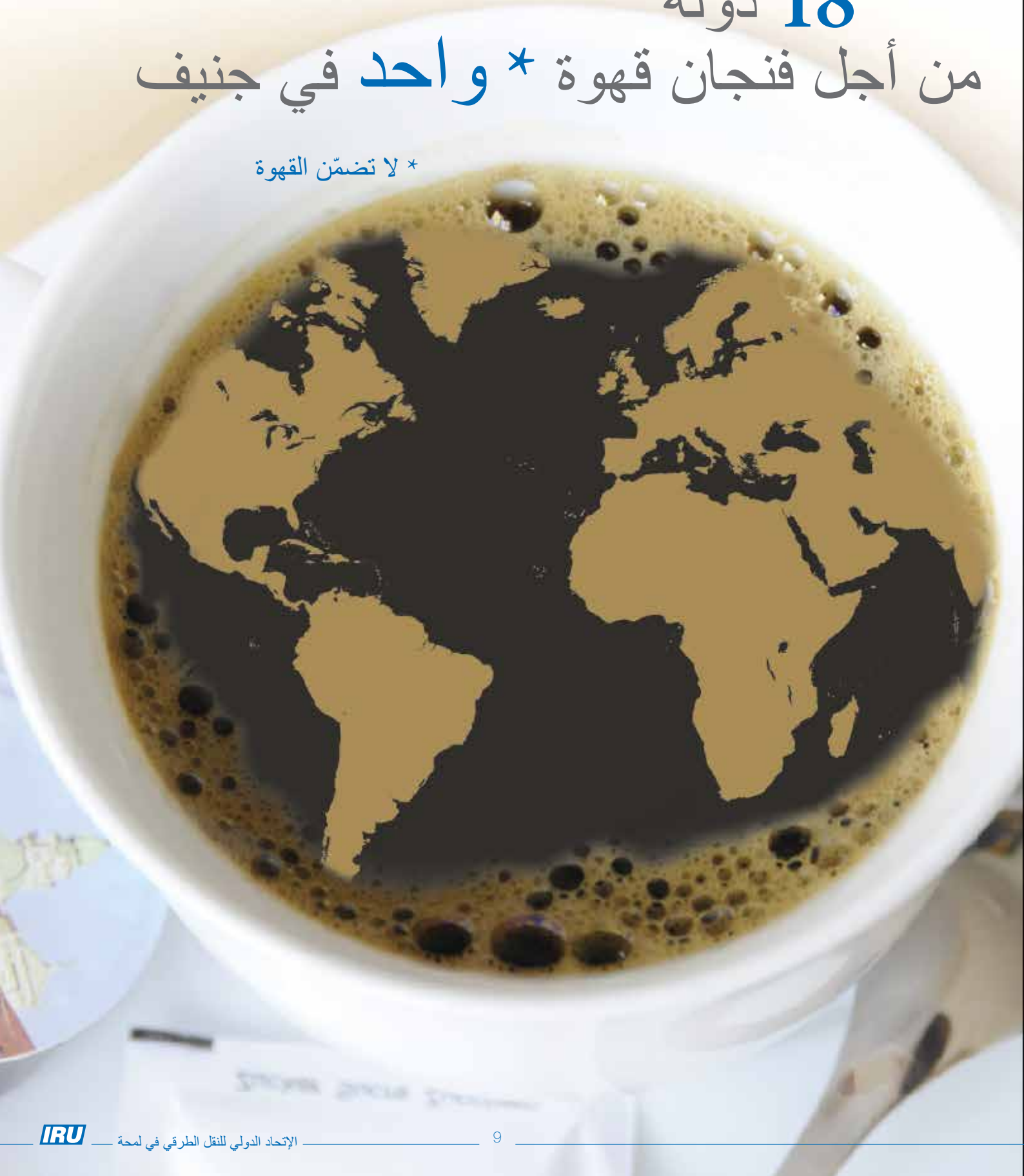
**الشاحنات هي
الطريقة الوحيدة
لربط الأعمال
ببعضها، من الباب
إلى الباب، وبجميع
الأسواق العالمية
الرئيسية.**

29 شركة

18 دولة

من أجل فنجان قهوة * واحد في جنيف

* لا تضمّن القهوة



النقل الطرقي للركاب ضمان تنقلٍ مستدامٍ للجميع

يقدم النقل الطرقي تنقلاً مستداماً آمناً وفعالاً للجميع. ومهما كانت تفضيلاتكم الشخصية، فإن الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة هي شرايين الحياة، فهي تنقل الناس إلى الأماكن الذي يحتاجون إليها بأقل أثرٍ ممكن للكربون.

يمثل النقل بالباصات
والحافلات السياحية:

55%

من النقل العام في أوروبا

45%

من نقل الركاب في تركيا

751

مليون رحلة سنوية للمسافرين
في الولايات المتحدة الأمريكية
نقل

25,000

شخص كل ساعة في
كل اتجاه في غوانزو

الباص والحافلة السياحية: الخطوة الذكية!

تعد الباصات والحافلات السياحية وسيلة نقلٍ حديثةٍ وأمنة وصديقة للبيئة وهي في الوقت ذاته فعالة وقليلة التكلفة وسهلة الاستخدام للجميع، بمن فيهم محدودي الدخل وأصحاب الإعاقات ومن يعيشون في مناطق نائية.

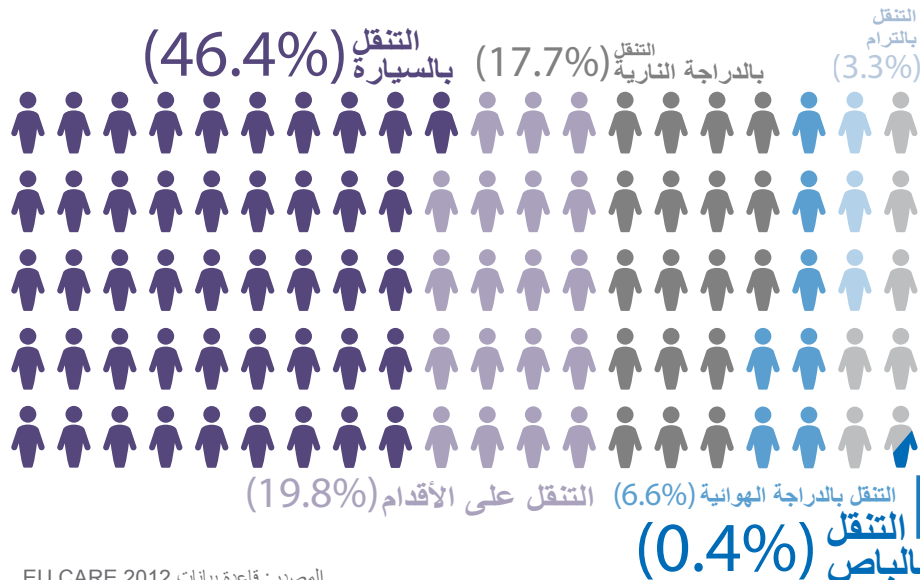
فالباصات والحافلات تربط مئات الملايين من الناس بوظائفهم ومدارسهم وأعمالهم، كما تربطهم بمراكز العناية الصحية بشكلٍ يومي. إنها عناصرٌ أساسية في التنقل المستدام وجزءٌ لا يتجزأ من أنظمة النقل العامة.

وسواءً كانت وجهتكم محلية أو إقليمية أو وطنية أو دولية، تستطيع الباصات والحافلات السياحية نقلكم إليها، كما أنها تعدّ مكملاً مثالياً لوسائل النقل الأخرى بالنسبة للمتقنين إلى أعمالهم والمسافرين الذاهبين إلى محطات

السكك الحديدية
أو المطارات.

**تعد الباصات والحافلات شرايين الحياة
الذي يربط مئات الملايين من الأشخاص
بوظائفهم وأماكن تعلمهم وأعمالهم ومراكز
العناية الصحية بشكلٍ يومي.**

الحوادث المميتة على طرقات الاتحاد الأوروبي مصنفةً حسب وسائل النقل



المصدر: قاعدة بيانات EU CARE 2012

الباص والحافلة
السياحية
هما وسائل
النقل الأكثر أماناً



4 من أصل 10

أسر في أوروبا لا تمتلك سيارات شخصية

نصف

مجموع رحلات النقل
للمطارات تتم بسيارات الأجرة

50%

من المسنين في الاتحاد
الأوروبي لا يملكون
سيارات أو لا
يجيدون القيادة

سيارات الأجرة
مسؤولة عن

1%

فقط من مجموع
الحوادث الطرقيّة

سيارة أجرة واحدة

تنقل عن ما لا يقل 20 شخصاً يومياً

سيارات الأجرة:

متوفرة

في أي وقت،

وفي أي مكان!

تأمين النقل للجميع

تقدم سيارات الأجرة خدمةً مخصصةً للمواطنين
بربطها بين أي مكانين، وتؤمن حلولاً للتنقل تتميز
بجودتها العالية وراحتها وملاءمتها.

فبالنسبة للكثيرين، وخصوصاً أولئك الذين يعانون
من إعاقات، كالأشخاص الذين لا يستطيعون
القيادة بأنفسهم أو لا يمكنهم استخدام وسائل النقل
العامة التقليدية، تمثل سيارات الأجرة أو المركبات
الخاصة المستأجرة وسيلةً لهم مفضلة لتأمين
تنقلاتهم.

فسيارات الأجرة جزءٌ أساسي من سلسلة النقل
العام في المدن والأرياف، وبفضل مرونتها التي
لا تضاهي، التي تنافس نظيرتها من السيارة
الخاصة، فهي تُكْمِلُ عمل وسائل نقل الركاب
الأخرى بتوفرها على مدار الساعة، وفي جميع
أيام الأسبوع.

الإتحاد الدولي للنقل الطريقي في عام 2013

8

أعضاء مؤسسين

170

عضواً اليوم

74

دولة

من نحن

يعد الإتحاد الدولي للنقل الطريقي الذي تم تأسيسه في جنيف، سويسرا في 23 مارس/ آذار 1948، اللسان الناطق باسم صناعة النقل الطريقي في العالم.

إننا نقوم بتمثيل مشغلي الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة والشاحنات، سواءً كانت تابعةً لأساطيل أو إلى أفراد يقومون بتشغيلها، ونرعى مصالح صناعة النقل الطريقي حول العالم أمام السلطات العامة والهيئات الخاصة ووسائل الإعلام.

أعضاء الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

نحن شبكة عالمية تتألف من الجمعيات الوطنية الأعضاء، وتضم:

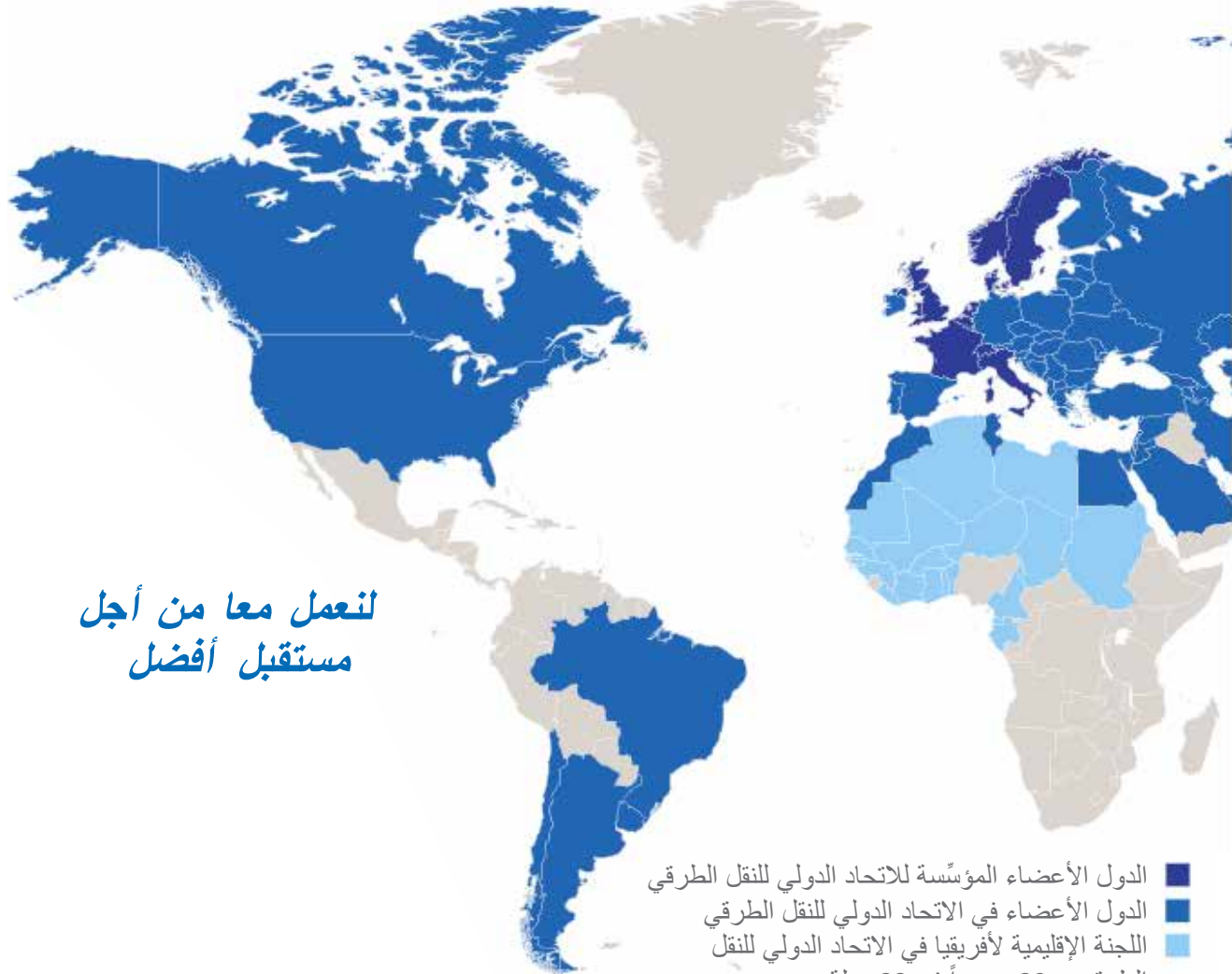
الأعضاء الفاعلون

وهم جمعيات النقل الطرقي الوطني الأوسع تمثيلاً.

الأعضاء المنتسبون

وهي الصناعات المرتبطة بشكل وثيق بالنقل الطرقي، ومن ضمنها مصنعي المركبات، والمحروقات، والإطارات، وأنظمة المعلومات.

يساهم أعضاء الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في الشبكة العالمية التابعة له من خلال تقديم درايتهم المهنية وخبرتهم ووزنهم السياسي، وهم يمتدّوننا من خلال بنيتنا الديمقراطية من أن ننشط عالمياً وإقليمياً ووطنياً وحتى محلياً. إن تنوع مصادر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ووحده في الوقت ذاته يعطي القطاع السلطة والمصداقية والقوة عند مخاطبة الحكومات والهيئات الحكومية الدولية والقطاعات الصناعية الأخرى والمجتمع المدني.



لنعمل معا من أجل
مستقبل أفضل



لنعلم معا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948

www.iru.org



رسالة الإتحاد الدولي للنقل الطرقي

يعمل الإتحاد الدولي للنقل الطرقي مع أعضائه على ضمان تنمية متناسقة للنقل الطرقي في جميع أنحاء العالم لتحقيق الأهداف التالية:

التنمية المستدامة وهي تعنى بتحقيق التوازن الصحيح بين التنمية الاقتصادية والعدالة الاجتماعية والحماية البيئية. ويمكن تحقيق هذا الهدف بالنسبة لصناعة النقل الطرقي في التحدي المتمثل بتلبية مطالب السوق بأقل تكلفة اقتصادية واجتماعية وبيئية ممكنة.

التسهيل وهو يهدف إلى ازدهار التجارة والسياحة على الصعيد الوطني والدولي عبر إزالة الحواجز الإدارية والمالية والمادية التي تعيق النقل الطرقي، وتعيق بالتالي التنمية الاقتصادية.

يعد الإتحاد الدولي للنقل الطرقي من الجهات المعنية بالميثاق العالمي للأمم المتحدة، والذي تنسجم "مبادئه العشرة" المتعلقة بحقوق الإنسان والعمل والبيئة وتدابير مكافحة الفساد، مع أولويات الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في تسهيل النقل الطرقي و التنمية المستدامة.



أنشطة الإتحاد الدولي للنقل الطرقي

يمارس الإتحاد الدولي للنقل الطرقي طيف واسع من الأنشطة ويؤدي أدواراً رئيسية وهي:





المنظمات الشريكة

يتمتع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بمكانة استشارية لدى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة (ECOSOC) منذ عام 1949.
كما يحظى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بعلاقات عمل وثيقة مع كل من:

المؤسسات المالية الدولية

ADB, AFDB, IDB, World Bank

اتحادات تجارة قطاع النقل

ACEA, CEFIC, CLECAT, EFTA, EIA, EPTO,ERF, ERTICO, ETAG, ETF, ETOA, FIA, FIATA,IATA, IRF, UFTAA, UIC, UICR, UIRR, UITP,etc.

الشركاء العالميون

UN, UNCTAD, UNDP, UNEP, UNMAS, UN-OHRLLS, UNWTO,

ILO, IMO, ITF, WCO, WHO, WTO

الشركاء الإقليميون

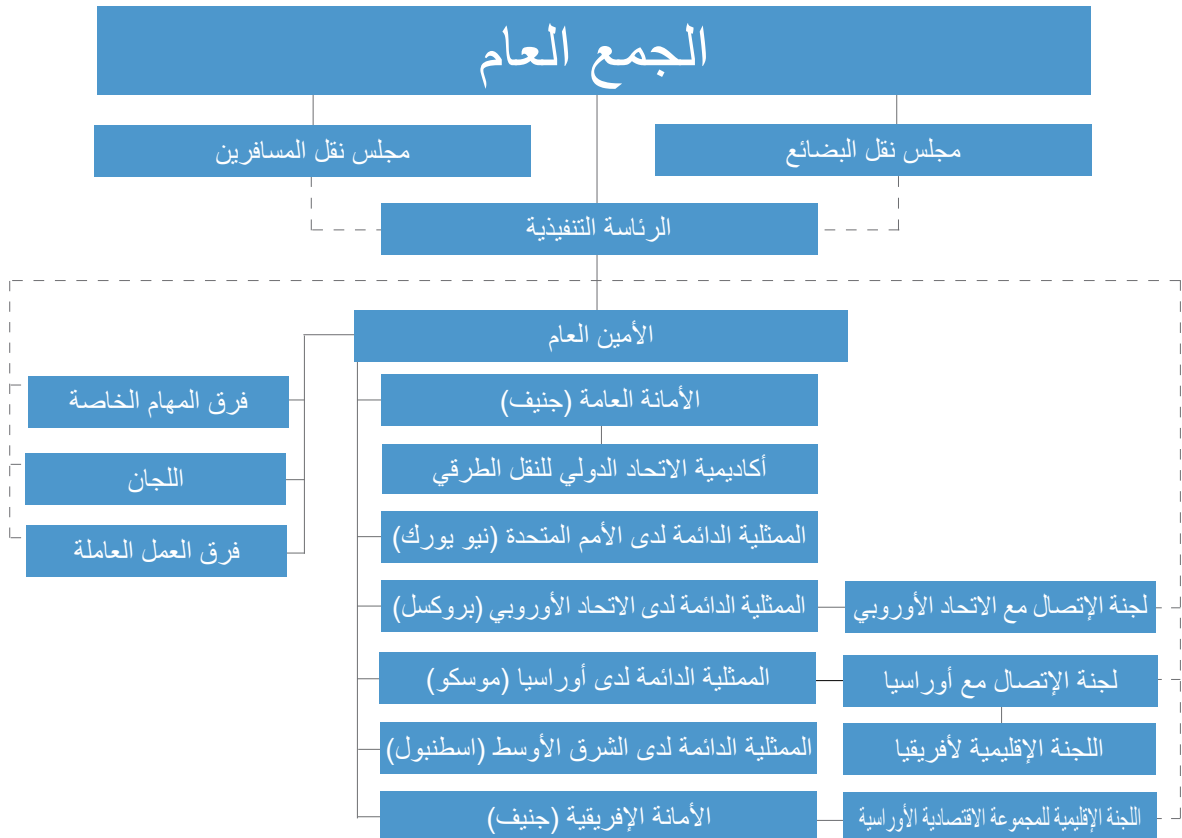
AU, AULT, BSEC, CAREC, CIS, CTC, Customs Union (اتحاد الجمارك), ECO, EEC, (مؤسسات الإتحاد الأوروبي), EU Institutions, EurAsEC, GUAM, OAS, OSCE, SCO, TRACECA, UNECA, UNECE, UNECLAC,UNESCAP, UNESCWA



الهيكل التنظيمي للإتحاد الدولي للنقل الطرقي

الهيكل التنظيمي

إن الإتحاد الدولي للنقل الطرقي هو منظمة تعمل على مستوى عالٍ من الديمقراطية ويقودها أعضاؤها





الجمع العام

يتكون الجمع العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي من جميع الأعضاء الفاعلين وأعضاء الاتحاد الدولي للنقل الطرقي المنتسبين، ويناط بها السلطات العليا للاتحاد، وتجتمع مرتين سنوياً لوضع أهداف الاتحاد السياسية والتطبيقية، ولمناقشة موقف الاتحاد من جميع المسائل المتعلقة بسياسة النقل الطرقي واعتماد تلك المواقف وتبليغها.

الرئاسة التنفيذية

الرئاسة التنفيذية للاتحاد الدولي للنقل الطرقي هي الهيئة التنفيذية للجمع العام للاتحاد، وهي مسؤولة عن إدارة شؤون الاتحاد وفقاً لدستوره وقوانينه الإجرائية. وتقوم الرئاسة بتنفيذ جميع القرارات التي يتخذها الجمع العام، كما تساعد في تحقيق أهداف سياسة النقل الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي.



صورة للرئاسة التنفيذية للاتحاد الدولي للنقل الطرقي. من اليسار لليمين (وقوفاً): رادو دينيسكو، UNTRR، رومانيا، جيورجي بيتروف، AEBTRI، بلغاريا، وليونيد كوستيوتشنيكو، AsMap UA، أوكرانيا، مارتن مارمي، الأمين العام لـ IRU، فلاديمير فلوريا، AITA، مولدوفا، توفيو كولدكيب، ERAA، إستونيا، كريستيان لاير، BWVL، ألمانيا. من اليسار لليمين (جلوساً): بوري سوخين، ASMMap، الاتحاد الروسي، إيف مانايرتس، نائب رئيس لـ IRU، FBAA، بلجيكا، بانوش لاكتي، رئيس IRU، ZMPD، بولندا، بيير بادروسا، نائب رئيس IRU، ASTIC، إسبانيا، عزت صلاح، UND، تركيا

تحديد سياسة النقل في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

مجلس نقل البضائع (CTM)

يتألف مجلس نقل البضائع من جميع الأعضاء الفاعلين الممثلين للنقل الطرقي للبضائع ممن يعملون لحساب الغير أو يعملون لحسابهم الخاص.

وهم مسؤولون عن تحديد أهداف سياسة نقل البضائع الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي، وعن مناقشة موقف الاتحاد من جميع المسائل المتعلقة بسياسة النقل الطرقي للبضائع على المستوى الدولي واعتماد تلك المواقف وتبليغها.

يجتمع أعضاء مجلس نقل البضائع مرتين سنوياً، ويجرون انتخابات تشريعية كل سنتين لاختيار أعضاء مجلسهم. ويتعين أن يكون رئيس مجلس نقل البضائع بطبيعة الحال أحد نائبي رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. كما يقترح الأعضاء مرشحين للرئاسة التنفيذية للاتحاد.



كاخارامون سيديكنازاروف، نائب رئيس CTM، AIRCUZ في أوزبكستان، أوزبكستان.
بيربادروسا، رئيس CTM، ASTIC في إسبانيا، إسبانيا.
بيتر كولم، نائب رئيس CTM، RHA، المملكة المتحدة.

مجلس نقل المسافرين (CTP)

يتألف مجلس نقل المسافرين من الأعضاء الفاعلين الممثلين لنقل المسافرين المتخصص على الطرق، بما في ذلك سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق.

وهم مسؤولون عن تحديد أهداف سياسة نقل الركاب الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي، وعن مناقشة موقف الاتحاد من جميع المسائل المتعلقة بسياسة النقل الطرقي للركاب على المستوى الدولي واعتماد تلك المواقف وتبليغها.

يجتمع أعضاء مجلس نقل الركاب مرتين سنوياً، ويجرون انتخابات تشريعية كل سنتين لاختيار أعضاء مجلسهم. ويتعين أن يكون رئيس مجلس نقل الركاب بطبيعة الحال أحد نائبي رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. كما يقترح الأعضاء مرشحين للرئاسة التنفيذية للاتحاد.



إيريك ريتز، نائب رئيس CTP، FNTV، فرنسا.
إيف مانايرت، رئيس CTP، FBAA، بلجيكا.
هيبيرت أنديل، نائب رئيس CTP، KNV Taxi، هولندا.

لجنة الإتصال مع الاتحاد الأوروبي لشؤون نقل البضائع (CLTM)

تعد لجنة الإتصال مع الاتحاد الأوروبي لشؤون نقل البضائع منتدى للجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الموجودة في الدول الأعضاء السبع والعشرين في الاتحاد الأوروبي، وهي معنية بمناقشة القضايا المتعلقة بسياسات نقل البضائع وضمان إيجاد تشريعات موجهة ومتناسقة على مستوى الاتحاد الأوروبي.



ألكساندر ساكرز رئيس CLTM، TLN، هولندا.
فلورانيس بيرثيلوت، نائب رئيس CLTM، FNTR، فرنسا.
بيتر تروير نائب رئيس CLTM، AISO، النمسا.

لجنة الإتصال مع أوراسيا (CLEA)

تعالج لجنة الإتصال مع أوراسيا سياسة النقل الطرقي الإقليمية والمسائل المتعلقة بهذا القطاع، وتناقش سياسات النقل الطرقي الدولي وممارساته بهدف تنسيق عمليات النقل الطرقي وإيجاد تكامل أفضل بينها عبر قارة أوراسيا.



توفيق نورلايف نائب رئيس CLEA، ABADA، أذربيجان.
كاخارامون سديكنازاروف، رئيس CLEA، AIRCUZ، أوزبكستان.
ليونيد كوستيوشينكو، نائب رئيس CLEA، AsMAP UA، أوكرانيا.

اللجان الإقليمية

اللجنة الإقليمية للمجموعة الاقتصادية الأوراسية (RCEAE)

تتيح اللجنة الإقليمية للمجموعة الاقتصادية الأوراسية الفرصة لاجتماع الجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي التابعة للمجموعة الاقتصادية الأوراسية والدول المراقبة، وأعضاء مجتمع الأعمال والمسؤولين الحكوميين من الدول الأعضاء في المجموعة الاقتصادية الأوراسية، لمناقشة المسائل المتعلقة بسياسات النقل والتجارة في المنطقة والعمل في شراكات حقيقية بين القطاعين العام والخاص



اللجنة الإقليمية لأفريقيا (CRIPA)

تتيح اللجنة الإقليمية لأفريقيا فرصة اللقاء لجمعيات النقل الطرقي التابعة لـ 22 دولة أفريقية بهدف مشترك هو تعزيز التجارة وتسهيلها بين دول أفريقيا وبالتالي تعزيز وتسهيل النقل الطرقي فيها، وذلك عبر ربط إقتصادات الدول الأفريقية ببعضها البعض، وربطها بالاقتصاد العالمي للوصول إلى دعم أمثل للنمو الاقتصادي والاستقرار الاجتماعي والازدهار في القارة.



اللجان الدولية و فرق العمل

تتيح اللجان الدولية و فرق العمل في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي فرصة الاجتماع لممثلي أعضاء الاتحاد ذوي الخبرات التخصصية لاقتراح مواقف خاصة بسياسات مجالس نقل الاتحاد و الجمع العام، وتعمل بصفة استشارية وإعلامية وبحثية.

رؤساء الهيئات الدولية



الشؤون الاجتماعية (CAS)
جورج كوس، FNTR، فرنسا



الشؤون القانونية (CAJ)
إيزابيل بون - جارسن،
AFTRI، فرنسا



الشؤون الاقتصادية (CAE)
كرزيستوف ماتوسز يوسكي،
ZMPD، بولندا



الشؤون الجمركية (CAD)
ميكاييلا هافليكرفا، CESMAD،
بوهيميا، جمهورية التشيك



السلامة على الطرق (CRS)
روب آرس، TLN،
هولندا



الخدمات المقدمة لمقاولي
النقل على الطرق (CSE)
فوجتاك هومير، CESMAD،
بوهيميا، جمهورية التشيك



الشؤون التقنية (CIT)
مارتن يوهانسن، SA، السويد

رؤساء الفرق العاملة



سيارات الأجر و السيارات
المستأجرة مع سائق (TA)
هيوبرت أندبلا، KNV Taxi،
هولندا



النقل الدولي واللوجستية
(GETIL)
أنطوانيتا إيفانوففا، AEBTRI،
بلغاريا



البضائع الخطرة (GEMD)
بول ووترز، FEBETRA،
بلجيكا

الأمانة العامة للإتحاد الدولي للنقل الطرقي

يقع مقرنا في جنيف، سويسرا في موقع متميز يسهّل التفاعل مع العديد من الهيئات الحكومية الدولية والعالمية، مما يؤثر في النقل الطرقي الدولي. ويرأس الأمانة العامة الأمين العام وتوظف مواطنين من حوالي 35 دولة مختلفة.

يعمل مقر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي مع 4 وفود دائمة وأعضاء في الاتحاد على تنسيق تطبيق أولويات المنظمة وبرنامج العمل العالمي الخاص بها.



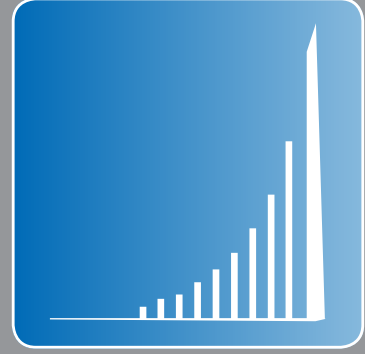
موسكو، روسيا
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
المنسوب الدائم
لدى أوراسيا

1998



بروكسل، بلجيكا
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
المنسوب الدائم
للإتحاد الأوروبي

1973



جنيف، سويسرا
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
الأمانة العامة
المقر الرئيسي

1948



نيويورك، الولايات المتحدة
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
المنسوب الدائم
للأمم المتحدة

2013



جنيف، سويسرا
أمانة سر الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
لشؤون
إفريقيا

2012

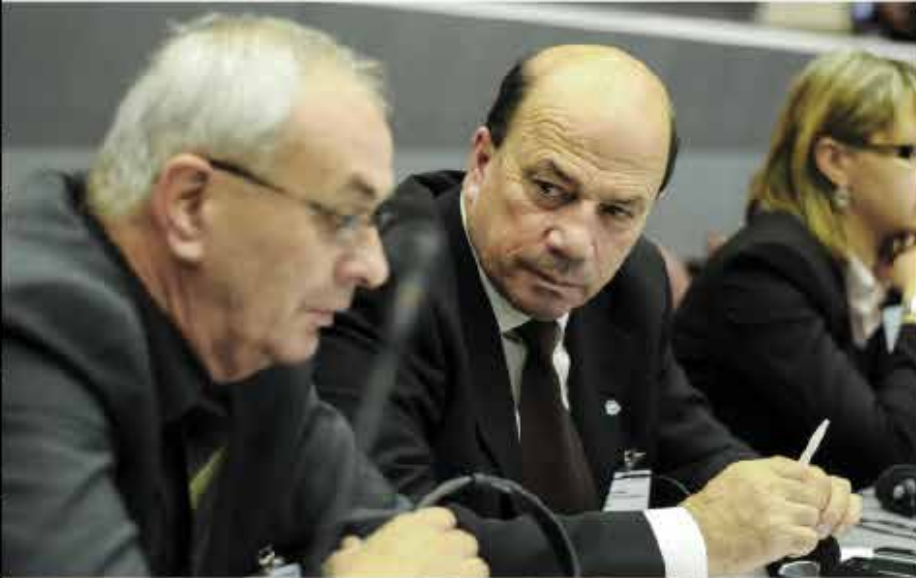


إستانبول، تركيا
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
المنسوب الدائم
للشرق الأوسط والمنطقة

2005



ملتزمون...





...بتعزيز سياسات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي



لنعمل معا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948



3 تعزير الإقتصادات

توجهات النقل الطرقي في عام 2012

دول مجموعة "بريك" في طور الازدهار
تقف دول "منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي" ودول الاتحاد الأوروبي على شفير كساد مزدوج

بشحن البضائع وتسجيل المركبات الجديدة في حوالي 58 دولة، فإن دول منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي ودول الاتحاد الأوروبي متجهة نحو كساد مزدوج، بينما تشهد دول "بريك" (وهي البرازيل وروسيا والهند والصين) تحسنات اقتصادية حقيقية. ولكن ما السبب في ذلك؟

تزدهر اقتصاديات دول مجموعة "بريك" لسبب واحد بسيط، وهو أنها تعلم أن مفتاح النمو الاقتصادي هو الابتكار في وسائل الإنتاج والاستثمار الكبير فيها، ويشمل ذلك المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، مثل شركات النقل الطرقي، التي تؤمن أكثر من 85% من فرص العمل.

عند مقارنة أرقام عامي 2010 و2011، نجد أن دول مجموعة "بريك" قد تفوقت على دول منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي في نمو عدد الأطنان التي تم نقلها،

يرتبط النمو الاقتصادي بتطور النقل الطرقي ارتباطاً وثيقاً. إنها حقيقة لا جدال فيها.

فالشاحنات تشكل وسيلة تواصل بين المعامل والشركات والمؤسسات والزبائن، في حين تشكل الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة وسائل لنقل الناس إلى العمل والمدرسة والمستشفيات ومراكز التسوق والمطاعم والكثير من الأماكن الأخرى.

وتزدهر إقتصادات الدول بفضل مرونة النقل الطرقي فيها وخدماته الفريدة التي توفر الربط بين أي مكانين.

ومع ذلك، فوفقاً لمؤشرات النقل الطرقي الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي، والتي تقوم بمقارنة نمو الناتج المحلي الإجمالي مع أحجام النقل الطرقي الخاصة

تحت الضوء:

التطبيق الجديد للاتحاد الدولي للنقل الطرقي المتعلق بأسعار
الوقود متوفر على الإنترنت

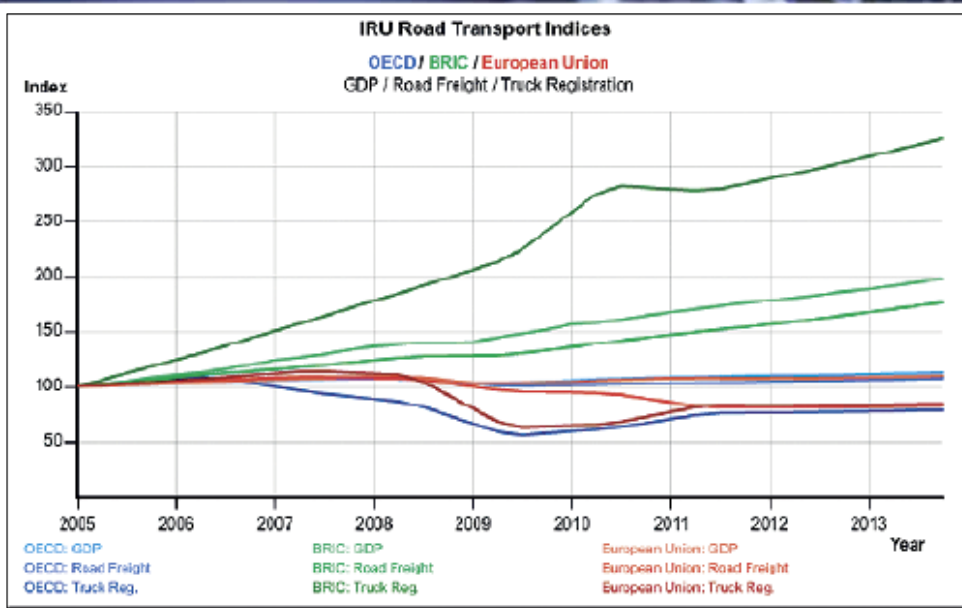


يمكنكم زيارة الموقع
الإلكتروني:
<http://www.iru.org>

تاريخية، ويسمح بمقارنة ديناميكية لأسعار
الوقود بين دول منطقة اليورو، كما يعرض
معلومات مقارنة بين أسعار الوقود وتقلبات
أسعار النفط الخام منذ عام ٢٠٠٥.

كما سيزود صناع القرار ووسائل الإعلام
بمعلومات محدثة بانتظام وعميقة عن
أسعار الوقود والبتروول.
وبالإضافة لتوفيره الأسعار الحالية للوقود
في كل دولة، يحتوي التطبيق على بيانات

لقد قمنا بترقية النظام الإلكتروني
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي المتوفر
على الإنترنت والخاص بأسعار الوقود،
وسيساعد ذلك مشغلي النقل على التخطيط
لرحلاتهم وضبط تكاليفهم بفعالية أكبر.



مؤشرات النقل الطرقي للإتحاد الدولي للنقل الطرقي تبين انخفاضاً في العربات المسجلة في دول منظمة التعاون والتنمية و الإتحاد الأوروبي بمقدار 23% و 16% على التوالي على مدى السبع سنوات الماضية. و في نفس الفترة تضاعفت في دول البريك تسجيلات العربات الجديدة إلى ثلاث مرات من 141,683 إلى 409,067 وحدة للحصول على بيانات مقارنة ومنهجية مفصلة، قم بزيارة الموقع التالي: www.iru.org/indices

0.9% و 0.7% ، قبل أن يتوقف عن النمو كذلك في النصف الأخير من عام 2012.

لكن الأوان لم يفت بعد، فدول منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي والاتحاد الأوروبي لم تدخل في كسادٍ مزدوج بعد، لكنها تحتاج بلا شك إلى استخلاص الدروس حول كيفية تعامل دول "بريك" مع الأزمة الأخيرة في عام 2008 – من خلال إدراكه أن النقل الطرقي هو واحد من أدوات الإنتاج الأساسية التي لا تحتاج للإعانات الحكومية، وأن النقل الطرقي يصل كل الشركات ببعضها البعض في كل المناطق، كما يصلها بأسواق العالم بأسره، ولذلك ينبغي تعزيز هذا القطاع وتقديم تسهيلات إضافية له – وذلك بهدف تجنب حدوث كساد جديد والاستعادة النمو الاقتصادي المستدام في عام 2013.

وقد استمرت في ذلك التفوق في عام 2012. فقد نقل مشغلو قطاع النقل في دول مجموعة "بريك" بضائع بنسبة زيادة قدرها 7.7% في عام 2011، في حين لم تزد نسبة الزيادة لدى مشغلي النقل في دول منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي والاتحاد الأوروبي عن 1.7% و 1.6% على التوالي.

لقد تباطأ النمو في حجم النقل في دول منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي ودول الاتحاد الأوروبي ليصل إلى 0.9% و 0.8% فقط قبل أن يفقد أي نسبة نمو أخيراً في الربعين الثالث والرابع. أما تسجيل المركبات الجديدة في أول ربعين من عام 2012 فقد تزايد في دول منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي والاتحاد الأوروبي بنسبة

تحقيق جدول أعمال النمو للإتحاد الأوروبي

الاستثمارات في الاقتصاد الحقيقي، المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، النقل الطرقي وإعادة تطبيق اتفاقية النقل الطرقي الدولي (TIR) في الإتحاد الأوروبي.

بإضافة سطر واحد فقط للائحة الجمركية للإتحاد الأوروبي، سيسمح و بشكل فعال لـ 12 مليون شاحنة أوروبية بالفعل بقيادة التجارة الأوروبية مع الاستفادة من كل منافع «نظام النقل الطرقي الدولي» الاقتصادية والأمنية، وسيكون لدى الشاحن ومشغلي النقل الطرقي حرية الاختيار من بين أفضل الضمانات المعروضة عليهم لاحتياجاتهم التجارية. بل سيسمح النظام أيضاً لـ 600,000 من مشغلي أساطيل الشاحنات بأن لا يعتمدوا بعد الآن على الوسطاء في تأسيس تجارتهم وتنميتها بل إعطائهم الدافع لتطبيق أفضل الممارسات و الاستثمار بأحدث التقنيات بسرعة أكبر.

نحن لا نشجع إلغاء «نظام تي»، ولكن نشجع على إتاحة الخيار. أن إعادة تطبيق «اتفاقية النقل الطرقي الدولي» (TIR) تمثل عرضاً للربح الأكيد للجميع لتحفيز النمو الاقتصادي .

ولكن لا بد من اتخاذ خطوات ملموسة لضمان تحقيق النمو في الإتحاد الأوروبي بصورة فعالة ولتحويل سلسلة التنقل إلى سلسلة صديقة للبيئة. لقد حان الوقت لأن تغير المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي والدول الأعضاء والبلديات طريقة تفكيرها، وأن تزيح العبء الثقيل الذي تشكله الضرائب عن كاهل قطاع الحافلات السياحية والباصات، وأن توفر أرضيةً للفرص المتكافئة بين النقل بالحافلات السياحية والباصات من جهة وبين النقل الجوي الأوروبي منخفض التكاليف من جهة أخرى مثلاً، والذي يعد الأكثر تلويناً للبيئة بانبعثات غاز ثاني أكسيد الكربون!


تعزير النمو في الإتحاد الأوروبي سيتطلب من صانعي القرار أن يستثمروا في الاقتصاد الحقيقي والمؤسسات الصغيرة والمتوسطة الذي يؤمن 85% من الوظائف في الإتحاد الأوروبي والنقل الطرقي .

وبالعودة إلى المرحلة التاريخية نجد أن «نظام النقل الطرقي الدولي» (TIR System) شكّل أداة رئيسية في المساعدة على تعجيل إعادة هيكلة أوروبا من خلال تسهيل التجارة العالمية عبر النقل الطرقي وتأمينها بشكل كبير، مما أدى إلى تحسن كبير في تكامل الاقتصاد الأوروبي. إلا أن «نظام النقل الطرقي الدولي» (TIR System) كان مصيره المنع على أراضي الإتحاد الأوروبي في عام 1968 حيث تم وضع «نظام تي» الإلزامي (mandatory T System).

والآن، ينظر الإتحاد الأوروبي في مراجعة لوائح الجمركية، ولا يوجد توقيت أفضل من هذا لإعادة اعتماد «نظام النقل الطرقي الدولي» (TIR) على أراضي الإتحاد الأوروبي.

الخطوة الذكية نحو النمو المستدام للإتحاد الأوروبي

نبدي ترحيبنا بدعم المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي وغيرهما من المؤسسات الأوروبية لحملة «الخطوة الذكية للإتحاد الدولي للنقل الطرقي» التي تم إطلاقها عام 2009 لمضاعفة استخدام النقل الجماعي للمسافرين على الطرق. وتشكل حملة «الخطوة الذكية» إسهاماً هاماً في الأهداف البيئية الطموحة للإتحاد الأوروبي، وأولوية جديدة للنمو الاقتصادي دون الحاجة لتقديم إعانات حكومية عامة كبيرة، وذلك عبر خفض انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون بما لا يقل عن 50 مليون طن سنوياً، وخفض الازدحام في المدن على نحو كبير مع خلق 4 ملايين فرصة عمل جديدة مستقرة وصديقة للبيئة.



وفي الواقع، فإن شركات الحافلات السياحية والباصات الأوروبية تنتمي لفئة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وتخضع لرسوم عالية على استهلاك الوقود، ولضريبة القيمة المضافة مقابل خدمات النقل التي تقدمها، كما تخضع للضرائب في دولها الأم، في حين لا تتميز شركات النقل الجوي متعددة الجنسيات الربحية بإعانات على جميع المستويات الحكومية فحسب، بل إنها معفاة تماماً من ضريبة القيمة المضافة ورسوم الاستهلاك.

**إن وضع الباصات
والحافلات السياحية في
لب صناعة سياسات النقل
سيخلق الظروف والدوافع
اللازمة لدعم تغيير سلوك
الناس المتعلق بطريقة
تنقلهم**

يمكن لأوروبا أن تحقق الأهداف الطموحة لإستراتيجية النمو لعام 2020 الخاصة بالوظائف والابتكار والإدماج الاجتماعي والمناخ والطاقة مع تحميل دافعي الضرائب أقل التكاليف الممكنة. لكن ذلك سيتطلب وضع الباصات والحافلات السياحية في لب صناعة سياسات النقل، ووضع سياسات وأهداف عمل واضحة للقيام بـ"الخطوة الذكية" التي ستؤدي لمضاعفة استخدام الباصات والحافلات السياحية، مما سيخلق الظروف والدوافع اللازمة لمواصلة دعم تغيير سلوك الناس المتعلق بطريقة تنقلهم.

استراتيجية عام 2020 لدفع نمو أوروبا: حاجة الإتحاد الأوروبي لرفع الحواجز المعيقة للنقل الطريقي لدفع النمو الاقتصادي

■ "اتفاقية النقل الطريقي الدولي" (TIR) في الإتحاد الأوروبي؛
■ إنهاء التمييز لصالح وسائل محددة وتشويه المنافسة؛
■ تسهيل وصول مشغلي النقل الطريقي إلى صناديق الاستثمار؛

■ السماح باستخدام "مفهوم الوحدات المعيارية"
لزيادة كفاءة نظام النقل بكامله لدى الإتحاد
الأوروبي وقدرته الاستيعابية؛

■ ربط أي تحرير إضافي للنقل الطريقي
داخل بلد بواسطة مركبة مسجلة ببلد آخر مع
إجراءات المواعمة؛

■ وضع سياسة للإتحاد الأوروبي تهدف
إلى مضاعفة استخدام الباصات والحافلات له
السياحية خلال العقد القادم؛

■ إلغاء عبء الضرائب الثقيلة وغير العادلة المطبقة
على النقل الطريقي للمسافرين، وإتاحة فرص متكافئة له
مع وسائل نقل المسافرين الأخرى؛

تهدف "استراتيجية عام 2020 لدفع نمو أوروبا" إلى
خلق اقتصاد ذكي ومستدام وشامل. ويمكن للنقل الطريقي
التجاري أن يؤدي دوراً محورياً في جميع هذه المبادئ
التي يعزز بعضها البعض، بشرط توفير التسهيلات له
ودعمه ورفع الحواجز المعيقة له.

تبنى الجمع العام للإتحاد الدولي للنقل الطريقي قراراً
بشأن "استراتيجية عام 2020 لدفع نمو أوروبا"
داعياً للإتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه إلى رفع
فوري للعوائق والحواجز المفروضة على قطاع النقل
الطريقي، والاعتراف بالدور الحيوي للنقل الطريقي في
دفع عجلة النمو الاقتصادي.

ويدعو قرار الإتحاد الدولي للنقل
الطريقي على وجه الخصوص إلى:

■ إنهاء فرض ضرائب وأجور
ورسوم جديدة على النقل الطريقي
متغيرة بتغير المؤشرات الاقتصادية،
وتخصيص عوائد لدعم الاستثمار في
النقل الطريقي ولدعم مبادرات البنية
التحتية؛

■ وضع إطار عمل قانوني لضمان عوائد سريعة على
الاستثمارات بالنسبة للتقنيات المبتكرة والفعالة والنظيفة
والآمنة؛

■ وضع قوانين توفر فرص متكافئة لوسائل النقل
المختلفة من حيث الضرائب ورسوم الاستهلاك
وضريبة القيمة المضافة؛

■ تعديل لائحة جمارك الإتحاد الأوروبي لصالح إعادة تطبيق

**اقتباس: النقل البري
التجاري له دور
محوري في خلق
اقتصاد ذكي ومستدام
وشامل، شريطة أن يتم
رفع الحواجز المقيدة.**

تطوير إمكانيات أوراسيا الاقتصادية الإقليمية

يركز المؤتمر الدولي للاتحاد الدولي للنقل الطرقي على دور النقل الطرقي
في تطوير فرص أوراسيا الاقتصادية



Московская
ежегодная
конференция по
международному
автотранспорту

سيسمح ذلك لقطاع النقل الطرقي بإنجاز دوره الأساسي
في دعم التنمية الشاملة لإمكانيات أوراسيا الاقتصادية،
وسييسد الحكومات على تحقيق أولوياتها الوطنية، مثلما
ساعد على التكامل الاقتصادي في "اتحاد الدول المستقلة"
على مدى العشرين سنة الماضية.

ركز المؤتمر الثامن للنقل الطرقي الدولي، الذي عقده
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في موسكو بالشراكة مع
مجلس النقل في اتحاد الدول المستقلة ومجلس الخبراء
الاستشاريين، على "دور النقل الطرقي في التكامل
الاقتصادي الإقليمي في أوراسيا"، في ضوء تأسيس
"الاتحاد الأوراسي" و"الفضاء الاقتصادي المشترك".

وأكد المؤتمر على الحاجة إلى تنسيق قوانين النقل الطرقي
في الاتحاد الأوراسي، وعلى تسهيل عمليات النقل
الطرقي الدولية داخل الاتحادات الاقتصادية الإقليمية.
كما بحث المؤتمر أهمية تحسين المعايير القانونية
المنظمة للنقل الدولي الطرقي للبضائع لتسهيل التجارة
والتكامل الاقتصادي في منطقة أوراسيا بشكلٍ فعال، إذ



تحت الضوء:

قادت صناعة النقل بالشاحنات اليابانية
جهود الإغاثة إثر كارثة تسونامي

■ بالإضافة إلى الداء ومؤن أخرى
لحالات الطوارئ
■ إلى حوالي 2,032 موقع في المناطق
المتضررة.

وقد قامت الحكومة اليابانية رسمياً
بتكريم الرابطة اليابانية للنقل بالشاحنات
لمساهماتها في عمليات الإغاثة في حالات
الطوارئ هذه.

وقد قامت الدول الأعضاء في الاتحاد
الدولي للنقل الطرقي والرابطة اليابانية
للنقل بالشاحنات بالإضافة إلى 47 رابطة
محلية للنقل بالشاحنات في الفترة ما بين
مارس/أذار ومايو/أيار 2011 بحشد:

- أكثر من 10,000 شاحنة لحمل
- 19 مليون وجبة
- و4.6 مليون قارورة مياه
- و460,000 بطانية

شرح السيد (شوجي فوكوموتو)، الأمين
العام للرابطة اليابانية للنقل بالشاحنات
(JTA)، في خطابه أمام مجلس نقل
البضائع التابع للاتحاد الدولي للنقل
الطرقي، الدور المحوري الذي أدته
الشاحنات بعد الزلزال المدمر والتسونامي
الذين ضربا اليابان في 11 مارس/
آذار 2011. فقد استجابت صناعة النقل
بالشاحنات اليابانية بسرعة عبر تأسيس
"مقر للنقل في حالات الطوارئ" خلال
ساعات من حدوث الزلزال.

تحقيق فرص

العمل والنمو

الصديق للبيئة في

الاتحاد الأوروبي

مقابلة مع مايكل نيلسن، المندوب العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي إلى الاتحاد الأوروبي، بشأن حلول النقل الطرقي للنمو الاقتصادي وزيادة الكفاءة ومواصلة تحسين البيئة

ما هي التحديات الرئيسية التي تواجه النقل الطرقي في الاتحاد الأوروبي حالياً؟

إن الوضع الاقتصادي في هذه الأيام ليس يسيراً، ولذلك تحتل مسائل النمو وفرص العمل بطبيعة الحال الأولوية لدينا. ونعمل حالياً مع المؤسسات الأوروبية والأطراف المعنية في القطاع على إيجاد حلول لهذه المسائل، منها إعادة تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي في الاتحاد الأوروبي، إذ سيحفز ذلك النمو عبر تقليل التكاليف والروتين والبيروقراطية وبتيح المجال للمنافسة الحرة والمفتوحة. ونحن نسعى جاهدين لمضاعفة استخدام الباصات والحافلات السياحية من خلال حملة "الخطوة الذكية" التي أطلقها الاتحاد، ومن خلال المجموعة رفيعة المستوى في حملة "الخطوة- الذكية" التي تشمل جميع مؤسسات الاتحاد الأوروبي. وفي حال تمكننا من زيادة عدد الركاب الذين يسافرون بالباصات والحافلات السياحية إلى الضعف، فإن ذلك سيعزز الاقتصاد عبر خلق 4 ملايين وظيفة جديدة!

لقد ذكرت إعادة تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي. ما هو التقدم الأخير المنجز بشأن اللائحة الجديدة للجمارك في الاتحاد الأوروبي؟

ييدي عدد متزايد من أعضاء البرلمان الأوروبي والدول الأعضاء في الاتحاد دعمهم، وأن يعملوا بشكلٍ حثيثٍ معنا على إحداث بعض التغييرات الضرورية للغاية والتي ستجلب المنفعة للجميع.

بالحديث عن التغيير، هناك الكثير من الأحداث التي تتعلق بتحويل النقل الطرقي إلى نقل صدق للبيئة كما تتعلق بزيادة كفاءة استخدام الوقود في هذا العام. ماذا يفعل القطاع لمعالجة ذلك؟

نحن نؤيد جميعاً مواصلة تحويل النقل الطرقي إلى نقل صدق للبيئة وزيادة كفاءة استخدام الوقود، وننظر إلى هذين الأمرين كطريقتين متوازيتين لتحفيز النمو، ولدينا الإجراءات التي من شأنها أن تؤدي إلى ذلك تماماً، كاستخدام تشكيلات أطول من الشاحنات لتحسين النواحي الأيروديناميكية، وإزالة الرسوم وحظر القيادة غير الضروريين عن الحافلات السياحية الأثقل مع زيادة المحاور والحوافز لمساعدة مشغلي النقل الطرقي على الاستثمار في مركبات ذات كفاءة أكبر في استهلاك الوقود، على سبيل المثال لا الحصر. ومن شأن هذه المبادرات أن تزيد الكفاءة والأداء البيئي وأن تقلل التكاليف في القطاع في الوقت ذاته، وعندها يمكن للقطاع بدوره أن يستثمر في حلول أكثر صداقة للبيئة وأكثر كفاءةً من أي وقت مضى.

جرت الكثير من النقاشات "حول نظام الوحدات الأوروبي". ما هي آخر الأخبار؟

من شأن نظام الوحدات الأوروبي أن يجلب الفائدة إلى قطاعنا حقاً، ولا سيما للنقل متعدد الوسائط. وقد تم في عام 2012

إن المؤسسات الأوروبية بصدد تعديل لائحة الجمارك حالياً، ونحن نرى في ذلك فرصةً مثالية لإعادة تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي في الاتحاد الأوروبي مرةً أخرى. كل ما يتطلبه الأمر هو سطر إضافي في اللائحة الجديدة لتحفيز التجارة والنمو في أوروبا وتوفير نقل طرقي أكثر أمناً. ومن شأن هذا التعديل أن يعيد المنافسة الحرة والمفتوحة التي تشكل الضمانة لاستخدام المشغلين لأنظمة الترانزيت. وليس من المستغرب إذاً أن





نشر تفسير قانوني كامل للتشريع الحالي للاتحاد الأوروبي الخاص بنظام الوحدات الأوروبي، وتُظهر النتيجة بشكل واضح أن استخدام نظام الوحدات الأوروبي العابر للحدود بين دولتين تستخدمانه على أراضيها أمرٌ مسموحٌ به قانونياً. ولكن لا يمكن استغلال الإمكانات الكاملة لنظام الوحدات الأوروبي في النقل متعدد الوسائط إلا إذا عملت منظمة التعاون الاقتصادي على التنسيق بين وحدات النقل وتوفير سهولة الوصول والمعدات الحديثة في مراكز النقل متعدد الوسائط، مما دعانا إلى المشاركة في تنظيم حوار في البرلمان الأوروبي لتقديم الدعم. وقد أردنا إشراك وسائط أخرى بشكل إيجابي في الحوار، بحيث يستفيد الجميع من زيادة كفاءة الاستخدام والوفورات البيئية.

ماذا يفعل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أيضاً لدفع عجلة التطور في القطاع؟

يعمل فريق بروكسل سوية معأكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بشكل دائم على ابتكار طرق تدريب ومشاريع جديدة لتحسين الكفاءة وتقنيات توفير الوقود ووضع معايير مهنية أعلى، وذلك عبر توفير التمويل الأوروبي والبرامج الرائدة كبرنامج "التأثير البيئي" (ECOeffect)، و"تم توصيله" (DRIVEN)، و"بدايات" (STARTS)، و"موبينيت" (Mobinet)، و"كومباس فور دي" (Compass 4D)، و"تاكسي ستارتس" (Taxistarts)، و"سمارت فيوجن" (Smart Fusion).

يحتل النقل البري الأمن مكاناً بارزاً أيضاً في جدول الأعمال. هل لديكم أي أفكار بالنظر إلى ازدياد الجريمة المنظمة المرتبطة بالنقل الطرقي للبضائع؟

تعد جرائم البضائع والوقود والهجمات على السائقين من المشاكل الخطيرة الموجودة على الطرقات الأوروبية، إذ يبلغ أعضاء الاتحاد عن هجمات جديدة وحالات سرقة بشكل يومي، وتبلغ خسائر القطاع نتيجة ذلك رقماً مدهلاً يقارب 7 مليارات يورو في كل عام، ولا يشمل ذلك الخسائر البشرية في تلك الهجمات. ولهذا السبب قمنا بتطوير تطبيق "ترانسبارك" (TRANSPark)، لتؤكد من أن مشغلي النقل والسائقين يمكنهم الوصول إلى معلومات محدثة عن الأماكن التي يستطيعون التوقف فيها بأمان. ونحن نعمل بشكل وثيق مع المفوضية الأوروبية، وهم يعدون مبادرات تشريعية لضمان أن تقوم السلطات بشكل منتظم بجمع المعلومات

أما بخصوص سوق نقل البضائع على الطرق في الاتحاد الأوروبي، فسنتابع إصرارنا على تجنب التحرير الإضافي للقواعد الحالية للملاحة الساحلية دون تنسيق مواز مع الظروف الاجتماعية. وسوف نعمل جاهدين على الوصول إلى مسؤولية مشتركة لجميع أطراف سلسلة النقل، والإنفاذ الثابت للقواعد المتعلقة بالعمل في المهنة لجميع العاملين في قطاع النقل، لتحديد من يفعل ماذا وبشكل واضح. إنني أرغب برؤية صناعة سياسات مرتكزة على أساس علمي بشكل أكبر، لتخفيف العبء عن المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، الأمر الذي يتطلب المزيد من الاستثمارات في الابتكار، كما يتطلب حوافز من الاتحاد الأوروبي. وسنتابع دعمنا للتدريب لجذب موظفين جدد لقطاعنا، ولتحسين المعايير المهنية من خلال أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

لقد كان النقل الطرقي لفترة طويلة دافعاً لعجلة النمو وفرص العمل والتجارة في أوروبا، وسنتابع العمل لضمان مزيد من التقدم في تحقيق برنامج النمو الخاص بالاتحاد الأوروبي. ■

عن مواقع أماكن التوقف على شبكة النقل الطرقية العابرة لأوروبا (TEN road network) ومستوى الأمان والراحة فيها وإرسال هذه المعلومات إلينا. كما نجحنا أيضاً بالحصول على مقعد في مجموعة خبراء أمان النقل الطرقي، ونعمل بشكل وثيق مع سلطات الإنفاذ من خلال اتفاقية تعاون وقعناتها مع مجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية ECR ومنظمة TISPOL بحيث تبقى هذه المسألة أولوية قصوى.

ما هي توقعاتكم لعام 2013؟

يا له من سؤال رائع! لدي الكثير من التوقعات، فمن أين أبدأ؟ بدايةً، سيبقى النمو على رأس أولوياتنا في عام 2013 وستتطلب الكثير من المقترحات التشريعية على مستوى الاتحاد الأوروبي مساندة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي القوية والتي تقودها مصلحة القطاع، من أجل الاستفادة من الإمكانات الكاملة لهذه الفرص الجديدة. وسنقدم المجموعة رفيعة المستوى في حملة "الخطوة الذكية" التابعة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد الأوروبي تقريرها وتوصياتها النهائية بشأن مضاعفة استخدام الباصات والحافلات السياحية، وأنا بدوري متشوق لرؤية هذه النتائج.

4 الحد من تأثيرنا على البيئة

توفير نقل طرقي أفضل بدل من نقل طرقي متزايد

ولدى تمثيل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لرجال الأعمال والأطراف المعنية في هذا القطاع في الاجتماع الإقليمي التحضيري لمؤتمر الأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة (ريو+20)، أكد الاتحاد أنه وفقاً للإستراتيجية الثلاثية لتحقيق التنمية المستدامة المبنية على الابتكار والحوافز والبنية التحتية، فإن قطاع النقل الطرقي قد أدى ما هو مطلوب منه، وسيبسى جاهداً ليزل المزيد لتلبية متطلبات السوق بأقل التكاليف الاجتماعية والاقتصادية وأقلها تأثيراً على البيئة، لاسيما من خلال التركيز على نوعية النقل الطرقي بدلاً من التركيز على الكم.

يؤثر النقل الطرقي على البيئة شأنه شأن أي نشاط إنساني آخر. هل تعلم أن النقل الطرقي بخدمة باب لباها لايها أقل بصمة في الانبعاثات الكربونية مقارنة بباقي الوسائط الأخرى. ويبقى التحدي بالنسبة لنا، بوصفنا المنظمة العالمية للنقل الطرقي، أن نقل ما أمكن من تأثير هذا القطاع على البيئة. ويتطلب تحقيق هذا الهدف وضع سياسات مناسبة وتنسيق جهود جميع الأطراف المعنية.



-30% CO₂ by 2030

هل تعلم أن النقل الطرقي بخدمة
باب لباها لايها أقل بصمة في
الانبعاثات الكربونية مقارنة
بباقي الوسائط الأخرى



الابتكار، المحفزات، البنية التحتية

الوقود ومن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، أي بأكثر من 10 بالمئة، وكذلك الاستثمار في تكوين السائقين، وهذا ما تشترطه أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، حيث يمكن أن يقلل ذلك من استهلاك الوقود وبالتالي من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة تصل إلى 10 بالمئة.

ويقوم الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بتطبيق مشروع "التأثير البيئي" (ECOeffect) الذي تدعمه المفوضية الأوروبية، والذي يضع برامج "تكوين المكون" للتوعية البيئية التي تشترطها أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، كما يضع مناهج تقنيات القيادة المحترفة، كإجراءات عملية لتقليل استهلاك مشغلي النقل للوقود بشكل فعال، وبالتالي التقليل من تأثير الكربون.

تقديم المركبات ذات الضجيج المنخفض وإتاحة الفرص المتكافئة أمام وسائل النقل

ولا يمكن فعلياً خفض الضجيج الناتج عن النقل الطرقي إلا من خلال مقارنة متكاملة تهدف لذلك. وينبغي وضع العديد من المسائل في الحسبان، مثل تقديم ضمانات استثمارية وحوافز للمشغلين، وتطوير البنية التحتية المناسبة كالأرصفت ذات الضجيج المنخفض وحوافز الصوت التي تحسن أداء النقل منخفض الضجيج، بالإضافة إلى دراسة ما يمكن عمله للأجزاء الأخرى من المركبات ذات العلاقة بالضجيج كالإطارات بدلاً من حصر التفكير بالموافقة على نوع المحرك فقط.

لقد أكدنا مرة أخرى في عام 2012 على التزامنا بالحد بنسبة 30 بالمائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي يخلفها القطاع بحلول عام 2030 كما هو منصوص عليه بقرار الاتحاد الذي أطلقنا عليه اسم «ثلاثين بحلول الثلاثين». ونسعى من خلال هذا القرار لتحقيق ذلك عن طريق الاستثمار في المحركات المبتكرة وفي أحدث تقنيات المركبات، مما قد يسهم في التقليل من استهلاك الوقود، وبالتالي يحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بأكثر من 10 بالمائة، ومن المهم أيضاً الاستثمار في المفاهيم اللوجستية المبتكرة كأنظمة النقل الذكية ITS والتوصل إلى الأوزان والأبعاد المثلى للمركبات التجارية الثقيلة التي يمكنها أن تقلل وبالقدر نفسه من استهلاك

إن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي مستعدٌ لدعم الإجراءات الجديدة للمفوضية الأوروبية الهادفة لخفض الضجيج، بشرط أن يسمح الاستثمار في المركبات منخفضة الضجيج لمشغلي المركبات التجارية بتقليل التكاليف عبر زيادة الكفاءة التشغيلية، ويمكن عمل ذلك مثلاً عن طريق تسليم البضائع ليلاً أو خلال عطل نهاية الأسبوع.

لذلك فإننا ندعو المؤسسات الأوروبية إلى توسيع إجراءات خفض الضجيج لتشمل جميع وسائل النقل، كما ندعوها لوضع إجراءات تسمح لمشغلي النقل التجاري بزيادة مرونة وكفاءة أدائها، مع ضمان إنتقاص من قيمة استثماراتهم الحالية.

مفهوم الوحدات: نحو نقل متعدد الوسائط أكثر فعاليةً وصدقةً للبيئة

المعيارية وللتجارب المتمتعة بالتسهيلات الحكومية في كلٍ من هولندا والدمرك، حيث مازال النجاح لسنوات عديدة حليف النقل متعدد الوسائط الذي يتبع مفهوم الوحدات المعيارية. وكشفت تلك النتائج عن انخفاض في تأثير الكربون وصل إلى 30%، وانخفاض في استهلاك الوقود والتكاليف الإجمالية لسلسلة النقل بكاملها. كما تظهر التجارب الحالية في ألمانيا عن نتائج مشابهة.

لذلك قام الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بمخاطبة المفوضية الأوروبية من أجل التنسيق بين المركبات ووحدات التحميل المطبقة لمفهوم الوحدات المعيارية وتوحيدها، وللحصول على توضيح قانوني بشأن استخدام مفهوم الوحدات المعيارية عبر الحدود بين دولتين أو أكثر من دول الاتحاد الأوروبي الموافقة عليه. وقد نشر سيم كلاس، نائب رئيس المفوضية الأوروبية لاحقاً تفسيراً للتعليمات، سامحاً بما لا يدع مجالاً للشك باستخدام نظام الوحدات الأوروبي (EMS) عبر الحدود بين دولتين من دول الاتحاد الأوروبي الموافقة عليه.

كما أنشأنا "مجموعة خبراء الاتحاد الدولي للنقل الطرقي المتخصصة بالنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية (GETIL)"، والتي ستركز على ترويج مفاهيم الخدمات اللوجستية وحلول النقل الصديقة للبيئة. ويمكن للنقل متعدد الوسائط بالفعل أن يؤدي دوراً ذي أهمية متزايدة في الخدمات اللوجستية الحديثة عبر استخدام مختلف وسائط النقل طبقاً لنقاط القوة الخاصة بها.

يعد مفهوم الوحدات المعيارية (MC)، والمعروف أيضاً باسم نظام الوحدات الأوروبي (EMS)، مساهماً رئيسياً في تحسين الأداء البيئي للنقل الطرقي للبضائع، وفي تطوير أكبر للنقل متعدد الوسائط.

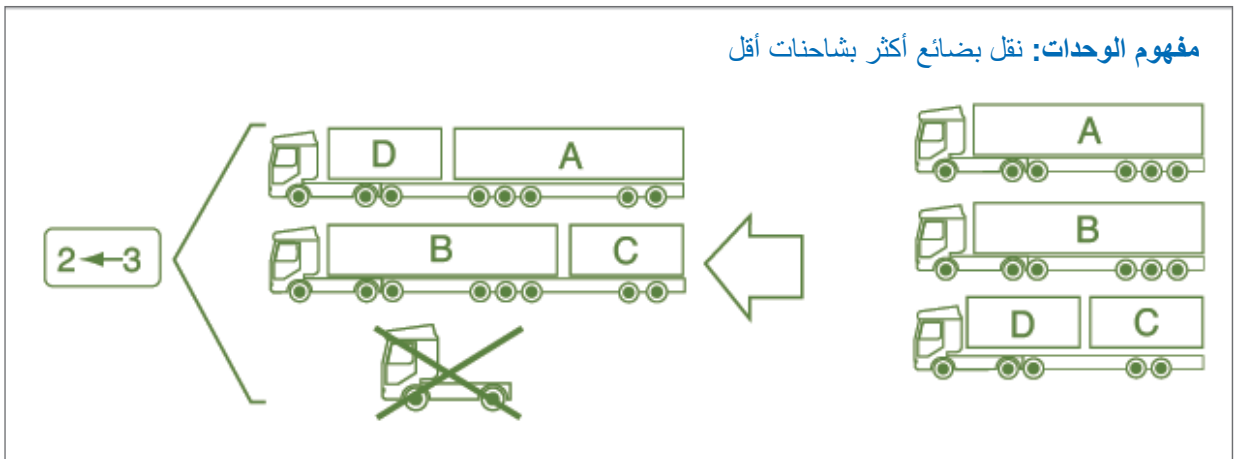
ويقدم مفهوم الوحدات المعيارية الحل الأمثل للنقل عبر تغيير مزيج الحاويات - أو الوحدات - التي تحملها الشاحنات، حيث يتم استخدام مزيج من شاحنات أطول كلما كان ذلك ممكناً (في النقل لمسافات طويلة مثلاً)، واستخدام مزيج من شاحنات أقصر كلما كان ذلك ضرورياً (في حمولات المدن على سبيل المثال). ويهدف مفهوم الوحدات المعيارية إلى إيجاد التوافق بين العرض المتوفر للنقل وبين حجم الطلب عليه وعلى البنية التحتية، ويهدف في الوقت ذاته إلى نقل أكبر كمية من البضائع باستخدام أقل عدد من المركبات، مسهماً بذلك إسهاماً كبيراً في النقل الطرقي وكفاءة استخدام الطاقة، بالإضافة إلى الأداء البيئي.

كما يسهل مفهوم الوحدات المعيارية عمليات النقل متعددة الوسائط باستخدامه وحدات تحميل معيارية، لأن هياكل التبادل والحاويات يسهل نقلها من واسطة نقل إلى أخرى. ويحسن ذلك إلى حد كبير إمكانية التشغيل البيئي بين وسائط النقل وقد يؤدي إلى شبكات نقل متعددة الوسائط متكاملة تماماً وأكثر فعالية.

وكشف بعض كبار قادة القطاع في نقاش أثناء غداء استضافه البلجيكي الليبرالي (فيليب دو بآكر) عضو البرلمان الأوروبي، عن النتائج الأولى للخبرات المتحصلة من التطبيق العملي لمفهوم الوحدات

يمثل استخدام ممزوج المركبات الطويلة عندما يكون ذلك ممكناً، واستخدام ممزوج للمركبات القصيرة عندما يكون ذلك ضرورياً حلاً مرضياً للجميع في سلسلة الخدمات اللوجستية بأكملها.

مفهوم الوحدات: نقل بضائع أكثر بشاحنات أقل



النقل الطرقي يدفع عجلة الإقتصاد

لنعلم معا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948

5 مؤتمر النقل الطرقي الثاني للإتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد الأوروبي



إيجاد حلول ناجحة
وأكثر صداقةً للبيئة
لنقل الطرقي دفعاً للنمو
الأوروبي

400

مندوب

36

دولة



عقد الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في شهر فبراير/شباط 2012 بالشراكة مع المفوضية الأوروبية والرئاسة الدنمركية للاتحاد الأوروبي مؤتمر النقل الطرقي الثاني للاتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد الأوروبي، والذي تناول موضوع «حلول ناجحة لجعل النقل الطرقي أكثر صداقةً للبيئة».



رمز QR لفيلم الأحداث
الرئيسية (شاهدوا الأحداث
الرئيسية للمؤتمر)



«يجب أن تنصب أولوياتنا على وضع اقتصادنا مرة ثانية على مسار النمو، والتأكد من أن الوظائف لا تنقص بل تزداد. يمكن للنقل والشحن الطرقي أن يسهم في هذا المجال بشكل جيد، وينبغي له ذلك ... إن زيادة الفعالية الاقتصادية والبنية للنقل الطرقي ليسا هدفين متعارضين، بل العكس تماماً، إنهما يسيران جنباً إلى جنب»

هنرك هولولي، بالنيابة عن سيم كلاس، نائب رئيس المفوضية الأوروبية لشؤون النقل.

أكد سيم كلاس نائب رئيس المفوضية الأوروبية ما يلي: «أوضح [هذا المؤتمر] بشكلٍ جلي أن جعل النقل الطرقي صديقاً للبيئة والإسهام في النمو الاقتصادي ليسا هدفين متعارضين. بل العكس تماماً، فقد حددنا خلال نقاشاتنا عدداً من الخيارات لجعل هذا

القطاع أكثر فعالية ولدعم النمو. وتتضمن تلك الخيارات تكاملاً أكبر للسوق الداخلية والحد من الازدحام وتشجيع الابتكار وتأمين بنية تحتية جيدة – أربعة مجالات كانت المفوضية نشطة جداً فيها وستبقى كذلك. وتم التأكيد مجدداً على أن نقل المسافرين عبر الطرق سيسهل أيضاً التبادلات الاقتصادية. وأخيراً، فقد أظهر هذا الحدث أنه يمكن للمفوضية وصناع القرار الآخرين الاعتماد على التعاون البناء مع هذا القطاع لتحقيق هذه الأهداف، والتطلع قدماً للاستمرار في العمل بشكلٍ وثيق في المستقبل مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي».



شهد المؤتمر مداخلات متنوعة من مجموعة من المتحدثين، منهم ممثلين رفيعين عن مؤسسات الاتحاد الأوروبي، مثل السيد هنريك هولولي رئيس المجلس الاستشاري التابع للسيد سيم كلاس نائب رئيس المفوضية الأوروبية لشؤون النقل، والسيد ماثياس روت، مدير عام «الإدارة العامة للتنقل والنقل في المفوضية الأوروبية»، بالإضافة إلى السيد هنريك دام كريستنسن، رئيس مجلس النقل في الاتحاد الأوروبي ووزير النقل في الدنمارك.

وقد ركزت النقاشات على التحديات الرئيسية التي تواجه قطاع النقل الطرقي وخاصة فيما يتعلق بكيفية خفض تأثيره على البيئة بفعالية، وذلك من خلال تنسيق العمل على المستويين السياسي والصناعي، مع السماح للنقل الطرقي بقيادة برنامج نمو الاتحاد الأوروبي.

وقد نتج عن النقاشات توجُّه مشترك وحلول ملموسة وفرص للتوصل إلى نقل طرقي أكثر صداقةً للبيئة. واتفق المشاركون في المؤتمر على أنه يمكن للنقل الطرقي أن يسهم في قيادة نمو اقتصادي سريع ومستدام في أوروبا، مشددين على ضرورة تعزيز التعاون لتحقيق هذا الهدف، لا سيما من خلال الاستخدام المتزايد لجميع أدوات تسهيل التجارة والإجراءات والابتكارات التقنية الكفيلة بذلك.

وتم خلال هذا المؤتمر المضي في أولى خطوات تحقيق برنامج نمو الاتحاد الأوروبي وجعل النقل الطرقي أكثر صداقةً للبيئة، إذ اتفق منظمو المؤتمر والمتحدثون فيه والمحاضرون على ما يلي:

«يشكل النقل الطرقي طريقة سهلة ومرنة لنقل البضائع في أوروبا، فهو يساعد في ربط الأسواق الأوروبية ببعضها البعض، وسيستمر في أداء دور محوري في المستقبل».

هنريك دام كريستنسن، وزير النقل في الدنمارك، الذي كان عندئذٍ رئيس مجلس النقل في الاتحاد الأوروبي.

الاتحاد الدولي للنقل الطريقي يقيم حفل الربيع لعام 2012

أعقب المؤتمر مباشرةً حفل الربيع التقليدي الذي يقيمه الاتحاد الدولي للنقل الطريقي لإيجاد أجواء مفعمة بالحياة والعفوية للسماح للمشاركين بالتعارف ومتابعة الحوار حول الحلول الأنجع لتحقيق نقل طريقي يركز على الجوانب النوعية أكثر من الجوانب الكمية.



■ التركيز على إصلاح القواعد الضابطة للوزن والأبعاد للسماح بإدخال تحسينات أيروديناميكية وتحسينات متعلقة بالسلامة الطرقية على المركبات والمعدات، ولتعزيز الارتباط بين وسائط النقل.

■ إنشاء مجموعة إستراتيجية رفيعة المستوى بين القطاعين العام والخاص، تشارك فيها جميع المؤسسات الأوروبية المعنية وممثلي النقل الطريقي للمسافرين، بهدف وضع خطة عمل خلال الأشهر الـ 12 القادمة لمضاعفة استخدام النقل الجماعي للمسافرين باستخدام الباصات والحافلات السياحية في العقد القادم، وهو ما دعت إليه حملة "الخطوة الذكية" للاتحاد الدولي للنقل الطريقي.

وقد رحب يانوش لاكني، رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطريقي بالشراكة المعززة للقطاعين العام والخاص بين قطاع النقل الطريقي من جهة ممثلة بالاتحاد الدولي للنقل الطريقي وبين الاتحاد الأوروبي من جهة ثانية، على مستوى الدول الأعضاء ومؤسسات الاتحاد الأوروبي. ودعا السيد يانوش لاكني جميع صناع القرار والقطاعات المعنية إلى التعاون لدعم برنامج نمو الاتحاد الأوروبي عبر التطبيق الفوري لجميع الأدوات المتوفرة لتسهيل التجارة والنقل الطريقي في الاتحاد الأوروبي، وتحديدًا عبر إعادة تطبيق اتفاقية النقل الطريقي الدولي (TIR)، بالإضافة إلى تطبيق القرارات المتفق عليها خلال هذا المؤتمر.

**«هناك أصوات تقول أن
الحل يكمن في النقل بالسكك
الحديدية وعبر المياه، وأن
علينا أن نقيّد النقل الطريقي،
حتى هنا في بروكسل.
وغالباً ما يبدو الأمر وكأنه
معركة بين وسائط النقل،
لكن ذلك لن يجدي. ستحتاج
الحلول الرامية للربط بين
أي مكانين دائماً إلى النقل
الطريقي، فهو يعد في الكثير
من الحالات الحل الأكثر
كفاءة. علينا أن نستثمر
في الخدمات اللوجستية
المبتكرة. وشركات النقل
الطريقي تحتل الموقع الأفضل
حالياً لاعتلاء سدة سلسلة
الخدمات اللوجستية.»**

كورين ورتمان كويل، عضو البرلمان الأوروبي، ونائب رئيس حزب الشعب الأوروبي.

أكاديمية الاتحاد الدولي لنقل الطرقي التدريب من أجل تميز مهني

ثقافة تعلم كيف تتعلم

نهدف إلى نشر ما نسميه ثقافة «تعلم كيف تتعلم» في قطاع النقل الطرقي. ومن خلال إرساء التعاون بين أنشطتنا التدريبية المتمثلة في أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، والتدريب على اتفاقية النقل الطرقي الدولي، والتدريب الداخلي في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، نساعد العاملين في النقل الطرقي على البقاء على اطلاع فيما يخص أحدث تطورات القطاع في جميع المستويات. ويستفيد المتدربون، سواء كانوا مديرين للنقل الطرقي أم سائقين أم جمعيات أعضاء أم سلطات جمركية، من ميزة الوصول إلى مواد التدريب التفاعلية والأدوات الفعالة في إدارة التدريب.

50

معهد تدريب معتمد
(ATIs)

36

دولة

أكثر من

18,000

طالب

10

عشرة برامج تدريبية

أصبح التدريب المهني
على النقل الطرقي مهماً
أكثر من أي وقت مضى
لمسائل السلامة والكفاءة
والأداء البيئي والامتثال
والمنافسة

International Road Transport Union

IRU

www.iru.org

أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي: امتيازاً عالمياً واعترافاً دولياً

تعمل الأكاديمية على الصعيد العالمي مع شركائها ومع لجنة من الخبراء على وضع إطار عمل للتدريب المهني في مجال النقل الطرقي، وهي تستفيد من الاعتراف الدولي والدعم الذي تقدمه اللجنة الاستشارية للأكاديمية (ADC) ذات المستوى الرفيع.

لجنة الاعتماد في
الأكاديمية (AAC)

اللجنة الاستشارية في
الأكاديمية (ADC)

IRU
Academy

البرامج
التدريبية

IRU Accredited
Training
Institute
Academy

GRADUATE

IRU
Academy



وتتألف هذه اللجنة من البنك الدولي، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، والمنتدى الدولي للنقل، والمفوضية الأوروبية (EC)، واتحاد عمال النقل الأوروبي (ETF)

وقد صمم جميع برامج الأكاديمية خبراء مشهورون على مستوى العالم تحت إشراف اللجنة الاستشارية للأكاديمية، وتركز هذه البرامج على تطوير مهارات ومعارف العاملين في مجال النقل الطرقي لتعزيز قدرتهم على التعامل مع جميع الجوانب الرئيسية لعمليات النقل الطرقي. ويتم تحديث برامجنا باستمرار لتشمل أفضل الممارسات ولتضمن الامتثال بالقواعد والأحكام المرعية على المستوى العالمي والإقليمي والوطني.



الطلب على التدريب يتزايد حول العالم

أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي تمنح تراخيص جديدة

الخطرة (ADR)، التحميل الآمن وتأمين الشحنات القيادة الصديقة للبيئة (ECO DRIVING)، التأثيرات البيئية (ECO EFFECT). وتسمح هذه التراخيص لمعاهد التدريب المعتمدة بتطوير قدراتها التدريبية المهنية بشكل مستمر من أجل تحسين السلامة الطرقيّة وزيادة الكفاءة.

منحت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عام 2012 أربعة عشر ترخيصاً لمعاهد تدريب تقع مقراتها في جمهورية التشيك، ومصر، والأردن، وكوسوفو، ومقدونيا، ومولدوفا، وبولندا، وقطر وتركيا، وأوزباكستان، وذلك لبرامجها التدريبية التالية: شهادة الكفاءة المهنية للمديرين، شهادة الكفاءة المهنية للسائقين، اتفاقية النقل الدولي للبضائع

التدريب على النقل الطرقي الدولي: تبسيط الإجراءات الجمركية على الحدود

العربية والانجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية.

كما تم تنظيم ندوات عملية لمشاركة المعلومات بشأن النقل الطرقي الدولي وتنسيقها، استفاد منها حوالي 70 مشاركاً من أكثر من 30 دولة بما فيها الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة. وقد تعلم المشاركون أفضل الممارسات المتعلقة بالأنشطة اليومية للنقل الطرقي الدولي كالإصدار، والإعادة، والرقابة، وإدارة المخاطر، والتعامل مع طلبات التعويض عن الحوادث، لضمان حسن سير عمليات النقل الطرقي الدولي وتأمينها.

قامت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (TIR) بالشراكة مع منظمة الجمارك العالمية (WCO) بتحديث منهاجها الناجح لتعلم النقل الطرقي الدولي عن بعد الذي تم وضعه بشكل مشترك من قبل منظمة الجمارك العالمية والاتحاد الدولي للنقل الطرقي، والذي يتكون الآن من 14 وحدة ديناميكية تفاعلية تغطي أسس نظام النقل الطرقي الدولي. يستهدف هذا المنهاج المتوفر على الإنترنت اتحادات النقل المطبقة لنظام النقل الطرقي الدولي ومشغلي النقل الطرقي التابعين لها والسلطات الجمركية، ويقدم تدريباً عالي الجودة لضمان حسن سير العمل وفق نظام النقل الطرقي الدولي، وهو متوفر باللغات



كما تعلم المشاركون الفوائد المتعلقة بالكفاءة والأمان في تطبيقات النقل الطرقي الدولي المتوفرة على الإنترنت والتي قام بتطويرها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، ومنها: برنامج النقل الطرقي الدولي الآمن

كما تعلم المشاركون الفوائد المتعلقة بالكفاءة والأمان في تطبيقات النقل الطرقي الدولي المتوفرة على الإنترنت والتي قام بتطويرها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، ومنها: برنامج النقل الطرقي الدولي الآمن

بناء قدرات العاملين في مجال النقل الطرقي

فعال في تحقيق السلامة و الأمن و عمليات نقل فعالة. وقد كان هناك طلب كبير أيضاً على برنامج اتفاقية النقل الدولي للبضائع الخطرة، الذي يدرّب المختصين على النقل الطرقي الآمن للبضائع الخطرة. كما نفذ كلٌّ من مركز التدريب القطري "مواصلات" و نادي السيارات الملكي الأردني، وبنجاح، برامج تدريبية خاصة باتفاقية النقل الدولي للبضائع الخطرة. كما شارك أكثر من 60 طرفاً أساسياً من المعنيين بالنقل الطرقي للبضائع الخطرة في قطر بندوة تحت عنوان "بناء القدرات في مجال النقل الطرقي والتدريب المهني"، تم تنظيمها بالتعاون مع "مواصلات" والاتحاد العربي للنقل البري.

ركزت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي على الكثير من الأنشطة في الشرق الأوسط بفضل منحة المساعدة التقنية للبنك الإسلامي للتنمية (IDB) المقدمة للاتحاد العربي للنقل البري (AULT)، والتي تهدف بشكل خاص إلى تحسين سلامة وكفاءة خدمات النقل الطرقي التي يقدمها مشغلو النقل الطرقي العرب من خلال تطوير التدريب المهني لمدراء أساطيل النقل والسائقين وفقاً للمعايير الدولية.

وأدى التعاون الوثيق والفعال مع المعاهد التدريبية المعتمدة في رابطة الدول المستقلة، وتحديداً في كل من بيلاروسيا وكازاخستان ومولدوفا وروسيا وأوكرانيا وأوزباكستان، إلى تطوير برنامج رابطة الدول المستقلة الدولي لشهادة الكفاءة المهنية للسائقين، والذي يطبق بنجاح حالياً في هذه المنطقة.

وقد دربت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي خلال عام 2012 مُعلّمين قُطريين ضمن برنامج شهادة الكفاءة المهنية للسائقين – والذي تم تنفيذه لاحقاً بنجاح ولأول مرة في الدوحة – كما نظمت ورشات عمل وندوات وطنية رافقتها جلسات «درب المدربين» في مصر والأردن وقطر والمملكة العربية السعودية ودول أخرى من دول الجامعة العربية، بالإضافة إلى دول أخرى من جنوب شرق أوروبا. وتزود هذه الجلسات وورشات العمل التفاعلية المدربين بالأدوات الضرورية لتقديم تدريب عالي الجودة للمدراء والسائقين المحترفين عبر التركيز على نقل المنهجية وتقديم مواد التدريب ومشاركة أفضل الممارسات من خلال التدريبات والأنشطة الجماعية.

كما لاقى برنامج «التحميل الآمن وتأمين الشحن» رواجاً في هذا العام. ونظمت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي سلسلة من ندوات تشارك المعرفة، وحضرها أكثر من 300 مشارك من ليتوانيا والدنمرك ودول جنوب شرق أوروبا ودول أعضاء في رابطة الدول المستقلة مثل أوكرانيا وأوزباكستان. كما استفاد مركز (ASMAP TCC) الروسي للتدريب من شرح موجز ووافي حول برنامج جهاز التاكوغراف.

وقد أقيمت ندوة بناء قدرات النقل الطرقي و التدريب المهني، نظمت بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري (AASTMT) و الإتحاد العربي للنقل البري (AULT) لمناقشة استدامة النقل الطرقي في جمهورية مصر العربية، حيث اتفق المشاركون على أن شهادة التدريب المهني لها دور

في مقعد السائق

«DRIVEN»: ضمان توفر سائقين ذوي مهارة عالية في أوروبا

الملموسة التي يجب اتخاذها لضمان توفر سائقين ماهرين في هذه الدول. وتشمل تلك الإجراءات تعزيز الصورة الإيجابية للمهنة، ووضع إطار العمل التطويري المهني اللازم، والتركيز على تنسيق المهارات والتدريب، وإيجاد نقاط التلاقي بهدف الوصول إلى الاعتراف المتبادل الكامل بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي ونقل الخبرات بينها، ولاسيما من خلال تبادل أفضل الممارسات، مما سيسهم بالمجموع في إيجاد تطوير مستدام للنقل الطرقي.

هناك حاجة حالية ملحة لضمان أعداد كافية من السائقين المؤهلين وتجنب أي نقص في أعدادهم. ويروج شعار "تم توصيله" لبرنامج تدريب موحد يُقدّم للأطراف المعنية لتعزيز المعرفة التقنية لدى المعلمين وتحسين طرق منهجياتهم ومهاراتهم التدريسية لضمان أقصى قدر من النجاح للتدريب على برنامج شهادة الكفاءة المهنية للسائق.

السائقون المختصون هم أول سفراء خدمة النقل الطرقي الفريدة التي تقدم بشكل شخصي

وتم تنظيم أربع ندوات تتناول شعار "تم توصيله" في كلٍ من فرنسا وبولندا وصربيا والمملكة المتحدة، حيث ناقش أكثر من 250 مشاركاً الإجراءات

«STARTS»: إطلاق طاقات عمال النقل

على الحاجة إلى وجود اعتراف كامل بين الدول فيما يخص المؤهلات والتدريب وفق توجيهات تدريب السائقين في الاتحاد الأوروبي، فضلاً عن دور أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والمعاهد التدريبية المعتمدة في تحقيق هذا الاعتراف المتبادل.

يهدف «ستارتس» (مهارات، تدريب، قطاع النقل الطرقي) إلى تحديد التحديات الأساسية وأفضل السبل الممكنة لضمان تدريب عالي الجودة لسائقي المركبات التجارية وعمال النقل الطرقي غير المتنقلين. وشدد المؤتمر الختامي لـ«ستارتس»

ECO EFFECT: درب بشكل أفضل. قد بطريقة أفضل. اعمل بشكل أفضل.

ويساعد برنامج "التأثير البيئي" المدربين على تقديم تدريب عالي الجودة لضمان قيادة صديقة للبيئة، ويؤمن المعارف والخبرات اللازمة لترويج القيادة الصديقة للبيئة لدى مشغلي النقل ويعزز تكامل القيادة الصديقة بالبيئة مع مؤهلات السائق المهني وشهادته وقد تم تنظيم ثلاث دورات تثقيفية في بولندا ورومانيا وجمهورية التشيك ونتج عنها تدريب 36 مدرس و128 سائق.

نفخر بكوننا شركاء في برنامج «التأثير البيئي»، وهو برنامج تدعمه المفوضية الأوروبية التي تعلم السائقين المهنيين القيادة بطريقة أفضل فيما يتعلق بالتفاعل مع البيئة وكيفية خفض استهلاك الوقود. ويقدم البرنامج، المتوفر في جمهورية التشيك وبولندا ورومانيا، فوائد قابلة للقياس لمجتمعات النقل والشحن عبر مناهج نظرية وعملية.

اكتشف المزيد عن أنشطة أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وبرامجها التدريبية عبر الرابط: www.iru.org/academy

أليس من الغريب كيف
أن الناس يعتقدون أن

الأقساط الشهرية للسيارة،
وتكاليف التأمين الشهري للسيارة،
والرحلات الأسبوعية إلى محطات الوقود،
والساعات التي تهدر أثناء الجلوس في الزحام،
وغسل السيارة مرة كل أسبوعين،
وتسجيل السيارة سنوياً،
وإصلاح السيارة المكلف،
والدفع لمواقف السيارات،
وشراء ملحقات أخرى مثل
سائل مسح الزجاج الأمامي
وإطارات الشتاء وملطفات الجو

أفضل من شراء تذكرة ركوب باص شهرية،
والجلوس والاسترخاء لقراءة كتاب جيد
كل صباح في الطريق إلى العمل؟

اتخذ الخطوة الذكية

www.busandcoach.travel

7 نقل الناس والمجتمعات

هناك الكثير من خيارات السفر المتاحة للانتقال من مكان إلى آخر. لكن ليست تلك الخيارات آمنةً وصديقةً للبيئة وفعالةً ومعقولةً التكلفة كما هي الباصات والحافلات السياحية، في حين تتنافس مرونة التنقل بسيارات الأجرة مع التنقل بالسيارات الخاصة ... مع تجنب الإزعاج. ولهذا السبب بالذات، نعمل باستمرار على مساعدة سياسات النقل على ضمان تنقل مستدامٍ للجميع في كل أنحاء العالم، بالإضافة إلى دعم التغير السلوكي.

يجب أن يتاح للجميع في كل أنحاء العالم خيار التنقل المستدام.

الباصات والحافلات: «الخطوة الذكية» للتنقل المستدام للجميع



www.busancoach.travel

facebook.com/SmartMoveCampaign

@Smart_Move

SmartMoveCampaign

smart_move



إن حملة «خطوة ذكية» هي حملة لنشر الوعي على المدى الطويل تهدف إلى وضع الباصات والحافلات السياحية في لب حوارات صناعة سياسات النقل الهادفة لمضاعفة استخدام النقل وتحقيق التنقل المستدام للجميع.

وقد زوّدت حملة «خطوة ذكية» صناعات السياسات والرأي لأكثر من 3 سنوات بحقائق وأرقام دقيقة وموثوقة لضمان تشريع موجه ولتحفيز السياسات التي تدعم زيادة استخدام المواطنين للباصات والحافلات السياحية وترويجها وتسهيله على المستويات المحلية والوطنية والإقليمية والعالمية كلما كان ذلك ممكناً.



شاهد الخطوة الذكية
حملة عملية



تقديم المركبات ذات الضجيج المنخفض وإتاحة الفرص المتكافئة أمام وسائل النقل

وتركز المجموعة رفيعة المستوى بشكل رئيسي على خطوط المسافات البعيدة المنتظمة بين المدن، ونقل المجموعات السياحية بالحافلات السياحية، والنقل داخل المدن والتنقل للعمل، حيث تُحلل كل قضية من جوانبها القانونية والمالية والاجتماعية والجوانب المتعلقة بالعملاء، مع التركيز على السلامة والاستدامة وحاجات المستخدمين على وجه الخصوص.

وسيتم خلال عام 2013 نشر حصيلة عمل المجموعة رفيعة المستوى، وستضم توصيات متعلقة بالسياسات والأعمال بهدف مضاعفة أعداد مستخدمي نقل الركاب الجماعي بواسطة الباصات والحافلات السياحية وسيارات الأجرة، كما ستضم خطة عمل بمواعيد نهائية موصى بها للفترة 2013-2015-2030، وتجميع لأفضل ممارسات السياسات والأعمال بحيث يكون منشوراً على شبكة الانترنت ومتوفراً للعمامة.

قمنا مع المفوضية الأوروبية بتأسيس مجموعة رفيعة المستوى تابعة للاتحاد الأوروبي بشأن حملة "خطوة ذكية" لوضع حلول ملموسة تهدف إلى مضاعفة عدد مستخدمي نقل الركاب الجماعي بالباصات أو الحافلات السياحية وسيارات الأجرة في الاتحاد الأوروبي خلال السنوات العشر القادمة وذلك للإسهام في برنامج العمل الخاص بنمو الاتحاد الأوروبي لعام 2020.

وتتألف المجموعة التي يبلغ عدد أعضائها 15 عضواً من ممثلين عن المفوضية الأوروبية واللجنة الاقتصادية والاجتماعية الأوروبية ولجنة الجهات في الاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى أعضاء من البرلمان الأوروبي والشركات والمؤسسات الخاصة وممثل عن اتحادات النقل الطرقي للركاب وأطراف معنية أخرى من المجتمع المدني.



تحت الضوء:

عمدة عاصمة مقدونيا سكوبيي تخطو «الخطوة الذكية»

مزايا النقل بالباصات والحافلات السياحية – وهي السلامة وصدقة البيئة وسهولة الاستخدام والتكلفة المقبولة والكفاءة – من خلال شاشات إعلانية جذابة موضوعة في الأماكن العامة الرئيسية.

ليس هناك طريقة أفضل للقيادة من أن تكون القدوة. وقد سررنا وأعجبنا للغاية بالترويج الفعال جداً لحملة "خطوة ذكية" الذي قام به عمدة العاصمة المقدونية، مدينة سكوبيي، الذي استطاع أن يوصل



حقوق الركاب في الاتحاد الأوروبي – خدمة عالية الجودة لنيل رضا الزبون

قمنا بتصميم كتيب إرشادي لإعلام مدراء النقل بالباصات والحافلات السياحية بواجباتهم الجديدة تجاه الركاب وفقاً لقوانين الاتحاد الأوروبي الضابطة لحقوق الركاب، والتي تدخل حيز التنفيذ في 1 مارس/ آذار، 2013. وتوفر هذه القوانين الجديدة إطار عمل مئتين لضمان استمرارية تقديم خدمات عالية الجودة للركاب بجميع فئاتهم قبل الرحلة وخلالها وبعدها.

ويركز كتيب الاتحاد الدولي للنقل الطرقي على حقوق الركاب خلال تسوية الحوادث والتأخيرات والإلغاءات، وحقوق الركاب من ذوي الإعاقات، وكيفية تزويد الركاب بالمعلومات، وهو مُقسّم إلى ثلاثة فصول، منها فصل للخدمات المنتظمة للمسافات التي تزيد عن 250 كم وآخر لخدمات المسافات التي تقل عن 250 كم وثالث للخدمات الموسمية.

التنقل لمسافات طويلة بالباصات والحافلات السياحية في أوروبا – حان الوقت لإعادة اكتشاف الإطار

تقوم سلطات النقل بتغيير سياساتها لتتجه نحو السفر بين المدن باستخدام الباصات والحافلات السياحية بشكل متزايد لكونها صديقة للبيئة ومقبولة من حيث التكلفة. وقد استجبنا لهذا الارتفاع في الطلب عبر تنظيم ورشة عمل موسعة في الاتحاد الأوروبي هي الأولى من نوعها حول موضوع: "النقل لمسافات طويلة باستخدام الباصات والحافلات السياحية في أوروبا: (إعادة) اكتشاف عجلة القيادة".

وقد شكّلت ورشة العمل فرصة لأعضاء البرلمان الأوروبي ووزراء النقل ومدراء الشركات الرائدة لمناقشة مستقبل السفر لمسافات طويلة بين المدن الأوروبية باستخدام الباصات والحافلات السياحية، ولا سيما عبر دراسة حالات من إسبانيا والنرويج وإيطاليا وألمانيا.



شاهد رسالة ثييري مارياني، وزير النقل الفرنسي عندئذٍ، المصورة بالفيديو

8 إجراءات ملموسة لمضاعفة استخدام النقل بالباصات والحافلات السياحية

- 1 وضع حد للتمييز الضريبي بين وسائل النقل الجماعي للركاب؛
- 2 مراعاة الحاجات الخاصة لنقل الركاب بشكل دائم عند وضع التشريعات؛
- 3 زيادة الحد الأقصى لوزن الحافلات السياحية العاملة على الخطوط الدولية إلى 19.5 طن على الأقل وذلك لتحقيق الشروط الجديدة المتعلقة بالسلامة والبيئة والزبائن والتشغيل؛
- 4 إزالة الحواجز المتعلقة بسهولة الوصول إلى محطات الوسائل الأخرى؛
- 5 إضافة محطات للباصات والحافلات السياحية إلى شبكة النقل العابرة لأوروبا (TENS)؛
- 6 زيادة عدد الممرات المخصصة للباصات وتسهيل إمكانية الوصول إليها بين المدن وداخلها.
- 7 وضع إجراءات لتقليل وقت السفر بشكل منهجي، وبالتالي زيادة القدرة التنافسية لخدمات الباصات والحافلات السياحية
- 8 اقتراح إطار عمل منسق للمناطق ذات الانبعاثات المنخفضة (LEZs) ضمن الاتحاد الأوروبي



منتدى سيارات الأجرة الدولي الخامس للإتحاد الدولي للنقل الطرقي يطلق مبادرة: «سيارة أجرة متى أردت! وأينما أردت!»

ساعة يومياً على مدار الأسبوع، ويتمتع الركاب بحرية اختيار وجهاتهم دون الحاجة للتقيد بجدول زمني. ولا يقتصر الأمر على ذلك فقط، بل إن سيارات الأجرة هي الطريقة المثلى لاستخدام السيارات، إذ تلبي سيارة أجرة واحدة حاجات 10 إلى 20 شخصاً يومياً مما يجعلها الطريقة الأكثر صداقة للبيئة من حيث استخدام السيارات.

إن نظرة الجمهور العام و صناع القرار لسيارات الأجرة له تأثير قوي على سوق سيارات الأجرة، والأنظمة، بل وعلى مستقبل التنمية في صناعة سيارات الأجرة نفسها. ولإدراكنا الكامل للتنوع الكبير لأطر العمل الحاكمة لسيارات الأجرة وخدماتها والثقافة السائدة

الموجودة حول العالم، فإن قطاع النقل الطرقي يعبر عن التزامه بتحسين أصولها وقيمها الأساسية، والتي تجعل من سيارات الأجرة خياراً للتنقل المستدام، وذلك عبر زيادة احترافية مدراء القطاع وسائقيه من خلال التكوين المهني وتكثيف تبادل أفضل الممارسات بين العاملين في مجال سيارات الأجرة.

بمناسبة "معرض سيارات الأجرة الأوروبي"، أكبر معرض لسيارات الأجرة في أوروبا، الذي أقيم في كولون بألمانيا، شاركنا الجمعية الألمانية العضو في الاتحاد، BZP، والعضو الإقليمي فيها، Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein e.V.، في تنظيم المنتدى الدولي الخامس لسيارات الأجرة الذي جمع حوالي 200 مشغل لشركات سيارات أجرة رائدة، وممثلين

عن السلطات التشريعية، ومصنعي سيارات أجرة، وباحثين أكاديميين، وخبراء تسويق من جميع أنحاء العالم، لبحث مبادرة «سيارة أجرة - متى أردت! وأينما أردت!»

قمنا بتطوير هذه المبادرة مع جميع

شركائنا من القطاعين العام والخاص لتطبيق رؤيتنا المشتركة الخاصة بتوفير خدمات سيارات أجرة آمنة ومريحة ومرنة ومستدامة ويسهل الوصول إليها، ومتكاملة تماماً مع سلسلة النقل العام.

وتؤدي سيارات الأجرة بالفعل دوراً ثميناً في سد احتياجات النقل اليومي لمجتمعنا. وتتوفر خدماتها 24

إن استيعاب صناع القرار وعامة الناس لأهمية استخدام سيارات الأجرة له أثر كبير على أسواق سيارات الأجرة والأنظمة المتعلقة بها، كما أن لها أثر كبير بالتأكيد على التطور المستقبلي لقطاع سيارات الأجرة ذاته

تعزيز السلامة الطرقية: التركيز على العامل البشري

التعامل مع العامل الإنساني عبر التدريب المهني

تعد السلامة الطرقية على رأس قائمة أولوياتنا وسنستمر بالتزامنا بالحد من الحوادث التي تنورط فيها المركبات التجارية، سواءً من حيث عدد الحوادث أو خطورتها، عبر استهداف السبب الرئيس لها بشكلٍ فعال.

لا تقتصر السلامة الطرقية على تثبيت حزام الأمان والالتزام بحدود السرعة المسموحة، بل هي أكثر بكثير من ذلك. في الحقيقة، أثبتت الدراسات العلمية أن السلامة الطرقية الفعالة تبدأ بمعالجة السبب الكامن وراء 85% من الحوادث ألا وهو العامل الإنساني، مما يستوجب اتخاذ إجراءات عبر فعاليات التدريب المهني ورفع الوعي لخلق ثقافة السلامة الطرقية في القطاع، بالإضافة إلى العمل من خلال شراكات القطاعين العام والخاص مع جميع الأطراف المعنية.

ومهما كانت الإجراءات المتبعة، يبقى الهدف بالنسبة لنا واحداً: إنه إنقاذ الأرواح.

يهدف معالجة السلامة الطرقية من مصدرها عبر مخاطبة السلوك المهني للسائقين، أجرت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي – الذراع التعليمي للاتحاد – الكثير من الفعاليات وورشات العمل لرفع الوعي من أجل نشر أفضل الممارسات والمعارف والمهارات بين العاملين في مجال النقل الطرقي وسلطاته حول العالم. وستتم متابعة هذه الإجراءات خلال "عقد الأمم المتحدة لإجراءات السلامة الطرقية 2011-2012".

85%

من الحوادث المرورية يتسبب بها عوامل إنسانية

75%

من الحوادث المرورية يتسبب بها الآخرون من مستخدمي الطرقات

25%

من الحوادث المرورية يتسبب بها سائقو الشاحنات

المصدر: الدراسة الأوروبية حول تسبب الشاحنات بالحوادث (ETAC 2007)



العمل بالشراكة بين القطاعين العام والخاص مع العالم العربي

حضور مسؤولين حكوميين رفيعي المستوى في مجال النقل وممثلين عن القطاع، حيث عبروا عن اعترافهم بالدور المحوري للتدريب المهني في تحسين سجلات السلامة بشكل كبير، وعن ضرورة أن يتناول تدريب الأكاديمية هموم القطاع الرئيسية.

كما أكد جميع المشاركين على الحاجة لإرساء شراكات حقيقية بين القطاعين العام والخاص، وعلى وجه الخصوص بين الهيئات الحكومية وأكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومعاهدها التدريبية المعتمدة، مختتمين بالتأكيد على أن التركيز على السلوك الإنساني له أهمية قصوى في الحد بفعالية من الحوادث الطرقية وفي إدارة بيئة الأعمال المتغيرة في أيامنا هذه.

وافق البنك الإسلامي للتنمية على منحة مساعدة تقنية للاتحاد العربي للنقل البري، جنباً إلى جنب مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بوصفه شريكاً منفذاً، مما أعطانا الفرصة للتركيز على تعزيز السلامة الطرقية في الدول العربية.

والهدف الرئيسي من منحة المساعدة التقنية هو السلامة و تحسين كفاءة خدمات النقل الطرقي التي يقدمها مشغلو النقل الطرقي العرب، لاسيما عبر تطوير تدريب مهني وفقاً للمعايير الدولية التي تشترطها أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

وشهدت سلسلة من الندوات وورشات ، وتم تنظيمها في عمّان بالشراكة مع الاتحاد العربي للنقل البري،

دراسة حول تسبب الشاحنات بالحوادث في منطقة جامعة دول العربية: تحديد السبب الرئيسي للحوادث في الدول العربية

شارك في تمويلها الاتحاد الأوروبي وتم إجراؤها بين عامي 2004 - 2007 بهدف تحديد السبب الرئيسي للحوادث الطرقية التي تشترك فيها المركبات التجارية، واقتراح توصيات وحلول مناسبة للتصدي لهذه الأسباب بفعالية. وقد أصبحت "الدراسة الأوروبية حول تسبب الشاحنات بالحوادث"، بالإضافة إلى "التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق" الذي أعدته منظمة الصحة العالمية، معياراً علمياً دولياً في البحوث الخاصة بالتسبب في الحوادث ووثيقة أساسية لصناع سياسات السلامة الطرقية وممثلي القطاع ووسائل الإعلام. ومن المتوقع صدور النتائج النهائية لدراسة جدوى تسبب الشاحنات بالحوادث في الدول العربية في نهاية عام 2013.

وضمن إطار عمل منحة المساعدة التقنية المقدمة من البنك الإسلامي للتنمية، يُجري خبراء السلامة الطرقية دراسة جدوى إقليمية بهدف تنفيذ "دراسة حول تسبب الشاحنات بالحوادث في الدول العربية"، مع التركيز على الجدوى التشغيلية والاقتصادية والقانونية، حيث لا تتوفر حالياً سوى إحصاءات محدودة فيما يتعلق بالحوادث التي تكون الشاحنات طرفاً فيها في المنطقة. وكان العدد الكبير للحوادث المميتة، وما ينتج عنه من خسائر مادية وإنسانية باهظة، دافعاً للسلطات الطرقية والسلطات العامة في الدول العربية للتركيز بشكل أكبر على تعزيز السلامة الطرقية.

ويشابه النموذج العلمي الذي يتبعه المشروع "الدراسة الأوروبية حول تسبب الشاحنات بالحوادث" التي

نشر أفضل الممارسات

أطلعت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي مدراء معاهدها التدريبية المعتمدة على الكيفية التي تُمكن مكونات تطبيقية محددة في برامج تدريب الأكاديمية إلى جانب إجراءات دقيقة تم التركيز عليها في قوائم المراجعة الخاصة بالسائقين التي وضعتها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، من أن تُحسن بفعالية السلامة الطرقية والنقل، وتحقق في الوقت ذاته أهداف "عقد الأمم المتحدة لإجراءات السلامة الطرقية".

وبفضل منحة المساعدة التقنية المقدمة من البنك الإسلامي للتنمية، تمت ترجمة قوائم المراجعة الخاصة بالسائقين، والتي وضعتها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، إلى اللغة العربية أيضاً ليصار إلى نشرها في الشركات وبين السائقين المحترفين في العالم العربي عبر معاهده التدريبية المعتمدة بكافة فروعها في الدول العربية. وقد قمنا بتطوير هذه الأدوات العملية ليحملها السائقون المحترفون معهم، لتذكروهم باستمرار بأسس السلامة الطرقية والتقنيات الأساسية للقيادة الصديقة للبيئة عند أدائهم لواجباتهم، كمواد مكملة لبرامج التدريب التي تقدمها أكاديمية الاتحاد.

تغيير السلوك الإنساني هو المفتاح لتحسين السلامة الطرقيه

وبفضل الخبرات التي قدمتها لجنبتنا المختصة بالسلامة الطرقية واللجنة الدولية المختصة بالشؤون التقنية، تمت مراجعة قوائم السلامة من الحرائق لمساعدة سائقي الباصات والحافلات السياحية والشاحنات ومشغلي النقل على منع الحرائق بفعالية والتصرف بشكل مناسب في حال حدوثها. وأوصت قوائم المراجعة بجعل التفتيش الدوري جزءاً لا يتجزأ من صيانة المركبات، لضمان التحديد المبكر لحالات المركبات التي يمكن أن تتسبب بالحرائق. وتتوفر قوائم المراجعة عبر شبكة الانترنت باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والروسية.



حمولات آمنة وبضائع مشحونة بأمان

ودعماً لوجهة النظر هذه، عالجت مؤتمرات أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي حول التحميل الآمن وتأمين الشحن المنعقدة في طشقند وكيف، على نحو متميز مسألة النقص في الفهم الإجمالي للتحميل الآمن والمناسب للمركبات التجارية، والحاجة إلى وضع إجراءات لضمان وزن وتأمين مناسبين للشحن لمسافات النقل المختلفة. وأكد المشاركون الذين بلغ عددهم 130 مشاركاً من 15 دولة في منطقة رابطة الدول المستقلة على أهمية تحسين تقنيات وإجراءات التحميل والأمان، وشددوا على الحاجة الفورية لتطوير المعارف والمهارات اللازمة من خلال التدريب عالي الجودة، لضمان تحميل آمن ومضمون للبضائع ولتحسين السلامة الطرقية بشكلٍ فعال، وبما يعود بالمنفعة على المجتمع ككل.

بوصفنا أعضاء في مجلس إدارة "مجموعة الخبراء" الموكل إليها مراجعة إرشادات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا حول السلامة في سلسلة التوريد فيما يتعلق بتعبئة الحاويات، نؤكد الحاجة إلى مراجعة هذه الإرشادات. ولكننا شددنا على ضرورة تبني القوانين الدولية للتأكيد على تنافس العمليات والتفتيش. محترفو النقل يجب ان يكونوا مدربين بشكل مناسب على تأمين الحمولة مثلما هو مقدم من قبل أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، بالتوافق مع معايير EN 12195-1:2010 المعترف بها في إتفاقية النقل الدولي للبضائع الخطيرة 2013

تدريب مدراء أساطيل النقل في أفريقيا والصين

والضمان الاجتماعي من جمهورية الصين الشعبية حول كيفية تحسين السلامة الطرقية بشكل أكثر فعالية من جهة التكلفة في الصين من خلال التدريب المهني كما تنص عليه الأكاديمية، بدلاً من الاستثمار بشكل كبير في مفتشي العربات التقنيين، إذ إن أكثر من 85% من الحوادث التي تشترك فيها المركبات التجارية الثقيلة يكون سببها السلوك الإنساني، بينما يرجع السبب في أقل من 2% من الحالات إلى أسباب تقنية.

وفرت أكاديمية الاتحاد برنامجها التدريبي المتعلق بشهادة الكفاءة المهنية باللغة الفرنسية لضمان أعلى مستوى من بناء القدرات في قطاع النقل في أفريقيا حيث تبقى اللغة الفرنسية لغة سائدة. ونأمل عبر نقل المعرفة والمهارات وأفضل الممارسات لمشغلي أساطيل النقل وفق المعايير العالمية أن نجعل الطرق أكثر سلامة في أفريقيا أيضاً.

كما أطلعنا وفوداً من وزارات النقل والموارد البشرية

تعزيز السلامة الطرقية

أفضل سائق شاحنة في العالم

وتؤكد "مسابقة سكانيا" بوضوح على أن السائق المدرب له فرص أكبر في تجنب الحوادث، مع الحد من استهلاك الوقود وخفض الانبعاثات والتقليل من تكاليف الصيانة والإصلاح بالنسبة للمشغل. ونحن نسعى جاهدين لتحقيق هدفنا المتمثل في وضع أمثال هؤلاء السائقين المحترفين على الطرقات عبر تقديم معايير تدريب ذات جودة عالية ومتفق عليها، بالإضافة إلى الاعتراف الدولي بالسائقين المحترفين عبر أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

اختتمت "منافسات سكانيا لسائق العالم في العام 2012" التي تركز على السلامة الطرقية والأداء البيئي، والتي نساهم فيها كشريك رسمي وأحد أعضاء لجنة تحكيمها، بفوز "غابرييل فارد"، من شركة "أي أر إتش إيه" وهي عضو في الرابطة الأيرلندية IRHA المنتسبة إلى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. وقد تنافس أكثر من 77,000 سائق من 27 دولة عبر القارات الخمس في جولات وطنية لأكثر مسابقات سائقي الشاحنات في العالم وأكثرها تطلباً، قبل الوصول إلى النهائي في ستوكهولم.

لست عالقاً في
الزحام.
أنت تسبب الزحام.

اتخذ الخطوة
الذكية!

www.busandcoach.travel



الشرق الأوسط وما وراءه!

المنسوب العام للاتحاد الدولي للنقل البري إلى الشرق الأوسط والمنطقة، حيدر أوزكان، يتحدث عن تحديات و فرص النقل البري في أسرع الاقتصادات نمواً في العالم.

ما هي التحديات الرئيسية التي تواجه النقل البري اليوم في منطقتكم؟

تحل زيادة كفاءة النقل البري الأولوية القصوى بالنسبة لنا دون شك. وتشكل أوقات الانتظار الطويلة على الحدود، والافتقار إلى تنسيق الرقابة الحدودية عوائق أمام سهولة النقل البري الدولي عبر الدول العربية و دول منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود و دول منظمة التعاون الاقتصادي.

ولا يقتصر الأمر على ذلك، فقد شكّل ظهور حركة "الحماية الجديدة" وعدم وجود استقرار اقتصادي في الاتحاد الأوروبي تحدياً كبيراً آخر يضعف الشهية ما بين الحكومات لتطوير وتنفيذ مشاريع جديدة تهدف إلى تسهيل التجارة والنقل البري.

ما هي الحلول التي توصون بها؟

بما أن الحلول المثلى هي مزيج من مسؤوليات القطاعين العام والخاص، ومن الخبرات والكفاءات، فإن الشراكات الحقيقية بين القطاعين العام والخاص هي الجواب للتصدي لهذه التحديات.

أولاً وقبل كل شيء يأتي تطبيق أدوات التسهيل الرئيسية للأمم المتحدة، وعلى وجه الخصوص اتفاقتي التنسيق الجمركي والنقل البري الدولي.

وستؤدي مبادرة الطريق السيار النموذجي الخاصة بالاتحاد إلى تسهيل وتأمين النقل البري الدولي بشكل فعال، ونحن نعمل بشكل وثيق مع منظمة التعاون الاقتصادي على تطوير طرق التجارة على امتداد قبرغيزستان- طاجاكستان- أفغانستان- إيران وإسلام آباد- طهران- إسطنبول. ويشمل هذا التعاون استخدام التطبيقات الإلكترونية للاتحاد الدولي للنقل البري لإدارة المخاطر ومعايير التصريحات الإلكترونية المسبقة لنقل البضائع دولياً (الخطوط الخضراء)

ويعد التحرير التدريجي للنقل البري في منطقتي منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود ومنظمة التعاون الاقتصادي تطوراً إيجابياً جداً. فقد ساعد هذا التحرير على إحداث تأثيرات دخول لمنظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود التي من شأنها أن تصبح فيما بعد أداة تسهيل متعددة الأطراف مشابهة لرخصة منظمة الاتحاد الأوروبي لوزراء النقل. وتبدي منظمة التعاون الاقتصادي مؤشرات مشجعة في مجال تطوير نظام الرخص الإقليمي الخاص بها، والذي سيواصل تحرير السوق في المستقبل.

وأخيراً، فإن أحد الحلول الممتازة هو التكوين المهني لمدراء أساطيل الشاحنات وللسائقين. فالتكوين المهني هو المفتاح لزيادة كفاءة قطاع النقل البري وسلامته، وهو بالضبط ما نحاول إنجازه من خلال أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري.

الاتحاد الدولي للنقل البري هو الشريك المنفذ لمنحة المساعدة التقنية التي قدمها البنك الإسلامي للتنمية، والمخصصة للاتحاد العربي للنقل البري. ما هي المخرجات المتوقعة من هذه المنحة؟

إن الاتحاد العربي للنقل البري شريك استراتيجي للاتحاد الدولي للنقل البري في تعزيز تسهيل التجارة والنقل البري في 22 دولة عربية.

تولى الاتحاد الدولي للنقل البري دور الريادة في تنفيذ منحة الاتحاد العربي للنقل البري المخصصة في عام 2010، والتي تستهدف التنمية المستدامة للنقل البري في العالم العربي بوصفه المساهم الرئيسي في النمو الاقتصادي في المنطقة.

ويشمل المشروع دراسة جدوى للدراسة الخاصة بتسبب الشاحنات بالحوادث في منطقة جامعة الدول العربية، والتوسع في التكوين المهني للمدراء والسائقين عن طريق أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري، وتحديد وتحليل العوائق الرئيسية التي تواجه النقل البري في إطار المرحلة الرابعة من مبادرة النقل البري الأوراسية الجديدة 4-NELTI، وتطبيق اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية ودراسة تتناول منافع النقل البري الدولي في المنطقة.

وسيتم عرض النتائج النهائية في اجتماع مجلس وزراء النقل في جامعة الدول العربية عام 2013، حيث يحدونا الأمل



بأنهم سيعتمدون الإجراءات اللازمة لتسهيل التجارة والتنمية المستدامة لقطاع النقل، مما سيدعم الاقتصادات الوطنية لهذه الدول.

كانت أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي نشطة جداً في منطقتكم في عام 2012 – تركيا، والأردن، ومصر، وقطر، وعمان. لماذا أصبح التكوين أولوية؟

يفهم العالم النامي حق الفهم الرابط المباشر بين التكوين المهني والكفاءة. وقد أسهم تعاوننا المستمر مع المنظمات الإقليمية والشركاء في التنمية في صنع هذا الزخم الجديد، والذي تدعمه مؤسسات التكوين وجامعات ومشغلو أساطيل نقل تحتل مراكز الريادة، وهذا من دواعي فخرنا.

قمتم بتأسيس شراكة جديدة مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، وحددت هذه الشراكة تسهيل النقل الطرقي على أنه أولوية إستراتيجية لمناطق منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود ومنظمة التعاون الاقتصادي وجامعة الدول العربية. هل يمكنكم إخبارنا المزيد؟ هل من مشاريع في المستقبل؟

ترتكز شراكتنا الجديدة إلى رؤيتنا الإستراتيجية المشتركة بأن النقل الطرقي هو المفتاح لدفع النمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية في كل مكان. ويتعامل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي كشريك عالمي حقيقي لتحقيق هذه الأهداف السامية.

سننتقل من مرحلة التخطيط إلى مرحلة التعاون في مشاريع وإجراءات واقعية، وسيكون ذلك بالشروع بالعمل معاً على تطوير وتطبيق مشروع تجريبي جديد تابع لمنظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود حول التطبيق المبكر لشهادة الوزن الدولية للمركبات التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بموجب الملحق رقم 8 من اتفاقية التنسيق الجمركي، والذي ينتظر أن يتم قبل نهاية عام 2013.

طلبتم من حكومة المملكة العربية السعودية والجمارك قيادة عملية تسهيل التجارة في منطقة الجامعة العربية وتأمينها. لماذا المملكة العربية السعودية بالذات؟

تشكل المملكة العربية السعودية بوصفها عضواً في مجموعة العشرين فاعلاً اجتماعياً وسياسياً واقتصادياً مهماً للغاية في الدول العربية بأكملها. ليس ذلك فحسب، بل إن المملكة تشكل جسراً برياً رئيسياً بين أفريقيا وأوروبا ودول الخليج. وتعتمد المنطقة بشكل كبير على قيادة المملكة العربية السعودية في الكثير من المجالات للاستفادة بصورة كاملة من مزايا العولمة. ويبدو منطقياً جداً للمملكة العربية السعودية أن تعزز موقعها المركزي كنقطة تقاطع بين أسواق العالم عن طريق تسهيل التجارة وتأمينها عبر النقل الطرقي الدولي، والاتحاد الدولي للنقل الطرقي مستعد لمساعدتها على القيام بذلك.

تبنى مؤتمر وزراء النقل التابع للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي الوثائق التي تحدد أولويات اللجنة الخاصة بتسهيل النقل الطرقي بين عامي 2012 و2016.

ما التطورات الإيجابية التي تتوقعونها من ذلك؟

يقدم برنامج العمل وإطار العمل الاستراتيجي رؤية آسيا والمحيط الهادي بهدف تنسيق الإجراءات وتوحيد المعايير وتطوير التكوين المهني وتحرير النقل الطرقي. وتشكل خارطة طريق لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي وأهدافها المحددة زمنياً تحدياً حقيقياً لا يمكن تحقيقه إلا بدعم من جميع الدول الأعضاء.

وسنعمل معاً على تطوير التكوين المهني وتطبيق الأهداف المحددة الرامية إلى تطبيق وتوسيع نظام النقل الطرقي الدولي واتفاقيات الأمم المتحدة الأساسية الأخرى، بالإضافة إلى تنسيق وضع الأنظمة الإقليمية لرخص الدخول الحالية وإدارتها، لدمجها بنظام واحد في جميع أنحاء آسيا في المستقبل.

ما هي توقعاتكم لعام 2013؟

بالنسبة لنا في اسطنبول، سيكون هذا العام مليئاً بالإنجازات، لدفع عجلة التغيير والتقدم جنباً إلى جنب مع أعضائنا وشركائنا في المنطقة! ■



قيادة التجارة والسياحة نحو الأفضل

الخاصة بتسهيل وتأمين التجارة والنقل،
كاتفاقيتي تنسيق الأنظمة الجمركية
والنقل الطرقي الدولي.

لهذا فإننا نطور علاقات عمل وثيقة
مع هيئات حكومية دولية عالمية،
ومنظمات دولية وإقليمية وسلطات
عامة أخرى حول العالم ونحافظ
عليها - لنشارك ونطور رؤيتنا
التي تتمثل في "العمل معاً من
أجل مستقبل أفضل"

**إن التطبيق الفعال لأدوات
الأمم المتحدة متعددة الأطراف
لتسهيل وتأمين التجارة والنقل،
كاتفاقيتي النقل الطرقي الدولي
و تنسيق الأنظمة الجمركية، هو
المفتاح الرئيسي لإزالة الحواجز
الإدارية التي تعوق التجارة
بواسطة النقل الطرقي الدولي**

نحن ملتزمون بإزالة الحواجز
الإجرائية والمالية والمادية
أمام التجارة والسياحة من
خلال تسهيل النقل الطرقي
الدولي وتأمينه، ومن شأن ذلك
ربط الأعمال والشعوب ببعضها
البعض بغض النظر عن مواقعها.
والمفتاح الرئيسي لتحقيق ذلك
هو التطبيق الفعال لأدوات الأمم
المتحدة الأساسية متعددة الأطراف

تعزيز التعاون على المستوى العالمي

الأمم المتحدة (UN)

الصغيرة النامية، لمناقشة مساهمتنا في تنفيذ برنامج عمل
"ألماتي".

أشادت الأمم المتحدة بأنشطة الاتحاد الدولي
للنقل الطرقي لتعزيز التجارة والنقل
الطرقي الدولي ومواصلة تسهيلهما،
ودعتنا لممارسة دور أكثر فاعلية في
مفاوضات الأمم المتحدة الإقليمية حول
العالم بالإضافة إلى مقر الأمم المتحدة
في نيويورك، وهو ما أكد عليه غيان
تشاندرانتشاريا، وكيل الأمين العام
لشؤون مكتب الأمم المتحدة للممثل
السامي للدول الأقل نمواً والبلدان
الساحلية والدول الجزرية الصغيرة
النامية، في خطابه للجمع العام
للاتحاد الدولي للنقل الطرقي في نوفمبر/تشرين الثاني.

عقدنا مناقشات ثنائية الأطراف مع ميلوس كوتيريتش،
رئيس المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم
المتحدة ECOSOC، وجورج كيل، الرئيس التنفيذي

**«في عالم اليوم الذي يتميز بالهولمة
والتكامل، يبقى النقل الطرقي وسيلة
النقل الرئيسية في العديد من الدول،
وتحديداً في الدول النامية غير
الساحلية (LLDCs). إنه شريان
الحياة، وبما أنه كذلك، لا نريد أن**

نرى أي انسداد فيه». غيان تشاندرانتشاريا،
وكيل الأمين العام والممثل السامي للأمم
المتحدة في أقل الدول نمواً والدول النامية غير
الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية.

للاتفاق العالمي للأمم
المتحدة، بهدف تعزيز تعاوننا
مع نظام الأمم المتحدة من أجل
تلبية الطلب المتزايد لهيئات
الأمم المتحدة الإقليمية بتحسين
أمن وكفاءة وتسهيلات التجارة
والنقل الطرقي الدولي.

كما التقينا سعادة السيد صاليموكساي
كوماسيث، رئيس مجموعة البلدان
النامية غير الساحلية وممثلين عن
مكتب الأمم المتحدة للممثل السامي
للدول الأقل نمواً والبلدان الساحلية والدول الجزرية



منظمة الجمارك العالمية (WCO)

وقع كل من السيد مارتن مارمي، الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، والسيد كونيو ميكوريا، الأمين العام لمنظمة الجمارك العالمية، مذكرة تفاهم في اجتماع مجلس منظمة الجمارك العالمية، مؤكدين على سنوات من التعاون المثمر بين منظماتنا في مواصلة تسهيل التجارة العالمية وتأمينها. وسيشجع ذلك على إيجاد شراكة أكثر تلاحماً بين القطاعين العام والخاص، ويؤكد على الحاجة لتطبيق أدوات الأمم المتحدة الرئيسية متعددة الأطراف لتسهيل التجارة والنقل الطرقي. وأكد غوازهانغ تشو، مدير الامتثال والتسهيل في منظمة الجمارك العالمية، على هذا التعاون المعزز عند مخاطبته لمجلس نقل البضائع التابع للاتحاد الدولي للنقل الطرقي. واعترف قائلاً: "عند الحديث عن قطاع النقل الطرقي، فإن الاتحاد الدولي للنقل الطرقي هو أهم شركائنا، وتقوم شراكتنا هذه بالفعل على أسس راسخة وعملية وحيوية".

منتدى النقل الدولي

تحدث بيير بادروسا، نائب رئيس الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ورئيس مجلس نقل البضائع في الاتحاد، في اجتماع المنتدى الدولي للنقل حول «تسهيل التجارة العالمية: التواصل عبر الحدود» عن كيفية تسهيل وتأمين التجارة العالمية والنقل الطرقي الدولي بفعالية عبر تطبيق اتفاقيتي تنسيق الأنظمة الجمركية والنقل الطرقي الدولي، بالإضافة إلى البرامج الإلكترونية للاتحاد الدولي للنقل الطرقي المتوفرة عبر شبكة الأنترنت - وهي برنامج التصريح الإلكتروني المسبق لنقل البضائع دولياً (TIR EPD)، و«نظام النقل الطرقي الدولي الآمن في الوقت الحقيقي» (RTS)، ومرصد أوقات الانتظار على الحدود (BWTO).

تحت الضوء:

الحاجة العالمية لخرائط رقمية

تبنى أعضاء الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بشكل جماعي قراراً حول الحاجة لخرائط طرقية رقمية لمواصلة تعزيز التجارة والسياحة والسفر والنقل الطرقي دولياً وبشكل مستدام. وقد أظهرت التجربة أن الخرائط الرقمية تساهم على نحو كبير في تحسين إنتاجية النقل الطرقي وتسهيلاته وأمانه في

وسيقدم للسائقين في الوقت ذاته ظروف عمل أفضل.

وقد وقّعنا من هذا المنظار مذكرة تفاهم مع برنامج ممر النقل الأوروبي القوقازي الآسيوي، الذي سيؤتي أولى ثماره في المستقبل القريب.

المناطق التي تتوفر فيها حول العالم. إن خرائط الملاحة الرقمية في كثير من الأسواق الناشئة والمناطق النامية حول العالم غير متوفرة أو تفشل في تلبية متطلبات مشغلي النقل الطرقي الدولي في الوقت الحالي، لذلك فإن تطبيق الخرائط الرقمية واستخدامها سيخفض بشكل كبير أوقات النقل وتكاليفه،

تعزيز الشراكات مع المنظمات الإقليمية

منظمة الدول الأمريكية (OAS): تسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي في أمريكا اللاتينية

المكسيك، وستكون هذه الدراسة نموذجاً لتسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي في أمريكا اللاتينية. ونعمل على تنظيم قافلة شاحنات لمنظمة الدول الأمريكية والاتحاد الدولي للنقل الطرقي في عام 2013 لتعزيز مبادرة النقل الطرقي المشتركة في أمريكا اللاتينية، والتي تهدف لتسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي بين دول أمريكا اللاتينية لتعزيز نموها الاقتصادي. وستبين قافلة الشاحنات كيف أن بإمكان النقل الطرقي الدولي المساعدة في دفع التجارة البينية في المنطقة نحو الأفضل عبر ربط جميع الأعمال في أمريكا اللاتينية مع كل الأسواق العالمية الرئيسية.

خاطب خورخي ساجيانتي، الكاتب التنفيذي للتنمية المتكاملة في منظمة الدول الأمريكية، جمعنا العام قائلًا: «لتحقيق تكامل أكبر بين دول المنطقة، تحتاج دول أمريكا اللاتينية إلى إزالة الحواجز الإدارية أمام النقل الطرقي الدولي من أجل دفع التقدم والازدهار والسلام نحو الأفضل. إن الشراكة بين منظمة الدول الأمريكية والاتحاد الدولي للنقل الطرقي هي مثال ممتاز عن الشراكة بين القطاعين العام والخاص».

لقد عملنا جنباً إلى جنب مع منظمة الدول الأمريكية على دراسة تجريبية حول النقل الطرقي الدولي في

وزراء النقل في الدول الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي يتعهدون بتسهيل النقل الطرقي الدولي (UNESCAP)

التكوين المهني لمديري النقل الطرقي وسائقيه، حسب ما تنص عليه أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

وأقر وزراء الدول الأعضاء في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي أن تعزيز تسهيل النقل الطرقي الدولي ومواصلة تسهيله هو الطريقة المثلى لاستدامة النمو الاقتصادي بشكل فعال، وتحسين مستويات المعيشة، وزيادة التنافسية بين اقتصادات منطقة آسيا والمحيط الهادي.

تبنى وزراء النقل في آسيا والمحيط الهادي وثائق تحدد أولويات لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي بشأن تسهيل النقل الطرقي الدولي بين عامي 2012-2016، والتي تشمل تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي، وتسهيل إصدار تأشيرات الدخول للسائقين المحترفين، ودعم تطوير نظم التصاريح متعددة الأطراف في المناطق الفرعية، وتعزيز أنواع الرقابة المشتركة على الحدود، وتطوير

برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومنطقة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود

كنظام التصريح الإلكتروني المسبق لنقل البضائع دولياً «TIR-EPD» و«نظام النقل الطرقي الدولي الآمن في الوقت الحقيقي» «RTS».

والتقينا لاحقاً بالسيد دامر ليدنيكان، رئيس اللجنة التوجيهية لتسهيل النقل الطرقي للبضائع في منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود ورئيس قسم النقل الطرقي الدولي في وزارة البنية التحتية والطاقة في صربيا، لتعزيز التجارة والنقل الطرقي الدولي الإقليميين في منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود ومواصلة تسهيلهما - عن طريق تطبيق الملحق الثامن لاتفاقية الأمم المتحدة لتنسيق الأنظمة الجمركية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالشهادة الدولية لوزن الشاحنات المعترف بها بشكل متبادل

التقى نخبةً من الخبراء الدوليين وشركاء النمو بهدف تعزيز التجارة والاستثمار في منطقة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود في اجتماع حول «التجارة والاستثمار والقطاع الخاص وعلاقتها بالتنمية»، وشارك في تنظيم الاجتماع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومنظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود. وفي حين أكد المشاركون أن التنمية مستحيلة دون خدمات نقل طرقي فعالة، أكدنا بدورنا أن كفاءة النقل الطرقي تعتمد بشكل كبير على رغبة الحكومات وقدرتها على التطبيق الحازم لأدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف الخاصة بتسهيل وتأمين النقل وأدوات الإدارة الإلكترونية الآمنة للمخاطر التي عمل على تطويرها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

منظمة التعاون الاقتصادي (ECO)

تحت الضوء:

الذكرى العشرون لمنظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود

خاطب السيد مارتن مارمي، الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، رؤساء الدول الاثنتي عشرة الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود ورؤساء وزرائها خلال الاحتفال بالذكرى العشرين لقمّة منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود. وأكد السيد مارتن على أهمية العمل جنباً إلى جنب من أجل مستقبل أفضل، لاسيما من خلال تسهيل التجارة الإقليمية وتأمينها وإزالة العوائق الكثيرة التي تتسبب بالحرمان لمواطني منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود، إحدى أكثر المناطق ازدهاراً في العالم.

استضافنا بالتعاون مع منظمة التعاون الاقتصادي المؤتمر الإقليمي الثاني حول «تسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي من خلال اتفاقية النقل الطرقي الدولي TIR»، الذي ضم مسؤولين رفيعي المستوى من وزارة النقل والطيران المدني في أفغانستان، ووزارة النقل والتطوير المدني في إيران، ووزارة الاتصالات في باكستان، وممثلين عن إدارات الجمارك وجمعيات النقل الطرقي الوطنية للدول العشر الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي.

وأكد المشاركون في المؤتمر على التزامهم الثابت بتطبيق اتفاقيتي تنسيق الأنظمة الجمركية والنقل الطرقي الدولي، وبإعادة إحياء طريق الحرير، بما في ذلك الأجزاء الواقعة في أفغانستان وباكستان، لما في ذلك من منفعة لمنطقة منظمة التعاون الاقتصادي تشمل المنطقة بأكملها وتتعداها لما وراءها. كما عبر المشاركون عن دعمهم الكامل لآتمنة إجراءات النقل الطرقي خطوة بخطوة في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي، من خلال تطبيق الأدوات الحالية لتكنولوجيا معلومات النقل الطرقي الدولي، كالتصريح الإلكتروني المسبق لنقل البضائع دولياً TIR-EPD و«نظام النقل الطرقي الدولي الآمن في الوقت الحقيقي» RTS، بالإضافة إلى مفهوم المعابر الخضراء المخصصة للتصريح الإلكتروني المسبق وفق نظام نقل البضائع دولياً.



جامعة الدول العربية والاتحاد العربي للنقل البري (AULT)

الندوة أيضاً مساهمة الاتفاقيات الرئيسية للأمم المتحدة الخاصة بتسهيل التجارة والنقل البري والتأمين في تحقيق هذا الهدف، بالإضافة إلى التقدم الذي تم إنجازه منذ العام الفائت، لاسيما في مجال تطبيق اتفاقية النقل البري الدولي والاتفاقية الدولية لتنسيق عمليات الرقابة على السلع عند الحدود، واتفاقية النقل الدولي للبضائع الخطرة.

بعد ذلك تم تقديم نتائج الندوة إلى مجلس وزراء النقل في جامعة الدول العربية، قبل اجتماعهم بيوم لمناقشة كيفية تعزيز التجارة العربية والنمو الاقتصادي عبر مواصلة تسهيل النقل البري في العالم العربي. وتأكيداً من المجلس على توصيته بالانضمام إلى اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) واتفاقية النقل الدولي للبضائع الخطرة واتفاقية عقد النقل البري الدولي للبضائع لكون ذلك من الأولويات، حث المجلس الدول العربية على النظر في تطبيق التدريب المهني الإلزامي للمديرين والسائقين، كما تنص عليه أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل البري.

برعاية جامعة الدول العربية، تم تنظيم الندوة الرابعة للاتحاد الدولي للنقل البري وجامعة الدول العربية والاتحاد العربي للنقل البري تحت عنوان «تحقيق التوازن بين تأمين سلاسل التوريد، وتسهيل التجارة والنقل البري في المنطقة العربية». وضمت الندوة حوالي 100 ممثل عن

وزارات النقل، وممثلين عن السلطات التنفيذية، وسلطات الجمارك والتجارة، بالإضافة إلى منظمات إقليمية ووطنية ودولية، لتقييم حاجات الدول العربية بهدف تحسين تأمين سلاسل التوريد والتجارة وتسهيل النقل عبر تطبيق اتفاقيات الأمم المتحدة متعددة الأطراف حول تسهيل التجارة والتأمين، لاسيما اتفاقيات النقل البري واتفاقية عقد النقل البري الدولي للبضائع واتفاقية التنسيق.

«من المهم أن تتضمن جميع دول المنطقة العربية إلى اتفاقيات الأمم المتحدة وتطبيقها بأقرب وقت ممكن إن أردنا حقاً تحقيق النمو الاقتصادي والتنمية في الدول العربية، فليس هناك ما يدعو للتأجيل. يجب أن تلتقي مجالسنا البرلمانية كل يوم حتى يتم المصادقة على كل الاتفاقيات الرئيسية».

السفير د. محمد التويجري،
الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية
في جامعة الدول العربية.

وتعلم المشاركون كيفية الموازنة بشكل فعال بين سلاسل التوريد وتأمين التجارة من جهة وتسهيل النقل البري الدولي من جهة أخرى، عبر دراسات حالة وطنية من الأردن وتركيا. واستعرضت



تسهيل السياحة بالباصات والحافلات السياحية

اتفاقية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بشأن «أومني باص» ... هل سيتم الاتفاق عليها قريباً؟

ذاته جودة الخدمات المقدمة للمسافرين عبر أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا، عن طريق تنسيق التشريعات وإجراءات عبور الحدود والمتطلبات الإدارية، وتحسين الخدمات المقدمة للزبائن في المحطات.

ويُتوقع أن تسهم الاتفاقية فور المصادقة عليها في تحقيق هدف حملة "الخطوة الذكية" المتمثل في مضاعفة استخدام الباصات والحافلات السياحية حول العالم.

بعد ثلاث سنوات من المباحثات المكثفة، وضع مجموعة الخبراء في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا اللمسات الأخيرة على مسودة اتفاقية متعددة الأطراف بشأن النقل الدولي المنتظم للركاب بواسطة الحافلات السياحية والباصات، أو ما يسمى باتفاقية «أومني باص».

وستسهل هذه الاتفاقية بشكل كبير عمليات النقل الدولي بالباصات والحافلات السياحية، كما ستحسن في الوقت

تسهيل التجارة والسياحة في جنوب شرق أوروبا

كما قمنا كذلك بتقديم مبادراتنا التسهيلية، ومن ضمنها المناطق المختصة بتجهيزات النقل وخدماته TRANSPark، ومرصد أوقات الانتظار على الحدود BWTO، ومبادرة الطريق السياح النموذجية MHI، ومشروع "أومني باص".

ضمن فعاليات الاجتماع الوزاري الثالث لمحور التعاون للنقل في جنوب شرق أوروبا ومنتدى البنية التحتية، قمنا بدعوة الوزراء الحاضرين إلى تنفيذ إجراءات فعالة لتحفيز النمو في الاتحاد الأوروبي، وعلى وجه الخصوص إعادة التطبيق الفورية للنقل الطرقي الدولي في الاتحاد الأوروبي.

تسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي في أوراسيا

اتحاد جمعيات الناقلين والشاحنين التابع
لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا
الوسطى CFCFA يدعم مبادرات الاتحاد
الدولي للنقل الطرقي

قدمنا خلال منتدى اتحاد جمعيات الناقلين والشاحنين التابع لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى CFCFA المنعقد في هوهيهوت، الصين، اثنين من المشاريع ذات الأولوية بالنسبة لنا - وهي مشروع مبادرة نموذج الطريق السريع ومشروع تطوير الخرائط الطرقية الرقمية - وذلك لضمان نقل طرقي دولي أكثر كفاءة وأماناً وسلامة واستدامة. وقد منح المنتدى كامل الدعم لمبادراتنا ورحب بها.

مؤتمر النقل الطرقي الدولي الثالث عشر تحت
رعاية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ورابطة
الناقلين الدوليين للنقل الطرقي في أوراسيا

ارتأى المؤتمر الثالث عشر في سلسلة مؤتمراتنا المشتركة مع الجمعية الأوكرانية العضو في الاتحاد، وهي رابطة الناقلين الدوليين للنقل الطرقي في أوكرانيا، تبني قرار يدعو الحكومات الوطنية في منطقة أوراسيا إلى تعزيز التجارة بواسطة النقل الطرقي وتسهيلها في المنطقة، وتخفيض أوقات الانتظار على الحدود من خلال تطبيق اتفاقيتي التنسيق الجمركي والنقل الطرقي الدولي، بالإضافة إلى مبادراتنا الخاصة بالطريق السيار النموذجية (MHI).

اتحاد جمعيات الناقلين والشاحنين التابع لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى CFCFA
يدعم مبادرات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

وساهم المؤتمر بشكل كبير في تطبيق برنامج عمل الأمم المتحدة "ألماتي" عبر تلبية الحاجات الخاصة للدول النامية غير الساحلية. وتم بالفعل الإقرار بأن تطوير التجارة والسياحة عبر النقل الطرقي الدولي هو مسألة ذات أهمية عالمية وتتطلب تعاوناً وثيقاً بين لجان الأمم المتحدة الإقليمية والمنظمات الدولية الأخرى المكرسة للحد من انتشار الفقر وتحقيق التنمية الاقتصادية.

لقد شاركنا في تنظيم مؤتمر دولي حول "أفاق تطوير النقل والعبور في آسيا الوسطى ومنطقة بحر قزوين"، مع الحكومة التركمانية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومكتب الأمم المتحدة للممثل السامي للدول الأقل نمواً والبلدان الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، مشددين على الحاجة إلى الشراكة بين القطاعين العام والخاص وإلى برنامج خاص من الأمم المتحدة لمواجهة تحديات النقل والعبور في هاتين المنطقتين واستغلال فرصها.

**«سيؤدي المؤتمر دوراً مهماً
في تعزيز التعاون الدولي في
مجال تطوير اتصالات قطاع
النقل الطرقي. كما سيسهم
في تحسين اقتصادات الدول
في المنطقة عبر تسهيل
التجارة والتنمية الاقتصادية
والاستقرار الاجتماعي وتوفير
فرص عمل إضافية».**

غوريانغولي بيرديموخاميدوف، رئيس
تركمانيستان

أبدى المشاركون في المؤتمر دعمهم لدعوة رئيس تركمانستان لإيجاد برنامج خاص للأمم المتحدة يُعنى بتطوير فرص النقل والعبور بين بحر قزوين والبحر الأسود لتصبح أسواق عالمية رئيسية. كما تم الاتفاق على إجراء دراسة تلقي الضوء على هذه الفرص.

تحت الضوء:

مذكرة تفاهم مع ألبانيا

تطوير النقل الطرقي وتعزيزه وزيادة
تسهيلاته في منطقة البلقان وألبانيا، لاسيما
عبر النقل الطرقي الدولي.

كما قمنا بتوقيع مذكرة تفاهم مع وزير
الأعمال العامة والنقل الألباني، سوكون
أولداسي، لتعزيز التعاون في مجال

العمل معاً لدفع عجلة التنمية في أفريقيا

والخدمات اللوجستية في جهود دعم التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أفريقيا، لاسيما عبر التطبيق الفعال لأدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف لتسهيل التجارة والنقل الطرقي، لتمكين النقل الطرقي من دفع عجلة التقدم والازدهار والسلام في القارة الأفريقية في نهاية المطاف.

كما عبرت المنظمات الدولية، ومنها البنك الدولي، و WCO، و UNECA، الاقتصادية لأفريقيا ومنظمة البنك الأفريقي للتنمية، والبنك الإسلامي للتنمية و UFM و AMU، و ICDT، عن اهتمامها القوي بالتعاون معنا لإسهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أفريقيا.

علاوةً على تأسيس اللجنة الإقليمية للإتحاد الدولي للنقل الطرقي لإفريقيا (CRIPA)، قمنا بتنظيم منتدى حول تسهيل التجارة والنقل الطرقي في الدار البيضاء، حضره أكثر من 200 مسؤول من السلطات الوزارية والجمركية والضريبية وسلطات الموانئ، بالإضافة إلى ممثلين عن المنظمات الدولية والمؤسسات المالية وموفدين عن قطاع النقل الطرقي والتجارة من 20 دولة أفريقية.

وتركزت النقاشات حول كيفية دفع عجلة التنمية الاقتصادية والاجتماعية في أفريقيا على المستوى المحلي والوطني والإقليمي والقاري عبر تعزيز وتسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي.

وخلص المشاركون إلى ضرورة مشاركة جميع الجهات الفاعلة العامة والخاصة المشاركة في سلسلة النقل

أعضاء اللجنة الإقليمية لأفريقيا يدعون إلى التحرك

■ التعاون الوثيق مع الجمعيات الممثلة للنقل والخدمات اللوجستية بالروح البناءة التي تتسم بها الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

■ تطبيق الإجراءات الضرورية على المستوى الوطني للمصادقة على الاتفاقيات الدولية للأمم المتحدة ومنها، على سبيل الأولوية، اتفاقيتي الأمم المتحدة للتنسيق الجمركي والنقل الطرقي الدولي.

عبرت الدول الأفريقية الاثنتين والعشرين الأعضاء في اللجنة الإقليمية للإتحاد الدولي للنقل الطرقي لإفريقيا (CRIPA) عن رغبتها القوية والتزامها بتعزيز التجارة بين الدول الأفريقية بواسطة النقل الطرقي وتسهيلها، وذلك لربط الدول الأفريقية ببعضها البعض وربط تجارتها بالاقتصاد العالمي، وتم ذلك من خلال قرار تم تبنيه بالإجماع يدعو الحكومات والسلطات المختصة في الدول الأفريقية إلى ما يلي:

إيجاد التكامل بين اقتصادات دول المغرب العربي

وبتنظيم مشترك مع البنك الدولي واتحاد المغرب العربي ووزارة التجهيز والنقل في المملكة المغربية، أكد المشاركون على أهمية التكامل الإقليمي لدول المغرب العربي بما في ذلك تطوير التجارة البينية للدول عبر تطبيق أدوات التسهيل الأساسية التي أقرتها الأمم المتحدة.

كما وقعنا بروتوكول تعاون مع وزير النقل و البنى التحتية في المغرب عزيز رباح و عضو الإتحاد الدولي للنقل الطرقي المغربي إتحاد النقل -الإتحاد العام لمقاولات المغرب (FT-CGEM) لإضفاء الطابع الرسمي لالتزامنا بالعمل سوياً لتعزيز و تيسير النقل الدولي الوطني و العالمي في افريقيا

في ورشة عمل تحت عنوان "الدراسة الإقليمية الوزارية حول تسهيل التجارة والبنية التحتية لدول المغرب العربي"، دعونا جميع الأطراف المعنية إلى المصادقة على أدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف لتسهيل التجارة والنقل الطرقي وتطبيقها، وإلى تطوير بناء القدرات في قطاع النقل بطرق متخصصة تستند إلى التكوين المهني حسب ما تنص عليه أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي، وتستند كذلك إلى وضع القوانين الحاكمة للعمل في مهن القطاع، من أجل ضمان تسهيل النقل الطرقي الوطني والدولي وكفاءته في مختلف أنحاء القارة.

تطوير نقل طرقي آمن في الدول الأفريقية الواقعة جنوب الصحراء الكبرى

كما التقينا بوزير النقل والبريد والاقتصاد الرقمي في جمهورية بوركينا فاسو، غيلبرت جي. نويل أويدراوغو، والمديرة العامة للجمارك في جمهورية الكاميرون، مينيت لييوم لي لاكنغ، لمناقشة الفوائد التسهيلية والأمنية لاتفاقيات الأمم المتحدة الأساسية، وعلى وجه الخصوص اتفاقية النقل الطرقي الدولي، لتطوير وتأمين التجارة والنقل الطرقي الدولي في مختلف أنحاء أفريقيا.

نظمت ندوة دولية دامت لمدة يومين في ياوندي بالشراكة مع اتحاد النقل الكاميروني (OPSTAC)، و في داكار مع اتحاد النقل وشركات النقل المعتمدين السنغالي (USETTA)، حيث كانت لدينا الفرصة لمشاركة أكثر من 60 عاماً من الخبرة والدراية المتوفرة لدى الإتحاد الدولي للنقل الطرقي في تسهيل التجارة وتأمينها مع أكثر من 100 من المشاركين من منطقة جنوب الصحراء. وأكدنا على فوائد أدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف في تلبية الاحتياجات الخاصة للتجارة ولمشغلي النقل الطرقي في المنطقة، بالإضافة إلى الأهمية الكبرى للتكوين المهني، حسب ما تنص عليه أكاديمية الإتحاد الدولي للنقل الطرقي.



إفريقيا ستتطور بشكلٍ دائم

يستعرض معنا أمبيرتو دي بريتيو، نائب الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، أنشطة الاتحاد في سنته الأولى في إفريقيا.



التعاون مع المنظمات الدولية. ومثال ذلك البنك الدولي، الذي قمنا بالتعاون معه بتنظيم ورشات عمل في مختلف الدول لبحث سبل تسهيل وتأمين التجارة وزيادة السلامة الطرقية ودفع عجلة النمو الاقتصادي. كما التقينا لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (UNECA) لوضع أسس للتعاون المستقبلي والتأكيد على أهدافنا المشتركة، كما سنقوم بتوقيع مذكرة تفاهم مع شراكة "الاتحاد من أجل المتوسط" لتطوير التعاون بشأن تسهيل التجارة والنقل الطرقي، وخصوصاً في دول اتحاد المغرب العربي.

وليس ذلك فحسب، لكننا التقينا أيضاً مع مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط (CETMO) ومجموعة وزراء النقل لدول غرب المتوسط 5+5 (5+GTMO)، حيث اتفقنا على العمل معاً على تطوير سياسات النقل في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وعلى وجه الخصوص التطوير في مجالي التدريب والرقابة، بالإضافة إلى عقد نقاشات مع المركز الإسلامي لتنمية التجارة، حيث

المستويات في كلٍ من بنين وبوركينا فاسو والكاميرون وغينيا الاستوائية ومصر وغانا وساحل العاج وليبيريا والسنغال، لتشجيع هذه الدول على تطبيق أدوات الأمم المتحدة الرئيسية لتسهيل وتأمين التجارة والنقل الطرقي الدولي، وتحديدًا اتفاقيتي التنسيق والنقل الطرقي الدولي TIR.

وكان أول المظاهر الملموسة لتطبيق قرار اللجنة الإقليمية لأفريقيا الصادر في 4 مايو/أيار 2012 هو انضمام المملكة المغربية للمعاهدة الدولية للأمم المتحدة بشأن تنسيق رقابة السلع على الحدود (21 أكتوبر/تشرين الأول 1982)، والتي ستصبح نافذة في هذا البلد في 25 ديسمبر/كانون الأول 2012.

وقد أظهرت الكاميرون والكونغو ومصر وساحل العاج وكينيا والسنغال اهتماماً كبيراً بالتصديق على اتفاقيتي التنسيق والنقل الطرقي الدولي TIR وتطبيقهما.

وقد عكفنا أيضاً على تعزيز سبل

لقد أنشأ الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لجنة إقليمية لأفريقيا. كيف تقيمون السنة الأولى؟

لقد كان تحدياً مثيراً! فقد قابلنا عدة أطراف معنية من القطاعين العام والخاص لنقدم لهم مبادراتنا التي تهدف إلى تسهيل وتأمين التجارة والنقل الطرقي الدولي في إفريقيا.

وضمن هذا المسعى، تبنى أعضاء اللجنة الإقليمية لأفريقيا خلال اجتماعهم الأول في 4 مايو/أيار 2012 قراراً يطالب الحكومات الأفريقية بالمصادقة على اتفاقيات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف المتعلقة بتسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي.

ومتابعةً لهذا القرار، وقّع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وأعضاء اللجنة الإقليمية لأفريقيا بروتوكولات تعاون مع حكومات غينيا-كوناكري والمغرب ومع الاتحاد الأفريقي للنقل والخدمات اللوجستية (UATL). وتم إجراء اتصالات على أعلى



هل لديك أفكار ختامية بشأن توقعاتك لعام 2013؟

إننا نتطلع قدماً إلى سنة من الإجراءات العملية الملموسة في إفريقيا. فبعد سنة أولى من نشر أنشطة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وقرار اللجنة الإقليمية لأفريقيا بين المنظمات الدولية والإقليمية، والحكومات الأفريقية ومختلف الشركاء، حان الآن الوقت للدول الأعضاء في اللجنة الإقليمية لأفريقيا أن تطبق أدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف لإرساء التسهيل والأمان، ولاسيما اتفاقيتي النقل الطرقي الدولي والتنسيق. وعندما ينجحون في القيام بذلك، فإن ذلك سيجلب الأمل والازدهار للقارة الأفريقية من خلال تنمية التجارة والنقل الطرقي الدولي.

إفريقيا ستتطور بشكلٍ دائمٍ بالتأكيد! ■

ذكرتم في وقتٍ سابقٍ أن وجود الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في إفريقيا كان مُنتظراً بفارغ الصبر. هل لك أن تقول لنا لماذا؟

حسناً، لقد سمعت بشكلٍ مباشرٍ من ناقلي البضائع وحتى من السلطات الوطنية أن الشاحنات على الطرقات الإفريقية تواجه اليوم مشاكل خطيرة عديدة تعيق تنمية التجارة، وتتضمن التحديات الافتقار إلى الأنظمة والمعوقات المالية، والسلامة الطرقيّة ونقص التدريب. عندها يدرك المرء بسرعة أن أفريقيا تعاني من عدم الكفاءة في قطاع النقل الطرقي لديها، ولكن يدرك كذلك أن لدى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الأدوات والخدمات التي يمكن من خلالها التصدي لجميع هذه التحديات.

ما هي الأولوية التي يجب معالجتها أولاً للتصدي لهذا التحدي؟

إن اثنين من أكبر تحديات تطوير النقل الطرقي في أفريقيا هما بالطبع الاستقرار السياسي والأمان.

ويكمن الحل البسيط والفعال في رأيي في تطبيق أدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف لإرساء التسهيل والأمان، بدءاً باتفاقيتي النقل الطرقي الدولي والتنسيق، وإرساء قوانين لممارسة المهنة، جنباً إلى جنب مع التدريب المهني حسبما تنص عليه أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي.

أكدنا على التعاون المحتمل في مجال تسهيل التجارة في دول اللجنة الإقليمية لأفريقيا.

وبشكلٍ عام، يمكننا القول باطمئنان إن خبرة وتجربة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي التي تمتد 65 عاماً في مجال تسهيل وتأمين التجارة والنقل الطرقي الدولي مطلوبة جداً في القارة الأفريقية. وإننا نتطلع قدماً إلى العمل بشكلٍ أوثق مع السلطات والمنظمات الإقليمية والشركاء العالميين للاتحاد الدولي للنقل الطرقي مثل البنك الدولي والأمم المتحدة في عام 2013 من أجل تسهيل وتأمين النقل الطرقي في إفريقيا بشكلٍ فعال.

سمعنا أنكم كسبتم عضوين جديدين في الاجتماع الأول للجنة الإقليمية لأفريقيا، فهل ذلك صحيح؟

هذا صحيح. فقد طلبت 20 دولة أفريقية من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي إنشاء اللجنة الإقليمية لأفريقيا، لتعزيز النقل الطرقي وتسهيله، ولإعطاء دفعة للاقتصاديات الوطنية الإفريقية هي بأمر الحاجة لها. وفي الاجتماع الأول الذي عقد في مايو/أيار 2012، انضمت إلينا رابطة النقل الطرقي في كلٍ من الجزائر وليبيا ورابطة أخرى من ليبيريا، مما رفع عدد الأعضاء إلى 26 عضواً من 22 دولة، يلتزمون جميعاً بتطبيق أدوات الأمم المتحدة متعددة الأطراف لإرساء التسهيل والأمان، واتفاقيتي التنسيق والنقل الطرقي الدولي.

ليست هذه مجرد شاحنة



أنظر إلى هذه الصفحة من خلال الضوء...
لترى الضوء.

إنها ما يقدم كل شيء...
لك.



كل سلعة تم إنتاجها أو استهلاكها في أي مكان لا بد أنها
نقلت بواسطة شاحنة في مرحلة ما

وإذا توقفت الشاحنات سيتعطل الاقتصاد

لنعمل معا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948



10

نظام النقل الطريقي الدولي (TIR)

68

طرفاً متعاقداً

57

دولة مشغلة

25

طرفاً مهتماً

3

دفتري للعبور الجمركي
كل عام وفق نظام TIR

20

عبور للحدود مرة سنوياً

1

دولار أمريكي ضمانات
مصرفية يومياً

إن «TIR» هي اختصار للنقل الطريقي الدولي باللغتين الفرنسية والإنكليزية، وهو نظام الترانزيت الجمركي العالمي الوحيد المرتكز على اتفاقية الأمم المتحدة المطبقة في الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

يعمل نظام النقل الطريقي الدولي (TIR) على تسهيل التجارة والنقل الطريقي الدولي وتأمينهما منذ أكثر من 60 عاماً، وذلك عبر السماح للبضائع المحملة في شاحنات مختومة جمركياً وحاويات الشحن بعبور الدول دون فحصها عند الحدود، وذلك باستخدام وثيقة واحدة معترف بها دولياً وخاضعة لرقابة الجمارك المنسقة وهي دفتر العبور الجمركي «TIR Carnet».

يقلل النقل الطريقي الدولي (TIR) أوقات الانتظار بشكل كبير، ويعزز في الوقت ذاته الأمان ويخفض التكاليف ويزيد من كفاءة النقل الطريقي في الكثير من المناطق حول العالم وذلك عبر تبسيط إجراءات عبور الحدود عن طريق إتمام الإجراءات الجمركية عند المصدر والوجهة، بدلاً من فعل ذلك عند كل نقطة حدودية، مما يضمن دفع الرسوم والضرائب الجمركية ويقدم، وبشكل مجاني، أدوات التصريح المسبق وأدوات إدارة مخاطر تكنولوجيا المعلومات الأخرى عبر شبكة الانترنت.

تحت الضوء:

دورة ال TIR للتعلم عن بعد:

TIR التي تؤمن لجمعيات النقل و سلطات الجمارك تكوين ذو جودة عالية للتأكيد على حسن سير نظام ال (TIR) بسلاسة. و هو متوفر على شبكة الإنترنت بالعربية، الإنكليزية، الفرنسية، الروسية، و الإسبانية.

لقد تم تحديث الدورة التعليمية الناجحة من تطبيق تعلم ال TIR عن بعد من قبل المنظمة العالمية للجمارك (WCO) و الإتحاد الدولي للنقل الطريقي (IRU) و أصبح الآن مكوناً من 14 وحدة ديناميكية و تفاعلية التي تغطي أساسيات نظام ال



تأمين التجارة العالمية

كبيرة فعلاً في الانضمام إلى نظام النقل الطرقي الدولي (TIR) للاستفادة من الأمان والتسهيلات التي يقدمها هذا النظام. كما تابعا أيضاً توضيح فوائد تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي في دفع عجلة التطور الاقتصادي في جميع المناطق.

مع الارتفاع المتزايد لأحجام التجارة الدولية، يسهّل نظام النقل الطرقي الدولي (TIR) التجارة ويؤمنها.

وقد أبدت دول مثل الأرجنتين والبرازيل والصين والهند وباكستان والمملكة العربية السعودية رغبة

إعادة تفعيل النقل الطرقي الدولي لمساعدة نقل أفغانستان من الإغاثة للتجارة

وبعد فترة قصيرة، حضرت الأطراف الأساسية المعنية من القطاعين العام والخاص في أفغانستان ورشة عمل تطبيقية للنقل الطرقي الدولي دامت ثلاثة أيام، بهدف وضع اللمسات الأخيرة على الإجراءات المتبقية اللازمة لبدء عمليات النقل الطرقي الدولي من وإلى أفغانستان. وتعلم المشاركون في الورشة كل ما يتعلق بالجوانب القانونية والتطبيقية للنقل الطرقي الدولي وتعلموا المنافع الأمنية لوضع تطبيقات النقل الدولي الطرقي لإدارة المخاطر التي تعمل عبر شبكة الانترنت موضع التنفيذ.

ستساعد إعادة تفعيل النقل الطرقي الدولي في أفغانستان على نقل البلد من طلب الإغاثة إلى التجارة، وقد يصبح ذلك واقعاً قريباً. وخلال إحدى فعاليات النقل الطرقي الدولي في عام 2012 في مدينة هيرات حيث تم إجراء أول اختبار للنقل الطرقي الدولي في أفغانستان، أجرينا حوارات واقعية مع السلطات الأفغانية وقمنا ببيان الخطوات العملية الواجب اتخاذها. وقد عبرت أعلى السلطات الأفغانية عن دعمها لذلك وأكدت على التزام الحكومة الأفغانية القوي بإعادة تفعيل النقل الطرقي الدولي في المستقبل القريب.

إعادة تطبيق النقل الطرقي الدولي (TIR) لتعزيز النمو الاقتصادي في دول الإتحاد الأوروبي

الأوروبي نحو الأفضل، بكل ما يحمله نظام النقل الطرقي الدولي من منافع اقتصادية وأمنية. كما سيسمح النظام لـ 600,000 من مشغلي أساطيل النقل بعدم الاعتماد بعد الآن على الوسطاء في تسير أعمالهم وتميئتها. ومن هذا المنظور، فإننا نؤيد حق الاختيار بين نظام T ونظام النقل الطرقي الدولي TIR.

لقد ساعد نظام النقل الطرقي الدولي على مر التاريخ في تسريع إعادة إعمار أوروبا من خلال تجارة دولية تتمتع بالتسهيلات والأمان وذلك عبر النقل الطرقي، ومع ذلك تم حظره على أراضي الإتحاد الأوروبي عام 1968 مع إنشاء "نظام T" الإلزامي.

وتمثل إعادة تطبيق النقل الطرقي الدولي في الإتحاد الأوروبي عرضاً رابحاً للجميع يرمي إلى تحفيز النمو الاقتصادي.

وبما أن الإتحاد الأوروبي يتطلع الآن إلى إعادة النظر في قوانينه الجمركية، فليس هناك وقت أفضل من الآن لإعادة تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي TIR على أراضيه، إذ سيسمح هذا النظام بشكل فعال لـ 12 مليون شاحنة أوروبية بأن تدفع تجارة الإتحاد



جمهورية مصر العربية تستعد لتطبيق نظام النقل الطرقي الدولي (TIR)

تسمح بتنفيذ عمليات النقل بطريقة (RO-RO) لإفراغ وتحميل البضائع، وعبر الطرفان عن التزامهما بالعمل معاً لمواصلة توسيع نظام النقل الطرقي الدولي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وفي سبيل تحقيق هذه الغاية، وقع السيد أحمد م. الوكيل، رئيس الاتحاد العام للغرف التجارية المصرية، اتفاقيات تعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لتسهيل تفعيل نظام النقل الطرقي الدولي في مصر.

وانضم بعد ذلك مجلس وزراء النقل في جامعة الدول العربية إلى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والاتحاد العربي للنقل البري في المراسم الخاصة التي أقيمت لحضور انطلاق أول شاحنتين تحملان البضائع من مصر إلى تركيا في إطار مشروع تجريبي خاص للنقل الطرقي الدولي.

اجتمعت الأطراف المعنية الرئيسية من القطاعين العام والخاص لمناقشة خطة عمل واقعية تهدف إلى تسريع الجهود التي تبذلها مصر للانضمام إلى اتفاقية النقل الطرقي الدولي في المستقبل العاجل، وأقرت هذه الأطراف بالإجماع بأن مصر بحاجة لتطبيق النقل الطرقي الدولي لمواصلة تطوير التجارة الدولية، ولتمكينها من أن تصبح مركزاً لوجستياً للمنطقة في المستقبل.

واتفق اتحاد الغرف المصرية (FEDCOC) واتحاد غرف التجارة وتبادل السلع التركية على أن توقيت الانضمام إلى اتفاقية النقل الطرقي الدولي سيكون مناسباً الآن على وجه الخصوص، بالنظر إلى بدء عمل خطوط النقل بالعبارات البحرية «Ferry Lines» بشكل منتظم بين البلدين، وهي خطوط

نظام النقل الطرقي في الشرق الأوسط: حان وقت العمل

يمكن للنقل الطرقي الدولي أن يقدمها لتجارة المملكة العربية السعودية وللتجارة داخل الدول العربية، بالإضافة إلى تجارتها مع العالم. واعترف د. الخليوي بالأهمية الكبرى لنظام النقل الطرقي الدولي، ليس فقط في زيادة الأمن للجمارك السعودية، بل لجميع الدول الـ 22 الأعضاء في الجامعة العربية، التي دعا لانضمامها بشكل جماعي لنظام النقل الطرقي الدولي في المستقبل القريب بدعم من جامعة الدول العربية.

لدى مقابلتنا مع مدير عام الجمارك السعودية، سلطنا الضوء على المنافع الأمنية المختبرة والمجربة التي تدعم توسع نظام النقل الطرقي الدولي في الشرق الأوسط، دعونا نحن وجامعة الدول العربية وزير النقل جبارة بن عيد الصريصري والمدير العام للجمارك د. صالح بن منيع الخليوي في المملكة العربية السعودية لأخذ دور الريادة في تطبيق نظام النقل الطرقي الدولي.

لدى مقابلتنا مع مدير عام الجمارك السعودية، سلطنا الضوء على المنافع الأمنية المختبرة والمجربة التي

توسع النقل الطرقي الدولي في أفريقيا

والنقل الطرقي الدولي. ومتابعةً لهذا القرار، تم تنظيم ندوات دولية في الكاميرون والسنغال لزيادة الوعي بين الأطراف الأساسية المعنية حول منافع نظام النقل الطرقي الدولي المتمثلة بالتسهيلات والأمان.

في مايو/أيار 2012، تبنى الأعضاء الـ 26 في اللجنة الإقليمية لأفريقيا من 22 دولة أفريقية قراراً يطالب الحكومات الأفريقية بتطبيق أدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف لإرساء التسهيلات والأمان، وعلى وجه الخصوص اتفاقيتي التنسيق الجمركي

التطبيقات الإلكترونية للنقل الطرقي الدولي على الإنترنت: إدارة مخاطر فعالة لتأمين التجارة

وهي تسمح بنقل التصاريح الإلكترونية المسبقة إلى الجمارك، وتتبع دفتر العبور الجمركي المخولة للنقل الطرقي الدولي دون أي تأخير، كما تسمح بإدارة فعالة للمخاطر،

وتجعل عمليات النقل الطرقي الدولي أسرع وأكثر أماناً وأسهل استخداماً، وكل ذلك بدون أي رسوم.

إن أولويتنا الأولى والأخيرة في نظام النقل الطرقي الدولي هي ضمان أمنه، ولهذا نستخدم تطبيقات إلكترونية حديثة تعمل عبر شبكة الانترنت بالتوازي مع الكثير من عناصر الأمان المحددة سلفاً في اتفاقية النقل الطرقي الدولي. وهذه التطبيقات متوفرة للسلطات الجمركية، وجمعيات الإصدار والضمان، ومن يقومون بالتأمين على البضائع، ومشغلي النقل،

تطبيقات النقل الطرقي الدولي الرئيسية في لمحة

تطبيق «TIR-EPD»

يخفض تطبيق «TIR-EPD» «التصريح الإلكتروني المسبق لنقل البضائع دولياً» الوقت اللازم للإجراءات الجمركية عند الحدود إلى حد كبير عبر السماح لحاملي دفتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي بتقديم تصاريح الكترونية مسبقة للنقل الطرقي الدولي إلى مكاتب الدخول والمغادرة الجمركية بطريقة بسيطة ومنسقة. وبإمثاله الكامل لإطار معايير منظمة الجمارك العالمية، يمكن التطبيق مشغلي النقل الطرقي الدولي من الالتزام بأحكام الاتحاد الأوروبي المتعلقة بنظام العبور الجمركي الرقمي الجديد للنقل الطرقي الدولي «NCTS/TIR» ونظام تسجيل وتحديد الفاعلين الإقتصاديين «EORI»، بالإضافة إلى متطلبات الأمان المتبعة في الاتحاد الأوروبي ورابطة الدول المستقلة، مع الحفاظ على السرية التامة لبياناتهم التجارية بتجنب اللجوء إلى طرف ثالث.

تطبيق «SafeTIR»

يسمح تطبيق «SafeTIR» «النقل الطرقي الدولي الآمن» لجميع العاملين بنظام النقل الطرقي الدولي حول العالم بالتحقق من حالة صلاحية دفتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي في أي وقت ودون أي تأخير، وهو يعد لذلك أداة إدارة مخاطر سريعة وفعالة لرصد أي حالات مخالفت محتملة عن النظام بسهولة.

تطبيق «AskTIR»

يسهل تطبيق «AskTIR» «أسأل النقل الطرقي الدولي» على جمعيات النقل الطرقي الدولي إدارة كامل دورة حياة وثيقة العبور الجمركي المخولة للنقل الطرقي الدولي ابتداءً بطلبها وتسليمها من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، وحتى عودتها إلى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والإجراءات الإدارية الناتجة عن ذلك. ويمكن تخصيص تطبيق «AskTIR» بحيث يلبي أحكام وقوانين كل جمعية من جمعيات النقل الطرقي الدولي.

تطبيق «AskTIR^{web}»

إن تطبيق «AskTIR^{web}» «أسأل النقل الطرقي الدولي على الانترنت» هو تطبيق جديد متوفر عبر شبكة الانترنت خلافاً لتطبيق «AskTIR». وبما أنه لا يتطلب وجود بنية تحتية لتكنولوجيا المعلومات في جمعيات النقل الطرقي الدولي، فإنه يقلل من تكاليف التجهيزات والرخص والصيانة. وهو نظام إلزامي لإدارة دفاتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي يُشترط على كافة الجمعيات الجديدة للنقل الطرقي الدولي الحصول عليه قبل قبولها.

TIR

تطبيق «Real Time SafeTIR» (RTS)

يمكن تطبيق «Real Time SafeTIR» «النقل الطرقي الدولي الآمن في الوقت الحقيقي» من تسيير عمليات الجمارك الروتينية للنقل الطرقي الدولي بطريقة رقمية ويقوم بتسهيلها، وذلك من خلال تزويد موظفي الجمارك بمعلومات حديثة حول حالة دفتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي وصلاحيتها، بهدف الرصد الفوري لحالات المخالفة المحتملة.

تطبيق «CUTE-Wise»

إن تطبيق «CUTE-Wise»، وهو أداة الجمارك لإدخال معاملات النقل الطرقي الدولي، هو نظام معلومات عالمي لطلب المعلومات، حيث يمكن التطبيق موظفي الجمارك من التحقق من المعلومات الخاصة بإنهاء العمليات وفقاً لدفتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي، بالإضافة إلى المعلومات الخاصة بدفاتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي ذات الصلاحية المنتهية، وأي معلومات أخرى ذات صلة.

تطبيق «TIRCuteweb»

يلتقط تطبيق «TIRCuteweb» بيانات إنهاء دفتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي، ويضمن نقلها بشكل الكتروني (بيانات النقل الطرقي الدولي الآمن). وتستطيع الجمارك أو جمعيات النقل الطرقي الدولي استخدام هذا التطبيق لإدخال البيانات إلى قاعدة بيانات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. ويمكن عندها لهيئات الجمارك حول العالم وجمعيات النقل الطرقي الدولي الوصول إلى هذه المعلومات.

الخطوط الخضراء للتصريح الإلكتروني المسبق: النقل وفقاً لاتفاقية TIR يصبح أسرع!

يرسل مشغلو أساطيل النقل المخولين والمحددين أصولاً التصاريح الإلكترونية المسبقة التي تحتوي على جميع بيانات البضائع والعبور الجمركي عبر تطبيق التصاريح الإلكترونية المسبقة لنقل البضائع دولياً "TIR-EPD"، وذلك قبل وصول الشاحنات إلى الحدود الجمركية، مما يسمح للسلطات الجمركية بتقييم المخاطر وتحديد الشاحنات التي ينبغي أن تخضع للرقابة الخاصة مسبقاً.

إن الشاحنات التي تنقل البضائع بموجب طريقة الأختام الجمركية للنقل الطرقي الدولي والتي تسمح لها الجمارك باستخدام الخطوط الخضراء للتصريح الإلكتروني المسبق لنقل البضائع دولياً لا تخضع إلا لمسح دفتر العبور الجمركي للنقل الطرقي الدولي بالماسح الضوئي وختمها، وهي تتمتع بذلك برقابة جمركية سريعة وفعالة، مما يقلل إلى حد كبير من أوقات الانتظار عند الحدود ومن تكاليف النقل، ويحسن ظروف عمل موظفي الجمارك وسائقي الشاحنات.

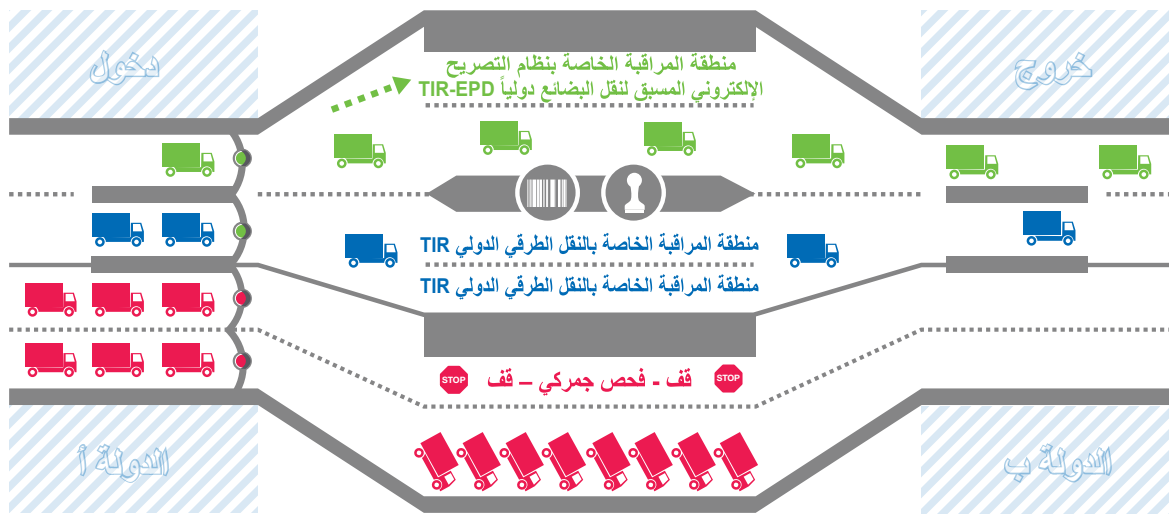
لا تستطيع الكثير من الدول الاستفادة من تطور التجارة بسبب أوقات الانتظار الطويلة على الحدود إلى درجة غير مقبولة، والتي تتراوح بين عدة ساعات إلى العديد من الأيام، وحتى الأسابيع! ويترتب على هذه التأخيرات الكبيرة وغير المتوقعة زيادة في تكاليف النقل وفترات إضافية

لإنجاز عملية النقل، مما يؤثر سلباً على التجارة، وبالتالي على نمو الاقتصادات الوطنية والوظائف، وتوفر الخطوط الخضراء للتصريح الإلكتروني المسبق الجديدة حلاً بسيطاً لذلك.

**تخفيض الخطوط الخضراء
للتصريح الإلكتروني المسبق
لنقل البضائع دولياً من
أوقات الانتظار على الحدود،
وتسهيل التجارة، وتزيد فعالية
تقييم المخاطر، وتحسن من
كفاءة الرقابة الجمركية،
وتؤمن التجارة والنقل.**

نسخة الخطوط الخضراء للتصريح الطرقي الدولي إن الخطوط الخضراء للتصريح الإلكتروني المسبق لنقل البضائع دولياً هي معايير مخصصة على جانبي الحدود، وهي متوافقة بشكل كامل مع متطلبات اتفاقية النقل الطرقي الدولي واتفاقية التنسيق الجمركي، بالإضافة إلى الإطار الأمن لمعايير منظمة الجمارك العالمية

نسخة معايير النقل الطرقي الدولي الصديقة للبيئة



11 دفع عجلة التقدم والازدهار على طول طريق الحرير

إن 80% من حركة التجارة العالمية الحالية تجري عبر حوالي 30 ميناء تزدهم على نحو متزايد. وقد أعاققت العزلة عن التدفقات التجارية الرئيسية التنمية الاقتصادية للدول النامية غير الساحلية، وخلقت في كثير من الأحيان توترات سياسية واجتماعية.

ونظراً لعدم وجود عزلة لأي بلد غير ساحلي عن النقل الطرقي، فإن إعادة فتح طريق الحرير القديم لوسائل النقل الطرقي الدولي سيقدم بديلاً مجدياً للتجارة بين آسيا وأوروبا، ويدفع عجلة التقدم والازدهار، والسلام في نهاية المطاف، في جميع الدول على طول هذه الطرق من خلال ربط جميع الأعمال التجارية مع جميع الأسواق الرئيسية في العالم، مما يجلب فرصاً اقتصادية جديدة ويخلق فرص عمل

لا يوجد دول منعزلة عندما يتعلق الأمر بالنقل الطرقي. إن الروابط التجارية الطرقية بين هي بديلاً جذاباً وقابل للتطبيق عوضاً عن الطرق البحرية الاعتيادية.



تغطية لطريق
الحرير

للتأكيد على التطور الإقتصادي، حان الوقت لتسهيل النقل الطرقي بشكل فعال من خلال الإجراءات المناسبة.



طريق الحرير الحديثة



خرائط الممرات الطرقية والبحرية

- الممر عبر المحيط بين هامبورغ وداليان
- الممر الشمالي
- الممر المركزي
- الممر الجنوبي
- الممر الأفغاني
- الممر الصيني

الدول التي يغطيها طريق الحرير الحديث

يمثل سكانها
2/3
من سكان العالم



تنتج أكثر من
25%
من المصنعة في العالم

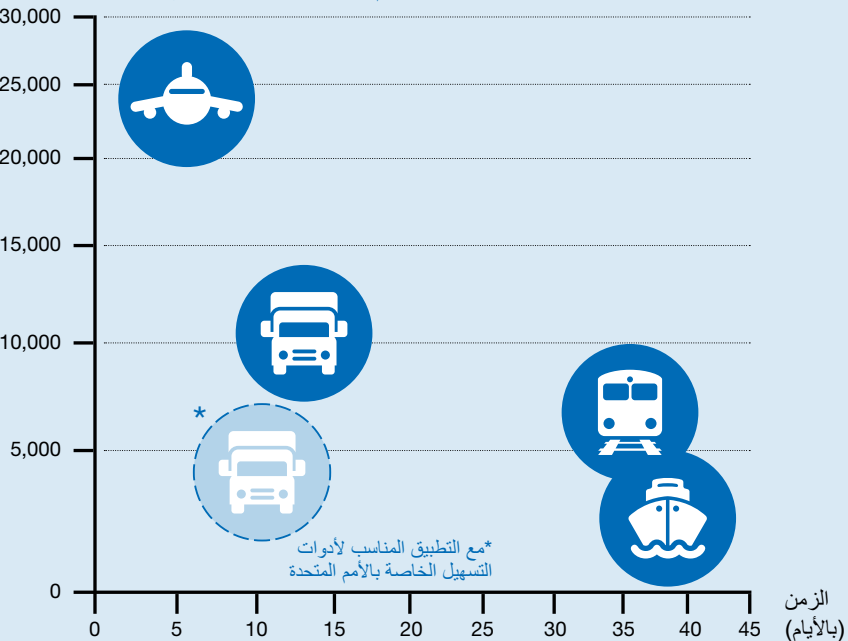


إضاعة
40%
من أزمان وتكاليف
النقل عند الحدود



متوسط التكلفة وزمن النقل الترانزيت لحاوية بحجم 40 قدماً من آسيا إلى أوروبا

التكلفة
(بالدولار الأمريكي)



الأحداث الهامة في عمر طريق الحرير الحديث



المصادر: أخبار موسكو، من 16-22 أكتوبر / تشرين الأول 2012 - المبادرة اليورواسيوية الجديدة للنقل الطرقي الخاصة بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي، المراحل الأولى والثانية والثالثة - غرفة التجارة الأمريكية، خيارات النقل البري بين أوروبا وآسيا، يوليو/تموز 2006 - لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لآسيا والمحيط الهادي

مبادرة الطريق السيار النموذجية

من ذلك هو تشجيع ومواصلة تسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي في مختلف أنحاء المنطقة الأوروبية الآسيوية، من خلال دعم تطوير محكم للبنية التحتية المكملة اللازمة لتحسين ظروف عمل السائقين، وأمان العبور الجمركي وكفاءة الطرق من خلال إجراءات متناغمة على امتداد طريق الحرير.

تهدف مبادرتنا الخاصة بنموذج الطريق السريع (MHI) إلى تصميم وبناء وهو بالتشارك بين القطاعين الخاص والعام، مقطع الطريق المثالي مع البنية التحتية الملحقة كأماكن وقوف السيارات الأمانة والفنادق ومحطات الوقود بالترافق مع إجراءات متناغمة و متلائمة على طول الطرق القائمة. والهدف

تحويل دول آسيا الوسطى من أراضي منعزلة لأنها غير ساحلية إلى «أراضي مرتبطة»

رحمانوف انه يحمل الرؤية ذاتها، وقدم رعايته الكاملة ودعم حكومة طاجيكستان في دعوة جميع الأطراف المعنية لعقد مؤتمر دولي رفيع المستوى بشأن القضايا المطروحة بمشاركة رؤساء الدول في دوشنبه، في شهر سبتمبر/أيلول 2013.

وبعد الزيارة الرسمية للرئيس رحمانوف وحضور ندوة ناجحة حول مبادرة الطريق السيار النموذجية، تم التوقيع على بيان مشترك دعماً لتطويرها في طاجيكستان وذلك من طرف السيد خودويور خودويوروف، نائب وزير النقل في طاجيكستان، وكذلك من طرف الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي والأمين العام لبرنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا.

سافر الوفد بعد ذلك إلى قيرغيزستان حيث التقى مع رئيس وزراء جمهورية قيرغيزستان، السيد زانتورو ساتيبالدييف. وأطلع الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي رئيس مجلس الوزراء على آخر تطورات النقل الطرقي في آسيا الوسطى وتعاون الاتحاد الدولي للنقل الطرقي مع منظمات الأمم المتحدة، وبرنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا والمنظمات الدولية الأخرى في مجال تشجيع ربط طرق النقل الأوروبية الآسيوية. وأثنى رئيس الوزراء على الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لتسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي في المنطقة من خلال إعادة الحياة لطريق الحرير القديم، بما في ذلك جهود مبادرة نموذج الطريق السريع.

وأخيراً، التقى الوفد مع رئيس دائرة الجمارك في جمهورية قيرغيزستان، السيد كوبانيشييك كولماتوف، لمناقشة تنفيذ اتفاقية التنسيق واتفاقية النقل الطرقي الدولي، وكذلك لشرح فوائد مبادرة الطريق السيار النموذجية للمنطقة.

التقى وفد مشترك من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ضم الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، السيد مارتن ماري، والأمين العام لبرنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا، السيد إدوارد بيريوكوف، مع مسؤولين رفيعي المستوى من حكومات آسيا الوسطى لكسب التأييد لمبادرة الطريق السيار النموذجية

وقد حضر الوفد أولاً الاجتماع العالمي رفيع المستوى للمواضيع المتخصصة، حول التجارة العالمية الدولية وتسهيل التجارة واستبدال الإغاثة بالتجارة، الخاص بمكتب الأمم المتحدة للممثل السامي للدول الأقل تطوراً والدول النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، حيث قدم نائب الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي، إيغور رونوف، نتائج مشروع مبادرة النقل البري الأوراسية التابعة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي «NELTI» بالإضافة إلى مبادرة نموذج الطريق السريع «MHI». وعقد الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وبرنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا اجتماعات موازية مع كبار المسؤولين التنفيذيين في منظمة التجارة العالمية ومنظمة الجمارك العالمية والسيد جيان شاندرأ أشاريا، وكيل الأمين العام للأمم المتحدة لشؤون مكتب الأمم المتحدة للدول الأقل نمواً والبلدان الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية، حول أفضل وسيلة للتنفيذ الفعال لمبادرة نموذج الطريق السريع بهدف تسهيل التجارة والنقل الدولي على الطرق بشكل فعال.

ثم التقى الوفد مع سعادة السيد رحمانوف إيمومالي، رئيس طاجيكستان، لمناقشة كيفية دمج تطوير التجارة والنقل الطرقي بشكل فعال في برنامج عمل ألماتي، وكذلك للمساعدة في تحويل الدول غير الساحلية من أراضي منعزلة إلى «أراضي مرتبطة». وأكد الرئيس



تطوير مقطع جنوب القوقاز من الطريق السيار النموذجي

اتفقنا بنجاح نحن والأمانة العامة لمنظمة التعاون الاقتصادي لمنطقة البحر الأسود والتجارة وبنك تجارة وتنمية منطقة البحر الأسود وشركة إغناشيا أودوس اليونانية، لقد تم الإتفاق في آذار في سالونيك على صياغة دراسة جدوى مسبقة من أجل القسم القوقازي الشمالي من نموذج الطريق السيار. وتم تقديم النتائج الرسمية للدراسة التي سبقت دراسة الجدوى لتحديد المعايير الرئيسية لتنفيذ مبادرة الطريق السيار

النموذجية جنوب القوقاز على طول الطريق الذي يمر بمدن باكو - تبليسي - باتومي - طرابزون إلى ممثلين عن الوكالات الحكومية في باكو (أذربيجان)، تبليسي (جورجيا) و أنقرة (تركيا)، بما في ذلك وزارات النقل، والتنمية الاقتصادية، والشؤون الخارجية والمالية، ولجنة الجمارك الحكومية، وكذلك ADB، وGUAM، وTRACERA، وOSCE. ورحب الجميع بجهودنا الرامية إلى تطوير ملحقات البنية التحتية للطرق في جنوب القوقاز وأبرزوا الحاجة إلى مزيد من إجراءات التنسيق بين جميع الأطراف المعنية لتنفيذ مبادرة الطريق السيار النموذجية بناءً على نتائج الدراسة السابقة لدراسة الجدوى.



مبادرة النقل البري الأوراسي الجديدة تنتقل إلى المرحلة الثالثة في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي

منذ انطلاقتها في عام 2008، سمحت مبادرة الإتحاد الدولي للنقل البري الأوراسية الجديدة للتحليل العلمي بمتابعة نتائج مبنية على أكثر من 200,000 عبور حدودي. حدد الرصد المنتظم للشاحنات في منظمة التعاون الاقتصادية (ECO-RMT)، الذي نُظِم بالشراكة مع المرحلة الثالثة من المبادرة الجديدة للإتحاد الدولي للنقل البري (NELTI-3)، العوائق الرئيسية، والمعوقات غير المادية التي يواجهها النقل البري الدولي داخل منطقة منظمة التعاون الأوروبية ECO لمساعدة الحكومات على تحفيز النمو الاقتصادي من خلال تسهيل التجارة والنقل البري الدولي.

وقد سمح هذا المشروع المشترك بين الرصد المنتظم للشاحنات في منظمة التعاون الاقتصادية والمرحلة الثالثة من مبادرة النقل البري الأوراسية التابعة للإتحاد الدولي للنقل البري بجمع وتحليل البيانات الخاصة بالاحتياجات الحالية للنقل البري الدولي

التي يواجهها سائقو الشاحنات خلال عمليات تسليم البضائع التجارية الدولية في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي، كفترات الانتظار على الحدود، والإجراءات الجمركية، وحواجز المراقبة والتحقق على الطرق، وكذلك البنية التحتية القائمة لقطاع النقل، من خلال استبيانات وسجلات خاصة تطبق منهجية (الوقت - المسافة - التكاليف) الخاصة بلجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ.

«إن وجود معلومات موثوقة وواقعية عن ظروف النقل البري في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي أمر حاسم لتحديد العوائق الحقيقية والحلول الملائمة التي يتعين تنفيذها من أجل تقليل أو إزالة العوائق المادية وغير المادية التي يواجهها النقل البري الدولي بشكل فعال»، أضاف أصغر، نائب الأمين العام لمنظمة التعاون الأوروبية.

27

شركة

8

دول أعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي

139

رحلة

2,823

طن تم نقلها

40%

من وقت النقل يهدر على الحدود

38%

من تكاليف النقل من رسوم غير رسمية

14.5

كم متوسط السرعة



ECO RMT



NELTI-3

التجارة في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي وعوائق المعابر الحدودية

دول منظمة التعاون الاقتصادي وبالتالي مواطنيها. وينتج هذا الوضع الذي يعد بمثابة إعاقة للمنطقة عن التشريعات غير المنسقة للحركة التجارية، وتعدد نقاط التفتيش، والإجراءات والضوابط الجمركية غير المناسبة، والإجراءات المرهقة للحصول على تأشيرات المرور للسائقين، بالإضافة إلى التنفيذ الجزئي فقط لأدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف الخاصة بتسهيل التجارة والنقل التي صادق عليها بالفعل معظم الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي. وتؤكد هذه النتائج بوضوح على ضرورة التنفيذ العاجل والفعال لأدوات الأمم المتحدة الأساسية متعددة الأطراف الخاصة بالتسهيل والأمن، مثل اتفاقية التنسيق الجمركي واتفاقية النقل الطرقي الدولي TIR، وزيادة التعاون بين دول العبور في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي، وإدخال نظام تصريح بالنقل متعدد الأطراف في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي، وتوفير تأشيرات دخول صالحة للاستخدام عدة مرات وللعبور الجمركي للسائقين المحترفين في المجال التجاري.

النتائج التحليلية للمبادرة المشتركة بين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومنظمة التعاون الأوروبية IRU-ECO أكدت نتائج المرحلتين الأولى والثانية من مبادرة النقل البري الأوروبية التابعة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي - القائلة بأن طرق المواصلات التجارية بين أوروبا وآسيا هي بدائل جذابة ومجدية اقتصادياً، للطرق التجارية التقليدية البحرية التي تشهد ازدياداً

لكن المرحلة الثالثة من مبادرة النقل البري الأوروبية التابعة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي كشفت أيضاً عن أن 40% من وقت النقل يتم إهداره على الحدود وأن المدفوعات غير الرسمية تبلغ 38% من تكاليف النقل في منطقة منظمة التعاون الاقتصادي. وتبطئ هذه العقبات الكبيرة من معدل سرعة الشاحنات إلى حدٍ مدهل بلغ 14.5 كم/ساعة في جميع أنحاء منطقة منظمة التعاون الأوروبية، مما يعيق بشكلٍ كبير تطور التجارة في دول منظمة التعاون الاقتصادي. وفي نهاية المطاف فإن من يتحمل هذه الخسائر هي اقتصادات

من دول منعزلة لأنها غير... ربط آسيا

أجرينا مقابلة مع وكيل الأمين العام للاتحاد الدولي للنقل الطرقي والمندوب العام في أوراسيا، إيغور رونوف، شرح

كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة. وفي مؤتمرنا لعام 2012 الذي عقد في تركمانستان بالشراكة مع مكتب الممثل السامي لدى الأمم المتحدة لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية (UN-OHRLS)، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، وبرنامج ممر النقل الأوروبي القوقازي الآسيوي (TRACECA)، قمنا بمناقشة تطوير النقل والترانزيت في آسيا الوسطى ومنطقة بحر قزوين، ودعونا الحكومات إلى تطبيق إجراءات التسهيل، كإتشاء طريق لمرور العبارات البحرية، وتبسيط إجراءات تأشيرات الدخول للسائقيين وإزالة الحواجز الأخرى.

وقد لاقى المؤتمر نجاحاً كبيراً، مما دعانا للعمل على تنظيم مؤتمر عام 2013 بالشراكة مع مكتب الممثل السامي لدى الأمم المتحدة لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية (UN-OHRLS)، وبرنامج ممر النقل الأوروبي القوقازي الآسيوي (TRACECA) ليتناول التجارة والنقل الطرقي الدولي في آسيا الوسطى، تحت رعاية رئيس طاجيكستان. ونحن واثقون أن لفت انتباه الحكومات نحو الحاجة لتسهيل التجارة والنقل الطرقي الدولي سيساعد على جلب التقدم والازدهار والسلام للمنطقة.

ما هي التحديات الرئيسية أمام النقل الطرقي في أوراسيا؟

أود أن أقول إن كسب الدعم لمبادرة الطريق السيار النموذجي أمرٌ أساسي لزيادة الأمن وظروف العمل الجيدة للسائقيين والشركات العاملة بين أوروبا وآسيا. وتعمل حالياً على التصدي لهذا التحدي، بعد أن اكتسبت المبادرة القوة الدافعة بنجاح في عام 2012.

الرئيسية. وعندما يتم إنشاء روابط برية، فإن ذلك يتيح للنقل الطرقي أن يربط الأعمال بتلك الأسواق، لذلك فإن كلا البرنامجين يتماشيان مع الأنشطة الأساسية لدينا.

أكملنا مشروع "نزع الألغام في أفغانستان" المشترك بين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ودائرة الأمم المتحدة لمكافحة الألغام (UNMAS)، والذي مثل شراكة بين القطاعين العام والخاص هي الأولى من نوعها في مجال إزالة الألغام على طول الطرقات التي تربط بين كابول والدول المجاورة في الشمال. ساعد المشروع أفغانستان على الانتقال من طور الإغاثة إلى طور التجارة، وأسهم في تطوير روابط النقل بين أوروبا وآسيا، وقد أشاد به السيد بان

تعتبر المنظمات الحكومية الدولية الرائدة، كالأمم المتحدة ومنظمة التجارة العالمية (WTO) ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE) وبرنامج ممر النقل الأوروبي القوقازي الآسيوي (TRACECA)، أن مشروع تطوير روابط النقل بين أوروبا وآسيا (EATL) هو أحد أولويات الأهداف التنموية للألفية. كيف تسهم المندوبية الدائمة للاتحاد الدولي للنقل الطرقي إلى أوراسيا في تطوير مشروع روابط النقل بين أوروبا وآسيا (EATL) وتطوير برنامج عمل "ألماتي"؟

يشترك كل من مشروع روابط النقل بين أوروبا وآسيا (EATL) وبرنامج عمل "ألماتي" في أهداف متشابهة. فكلاهما يسعيان إلى تنمية اقتصادات دول غير ساحلية منعزلة عن الأسواق العالمية



ساحلية إلى دول مرتبطة برياً وأوروبا

لنا من خلالها كيف يمكن لتسهيل النقل الطرقي أن يساعد في إطلاق العنان للطاقت الاقتصادية في أوراسيا.

ما هي توقعاتكم لعام 2013؟

نحن نتوقع موجةً أخرى من الأزمات الاقتصادية من جهة، مما سيؤدي إلى تناقص في أحجام البضائع وسيؤثر سلباً على قطاعنا. ومن جهةٍ أخرى، تزيل عملية تعميق التكامل في هذه المنطقة الحواجز الإدارية المعيقة للنقل الطرقي الدولي، لذلك فالوقت مثالي الآن للسعي لتحقيق إستراتيجيتنا الهادفة إلى تعزيز النقل الطرقي وتسهيله عبر أوراسيا.

إني واثق أننا بعملاً جنباً إلى جنب كيد واحدة مع الجمعيات الأعضاء في الاتحاد والمنظمات الشريكة له، سوف نحقق النجاح! ■

يالطا الذي أقامه الاتحاد الدولي للنقل الطرقي واتحاد الشركات الأوكرانية للنقل الطرقي الدولي (ASMAP UA)، ووجدنا أن تصور مجتمع الأعمال بشأن الفضاء الاقتصادي المشترك إيجابي للغاية. فقد قلل من المعابر الحدودية والإجراءات الرسمية ذات الصلة، وسيساعد على المدى الطويل على تنسيق أنظمة النقل الطرقي بين هذه الدول الثلاث. ولكن لا تزال هناك مسألة تطبيق الأدوات متعددة الأطراف لتسهيل التجارة والنقل في الفضاء الاقتصادي المشترك.

لذلك فإننا نعمل جنباً إلى جنب مع الجمعيات الأعضاء في الاتحاد وهي الجمعيات البيلاروسية والكازاخستانية والروسية، بشكل وثيق مع الهيئة الاقتصادية الأوراسية لمشاركة خبراتنا التي تمتد لأكثر من 60 عاماً في مجال تسهيل وتأمين التجارة والنقل الطرقي من خلال نظام النقل الطرقي الدولي وأدوات إدارة مخاطر تكنولوجيا المعلومات كأداة (TIR-EPD) للتصريح الإلكتروني المسبق.

وقد عرضنا نتائج الدراسات التي تمت قبل دراسات الجدوى الخاصة بأقسام الطريق السيار النموذجي في آسيا الوسطى وجنوب القوقاز على مسؤولين رفيعي المستوى في طاجيكستان وقيرغيزستان وكازاخستان، فأبدى الجميع حماساً كبيراً. وقد وقعت الحكومتين الطاجيكية والقيرغيزية، وبرنامج ممر النقل الأوروبي القوقازي الآسيوي (TRACECA)، والاتحاد الدولي للنقل الطرقي على بيانات مشتركة داعمة للمشروع.

كما لاقت نتائج الدراسة الخاصة بمنطقة جنوب القوقاز دعماً عالي المستوى في أنقرة وباكو وتبليسي. والخطوة التالية إذاً هي وضع مسودة دراسة جدوى شاملة خالية من العوائق لقسمي الطريق السيار النموذجي.

وهناك تحدٍ مهم آخر أمامنا وهو إحداث خرائط رقمية للسائقين من شأنها أن تؤمن جميع المعلومات التي يحتاجونها في عملهم اليومي، كما هو مفصل في قرار الجمعية العمومية للاتحاد الدولي للنقل الطرقي. نعمل على هذا المشروع مع برنامج ممر النقل الأوروبي القوقازي الآسيوي (TRACECA)، وسيكون له تأثير اقتصادي مهم حال إنجازه، لأن الخرائط الرقمية ستزيد من كفاءة النقل الطرقي وتقلل في الوقت نفسه التكاليف بالنسبة للمشغلين.

لا بد أن إنشاء "الفضاء الاقتصادي المشترك" مؤخراً في يناير/كانون الثاني قد أحدث تغييراً في الطريقة التي تعمل بها شركات النقل الطرقي في أوراسيا. هل يمكنكم إخبارنا المزيد عن ذلك؟

نعم، بالفعل لقد غير ذلك قواعد عمليات النقل الطرقي كثيراً، ولا يقتصر ذلك على الشركات البيلاروسية والروسية والكازاخستانية فقط، بل يمتد أيضاً ليشمل الشحن الدولي للبضائع. ناقشنا هذه التحديات في المؤتمر الدولي في



نزع الألغام في أفغانستان: من الإغاثة إلى التجارة

شراكة مبتكرة بين القطاعين العام والخاص

تتسم بالسلامة والأمان، الأمر الذي لم يقتصر تأثيره على دفع عجلة التجارة والتطور فقط، بل يساهم في إحداث الازدهار و السلام في نهاية المطاف.

وكان الهدف من تلك الشراكة بين القطاعين زيادة الأمن وتسهيل اندماج أفغانستان في الاقتصاد العالمي عبر إزالة الألغام من الطرق و حقول الألغام ومناطق القتال المجاورة شكلت تهديداً كبيراً لحركة البضائع والركاب.

أقيم في شهر أبريل/نيسان 2012 الحفل الختامي للشراكة الخاصة بنزع الألغام في أفغانستان بين القطاعين الخاص والعام برعاية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وقسم الأمم المتحدة لمكافحة الألغام وذلك خلال اليوم العالمي للتوعية بالألغام في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، حيث أظهرنا كيف أسهم التعاون المبتكر بين الاتحاد الدولي للنقل الطرقي وقسم الأمم المتحدة لمكافحة الألغام في حدوث تكامل أفضل لأفغانستان مع شبكات التجارة والنقل العالمية من خلال تأمين طرق

النقل الطرقي يدفع عجلة التطور والازدهار والسلام في نهاية المطاف

سيفضي المشروع إلى تأثيرات إيجابية على الأوضاع المعيشية لأكثر من 7 ملايين شخص يعيشون في 6 ولايات يمر عبرها الطريق الدائري، وذلك بتأمين التنقل للتجمعات السكانية في المنطقة عبر طرق أكثر أمناً. كما سيقلل المشروع من تكلفة المواد الغذائية وغير الغذائية ويعيد الأراضي لاستخدامها الأصلي وهو الزراعة، مما سيزيد فرص التجارة والأعمال ويعزز التجارة فيما بين ولايات أفغانستان من جهة، ومع كل من طاجكستان وتركمانستان وأوزباكستان، وأوروبا في نهاية المطاف، حيث يربط هذا الطريق بين جميع هذه الدول والمناطق.

وقد تم تنفيذ المشروع على ممر بعرض 100 م على جانبي الطريق الدائري الذي يمتد بطول 700 كم والذي يربط العاصمة كابل ببعض الولايات الشمالية وهي باغلان و بالخ وجوزيان وقندوز وبارفان وسامانغان، مما ساعد على إعادة إنعاش الفرص الاجتماعية والاقتصادية بين أفغانستان وكل من طاجكستان وتركمانستان وأوزباكستان وما وراءها، وساعد بالتالي على نقل البلاد من مرحلة الإغاثة إلى مرحلة التجارة عبر النقل الطرقي الدولي، والإسهام بذلك في تطور أفغانستان واستقرارها وإعادة إعمارها.



«لقد أسهم الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في جعل أفغانستان أكثر أمناً و رخاءً. وأتطلع قدماً وبكل تأكيد للاستمرار في هذه الشراكة المثمرة مع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي».

بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة:



وما أن يتم تأمين طرق أفغانستان – التي تحتل موقعاً استراتيجياً على امتداد طريق الحرير – بشكل كامل، فإنها ستؤدي مرةً أخرى دوراً أساسياً في التجارة بالنقل الطرقي بين أوروبا وآسيا، الأمر الذي يمكن أن يجلب الازدهار لجميع تلك المناطق الشاسعة عبر إعادة بث الحياة مرةً أخرى في طريق الحرير القديم.

إعادة تفعيل اتفاقية النقل الطرقي الدولي (TIR) في أفغانستان لتسهيل تدفق التجارة وتأمينها

ومن هذا المنظور، تمت مناقشة إعادة تفعيل اتفاقية النقل الطرقي في أفغانستان بشكلٍ حديث، وذلك لضمان تجارةٍ آمنة عبر النقل الطرقي الدولي تتمتع بالتسهيلات اللازمة. وتم وضع اللمسات الأخيرة على ما تبقى من الإجراءات اللازمة لإعادة عمليات النقل الطرقي الدولي إلى

”لقد وقع الكثير من حوادث الألغام في هذه المنطقة قبل تنظيفها من الألغام، وفقد فيها الكثيرون أرجلهم وأيديهم وأعينهم وحتى حياتهم. أما الآن، فلدينا الكثير من المحلات التجارية ومحطات الوقود في المنطقة. إنه طريق مزدحم ... سنكون قادرين على الاعتناء بأسرنا ومجتمعاتنا.“

أحمد شاه، أحد سكان مدينة غودار، أفغانستان

أفغانستان ومنها، وذلك بالتعاون مع رابطة النقل الطرقي الدولي في أفغانستان والأطراف الأساسية المعنية في أفغانستان من القطاعين العام والخاص، حيث تم اطلاعهم على الجوانب القانونية والعملية الخاصة بتطبيق نظام النقل الطرقي الدولي، بالإضافة إلى الفوائد الأمنية لتطبيقات إدارة مخاطر النقل الطرقي الدولي المتوفرة على الإنترنت.

وتم إجراء أول اختبار نقل طرقي دولي بين

أفغانستان وإيران بنجاح، عبر شاحنتين محملتين بالمنتجات الزراعية غادرتا معبر ”إسلام كوالا“ الحدودي في ولاية هيرات، لنتهاء رحلتها في مرفأ ”بندر عباس“ الإيراني. وقد شكّل الاختبار فرصةً ممتازة لتدريب مشغلي النقل ومسؤولي الجمارك على استخدام وثائق العبور الجمركية الخاصة بالنقل الطرقي الدولي في أفغانستان والتعامل معها، للسماح بإعادة تفعيل اتفاقية النقل الطرقي الدولي في المستقبل القريب.

تم إزالة الألغام من

68

منطقة خطرة

تم إزالة

6,161

مصدر خطر

وصل التأثير إلى

42

تجمع سكاني

أكثر من

3,000

عائلة مستفيدة

خلق

2,000

فرصة عمل محلية



رابط إلى «رمز الاستجابة السريعة»: نزع الألغام في أفغانستان: قصة في صور

المزيد عن المشروع على المدونة التالية:
<http://demining-afghanistan.org>

13 ضمان الأمن

التطبيق الإلكتروني ترانسبارك (TRANSPark): تحديد الأماكن الآمنة لوقوف الشاحنات

يعد الأمن أحد الاهتمامات الرئيسية لسلسلة النقل والخدمات اللوجستية، لاسيما بعد أن سبب تزايد القرصنة الطرقية خسائر اقتصادية وبشرية هائلة. أما التخطيط المناسب للطريق، الذي يواجه منافسة قاسية وأنظمة صارمة وسرقة للبضائع وهجمات على السائقين، فقد أصبح ذو أهمية غير مسبوقة، ويشمل ذلك المعلومات حول الأماكن التي يستطيع السائقون نيل قسطٍ من الراحة الآمنة والمريحة فيها.

لقد عالجت هذه المسألة الملحة عبر تطوير تطبيق إلكتروني سهل الاستخدام ومتوفر عبر شبكة الانترنت لمساعدة مستخدمي الشحن التجاري للطرق على تحديد المناطق الآمنة لوقوف الشاحنات حيثما يحتاجون لذلك وفي وقت الحاجة إليه. وقد تم تطوير ترانسبارك (TRANSPark) من أجل تجربة أكثر سهولة للمستخدم، ويمكن الآن الوصول إليه عبر موقع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي دون الحاجة لتسجيل مسبق – ومجاناً.

TRANSPark



إدخال
TRANSPark

1 من كل 6

سائقين تعرضوا لهجوم

42%

من هذه الهجمات حدثت في
مناطق توقف السيارات

68%

منها حدثت ليلاً

63%

من الهجمات استهدفت
الشاحنات وحمولاتها

*مصدر: الهجمات على سائقي شاحنات نقل
البضائع الثقيلة الدولية، الاتحاد الدولي للنقل
الطرقي ومنتدى النقل الدولي، 2008



التطبيق المثالي لمديري أساطيل شاحنات النقل الطرقي، وسائقي الشاحنات التجارية، ومالكي المواقع ومديريها

أكثر من

4,000+

مكان توقف

في أكثر من

40+

دولة حول العالم



www.iru.org/transpark

يمكن للسائقين البحث عن أكثر من 4,000 منطقة توقف وتحديد مكانها والتواصل معها في أكثر من 40 دولة مختلفة عبر استخدام اسم الدولة أو المدينة أو الشارع داخل محيط محدد في مدى أقصاه 200 كم أو على طول خط الرحلة المخطط لها مسبقاً. وتتيح خيارات البحث المتقدمة للمستخدمين أيضاً إجراء تصفية للنتائج بالاعتماد على مستويات الأمن والراحة، وفقاً لتقييم مديري مواقع السيارات.

كما يمكن للمستخدمين أيضاً تقديم ردود فعل عن مناطق التوقف التي قاموا باستخدامها، وإضافة مواقع المواقع غير الموجودة لضمان أن تبقى معلومات تطبيق ترانسبارك (TRANSPark) محدثة بشكل دائم.

يحارب ترانسبارك الجرائم المرتبطة بالبضائع بشكل مباشر عبر التشجيع على تطوير وتوفير أماكن توقف للسيارات أكثر أمناً وراحة، وعبر تحفيز التعاون بين السلطات ومالكي مواقع التوقف ومشغلي النقل، إذ يكفل ترانسبارك الأمن لكامل سلسلة الخدمات اللوجستية ويساعد على معالجة المسائل المتعلقة بالمعلومات الدقيقة حول مناطق الجريمة الساخنة لكي تكون الاستثمارات في البنية التحتية لأماكن التوقف استثماراً مجدية من الناحية الاقتصادية.

والأفضل من ذلك، هو أن تطبيق ترانسبارك (TRANSPark) يساعد على إيجاد الأمان للسائقين والمركبات والحمولات، ويحسن السلامة الطرقيّة ويوفر الوقت والنقود لمشغلي أساطيل الشاحنات، ويساعدهم على الالتزام بالتشريعات.

مطلوب: أماكن توقف آمنة إضافية... ومواقعها!

لقد شجعنا بقوة السلطات الموجودة في مجموعة منتدى النقل الدولي المتخصصة بالنقل الطرقي، وورشة عمل المفوضية الأوروبية المقامة تحت عنوان "تقديم المعلومات من أجل مواقف تتسم بالسلامة والأمان للشاحنات والمركبات التجارية"، على الانضمام إلى جهود مكافحة الهجمات على السائقين، عبر تزويدنا بمعلومات محدثة حول مواقع الأماكن الآمنة للتوقف في دولهم، ومواصلة تحسين التغطية الجغرافية لتطبيق ترانسبارك (TRANSPark).

ويسرنا سماع اقتراح المفوضية الأوروبية بتوفير أماكن توقف آمنة في كل 50 كم من الشبكة الأوروبية الأساسية في اقتراح شبكة النقل العابرة لأوروبا «TEN-T»، لكننا كنا مصرين على ضرورة أن تقدم السلطات المسؤولة ببيانات مواقع جميع أماكن التوقف إلى تطبيق ترانسبارك (TRANSPark)، بما في ذلك المعلومات عن أماكن الجريمة الساخنة.

**من المهم أن تقدم السلطات
العامة ومالكو أماكن التوقف
أو مديروها معلومات عن
مواقع أماكن التوقف الآمنة
إلى تطبيق ترانسبارك
(TRANSPark).**

كما قمنا بحثاً مجلس العدالة والشؤون الداخلية في الاتحاد الأوروبي على وضع برامج وطنية تشاورية متعددة الجوانب تشارك فيها جميع الجهات الفاعلة في مكافحة الجريمة المتعلقة بالنقل الطرقي للبضائع. وأكدنا على ضرورة أن تزودنا وكالات إنفاذ القانون بمواقع الجريمة الساخنة لتمكين عمليات الشرطة من أن تكون أكثر كفاءة، وأشرنا إلى أن تقديم السلطات لبيانات عن مواقع أماكن وقوف السيارات الآمنة في تطبيق ترانسبارك (TRANSPark) هو إجراء فعال من شأنه القضاء على السوق السوداء للبضائع المسروقة.



سيارة أجرة
في أي وقت، وفي أي مكان!

TAXI FARE	
INITIAL CHARGE	
1.00	Per 1/2 Mile
1.00	Per 1 Minute
1.00	Minimum 25.00
1.00	Monday - Sun Charge
1.00	Highway Surcharge

لنعمل معا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948

14 تبسيط التشريعات و تطبيقها

تنسيق الغرامات والعقوبات

خدمة مكتب الشكاوى الإلكتروني في مجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية ECR

في الوقت ذاته لتحسين الالتزام بالقوانين بشكل فعال. وهناك إقراراً على نطاق واسع في الهيئات الرقابية وقطاع النقل بالفعل بأن هذه القوانين وتطبيقها ومحظوراتها يمكن أن تختلف بشكل كبير من دولة إلى أخرى. وهدفنا هو فهم ما الذي يحدث حقيقة في مجال تطبيق القوانين الخاصة بالطرق، ومعالجة أي ممارسات رقابية قد تحتاج إلى تصحيح.

وفي حين لا يعد إبلاغ هذه المعلومات إلى مكتب الشكاوى بمثابة مطالبة بالاستئناف، إلا أن جمع مثل هذه البيانات قد مكّننا، جنباً إلى جنب مع هيئات الرقابة التابعة لمجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية «ECR» في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي، من أن نفهم بشكل أفضل حالة الإنفاذ لأن ذلك يساعدنا على تسليط الضوء على نواحي الخطأ وأين وكيف يمكن إحداث الإصلاحات، وذلك بهدف استخدام هذه المعلومات لنقوم بشكل فعال بتحسين الاتساق في الضوابط القانونية والقضاء على الممارسات غير العادلة حيث أمكن.

بدأنا في عام 2012 باستضافة خدمة مكتب الشكاوى الإلكتروني الخاصة بـ "الغرامات والعقوبات غير العادلة" والتابعة لمجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية «ECR» كركن أساسي في شراكتنا بين القطاعين العام والخاص مع وحدة التطبيق في الاتحاد الأوروبي، بهدف إيجاد تطبيق موحد وفعال لقوانين النقل الطرقي في أوروبا لمواصلة تحسين السلامة الطرقية وظروف العمل والمنافسة العادلة على مستوى الاتحاد الأوروبي.

يكمل التطبيق الموحد الإطار التشريعي المشترك في الاتحاد الأوروبي، ويلعب دوراً محورياً في تمكين مشغلي النقل من أداء عملهم بشكل ملائم وفعال وعن قناعة.

وتتيح خدمة مكتب الشكاوى الإلكترونية التابعة لمجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية «ECR»، والمتوفرة حالياً باللغات الإنكليزية والفرنسية والألمانية والرومانية، لمشغلي النقل والسائقين إمكانية الإبلاغ عن الإجراءات الرقابية والعقوبات التي يرون أنها غير عادلة فيما يتعلق بالالتزام بأوقات الراحة والقيادة على أراضي الاتحاد الأوروبي والأحكام الخاصة بجهاز التاكوغراف. إذ ينبغي أن تكون الغرامات عادلة ومناسبة وراعاة



السجل الإلكتروني لتعهدات النقل الطرقي - ERRU

التفسيرات المختلفة لقوانين الاتحاد الأوروبي ذات الصلة، بالإضافة إلى الاختلاف في إجراءات التطبيق والعقوبات ضد مشغلي النقل بين الدول الأعضاء. وأكدت بالقدر نفسه أنه من المرجح ألا تكون الكثير من الدول الأعضاء مستعدة لتطبيق السجل الإلكتروني لتعهدات النقل الطرقي في عام 2013.

شاركنا في استضافة ندوة مع مجموعة خدمات ضبط الطرق الأوروبية ECR ومنظمة TISPOL، بالتعاون الوثيق مع الإدارة العامة للتنقل والنقل «DG MOVE» التابعة للمفوضية الأوروبية، لمناقشة تطبيق السجل الإلكتروني لتعهدات النقل الطرقي، الذي يدخل حيز التنفيذ في 1 يناير/ كانون الثاني في الدول الـ 27 الأعضاء. وعرضت الندوة مجموعة متنوعة من

أجهزة تاكوغراف رقمية: تحسينات للحد من التطبيق

بصورة رجعية. وعلاوةً على ذلك، وبما أنه لم يتم إجراء أي تقييم للتكلفة المالية أو للأثر المالي، فقد دعونا البرلمان الأوروبي إلى رفض هذا الجانب من التعديلات.

يعد التغلب على محاولات التحايل على أجهزة التاكوغراف أولوية قصوى لقطاع النقل الطرقي. لذا ينبغي على الأحكام الضابطة لجهاز التاكوغراف في الاتحاد الأوروبي أن تحسن أمان الجهاز لما فيه المصلحة للمنافسة العادلة والسلامة الطرقيّة وظروف العمل الجيدة، ولكن بوجود إجراءات متناسبة وفعالة ومجدية اقتصادياً من جهة التكلفة، مع تقديم دعم أفضل للسائقين والشركات للاضطلاع بواجباتهم.

نؤيد التحسينات العديدة التي أدخلتها لجنة السياحة والنقل في البرلمان الأوروبي على مقترح المفوضية الأوروبية بتعديل الأحكام الضابطة لجهاز التاكوغراف في الاتحاد الأوروبي. إذ إن التكوين الإلزامي لموظفي الإنفاذ، والاستخدام المجاني لإشارات نظام الملاحة العالمي باستخدام الأقمار الصناعية (GNSS)، ومنع العقوبات التلقائية لأحكام جهاز التاكوغراف من خلال استخدام تكنولوجيا جديدة متناسبة مع أجهزة التاكوغراف الرقمية، من شأنها جميعاً أن تعزز منع الخروقات إلى حد كبير.

يعد التغلب على محاولات التحايل على أجهزة التاكوغراف أولوية قصوى لقطاع النقل الطرقي. إلا أن تجهيز جميع المركبات بأجهزة تاكوغراف رقمية بصورة رجعية غير ممكن تقنياً لجميع المركبات وغير مبرر.

لكننا رفضنا دعوة اللجنة إلى تجهيز جميع المركبات إلزامياً بأجهزة تاكوغراف رقمية

شبكة المساعدة القانونية:

مختلف مجالات القانون المطبق على النقل الطرقي الدولي. ويقدمون خدماتهم، مقابل رسوم موحدة، للجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي ومشغلي النقل الراغبين بالحصول على مساعدة قانونية متخصصة.

لقد قمنا بترقية شبكتنا العالمية من المحامين على شبكة الانترنت بحيث يستطيع المستخدمون أن يحددوا بسرعة محامياً كفواً في أي دولة معينة في جميع أنحاء العالم. وجميع أعضاء هذه الشبكة هم من المهنيين القانونيين ذوي الخبرة الواسعة في

مسؤوليات متزايدة لمشغلي النقل الطرقي

المتعلقة بالمسؤولية النسبية لكل من الحامل والمرسل والمرسل إليه في النقل الطرقي الدولي.

كما تم أيضاً تحديد أدوات أخرى، كذلك التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي من بنود نموذجية أو عقود أو مبادئ توجيهية أو تكوين مهني كما تنص عليه أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، بوصفها مفتاحاً للبقاء على اطلاع بأحدث التطورات التشريعية المؤثرة على عمليات النقل الطرقي الدولي والالتزام بها.

وخلص المنتدبون إلى الندوة إلى أن على الحكومات أن تقوم بما يلي:

- تحسين تطبيق الاتفاقيات الدولية الحالية الخاصة بالنقل الطرقي
- إبرام اتفاقية الأمم المتحدة "أمني باص" الخاصة بالخطوط الدولية المنتظمة للباصات والحافلات السياحية
- إعطاء الأولوية بشكل نظامي للمعايير والنماذج الدولية / متعددة الأطراف، حيثما وجدت، على الثنائية والإقليمية منها
- تأمين شفافية أكبر في تطبيق القوانين والأحكام تطبيقها

قامت ندوة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي التاسعة للمحامين والتي أقيمت تحت عنوان «تطور العلاقات التعاقدية في النقل الطرقي» بتسليط الضوء على المعوقات الحالية التي تواجه التطبيق، مشددة على الحاجة إلى تبسيط التشريعات والقوانين الحالية ومواءمتها لتحسين إنتاجية مشغلي النقل الطرقي والعائد على الاستثمار، بالإضافة إلى تعزيز الفعالية القانونية لما فيه مصلحة جميع الأطراف المعنية.

تغدو التشريعات الحاكمة للنقل الطرقي أكثر تعقيداً. ويؤثر هذا الوضع سلباً على الاقتصاد، وعلى إنتاجية قطاع النقل الطرقي وعائد المشغلين على الاستثمار، وفعالية السلطات في تطبيق القوانين وكفاءتها في ذلك.

وقد كان للتطورات الاقتصادية والتقنية الأخيرة تأثير على المسؤولية التعاقدية لمشغلي النقل الطرقي، تماماً كما كان للعوائق الاجتماعية والمخاوف الأمنية تأثيرها على مسؤوليتهم الجنائية. ونتيجة لذلك، يجب على مشغلي النقل البحث عن سبل جديدة لإدارة هذه التحديات والاستجابة لها.

وحددت الندوة أحد أفضل الطرق لمعالجة المسؤوليات المتزايدة على مشغلي النقل الطرقي، المتمثلة باستخدام الشروط العامة الموحدة على المستوى الدولي، مثل الشروط العامة التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الحاكمة للنقل الطرقي الدولي للبضائع، والذي يحدد الشروط القانونية

النظام الإلكتروني الخاص ببيانات الشحن "e-CMR" يزيد من فعالية النقل الطرقي

لكن توحيد متطلبات التطبيق العملي يعدُّ أمراً ضرورياً لأن بعض السلطات ما زالت تطلب نسخة ورقية بالإضافة إلى النسخة الإلكترونية لمذكرة الشحن وفقاً للنظام الإلكتروني الخاص ببيانات الشحن «e-CMR»، الأمر الذي يلغي تماماً الغرض من استخدام النظام الإلكتروني ومنافعه. وينبغي أيضاً على الحكومات أن تتفق على المعايير التقنية المتعلقة بالتوقيعات الإلكترونية وطرق المصادقة من أجل تجريب كامل لمنافع النظام الإلكتروني الخاص ببيانات الشحن «e-CMR».

لقد رحبنا ببدء سريان البروتوكول الإضافي لاتفاقية النقل الطرقي للبضائع CMR، ودعونا الحكومات للانضمام إليه وتبني نهج متسق لتطبيقه للوصول إلى تطبيق متسارع للنظام الإلكتروني الخاص ببيانات الشحن «e-CMR» لتحسين كفاءة سلسلة التوريد.

ويمكن للناقلين الآن أن يسجلوا بيانات CMR الكترونياً وأن يخزنوها ويتبادلوها مع شركائهم التجاريين. ويحسن ذلك بشكل كبير من إدارة الوثائق عبر تقليل فرص الخطأ البشري، مع زيادة كفاءة عمليات النقل الطرقي.

التطبيقات الإلكترونية لأنظمة النقل الذكية في النقل الطرقي بحاجة إلى مواءمة

بجهاز التاكوجراف الرقمي وأنظمة ITS، أدت إلى مراجعات متعددة وعقوبات غير عادلة على المستخدمين، وذلك بسبب التكنولوجيا غير المتوافقة مع القانون الأوروبي والتأويلات المختلفة له.

لذلك فإن توحيد التطبيق ومواءمته هما أمران مهمان لتحسين فعالية النقل الطرقي التجاري وجدارته وسلامته وأمنه وكفاءته وأدائه البيئي.

أكدنا على الحاجة الملحة إلى المزيد من التوحيد والمواءمة والتوافق البيئي لتطبيقات أنظمة النقل الذكية واتصالاتها وبروتوكولاتها.

وتستطيع التكنولوجيا الحديثة وأنظمة النقل الذكية بالفعل أن تسهم بشكل كبير في نقل طرقي أكثر كفاءة وصداقة للبيئة.

لكن المضاعفات والقيود الناجمة عن التطبيق السيئ لأنظمة النقل الذكية، بما فيها بعض المسائل المتعلقة

15 حوافز لمستقبل أفضل

إلى أفضل السياسات وممارسات القطاع التي تزيد النقل الطرقي سلامةً وأمنًا وكفاءةً، وترفع أداءه من الجوانب البيئية والاجتماعية والعملية. ونحن نشجع هذه المنجزات والمخرجات في جميع أنحاء العالم بوصفها طريقة لنشر أفضل الممارسات لتكون مثالاً يحتذى به في القطاع بأكمله.

يستمر إعجابنا دائماً بالعمل الدؤوب وتفاني العاملين في قطاع وشركات النقل الطرقي لتحسين كفاءة وأداء هذا القطاع بشكل متواصل.

تشكل جوائز الاتحاد الدولي للنقل الطرقي حوافز لمكافأة أفضل السائقين ومدراء الشركات بالإضافة

دبلوم الشرف من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

تم منح 1,018 سائق باص وحافلة سياحية وشاحنة و 23 سائق سيارة أجرة من 25 دولة دبلوم الشرف من الاتحاد الدولي للنقل الطرقي. وقد قطع كل فائز بالدبلوم مسافة لا تقل عن مليون كيلومتر خلال مسيرته المهنية استمرت 20 عاماً على الأقل في مجال النقل الطرقي الوطني أو الدولي للبضائع أو للركاب، وذلك دون التسبب بحوادث أو ارتكاب أي مخالفات خطيرة للقوانين المرورية أو الجمركية أو الإدارية خلال السنوات الخمس الأخيرة، فمثل هذا الأداء يستحق العرفان ويشكل مثالاً للسائقين الأصغر سناً ويجعل المهنة أفضل في الوقت ذاته.

1,041

سائق

+1,000,000

كم لكل سائق

20

سنة دون حوادث أو

مخالفات قانونية

وسام استحقاق الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

منح الإتحاد الدولي للنقل الطرقي وسام الشرف لثيودور كابلان، الأمين العام لعضو إتحادنا في كازاخستان. إتحاد الناقلين عبر الطريق الدولية في جمهورية كازاخستان (KAZATO)، و إلى توفيق نورولايي رئيس عضو إتحادنا، رابطة الناقلين عبر الطرق الدولية الأذربيجانية (ABADA)، وسعادة السيد بينالي يلديريم وزير النقل

والاتصالات والشؤون البحرية في الجمهورية التركية تقديراً لمساهماتهم الاستثنائية في تطوير قطاع النقل الطرقي على المرحلتين الوطنية و الدولية و لكونهم، على وجه الخصوص، داعماً مثالياً لعمل و مبادرات الاتحاد الدولي للنقل الطرقي على تسهيل النقل في إقليمهم المحترم.

جائزة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي لأفضل مدير

قدم الإتحاد الدولي للنقل الطرقي «جائزة أفضل مدير نقل طرقي» لأفضل 59 مديراً من 17 دولة في جميع أنحاء العالم، ممن يعملون في مجال النقل الطرقي الوطني أو الدولي للبضائع أو الركاب، بما في ذلك

من يعملون في شركات سيارات الأجرة، لدورهم في إيجاد نقل طرقي يتسم بالسلامة والأمان وصداقة البيئة والكفاءة من خلال كفاءتهم المهنية وإنجازاتهم الإدارية.



أفضل مشغل نقل في أوراسيا لهذا العام

Euro-5 في أسطولها، وحصولها على شهادة دعم التصريحات الالكترونية المسبقة لنقل البضائع دولياً وحفاظها على مستوى عالٍ من التكوين المهني – وقد أكمل 3 مدراء في الشركة شهادة الكفاءة من أكاديمية «CIPTI»، وهي المعهد التكويني المعتمد من أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي في مولدوفا.

شركة **كبيفسكوي Kievskoye ATP 13061**، أوكرانيا (فئة أكثر من 50 مركبة)، وهي إحدى أقدم شركات النقل الطرقي في البلاد وتعمل منذ عام 1954، تم منحها جائزة أفضل شركة نقل طرقي في أوكرانيا لعام 2011 لإيلائها أولوية قصوى للسلامة الطرقية وإنشائها لمركز خاص بها لتكوين السائقين.

شهادة خاصة:

شركة **سلتا Selta** الروسية، تم اختيارها لنيل شهادة خاصة بفضل التطور الديناميكي للشركة. فقد بدأت الشركة في عام 1999 بـ 15 مركبة فقط، ولديها الآن أسطول يزيد عن 1,000 مركبة.

تهتم هذه الجائزة السنوية التي يمنحها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بالتقدم الكبير المنجز على مستويات البيئة والسلامة وعلى المستوى الاقتصادي والاجتماعي، بالإضافة إلى الاحترافية التي تحقّقها شركات النقل الطرقية في منطقة أوراسيا. وتحظى هذه المسابقة برواج كبير بين رابطات النقل الطرقي وشركاته في أوراسيا، حيث تهدف إلى نشر أفضل ممارسات شركات النقل الطرقي في أوراسيا. وقد أولت لجنة المحكمين الدولية اهتماماً خاصاً بالالتزام بمعيار اليورو وبالاستقرار المالي، بالإضافة إلى التكوين المهني للموظفين. ١

وكان الفائزون في عام 2012:

شركة **آي. بي. ميتيلكوف I.P. Metelkov**، روسيا (فئة 1-10 مركبات)، وهي شركة صغيرة تمتلك 6 مركبات، كأفضل مشغل نقل طرقي في منطقة فولغا الاقتصادية «Povolzhsky» بفضل خدماتها ذات الجودة العالية.

شركة **بيركولترانس Bercoltrans**، مولدوفا (فئة 11-50 مركبة)، تم اختيارها لنيل جائزة الشركة الأكثر صداقة للبيئة لامتلاكها 27 مركبة مطابقة لمعايير

دياكونوس: كلمة اغريقية تعني «الذي يخدم الغير»

خلاصة الأمين العام IRU

التأزر في السلسلة اللوجيستية. وقاموا بكل ما يمكن القيام به لخدمة الاقتصاد بشكل أفضل وضمن تنافسيته.

وعندما نتطلع إلى المستقبل، سيبقى النقل الطرقي الطريقة الوحيدة القادرة، على الصعيد العالمي والمحلي، القدرة على الحفاظ على خدمة الاتصال بين الأشخاص والسياح والمرسلين والمستلمين. فسيواصل الناقلون الطرقيون التمتع بمزية لا مثيل لها لخدمة متطلبات زبائنهم الجديدة بشكل أفضل. وتتطور هذه المطالب المتزايدة والتي لا تنفك تتحدّد بسرعة يوماً بعد يوم، وذلك بفضل الفرص التي تتيحها شبكة الإنترنت، سواء من حيث السرعة و مدى التوفر والاستعانة بمصادر خارجية للإنتاج والخدمات، وفقاً للصبغة الفردية المتنامية لتنقل الأشخاص والبضائع.

وسيمكّن هذا التطور الذي لا رجعة فيه للخدمات المطلوبة جميع رواد النقل الطرقي الذين يملكون روح المبادرة من تطوير توجهات لوجيستية جديدة وأشكال جديدة من التعاون عبر تئمين خدمات النقل الطرقي الذي لا يزال العنصر المركزي في أي سلسلة لوجيستية. من خلال ذلك، عندها سيكونون قادرين على توسيع مدى خدماتهم الأساسية وبالتحديد خدمة شخص لشخص من خلال دمجها، وإضفاء قيمة مضافة عالية، مع التنقل الطرقي للأشخاص والأملاك الذي يطلبه الزبناء.

خلال الفترة نفسها، في أعلى مستويات التكتلات المالية والاقتصاد الافتراضي، وبتشجيع من الليبرالية الجامحة وغالبا بتواطؤ من الدولة،

منذ بداية مسيرتي المهنية، في زمن كان الاتحاد الدولي للنقل الطرقي IRU لا يزال فيه فتياً يحتفل بربيعته العشرين، وبشكل خاص منذ 1978، سنة إلتحاقى بالاتحاد الدولي للنقل الطرقي IRU، كان لي شرف الجلوس دوما على مقعد القيادة لخدمة مهنتنا مع متابعة تطوّر النقل الطرقي في خدمة النمو الاقتصادي والاجتماعي على الساحة الدولية.

من اللافت للنظر أن نلاحظ أن رؤية القادة والمدراء في الاقتصاد الحقيقي - بما في ذلك قادة ومدراء جمعيات وشركات النقل الطرقي - كانت تتميز دوماً بأنها رؤية رواد أعمال يمتلكون، عبر مهنتهم، إرادة تقديم الخدمة.

فبعد تطوّر المجتمع الاستهلاكي والنقل الطرقي خلال فترة «الثلاثين سنة المجيدة» في بلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، تعاقبت الأزمات البترولية والليبرالية الاقتصادية وسقوط الإمبراطورية السوفياتية الذي تزامن مع ارتفاع الإمبراطورية الأوروبية والتي تخلت دولها الأعضاء تدريجياً عن مسمولاتها الديمقراطية الوطنية لفائدة بيروقراطية المجموعة الأوروبية. وأخيراً، شهدت خلال العقود الماضية ظهور العولمة والاقتصاد الافتراضي في الدول الغربية، وانتقال الإنتاج والابتكار والإبداع إلى الشرق والشرق الأقصى.

سيتمكن مشغلو النقل الطرقي من توسيع طيف خدماتهم التي لا يستغنى عنها، وبالذات الخدمات من نوع شخص لشخص، للمساهمة في سهولة تحرك الأشخاص والبضائع على الطرق، مع تقديم قيمة مضافة كبيرة.

واللافت في الأمر عند التأمل في تلك الفترة، هو أنه صلب الاقتصاد الحقيقي، بما في ذلك جمعيات وشركات النقل الطرقي، كانت رؤية المسيرين والمديرين دائماً رؤية رجال أعمال يحملون الرغبة في تقديم خدمات من خلال مهنتهم. ولتحقيق هذه الغاية الوحيدة، عملوا بجدّ وأعملوا مخيلاتهم وكانت لهم الشجاعة والجرأة خلق خدمات جديدة للإبتكار. كما أخذوا قرارات محفوفة بالمخاطر. وقاموا بتطوير كل أشكال



خطورة تأثيرها على تكلفة الحياة وعلى الديون السيادية وعلى النمو أو على عجز الميزانية. فهذه المشاريع الخضراء التي تستند إلى بعض دراسات معاهد متخصصة في البيئة والتنوع البيولوجي تسمح لصانعي القرار بوضع طابع «جودة بيئية عالية» وبتحقيق هذه المشاريع.

وهنا أعيد صياغة جملة إحدى شخصيات جورج أورويل: «الحرب هي السلام. الحرية هي العبودية. الجهل هو القوة»، حيث يمكننا اليوم القول: عديم الفائدة هو المستقبل.

لم يكن للمسيرين، بعد تخليهم عن الأخلاقيات المهنية والأخلاق، سوى هدف واحد وهو خدمة أنفسهم وليس خدمة الغير. وبالتالي، فإنه ليس من النادر أن نرى سلعة يقع بيعها أكثر من عشرين مرة قبل نقلها للزبون بسبب دوامة المضاربة في الأسواق المالية.

ومنذ ثمانينات القرن الماضي، قدّم المختصون والدول ووسائل الإعلام عولمة التبادلات كالدورادو جديد وقمة التطور الاقتصادي والاجتماعي.

ونجح بناء الألفية الجديدة المنبهرين والمدهوشين بالريح السهل وبالإعانات الضخمة التي يقع تجديدها باستمرار لقطاعات تشكوا نقصا هيكليا كسكك الحديد وبالقروض اللامحدودة المقدمة للاقتصاد الافتراضي بشكل منتظم في إغواء شركائهم عبر مشاريع غير مجدية معتمدين في ذلك على الضخامة.

في مجال النقل، وخاصة النقل السككي والجوي، تم استبدال هدف الخدمة بهذه الضخامة أو بالتكهن - على غرار صناعات القرار المالي - بالاحتياجات المستقبلية المزعومة. لهذا السبب، يقع تضخيم عدد الركاب وأطنان شحن البضائع ملايين المرات في كل تحليلاتهم وهو ما يعدّ ضربا من العبث.

**متأثرين بالمساعدات الحكومية
الدورية الضخمة - ومن ضمنها تلك
المقدمة لقطاعات تعاني عجزاً في
بنيتها - تمكن صناعات الألفية الجديدة
من إغواء محاورهم بمشاريع
عديمة الجدوى بطاقتها الربحية
الرئيسية هي الوفرة.**

في عصرنا الافتراضي - وكما يبينه القطاع البنكي كل يوم - ليست هناك حاجة لاحتياجات ما لتحقيق فكرة أو لزيادة الديون السيادية الهائلة أصلاً.

بشكل عام، ستبقى مشاريع مثل التخلي عن الطاقة النووية ودعم الوقود الحيوي أو تركيب ألواح شمسية قائمة في المستقبل بسبب الافتقار إلى الشجاعة السياسية وبغض النظر عن

وهكذا، بسبب العواقب الوخيمة على القطاع المالي وعلى الاقتصاد الافتراضي، حلّ التشاؤم لدى صانعي القرار محلّ الأسس الأخلاقية والعقلانية والعلوم الإنسانية التي طالما جمعت في الماضي بين خدمة البلاد والتقدم الاجتماعي والتقدم التكنولوجي. ويتجلى توقّع الأسوأ حالياً في تخالف مانوي: التقدّم أو الطبيعة. ومع ذلك، فإن احتمال تقدم مستقبلي حقيقي للمجتمع يعني أن ننتج أكثر وأن نخرج بسرعة من هذا الانقسام المتعسف. ففناذ فضيلة الشجاعة الذي نلاحظه لدى العديد من صناع القرار لا يكرّس توقّع الأسوأ فحسب بل يؤدي أيضاً، عبر الفكر المهيمن الذي ينخر مجتمعنا، إلى انحرافات هذا التشاؤم.

ولذلك من الغريب ملاحظة أن العديد من صانعي القرار ورؤساء الدول، الذين لم يتمكنوا في الماضي من التنبؤ أو توقع النتائج الخطيرة المترتبة عن العولمة على الديون السيادية أو سوق الشغل في بلدهم، اتخذوا فجأة وجهة تتنبأ بالأسوأ في كل المواضيع المهمة في مجتمعنا.

هذه الموجة من التشاؤم والخوف الناجمة عن صانعي القرار أنفسهم، بدعم متواصل من وسائل الإعلام، لا تزيد في نهاية المطاف إلا في مشاعر القلق وتوقّع الأسوأ التي تحدث آثارا عكسية. لكن كما يبيّنه التاريخ، ينبغي أن يكون جلياً للجميع أنه من المستحيل لرجل أعمال الاستثمار ومن المستحيل الحصول على التقدم العلمي والتكنولوجي، وأخيراً، من المستحيل تحقيق النمو والرفاهية من دون أخذ مخاطر.

لهذا السبب سيكون من المستحسن، بالنسبة للمجتمع، أن يتحلّى صانعو القرار أخيراً، في خدمة وطنهم، بالشجاعة اللازمة لركوب المخاطر الضرورية لإعادة الأمل، وتحفيز رجال الأعمال وتعزيز النمو من خلال حوافز مناسبة للشركات الصغيرة والمتوسطة، التي تمثل 85% من مواطن الشغل.

مع ذلك، وفي هذا الجو المشحون بـ«الأسوأ» قرّرت العديد من الحكومات مؤخراً التخلي عن الطاقة النووية ودعم الوقود الحيوي للحدّ من انبعاث ثاني أكسيد الكربون المتأتي من الوقود الأحفوري. وبالتالي نتيجاً لتوقّع الأسوأ وقع اتخاذ هذه القرارات حتى قبل الاطلاع على فعالية وتكلفة الطاقات البديلة وأثرها الفعلي.

ومن ثمّ ليس من المستغرب بعد هذه القرارات الهامة، غير العقلانية وغير المشجعة أن نشهد زيادة في البطالة من جهة وانفجاراً في أسعار المواد الغذائية الأساسية من جهة أخرى - بعد ثلاثين عاماً من الانخفاض المستمر. وتتمسّ هذه الحالة خاصة الأجيال الشابة، وتخون، بسبب غياب الشجاعة السياسية، الملايين من الأشخاص الأكثر فقراً والذين يصرفون لإطعام أنفسهم أكثر من 80% من مداخيلهم الهزيلة. وفي الوقت الراهن، بفضل الدعم الحكومي السخي، يقع استعمال ما يقرب من نصف محاصيل الذرة في الولايات المتحدة وأكثر من 60% من محاصيل الكولزا في أوروبا لإنتاج الطاقة.

ويُظهر هذا التفكير البسيط في عدم احترام الأهداف الإنمائية للألفية للأمم المتحدة وعدم وجود أخلاقيات للحكامة ولخدمة العالم على الصعيد الدولي من جانب دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بوضوح أن كلفة تحلّي صانعي القرار بالشجاعة إزاء التقدم التقني والاقتصادي والاجتماعي هي أقل بكثير من تكلفة افتقارهم للشجاعة.

في الوقت نفسه، يواصل النقل الطرقي، الذي يبقى الطريقة الوحيدة القادرة على توحيد الأشخاص وتوزيع أفضل للثروات، نموّه في كل مكان. في الواقع، بفضل الاختيار الصائب المتكرّر لزيّنائه، يواصل هؤلاء الاستفادة بطريقة مباشرة من شغل الناقلين لخدمة تنقل الأشخاص والبضائع بشكل أفضل في كل مكان.

ثبت التاريخ أنه ينبغي على الجميع أن يبروا بوضوح استحالة تحقيق رواد الأعمال للنجاح في أعمالهم وتحقيق التقدم العلمي والتقني وإحداث النمو والرفاهية دون أخذ المخاطرة.

إن نقص شجاعة الكثيرين من صناع القرار ليس من شأنه أن يمهّد الطريق لتخيل حدوث الأسوأ فحسب، لكنه يؤدي أيضاً إلى انحرافات مأساوية.

أن نرى في الوقت نفسه أن الاقتصاد الافتراضي الذي أنشأته الطبقة الحاكمة المتكوّنة من الشركات متعددة الجنسيات والتكتلات المالية لا يزال محميًا بشكل مبالغ فيه من قبل الدولة ويتمتع بجميع الامتيازات.

و يتم نقل أرباحه الفعلية إلى العديد من الملاذات الضريبية يوما بعد يوم بهدوء وعلم مسبق ودون عقوبات بدلا من إخضاعها للضريبة لخدمة النمو والتنمية الاقتصادية والتشغيل. ولم تقتصر تبعات هذه الخدمات اليوم على تهديد مستقبل شركات الاقتصاد الحقيقي بل تجاوزته لتهدّد مستقبل البلدان التي كانت الأكثر تقدما والتي كانت، حتى سنوات قليلة خلت، المحرك الرئيسي للتقدم.

وواصل الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، من خلال عزيمة ومثابرة أجهزته القيادية وبدعم متجدّد من أعضائه، تقديم الخدمة الناقلين الطرقيين بلا كلل منذ عام 1948 وفقا لدستوره. فبالفعل، قام الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بثبات بتشجيع الابتكار و تسهيل النقل الطرقي وتنميته المستدامة وهو الذي أصبح ضروريا في كل مكان لتنقل الأشخاص والبضائع الذي يتطلبه الإنتاج، النموّ وأيضاً تطوّر الاقتصاد الحقيقي.

وإذا ما نظرنا إلى تجربة ورؤية ومثابرة وتوفر مسيّري شركات النقل الطرقي والـ 170 جمعية وطنية الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي الذين يخدمون، تحت رعايتها، الاقتصاد المحلي في أكثر من 70 بلدا، فمن الواضح أن جميع هؤلاء المديرين لا يعيشون فقط من أجل هدف وحيد وليس لهم سوى توجه واحد: فمهنّتهم تشكل بحق التزاما أخلاقيا (دياكونوسيا).

وفي هذا السياق، علينا أن ندرك أن غياب الاهتمام أو الدعم المرتبط بهذا التحامل السياسي تجاه مهنتنا، غالبا ما يكون مصدر إحباط كبير.

رغم هذا النجاح أو بسببه، ودائما بسبب غياب الشجاعة السياسية لمواجهة توقّع الأسوأ الذي تسوقه العريبات المناهضة للطريق، تحاملت حكومات العديد من البلدان في العقود الأخيرة لا لخدمة الاقتصاد الحقيقي بل للحد من نمو صناعتنا.

وقد تجسدت هذه السياسة في تسليط ضرائب ورسوم باهظة على استخدام المركبات الطرقيّة تمثّل بين 5 و6 مرات سعر إنتاج الطاقة المستهلكة، وكذلك في فرض العديد من القوانين حتى أصبح النقل الطرقي - متقدما بفارق كبير عن النقل السككي والجوي والبحري - وسيلة النقل الأكثر تقنيًا. و ينتج عن هذه الوضعية أنّ زمن الانتظار على الحدود في طرق التجارة الرئيسية يمثّل حاليا أكثر من 40% من زمن النقل.

وبسبب الحريات التي تتيحها العولمة وبالنظر إلى نقل أكثر من 85% من السلع و 100% من شركات الاقتصاد الحقيقي عن طريق النقل الطرقي، فإنّ أية عقوبة على النقل الطرقي هي عقوبة أكبر بكثير على الاقتصاد. لهذا السبب فإنّ هذا التحامل الضريبي والتنظيمي المتزايد للعديد من الحكومات له آثار سلبية خطيرة، مثل تخفيض التصنيع والبطالة التي يتم تجاهلها تماما من قبل صناعات القرار حتى الآن.

وفقا لإحصائيات، نلاحظ أن التحامل الحكومي على النقل الطرقي تحوّل في العديد من الدول الغربية إلى حافز فعّال لتشجيع وتعزيز التصحر الصناعي ونقل الإنتاج الناجم عن الاقتصاد الحقيقي، وهو ما يخلق في العديد من البلدان معدلات بطالة قياسية تتجاوز 50% في صفوف الشباب.

في حين تختنق شركات النقل الطرقي، على غرار معظم الشركات الصغيرة والمتوسطة، تحت الضغط الضريبي والتنظيمي، من المفارقة

إن فرض ضرائب ورسوم باهظة على استخدام وسائل النقل على الطرق تبلغ ما يعادل أربعة إلى ستة أضعاف تكلفة إنتاج الطاقة المستهلكة، بالإضافة إلى تطبيق مجموعة كبيرة من القوانين جعل النقل الطرقي وسيلة النقل الأكثر تقييداً - إلى حدٍ فاق كثيراً النقل الجوي والبحري والنقل بواسطة السكك الحديدية.

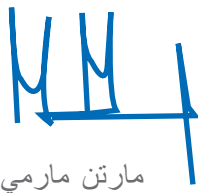
لا تقتصر حوافز المدراء العاملين في مجال النقل، تحت مظلة الاتحاد الدولي للنقل الطرقي، على شغفهم أو على النداء الباطني الذي يدعوهم إلى العمل - لكنها تتجاوز ذلك إلى شعورهم بقداسة العمل الذي يقومون به، والشغف بالخدمة الذي تعبر عنه الكلمة اليونانية «diakonos».



والذي نرفض تأجيله، التحدي الذي ننوي الفوز به.» جون فنتزجيرالد كينيدي.

من هذا المنطلق بالضبط كرّست حياتي المهنية لقطاع النقل الطرقي. في الواقع، بصفتي أمينا عاما للمنظمة، كخيري من مسيري الجمعيات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الطرقي والزملاء ورجال الأعمال ورجال الدولة، نحن لا نمارس وظيفة فحسب. نحن لا نعيش فقط لأجل هواية، لقد قمنا بالتزام أخلاقي تجاه مهنتنا، النقل الطرقي، والتي كان لنا شرف خدمتها.

وبالتالي، وفقا لمقولة كونفوشيوس «اختر عملا تحبه ولن تضطر للعمل يوما واحدا في حياتك»، لخدمة ثم التنحي عن منصب الأمين العام مع ضمان استمرارية هذه الخدمة هو واجبي تجاه كل الذين يرغبون في مواصلة «العمل معا من أجل مستقبل أفضل».


مارتن مارمي

ومع ذلك، عند مقارنة دور ومساهمة وأخلاقيات مهنتنا في خدمة الدولة والمجتمع والاقتصاد وفي نهاية المطاف رفاهية ومستقبل الجميع، مع الحفاظ على مستقبل كوكب الأرض لأبنائنا وأحفادنا - بقطاعات أخرى محظوظة - يمكننا أن نكون فخورين بالنتائج التي تحققت في تنفيذ مهمتنا.

لقد شجع الاتحاد الدولي للنقل الطرقي بكل قوة الابتكار وتسهيل النقل الطرقي وتطويره بشكل مستدام، فالنقل الطرقي أضحي ضرورة حيوية لضمان سهولة تحرك الأشخاص والبضائع لما في ذلك من فوائد للإنتاج، ونمو وتطور الاقتصاد الحقيقي.

ولا تتطلب التحديات الكبيرة والانجازات الكبرى رؤية جيدة، واحترافا حقيقيا وتصميما ومثابرة فحسب، بل تتطلب أيضا ما ينقص خصوصا اليوم: الشجاعة.

الشجاعة، وهي في الواقع صفة نادرة جدا ينبغي أن يملكها دوما أولئك الذين يتمثل هدفهم الأوحد في خدمة الغير.

فالذي قرر خدمة العالم وذلك بالسماح بتحقيق في مدة لا تتجاوز سبع سنوات «خطوة واحدة صغيرة لرجل، لكنها قفزة عملاقة للبشرية»، قال بالحرف الواحد: «لقد اخترنا الذهاب (...)، ليس لأنه أمر سهل، ولكن بالضبط لأنه أمر صعب، لأن هذا الهدف سيساهم في تنظيم وتقديم أفضل طاقاتنا وخبراتنا، لأنه التحدي الذي نستعد لرفعه،

الاختصارات

منظمة التعاون الاقتصادي	ECO	لجنة الاعتماد في أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي	AAC
المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة	ECOSOC	الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري	AASTMT
هيئة المراقبة الأوروبية على الطرق	ECR	بنك التنمية الآسيوي	ADB
الجماعة الاقتصادية للمنطقة الأوروبية الآسيوية	EEC	اللجنة الاستشارية في أكاديمية الاتحاد الدولي للنقل الطرقي	ADC
رابطة التجارة الحرة الأوروبية	EFTA	البضائع الخطرة	ADR
إدارة معلومات الطاقة	EIA	بنك التنمية الأفريقي	AfDB
(أم أنها اتحاد وسائط النقل المتعددة الأوربي)		اتحاد المغرب العربي	AMU
نظام الوحدات الأوروبي	EMS	معهد تدريب معتمد	ATI
مشغلي نقل الركاب الأوربيين	EPTO	الاتحاد العربي	AU
اتحاد الطرق الدولي في إستونيا	ERAA	الاتحاد العربي للنقل البري	AULT
اتحاد الطرق الأوروبية	ERF	دول البريك (البرازيل وروسيا والهند والصين)	BRIC
السجل الإلكتروني لتعهدات النقل الطرقي	ERRU	منظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود	BSEC
الدراسة الأوروبية حول تسبب الشاحنات بالحوادث	ETAC	مرصد أوقات الانتظار على الحدود	BWTO
مجموعة حركة السياحة والسفر الأوروبية	ETAG	مفوضية الشؤون الجمركية	CAD
اتحاد عمال النقل الأوروبي	ETF	مفوضية الشؤون الاقتصادية	CAE
جمعية مشغلي الجولات السياحية الأوروبية	ETOA	مفوضية الشؤون القانونية	CAJ
الاتحاد الأوروبي	EU	برنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى	CAREC
المجموعة الاقتصادية الأوراسية	EurAsEC	مفوضية الشؤون الاجتماعية	CAS
اتحاد الغرف المصرية	FEDCOC	المجلس الأوروبي للصناعات الكيماوية	CEFIC
الاتحاد الدولي للسيارات	FIA	مركز دراسات النقل لغرب البحر الأبيض المتوسط	CETMO
الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن	FIATA	اتحاد جمعيات الناقلين والشاحنين التابع لبرنامج التعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى	CFCFA
مجموعة الخبراء بشأن نقل البضائع الخطرة	GEMD	رابطة الدول المستقلة	CIS
مجموعة الخبراء بشأن النقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية	GETIL	مفوضية الشؤون التقنية	CIT
نظام الملاحة العالمي باستخدام الأقمار الصناعية	GNSS	لجنة الارتباط مع أوراسيا	CLEA
مجموعة وزراء النقل لبلدان غرب المتوسط	GTMO 5+5	الاتحاد الأوروبي للنقل والشحن والخدمات اللوجستية والجمركية	CLECAT
منظمة الديمقراطية والتنمية الاقتصادية لدول جورجيا وأوكرانيا وأذربيجان ومولودفا (منظمة «غوام»)	GUAM	لجنة الارتباط مع الاتحاد الأوروبي لشؤون نقل البضائع	CLTM
مجموعة رفيعة المستوى	HLG	مذكرة شحن	CMR
اتحاد النقل الجوي الدولي	IATA	قناة أخبار المستهلك والأعمال (سي إن بي سي)	CNBC
المركز الإسلامي لتنمية التجارة	ICDT	ثاني أكسيد الكربون	CO ₂
البنك الإسلامي للتنمية	IDB	شهادة الكفاءة المهنية	CPC
منظمة العمل الدولية	ILO	اللجنة الإقليمية لأفريقيا	CRIPA
المنظمة البحرية الدولية	IMO	لجنة خدمات مشغلي النقل الطرقي	CSE
اتحاد الطرق الدولي	IRF	مفوضية السلامة الطرقيّة	CSR
الاتحاد الدولي للنقل الطرقي	IRU	مؤتمر تنسيق النقل	CTC
المنتدى الدولي للنقل	ITF	مجلس نقل البضائع	CTM
نظام تقنية المعلومات	ITS	مجلس نقل الركاب	CTP
مبادرة النقل الطرقي في أمريكا اللاتينية	LARTI	أداة الجمارك لإدخال عمليات النقل الطرقي الدولي - النظام العالمي للاستعلام عن المعلومات	CUTE-Wise
جامعة الدول العربية	LAS	الإدارة العامة للنقل والنقل	DG MOVE
دراسة حول تسبب الشاحنات بالحوادث في منطقة جامعة الدول العربية	LASTAC	الوفد الدائم للاتحاد الدولي للنقل الطرقي في أفريقيا	DPIA
منطقة ذات انبعاثات منخفضة	LEZ	الشبكة المهنية الأوروبية للسائقين ومحاضري النقل الطرقي	DRIVEN
الدول النامية غير الساحلية	LLDC	الاتحاد الأوراسي والفضاء الاقتصادي المشترك	EAU
مفهوم الوحدات	MC	المفوضية الأوروبية	EC
الأهداف التنموية للألفية	MDG	النظام الإلكتروني الخاص ببيانات الشحن	e-CMR
عضو في البرلمان الأوروبي	MEP	المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل	ECMT

مبادرة نموذج الطريق السريع	MHI
مذكرة تفاهم	MoU
المبادرة اليوراسيوية الجديدة للنقل البري	NELTI
منظمة الدول الأمريكية	OAS
منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية	OECD
اتحاد النقل الكاميروني	OPSTAC
منظمة الأمن والتعاون في أوروبا	OSCE
الشراكة بين القطاعين العام والخاص	PPP
اللجنة الإقليمية للمجموعة الاقتصادية الأوراسية	RCEAE
نظام مناولة يسهل عمليات التحميل والتفريغ	RO-RO
نظام النقل الطرقي الدولي الآمن دون تأخير	RTS
منظمة شانغهاي للتعاون	SCO
محور التعاون للنقل في جنوب شرق أوروبا	SEETAC
المؤسسات الصغيرة والمتوسطة	SME
المهارات والتدريب وقطاع النقل الطرقي	STARTS
سيارات الأجرة والسيارات المستأجرة مع سائق	TA
المساعدة التقنية	TA
شبكة النقل العابرة لأوروبا	TEN
النقل الطرقي الدولي	TIR
التصاريح الإلكترونية المسبقة لنقل البضائع دولياً	TIR-EPD
شبكة شرطة المرور الأوروبية	TISPOL
برنامج ممر النقل بين أوروبا والقوقاز وآسيا	TRACECA
الاتحاد الأفريقي للنقل والخدمات اللوجستية	UATL
الاتحاد من أجل المتوسط	UfM
الاتحاد العالمي لجمعيات وكلاء السفر	UFTAA
الاتحاد الدولي للسكك الحديدية	UIC
الاتحاد الدولي للسائقين المحترفين	UICR
الاتحاد الدولي للشركات المشتركة للنقل بالسكك الحديدية والطرق	UIRR
الرابطة الدولية للمواصلات العامة	UITP
الأمم المتحدة	UN
مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	UNCTAD
برنامج الأمم المتحدة الإنمائي	UNDP
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا	UNECA
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا	UNECE
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والكاريبي	UNECLAC
برنامج الأمم المتحدة للبيئة	UNEP
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ	UNESCAP
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا	UNESCWA
دائرة الأمم المتحدة لمكافحة الألغام	UNMAS
مكتب الممثل السامي لدى الأمم المتحدة لشؤون أقل البلدان نمواً والبلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية	UN-OHRLS
منظمة السياحة العالمية في الأمم المتحدة	UNWTO
الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية	USAID
ضريبة القيمة المضافة	VAT
البنك الدولي	WB
منظمة الجمارك العالمية	WCO
منظمة الصحة العالمية	WHO
منظمة التجارة العالمية	WTO



لنعمل
معا
من أجل
مستقبل
أفضل

لنعلم معا من
أجل مستقبل أفضل

IRU

منذ سنة 1948

International Road Transport Union Headquarters

3, rue de Varembé
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

IRU Permanent Delegation to the European Union

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

IRU Permanent Delegation to Eurasia

Office 417, entr. 6
12, Krasnopresnenskaya nab.
Moscow 123610
Russia

Tel: +7-495-258 17 59
Fax: +7-495-258 17 60
E-mail: moscow@iru.org
Web: www.iru-eapd.org

IRU Permanent Delegation to the Middle East and Region

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00
Fax: +90-212-215 60 10
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

IRU Regional Committee for Africa Secretariat

3, rue de Varembé
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org