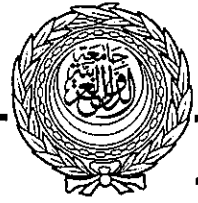
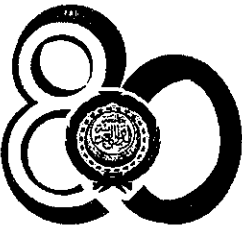


مرفق البند الأول



الأمانة العامة

الرقم: 719/15.17.38/25

التاريخ: 2025...15/2...9

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة الموقرة،، (جميع المندوبيات)

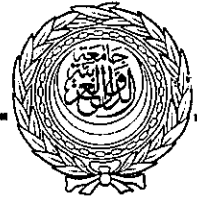
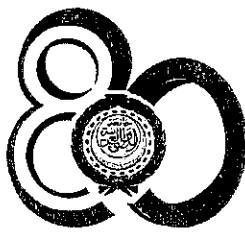
بالإشارة إلى عقد الدورة (23) للاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط المزمع الذي عقد خلال الفترة: 2025/5/26-25 بمقر الأمانة العامة.

تتشرف الأمانة العامة بأن ترفق ادناه الماسح الضوئي (QR CODE) الخاص بتقرير وتوصيات الاجتماع المشار إليه أعلاه مرفق به قائمة بأسماء السادة المشاركين، كما يمكنكم الحصول على نسخة من التقرير من خلال الدخول على البوابة الالكترونية للجامعة حسب التسلسل التالي: www.leagueofarabstates.net - المجالس الوزارية المتخصصة- وزراء النقل العرب - لجان المجلس عام 2025- قرارات.



ترجو الأمانة العامة ممتنة التكرم بإحالة هذه المذكرة إلى الجهات المختصة بشؤون النقل البري والبحري ومتعدد الوسائط في دولتكم الموقرة للتفضل بالإحاطة علماً واتخاذ اللازم.

وتغتتم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) هذه المناسبة لتعرب للمندوبية الدائمة عن فائق تقديرها،



الأمانة العامة

الرقم: 7/9/15/1922/25

التاريخ: 25/7/19

(عاجل)

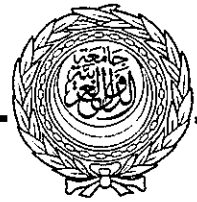
تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة الموقرة،، (جميع المندوبيات)

بالإشارة الى تقرير وتوصيات اجتماع الدورة (23) للاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط التي عقدت خلال الفترة: 25-26/5/2025 بمقر الأمانة العامة، وفيما يخص البند الأول المعني بـ"الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها" والتي تضمنت على ما يلي:-

- تكليف الامانة العامة بدعوة فريق عمل مفتوح العضوية من الدول الأعضاء لإدخال ملاحظات الدول الأعضاء على آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها.

وعليه تتشرف الأمانة العامة بدعوتكم لحضور الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعني بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها وذلك يومي 6-7/8/2025 بمقر الأمانة العامة في تمام الساعة العاشرة صباحاً بتوقيت القاهرة، حيث سيتم موافاتكم بجدول الاعمال لاحقاً، ويرجى التفضل بموافاتنا بأسماء الوفد المشارك من دولتكم الموقرة متضمنة بالبيانات التالية (الاسم، المسمى الوظيفي، رقم الهاتف، البريد الالكتروني) ترجو الأمانة العامة ممتنة للتكرم بإحالة هذه المذكرة إلى الجهات المختصة بشؤون النقل البري في دولتكم الموقرة للتفضل بموافاتها بأسماء الوفد المشارك حتى يتسنى اتخاذ اللازم في هذا الشأن.

وتغتنم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) هذه المناسبة لتعرب للمندوبية الدائمة عن فائق تقديرها.



الأمانة العامة

الرقم: 7/19/15/948/25
التاريخ: 2025/7/12

(عاجل)

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياسة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة الموقرة،، (جميع المندوبيات)

بالإشارة إلى مذكرتنا رقم مذكرتنا رقم 922/25 بتاريخ 2025/7/9 بشأن دعوتكم للمشاركة في الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعني بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها وذلك يومي 6-2025/8/7 بمقر الأمانة العامة في تمام الساعة العاشرة صباحاً بتوقيت القاهرة.

تتشرف الأمانة العامة بأن ترفق طياً جدول أعمال الاجتماع المشار إليه أعلاه

ترجو الأمانة العامة ممتنة التكرم بإحالة هذه المذكرة والمرفق إلى الجهات المختصة بشؤون النقل البري في دولتكم الموقرة للتفضل بالإحاطة علماً وموافاتها بأسماء الوفد المشارك حتى يتسنى اتخاذ اللازم في هذا الشأن.

وتغتتم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياسة) هذه المناسبة لتعرب للمندوبية الدائمة عن فائق تقديرها،



التاريخ 9/1/2025

الرقم الإشاري: 2547-9-2

مذكرة شفوية

تهدي المندوبية الدائمة لدولة ليبيا لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى
الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة)
الموقرة .

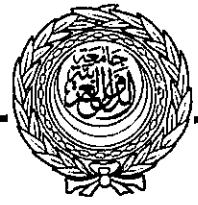
إشارة لمذكرتكم رقم 7/9/5/1067/25 والصادرة بتاريخ 2025/8/7 ، بشأن عقد الاجتماع
الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعنى بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل
الركاب على الطرق بين الدول العربية وغيرها يومى 6-7/ 2025/8/ بمقر الأمانة العامة للجامعة .
تتشرف المندوبية إفادتكم بأن وزارة المواصلات تود التأكيد على أن تكون مكونات فريق
الخبراء وفق ما ورد فى المادة (27) من اتفاقية نقل الركاب بين الدول العربية من ممثلى الدول
المصادقة على الاتفاقية وممثل عن الاتحاد العربى للنقل البرى بصفة مراقب .

تغتتم المندوبية الدائمة لدولة ليبيا لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب
مجددا إلى (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) الموقرة عن عظيم تقديرها
وفائق احترامها .



إلى/ الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل
والسياحة) الموقرة .





الأمانة العامة

الرقم: 7/9/5/1067/25
التاريخ: 2025/8/7

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياسة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة الموقرة،، (جميع المندوبيات)

بالإشارة إلى عقد الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعني بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها يومي 2025/8/7-6 بمقر الأمانة العامة.

تتشرف الأمانة العامة بان ترفق طياً تقرير وتوصيات الاجتماع المشار إليه أعلاه مرفق به قائمة بأسماء السادة المشاركين وآلية تنفيذ الاتفاقية.

ترجو الأمانة العامة ممتنة التكرم بإحالة هذه المذكرة والمرفق إلى الجهات المختصة بشؤون النقل البري في دولتكم الموقرة للتفضل بالإحاطة علماً.

وتغتتم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياسة) هذه المناسبة لتعرب للمندوبية الدائمة عن فائق تقديرها،



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

ج12-171/01(25/08)-02-ت(14858)

**الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية
المعني بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية
لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول
العربية وعبرها**

(مقر الأمانة العامة: 6-2025/8/7)

تقرير وتوصيات

موقع جامعة الدول العربية
www.leagueofarabstates.net

البريد الالكتروني للإدارة
tratou.dept@las.int

”ملحوظة”

**يمكن الحصول على نسخ إضافية من وثائق تقرير الاجتماع
بالدخول على البوابة الإلكترونية لجامعة الدول العربية
على الرابط التالي:- www.leagueofarabstates.net
وحسب التسلسل التالي
المجالس الوزارية – وزراء النقل العرب – لجان المجلس
تقارير – 2025**



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

**الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعني بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها
(مقر الأمانة العامة للجامعة: 6-2025/8/7))**

أولاً: الافتتاح: -

- بدعوة من الأمانة العامة لجامعة الدول العربية لعقد الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعني بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها بمقر الأمانة العامة حضورياً يومي 6-2025/8/7، بمشاركة كل من الدول الأعضاء (المملكة الأردنية الهاشمية - دولة الإمارات العربية المتحدة - الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية - دولة فلسطين - دولة قطر - دولة الكويت - جمهورية مصر العربية - المملكة المغربية - الجمهورية اليمنية)، كما شاركت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بصفة مراقب بالإضافة إلى الأمانة العامة (مرفق قائمة المشاركين).

- أفتتح الاجتماع الدكتور/ بهجت أبو النصر - مدير إدارة النقل والسياحة بجامعة الدول العربية، مرحباً بالسادة الحضور موجها اليهم الشكر على استجابتهم لدعوة الأمانة العامة لحضور الاجتماع وتمنياته لاجتماعهم هذا بالتوفيق والنجاح، مؤكداً على أهمية عمل اللجنة، والتعرف على المعوقات التي تحول دون انضمام عدد أكبر من الدول الاعضاء للاتفاقية، حيث من شأن تلك الاتفاقية تسهيل النقل البري العربي للركاب وتخفيف أعباء الركاب وتسهيل حركة السياحة لدعم الاقتصاد العربي، كما أشاد بفتح باب المشاركة لكافة

الدول العربية في اجتماعات اللجنة، ولم تقتصر على الدول الأعضاء في الاتفاقية فقط، للتعرف على مقترحاتهم والاجراءات التي اتخذتها للانضمام إلى الاتفاقية، منوهاً أن الغرض من الآلية ضمان تنفيذ الاتفاقية .

- ترأس اعمال الاجتماع سعادة السيد/ حمد سالم المري - رئيس قسم تخطيط أعمال النقل البري بدولة قطر، حيث شكر المشاركين على الثقة التي منحوه إياها بترأس أعمال الاجتماع، مؤكداً على ضرورة يقتصر عمل اللجنة مناقشة ملاحظات الدول الأعضاء على آلية تنفيذ الاتفاقية تسهيل انتقال الركاب متمنياً ان يساهم هذا الاجتماع في توسيع دائرة الدول المنضمة للاتفاقية. وتنفيذها

ثانياً: إقرار جدول أعمال الاجتماع

تم إقرار جدول الأعمال على النحو التالي: -

البند الأول: مناقشة ملاحظات الدول الاعضاء على آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها.

البند الثاني: موعد ومكان عقد الاجتماع القادم.

ثالثاً: المداولة والتوصيات:

البند الأول: مناقشة ملاحظات الدول الاعضاء على آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها.

- اطلعت اللجنة على مذكرة الأمانة العامة في هذا الشأن،

- احيطت اللجنة بملاحظات كل من: المملكة الأردنية الهاشمية، مملكة البحرين، المملكة العربية السعودية، جمهورية العراق، دولة قطر، دولة الكويت، المملكة المغربية، الجمهورية اليمنية،

وبعد المداولة،

توصي بـ

- 1- الموافقة المبدئية على آلية تنفيذ اتفاقية نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها بصيغتها المرفقة.
- 2- تكليف الأمانة العامة بتعميم الآلية على الدول الأعضاء لإبداء مريئتها عليها في موعد أقصاه 2025/9/7.
- 3- تكليف الأمانة العامة بعقد الاجتماع الثاني لفريق العمل مفتوح العضوية لمناقشة الآلية قبل انعقاد الاجتماع القادم للجنة المشتركة للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط، لمناقشة مريئات الدول الأعضاء.
- 4- شكر المملكة المغربية على مبادرتها بإعداد بروتوكول لتوحيد ممارسات النقل الدولي للمسافرين بين الدول العربية وموافاة الأمانة العامة به في موعد أقصاه 2025/10/7، ومن ثم تعميمه على الدول الأعضاء.

البند الثاني: موعد ومكان عقد الاجتماع الثاني للجنة:

- يعقد الاجتماع الثاني للجنة بمقر الأمانة العامة للجامعة قبل انعقاد الاجتماع القادم للجنة المشتركة للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط، في حال ورود مستجدات بشأن الآلية.

رئيس اللجنة

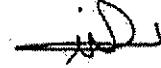
السيد/ حمد سالم المري



رئيس قسم تخطيط أعمال النقل البري
وزارة المواصلات بدولة قطر

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

الدكتور/ بهجت أبو النصر



مدير إدارة النقل والسياحة
قطاع الشؤون الاقتصادية



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

قائمة أسماء السادة المشاركين

**في الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعني
بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب
على الطرق بين الدول العربية وعبرها
(مقر الأمانة العامة: 6-2025/8/7)**

قائمة أسماء السادة المشاركين في
الاجتماع الأول لفريق العمل مفتوح العضوية المعني بمناقشة آلية تنفيذ الاتفاقية العربية
لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها
(مقر الأمانة العامة: 6-2025/8/7)

المملكة الأردنية الهاشمية:

سعادة الأستاذ/ معتز محمد الروسان
مدير مديرية نقل الركاب/هيئة تنظيم النقل
البري

ت: 00962797963449

Email: motazalrosan@gmail.com

الإمارات العربية المتحدة:

سعادة الأستاذ/ محمد عبد الواحد فكري
مدير إدارة النقل البري

ت: 00971506992229

Email: mohamed.fikri@moei.gov.ae

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية:

سعادة الأستاذة/ عائشة هدهوم بن سلامة
المستشار الاقتصادي والتجاري

ت: 01097724047

Email: benselama.hadhoume@gmail.com

دولة فلسطين:

سعادة المهندس/ زياد جميل عبيد
رئيس سلطة الموانئ البحرية الفلسطينية

ت: 01001121366

Email: obaidziad@yahoo.com

دولة قطر:

سعادة الأستاذ/ حمد سالم المري
رئيس قسم تخطيط أعمال النقل البري/ وزارة المواصلات

ت: 0097450111201

Email: hamad.almarri@mot.gov.qa

الأستاذ/ جابر محمد السليطي
رئيس قسم التحقيقات والقضايا/ وزارة المواصلات

ت: 0097477738886

Email: jaalsulaiti@mot.gov.qa

باحث تعاون دولي

الأستاذة/ سارة حمد الحنيتم

ت: 0097466021488

دولة الكويت:

سعادة الأستاذ/ عبد العزيز عماش محمد العجمي مستشار- نائب المندوب الدائم

ت: 01555545541

Email: alajmivn81@gmail.com

جمهورية مصر العربية:

سعادة الأستاذ/ وسام محمد عباس السمري اخصائي متابعة التعاون الدولي

ت: 01111453488

Email: wesamelsamry@gmail.com

باحث شئون قانونية

الاستاذة/ أمنية ياسر محمد

ت: 01272624205

Email: omnyayasser22@gmail.com

المملكة المغربية:

سعادة الاستاذ/ اعداد الحسين إطار بمديرية النقل بمديرية النقل الطرقي

ت: 00212664695936

Email: ouadad.1969@gmail.com

سكرتير أول بالمندوبية

الأستاذة/ نور الهدى صرف

ت: 01065096965

الجمهورية اليمنية:

سعادة الاستاذ/ محمد فضل اسماعيل نائب مدير عام السياسات والاقتصاديات النقل

البري

ت: 00967775720097

Email: fdlm6557@gmail.com

سكرتير أول بالمندوبية

الاستاذة/ مواهب عادل علي الأهدل

ت: 01553009645

Email: malahdal79m@gmail.com

سكرتير ثالث بالمندوبية

الاستاذ/ باسل حسن عبده احمد

ت: 01114095099

Email: basel.hasan.21@gmail.com

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري:

عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات

سعادة الأستاذ الدكتور/ خالد جابر السقطي

ت: 01008334341

Email: khaled.sakty@aast.edu

المستشار الاقتصادي ومساعد رئيس الأكاديمية

الدكتور/ مصطفى عبد القادر رشيد

ت: 01001744771

Email: mostafa.rashid111@gmail.com

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

مدير إدارة النقل والسياحة

سعادة الدكتور/ بهجت أبو النصر

Email: tratou.dept@las.int

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

الأستاذة/ نعيمة بوشمع

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

الأستاذة/ أسماء الحايلى

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

الأستاذ/ عبد الكريم فارس

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

الأستاذ/ سيف بكر

المرفق

آلية تفعيل

الاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها

إن الاداة الرئيسية لتنفيذ الاتفاقية تكون من خلال الرصد المستمر من قبل فريق خبراء تحت مسمى "لجنة متابعة للاتفاقية العربية لتنظيم نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية"، وذلك تنفيذا للمادة 27 من الاتفاقية، ويجب على الدول العربية التي تصادق على الاتفاقية رفع تقارير إلى اللجنة. واللجنة مؤلفة من خبراء في مجال النقل البري من الدول المصدقة على الاتفاقية، والجهات ذات العلاقة بالدول الاعضاء حيث تقوم الدول الأطراف بترشيح أعضاء اللجنة، وعلى الأمانة الفنية للجنة أن تعمل على ألا يتصرف الخبراء بصفقتهم الشخصية ولكن كممثلين عن دولهم.

ويجب أن تسرد التقارير المرفوعة إلى اللجنة وضع التنفيذ الاتفاقية في الدول الأطراف وتشرح الإجراءات التي اتخذتها هذه الدول لوضعها موضع التنفيذ ومعوقات التنفيذ. وتقدم الدول التقارير خلال فترة منذ تصديقها على الاتفاقية حتى موعد عقد اجتماع اللجنة، ثم مرة واحدة كل عام بعد ذلك. على أن تقرر اللجنة في بداية اجتماعاته نظامها الأساسي والمبادئ التوجيهية تفصل فيها المعلومات التي يتوقع من الدول أن توفرها في التقارير التي تقدمها حول تنفيذ الاتفاقية.

وتنظر اللجنة عند استعراضها لتقارير الدول في مدى انخراط الدولة في الاتفاقية. وإلى جانب هذه التقارير الدورية، بوسع اللجنة أن تطلب معلومات إضافية أو تقارير تكميلية إذا ارتأت ذلك.

وتعمل اللجنة في الاستعراضات التي تجريها اصدار توصيات لكل دولة طرف حول تنفيذ الاتفاقية ومقترحاتها بشأن إجراء تحسينات بهذا الشأن، وتقوم اللجنة بمتابعة ما قامت به الدولة بخصوص هذه التوصيات من خلال التقارير الدورية وتعمل اللجنة على متابعة بتطبيق الاتفاقية من قبل الدول الأطراف في مجال نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية، وذلك لتحقيق ما يلي:

مشاركة القطاع الخاص ومؤسسات المجتمع المدني المعنية بالنقل

تؤدي مؤسسات المجتمع المدني دوراً رئيسياً في زيادة الوعي العام بشأن الاتفاقية وأهدافها وفي دعم تنفيذها، حيث يقع تنفيذ الاتفاقية في معظم موادها على القطاع الخاص (الناقلين - السائقين ... الخ) وتقر الاتفاقية بهذه المساهمات من خلال دعوتها للناقلين والسائقين بالالتزام بتنفيذ الاتفاقية كما ورد في المادة 4 ، 6، وكذلك العديد من المواد التي تنظم عمل الناقلين، ومن المناسب أن تعمل الدول الأطراف وفق ما تراه ملائم على إشراك هذه الجهات في إعداد التقارير ذات الصلة بما يساهم في إثراء محتواها، ويمكن أن ترفق هذه المساهمات ضمن التقارير المرفوعة إلى اللجنة الفنية مع مراعاة عرضها على الدول الأطراف ضمن جدول أعمال اللجنة .

دور الأمانة العامة (إدارة النقل والسياحة بجامعة الدول العربية)

اتفاقية نقل الركاب على الطرق هي اتفاقية معنية بتسهيل تنقل الركاب بين الدول العربية، ومن ثم يقع على الأمانة العامة:-

- مخاطبة الدول الأعضاء غير الأطراف لحثهم على الانضمام للاتفاقية.
- دعوة اللجنة المعنية بمتابعة تنفيذ اتفاقية نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها للانعقاد.
- إعداد جدول أعمال اللجنة.
- إعداد مقترح للنظام الأساسي لعمل اللجنة.
- إعداد نموذج موحد لمكونات عناصر التقارير المرسلة من قبل الدول الأطراف.
- مشاركة اللجنة في متابعة تنفيذ الاتفاقية.
- إعداد التقارير الخاصة بها وتقديم استشارات فنية كخبير.
- إعداد تقرير مجمع وفقاً لما يرد إليها من تقارير الدول الأطراف عند متابعة تنفيذ الاتفاقية.
- توفير الدعم الفني للدول الراغبة في مجال تنفيذ الاتفاقية.

مرفق البند الثاني



الرقم ١٥٩٥ /
التاريخ ٢٠٢٥/٠٧/١٥

الهيئة العامة
قطاع الشؤون القانونية
ادارة المعاهدات والقانون الدولي

**السيد وزير مفوض / أشرف أحمد عبد اللطيف المحترم،
مدير إدارة الاتصالات والبريد**

تحية طيبة وبعد،

أتشرف بالإفادة أنه بتاريخ 2025/07/14 أودعت دولة فلسطين الموقرة لدى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية وثيقة تصديقها على "اتفاقية تنظيم نقل البضائع على الطرق البرية بين الدول العربية" التي وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي بموجب قراره رقم 1916 د.ع (89) بتاريخ 2012/2/29 ومجلس جامعة الدول العربية بموجب قراره رقم 7551- د.ع (138) بتاريخ 2012/9/5.

أرفق طيه:

1. أصل محضر تصديق دولة فلسطين الموقرة على الاتفاقية.
2. صورة طبق الأصل من خطاب وزيرة الخارجية والمغتربين.
3. 2 صورة طبق الأصل من وثائق مصادقة دولة فلسطين الموقرة على الاتفاقية.

أرجو التفضل باتخاذ اللازم نحو حفظهم لديكم.

وتفضلوا بقبول وافر التقدير والاحترام،

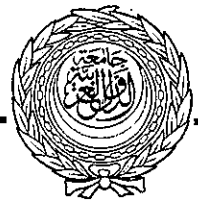
وزير مفوض/د. سالي سمير صبري

مدير إدارة المعاهدات والقانون الدولي

صورة الى:

- السيد السفير - الأمين العام المساعد - رئيس مكتب الأمين العام.
- السيد السفير - الأمين العام المساعد - رئيس قطاع الاقتصادية.
- السيد السفير - الأمين العام المساعد - رئيس قطاع الشؤون القانونية.

مرفق البند الثالث



الأمانة العامة

الرقم: 719/51861/25

التاريخ: 2025/6/29

عاجل وهام

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة-) أطيب تحياتها الى المندوبية الموقرة ... (جميع المندوبيات).

بالإشارة الى انعقاد الاجتماع المشترك الاول للمعنيين بالنقل البري والمختصين بتكنولوجيا المعلومات بالدول الأعضاء، بمقر الأمانة العامة يوم 18 يونيو 2025، نرفق طيه التقرير والتوصيات للاجتماع المذكور أعلاه.

تأمل الأمانة العامة للجامعة (إدارة النقل والسياحة) تكرم المندوبية الدائمة تأمين وصول هذه المذكرة ومرفقها الى الجهات المعنية بدولتكم الموقرة بالسرعة الممكنة للإحاطة والعلم.

وتغتنم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة-) هذه المناسبة لتعرب عن فائق تقديرها.

بسم الله الرحمن الرحيم

*The Permanent Mission of
The Hashemite Kingdom of Jordan
to the Arab League - Cairo*



10264

05 AUG 2025

المنندوبية الدائمة
للمملكة الأردنية الهاشمية
جامعة الدول العربية - القاهرة
٢٠٢٣ / ١٢ / ٢٥
٢٠٢٥ / ٨ / ٥

تهدى المنندوبية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية اطيب تحياتها الى
الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة).

وتشير الى مذكرة الامانة العامة رقم 7/9/5/861/25 تاريخ 2025/6/29 المتضمنة
تقرير وتوصيات الاجتماع الاول المشترك للمعنيين بالنقل البري والمختصين بتكنولوجيا المعلومات
بالدول الأعضاء.

تشرف المنندوبية بإعلام الأمانة العامة الموقرة بأن هيئة تنظيم النقل البري في المملكة الاردنية
الهاشمية تؤيد ما تم الاتفاق عليه خلال الاجتماع باعتماد تطبيق الاتحاد العربي للنقل كبوابة
الالكترونية موحدة للدول الأعضاء، بحيث تضم روابط المنصات الوطنية المعتمدة في كل من
الدول الأعضاء، علماً بأن الرابط الالكتروني لمنصة الهيئة هو: www.ltrc.gov.jo

تنتهز المنندوبية الدائمة للمملكة الاردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب
للأمانة العامة لجامعة الدول العربية عن فائق التقدير والاحترام.



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .
قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة

و.ج.هـ/ ١٠



وزارة الخارجية وشؤون المغتربين

الرقم ١٧٧٥/١٤١/٦
التاريخ ٨/٨/٢٠٢٥
الموافق

معالي السفير / القاهرة

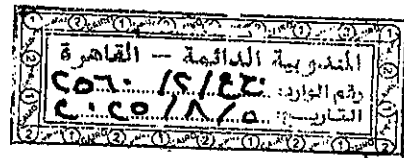
تحية طيبة وبعد،

بالإشارة إلى كتاب معاليكم رقم 1710 تاريخ 2025/7/1، ومرفقه مذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وتقرير وتوصيات الاجتماع الأول المشترك للمعنيين بالنقل البري والمختصين بتكنولوجيا المعلومات، أبعث إليكم صورة عن كتاب وزارة النقل رقم 4549 تاريخ 2025/7/31، ومرفقه صورة عن كتاب هيئة تنظيم النقل البري رقم 12909 تاريخ 2025/7/22، والمتضمن الإعلام بأن الهيئة تريد ما تم الإتفاق عليه خلال الاجتماع باعتماد تطبيق الاتحاد العربي للنقل كيوابة إلكترونية موحدة للدول الأعضاء، بحيث تضم روابط المنصات الوطنية المعتمدة في كل من الدول الأعضاء، علماً بأن الرابط الإلكتروني لمنصة الهيئة هو: (WWW.ltrc.gov.jo).

أرجو معاليكم التكرم بالإطلاع، والإيعاز لإجراء ما ترونه مناسباً.

واقبلوا فائق الاحترام.

ع/ نائب رئيس الوزراء
وزير الخارجية وشؤون المغتربين
أيمن الصفدي



مدير مديرية الشؤون العربية والشرق أوسطية
السفير عاهد سويدات

ب.ج



إشارة
١٧/٣

الرقم ٤٤٩/٨/٢٠٢٥

التاريخ ٢٠٢٥/٧/٣١

الموافق

معالي نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية وشؤون المغتربين

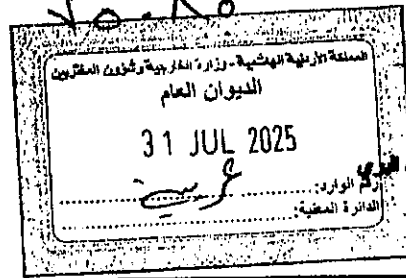
الموضوع: تقرير وتوصيات الاجتماع الأول المشترك
للمعنيين بالنقل البري والمختصين
بتكنولوجيا المعلومات

إشارة إلى كتاب معالي السفير الأردني في القاهرة المندوب الدائم للمملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية بالقاهرة رقم ج ع/1710/2 تاريخ 2025/7/1، ومرفقه نسخة عن مذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) رقم 7/9/5/861/25 تاريخ 2025/6/29، ومرفقها تقرير وتوصيات الاجتماع المشترك الأول للمعنيين بالنقل البري والمختصين بتكنولوجيا المعلومات بالدول الأعضاء الذي عُقد بمقر الأمانة العامة للجامعة بتاريخ 2025/6/18.

للتكريم معاليكم بالإيعاز لمخاطبة معالي السفير الأردني في القاهرة المندوب الدائم للمملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية بالقاهرة لإعلام الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) بأن عطوفة مدير عام هيئة تنظيم النقل البري أعلمنا بكتابه رقم 12909/1/8/1 تاريخ 2025/7/22 (مرفق صورة عنه)، أن هيئة تنظيم النقل البري تؤيد ما تم الاتفاق عليه خلال الاجتماع باعتماد تطبيق الاتحاد العربي للنقل كبوابة إلكترونية موحدة للدول الأعضاء، بحيث تضم روابط المنصات الوطنية المعتمدة في كل دولة من الدول الأعضاء، وكذلك الإشارة إلى أن الرابط الإلكتروني لمنصة هيئة تنظيم النقل البري هو (www.ltrc.gov.jo).

واقبلوا فائق الاحترام،،،

وزير النقل
م. وسام الكهكوني



نسخة/عطوفة مدير عام هيئة تنظيم النقل البري

للمستفيدين

هاتف: ٩٦٦٦٥٥١١١١ - فاكس: ٩٦٦٦٥٥٧٧٧٧ - ص.ب: ٧٨٧١٤ عمان ١١١٨٠ الأردن - الموقع الإلكتروني: www.mot.gov.jo

مستقبل

بسم الله الرحمن الرحيم

The Government, Mission of
The Hashemite Kingdom of Jordan
to the Arab League - Cairo



الندوة العامة
للمملكة الأردنية الهاشمية
جامعة الدول العربية - القاهرة
١٤١٢ / ٢٠٩٠
٢٠٩٠ / ٧ / ١

المملكة الأردنية الهاشمية
وزارة النقل - القدس
١١ ركن ٢٠٩٠

معالي وزير النقل
الرجاء / ٨ / ٢٠٩٠ / ٢٠٩٠

تحية طيبة وبعد،،،

لاحقاً لكتابنا رقم ج ع/١٤٢٠/٢ تاريخ 2025/5/22 أرجو أن أرفق لاطلاع معاليكم نسخة
من مذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة)
رقم 7/9/5/861/25 تاريخ 2025/6/29 ومرفقها تقرير وتوصيات الاجتماع الأول
للمعنيين بالنقل البري والمخصصين بتكنولوجيا المعلومات بالدول الأعضاء الذي عقد بتاريخ
2025/6/18.

راجياً معاليكم التكرم بالاطلاع والإيعاز لمن يلزم لاتخاذ ما ترويه مناسباً بهذا الخصوص.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام،،،

أحمد
السيد

أحمد العضيلة

نسخة : معالي نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية والشؤون الخارجية والشؤون العربية والشؤون الوطنية
نسخة : معالي وزير الصناعة والتجارة والتموين
د. طارق



الأملة العامة

الرقم: 7/9/51861/25

التاريخ: 2025/6/29

عاجل وفيم

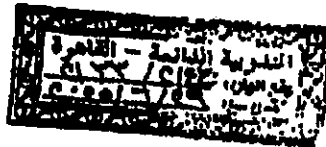
تهدي الأملة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة-) أطيب تحياتها إلى المندوبية الموقرة ... (جميع المندوبيات).

بالإشارة إلى انعقاد الاجتماع المشترك الأول للمعنيين بالنقل البري والمختصين بتكنولوجيا المعلومات بالدول الأعضاء، بمقر الأملة العامة يوم 18 يونيو 2025، نرفق طيه التقرير والتوصيات للاجتماع المذكور أعلاه.

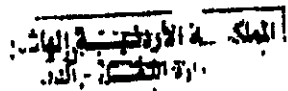
تأمل الأملة العامة للجامعة (إدارة النقل والسياحة) تكريم المندوبية الدائمة تأمين وصول هذه المذكرة ومزالتها إلى الجهات المعنية بدولكم الموقرة بالمسرة الممكنة للإحاطة والعلم.

وتتقدم الأملة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة-) هذه المراسلة لتعرب عن فائق تقديرها.

الشيخ



مستند
7/9/51861/25



۲۰۲۰ - ۲۰۲۱

مكتبة جامعة القاهرة

الرقم ٥٥٠٦ / ١٤٤٤

الرقم ١٥٩٠٩ / ١١٨٨
التاريخ ٢٠٢٥ / ١٧ / ٥
الموقع

معالي وزير النقل / رئيس مجلس الإدارة

**الموضوع: الاجتماع الاول المشترك للمعنيين
بالنقل البري والمخصص بتكنولوجيا المعلومات**

إشارة إلى كتاب معاليكم رقم ٣٩٧٧/٨/٢/٢ بتاريخ ٢٠٢٥/٧/٣، ومرفقة نسخة عن مذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والمساهة) رقم ٧٩/٥/٨٦١/٢٥ بتاريخ ٢٠٢٥/٦/٢٩ ومرفقها تقرير وتوصيات الاجتماع المشترك الأول للمعينين بالنقل البري والمختصين بتكنولوجيا المعلومات بالنقل، الاضطهاد الذي عقد بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بتاريخ ٢٠٢٥/٦/١٨.

يرجى معاليكم التكرم بالعلم بان هيئة تنظيم النقل البري تؤيد على ما تم الاتفاق عليه خلال الاجتماع باعتماد تطبيق الاتحاد العربي للنقل كبنوابة الكترونية موحدة للدول الاعضاء، بحيث تضم روابط المنصات الوطنية المعتمدة في كل دولة من الدول الاعضاء ، وتجد الاشارة الى ان الرابط الالكتروني لمصلحة هيئة تنظيم النقل البري هو (www.glttc.gov.jo).

واقبلوا الاحترام والتقدير

المهندس رياض الخواشبة

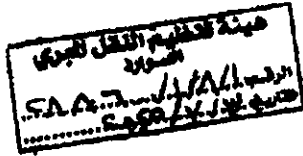
المملكة الأردنية الهاشمية

هاتف: ٠٥٢٢٠٠٦٠٠٠ الفاكس: ٠٥٢٢٠٠٦٠٠٠
البريد الإلكتروني: info@tore.gov.ly



معالي وزير النقل / رئيس مجلس الإدارة

صلى الله عليه وسلم
البريد الإلكتروني: info@al-islam.com



الرقم ٩٧٦ / ١٨٤٢
التاريخ ٥ / ١٠ / ١٣٨٥
المكان _____

الموضوع: الاجتماع الأول لمشروع للمعنيين بالقرآن
أبدي، والمفتاحين بتكليف من الوزارة

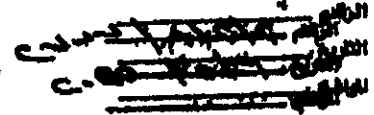
إشارة إلى كتابي رقم 2777/8/2/2 تاريخ 2025/5/8 الموجه إلى معالي نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية وشؤون المغتربين، والتمثل منه نسخة إلى عطاوكم، لرفع طيه صورة من كتاب معالي السفير الأردني في القاهرة المطلوب إقدام المملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية. القاهرة رقم ج ح/1710/2 تاريخ 2025/7/1، ومرفقه نسخة من مذكرة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والمصلحة) رقم 7/9/5/861/25 تاريخ 2025/6/29، ومرفقها تقرير وتوصيات الاجتماع المُنشأ الأول للمعنيين بالمثل البري والمختصين بتكنولوجيا المعلومات بحلول الأعضاء الذي عُقد بمرور الأمانة العامة للجامعة بتاريخ 2025/6/16.

للاطلاع وإجراء ما ترونه مناسباً بهذا الخصوص.

واقبلوا الاحترام،،

وزير النقل
م. وسام التوتوماني

2



المؤمنون الذين آمنوا بالله واليوم الآخر
والذين آمنوا بالله واليوم الآخر

تلكهم معاتكم بالإيمان المستغلبة معاني الشيطان الأرعن في الظلمة الضلالت في تلكهم المعركة
الأردنية فهذه هي إحدى جامعة الدول العربية لمؤسسة الأمية العامة لجامعة الدول العربية
(قطاع الشؤون الاقتصادية) - إدارة المال والمالية بمملكة الأردن - ج. د. 11111 / عمان / رئيس قسم
خدمات العملاء / مديرية المال والمالية / دولة الأردن / في الاجتماع مدير المبحث.

مجلس الشورى

• استشارتني الكثير من الأطباء في الكويت، فاجابوا قائلين اني قد عانيت من التهاب في العينين في وقت سابق من حياتي، فربما يكون ذلك هو الذي اصابني بالعمى.

www.melbourne.vic.gov.au - 24/7 info: 03 9593 4400 or 1300 30 30 30

www.mawana.com - 09760941111 - 09760941111 - 09760941111



الرقم: 6/9/ح ع
تاريخ 2025/6/12

الاخ الدكتور بهجت ابو النصر المحترم

تحية وبعد

ما يلي رأي الاتحاد العربي للنقل البري حول البند ثالثا من الاجتماع المشترك (23) للجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط والذي عقد في مقر الامانة العامة تاريخ 2025/5/25

يمثل التكامل الرقمي بين منصات وزارات النقل العربية وتطبيق الاتحاد العربي للنقل البري خطوة استراتيجية لتعزيز كفاءة النقل البري وتسهيل حركة الركاب والبضائع بين الدول العربية. لتحقيق هذا التكامل، يجب مراعاة الجوانب التقنية والتنظيمية .

لضمان نجاح الخطوات الأساسية لعملية الربط لا بد من التالي :

الخطوات الأساسية لعملية الربط

1- توحيد المعايير التقنية

يجب الاتفاق على معايير تقنية موحدة (بروتوكولات تبادل البيانات، معايير الأمان

السيبراني)

بين منصات وزارات النقل العربية والتطبيق المركزي للاتحاد العربي للنقل البري، لضمان تبادل البيانات بسلاسة وفعالية بين جميع الأطراف.

2- تطوير واجهات برمجية مشتركة (APIs)

تقوم كل وزارة نقل بتطوير واجهات برمجية تتيج لتطبيق الاتحاد العربي للنقل البري الوصول إلى البيانات الضرورية مثل بيانات التعاميم المشتركة بين الدول العربية إلخ. هذه الواجهات يجب أن تلتزم بمعايير الأمان وحماية الخصوصية.

3 - الربط عبر منصات وسيطة (هنالك عدة منصات عربية متقدمة)

4- التكامل مع قواعد البيانات الوطنية

يجب ربط تطبيق الاتحاد العربي للنقل البري بقواعد البيانات الوطنية الخاصة بالنقل البري وخاصة في نقل البضائع والركاب (مثل بيانات المركبات والسائقين والتصاريع)، ما يتيح تحديث المعلومات بشكل لحظي، ويعزز الشفافية وسلامة العمليات.

5 - تفعيل التعاون المؤسسي

يتطلب الربط الناجح توقيع مذكرات تفاهم واتفاقيات تعاون بين الاتحاد العربي للنقل البري ووزارات النقل العربية، لتحديد الأدوار والمسؤوليات، وضمان التزام جميع الأطراف بالمعايير والسياسات المتفق عليها.

التحديات الرئيسية والحلول المقترحة

التحدي	الحل المقترح
اختلاف الأنظمة التقنية	تطوير معايير موحدة وتوفير واجهات برمجية مشتركة
حماية البيانات والخصوصية	الالتزام بمعايير الأمان السيبراني وتشفير البيانات
التكلفة المالية للربط	دعم حكومي أو تمويل مشترك للمشاريع الكبرى
الامتثال للأنظمة المحلية	مراجعة السياسات والتشريعات وتحديثها لكل دولة لتسهيل التكامل الإقليمي

دمج أنظمة النقل الذكية مع تطبيق الاتحاد العربي للنقل البري يواجه مجموعة من التحديات المتنوعة، تشمل جوانب تقنية، اقتصادية، تنظيمية، وبشرية. فيما يلي أبرز هذه التحديات:

1. التحديات التقنية

- أ- صعوبة التكامل بين الأنظمة الذكية الحديثة والبنية التحتية التقليدية الموجودة في العديد من الدول العربية، خاصة مع اختلاف مستويات التطور التقني بين الدول.
- ب- الحاجة إلى تحديث الأنظمة بشكل مستمر لضمان التوافق مع التقنيات الجديدة، وهو ما يتطلب استثمارات متواصلة في الأجهزة والبرمجيات.
- ج- التبادل الفوري للبيانات بين المركبات والبنية التحتية، وتعدد الأجهزة والأنظمة المستخدمة، ما يخلق تحديات في التوافقية وتوحيد المعايير.

2. التحديات الاقتصادية

- أ- ارتفاع التكلفة الأولية لتطوير البنية التحتية الذكية وتثبيت أجهزة الاستشعار، أنظمة الاتصالات، ومراكز التحكم الحديثة.
- ب- محدودية الموارد المالية في بعض الدول ما قد يؤدي إلى تأخير تنفيذ مشاريع التكامل.

3. التحديات الأمنية وحماية البيانات

- أ- زيادة المخاطر المرتبطة بالهجمات السيبرانية مع الاعتماد على الأنظمة الرقمية وتبادل البيانات الضخمة، مما يتطلب استراتيجيات أمان متقدمة وتشفير عالي المستوى.
- ب- مخاوف الخصوصية المتعلقة بجمع وتحليل بيانات المستخدمين، خاصة في ظل غياب تشريعات موحدة لحماية البيانات على المستوى الإقليمي.

4. التحديات التنظيمية والتشريعية

- أ- اختلاف القوانين والتشريعات بين الدول العربية، مما يصعب توحيد السياسات أو تبادل البيانات عبر الحدود بسهولة.
- ب- الحاجة إلى تحديث الأطر التنظيمية لمواكبة التطور التكنولوجي السريع، وضمان الامتثال للمعايير الدولية والمحلية.

5. التحديات البشرية والمؤسسية

- أ- نقص الكوادر البشرية المؤهلة لتشغيل وصيانة الأنظمة الذكية خصوصاً في الاتحاد العربي للنقل البري ما لم يكن هنالك دعم منتظم من الدول العربية.
- ب- مقاومة التغيير داخل بعض الوزارات العربية نتيجة الحاجة إلى تغيير الثقافة المؤسسية والتكيف مع التقنيات الجديدة.
- ج- الحاجة إلى حملات توعية لزيادة تقبل قطاع النقل لهذه الأنظمة والاستفادة من مزاياها.

6. تحديات البيانات والتكامل

- أ- عدم وجود قواعد بيانات مركزية أو مشتركة بين الدول العربية، ما يعيق التكامل الفعال وتبادل المعلومات في الوقت الفعلي.
- ب- صعوبة إتاحة البيانات المفتوحة وتبادلها بين الجهات المختلفة، مع ضرورة الحفاظ على السرية والأمان.

بالإضافة إلى التحديات هنالك أيضا مخاطر لا بد من إبرازها

الهجمات السيبرانية وتعطيل الأنظمة

- أ- الاعتماد المتزايد على البنية التحتية الرقمية والبيانات الضخمة يجعل أنظمة النقل الذكية هدفا مغريا للهجمات السيبرانية، مثل هجمات تعطيل الخدمة أو اختراق الأنظمة، ما قد يؤدي إلى تعطيل حركة النقل بين الدول العربية .
- ب- أي جهاز متصل بالإنترنت في منظومة النقل الذكية يمثل ثغرة أمنية محتملة يمكن استغلالها.

2. سرقة البيانات والتجسس

- أ- جمع كميات هائلة من بيانات المستخدمين (مثل المواقع، أنماط التنقل، معلومات الهوية) يعرض هذه البيانات لخطر السرقة أو الاستغلال من قبل جهات غير مصرح لها.
- ب- تخزين البيانات على المنصات خاصة إذا كانت في دول أخرى، يفتح الباب أمام مخاطر قانونية وأمنية، مثل تطبيق قوانين الدولة المستضيفة على السيرفر المركزي وبالتالي على بيانات المستخدمين أو اطلاع جهات عليها.

3. انتهاك الخصوصية

- أ- تحليل بيانات التنقل وسلوك المستخدمين قد يؤدي إلى انتهاك خصوصية الأفراد، خاصة في ظل غياب تشريعات واضحة أو موحدة لحماية البيانات في معظم الدول العربية.
- ب- جمع معلومات تعريفية دقيقة عن الأفراد يجعلها هدفا لجرائم سرقة الهوية أو الابتزاز.

4. ضعف المصادقة والتحقق من الهوية

- أ- ضعف إجراءات التحقق من هوية السائقين أو المستخدمين في بعض تطبيقات النقل الذكي قد يسمح بعمل غير سوي من قبا أناس مختصين - هكر - .
- ب- غياب آليات المصادقة (مثل كلمات المرور لمرة واحدة OTP) يزيد من مخاطر الوصول غير المصرح به وسرقة بيانات الاعتماد.

5. تحديات قانونية وتنظيمية

- أ- اختلاف التشريعات بين الدول العربية يعيق وضع سياسات موحدة لحماية البيانات، ويزيد من صعوبة ملاحقة الجرائم السيبرانية العابرة للحدود.
- ب- الاعتماد على مقدمي خدمات الكترونية غير عربية يثير مخاوف تتعلق بسيادة البيانات وإمكانية تعرضها للاطلاع أو التحكم من جهات خارجية.

6. تحديات حماية البيانات أثناء النقل
- أ- البيانات المتنقلة بين أجهزة المركبات، مراكز التحكم، والتطبيقات معرضة للاعتراض أو التلاعب إذا لم يتم تشفيرها بشكل قوي.
- ب- ضعف البنية التحتية للأمن السيبراني في بعض الدول يزيد من احتمالية تعرض البيانات للاختراق أثناء انتقالها عبر الشبكات.

ختاما ...

من وجهة نظر الاتحاد العربي للنقل البري فإن افضل طريقة لتسهيل التبادل التجاري وتشجيع التجارة البينية واختصار الوقت على الحدود البرية بين الدول العربية يتم الربط ما بين تطبيق الاتحاد العربي للنقل البري والحدود والمعابر البرية بين الدول العربية من خلال ادارات الجمارك .

مهمة هذا الربط ارسال منافيسات البضائع او الركاب من موقع البضاعة ومن خلال التطبيق الى الجهة المراد العبور منها قبل الانطلاق الامر الذي يتسنى للمعابر والحدود استلام المنافيسات ان كان للبضائع والركاب والتدقيق عليها قبل وصول المركبة وعند وصول المركبة تتم المعاينة فقط الامر الذي يسهل عملية وقت الانتظار على المعابر الحدودية

ان كان هنالك اية اخطاء يتم ارجاع المعاملة من قبل الحدود الى المورد لتصحيح الاخطاء

هنا يكون لدقتر المرور العربي ايضا حاجة حيث سيتم توحيد الانظمة ويمنع التكدرس على الحدود البرية

هذا باختصار وجهة نظر الاتحاد العربي للنقل البري في البند - ثالثا-

متنمين التوفيق للجنة الموقرة

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام



مرفق البند الخامس

The Permanent Mission of
The Hashemite Kingdom of Jordan
to the Arab League - Cairo



المنشورية الدائمة
للمملكة الأردنية الهاشمية
جامعة الدول العربية - القاهرة
١٤٣٩ / ٩ / ٢٤
٢٠٢٥ / ٥ / ٢٦

07099

26 MAY 2025

تقدي المنشورية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها الى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة).

وتشير الى مذكرة الأمانة العامة رقم 7/9/5/574/25 تاريخ 2025/4/27 المتضمنة تقرير وتوصيات الاجتماع الاول المعني بعرض تجارب الدول العربية في مجال السلامة المرورية الذي عقد بمقر الامانة العامة لجامعة الدول العربية بتاريخ 2025/4/20

تشرف المنشورية باعلام الامانة العامة الموقرة بالملاحظات التالية:

- فيما يتعلق بالتوصية الثالثة من تقرير وتوصيات الاجتماع اعلاه "دعوة الدول الأعضاء إنشاء هيئات/ مجالس وطنية للسلامة المرورية تجمع كافة الجهات الوطنية المعنية بالسلامة المرورية (قانون السير المعدل رقم (49) لسنة 2008) قامت المملكة بتشكيل المجلس الأعلى للسلامة المرورية برئاسة معالي وزير الداخلية وعضوية كافة الوزارات والمؤسسات ذات العلاقة.
- فيما يتعلق بالتوصية الرابعة "الطلب من الدول الأعضاء موافاة الأمانة العامة بالاطار التشريعي للمجلس الاعلى للسلامة المرورية لديها بصيغة (word) من اجل اعداد اطار تشريعي استرشادي لهيئة السلامة المرورية ايضا التوصية الثامنة "الطلب من الدول الأعضاء موافاة الامانة العامة باستراتيجية السلامة المرورية لديها بصيغة (word) من اجل المساعد في اعداد استراتيجية عربية في السلامة المرورية". فقد قامت وزارة النقل بتزويد الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة بالمطلوب عبر البريد الالكتروني الخاص بالادارة.

تنهز المنشورية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة لجامعة الدول العربية عن فائق التقدير والاحترام.

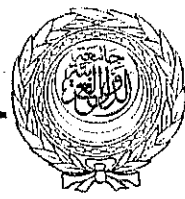
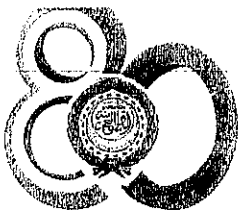


الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة.

م.ع.ه.ف

مرفق البند السادس



الأمانة العامة

الرقم 719/15.1204/25

التاريخ: 2025/18/31

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية - قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة أطيب تحياتها الى المندوبية الدائمة الموقرة (جميع المندوبيات).

الحاقاً الى مذكرتنا رقم 7/9/5/594/25 بتاريخ 2025/4/28، بشأن ارفاق "الماسح الضوئي QR CODE" الخاص بتقرير وتوصيات الاجتماع الثاني للجنة الفنية للنقل السككي والموجه، والذي عقد بمقر الأمانة العامة للجامعة يومي الاحد والاثنين الموافقين 2025/4/14-13.

نتشرف الأمانة العامة للجامعة بدعوة دولتكم الموقرة للمشاركة في الاجتماع الثالث للجنة الفنية للنقل السككي والموجه، والذي سيعقد بمقر الأمانة العامة للجامعة يومي الاثنين والثلاثاء الموافقين 2025/9/30-29، بالقاعة رقم (2) في تمام الساعة 10.00 صباحاً بتوقيت القاهرة،

كما نتشرف بان نرفق لكم "أدناه الماسح الضوئي QR CODE" الخاص بوثيقة جدول أعمال الاجتماع المشار اليه اعلاه، كما نأمل من المندوبية الدائمة التكرم بسرعة إرسال الخطاب إلى الجهات المعنية بدولتكم الموقرة في مجال النقل السككي والموجه للإحاطة والعلم واتخاذ اللازم، وموافاتها بالسرعة الممكنة بأسماء وفد دولتكم الموقرة المشارك في الاجتماع، وإية موضوعات ترغبون في إدراجها على جدول أعمال اللجنة المشار إليه اعلاه.



ولنتهز الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) هذه المناسبة لتعرب للمندوبية الموقرة عن فائق التقدير والاحترام،



الأمانة العامة

قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

ج 14-27/02/25(08/02)-ت(14346)

الاجتماع المعني بإعداد مقترح للإطار الاسترشادي
لقانون النقل السككي في الدول العربية
"مقر الأمانة العامة للجامعة: 20-21/8/2025"

تقرير وتوصيات

موقع جامعة الدول العربية

www.leagueofarabstates.net

البريد الإلكتروني للإدارة

tratou.dept@las.int

ملحق

**يمكن الحصول على نسخ إضافية من وثائق تقرير الاجتماع
بالدخول على البوابة الإلكترونية لجامعة الدول العربية
على الرابط التالي: - www.leagueofarabstates.net
وحسب التسلسل التالي
المجلس الوزاري - وزراء النقل العرب - لجان المجلس
تقارير - 2023**

الاجتماع المعني بإعداد مخرج للإطار الاسترشادي

لقانون النقل السككي في الدول العربية

"مقر الأمانة العامة للجامعة: 2025/8/21-20"

أولاً: الافتتاح

➤ بدعوة من الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة)، عقد الاجتماع المعني بإعداد مخرج للإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي في الدول العربية يومي الأربعاء والخميس الموافق 2025/8/21-20 بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وذلك بمشاركة ممثلي الدول العربية الأعضاء من كل من (المملكة العربية السعودية، دولة قطر، والأمانة العامة للجامعة، (مرفق قائمة بأسماء المشاركين)،

➤ افتتح الاجتماع الدكتور/ بهجت أبوالنصر - مدير إدارة النقل والسياحة مرحباً بممثلي كل من المملكة العربية السعودية، دولة قطر، وإشارة الى تقرير وتوصيات الاجتماع السابق للجنة الفنية للنقل السككي، والذي عقد بمقر الأمانة العامة للجامعة يومي 2025/4/14-13، وخصصت توصية البند الثالث المعنية بـ الاطار الاسترشادي لقانون النقل السككي بالدول العربية، والتي تنص على "تكليف الأمانة العامة بعقد اجتماع عبر وسائل الاتصال المرئي مع كلا من ممثلي المملكة العربية السعودية ودولة قطر من أجل تنقيح الإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي المعد من قبل الأمانة العامة، بناءً على نظام الخطوط الحديدية بالمملكة العربية السعودية".

➤ وقد تم عقد هذا الاجتماع وبناءً عليه تم عقد اجتماعنا اليوم وكلي أمل ان نصل الى صيغة توافقية للإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي لما له من أهمية في تطوير النقل السككي بالدول العربية.

ثانياً: المداولة والتوصيات

- ناقشت اللجنة النظامين المقدمين من قبل المملكة العربية السعودية، دولة قطر.
- وإذ تشكر اللجنة كلا من المملكة العربية السعودية، ودولة قطر، على موافاة الأمانة العامة بالأطر التشريعية للنقل السككي لديهما، وعلى جهودهما المقدرة في إعداد الإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي في الدول العربية.

وبعد المناقشة

توصي بـ

- التوافق على الإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي في الدول العربية بصيغته المرفقة.

- تكليف الأمانة العامة بتعميم الإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي في الدول العربية على الدول الأعضاء لأبداء مريياتهم عليه تمهيدا لمناقشته في الاجتماع القادم للجنة الفنية للنقل السككي والموجه.
- الطلب من الدول الأعضاء موافاة الأمانة العامة بمريياتها على الإطار الاسترشادي في موعد أقصاه 2025/9/21، ليتسنى مناقشته ضمن بنود جدول أعمال الاجتماع القادم للجنة الفنية للنقل السككي والموجه، والمقرر عقده يومي 29-30/9/2025، بمقر الأمانة العامة للجامعة.

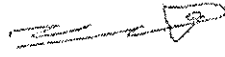
ممثل عن دولة قطر



السيد/ حمد سالم المري

رئيس قسم تخطيط أعمال النقل البري

ممثل عن المملكة العربية السعودية



السيد/ فهد أحمد باسليم

مدير سياسات النقل السككي

ممثل الأمانة العامة



الدكتور/ بهجت أبو النصر

مدير إدارة النقل والسياحة

قائمة بأسماء السادة المشاركين بالاجتماع المعني بإعداد مقترح للإطار الاسترشادي

لقانون النقل السككي في الدول العربية

"مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية: 2025/8/21-20"

المملكة العربية السعودية:

مدير إدارة سياسة النقل السككي

سعادة المهندس/ فهد أحمد باسليم

ت: 009665433551886

Email: Fbasalem@tga.gov.sa

اخصائي سياسة النقل السككي

المهندس/ عبدالرحمن بن عبدالعزيز السيف

ت: 00966506678787

Email: Aalsaif@tga.gov.sa

اخصائي أول قانوني

المستشار/ عبدالله بن محمد الجربوع

ت: 00966591882214

Email: ajarbooa@tga.gov.sa

دولة قطر:

رئيس قسم تخطيط أعمال النقل البري

سعادة الاستاذ/ حمد سالم المري

ت: 0097450111201

Email: hamad.almarri@mot.gov.qa

مهندس مرور أول

المهندس/ أسامة فريجه

ت: 0097440451654 / 0097455278309

Email: Osama.freija@mot.gov.qa

المدير التنفيذي لإدارة الأمن والصحة والسلامة

المهندس/ عبد الرحمن علي الملك

ت: 0097455118880

Email: amalik@qr.com.qa

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية:

مدير إدارة النقل والسياحة

وزير مفوض دكتور/ بهجت أبو النصر

Email: tratou.dept@las.int

bahgat.abounasr@las.int

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

المهندس/ محمد عبد الله

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

الاستاذ/ عبد الكريم فارس

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

الأستاذ/ سيف بكر

إدارة النقل والسياحة

مشروع الإطار الاسترشادي
لقانون النقل السككي في الدول العربية
"نظام الخطوط الحديدية"

البريد الإلكتروني الخاص بإدارة النقل والسياحة tratou.dept@las.int

النتائج:

تنفيذاً لتوصية اجتماع اللجنة الفنية للنقل السككي والموجه، والذي عقد بمقر الأمانة العامة للجامعة يومي 13-14/4/2025، بشأن عقد اجتماع بين الأمانة العامة والمملكة العربية السعودية ودولة قطر من أجل اعداد مقترح للإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي بالدول العربية، تمهيداً لعرضه على اللجنة في اجتماع قادم، قامت الأمانة العامة بعقد اجتماعان في هذا الشأن، وقد نجم عنهما اعداد الإطار الاسترشادي، وهذا الإطار من مسماه يعد استرشادياً وليس ملزماً للدول العربية الأعضاء الراغبة في وضع او تطوير تشريع النقل السككي لديها، وقد تم الاتفاق على ان يترك للدول الأعضاء حرية تحديد قيمة المخالفات، المدد الزمنية او الصلاحيات للجهات المعنية بالنقل السككي ويكون هذا الإطار بمثابة مرشداً للدول الأعضاء.

مشروع الإطار الاسترشادي لقانون النقل السككي في الدول العربية

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

المادة الأولى: التعاريف

يقصد بالعبارات والألفاظ الآتية - أينما وردت في النظام - المعاني المبينة أمام كل منها، ما لم يقتض السياق غير ذلك:-

الجامعة:	جامعة الدول العربية.
الجهة المختصة:	الجهة المختصة بتنظيم الخطوط الحديدية في الدولة.
الدولة:	الدول العربية الأعضاء في جامعة الدول العربية.
الأمين العام:	الأمين العام لجامعة الدول العربية.
الأمانة العامة:	الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب.
صاحب الصلاحية:	المسؤول الأول عن الجهة المختصة.
النظام:	نظام الخطوط الحديدية.
اللائحة:	اللائحة التنفيذية للنظام.
الشخص:	شخص أو أكثر، طبيعي أو معنوي.
الخطوط الحديدية:	قضبان حديدية أو مطاطية أو خرسانية متوازية أو أحادية أو أي منظومة موجهة أخرى تحددها اللائحة على أنها خطوط حديدية معدة لتسير عليها القطارات والقاطرات والعربات والمعدات المتحركة.
القطار:	وسيلة لنقل الركاب والبضائع على الخطوط الحديدية داخل المدن أو فيما بينها، أو من دولة إلى دولة أخرى أو العكس.
القاطرة:	مركبة آلية تعمل بالطاقة، معدة لجر عربات القطار وتعد جزءاً منه.
العربة:	عربة مخصصة لنقل الركاب أو البضائع أو للصيانة أو غيرها على الخطوط الحديدية.
البنية التحتية:	جميع المنشآت والمرافق والنظم والبرامج اللازمة لتشغيل الخطوط الحديدية وتمكينها من العمل بأمان، ويشمل ذلك الأراضي المخصصة للخطوط الحديدية أو لمرافقها وحرم تلك الخطوط والأنفاق والجسور وخطوط التغذية الكهربائية والمعدات والأعمال الإنشائية المساندة لها أو المرتبطة بها أو بمكوناتها، ولا يشمل القطار ولا القاطرة ولا العربة.
مدير البنية التحتية:	شخص أو أكثر، طبيعي أو معنوي، المرخص له بإدارة البنية التحتية وتوفير الخدمات المرتبطة بها، سواء أكان ذلك الشخص مالكا لها أم غير مالك.
مالك البنية التحتية:	شخص أو أكثر، طبيعي أو معنوي مالك للبنية التحتية أو لجزء منها.
الشبكة:	منظومة الخطوط الحديدية، وتشمل الخطوط الحديدية وما يرتبط بها من أنظمة وتجهيزات ومعدات وأراضي مستخدمة لتشغيل القطارات على تلك الخطوط وتوجيهها، ولا تشمل المحطات ومراكز المبيت ومرافق الصيانة.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

خدمات الخطوط الحديدية:	تشمل الخدمات المتعلقة بتشغيل وصيانة الشبكة وأي من مرافقها، وخدمات نقل الركاب وخدمات نقل البضائع، وخدمات إدارة البنية التحتية وصيانة القطارات والقاطرات والعربات.
النشاط:	نشاط مرتبط بتقديم خدمات الخطوط الحديدية.
المشغل:	شخص اعتباري أو أكثر، مرخص له بتقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية.
الراكب:	كل من صعد أو هُمل بالصعود على متن القطار، ويعد في حكم الراكب الحائز على بطاقة صعود على متن القطار ويكون بانتظاره في المحطة.
المحطة:	مكان مخصص لصعود الركاب للقطارات ونزولهم منها، أو لمناولة الحاويات والبضائع وتنظيم توقف القطارات وتوجيه حركتها.
المرافق:	مرافق الخطوط الحديدية أو الشبكة، وتشمل أي محطة، أو مركز مبيت، أو مرفق صيانة لمعدات متحركة أو غير متحركة، أو مرفق صيانة للخطوط الحديدية، أو محطة لتزويد القطارات بالطاقة، أو ساحة مناورات القطارات، أو مواقف القطارات والعربات، أو أرصفة لتحميل البضائع وتفريغها، أو أي أصل مخصص لتشغيل الشبكة أو القطارات.
أصول الخطوط الحديدية:	الشبكات، والمحطات، والمركبات، ومرافق الصيانة للخطوط الحديدية والمركبات.
مرافق الصيانة:	أي عقار أو منقول مخصص لصيانة وفحص القطارات أو القاطرات أو العربات، وكل ما يرتبط بذلك من معدات ونحوها، ولو تعددت أوجه استخدامه.
مراكز المبيت:	أي مكان مخصص لإيواء القطارات عدا المحطة.
اتفاقية استخدام الشبكة:	اتفاقية بين مدير البنية التحتية وشخص اعتباري آخر يسمح له بناء عليها بالوصول إلى بنية تحتية محددة للشبكة، بما في ذلك مسارات القطارات، أو مصادر الطاقة، أو المحطات، أو المواقف، أو مراكز المبيت، أو مرافق الصيانة المخصصة لتشغيل خدمات نقل الركاب أو خدمات نقل البضائع، سواء كان الاستخدام بمقابل أو دون مقابل.
اتفاقية استخدام المحطة:	اتفاقية بين مشغل ومشغل آخر مرخص لهما بإحدى خدمات نقل الركاب أو نقل البضائع أو بكليهما أو بأي خدمة أخرى مرخصة من الهيئة، يسمح بناء عليها للمشغل الأول للمشغل الآخر باستخدام المحطة التي يشغلها لغرض تقديم خدمات محددة من قبل المشغل الآخر سواء بمقابل أو دون مقابل.
اتفاقية الاستخدام:	اتفاقية استخدام الشبكة، أو اتفاقية استخدام المحطة.
مقابل الاستخدام:	المقابل المالي الذي يُتقاضى بناء على اتفاقية الاستخدام.
صاحب الامتياز:	الشخص الاعتباري الذي يعهد إليه نظاماً بإنشاء الخطوط الحديدية أو تقديم خدماتها.
الترخيص:	أي ترخيص تصدره الهيئة لشخص اعتباري، يسمح له بناء عليه بتقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية، أو تشغيل أي شبكة أو مرفق أو مزولة أي من أنشطتها.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

المُرخص له:	الشخص الاعتباري الحاصل على الترخيص.
خدمات نقل البضائع:	خدمات متصلة بنقل البضائع بالقطارات والعربات داخل المدن أو فيما بينها أو من المملكة إلى دولة أخرى أو العكس، وتشمل تشغيل المحطات ومراكز المبيت ومرافق الصيانة وأعمال صيانة القطارات المخصصة لنقل البضائع أو أي من الخدمات المرتبطة بذلك.
خدمات نقل الركاب:	خدمات متصلة بنقل الركاب بالقطارات داخل المدن أو فيما بينها أو من المملكة إلى دولة أخرى والعكس، وتشمل تشغيل المحطات ومراكز المبيت ومرافق الصيانة وأعمال صيانة القطارات المخصصة لنقل الركاب أو أي من الخدمات المرتبطة بذلك.
شهادة السلامة:	وثيقة صادرة عن الهيئة باستيفاء مدير البنية التحتية أو المشغل لمتطلبات السلامة.
مشغل محطة:	الشخص الاعتباري المرخص له، الذي يعهد إليه مدير البنية التحتية بإدارة المحطة.
السيطرة:	القدرة على التأثير في أفعال أو قرارات شخص آخر، بشكل مباشر أو غير مباشر، منفرداً أو مجتمعاً مع تابع، من خلال امتلاك نسبة مؤثرة من حقوق التصويت في شركة أو حق تعيين أعضاء الجهاز الإداري أو بعضهم. وتحدد اللائحة نسبة الامتلاك أو أعضاء الجهاز الإداري الخاضعين لهذا التعريف.
التابع:	الشخص المسيطر عليه من قبل شخص آخر، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر.
العارض:	أي حدث غير متوقع كان من الممكن أن يؤدي إلى وقوع حادث على الخطوط الحديدية أو أحد مرافقها أو بنيتها التحتية.
الحادث:	أي حدث أو سلسلة من الأحداث على الخطوط الحديدية أو في البنية التحتية حدثت بفعل عمدي أو غير عمدي أو امتناع عن فعل أو تقصير أو إهمال من أي شخص، نتج عنه إصابات أو وفيات للأفراد أو أضرار في الممتلكات أو البيئة أو تعطل الخدمات.
المرافق العامة:	خدمات المياه، والصرف الصحي، وتصريف السيول، والكهرباء، والهاتف، والطرق العامة.

المادة الثانية: حرم الخطوط الحديدية

1. لأغراض تطبيق النظام، تعد المنطقة التي تقام عليها الخطوط الحديدية والمناطق التي على جانبيها حرمًا للخطوط الحديدية، وتقوم الجهة المختصة بتحديد الحرم بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة، وفقاً لما تقتضيه حاجة التشغيل، والسلامة، والمتطلبات الفنية للخطوط الحديدية.
2. على الجهات المعنية بالمرافق العامة أو شبكاتها، إذا رغبت في إنشاء خطوط أو شبكات ومدها عبر حرم الخطوط الحديدية أو بالتقاطع معها، التنسيق مع مدير البنية التحتية للحصول على موافقته قبل ذلك، وفي حال عدم استجابته أو رفضه، يجوز للجهة المختصة توجيهه بما تراه مناسباً للوصول إلى اتفاق وفقاً للشروط التي تحددها.
3. على الجهات المعنية التي ترغب في إنشاء خطوط الخدمات أو شبكات المرافق العامة أو أنابيب النفط والغاز ومدها عبر الخطوط الحديدية أو حرمها، التقيد بالقواعد والاشتراطات الفنية واشتراطات السلامة التي يحددها مدير البنية التحتية بعد اعتمادها من الجهة المختصة.

المادة الثالثة:

يجوز نقل ملكية البنى التحتية للخطوط الحديدية إلى أي جهة أو منشأة وفقاً للأنظمة ذات العلاقة.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

المادة الرابعة: ترخيص خدمات وأنشطة الخطوط الحديدية، والرقابة على أدائها

لا يجوز لأي شخص تقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية أو مزاولة أي من أنشطتها أو تشغيل أي شبكة أو مرفق إلا بعد الحصول على الترخيص، ما لم يكن معفى من شرط الترخيص بناء على المادة (السادسة) من النظام.

المادة الخامسة:

1. يحظر على مدير البنية التحتية، أو أي تابع له ما لم يكن مستقلاً مالياً وإدارياً عنه، الحصول على ترخيص ليكون مشغلاً لخدمات نقل الركاب أو لخدمات نقل البضائع، إلا إذا كان صاحب الامتياز أو قررت الجهة المختصة غير ذلك، وتحدد اللائحة متطلبات الاستقلال المالي والإداري للتابع.
2. تبت الجهة المختصة في طلب الترخيص المقدم لها خلال (ستين) يوماً من تاريخ اكتمال الطلب، وتحدد اللائحة شروط الترخيص.
3. للجهة المختصة رفض إصدار الترخيص إذا رأت أن زيادة عدد المشغلين لخدمات الخطوط الحديدية أو لجزء منها سيؤدي إلى عدم أدائها أو تقديمها بطريقة مناسبة.
4. للجهة المختصة وقف إصدار تراخيص جديدة لممارسة أي من الأنشطة الخاضعة للنظام أو دمج أحدها في أي نشاط آخر بحسب ما تراه مجدياً.

المادة السادسة:

لا يشترط الحصول على الترخيص لإنشاء شبكات وتوفير خدمات الخطوط الحديدية الواقعة داخل حدود المنشآت الخاصة التي لا ترتبط بالشبكة العامة ولا تخدم العامة، وتحدد اللائحة شروط ذلك.

المادة السابعة:

دون إخلال بالتزامات المشغل ومسؤولياته بوصفه مرخصاً له، لا يتطلب من الشخص المتعاقد مع المشغل للقيام بأي عمل أو تقديم أي خدمة تتعلق بأعمال المشغل ولا تدخل ضمن الأعمال التي يوجبها عقد الامتياز المبرم بناء على أحكام النظام؛ الحصول على الترخيص.

المادة الثامنة:

للجهة المختصة فرض مقابل مالي لإصدار الترخيص أو أي شهادة أخرى تصدرها بناء على النظام، أو تجديدها، ولها فرض مقابل مالي لقاء الخدمات الأخرى التي تقدمها وفقاً لأحكام النظام واللائحة، وتحدد الجهة المختصة هذا المقابل.

المادة التاسعة:

1. للجهة المختصة إلغاء الترخيص أو تعليقه في أي من الحالات الآتية:-
أ- حدوث أي تغيير في السيطرة لدى المرخص له، ما لم توافق الجهة المختصة على التغيير قبل حدوثه وفقاً للشروط والإجراءات التي تحددها اللائحة.
ب- طلب مكتوب من المرخص له.
ت- ارتكاب المرخص له مخالفة موجبة للإلغاء وفقاً لجدول المخالفات والغرامات.
ث- عدم تزويد الجهة المختصة بالمستندات المطلوبة خلال المدة المحددة.
ج- عدم تشغيل الخدمات محل الترخيص لمدة (ستة) أشهر متواصلة أو أكثر.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

- ح- إفلاس أو حل أو تصفية المرخص له.
خ- التنازل عن الترخيص دون موافقة الجهة المختصة.
د- انتهاء عقد الامتياز مع المرخص له.
2. تحدد اللائحة إجراءات الإلغاء والتعليق.

المادة العاشرة:

دون إخلال بأحكام المادة (الخامسة) من النظام، للجهة المختصة تضمين الترخيص شروطاً محددة، بحسب ما تراه ضرورياً وبما لا يخالف أحكام النظام، ولها كذلك تعديل أو إضافة أي شرط إلى تلك التي تضمنها الترخيص إذا رأت الحاجة إلى ذلك أو بطلب من المرخص له متى تعلق ذلك بالأمن والسلامة وحماية البيئة أو كان استيفاءً لمتطلبات نظامية أخرى، وتحدد اللائحة الإجراءات اللازمة لذلك.

المادة الحادية عشر:

1. مع مراعاة المتطلبات النظامية ذات العلاقة، للجهة المختصة - وفقاً للإجراءات التي تحددها اللائحة - توجيه مالك البنية التحتية بتعيين مرخص له آخر أو أي شخص آخر لأداء الخدمات محل الترخيص عند حدوث أي من الحالات التالية:-
أ- إذا بدأ المرخص له في إجراءات تتعلق بإشهار إفلاسه أو إجراءات التسوية أو التصفية الاختيارية أو القضائية.
ب- إذا رأت الجهة المختصة - وفقاً لأحكام نظام الإفلاس - أن من المرجح حدوث ما ورد في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (1) من هذه المادة.
ت- إذا ألغت الجهة المختصة الترخيص أو علقت.
ث- إذا توقف المرخص له عن تقديم الخدمة دون موافقة مكتوبة مسبقة من الجهة المختصة، أو إذا تيقنت من اتجاهه للتوقف عن تقديم تلك الخدمة بناء على نتائج تحقيق تجريه لجنة تشكل من الجهة المختصة ومدير البنية التحتية.
ج- أي حالة أخرى ينص عليها في عقود الامتياز المبرمة مع المرخص له الموجبة لإحلال مرخص له آخر محله.
2. يجب على أي مرخص له إشعار الجهة المختصة فور وقوعه في أي من الحالات المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (1) من هذه المادة، وللجهة المختصة أن تطلب من المحكمة المختصة تعيين أمين إفلاس وفقاً للأنظمة ذات العلاقة، وفي حال عدم قدرة المرخص له على الاستمرار في تقديم الخدمة، يجوز للجهة المختصة تحويلها إلى شخص آخر أو أكثر لضمان عدم انقطاعها.

المادة الثانية عشر:

لا يجوز لمدير البنية التحتية ولا لأمين الإفلاس - المعين وفقاً لأحكام المادة (الحادية عشر) من النظام - نقل ملكية أصول البنية التحتية، (ويشمل ذلك أي مبنى أو منشأة قائمة عليها)، أو الموافقة على نقلها، أو إنشاء أو الموافقة على إنشاء ضمان عليها، أو أي حق آخر مرتبط بها، أو اتخاذ أي إجراء من شأنه الحجز عليها أو التصرف فيها، دون موافقة مسبقة من الجهة المختصة ومالك البنية التحتية، ما لم يكن ذلك بناء على حكم قضائي نهائي.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

المادة الثالثة عشر:

1. يحظر على المشغل أو المشغلين فيما بينهم إبرام أي اتفاقية مقيدة أو الإتيان بأي فعل أو ممارسة من شأنه الإخلال بالمنافسة أو الحد منها فيما يتعلق بتشغيل أصول الخطوط الحديدية أو توفير خدماتها أو مجالات التوريد فيها دون موافقة مكتوبة مسبقة من الهيئة، وتحدد اللائحة طبيعة تلك الأفعال وآلية تقديم شكاوى المشغلين منها إلى الجهة المختصة، والتحقيق فيها، والإجراءات التي يمكن للجهة المختصة اتخاذها.
2. للجهة المختصة عند تحققها من وجود أي فعل أو إجراء أو توجه من شأنه الحد من المنافسة أو الإخلال بها، أن تقرر منعه أو وقفه واتخاذ الخطوات والإجراءات اللازمة والضرورية، لتأمين المنافسة بصورة منصفة وعادلة.

المادة الرابعة عشر: اتفاقيات الاستخدام، ومراجعة الأداء

1. يجب على مدير البنية التحتية منح مشغل خدمات نقل الركاب أو مشغل خدمات نقل البضائع حقوق استخدام الشبكة التي يشغلها المدير بحسب الحاجة، بشروط منصفة وشفافة وغير تمييزية لغرض تقديم الخدمات المرخص له بها.
2. تشمل حقوق استخدام الشبكة - المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة - حق استخدام أي جزء من المرافق المتصلة بها، كالمحطات، ومراكز المبيت، ومرافق الصيانة، وساحات تجميع القطارات، وشبكات التزود بالطاقة، ومرافق إعادة التزود بالطاقة، والمرافق الأخرى، ما لم تكن أي من هذه المرافق الخدمية مخصصة لنوع محدد من القطارات.
3. لمدير البنية التحتية بعد موافقة الجهة المختصة التعاقد مع أي من المشغلين وتخصيص مسارات الخطوط الحديدية الواقعة تحت إدارة المدير له، بما في ذلك تخصيص مسارات لقطارات وقاطرات وعربات عائدة لمشغلين من دول أخرى، وفقاً للاتفاقيات الثنائية المبرمة بين الدول.
4. مع مراعاة ما ورد في الفقرة (5) من هذه المادة، للجهة المختصة - بحسب ما تراه مناسباً ودون المساس بالمنافع الاقتصادية التي يكفلها عقد الامتياز - أن تضع قيوداً على حقوق الاستخدام الممنوحة بناء على هذه المادة بما في ذلك الخدمات المقدمة بين مكان المغادرة والوجهة التي يغطيها عقد الامتياز.
5. تنظم حقوق الاستخدام المشار إليها في هذه المادة من خلال اتفاقيات الاستخدام وفقاً للنظام.

المادة الخامسة عشر:

1. للجهة المختصة إعداد صيغ نموذجية لاتفاقيات الاستخدام.
2. للجهة المختصة إعداد منظومة الأدلة والاشتراطات والمعايير المتعلقة بالخطوط الحديدية والمحطات والبنية التحتية.

المادة السادسة عشر:

يشترط لإبرام اتفاقية الاستخدام أن توافق الجهة المختصة مسبقاً على ذلك، وفقاً للإجراءات التي تحددها اللائحة.

المادة السابعة عشر:

تختص الجهة المختصة بالنظر في أي خلاف في شأن حقوق استخدام الشبكة وتخصيص المسارات للمشغلين، ويكون قرارها في هذا الشأن ملزماً.

المادة الثامنة عشر:

1. تضع الجهة المختصة سياسة تحديد مقابل الاستخدام وتحصيله.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

2. على مدير البنية التحتية أو المشغل تحديد مقابل الاستخدام وتحصيله والاستفادة منه في تمويل أعماله وفقاً للسياسة المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة.

المادة التاسعة عشر:

1. تقوم الجهة المختصة بالرقابة على أعمال المرخص لهم والتفتيش عليهم لضمان الالتزام بالنظام واللائحة. وتحدد اللائحة الأحكام والإجراءات الخاصة بذلك.
2. يلتزم المرخص له بالقيام بالإجراءات التصحيحية التي تراها الجهة المختصة مناسبة، والتي قد تشمل تعديل شروط الترخيص.

المادة العشرون: حماية وسلامة الخطوط الحديدية ومرافقها

لا يجوز لأي شخص تقديم أي من خدمات الخطوط الحديدية أو تشغيل أصولها أو مرافقها إلا بعد الحصول على شهادة السلامة، وتحدد اللائحة الشروط اللازمة لإصدار شهادة السلامة ومعاييرها وتجديدها.

المادة الحادية والعشرون:

تبت الجهة المختصة في طلب الحصول على شهادة السلامة المقدم لها خلال (ستين) يوماً من تاريخ اكتمال الطلب، وتحدد اللائحة متطلبات اكتمال الطلب وشروطه وأي مطلب آخر إضافي يتعلق به.

المادة الثانية والعشرون:

للجهة المختصة - في سبيل القيام بعمليات التفتيش والتدقيق والمراجعة على المرخص له - دخول أي عقار أو مرفق ذي علاقة؛ للتحقق من التزامه بشروط الترخيص، بما في ذلك شروط شهادة السلامة. ويجب على المرخص له التعاون مع الجهة المختصة أو أي شخص تكلفه بذلك وتقديم أي معلومة أو وثيقة تطلب منه.

المادة الثالثة والعشرون:

1. تصدر شهادة السلامة لتشغيل أي من أصول الخطوط الحديدية أو خدماتها بعد استيفاء الإجراءات الآتية:-
أ- تقديم مدير البنية التحتية أو المشغل نظام إدارة شؤون السلامة الخاص به وأي دليل تطلبه الجهة المختصة لاستيفاء اشتراطات السلامة.
ب- تقديم مدير البنية التحتية أو المشغل تقرير مراجعة متطلبات السلامة من شخص مستقل للتحقق من مدى كفاية نظام إدارة شؤون السلامة وملاءمته.
2. يجوز للجهة المختصة تعليق شهادة السلامة إذا تبين لها أن الشخص الحاصل عليها لم يعد مستوفياً لشروطها.

المادة الرابعة والعشرون:

على مدير البنية التحتية أو مالكيها أو المشغل تزويد الجهة المختصة بالمعلومات والوثائق التي تحتاج إليها في سبيل ضمان سلامة الخطوط الحديدية ومرافقها متى طلبت الجهة المختصة ذلك.

المادة الخامسة والعشرون:

مع مراعاة ما نصت عليه الفقرة (2) من المادة (الثانية) من النظام، على أي جهة ستتخذ ترتيبات أو إجراءات أو ستقيم مشاريع داخل حرم الخطوط الحديدية أو في المناطق المحيطة بها، قد تؤثر في سلامة الخطوط الحديدية أو مرافقها؛ التنسيق مع الجهة المختصة قبل القيام بأي من تلك الترتيبات أو الإجراءات أو المشاريع.

المادة السادسة والعشرون:

يلتزم مدير البنية التحتية والمشغل بما يلي:-

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

1. وضع وتطبيق التدابير المناسبة لتجنب الحوادث والسيطرة على المخاطر ذات الصلة بسلامة الخطوط الحديدية ومرافقها.
2. أن يتخذ - في الحالات الطارئة - جميع الإجراءات والتدابير، ويوفر المعدات والأدوات والأماكن اللازمة لضمان سلامة الركاب والبضائع والبنية التحتية للخطوط الحديدية وأصولها.

المادة السابعة والعشرون:

يكون مدير البنية التحتية والمشغل - كلٌّ في مجال عمله واختصاصه - مسؤولين عن إعداد أنظمة إدارة السلامة وتحديثها وكفائتها وحفظ الوثائق الخاصة بها، وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في اللائحة، من أجل ضمان الآتي:-

1. سلامة خدمات الخطوط الحديدية المقدمة، وسلامة تشغيل أصولها.
2. صحة وسلامة جميع الموظفين أثناء تأدية أعمالهم، والأشخاص الذين يدخلون أماكن خاضعة لسيطرة مدير البنية التحتية أو المشغل.

المادة الثامنة والعشرون:

دون إخلال بأحكام المادتين (السادسة والعشرين) و(السابعة والعشرين) من النظام، يكون المشغل مسؤولاً عن التأكد من مطابقة القطارات والقاطرات والعربات والتجهيزات والمعدات المتعلقة بالخطوط الحديدية أو أصول الخطوط الحديدية التي يوردها، للمتطلبات والمواصفات والشروط المنظمة لاستخدامها في الدولة والمعايير المعتمدة عالمياً.

المادة التاسعة والعشرون: التحقيق الفني في حوادث الخطوط الحديدية وعوارضها

تتولى الجهة المختصة - أو من تفوضه - التحقيق فنياً في أي حادث أو عارض يتعلق بالخطوط الحديدية، أو خدماتها، أو مرافقها، ولها إشراك من تراه في ذلك، وفق الإجراءات التي تحددها اللائحة.

المادة الثلاثون:

تحدد اللائحة التزامات مدير البنية التحتية ومشغلي خدمات الخطوط الحديدية ومستخدمي تلك الخطوط عند وقوع أي حادث أو عارض.

المادة الحادية والثلاثون:

يجوز لموظفي الجهة المختصة - المكلفين بالتحقيق فنياً في حادث أو عارض - أو منسوبي أي جهة أخرى تكلفها الجهة المختصة بذلك، دخول أي عقار أو قطار أو قاطرة أو عربة أو أي مرفق ذي صلة، متى ما تطلبت مصلحة التحقيق ذلك، ويجوز لهم كذلك الاطلاع على أي معلومة أو وثيقة أو معينة أي معدات متحركة أو غيرها إذا كانت لها علاقة - مباشرة أو غير مباشرة - بالحادث أو العارض.

المادة الثانية والثلاثون: عقود امتياز الخطوط الحديدية

تُطرح للمنافسة عقود الامتياز المتعلقة بإنشاء الخطوط الحديدية أو خدماتها، بعد موافقة الجهة المختصة؛ وفقاً للأنظمة ذات العلاقة.

المادة الثالثة والثلاثون:

للجهة المختصة أن تتيح لصاحب الامتياز الاستفادة من الأراضي التي تقام عليها الخطوط الحديدية وجرم الخطوط الحديدية ومرافقها، وفقاً للأنظمة ذات العلاقة، وما يقضي به عقد الامتياز. وتحدد اللائحة الحالات التي

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

يجوز للجهة المختصة فيها طلب تحويل أصول البنية التحتية القائمة من مالك البنية التحتية إلى صاحب الامتياز؛ بغرض تطوير هذه الأصول بناء على عقد الامتياز، أو إذا كان ذلك أكثر ملاءمة لإدارة تلك الأصول بوصفها جزءاً من الامتياز.

المادة الرابعة والثلاثون: تنفيذ الخطوط الحديدية وصيانتها

يجب على صاحب الامتياز والمرخص له - كل في مجال اختصاصه - القيام بأعمال التنفيذ والصيانة لكل عناصر ومكونات الخطوط الحديدية ومرافقها الواقعة تحت مسؤوليته، وفقاً لما يتضمنه عقد الامتياز أو الترخيص وما تحدده اللائحة.

المادة الخامسة والثلاثون:

يجب على مدير البنية التحتية الإشراف على تنفيذ أعمال التشغيل والصيانة والتطوير لشبكة الخطوط الحديدية وفقاً لأحكام النظام وشروط الترخيص، وللجهة المختصة توجيه المدير بتوفير شبكة أو مرافق جديدة، أو تطوير شبكة أو مرافق قائمة.

المادة السادسة والثلاثون: المخالفات والعقوبات والشكاوى

يعد مخالفاً لأحكام النظام كل من ارتكب أياً من الأفعال الآتية:-

1. الإخلال في المحطات والمرافق بالقواعد المنظمة لاستخدام الخطوط الحديدية.
2. استخدام الخطوط الحديدية أو جزء منها لغير الغرض المخصصة لها.
3. وقوف الأشخاص أو العربات أو الآليات أو السيارات، أو ترك الحيوانات؛ داخل حرم الخطوط الحديدية.
4. عبور الخطوط الحديدية أو جسورها، أو ترك الحيوانات تعبرها أو تجتازها، من غير الأماكن المخصصة لذلك.
5. اجتياز السياج الحامي للخطوط الحديدية، أو قطعه.
6. تشييد أي إنشاءات مؤقتة أو دائمة أو القيام بأي أعمال قد تعيق رؤية مسار الخطوط الحديدية أو إشاراته.
7. التشويش أو التأثير - بأي طريقة كانت - على إمكانية رؤية الخطوط الحديدية أو سير القطارات والقاطرات والعربات عليها.
8. تثبيت أي عوائق أو معدات من شأنها التأثير في أداء الخطوط الحديدية أو أصولها، أو أن تؤدي إلى إعاقة أدائها لوظائفها.
9. وضع اليد على حرم الخطوط الحديدية أو جزء منها بقصد التملك أو الانتفاع أو الاستعمال أو الارتفاق، بأي شكل من الأشكال.
10. القيام بأي عمل قد يتسبب في انزلاقات أرضية أو انهيارات أو تفتيت للتربة أو يهدد أيًا من إنشاءات الخطوط الحديدية أو بنيتها التحتية.
11. قطع الكوابل والتمديدات الخاصة بالخطوط الحديدية أو إتلافها أو استخدامها أو الانتفاع بها، سواء تلك التي على سطح الأرض أو داخلها.
12. تخريب أو تعطيل أو إتلاف البنية التحتية أو أي من مرافق أو تجهيزات الخطوط الحديدية، أو سرقتها.
13. تعريض سلامة الخطوط الحديدية أو أي من مرافقها للخطر، أو التسبب بذلك نتيجة إهمال أو تقصير.
14. التسبب - نتيجة إهمال أو تقصير - في تصادم قطار أو قاطرة أو عربة، أو في خروجها عن مسارها.
15. تقديم خدمات الخطوط الحديدية دون ترخيص.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

16. الإخلال بشرط أو قرار صادر من الجهة المختصة أو بأي من شروط الترخيص.
17. تقديم معلومة مزورة أو مضللة أو غير صحيحة للجهة المختصة.
18. الإخلال بمتطلبات السلامة وشروطها.
19. عدم إبلاغ المرخص له عن حادث أو عارض أو خرق أمني، أو إهمال أو تقصير في ذلك.
20. عدم تقديم المعلومات والمستندات التي تطلبها الجهة المختصة بناء على اختصاصاتها التنظيمية والرقابية.
21. إعاقة أي مختص بالتحقيق الفني أو التفتيش من منسوبي الجهة المختصة أو من تكلفه بذلك، أو منعه من الدخول أو الوصول للمرافق أو النظم أو البرامج اللازمة لتشغيل الخطوط الحديدية لأداء مهامه.
22. الإخلال بالمنافسة فيما يتصل بتشغيل أصول الخطوط الحديدية أو تقديم خدماتها.
23. الإخلال بأي من أحكام النظام أو اللائحة.
24. التوقف عن مزاولة النشاط المرخص له دون موافقة خطية مسبقة من الجهة المختصة.

المادة السابعة والثلاثون:

- دون إخلال بأي عقوبة أشد ينص عليها أي نظام آخر، تكون عقوبة ارتكاب أي من المخالفات المنصوص عليها في المادة (السادسة والثلاثين) من النظام على النحو الآتي:-
1. يعاقب بغرامة لا تزيد على (5,000) خمس ألف دولار أمريكي، كل من ارتكب المخالفة الواردة في الفقرة (1) من المادة (السادسة والثلاثين) من النظام، وفقاً لأحكام الفقرة (2) من المادة (التاسعة والثلاثين) من النظام.
 2. يعاقب بغرامة لا تزيد على (55,000) خمس وخمسون ألف دولار أمريكي، كل من ارتكب أيًا من المخالفات الواردة في الفقرات من (2) إلى (10) من المادة (السادسة والثلاثين) من النظام.
 3. يعاقب بالسجن مدة لا تتجاوز (سنتين)، وبغرامة لا تتجاوز (135,000) مائة وخمسة وثلاثون ألف دولار أمريكي، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب أيًا من المخالفات المنصوص عليها في الفقرات (11)، (12)، (13) من المادة (السادسة والثلاثين) من النظام، وتعد من الظروف المشددة للعقوبة إذا نتج عن المخالفة وفاة أو إصابة أو حادث، وتجوز مضاعفة الغرامة في حال العود حتى لو ترتب عليها تجاوز حدها الأقصى، على ألا تتجاوز ضعف هذا الحد.
 4. يعاقب بغرامة لا تتجاوز (2,700,000) اثنين مليون وسبعمائة ألف دولار أمريكي، كل من ارتكب أيًا من المخالفات المنصوص عليها في الفقرات من (14) إلى (24) من المادة (السادسة والثلاثين) من النظام. ويصدر الجهة المختصة جدولاً تحدد فيه المخالفات والغرامات - المشار إليها في الفقرتين (2) و(4) من هذه المادة - التي تناسب جسامتها كل منها إضافة إلى الإجراءات الإضافية الواجب على المخالف القيام بها والمهل المحددة لذلك.
- وتجوز مضاعفة الغرامة في حال تكرار المخالفة حتى لو ترتب عليها تجاوز حدها الأقصى على ألا تتجاوز ضعف هذا الحد.

المادة الثامنة والثلاثون:

1. تتولى السلطات المعنية بالتحقيق والادعاء أمام المحكمة المختصة عن المخالفات المنصوص عليها في الفقرات (11) و(12) و(13)، والفقرة (17) فيما يتعلق بتقديم معلومات مزورة أو مضللة، من المادة (السادسة والثلاثين) من النظام.
2. تتولى المحكمة المختصة النظر في الدعاوى الناشئة عن تطبيق الفقرات (11) و(12) و(13)، والفقرة (17) فيما يتعلق بتقديم معلومات مزورة أو مضللة؛ من المادة (السادسة والثلاثين) من النظام، وإيقاع العقوبات

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

المقررة نظاماً.

المادة التاسعة والثلاثون:

1. تبين اللائحة الأحكام المنظمة لاستخدام وسائل النقل على الخطوط الحديدية والمحطات والمرافق، بما في ذلك أحكام حماية حقوق مستخدمي وسائل النقل وحقوق الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة.
تصدر الجهة المختصة جدولاً بمخالفات مستخدمي وسائل النقل على الخطوط الحديدية والمحطات والمرافق، والغرامات المقابلة لها بما لا يتجاوز (5.500) خمس ألف وخمسمائة دولار أمريكي، وتبين اللائحة من يتولى ضبط المخالفات وإيقاع الغرامة.

المادة الأربعون:

يجوز - بالإضافة لما نصت عليه المادة (السابعة والثلاثون) من النظام من عقوبات - معاقبة كل من يرتكب أي مخالفة لأحكام المادة (السادسة والثلاثين) من النظام بأي من العقوبات الآتيتين:-
1. إيقاف النشاط جزئياً أو كلياً بما لا يتجاوز (سنة).
2. إلغاء الترخيص.

المادة الحادية والأربعون:

1. يلتزم مرتكب المخالفة - بناء على حكم قضائي نهائي أو بقرار من لجنة النظر في المخالفات المنصوص عليها في المادة (الخامسة والأربعين) من النظام بعد اكتسابه القطعية كل بحسب ما هو داخل في اختصاصه - بسداد جميع المصاريف والتنفقات اللازمة لإزالة الضرر الناشئ عن فعله، وإعادة الوضع إلى ما كان عليه، وبالتعويض عن الخسائر التي تنشأ عن ذلك.
2. يجوز تضمين الحكم أو القرار الصادر بالعقوبة - بناء على ما ورد في المادتين (السابعة والثلاثين) و(الأربعين) من النظام - النص على نشر ملخصه على نفقة المحكوم عليه أو المخالف في صحيفة محلية (أو أكثر) تصدر في مكان إقامته، أو في أي وسيلة أخرى مناسبة، وذلك بحسب نوع المخالفة المرتكبة وجسامتها ومدى تأثيرها، على أن يكون النشر بعد اكتساب الحكم الصفة النهائية، أو تحصن القرار بقوات ميعاد التظلم منه، أو صدور حكم نهائي برفض التظلم منه.

المادة الثانية والأربعون:

1. يتولى موظفون من الجهة المختصة - يصدر بتسميتهم قرار من صاحب الصلاحية - ضبط المخالفات والتحقيق فيها، ولهم - في سبيل ذلك - الاطلاع على وثائق وسجلات مشغلي خدمات الخطوط الحديدية، والمرخص لهم، والحصول على نسخ من الوثائق المطلوبة عند الحاجة، وللجهة المختصة بقرار منها إسناد ضبط المخالفات إلى القطاع الخاص.
2. دون إخلال بما نصت عليه الفقرة (1) من هذه المادة، تتولى الجهات الأمنية المختصة ضبط المخالفات الواردة في الفقرات (2) و(3) و(4) و(5) و(7) و(8) و(9) و(10) و(11) و(12) و(13) و(17) من المادة (السادسة والثلاثين) من النظام.

المادة الثالثة والأربعون:

1. إذا ضبطت مخالفة تتطلب اتخاذ إجراءات عاجلة فيجوز - بقرار من صاحب الصلاحية - اتخاذ إجراء أو أكثر من الإجراءات الآتية:-
أ - الإلزام بإيقاف المخالفة.
ب - إزالة التعدي وإصلاح الأضرار أو القيام بالإجراءات التصحيحية على نفقة المخالف.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

- ت- إيقاف النشاط جزئياً أو كلياً بما لا يتجاوز (ستة) أشهر.
2. ينفذ القرار الصادر في شأن المخالفات المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة، من تاريخ صدوره.

المادة الرابعة والأربعون:

1. تحيل الجهة المختصة - خلال مدة تحددها اللائحة - المخالفات - المنصوص عليها في المادة (السادسة والثلاثين) من النظام عدا الفقرات (11) و(12) و(13)، والفقرة (17) فيما يتعلق بتقديم معلومات مزورة أو مضللة - عند ضبطها إلى لجنة النظر في المخالفات المنصوص عليها في المادة (الخامسة والأربعين) من النظام.
2. يجوز لمن صدر ضده قرار من لجنة النظر في المخالفات - المنصوص عليها في المادة (الخامسة والأربعين) من النظام - التظلم منه أمام المحكمة المختصة.

المادة الخامسة والأربعون:

1. تُشكل بقرار من الجهة المختصة - بناء على ترشيح من صاحب الصلاحية - لجنة (أو أكثر) من (خمسة) أعضاء من غير منسوبي الجهة المختصة، ثلاثة منهم من حملة المؤهلات الشرعية أو النظامية يسمى أحدهم رئيساً، واثنان من أصحاب الخبرة في مجال الخطوط الحديدية، تتولى النظر في المخالفات المنصوص عليها في المادة (السادسة والثلاثين) عدا الفقرات (11) و(12) و(13)، والفقرة (17) فيما يتعلق بتقديم معلومات مزورة أو مضللة، وتوقيع العقوبات المنصوص عليها في الفقرتين (2) و(4) من المادة (السابعة والثلاثين) والمادة (الأربعين) من النظام، وتصدر قرارات اللجنة بالأغلبية وتكون مسببة.
2. تكون مدة العضوية في اللجنة (ثلاث) سنوات.
3. تعدد الجهة المختصة قواعد عمل اللجنة، وإجراءاتها، ومكافآت أعضائها وأمانتها.

المادة السادسة والأربعون:

1. تُخصص لجنة النظر في المخالفات - المنصوص عليها في المادة (الخامسة والأربعين) من النظام - بما يلي:-
- أ- النظر في الإجراءات العاجلة المتخذة - بناء على طلب ممن اتخذت ضده - وفقاً لأحكام المادة (الثالثة والأربعين) من النظام.
- ب- النظر في الشكاوى التي تنشأ عن مزاولة النشاط ضد الجهة المختصة أو أصحاب الامتياز أو المرخص لهم، أو بين صاحب امتياز أو مرخص له أو مستفيد من الخدمة، أو بين الجهة المختصة والمرخص له.
- ت- استدعاء الشهود وطلب الأدلة والوثائق، وجميع الصلاحيات الضرورية للقيام بمهامها وتنفيذ اختصاصها.
2. لا يجوز إيداع أي شكوى لدى اللجنة إلا بعد مضي (ثلاثين) يوماً من إيداعها لدى الجهة المختصة للنظر فيها خلال تلك المدة، إلا إذا أشعرت الجهة المختصة مقدم الشكوى بجواز الإيداع لدى اللجنة قبل انقضاء تلك المدة.
3. يحق لمن صدر ضده أي قرار بناء على أحكام النظام أو اللائحة، التظلم منه أمام المحكمة المختصة.

المادة السابعة والأربعون:

- دون إدخال بإيقاع العقوبات المنصوص عليها في النظام، يكون لمن لحقه ضرر - نتيجة ارتكاب أي من المخالفات المنصوص عليها في النظام أو اللائحة - حق المطالبة أمام المحكمة المختصة بالتعويض عن الضرر المادي أو المعنوي بما يتناسب مع حجم الضرر.

مواد مشروع نظام الخطوط الحديدية

المادة الثامنة والأربعون:

يجوز للجهة المختصة الاتفاق على تسوية أي نزاع أو خلاف ينشأ بينها وبين المرخص له عن طريق التحكيم، وفقاً لنظام التحكيم في الدولة.

المادة التاسعة والأربعون: أحكام ختامية

تصدر الجهة المختصة اللائحة خلال (تسعين) يوماً من تاريخ نشر النظام في الجريدة الرسمية.

المادة الخمسون:

يعمل بالنظام بعد (تسعين) يوماً من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

م. عبد الله 2025/8/21

مرفق رقم (3)



الجمهورية العربية السورية
المنذوبية الدائمة لدى الجامعة العربية
القاهرة

الرقم : ١١٣
التاريخ : 2025/06/03

تهدي المنذوبية الدائمة للجمهورية العربية السورية لدى جامعة الدول العربية
بالقاهرة أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون
الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة).

وإشارة إلى مذكرة الأمانة رقم 3/141 تاريخ 2025/01/28، ومرفقها نسخة من جدول أعمال اجتماع
اللجنة الفنية للنقل السككي والموجه،

تتشرف باعلامها بأنه وبعد دراسة مشروع نظام الخطوط الحديدية المرفق بالمذكرة أعلاه من قبل المعنيين في
وزارة النقل تبين مايلي:

• تم استخدام بعض الكلمات ضمن النظام المذكور أعلاه لا تنطبق على سائر الدول المعنية الأمر الذي
أوجب التنويه إليه كون أن جميع الدول لا تخضع لنظام ملكي أو تجاري خاص، ومن هذه
المصطلحات:

- تعريف مدير البنية التحتية: استبدالها بمدير المؤسسة المعنية ضمن الدولة.

- تعريف مالئ البنية التحتية: استبدالها الدولة المعنية.

- قلمة المملكة ضمن تعريف خدمات نقل البضائع: استبدالها بدولة.

- قلمة البنية ضمن عدة مواضيع من مواد النظام: استبدالها بـ إدارة.

• تم الإشارة إلى اللائحة التنفيذية للنظام في العديد من المواضيع دون موافقتها بنسخة عنها.

• تم ذكر مبالغ الغرامات والعقوبات والمقترحات دون الرجوع للقوانين والانتظمة المختصة في معالجة
هذه المخالفات.

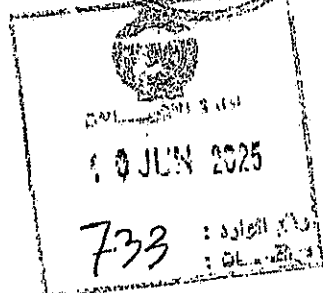
• ورد أيضاً ضمن مشروع النظام أعلاه مقترح من الجانب الأردني لطلب إجراء دورات سككية
تخصيصية للعناصر العاملة في مجال الخطوط لديهم دون الإشارة إلى وجوب إجراء دورات مماثلة
في الدول التي تعاني من انخفاض في المستوى الفني لعناصرها العاملة.

تغدو المنذوبية ممتنة أيداعه الجهات ذات العلاقة.

تغتتم المنذوبية الدائمة للجمهورية العربية السورية هذه المناسبة لجامعة الدول العربية للأمانة
العامة لجامعة الدول العربية الموقرة عن فائق التقدير والاعتبار .

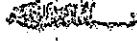


الأمانة العامة لجامعة الدول العربية
(قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة)
القاهرة



رقم (4)

The Permanent Mission of
The Hashemite Kingdom of Jordan
to the Arab League-Cairo



المنندوبية الدائمة
للمملكة الأردنية الهاشمية
جامعة الدول العربية - القاهرة
٢١ أيلول / ١٩٨٥
٤٠٤٤ / ٧ / ٢٠

15023
30 OCT 2024

تقدمي المنندوبية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية طيب
تحياتها الى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل
والمساحة).

وتشعر الى مذكرة الأمانة العامة المؤقرة رقم 7/9/5/1452/24 تاريخ 2024/10/13
المتضمنة الإشارة الى الفقرتين (3) و (4) من توصيات البند الاول من تقرير وتوصيات الاجتماع
الاول للجنة التقنية العربية لتبادل الخبرات في مجال النقل الموجه (مترو، تراموي، والنقل
بالكوابل).

تشرف المنندوبية ان ترفق طياً للأمانة المؤقرة الخبرات والدورات المطلوبة والتي تحتاجها وزارة
النقل الأردنية في مجال النقل السككي، بالإضافة الى زيارات ميدانية للاطلاع على أنظمة
التشغيل لدى الدول التي تمتلك مسارات سكك حديدية خاصة فيما يتعلق بجدولة القطارات
وأنظمة الاتصالات.

تنتهز المنندوبية الدائمة للمملكة الأردنية الهاشمية لدى جامعة الدول العربية هذه
المناسبة لتعرب للأمانة العامة لجامعة الدول العربية عن فائق التقدير والتقدير



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية .
مساءة الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل، والمساحة

الخبرات والدورات المطلوبة لوزراء النقل حسب التوزيع والتمويل الاجتماعي إلى لجنة تقنية عربية لبيان الخيارات في مجال النقل الموجه

المجالس والهيئات المتخصصة	
• نظام المسكن الجديد المتكامل • أصحاب المصلحة داخل المسكن الجديد وسداسياتهم • مخرجات وأنظمة التحكم في التطورات • إعداد رحلة التطور والتخطيط لمسكن الجديد • إدارة المسكن والجدولة • الأوعية والتطوير المستجيب • النقل بالمسكن الجديد والتخطيط للمسكن الجديد • فعالية استخدام التوجهيات في النقل بمسكن الجديد. • تحليل اختيار وسائل النقل. • تقنيات التوزيع وتوزيعات الشحن • اختيار طرق المسكن الجديد المقترح لتسهيل البضائع. • إجراءات اختيار نوع الخدمات المتحركة. • نهجية اختيار عدد وسائل النقل الخاصة. • تصنيف الأخطاء في مجال النقل المسكني. • الطوارئ • إدارة السلامة والتطوير في التطورات • الخبرة الحقيقية • الخبرة الخارجية • الإشراف • جودة العمل	إدارة المسكن الجديد المسكن المسكني والخدمات اللوجستية والمخاطر المتكاملة بيا. سلامة المسكن الجديد العمليات الفنية والمالية الأمنية الرائحة والفرائح الدورية زيارات ميدانية للأعمال على أنظمة التشغيل

مرفق البند الثامن



الأمانة العامة

الرقم: 7/19/51980/25

التاريخ: 2025/7/29

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة الموقرة،، (جميع المندوبيات)

بالإشارة إلى تقرير وتوصيات اجتماع الدورة (22) للاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط التي عقدت خلال الفترة: 2024/10/1-9/30 بمقر الأمانة العامة وفيما يخص البند الثامن المعني بـ "توحيد إجراءات نقل المواد الخطرة وتشمل اللوحات والملصقات الإرشادية الخاصة بالبضائع المنقولة بالشاحنات بين الدول العربية" والتي تضمنت على ما يلي: -

- تكليف الأمانة العامة بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد الدولي للنقل على الطرق البرية IRU بإعداد اتفاقية عربية لنقل المواد الخطرة على الطرق بما يتلائم مع الاتفاقية الدولية في هذا الشأن في موعد أقصاه 1 فبراير.

تود الأمانة العامة الإفادة بأنها قامت بالتعاون مع الاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد الدولي للنقل على الطرق البرية IRU، بإعداد مقترح بروتوكول لتوحيد ضوابط النقل البري للمواد الخطرة بالدول العربية، (مرفق) والذي يتضمن على الأحكام الرئيسية لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للمواد الخطرة برأ ADR، وذلك لصعوبة انضمام الدول العربية إلى الاتفاقية الأممية في هذا المجال ومن ثم اعداد اتفاقية عربية في هذا الشأن، لذا يرجى التكرم بإبداء ملاحظات دولتكم الموقرة على البروتوكول المقترح وموافاة الأمانة العامة بها في موعد غايته نصف شهر سبتمبر 2025، حتى يتسنى عرض الموضوع في الاجتماع المشترك للجنة الفنية القادم من ثم مجلس وزراء النقل العرب في دورته القادمة.

ترجو الأمانة العامة ممتنة التكرم بإحالة هذه المذكرة والمرفق إلى الجهات المختصة بشؤون النقل البري في دولتكم الموقرة للتفضل بموافاتها بملاحظات ومبرراتها حول البروتوكول المرفق حتى يتسنى اتخاذ اللازم في هذا الشأن.

وتغتتم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) هذه المناسبة لتعرب

للمندوبية الدائمة عن فائق تقديرها،



10796

17 AUG 2025

الرقم: س.س.م/اقتصادي/130/32

التاريخ: 17/ أغسطس/ 2025م

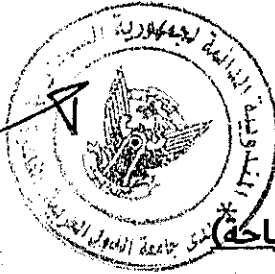
تهدي المنندوبية الدائمة لجمهورية السودان لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى
الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية/ إدارة النقل والسياحة).

وتشير إلى مذكرة الأمانة العامة بالرقم : 980/25 بتاريخ: 2025/7/29م، بشأن بروتوكول لتوحيد
ضوابط النقل البري للمواد الخطرة والمبنى على الأحكام الرئيسية لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل
الدولي للمواد الخطرة برأ ADR

ترجو المنندوبية أن ترفق طيه نسخة من مرثيات وزارة البنى التحتية والنقل بجمهورية السودان
حول البروتوكول المشار إليها أعلاه.

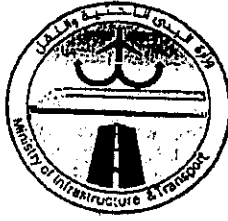
تغدو المنندوبية ممتنة فيما لو تفضلت الأمانة الموقرة بإجراء اللازم.

وتغتنم المنندوبية الدائمة لجمهورية السودان لدى جامعة الدول العربية هذه السانحة لتعرب
للأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية/ إدارة النقل والسياحة) عن فائق
تقديرها واحترامها.



إلى: الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

(قطاع الشؤون الاقتصادية/ إدارة النقل والسياحة)



جمهورية السودان
Republic of Sudan
وزارة البنى التحتية والنقل
Ministry of Infrastructures & Transport



Undersecretary

التمرة: و ب ت ن / م ك / 2025

الوكيل

التاريخ 2025/08/4

السيد /

السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته ،،،

الموضوع: بروتوكول توحيد ضوابط النقل البري

للمواد الخطرة بالدول العربية

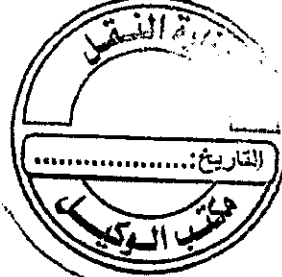
بداية يطيب لوزارة البنى التحتية والنقل أن تهديكم تحياتها متمنية لكم موفور الصحة والعافية ودوام التوفيق والسداد.

نود احاطة الأمانة العامة للجامعة الدول العربية للمجهود الكبير الذى بذلته مع الإتحاد الدولى للنقل البري والإتحاد الدولى للنقل على الطرق البرية (ARU) بتقديم البروتوكول لتوحيد ضوابط النقل البري واحكامه وأيضاً التعريفات الخاصة بالمواد الخطرة واللوائح النموذجية لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى للمواد الخطرة . نحن نشمن بكل ما جاء بالتعريفات والتصنيفات للاتفاقية للمواد الخطرة برأ (ADR) ونقلها ونشمن المقترح وإن كانت هنالك ملاحظة مطلوبة نحن نرى أن نوضح في البروتوكول درجات الحرارة المسموح بها لتحرك الناقلات للمواد الخطرة فيها حتى يزيد من أحكام البروتوكول ويزيد من درجة السلامة على الناقل والمنقول والعاملين في هذا المجال .

وتفضلوا بقبول فائق الشكر والتقدير،،،

م. ابوبكر ابوالقاسم عبدالله

وكيل وزارة البنى التحتية والنقل



معنون الى :

السيد/ الفريق أول ركن م. / عماد الدين مصطفى عدوى .

المندوب الدائم لجمهورية السودان لدى جامعة الدول العربية



+249183789522



+249183789522 - +249183788729



www.fmit.gov.sd.com



التاريخ 2025/8/25

الرقم الإشاري: 2463-9-2

"مذكرة شفوية"

تهدي المندوبية الدائمة لدولة ليبيا لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى
الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة)
الموقرة .

إشارة لمذكرتكم رقم 7/9/56/980/25 بتاريخ 2025/7/29 ، بشأن موافاتكم بملاحظات
ومرئيات البروتوكول المقترح لتوحيد ضوابط النقل البرى للمواد الخطرة بالدول العربية
يطيب لها أن تنقل لكم ملاحظات وزارة المواصلات حيث أنه من خلال دراسة البروتوكول من
قبل الفريق المختص بالمصلحة تبين وجود ملاحظة واحدة تتعلق بالمادة رقم (2) الخاصة بتصنيف
المواد الخطرة ، فعند مقارنة جدول التصنيف الوارد بالبروتوكول مع المنهج التدريسي المعتمد للمواد
الخطرة أن الوصف الوارد فى الصف الخامس من الجدول (المواد المؤكسدة ، والأكاسيد العضوية)
وأوصى بضرورة توحيد المسميات ومطابقتها بين ما ورد فى البروتوكول والمنهج التدريسي للمواد
الخطرة .

تغتتم المندوبية الدائمة لدولة ليبيا لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب
مجددا إلى (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) الموقرة عن عظيم تقديرها
وفائق احترامها .



إلى / الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل
والسياحة) الموقرة .

إدارة الاتصالات

26 AUG 2025

18 شارع السلولي - ميدان المساحة - الدقي ت 37623808 - 37623809 ف: 37623804

Libya_mis_eg@foreign.gov.ly



2025/0093801/5

المندوبية الدائمة لدولة قطر لدى جامعة الدول العربية في القاهرة



11729

التاريخ: 1447/03/15 هـ
الموافق: 2025/09/07 م

07 SEP 2025

تهدي المندوبية الدائمة لدولة قطر لدى جامعة الدول العربية اطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة
الدول العربية الموقرة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة).

ويسرها أن تشير إلى مذكرة الأمانة العامة الموقرة رقم (5/980) بتاريخ 2025/07/29م، بشأن طلب
الأمانة العامة موافقتها بالملاحظات حول البروتوكول لتوحيد ضوابط النقل البري للمواد الخطرة بالدول العربية.

تود المندوبية الإفادة أن وزارة المواصلات تقترح إضافة بند للمادة رقم (5) الترتيبات المؤسسية من
البروتوكول المشار إليه، يكون نصه كالتالي "عدم تعارض بروتوكول توحيد ضوابط النقل البري للمواد الخطرة
بالدول العربية مع القوانين والتشريعات الصادرة في الدولة العضو والمتعلقة بتنظيم أنشطة النقل البري للمواد
الخطرة".

وتغتتم المندوبية الدائمة لدولة قطر لدى جامعة الدول العربية هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة
لجامعة الدول العربية الموقرة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) عن فائق احترامها
وتقديرها،،،





الرقم: ص / ب م ق / 982/25/3/12

التاريخ: 2025/9/14

تهدي المنندوبية الدائمة لمملكة البحرين لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية – إدارة النقل والسياحة).

بالإشارة إلى مذكرة الأمانة العامة رقم 7/9/5/980/25 بتاريخ 29 يوليو 2025، بشأن طلب الأمانة العامة موافاتها بملاحظات مملكة البحرين حول مقترح بروتوكول لتوحيد ضوابط النقل البري للمواد الخطرة بالدول العربية.

تود المنندوبية الإفادة عن عدم وجود أي ملاحظات لدى قطاع النقل البري بوزارة المواصلات والاتصالات بمملكة البحرين حول مقترح البروتوكول المشار إليه أعلاه.

وتنتهز المنندوبية هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة عن فائق تقديرها واحترامها ،،،

إلى:



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية
قطاع الشؤون الاقتصادية – إدارة النقل والسياحة



الرقم: 9/6/ح ع
تاريخ: 2025/6/11

الاخ الكنور بهجت ابو النصر المحترم

تحية وبعد

ما يلي رأي الاتحاد العربي للنقل البري حول البند الرابع من الاجتماع المشترك (23) للجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط والذي عقد في مقر الامانة العامة تاريخ 2025/5/25

لتقديم دليل استرشادي شامل يتضمن اللوحات والإجراءات الإرشادية لنقل المواد الخطرة يمكن اتباع الخطوات التالية بناء على التشريعات والتعليمات الوطنية المعمول بها في كل دولة عربية وتوحيدها :

1- لتسهيل إعداد دليل استرشادي موحد .
يتطلب صياغة دليل استرشادي شامل يوضح تعريف المواد الخطرة وأنواعها كما يتضمن شرحاً مفصلاً لشروط نقل المواد الخطرة والنقل الآمن لها وفقاً للمعايير الدولية وتوحيدها وكذلك الحصول على ترخيص خاص بالنقل لهذه المواد وكذلك التصاريح اللازمة من الجهات المختصة (الأمن العام، الدفاع المدني، وزارة البيئة)، والتزام مسارات النقل المحدد.

2- توضيح مسؤوليات جميع الأطراف المعنية: المستوردين، شركات النقل، السائقين، ومراكز التحميل

3- توحيد اللوحات التحذيرية والملصقات الإرشادية.

4- اعتماد نظام موحد للملصقات التحذيرية التي تثبت على وسائل النقل تشمل :

- أ - رمز المادة الخطرة ورقم الأمم المتحدة .
- ب - درجة الخطورة ورمز إجراءات الطوارئ.
- ج - اسم المادة العلمي.

تثبيت هذه الملصقات على الجهة الخلفية والجانبين في منطقة الوسط لوسائط النقل، ويجب ان تكون واضحة ومرئية طوال مراحل النقل.
توفير نماذج مصورة للملصقات ضمن الدليل الاسترشادي لتوحيد الشكل والمواصفات.

5- تحديد الإجراءات الإرشادية الواجب اتباعها

أ - الالتزام بحمل وثيقة نقل المواد الخطرة أو تصريح النقل موقعاً من السائق ومن الشركة مع معرفة كاملة بخطورة المادة وكيفية التعامل معها.

ب - تحديد مسارات النقل المصرح بها والسرعات المسموح بها، مع منع توقف أو مبيت وسائط النقل في الأماكن المأهولة بالسكان.

ج - إجراءات التحميل والتفريغ الآمن، مع ضرورة تنظيف وسائط النقل في محطات متخصصة بعد التفريغ.

د - تدريب السائقين على التعامل مع المواد الخطرة، والحصول على رخصة قيادة وتصريح خاص لنقل هذه المواد.

6-التنسيق مع الجهات المختصة

أ- التنسيق مع مديرية الدفاع المدني لضمان تثبيت الملصقات الإرشادية بشكل صحيح قبل انطلاق وسائط النقل.

ب - التعاون مع وزارة البيئة لضمان تطبيق شروط التخزين والنقل والتخلص من النفايات الخطرة.

ج- إشراك الأمن العام في مراقبة الالتزام بالمسارات والتصاريح.

7- التوعية والتدريب .

تنظيم ورش عمل ودورات تدريبية للسائقين والعاملين في شركات النقل حول الدليل والإجراءات نشر الدليل إلكترونياً وتوزيعه على جميع الجهات المعنية لضمان الالتزام الكامل.

8- تصنيف المواد الخطرة وتعريفها

أ- اعتماد تصنيف موحد للمواد الخطرة وفقاً لنظام الأمم المتحدة أو نظام التصنيف

ب- شرح خصائص كل فئة من المواد الخطرة، مع ذكر رموز الخطورة وأرقام الأمم المتحدة الخاصة بها.

ان تصميم دليل استرشادي شامل يتضمن اللوحات والإجراءات للمواد الخطرة يكون موحدًا بين كافة الدول العربية علينا اتباع النقاط التالية المستندة إلى أفضل الممارسات الدولية والدلائل الفنية المتوفرة

1- تحديد نطاق الدليل الاسترشادي وأهدافه .

أ- توضيح الهدف من الدليل، مثل توحيد إجراءات نقل وتخزين المواد الخطرة، وتعزيز السلامة والصحة المهنية.

ب- تحديد الفئات المستهدفة (السائقون، شركات النقل، الجهات الرقابية، العاملون في المستودعات).

2- تصنيف المواد الخطرة وتعريفها .

أ- إدراج تصنيف المواد الخطرة وفقاً للمعايير الدولية (مثل تصنيف الأمم المتحدة) مع شرح خصائص كل فئة وخطورتها.

ب - توضيح رموز الخطورة وأرقام الأمم المتحدة الخاصة بكل مادة.

3- تصميم اللوحات والملصقات التحذيرية .

أ- اعتماد نماذج موحدة للملصقات واللوحات التحذيرية التي توضح نوع المادة الخطرة ودرجة الخطورة، وإجراءات السلامة المطلوبة.

ب- تحديد أماكن تثبيت اللوحات على وسائل النقل (مثل الجوانب والخلف)، مع التأكيد على وضوحها وسهولة قراءتها.

ج- تضمين صور وأمثلة توضيحية للملصقات المعتمدة.

4- وضع الإجراءات الإرشادية التفصيلية .

أ- شرح خطوات التعامل الآمن مع المواد الخطرة أثناء النقل، التخزين، والتحميل والتفريغ.

ب- توضيح متطلبات الحصول على التصاريح اللازمة، الالتزام بالمسارات المحددة، وشروط السلامة المهنية.

ج- تعليمات الطوارئ والإسعافات الأولية في حال وقوع حوادث أو تسربات.

5- تضمين نماذج وثائق وإجراءات مراقبة .

أ- إدراج نماذج تصاريح النقل، قوائم التحقق من السلامة، وتقارير الحوادث.

ب- شرح كيفية تعبئة هذه الوثائق وأهميتها في ضمان الالتزام بالإجراءات.

6- تدريب وتوعية العاملين .

أ- إرفاق خطة تدريبية لتوعية السائقين والعاملين حول محتوى الدليل، استخدام اللوحات، والإجراءات الأمنية.

ب- تقديم ورش عمل ومحاضرات مصاحبة للدليل لتعزيز التدريب .

7- مراجعة وتحديث الدليل دورياً .

ولضمان نقل المواد الخطرة بأمان وفعالية، ويعزز من حماية العاملين والبيئة لا بد من ان يتم تصميم دليل استرشادي عربي شامل الامر الذي يتطلب توحيد الرموز والتعليمات الخاصة بما يلي :

- أ- التصنيفات والرموز
- ب - تصميم لوحات تحذيرية واضحة ومفهومة لدى الجميع
- ج- وضع إجراءات تفصيلية للنقل والتخزين.
- د- توفير نماذج مشتركة بين الدول العربية ضمن منصة الكترونية او تطبيق هاتفي متفق عليه .
- هـ- تنفيذ برامج تدريبية متكاملة.

الاخ الدكتور بهجت المحترم

لقد تم التواصل مع السادة في الاتحاد الدولي للنقل حول هذا الموضوع وافادوا ان الامر يتطلب عقد اتفاقيات ما بين لجناتكم الموقرة والاتحاد الدولي وقد افادوا انهم قد تم ارسال نص اتفاقية البروتوكول المفترض طرحه على الدول العربية لكم حيث ان توقيع هذا البروتوكول بينكم وبينهم وبناء عليه سيتم التعاون ما بينكم وبينهم وبحضور الاتحاد العربي للنقل البري.

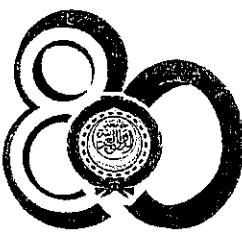
اقتراح على اخي الكريم دراسة ما تم ارساله لكم وان كان به فائدة مرجوة في موضوع نقل المواد الخطرة للدول العربية سيكون انجازا للجناتكم الموقرة وللجميع .

اتمنى لاهي العزيز ولجناتكم الموقرة كل الخير

تفضلوا بقبول فائق الاحترام


الامين العام للجامعة العربية للنقل البري

مرفق البند التاسع



الأمانة العامة

الرقم: 7/9/51.116.3125

التاريخ: 2025.18.121

(عاجل)

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة الموقرة،، (جميع المندوبيات)

بالإشارة إلى تقرير وتوصيات اجتماع الدورة (23) للاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط التي عقدت خلال الفترة: 2025/5/26-25 بمقر الأمانة العامة وفيما يخص البند العاشر: اعتماد مكونات النقل الذكي والمستدام كمرجعية لتطوير استراتيجيات نقل الركاب على الطرق بين الدول العربية وعبرها" والتي تضمنت على ما يلي: -

1- تكليف الأمانة العامة بتنظيم ورشة عمل بشأن مكونات النقل الذكي والمستدام، بما يسمح بالتعرف على تجارب الدول العربية في هذا الشأن.

2- دعوة الدول العربية إلى تقديم عروض في مجال النقل الذكي خلال ورشة العمل المشار إليها.

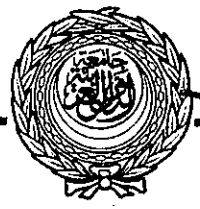
وعليه تتشرف الأمانة العامة بدعوتكم لحضور ورشة العمل العربية حول " الأنظمة الذكية للنقل المستدام: تجارب عربية وآفاق التطوير باستخدام التقنيات الحديثة وأنظمة الاتصالات" وذلك يومي 2025/10/6-5 بمقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - فرع القرية الذكية بالقاهرة في تمام الساعة العاشرة صباحاً بتوقيت القاهرة، حيث سيتم موافاتكم بالبرنامج الزمني لاحقاً، ويرجى التفضل بتقديم عرض حول جهود دولتكم الموقرة في مجال النقل الذكي والمستدام، وكذلك موافاتنا بأسماء الوفد المشارك من دولتكم الموقرة متضمنة بالبيانات التالية (الاسم، المسمى الوظيفي، رقم الهاتف، البريد الإلكتروني)، (مرفق المذكرة المفاهيمية).

ترجو الأمانة العامة ممتنة التكرم بإحالة هذه المذكرة إلى الجهات المختصة بشؤون النقل في دولتكم الموقرة للتفضل بموافاتها بأسماء الوفد المشارك حتى يتسنى اتخاذ اللازم في هذا الشأن.

وتغتتم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) هذه المناسبة لتعرب

للمندوبية الدائمة عن فائق تقديرها،

مرفق البند العاشر



الأمانة العامة

الرقم: 7.19/5.1.781/25

التاريخ: 2025/6/14

تهدي الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) أطيب تحياتها إلى المندوبية الدائمة للجمهورية العربية السورية الموقرة،،

بالإشارة إلى مذكرتكم رقم 88 بتاريخ 2025/5/28 بشأن رؤية وزارة النقل في دولتكم الموقرة للاستفادة من دراسة دور الذكاء الاصطناعي في النهوض بقطاع النقل بالدول العربية، التي أعدتها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

تود الأمانة العامة بانها قامت بموافاة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالملاحظات الواردة في مذكرتكم المشار إليه أعلاه حتى يتسنى تضمينها في هذه الدراسة، وفيما يخص رؤية وزارة النقل السورية المعنونة بـ " تجربة سوريا في بناء منظومة نقل ذكية ومرنة لما بعد التحرير"، سيتم إدراجه كبند مستقل على جدول أعمال الدورة رقم 24 للاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البري والبحري ومتعدد الوسائط، المزمع عقده نهاية شهر سبتمبر 2025 من العام الجاري.

ترجو الأمانة العامة ممتنة التكرم بإحالة هذه المذكرة إلى الجهات المختصة بشؤون النقل في دولتكم الموقرة للتفضل بالإحاطة علماً واتخاذ اللازم.

وتغتمم الأمانة العامة (قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة) هذه المناسبة لتعرب للمندوبية الدائمة عن فائق تقديرها،



الرقم : ٨٨
التاريخ : 2025/05/28

تهدي المندوبية الدائمة للجمهورية العربية السورية لدى جامعة الدول العربية
بالقاهرة أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (قطاع الشؤون
الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة).

وإشارة إلى مذكرة الأمانة رقم 7/9/5/663/25 تاريخ 2025/05/12، ومرفقها جدول أعمال
الدورة (23) للاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البري والبحري متعدد الوسائط الذي عقد يوم
25-26/ بمقر الأمانة العامة.

نتشرف بإيداعها ورقة العمل المعدة من قبل المعنيين في وزارة النقل والتي تتمحور حول
رؤيتها في الاستفادة من الدراسة المعدة من قبل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
حول آلية النهوض بالذكاء الاصطناعي في قطاع النقل واللوجستيات بالمنطقة العربية.

تغدو المندوبية ممتنة فيما لو تم ايداعها الجهات ذات العلاقة راجين تعميمها على
الدول الأعضاء والنظر بإمكانية مناقشتها في الاجتماع القادم للجنة نظراً لتعذر وصولها
في الوقت المناسب.

تغتتم المندوبية الدائمة للجمهورية العربية السورية هذه المناسبة لتعرب للأمانة
العامة لجامعة الدول العربية الموقرة عن فائق التقدير والاعتبار.



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية
(قطاع الشؤون الاقتصادية - إدارة النقل والسياحة)
القاهرة

المرفقات:
- ورقة عمل (٥) صفحات.

29 MAY 2025

702

ورقة عمل من الجمهورية العربية السورية إلى الاجتماع المشترك للجنة الفنية للنقل البري والبحري للدورة رقم

٢٣/ المنعقد بمقر الأمانة العامة خلال الفترة ٢٥-٢٦/٥/٢٠٢٥

حضرات السيدات والسادة،

يسعدني أن أقدم إليكم ورقة العمل المقدمة من الجمهورية العربية السورية، والتي تتناول رؤيتنا في الاستفادة من تقنيات الذكاء الاصطناعي في قطاع النقل واللوجستيات، لا سيما في ظل واقع استثنائي تمر به بلادنا.

لقد حرصنا في هذه الورقة على التفاعل مع الدراسة العربية الاستراتيجية الخاصة بدراسة آلية النهوض بالذكاء الاصطناعي في قطاع النقل واللوجستيات في المنطقة العربية المعدة من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وتقديم ملاحظات ببناء ومقترحات عملية تفتح الباب أمام تعاون عربي حقيقي، ينطلق من تحديات الواقع نحو بناء مستقبل ذكي ومستدام.

باسم سوريا، نؤكد التزامنا بالتكامل العربي في هذا المجال، ونقترح أن يكون هذا الاجتماع منصة لصياغة خارطة طريق مشتركة تُعزز التحول الرقمي في النقل العربي، وتدعم الدول الخارجة من الأزمات عبر أدوات ذكية، وليس فقط عبر المساعدات التقليدية.

أولاً: أهمية الدراسة ومضامينها الرئيسية

تعد هذه الدراسة وثيقة استراتيجية تهدف إلى دعم الدول العربية في تبني تقنيات الذكاء الاصطناعي في مختلف ومناطق النقل (بري - بحري - جوي - سككي) والخدمات اللوجستية. وقد ركزت على المحاور التالية:

١. تحليل الوضع الراهن في الدول العربية والتفاوت في مستوى التبني.

٢. إبراز دور الذكاء الاصطناعي في تحسين الكفاءة التشغيلية، السلامة، وخفض التكاليف.

٣. استعراض تجارب دولية ناجحة (مثل مشاريع SCOOT في لندن و SURTRAC في بيتسبرغ، والتطبيقات الذكية في مرفئ سنغافورة وكندا).

٤. تقديم خارطة طريق تتضمن:

○ تطوير بنية تحتية رقمية.

العنوان العام:

"من التحدي إلى الفرصة: تجربة سوريا في بناء منظومة نقل ذكية ومرنة لما بعد التحرير"

١. تقديم التجربة السورية في مواجهة التحديات

- الوضع الراهن: دمار جزئي في البنى التحتية، تحديات في التمويل، نقص الكوادر، ضعف البيانات المركزية.
- ما تم إنجازه رغم الصعوبات:

- إطلاق مشاريع ربط بيانات لوحات المركبات إلكترونياً ومنظومة إدارة معاملات المركبات المركزي.
- البدء ببرنامج مؤشرات الأداء من خلال إنشاء منصة ديناميكية لتحليل مؤشرات الأداء داخل وزارة النقل، مما يتيح اتخاذ قرارات استراتيجية قائمة على البيانات الدقيقة والتحليلات المتقدمة.
- التوجه نحو إدارة نقل البضائع رقمياً من خلال منصة وطنية لربط الطلب مع العرض (شاحنات - تتبع - وثائق - دفع الكتروني).

الرسالة: رغم الظروف، هناك إرادة للتطور، ونعمل على تحضير الأرضية التكنولوجية للتحويل الذكي في النقل.

٢. طرح رؤية وطنية مبدئية لتطبيق الذكاء الاصطناعي في النقل

الرؤية:

بناء منظومة نقل سورية متكاملة تعتمد على الذكاء الاصطناعي لتحقيق الكفاءة، الشفافية، والاستدامة، وتكون رافعة لإعادة الإعمار الاقتصادي والاجتماعي.

مركبات الرؤية:

- بنك معلومات وطني لوسائط النقل.
- تحليلات ذكية للركاب والبضائع لتخطيط النقل الحضري.
- الصيانة التنبؤية للأسطول الحكومي.
- نظام تتبع وتنبؤ لحركة الشحن الداخلي والخارجي.

• بياية ذكاء أعمال لاتخاذ القرار الحكومي.

٣. طلب دعم عربي وإقليمي

مقترحات محددة:

المقترح	مجال
دعم إطلاق مشروع تجريبي في كراجات الانطلاق أو أحد المنافذ الحدودية	التمويل
إنشاء برنامج تدريبي عربي مشترك لكوادر سوريا (برعاية الأكاديمية العربية)	التدريب
الانضمام لمبادرة عربية لتبادل البيانات غير الحساسة في النقل لتحسين النماذج	البيانات
طلب دعم تقني عبر فرق عمل مشتركة أو زيارات ميدانية لتقييم الواقع	الخبراء

٤. جعل الاجتماع منصة لصياغة خارطة طريق وطنية

الخطوات القادمة من قبل الجمهورية العربية السورية لما بعد الاجتماع:

١. تشكيل لجنة وطنية للذكاء الاصطناعي في النقل.

٢. الاستفادة من توصيات الاجتماع لإعداد وثيقة خارطة طريق وطنية.

٣. طلب المساعدة الفنية من الأمانة الفنية لجامعة الدول العربية.

٤. اقتراح ورشة متابعة في سوريا بعد ٦ أشهر لمتابعة التقدم.

الختام:

ليست سوريا بحاجة إلى مساعدات إنسانية فقط، بل إلى أدوات تكيه تعيد بناء النقل كرافعة تنمية مستدامة. الذكاء الاصطناعي هو أحد مفاتيح الحل، والتعاون العربي هو الطريق الأسرع للوصول إليه."

شكراً لحسن اصغائكم

مرفق البند الحادي عشر

المندوبية الدائمة لجمهورية العراق لدى جامعة الدول العربية

PERMANENT MISSION OF THE REPUBLIC OF IRAQ TO THE LEAGUE OF ARAB STATES



القاهرة
CAIRO

2315 / العدد: م/14/5
2025/08/ التاريخ:
28

تُهدي المندوبية الدائمة لجمهورية العراق لدى جامعة الدول العربية أطيب تحياتها إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية/ قطاع الشؤون الاقتصادية/ إدارة النقل والسياحة، تتشرف إعلامها بملاحظات وزارة النقل في جمهورية العراق، حول ما جاء في تقرير وتوصيات الإجتماع الثاني للجنة الفنية المعنية بدراسة الإتفاقيات العربية في قطاع النقل بكافة أنماطه، الذي عُقد بتاريخ 15-16/04/2025 في مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

1. إتفاقية دفتر المرور العربي الموحد: تطلب وزارة النقل في جمهورية العراق تزويدها بإتفاقية دفتر المرور العربي المعدلة لغرض إبداء الملاحظات وبالتنسيق مع الجهة المعنية والمختصة بهذه الإتفاقية.

2. إتفاقية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن: ترحب الوزارة أعلاه بإنشاء هيئات وطنية في الدول العربية شريطة أن تكون معتمدة دولياً من قبل الإتحاد الدولي لجمعيات التصنيف (IACS) (International Association Of Classification Societies)، لما له أهمية في دعم القدرات البحرية الوطنية وتعزيز السيادة في مجال تصنيف السفن.

3. إتفاقية تنظيم إجراءات النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية: تؤيد هذه الوزارة إتفاقية تنظيم النقل البحري للركاب والبضائع بين الدول العربية.

4. إتفاقية تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات ومؤسسات النقل الجوي العربية (إتفاقية تونس لعام 1979) المعدل: سيتم تزويدكم بالموقف لاحقاً.

5. إتفاقيات النقل الجوي بين الدول العربية: لا توجد ملاحظات.

تغتنم المندوبية الدائمة هذه المناسبة لتعرب للأمانة العامة الموقرة عن فائق تقديرها وإحترامها.



الأمانة العامة لجامعة الدول العربية/ قطاع الشؤون الاقتصادية

إدارة النقل والسياحة



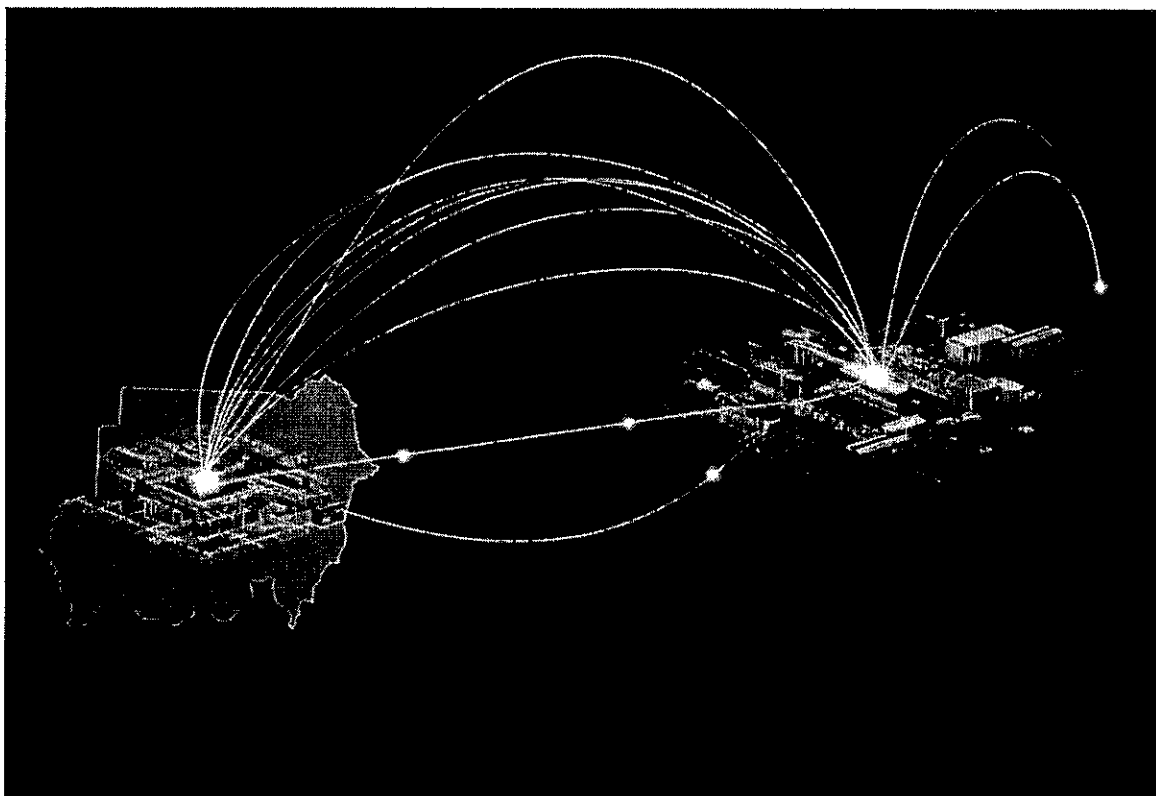
مرفق البند الخامس عشر



إعداد

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

كلية النقل الدولي واللوجستيات



الملخص التنفيذي

في إطار التكليف الصادر عن مجلس وزراء النقل العرب، بشأن تكليف الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإعداد دراسة لإنشاء منطقة لوجستية على الحدود السودانية وذلك بالتنسيق مع حكومة جمهورية السودان، حيث تساهم الأكاديمية في إيجاد التمويل اللازم لهذا المشروع. تأتي هذه الجهود استناداً إلى توصيات اجتماع الدورة رقم 37 لمجلس وزراء النقل العرب، الذي عُقد في 2024/11/13 بمقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالإسكندرية.

يأتي مقترح إعداد دراسة لإنشاء منطقة لوجستية على الحدود السودانية ضمن مخطط تنمية البنية التحتية اللوجستية في السودان ودورها الحيوي في دعم النهضة الاقتصادية في الوطن العربي وإفريقيا. وفي ظل التحديات المتزايدة التي تواجه حركة التجارة الإقليمية والدولية، تزداد الحاجة إلى تعزيز التكامل الاقتصادي بين السودان والدول المجاورة. ومن هنا، تبرز أهمية تطوير البنية التحتية اللوجستية للسودان، حيث تعتبر عاملاً أساسياً في دعم التجارة وسلاسل التوريد. إن إنشاء المناطق اللوجستية على الحدود بين الدول يعد أحد الحلول الإستراتيجية الفعالة لتحسين كفاءة النقل والتوزيع. وبزيادة أهمية هذا المشروع بشكل خاص في المناطق التي تتمتع بإمكانات كبيرة للنمو الاقتصادي، مما سيسهم في تعزيز الحركة التجارية وتحفيز التنمية في المنطقة.

تهدف هذه الدراسة إلى تقديم تحليل شامل لإمكانية إنشاء منطقة لوجستية على الحدود السودانية مع إحدى دول الجوار، بما يساهم في دعم التكامل الإقليمي وتعزيز التجارة العابرة للحدود. وقد اعتمدت الدراسة على منهجية التحليل متعدد المعايير (Multi Criteria Decision Analysis) لتقييم واختيار دولة الجوار الأنسب لإنشاء المنطقة اللوجستية الحدودية، حيث تم تطوير نموذج كمي باستخدام ستة معايير رئيسية تشمل: كفاءة شبكات النقل، المؤشرات اللوجستية، الاستقرار السياسي، الإمكانات التجارية، طول الحدود المشتركة، وإمكانية التطوير المستقبلي، وتم تطبيق أوزان علمية مستندة إلى الأدبيات الأكاديمية ذات الصلة. كما اعتمدت الدراسة على منهجية التحليل البيئي SWOT لاستكمال الرؤية الاستراتيجية، من خلال تحليل نقاط القوة والضعف، والفرص والتهديدات لكل دولة، مع التركيز على كيفية توظيف نقاط القوة لمواجهة التحديات.

أظهرت نتائج التحليل الكمي أن جمهورية مصر العربية هي الأعلى تقييماً بين الدول المجاورة للسودان، نتيجة امتلاكها بنية تحتية لوجستية متكاملة ومعبّر بري نشط (أرقيين) ومشروعات ربط سككي، وذلك بالإضافة إلى موانئ بحرية متطورة. وبناء عليه فقد تم ترجيح دولة الجوار ذات أعلى تقييم بالتحليل الكمي، وهي جمهورية مصر العربية كأفضل خيار لإنشاء المنطقة اللوجستية الحدودية. حيث تتميز جمهورية مصر العربية بعلاقات تكاملية قوية مع السودان، وتوصي الدراسة بوضع خطة تنفيذية متكاملة تشمل تطوير خدمات التخزين والنقل والتوزيع، وتطبيق أنظمة رقمية متقدمة، وإنشاء مرافق لوجستية متطورة تواكب المعايير الدولية. كما توصي بإجراء دراسة تفصيلية بالتعاون مع جهة تمويل دولية لتقييم الجدوى الاقتصادية والبيئية والاجتماعية للمشروع، بما يضمن استدامته ويعزز قدرة السودان على أداء دور محوري في سلاسل الإمداد الإقليمية.

ويمثل هذا المشروع خطوة استراتيجية في مسار التنمية الاقتصادية للسودان، من خلال خفض تكاليف الخدمات اللوجستية، وتحسين تنافسية الصادرات، ودعم الأمن الغذائي، وخلق فرص عمل، وتعزيز قدرات الدولة في إدارة الأزمات. وبذلك يسهم في ترسيخ دور السودان كمركز لوجستي إقليمي يخدم التوجهات التكاملية للمقارة الإفريقية.

تشمل محاور الدراسة عدداً من النقاط الأساسية التي تهدف إلى توفير رؤية تحليلية واستراتيجية واضحة لاختيار الموقع الأنسب لإقامة منطقة لوجستية على الحدود السودانية، وذلك على النحو التالي:

1. توصيف الحدود السودانية مع الدول المجاورة من خلال تحليل شامل لطبيعة الحدود مع دول الجوار، مع تسليط الضوء على الإمكانيات الجغرافية والتجارية لكل منها.
2. إستعراض شبكات النقل والبنية التحتية من خلال استعراض لوسائل النقل (برية، سككية، نهريّة، بحرية، وجوية) ومدى توفر البنية التحتية اللوجستية اللازمة لدعم التكامل الاقتصادي.
3. عرض التجارة الثنائية بين السودان ودول الجوار من حيث نوعية السلع المتبادلة، والتركيز على القطاعات الزراعية والحيوانية والموارد الطبيعية ذات القيمة التجارية المرتفعة.
4. مقارنة الأداء اللوجستي حيث تم استخدام مؤشرات الأداء العالمية لتقييم جودة النقل والتخليص الجمركي والتكاليف والقدرة الاستيعابية والكفاءة والاستدامة البيئية.
5. تحليل الاستقرار السياسي والاقتصادي من حيث البيئة التشريعية والاستقرار الأمني ومدى جاهزية القوى العاملة والظروف التشغيلية.
6. تطبيق التحليل الكمي متعدد المعايير "Multi Criteria Decision Analysis (MCDA)" بما يشمل طول الحدود، وكفاءة النقل والمؤشرات اللوجستية والاستقرار السياسي والإمكانات التجارية وإمكانية التطوير المستقبلي.
7. التحليل البيئي باستخدام إطار SWOT بعرض تفصيلي لنقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات الخاصة بكل منطقة حدودية مع السودان.
8. تحديد الموقع المثالي المقترح حيث تم ترشيح حدود السودان مع جمهورية مصر العربية كموقع محتمل لإنشاء المنطقة اللوجستية.
9. التوصيات التنفيذية وخارطة الطريق حيث تم تقديم خطة تنفيذية شاملة تحدد خطوات المرحلة التالية للدراسة التفصيلية، وتوصي بإشراك الشركاء المحليين والإقليميين وجهات التمويل المناسبة.

قائمة المحتويات

5	1. المقدمة
6	2. الحدود السودانية
6	1.2 حدود السودان مع جمهورية مصر العربية
7	2.2 حدود السودان مع إريتريا
7	3.2 حدود السودان مع إثيوبيا
7	4.2 حدود السودان مع جنوب السودان
8	5.2 حدود السودان مع تشاد
8	6.2 حدود السودان مع جمهورية إفريقيا الوسطى
9	7.2 حدود السودان مع ليبيا
9	3. شبكات النقل بين السودان ودول الجوار
9	1.3 شبكة النقل بين السودان وجمهورية مصر العربية
10	2.3 شبكة النقل بين السودان وإريتريا
11	3.3 شبكة النقل بين السودان وجنوب السودان
11	4.3 شبكة النقل بين السودان وإثيوبيا
12	5.3 شبكة النقل بين السودان وتشاد
12	6.3 شبكة النقل بين السودان وجمهورية إفريقيا الوسطى
13	4. مشروعات النقل المخطط لها بين السودان ودول الجوار
14	5. التجارة الثنائية بين السودان ودول الجوار
15	6. مؤشرات الأداء اللوجستي لدول الجوار
15	1.6 مؤشر الأداء اللوجستي لجمهورية مصر العربية
15	2.6 مؤشر الأداء اللوجستي لإريتريا
16	3.6 مؤشر الأداء اللوجستي لجنوب السودان
16	4.6 مؤشر الأداء اللوجستي لتشاد
16	5.6 مؤشر الأداء اللوجستي لإثيوبيا
16	6.6 مؤشر الأداء اللوجستي لإفريقيا الوسطى
18	7. الاستقرار السياسي والاقتصادي بين السودان ودول الجوار ودوره في زيادة التبادل التجاري فيما بينهم
19	8. التحليل الكمي لاختيار الدولة المثلى لإنشاء منطقة لوجستية حدودية
19	1.8 المنهجية المعتمدة MCDA
20	2.8 نتائج التحليل الكمي
21	9. الدراسة البيئية التحليلية SWOT لاختيار الموقع المثالي لإقامة منطقة لوجستية تخدم السودان

23	10. محددات البناء منطقة لوجستية على الحدود السودانية
25	11. التوصيات
26	12. الخاتمة
27	المراجع
29	الملاحق

٤. الخلاصة

يتمتع السودان بموقع جغرافي استثنائي يجعله نقطة التقاء محورية بين الشمال والجنوب، والشرق والغرب في القارة الإفريقية، مما يمنحه مكانة فريدة في تعزيز التكامل الاقتصادي والتجاري بين الدول الإفريقية. فهو يجاور سبع دول: مصر وإريتريا وإثيوبيا وجنوب السودان وتشاد وجمهورية إفريقيا الوسطى وليبيا. وهذا الموقع الاستراتيجي يجعل السودان بوابة الصحراء الكبرى ومنطقة الساحل وقرن إفريقيا، مما يساهم في تسهيل تدفق البضائع والخدمات عبر المناطق الجغرافية المتنوعة. ويعزز الموقع الجغرافي الاستراتيجي للسودان قدرته على أن يكون مركز لوجستي رئيسي في إفريقيا، مما يدعم التكامل الاقتصادي المستدام بين الدول الإفريقية. وتعتبر المشروعات والمناطق اللوجستية من الركائز الحيوية لتطوير الاقتصاد السوداني، حيث تساهم في تحسين كفاءة النقل والتجارة الإقليمية وتحسين البيئة الاقتصادية العامة، مما يدفع عجلة النمو والتنمية المستدامة في البلاد.

لا شك أن تحقيق الاستقرار السياسي والاقتصادي يمثل عاملاً أساسياً لدعم التعاون الإقليمي وتعزيز التنمية المستدامة. كما يعد التعاون الإقليمي وتطوير الشراكات الاقتصادية ركيزة مهمة لتهيئة بيئة مواتية لتنفيذ مشروعات البنية التحتية وتعزيز التكامل بين السودان ودول الجوار. وبفضل تنوعه العرقي والثقافي والجغرافي يمتلك السودان إمكانات كبيرة ليكون مركز لوجستي محوري في القارة الإفريقية. ومع ذلك فإن الاستفادة الكاملة من هذا التنوع تتطلب العمل على تعزيز التفاهم المشترك والاستثمار في مشروعات البنية التحتية لدعم التكامل الاقتصادي، كما يمثل تطوير قطاعات النقل والاتصالات والتكنولوجيا الرقمية فرصة استراتيجية لتحسين الكفاءة اللوجستية وتعزيز التجارة الإقليمية. كما أن زيادة الاستثمارات في الحوسبة السحابية، تخزين البيانات، والتخليص الجمركي يمكن أن تساهم في تعزيز القدرات اللوجستية للسودان، مما يضعه في مكانة متقدمة كمركز لوجستي إقليمي.

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد الموقع الأمثل لإقامة منطقة لوجستية على الحدود السودانية، عن طريق استخدام منهجية التحليل متعدد المعايير (Multi Criteria Decision Analysis _ MCDA) لتقييم واختيار دولة الجوار الأكثر ملاءمة لإنشاء المركز اللوجستي، استناداً إلى مجموعة من المعايير الكمية تشمل كفاءة شبكات النقل، مؤشرات الأداء اللوجستي، الاستقرار السياسي، الإمكانات التجارية، وطول الحدود. وقد تم تحديد الأوزان النسبية لكل معيار بناءً على مراجعة الأدبيات الأكاديمية ذات الصلة، مما يضمن موضوعية ودقة نتائج التقييم. كما اعتمدت الدراسة منهجية التحليل البيئي (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats _ SWOT) لاستكمال الرؤية الاستراتيجية من خلال تحليل نقاط القوة والضعف، والفرص والتهديدات لكل دولة، مع التركيز على كيفية توظيف نقاط القوة لمواجهة التحديات مما يساعد في وضع استراتيجيات فعالة لتحسين الأداء اللوجستي وتعزيز التكامل الاقتصادي مع دول الجوار. وعليه فتعد المعلومات الواردة مرجع هام لتطوير استراتيجيات ربط السودان بدول الجوار وتحديد أولويات الاستثمار في البنية التحتية والاستفادة من التكنولوجيا الحديثة لتحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي.

وتتكون الدراسة من عدة محاور أساسية والتي تبدأ بوصفًا تفصيليًا لكل دولة مجاورة للسودان متضمنًا شبكات النقل المتاحة، سواء كانت سككية أو نهرية أو برية أو بحرية بالإضافة إلى أهم مشروعات النقل الحالية أو المقترحة. كما تسلط الدراسة الضوء

على طبيعة التجارة الثنائية بين السودان وكل دولة، بالإضافة إلى تقييم لمؤشرات الأداء اللوجستي الرئيسية، والتي تشمل: الموقع الجغرافي، البنية التحتية، التكنولوجيا، التكلفة، القدرة الاستيعابية، الكفاءة اللوجستية، والاستدامة. بالإضافة إلى ذلك تناقش الدراسة الأوضاع السياسية والاقتصادية على طول الحدود، بما في ذلك الاستقرار والقوانين والتشريعات المتعلقة بالتجارة والنقل وتوافر الأيدي العاملة وممارسات الدول في تعزيز الأمن ومكافحة الفساد.

وتستخلص الدراسة رؤية شاملة للعلاقات بين السودان ودول الجوار حيث يبرز التحليل نقاط القوة، مثل الموقع الجغرافي المتميز والثروات الطبيعية المتنوعة، ونقاط الضعف مثل تهالك بعض شبكات الطرق وعدم تحديث الموانئ البحرية. كما يتناول الفرص المتاحة، مثل تعزيز النقل النهري وتوسيع شبكات السكك الحديدية، في حين تتجلى التهديدات في النزاعات الأمنية وتأثير التغير المناخي على شبكات النقل. وبناءً عليه تقدم الدراسة الموقع المقترح لإقامة منطقة لوجستية على الحدود السودانية. حيث يستند الاختيار إلى عدة عوامل استراتيجية، أبرزها الموقع الجغرافي، وتقاطع الطرق التجارية الإقليمية، والقرب من الدول التي تشهد احتياجات تجارية ولوجستية متزايدة.

في ضوء ما سبق، فإن هذا التقرير يستعرض بشكل منهجي الإمكانيات المتاحة لإنشاء منطقة لوجستية على الحدود السودانية من خلال تحليل شامل للحدود وتقييم البنية التحتية ومؤشرات الأداء اللوجستي، إضافة إلى دراسة العلاقات الاقتصادية والسياسية التي قد تؤثر على نجاح هذا المشروع. كما يتضمن التقرير تحليلاً مقارناً للمواقع المحتملة، وتوصيات استراتيجية تدعم اتخاذ القرار بشأن اختيار الموقع الأمثل. تبرز أهمية هذا العرض التحليلي في كونه يوفر الأساس العلمي والموضوعي الذي يمكن صناع القرار من فهم السياق الجغرافي والاقتصادي للموقع المقترح، وتقدير الجدوى اللوجستية للمشروع. وبالتالي يعد هذا التقرير خطوة أولى أساسية في اتجاه وضع خارطة طريق واضحة لإنشاء منطقة لوجستية متكاملة تسهم في تعزيز مكانة السودان كمحور إقليمي في سلاسل الإمداد والتجارة العابرة للحدود.

2. الحدود السودانية

1.2 حدود السودان مع جمهورية مصر العربية

تمتد الحدود بين السودان وجمهورية مصر العربية بطول 1273 كيلومتر مما يجعلها جسر بري يربط شمال إفريقيا ودول إفريقيا بجنوب الصحراء. وترتبط الدولتان عبر معابر برية رئيسية أبرزها "قسطل - وادي حلفا" و"أرقين"، بالإضافة إلى مشروع الربط السككي المقترح بين أسوان ووادي حلفا، والذي يهدف إلى تعزيز التكامل اللوجستي بين البلدين.

يعد الموقع الجغرافي للسودان ومصر ذا أهمية استراتيجية في ربط شمال إفريقيا بجنوبها. كما تظهر البنية التحتية الحالية جودة متوسطة مع تقنيات نقل متطورة نسبياً إلا أن هناك حاجة لتوسيع القدرة الاستيعابية لتلبية الطلب المتزايد، لا سيما في المعابر النشطة مثل أرقين. وكذلك تعزز العلاقات المستقرة بين البلدين فرص تحسين التعاون التجاري وتطوير البنية التحتية، خاصة في ظل الجهود المشتركة لمكافحة عدم الاستقرار الأمني ودعم التجارة البينية المستدامة.

2.2 حدود السودان مع إريتريا

تمتد الحدود بين السودان وإريتريا لمسافة 636 كيلومتر مما يجعلها بوابة لوجستية محتملة وخاصاً عبر البحر الأحمر من خلال ميناء "عصب" الإريتري. ولكن حالياً تعتمد شبكات النقل بين البلدين على طرق برية محدودة التطوير، مع غياب مشروعات نقل كبرى لتحسين هذه الإمكانيات.

كما تتسم التجارة الثنائية بالبساطة حيث يتبادل البلدان السلع الأساسية مثل المنتجات الزراعية والملح، وتتم التجارة غالباً عبر الحدود البرية والتي تشمل الماشية والمواد الغذائية، على الرغم من التوترات السياسية في بعض الأحيان، إلا أن التجارة المحلية غير الرسمية مستمرة بين القبائل الحدودية.

يظهر الأداء اللوجستي لهذه الحدود ضعف في البنية التحتية والتكنولوجيا المستخدمة، مما يؤدي إلى ارتفاع التكلفة وانخفاض الكفاءة التشغيلية. كما أن القدرة الاستيعابية الحالية لا تكفي لتلبية الاحتياجات التجارية مما يجعل تطوير البنية التحتية ضرورة ملحة. وبرغم الاستقرار السياسي النسبي تواجه المنطقة تحديات أمنية، إلى جانب محدودية القوانين والتشريعات المنظمة للتجارة والنقل.

3.2 حدود السودان مع إثيوبيا

تعد الحدود السودانية الإثيوبية الممتدة بطول 744 كيلومتر من أكثر الحدود تعقيداً نظراً للنزاعات في منطقة الفشقة والقضايا المرتبطة بسد النهضة. أما فيما يخص وسائل النقل بين البلدين فنجد أن شبكات النقل البري تربط البلدين عبر طرق برية غير مطورة بالكامل. كما أن النقل النهري يعد خيار غير متاح بسبب طوبوغرافية المجري المائي. وعلى صعيد الربط السككي، فعلى الرغم من وجود خطط لتطوير السكك الحديدية، إلا أنها لم تكتمل حتى الآن.

أما فيما يخص العلاقات التجارية بين البلدين فتسير بشكل سلس، حيث تستورد إثيوبيا من السودان الماشية والمنتجات الزراعية، بينما تستورد السودان من إثيوبيا البن الإثيوبي وبعض المنتجات الأخرى. والجدير بالذكر أن الأداء اللوجستي لهذه الحدود يعاني من عدة تحديات؛ فالبنية التحتية متوسطة لكنها بحاجة إلى تحديث شامل، كما أن التكلفة مرتفعة بسبب حالة عدم الاستقرار. كما أن التكنولوجيا المستخدمة في النقل والتجارة محدودة مما يؤثر على الكفاءة التشغيلية ويزيد من تعقيد العمليات اللوجستية. ومن ناحية الاستقرار فتعاني الحدود من توترات سياسية متكررة، مما يعوق بشكل كبير تنمية التعاون التجاري والبنية التحتية.

4.2 حدود السودان مع جنوب السودان

تمتد الحدود بين السودان وجنوب السودان على طول 2184 كيلومتراً مما يجعلها الأطول بين حدود السودان مع دول الجوار، وتكتسب هذه الحدود أهمية استراتيجية كبيرة نظراً لوجود نهر النيل الأبيض الذي يوفر إمكانيات هائلة للنقل النهري، بالإضافة إلى خطوط الأنابيب التي تنقل النفط الخام من جنوب السودان عبر السودان. ورغم هذه المزايا فتعاني شبكات النقل البرية من ضعف في البنية التحتية، حيث تعتمد بشكل كبير على طرق غير مهيأة مما يجد من كفاءة النقل.

وتعد العلاقات التجارية بين البلدين محورية، حيث يعتمد جنوب السودان بشكل رئيسي على السودان لتصدير النفط عبر موانئ البحر الأحمر، في حين يشمل التبادل التجاري أيضًا الوقود والأغذية والمواد الأساسية. ورغم ذلك فإن النزاعات الحدودية، لا سيما في منطقة أبيي الغنية بالنفط، تؤثر أحيانًا سلبيًا على حركة التجارة. كما أن قضايا الترتيبات الأمنية في تلك المناطق تعقد التعاون المستدام بين البلدين.

ورغم أن الموقع الجغرافي للسودان وجنوب السودان يمتلك إمكانات كبيرة لدعم التجارة الإقليمية، إلا أن هناك حاجة ماسة لتطوير البنية التحتية والتكنولوجية للحد من التكاليف وتحسين الكفاءة. كما يعاني الاستقرار السياسي من تحديات كبيرة بسبب النزاعات المستمرة في جنوب السودان، مما يشكل عائقًا أمام تحسين التعاون التجاري وتنفيذ مشاريع البنية التحتية اللازمة لتحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدين.

5.2 حدود السودان مع تشاد

تمتد الحدود بين السودان وتشاد بطول 1360 كيلومتر، مما يجعلها بوابة مهمة لغرب إفريقيا. وترتبط الدولتان عبر شبكة طرق برية غير ممهدة مما يزيد من تكلفة النقل ويقلل من الكفاءة التشغيلية. كما تتميز العلاقات التجارية بين البلدين بالاستقرار حيث يصدر السودان إلى تشاد الماشية والمنتجات الزراعية، بينما تعد تشاد سوقًا للمنتجات السودانية، كما تشمل التجارة عبر الحدود تجارة غير رسمية واسعة النطاق بين القبائل الحدودية. وفيما يخص التعاون الإقليمي فقد وقع مؤخرًا الطرفان اتفاقيات لتعزيز الاستقرار الحدودي وتسهيل التجارة، كما شهدت التجارة الحدودية انتعاشًا ملحوظًا خاصة عبر معبر "أدري" ومدينة "فوريرنقا"، حيث شهد المعبر دخول مئات الشاحنات المحملة بالسلع والوقود القادم من تشاد.

كما أن البنية التحتية لهذه الحدود بشكل عام متوسطة الجودة وتحتاج إلى تحسين كبير لتلبية احتياجات التجارة المتزايدة. ولكن يعاني الأداء اللوجستي من نقص التكنولوجيا والقدرة الاستيعابية مما يزيد من التكلفة ويقلل الكفاءة. على الرغم من ذلك تظهر العلاقات بين السودان وتشاد استقرارًا نسبيًا مع الجهود المشتركة لتعزيز التعاون التجاري وتحسين الأوضاع الأمنية.

6.2 حدود السودان مع جمهورية إفريقيا الوسطى

تمتد الحدود السودانية مع جمهورية إفريقيا الوسطى بطول 175 كيلومتر، مما يشكل ممزًا محتملاً للوصول إلى الأسواق الداخلية لوسط إفريقيا. وعلى الرغم من ذلك فتعتمد شبكات النقل على طرق برية غير متطورة مما يجعل التجارة بين البلدين محدودة للغاية، حيث تسير العلاقات التجارية بين السودان وجمهورية إفريقيا الوسطى بوتيرة هادئة.

ويشمل التبادل التجاري بين البلدين المنتجات الزراعية والماشية إلا أن المناطق الحدودية تعتمد بشكل كبير على التجارة المحلية غير الرسمية. أما فيما يتعلق بالتعاون في مجالات الأمن فتعمل كلا الدولتين على التنسيق الأمني بينهما، حيث تتأثر التجارة بالزراعات المسلحة في جمهورية إفريقيا الوسطى، لكن هناك جهودًا لتعزيز التعاون التجاري بين البلدين.

7.2 حدود السودان مع ليبيا

ورغم أن ليبيا تعد من دول الجوار الجغرافي للسودان، إلا أن الحدود بين البلدين قصيرة ومحدودة جغرافيًا، مما لا يعزز اختيارها كموقع مثالي لإنشاء منطقة لوجستية حدودية مقارنة بدول أخرى تتمتع باتصال بري أوسع وحركة تجارية أكثر كثافة. إلا أن ليبيا تظل شريكًا مهمًا في إطار التعاون الإقليمي الأوسع خاصة من خلال التكامل في المشاريع العابرة للحدود في شمال إفريقيا. وبناءً على ذلك سيركز هذا التقرير على تحليل وتقييم فرص التعاون اللوجستي مع الدول الست الأخرى المجاورة، والتي توفر إمكانيات أكثر واقعية لتطوير مشروع ربط لوجستي فعال على الحدود السودانية.

3. شبكات النقل بين السودان ودول الجوار

تعد شبكات النقل بمختلف أنواعها (البرية والبحرية والجوية والسككية والنهرية) قوام أساسي لدفع عجلة النمو الاقتصادي وتعزيز التكامل الإقليمي والدولي. فعلى الصعيد المحلي تسهم هذه الشبكات في تسهيل حركة الأفراد والبضائع، وتقليل التكاليف التشغيلية وتحسين كفاءة سلاسل الإمداد، بينما تعزز على المستوى الإقليمي فرص التبادل التجاري والتعاون الاقتصادي بين الدول المتجاورة. وعليه فتبرز أهمية المبادرات الإقليمية مثل برنامج تطوير البنية التحتية في إفريقيا (Program Infrastructure Development for Africa _ PIDA) والذي يهدف إلى ربط دول القارة الإفريقية بشبكات نقل متكاملة، مما يسهم في تعزيز التبادل التجاري وتحقيق التكامل الاقتصادي. وتكتسب هذه الجهود أهمية خاصة في ظل التحديات الجغرافية والاقتصادية التي تواجهها الدول الإفريقية ومنها السودان.

بالنسبة للسودان فإن تطوير شبكات النقل مع دول الجوار يعتبر من الأولويات الاستراتيجية لتعزيز التعاون الاقتصادي وتحقيق التنمية المستدامة وفتح أسواق جديدة مع تلك الدول ومنها إلى باقي الدول الإفريقية. ولكن فعالية هذه الشبكات تعتمد بدرجة كبيرة على مدى توفر الاستقرار السياسي والأمني في السودان والمنطقة المحيطة، حيث أن تعزيز الأمن وإنهاء النزاعات يمثلان شرطًا أساسيًا لنجاح مشاريع الربط الإقليمي. وبناءً على ما تقدم سيتم استعراض حالة شبكات النقل المختلفة والتي تربط السودان بكلا من جمهورية مصر العربية وإريتريا وجنوب السودان وإثيوبيا وتشاد وجمهورية إفريقيا الوسطى، والذي يمكن تلخيصه بجدول (1) وموضح بشكل أكثر تفصيلاً بملحق (1).

1.3 شبكة النقل بين السودان وجمهورية مصر العربية

تعدد وسائل الربط بين السودان وجمهورية مصر العربية عبر أنماط نقل مختلفة مما قد يشكل شريانًا حيويًا للتبادل التجاري والتكامل الاقتصادي بين البلدين، إلا أن هذه الشبكات لا تزال بحاجة إلى تطوير وتحسينات هيكلية لتواكب متطلبات النقل الحديث وتدعم أهداف التعاون الإقليمي. فيما يتعلق بالنقل البري بين مصر والسودان فيمثل طريق أسوان – وادي حلفا أحد المحاور البرية الرئيسية بين البلدين إلا أنه يعاني من تدهور في البنية التحتية، خاصة في المناطق الجنوبية، مما يتطلب جهودًا مكثفة لأعمال الصيانة وتحسين الخدمات الداعمة. كما يعد معبر أرقين البري نقطة عبور استراتيجية حيث يربط مدينة أسوان

بمنطقة دنقلا في شمال السودان، ويشكل جزءًا من ممر النقل القاري (الإسكندرية - كيب تاون) مما يعزز من أهميته على الصعيدين الإقليمي والقاري.

لا يوجد حالياً خط سكة حديد مباشر يربط مصر بالسودان حيث يعتمد النقل بين البلدين في هذا الجانب على البدائل البرية والنهرية. وفي إطار الربط البحري بين مصر والسودان فتتوفر في جنوب مصر موانئ بحرية هامة على البحر الأحمر مثل ميناء سيفاجا وميناء القصير اللذين يمثلان منصبات لوجستية فعالة يمكن تطويرها لدعم الرحلات التبادلية المنتظمة، بما يساهم في تسهيل حركة التجارة البحرية بين البلدين. أما فيما يخص الوضع الحالي للنقل النهري فيعتبر النقل النهري بين مصر والسودان وسيلة حيوية لتعزيز التبادل التجاري وتسهيل حركة البضائع بين البلدين، ويشرف على هذا النشاط "هيئة وادي النيل للملاحة النهرية" التي تمتلك أسطولاً يضم وحدات نهريه بسعات مختلفة لنقل البضائع والركاب. كما تتوفر في جنوب مصر عدة مطارات دولية مثل مطار الأقصر، أسوان، والغردقة والتي تعد قنوات محتملة لنقل البضائع ذات الطبيعة الحساسة أو عالية القيمة التي تستوجب سرعة في عملية النقل، مما يجعل النقل الجوي مكماً هاماً لمنظومة الربط بين البلدين.

2.3 شبكة النقل بين السودان وإريتريا

تواجه شبكة النقل بين السودان وإريتريا تحديات واضحة على مستوى البنية التحتية والخدمات، مما يؤثر على كفاءتها ويقلل من فرص الاستفادة الكاملة منها في دعم التبادل التجاري والتكامل الحدودي بين البلدين. فتمتلك إريتريا شبكة من الطرق البرية تربط بين المدن الرئيسية مثل أسمرة ومصوع وعصب. ورغم أن بعض هذه الطرق لا تزال صالحة للاستخدام إلا أن كثرة منها مهمل جزئياً ويعاني من التدهور؛ وذلك نتيجة لمحدودية الموارد المالية وغياب الصيانة المنتظمة، مما يبرز الحاجة إلى استثمارات حقيقية لتحسين جودة تلك الطرق ودعم بنيتها التحتية في حالة ما إذا كان سيتم استغلالها في الربط البري مع السودان، فيما يتعلق بالنقل السككي فقد كانت إريتريا تمتلك سابقاً شبكة سكك حديدية تصل بين بعض المدن الداخلية ولكن في الوقت الراهن هذه الشبكة غير مفعلة وتفتقر إلى الكوادر الفنية والخبرات التشغيلية، وذلك إلى جانب قلة الاستثمارات في هذا القطاع جعل هذه الشبكات غير قادرة على أداء دورها كوسيلة نقل فعالة بشكل عام.

وإريتريا تضم موانئ هامة مثل ميناء مصوع شمالاً وميناء عصب جنوباً ويتميز كلاهما بموقع استراتيجي بالقرب من مضيق باب المندب دعماً للنقل البحري بين البلدين. إلا أن هذه الموانئ تعاني من ضعف في البنية التحتية ونقص في الأرصفة البحرية العميقة إضافة إلى غياب الأنظمة الرقمية الحديثة لإدارة عمليات الشحن والتخليص الجمركي، مما يحد من قدرة هذه الموانئ على استقبال السفن الكبيرة وتقديم خدمات لوجستية متقدمة. ولكن يمكن الاستفادة النسبية لتلك الموانئ في الربط البحري بين البلدين للسفن متوسطة الحجم والصغيرة. والنقل النهري يلعب دوراً محدوداً في بعض المناطق النائية التي يصعب الوصول إليها بزا، ويستخدم كوسيلة منخفضة التكلفة لنقل البضائع والركاب عبر الأنهار والبحيرات، إلا أن اعتماده يظل محلياً ومحدود التأثير على مستوى الربط الإقليمي. كما تمتلك إريتريا عدد من المطارات مثل مطار أسمرة الدولي ومطار مصوع ومطار عصب، إلا أنها تعاني من تحديات كبيرة تتعلق بضعف البنية التحتية وقلة التمويل اللازم لأعمال التطوير والتحديث، وهو ما

العكس سلبيًا على حجم الحركة الجوية وتعدد الوجهات بتلك المطارات، مما يقيد مساهمة النقل الجوي في دعم العلاقات التجارية والاقتصادية مع السودان.

3.3 شبكة النقل بين السودان وجنوب السودان

تعد شبكة النقل بين السودان وجنوب السودان ذات أهمية استراتيجية بالغة نظرًا لطول الشريط الحدودي بين البلدين والذي يتجاوز 2000 كيلومتر، وعليه تعدد نقاط العبور التي تسهم في دعم التبادل التجاري وحركة الأفراد بين كلا البلدين. فيضم الشريط الحدودي بين البلدين تسعة معابر حدودية برية ونهرية. حيث اتفقت الدولتان في أغسطس 2021 على فتح أربعة معابر رئيسية هي: الجبلين-الرنك، الميرم-أويل، برام-تمساح، وخريسانة-بانكويج. وتعد هذه الخطوة بمثابة ركيزة أساسية لتسهيل حركة البضائع والمسافرين لكنها تتطلب تحسينًا في البنية التحتية والخدمات على طول المعابر لضمان الكفاءة والاستدامة.

كما تمتلك هيئة سكك حديد السودان إمكانات جيدة تشمل 130 قاطرة سفيرية و4187 عربة نقل للبضائع. ويربط خط حديدي حاليًا بين بابنوسة في السودان وواو في جنوب السودان، مع وجود خطط مستقبلية لتمديد هذا الخط إلى ميناء بورتسودان على البحر الأحمر. وتعتمد جنوب السودان بصفتها دولة حبيسة على موانئ الدول المجاورة للوصول إلى الأسواق الدولية، ومن أهمها ميناء بورتسودان في السودان وميناء لامو في كينيا. ويعد النقل النهري من الوسائل الأساسية لنقل البضائع والركاب داخل جنوب السودان نظرًا لمحدودية الطرق البرية، حيث تعد موانئ جوبا، ملكال، وواو من أبرز المحطات النهرية المستخدمة وتلعب دورًا هامًا في ربط المناطق الداخلية بالعاصمة والمنافذ الحدودية.

كذلك يعتبر النقل الجوي خيارًا حيويًا في جنوب السودان وذلك في ظل ضعف شبكات الطرق الداخلية. حيث يعتبر مطار جوبا الدولي هو المطار الرئيسي في جنوب السودان إلى جانب مطارات ملكال، واو، ورمبيك. إلا أن معظم هذه المطارات تعاني من ضعف البنية التحتية، إذ أن بعضها يفتقر إلى المدرج المعبدة وتستخدم بشكل رئيسي للطيران العسكري أو لنقل المساعدات الإنسانية مما يحد من كفاءتها التشغيلية ويستدعي تدخلاً عاجلاً لتحسين قدراتها.

4.3 شبكة النقل بين السودان وإثيوبيا

يمثل النقل بين السودان وإثيوبيا عنصر محوري في دعم العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين البلدين، إلا أن شبكات النقل بصفة عامة تواجه تحديات ناتجة عن الأوضاع الأمنية والحدودية المتقلبة مما يؤثر على كفاءة واستمرارية حركة النقل. فالنقل البري بين السودان وإثيوبيا يعتبر من أبرز وسائل الربط بين البلدين حيث أطلقت في عام 2017 خدمة نقل بري عامة تربط بين الخرطوم وأديس أبابا لتسهيل حركة الأفراد والبضائع. على الرغم من أن التوترات الحدودية المتكررة تؤثر سلبيًا على النظام هذا المسار الحيوي وتحد من استقراره التشغيلي. كما يوجد مشروع مقترح مشترك بين البلدين لإنشاء خط سكة حديد يربط ميناء بورتسودان على البحر الأحمر ممرًا بكسلا والقلايات داخل السودان وصولًا إلى المئمة وأديس أبابا في إثيوبيا، بإجمالي طول يبلغ 1512 كيلومترًا (918 كلم داخل السودان و594 كلم في إثيوبيا). وعليه فيعد هذا المشروع ركيزة استراتيجية مستقبلية لتعزيز الربط الإقليمي.

وإثيوبيا بوصفها دولة غير ساحلية منذ استقلال إثيوبيا عام 1993 تعتمد بشكل ملحوظ على موانئ الدول المجاورة للوصول إلى الأسواق العالمية. وعليه فيعد ميناء جيبوتي المنفذ البحري الأساسي لإثيوبيا، حيث تمر عبره نحو 95% من تجارتها الخارجية. كما تستخدم موانئ أخرى بشكل محدود مثل بيرة بالصومال ومومباسا بكينيا وبورتسودان بالسودان. ونظراً لمحدودية استخدام النقل النهري في إثيوبيا بسبب الطبيعة الجغرافية الوعرة وشدة انحدار الأنهار، مما يجعله غير صالح للنقل التجاري المنتظم، ويقتصر غالباً على التنقلات المحلية البسيطة، و تمثل الخطوط الجوية الإثيوبية نموذجاً ناجحاً في القارة من حيث حجم الأسطول وعدد الوجهات وكفاءة التشغيل، حيث يعد النقل الجوي من أكثر القطاعات تطوراً في إثيوبيا مما يجعله أداة فعالة لتعويض النقص في وسائل النقل الأخرى سواءاً للنقل الداخلي أو الأقليمي.

5.3 شبكة النقل بين السودان وتشاد

فيما يتعلق بالنقل البري بين السودان وتشاد فيشكل معبر الجنيينة-أدري أحد أهم نقاط الربط على حدود البلدين والذي يستخدم في نقل البضائع والركاب، إلا أن ضعف البنية التحتية والخدمات اللوجستية على جانبي الحدود يحد من كفاءة هذا المعبر. ومن ناحية أخرى لا يوجد حالياً خط سكة حديد يربط السودان بتشاد، وتبقى المشاريع المقترحة في هذا المجال غير منفذة حتى الآن.

وبينما تعتبر تشاد دولة غير ساحلية فتعتمد في تجارتها الخارجية على موانئ الدول المجاورة مثل ميناء دوالا بالكاميرون وميناء بورتسودان بالسودان بشكل محدود وذلك لغياب الربط المباشر عالي الكفاءة مع السودان. وفيما يتعلق بالنقل النهري فهو محدود جداً بسبب طبيعة الأراضي الصحراوية في غرب السودان وشرق تشاد، ويعد غير ذي جدوى في السياق الحالي، وبالنسبة للنقل الجوي فيبرز مطار إنجمينا الدولي كمركز رئيسي في تشاد، مع إمكانية تطوير الربط الجوي مع مطارات السودان الكبرى مثل الخرطوم والفاشر، إلا أن ضعف الطلب والبنية التحتية ما زال يشكل تحدياً أمام الاستغلال الفعال لهذا النمط من النقل.

6.3 شبكة النقل بين السودان وجمهورية أفريقيا الوسطى

تعد جمهورية أفريقيا الوسطى من الدول الحبيسة التي تشترك مع السودان بحدود جغرافية في الجنوب الغربي. ورغم أن هناك علاقات متنامية بين البلدين في مجالات التبادل التجاري والنقل، إلا أن الاستقرار الأمني يعد تحدياً كبيراً أمام تطوير هذه الشبكات. يعتبر النقل البري بين السودان وإفريقيا الوسطى عنصراً مهماً في تعزيز التبادل التجاري بين البلدين، حيث يعد السودان بوابة للأسواق الإقليمية، حيث يعد الطريق الذي يمر عبر إقليم دارفور من أهم الطرق البرية التي تربط بين البلدين والذي يستخدم في نقل البضائع والركاب. وتعتبر منطقة أم دخن في ولاية وسط دارفور نقطة عبور حيوية لنقل السلع الأساسية مثل المنتجات الزراعية والمواد الغذائية والماشية.

بالنسبة للنقل السككي، لا توجد شبكة سكك حديدية تربط السودان بإفريقيا الوسطى، ولا توجد مشاريع معلنة حالياً في هذا المجال. أما النقل النهري فجمهورية أفريقيا الوسطى، كونها دولة حبيسة، تعتمد على الموانئ السودانية كمنافذ تجارية، رغم

أنه لا يوجد خط نقل بحري مباشر بين البلدين، إلا أن هناك إمكانية للتعاون بين السودان وإفريقيا الوسطى عبر شبكات النقل البري والنهري، مما يمكن أن يساهم في ربطها بالموالي السودانية.

وبالنسبة للنقل النهري، لا توجد أنظمة نهريّة مشتركة بين البلدين، مما يحد من إمكانية النقل النهري المباشر. ومع ذلك فيمكن النظر إلى النقل النهري كجزء من منظومة نقل متعددة الوسائط، التي تضم النقل البري والنهري لتسهيل حركة التجارة. من جهة أخرى يعد النقل الجوي بين السودان وجمهورية إفريقيا الوسطى محدوداً، حيث لا توجد رحلات جوية مباشرة منتظمة. وتعتمد الرحلات الجوية بين البلدين عادة على التوقف في دول ثالثة مثل تشاد أو إثيوبيا.

جدول (1): ملخص الوضع الحالي لكافة وسائل النقل بين السودان ودول الجوار

إسم الدولة الحدودية مع السودان	الوضع الحالي لوسائل النقل التي يمكن الاستفادة منها في الربط الإقليمي				
	بري	سككي	بحري	نهرى	جوى
مصر	متوفر	غير متوفر	متوفر	متوفر	متوفر
إريتريا	غير متوفر	غير متوفر	متوفر	غير متوفر	غير متوفر
جنوب السودان	متوفر	متوفر	غير متوفر	متوفر	متوفر
إثيوبيا	متوفر	تحت التطوير	غير متوفر	غير متوفر	متوفر
تشاد	متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	متوفر
جمهورية إفريقيا الوسطى	متوفر	غير متوفر	غير متوفر	متوفر ولكن بشكل غير مباشر	متوفر ولكن بشكل غير مباشر

4. مشروعات النقل المخطط لها بين السودان ودول الجوار

تعتبر مشروعات النقل المخطط لها بين السودان ودول الجوار عنصراً حيوياً لتعزيز التكامل الإقليمي وزيادة حجم التجارة الثنائية. حيث تهدف تلك المشروعات إلى تحسين البنية التحتية لشبكات النقل المختلفة، بما في ذلك الطرق البرية والسكك الحديدية والنقل النهري والموانئ، لتحقيق كفاءة أعلى في حركة البضائع وتخفيض التكاليف التشغيلية. ويوضح جدول (2) أبرز المشروعات المخطط.

جدول (2): أهم مشروعات النقل المخطط لها بين السودان ودول الجوار

• مشروع الربط السككي بين أسوان ووادي حلفا، والذي سيعزز تكامل التجارة والنقل بين البلدين. • تطوير طرق معبر قسطل - أشكيت لتسريع حركة البضائع عبر الحدود. • تطوير معبر أرقين كمنفذ حدودي استراتيجي من خلال: - توسيع الساحة الجمركية وزيادة عدد المسارات المخصصة للشاحنات والمسافرين. - إدخال أنظمة رقمية حديثة لتسريع عمليات الشحن والتخليص الجمركي. - إنشاء مرافق لوجستية مساندة مثل مناطق التخزين المؤقت ومحطات الوزن والفحص الأمني. - ربط المعبر بمشروع السكك الحديدية أسوان - وادي حلفا، ما يجعله مركزاً محورياً ضمن ممر الإسكندرية - كيب تاون. - تطوير طريق توشكى - أرقين لتحسين كفاءة النقل البري وتسهيل الحركة بين السودان ومصر. - تطوير طرق معبر قسطل - أشكيت وأرقين لتسريع حركة البضائع وتعزيز القدرة الاستيعابية اليومية. • تعزيز قدرات ميناء بورسودان وتوسيع ساحاته لاستيعاب حجم التجارة المتزايد.	مصر
---	-----

	● تعزيز استخدام النقل النهري عبر نهر النيل من خلال تطوير أساطيل النقل النهري. ● موانئ مصر (سفاجا - بورسعيد) ستكون بوابة لتصدير السلع من وسط إفريقيا إلى أوروبا وآسيا. ● الربط مع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس يخلق سلسلة إمداد كاملة.
إريتريا	● تطوير شبكة الطرق البرية لتعزيز حركة البضائع بين البلدين. ● تطوير ميناء عصب لتوسيع قدرات الشحن البحري.
إثيوبيا	● مشروع السكك الحديدية: تم التخطيط لمشروع السكك الحديدية بين البلدين، ولكن لم يتم تنفيذه بالكامل بعد. ● تحسين الطرق البرية: تطوير الطرق التي تربط بين الخرطوم وأديس أبابا لتحسين كفاءة النقل بين البلدين. ● النقل النهري: زيادة استخدام النقل النهري عبر نهر النيل لتسهيل نقل البضائع الزراعية بشكل أكبر.
جنوب السودان	● خطوط أنابيب النفط: مشروع خطوط الأنابيب الذي ينقل النفط من جنوب السودان إلى ميناء بورتسودان. ● تطوير الطرق البرية: تم تحديد مشاريع لتوسيع وتحسين الطرق البرية بين البلدين، لكن الوضع الأمني في بعض المناطق قد يعطل التنفيذ. ● الموانئ: تطوير ميناء بورتسودان لاستيعاب النفط الخام وحركة البضائع الأخرى.
تشاد	● توسيع شبكة الطرق البرية: مشروع تطوير وتوسيع شبكة الطرق البرية لتحسين تدفق التجارة بين البلدين. ● تعزيز التعاون في مجال النقل البري: تعزيز المشاريع المشتركة في النقل البري عبر المعابر الحدودية. ● مشاريع النقل عبر الحدود: تكثيف التعاون لتحسين بنية الطرق وتشغيل محطات حدودية فعالة
جمهورية إفريقيا الوسطى	● تحسين شبكة الطرق البرية: تطوير الطرق بين البلدين وتحسين النقل البري. ● مساعدة جمهورية إفريقيا الوسطى في تحسين بنية النقل بما في ذلك تحسين الطرق وشبكات النقل المحلية.

5. التجارة الثنائية بين السودان ودول الجوار

تعكس التجارة الثنائية بين السودان ودول الجوار التنوع الاقتصادي لكل دولة. يبرز جدول (3) أهم المنتجات التي يتم تصديرها واستيرادها، ومن الجدول يتضح الدور الذي تلعبه السلع الزراعية والحيوانية في تعزيز التجارة الإقليمية. حيث تصدر السودان إلى جمهورية مصر العربية منتجات زراعية وحيوانية تشمل السمسم والكردي والصبغ العربي واللحوم، بالإضافة إلى الفول السوداني والذرة والقمح، بينما تستورد من مصر الآلات والمعدات الثقيلة والأدوية والسلع الصناعية ومواد البناء وكذلك المنتجات الغذائية المصنعة. أما إريتريا فتتمثل صادرات السودان إليها في المنتجات الزراعية مثل الذرة والفول السوداني، إلى جانب المواشي واللحوم، بينما تستورد منها المنتجات البحرية والمواد الاستهلاكية. وبالنسبة إلى إثيوبيا فتشمل الصادرات السودانية إليها المحاصيل الزراعية مثل السمسم والفول السوداني والذرة، بالإضافة إلى المنتجات الحيوانية كاللحوم، في حين تستورد السودان من إثيوبيا البن الإثيوبي والمنتجات الزراعية الأخرى والمواد الغذائية المصنعة.

وفيما يتعلق بالتبادل التجاري مع جنوب السودان فتصدر السودان إليه المنتجات الزراعية مثل الفواكه والحبوب إلى جانب المواد الصناعية والمنتجات المكررة، بينما تستورد السودان من جنوب السودان النفط الخام والسلع الأساسية مثل الأغذية. وعلى صعيد التجارة مع تشاد، تشمل صادرات السودان إليها المنتجات الزراعية مثل الفول السوداني والسمسم والفواكه، بالإضافة إلى المنتجات الحيوانية كاللحوم والجلود، بينما تستورد من تشاد المواد الغذائية والمنتجات الاستهلاكية والمواد الخام المستخدمة في الصناعات السودانية. أما جمهورية إفريقيا الوسطى، فتستورد من السودان المواد الزراعية، مثل الذرة والسمسم، إلى جانب المنتجات الحيوانية كالماشية واللحوم، بينما تصدر إليها المنتجات الاستهلاكية والمواد الخام، مما يعكس أهمية التجارة بين السودان ودول الجوار في دعم الاقتصاد الإقليمي.

جدول (3): السلع المصدرة والمستوردة بين السودان ودول الجوار

سلع المستوردة	السلع المصدرة	دول الجوار
• الآلات والمعدات الثقيلة والأدوية والسلع الصناعية. • مواد البناء والمنتجات الغذائية المصنعة.	• السمسم، الكركديه، الصمغ العربي، واللحوم. • المواد الزراعية مثل الفول السوداني والذرة والقمح.	مصر
• المنتجات البحرية والمواد الاستهلاكية.	• المنتجات الزراعية مثل الذرة والفول السوداني. • المواشي واللحوم.	إريتريا
• البن الإثيوبي والمنتجات الزراعية الأخرى. • المواد الغذائية المصنعة.	• محاصيل زراعية مثل السمسم والفول السوداني والذرة. • المنتجات الحيوانية مثل اللحوم.	إثيوبيا
• النفط الخام والسلع الأساسية مثل الأغذية.	• المنتجات الزراعية مثل الفواكه والحبوب. • المواد الصناعية والمنتجات المكررة.	جنوب السودان
• المواد الغذائية والمنتجات الاستهلاكية. • المواد الخام المستخدمة في الصناعات السودانية.	• المنتجات الزراعية مثل الفول السوداني والسمسم والفواكه. • المنتجات الحيوانية مثل اللحوم والجلود.	تشاد
• المنتجات الاستهلاكية والمواد الخام.	• المواد الزراعية مثل الذرة والسمسم. • المنتجات الحيوانية مثل الماشية واللحوم.	جمهورية إفريقيا الوسطى

6. مؤشرات الأداء اللوجستي لدول الجوار

وفقًا لهدف الدراسة المتمثل في اختيار إحدى دول الجوار لجمهورية السودان لإقامة منطقة لوجستية، فقد تم استخدام معايير محددة من بينها مؤشر الأداء اللوجستي (Logistics Performance Index _ LPI) لكل دولة، لتقييم كفاءة وفعالية الأنشطة اللوجستية في سلسلة التوريد. حيث يعتبر هذا المؤشر أداة قياس تفاعلية لمساعدة البلدان على تحديد التحديات والفرص في مجال الخدمات اللوجستية، وتحديد فرص تحسين أدائها. وفيما يلي نستعرض مؤشر الأداء اللوجستي لكل دولة من دول الجوار:

1.6 مؤشر الأداء اللوجستي لجمهورية مصر العربية

وفقًا لمؤشرات الأداء اللوجستي لعام 2023 الصادر عن البنك الدولي، حققت جمهورية مصر العربية تقدمًا كبيرًا في ترتيبها، حيث تقدمت 10 مراكز لتصل إلى المرتبة 57 عالميًا، مقارنةً بالمركز 67 وفقًا لأخر تصنيف عام 2018. حيث حصلت مصر على درجة 3.1 من 5 في المؤشر العام لعام 2023، مقارنةً بـ 2.82 في عام 2018. وعلى المستوى الإقليمي احتلت مصر المرتبة السابعة عربيًا والثالثة أفريقيًا في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2023.

2.6 مؤشر الأداء اللوجستي لإريتريا

لم تدرج إريتريا في تقرير عام 2023 ضمن قائمة الدول المشمولة في التصنيف، مما يشير إلى نقص البيانات الحديثة المتاحة حول أدائها اللوجستي. ولكن وفقًا لتقرير مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018 حصلت على درجة 2.09 في المؤشر العام. هذا التصنيف يضع إريتريا ضمن الدول ذات الأداء اللوجستي الضعيف، ويعكس التحديات الكبيرة التي تواجهها في البنية التحتية للنقل وإجراءات الجمارك وكفاءة الخدمات اللوجستية.

3.6 مؤشر الأداء اللوجستي لجنوب السودان

بالنسبة إلى جنوب السودان كإحدى الدول النامية ذات الخصوصية التنموية، فإنها تعمل على تعزيز قدراتها اللوجستية في ظل ظروف تتطلب مجهودات متواصلة. ورغم عدم توفر مؤشر رسمي خاص بها حتى الآن، إلا أن تقييوماتها في هذا المجال تعكس وجود فرص كبيرة للتحسين، وذلك نتيجة لحوامل مثل:

- الحاجة إلى تطوير البنية التحتية: وتشمل تعزيز شبكة الطرق والمرافق الأساسية للنقل والشحن.
- الظروف التشغيلية الخاصة: والتي تتطلب حلولاً مبتكرة لضمان استمرارية الخدمات اللوجستية بكفاءة.
- تطوير الأنظمة الجمركية: بما يدعم تسهيل حركة التجارة وتنمية القدرات المؤسسية في إدارة الحدود.

4.6 مؤشر الأداء اللوجستي لتشاد

لم تدرج تشاد في تقرير عام 2023 ضمن قائمة الدول المشمولة في التصنيف، مما يشير إلى نقص البيانات الحديثة المتاحة حول أدائها اللوجستي. ولكن وفقاً لتقرير مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2018 حصلت تشاد على درجة 2.42 في هذا المؤشر، ويشير هذا التصنيف إلى وجود تحديات في البنية التحتية اللوجستية مثل كفاءة الجمارك وجودة البنية التحتية المتعلقة بالنقل وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.

5.6 مؤشر الأداء اللوجستي لإثيوبيا

وفقاً لمؤشر الأداء اللوجستي لعام 2016 الصادر عن البنك الدولي سجلت إثيوبيا درجة 2.38، مما يعكس أداءً منخفضاً إلى متوسط في كفاءة الخدمات اللوجستية. هذا التقييم يظهر أن البلاد تواجه تحديات ملموسة في مجالات مثل البنية التحتية للنقل والكفاءة الجمركية وتتبع الشحنات وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية. ورغم الجهود الحكومية لتحسين قطاع النقل والربط الإقليمي، لا تزال المنظومة اللوجستية بحاجة إلى إصلاحات هيكلية لرفع مستوى الكفاءة وتسهيل التجارة عبر الحدود. وتجدر الإشارة إلى أن إثيوبيا لم تكن مدرجة في تقارير المؤشر بعد عام 2016.

6.6 مؤشر الأداء اللوجستي لإفريقيا الوسطى

وفقاً لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية لعام 2023، حصلت جمهورية إفريقيا الوسطى على درجة 2.50. تظهر هذه الدرجة أن جمهورية إفريقيا الوسطى تواجه تحديات كبيرة في قطاع الخدمات اللوجستية، مما يؤثر على كفاءة التجارة وسلاسل الإمداد. وعليه فيقدم جدول (4) نظرة مختصرة على العوامل التي تؤثر على كفاءة النقل والتجارة لدول الجوار، بما في ذلك الموقع الجغرافي والبنية التحتية والتكنولوجيا والتكلفة. حيث يبرز الجدول الحاجة إلى تحسين الكفاءة والاستدامة اللوجستية من خلال تبني تقنيات حديثة وتوسيع البنية التحتية، مما يساهم في تعزيز التجارة بين السودان ودول الجوار بشكل مستدام. وملحق (2) يوضح النقاط التفصيلية عن محتوى جدول (4) لتوضيح الجوانب المختلفة بمزيد من الشرح والتفصيل.

جدول (4): العوامل التي تؤثر على كفاءة النقل والتجارة بين السودان ودول الجوار

الدولة	الموقع الجغرافي	البنية التحتية	التكنولوجيا	التكلفة	القدرة الاستيعابية	الكفاءة اللوجستية	الاستدامة
مصر	موقع استراتيجي يربط بين شمال وجنوب إفريقيا، مع نقاط حدودية نشطة مثل أرفين.	جهود مستمرة لتطوير السكك الحديدية وتوسيع شبكة الطرق، مع تحديثات في الموانئ.	تطبيق مزايا الأنظمة الحديثة والرقمنة لتيسير الإجراءات الجمركية.	يتم العمل على تحسين تكاليف النقل، مع تعزيز دور النقل النهري كخيار فعال.	توسعة وتحديث الموانئ والطرق جارية لتلبية نمو الحركة التجارية.	كفاءة متقدمة نسبياً، مع خطط لتعزيز تكامل وسائل النقل.	تعزيز النقل النهري كخيار صديق للبيئة.
إريتريا	موقع بحري متميز على البحر الأحمر يساهم في دعم النقل البحري الإقليمي.	توسع تدريجي في شبكات الطرق وتطوير مرافق الموانئ مثل ميناء عصب.	استخدام مزايا للتقنيات الحديثة في الموانئ، مع توجه نحو تطبيق أنظمة التتبع.	التركيز على تعزيز كفاءة النقل وتحسين تكلفته عبر حلول مبتكرة.	تطوير القدرات التشغيلية للموانئ ضمن خطط النمو المستقبلية.	هناك توجه لتطوير التكامل بين وسائل النقل المختلفة.	الاستثمار في النقل البحري يدعم الاستدامة البيئية.
إثيوبيا	شريك تجاري مهم يدعم الحركة الاقتصادية مع الدول المجاورة.	مشاريع تطوير واسعة في مجال الطرق والسكك الحديدية، وتعزيز الربط مع الموانئ.	تقدم في تبني حلول تقنية لتسهيل العمليات الجمركية وتتببع الشحنات.	تحسين البنية التحتية يساهم في تعزيز الكفاءة وتقليل التكاليف على المدى الطويل.	خطط تطوير شاملة لتحسين استيعاب تدفقات التجارة.	كفاءة متنامية مع إمكانات كبيرة في النقل متعدد الوسائط.	تعزيز النقل المستدام يمثل أولوية مستقبلية.
جنوب السودان	نهر النيل الأبيض يمثل محوراً مهماً لدعم الربط التجاري والطاقة.	برامج تطوير البنية التحتية تشمل الطرق والسكك الحديدية والمرافق الحيوية.	اعتماد مزايا على أنظمة حديثة لإدارة الشحن وتتببع المنتجات.	خطوط الأنابيب توفر حلولاً فعالة وتتطلب استثمارات استراتيجية لدعم النمو.	هناك جهود لتحسين سعة شبكات النقل النهري والبري بما يواكب متطلبات التجارة.	أداء متميز في قطاعات محددة مع فرص كبيرة للتوسع في مجالات أخرى.	تبني الحلول المستدامة في الطاقة والنقل يمثل توجهاً وطنياً.
تشاد	حلقة وصل بين غرب ووسط إفريقيا، مما يبرز فرص التكامل الاقتصادي.	تطوير مستمر لشبكات الطرق وتحسين الربط الإقليمي.	اعتماد تدريجي على التكنولوجيا الحديثة لدعم قطاعي النقل والجمارك.	مبادرات لتطوير البنية التحتية تساهم في تحسين الكفاءة وتقليل التكاليف.	تحديث المعايير الحدودية يجري لتعزيز الحركة التجارية.	التعاون الإقليمي يساهم في رفع كفاءة الأداء اللوجستي.	الاستثمار في تقنيات النقل يدعم التوجهات البيئية.
جمهورية إفريقيا الوسطى	موقع استراتيجي يربط السودان بوسط إفريقيا.	جهود متواصلة لتحسين البنية التحتية.	التوجه نحو تبني تقنيات حديثة لتحسين.	دعم البنية التحتية يعزز من تسهيل.	خطط لزيادة القدرة الاستيعابية تواكب تطور.	تحسين الخدمات اللوجستية يعزز الاندماج.	تبني مبادئ الاستدامة في التخطيط اللوجستي.

ويُدعم التعاون الإقليمي.	لتعزيز الربط اللوجستي الشفقال.	الكفاءة التشغيلية.	حركة التجارة والنقل.	الحركة التجارية.	الاقتصادي الإقليمي.	يشكل أولوية.
--------------------------	--------------------------------	--------------------	----------------------	------------------	---------------------	--------------

٧. **الاستقرار السياسي والاقتصادي بين السودان ودول الجوار ودوره في زيادة التبادل التجاري فيما بينهم**

يعد الاستقرار السياسي والاقتصادي أحد الركائز الأساسية لتعزيز التنمية المستدامة والتكامل الإقليمي بين السودان ودول الجوار. فوجود بيئة مستقرة يساهم في تحسين مناخ الأعمال وتسهيل حركة النقل والتجارة، مما يعزز من العلاقات الثنائية ويدعم تنفيذ المشروعات المشتركة بكفاءة وفاعلية. ومن جهة أخرى يسهم الاستقرار الاقتصادي في تعزيز ثقة المستثمرين وتوجيه رؤوس الأموال نحو تطوير البنية التحتية مما يرفع كفاءة شبكات النقل ويعزز الكفاءة التشغيلية. وتشير الدراسات إلى أن فترات التحديات السياسية يمكن أن تؤثر على معدلات التنمية وتحد من القدرة على استغلال الإمكانيات الاقتصادية بشكل كامل، لذلك فإن توجيه الجهود نحو دعم الاستقرار يعد خطوة استراتيجية لتحقيق أهداف النمو الشامل.

رغم التباين في الظروف بين دول المنطقة إلا أن هناك فرصاً كبيرة لتعزيز التنسيق والتعاون في مجالات الأمن والإدارة الجمركية وتبادل الخبرات مما يساهم في بناء بيئة إقليمية داعمة للتكامل. ويبين جدول (5) العوامل التي تساهم في دعم بيئة الاستقرار في كل دولة، متضمناً عناصر مثل المناطق الأكثر استقراراً والأطر التشريعية والكفاءات البشرية وجهود مكافحة الأنشطة غير المشروعة. كما يظهر أهمية العلاقات الثنائية، ويبرز كذلك فرص تطوير التعاون من خلال برامج تدريب وتطوير القدرات وتحديث التشريعات الجمركية وتحسين بيئة العمل المشترك. وهذه الجهود جميعها تدعم التوجه نحو تحقيق تنمية متوازنة ومستدامة في الإقليم.

جدول (5): عوامل دعم بيئة الاستقرار بين السودان ودول الجوار

دول الجوار	المناطق المستقرة	القوانين والتشريعات	الأيدي العاملة	تعزيز الأمن ومكافحة الفساد
مصر	العلاقات السياسية بين السودان ومصر تتسم بالاستقرار العام، مما يوفر مناخاً ملائماً للتعاون التجاري.	التعاون الجمركي بين البلدين يعزز سهولة الإجراءات اللوجستية والتجارية.	توافر قوة عاملة مدربة مع فرص لتوسيع التدريب المتخصص في مجال الخدمات اللوجستية.	يوجد تنسيق أمني مشترك لمكافحة التهريب وتعزيز أمن الحدود.
إريتريا	تشهد الحدود بين السودان وإريتريا حالة من الاستقرار، مع تطلعات لتعزيز التعاون الحدودي.	يجري تطوير التعاون التشريعي والجمركي بما يعزز كفاءة حركة التجارة.	تتوافر إمكانيات لتطوير الكفاءات البشرية من خلال برامج تدريبية مخصصة في قطاع النقل.	هناك تعاون متنام لتحسين الأمن ومواجهة الأنشطة غير المشروعة عبر الحدود.
إثيوبيا	هناك جهود متبادلة لتعزيز الاستقرار في المناطق الحدودية ودعم استمرارية التجارة.	العمل جارٍ على موازنة الأطر التشريعية في قطاعي التجارة والنقل لتحقيق مزيد من الانساقية.	تتوفر كوادر بشرية في السودان مع إمكانية بناء قدرات إضافية عبر التدريب المتخصص في النقل واللوجستيات.	هناك مبادرات أمنية مشتركة لتعزيز الأمن الحدودي ودعم مكافحة الأنشطة غير القانونية.
جنوب السودان	بعد نهر النيل الأبيض محوذاً مهماً للتواصل	هناك جهود لتطوير الأطر القانونية بما يعزز التجارة	ينظر إلى تنمية القدرات البشرية كأولوية لتعزيز	يجري التنسيق الأمني بشكل مستمر لتحسين

	والتكامل الاقتصادي، وتبذل جهود لتعزيز الاستقرار في المناطق المحيطة.	في القطاعات الحيوية مثل النقل والنقل.	كفاءة القطاع اللوجستي في كلا البلدين.	إدارة الحدود وتعزيز الاستقرار.
تشاد	تشهد الحدود بين السودان وتشاد تعاوناً مستمراً لتعزيز الأمن والتكامل الاقتصادي الإقليمي.	هناك فرص لتعزيز التنسيق التشريعي بين البلدين لدعم التجارة عبر المعابر.	يمثل تطوير القدرات البشرية فرصة لتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية.	التعاون الإقليمي في المجال الأمني يُعد عاملاً مهماً في دعم الاستقرار وتيسير حركة التجارة.
جمهورية إفريقيا الوسطى	هناك جهود لتعزيز الاستقرار في المناطق الحدودية بما يساهم في خلق بيئة داعمة للتعاون الاقتصادي.	التنسيق القانوني المتبادل يشكل أساساً مهماً لتيسير حركة التجارة والنقل بين البلدين.	هناك إمكانات كبيرة لتطوير المهارات الفنية واللوجستية بما يعزز الاندماج الإقليمي.	تركز الجهود الإقليمية والدولية على تحسين البيئة الأمنية، مما يدعم فرص الاستثمار والتعاون التجاري.

8. التحليل الكمي لاختيار الدولة المثلى لإنشاء منطقة لوجستية حدودية

1.8 المنهجية المعتمدة MCDA

لتقييم الموقع الأمثل للمنطقة اللوجستية سيتم استخدام أسلوب MCDA باعتباره المنهج الأكثر ملاءمة لتقييم واختيار الدولة المثلى لإقامة منطقة لوجستية حدودية تخدم السودان، وذلك لعدة أسباب علمية ومنهجية، أبرزها ما يلي:

- الطبيعة المعقدة ومتعددة الأبعاد لموضوع الدراسة: حيث يرتبط اختيار موقع لوجستي إقليمي بعوامل مترابطة تشمل البنية التحتية والاستقرار السياسي ومؤشرات الأداء اللوجستي والموقع الجغرافي والتكلفة. لذلك فإن MCDA يسمح بتحليل هذه المعايير المتعددة في آن واحد ودمجها ضمن نموذج شامل يساعد في اتخاذ القرار بصورة موضوعية ومتوازنة.
- المرونة في تخصيص الأوزان وتحديد الأولويات: يتيح هذا المنهج تحديد أهمية كل معيار وفقاً لسياق الدراسة وأهدافها الاستراتيجية، بما يضمن مواءمة النموذج مع الأولويات الوطنية والإقليمية للسودان.
- الشفافية والمنهجية القابلة للتكرار: يوفر MCDA إطاراً شفافاً يساعد صناع القرار والباحثين على تتبع آلية الاختيار بوضوح، كما يسهل تكرار التحليل عند توفر بيانات محدثة أو تغيرات في الأولويات السياسية والاقتصادية.

وقد تم اتباع نهج مشابه في دراسات منشورة في الأدبيات العلمية، على سبيل المثال قدم Saaty (2008) نموذجاً تطبيقياً لتحليل القرارات متعددة المعايير باستخدام أسلوب "التحليل الهرمي (Analytic Hierarchy Process _ AHP)"، والذي يعتبر أحد أدوات MCDA الشائعة في تقييم المشروعات الاستراتيجية. بينما قدم Macharis and Bernardini (2015) استعراض لاستخدام MCDA على نطاق واسع لتقييم مشروعات النقل والبنية التحتية، مؤكداً على فعاليته في دعم القرارات المتعلقة بالتخطيط الإقليمي وربط الدول عبر محاور النقل.

بناءً على ما تقدم يعد اختيار منهج MCDA خطوة علمية راسخة تدعم مصداقية التحليل وتعزز من قدرة التقرير على تقديم توصيات استراتيجية قابلة للتنفيذ ومرتكزة على بيانات كمية موضوعية. وذلك عبر دمج ستة معايير رئيسية بأوزانها بناءً على الدراسات السابقة كما هو موضح في جدول (6).

جدول (6): توزيع الأوزان النسبية لمعايير التحليل

المعيار	الوزن (%)	مصدر التقييم	أسباب اختيار المعيار
طول الحدود المشتركة	15%	البيانات الجغرافية	يعد طول الحدود المشتركة عاملاً تمهيدياً مهماً لخلق فرص متعددة للربط الحدودي، لكن تأثيره يتضاءل إذا لم يصاحبه بنية تحتية لوجستية (Macharis & Bernardini, 2015).
كفاءة شبكات النقل	20%	تحليل شبكات النقل	يمثل عامل النجاح الرئيسي في مشاريع المراكز اللوجستية؛ إذ يعد توفر البنية التحتية الجيدة أحد محددات التقييم الأساسية في أدبيات تحليل المشاريع (Saaty, 2008; Macharis & Bernardini, 2015).
مؤشر الأداء اللوجستي LPI	15%	تقارير البنك الدولي	يمثل LPI أداة مرجعية شاملة لقياس كفاءة الخدمات اللوجستية (الجمارك، البنية التحتية، الشحنات، التتبع). وتوصي أدبيات التخطيط باستخدام هذا المؤشر ضمن أدوات تقييم جاهزية الدول للمشاريع اللوجستية (World Bank, 2023; Hummels & Schaur, 2013).
الاستقرار السياسي والأمني	15%	تحليل السياسات والمخاطر الحدودية	يؤثر بشكل مباشر على استدامة البنية التحتية اللوجستية. تظهر دراسات حالة أفريقية أن غياب الاستقرار يعطل فعالية المناطق الحرة والمراكز الحدودية (UNECA, 2024; Macharis & Bernardini, 2015).
الإمكانات التجارية	20%	تحليل حجم التبادل التجاري	يعد من أهم محددات الجدوى الاقتصادية لأي مشروع لوجستي، حيث يرتبط العائد التجاري بحجم الطلب الإقليمي. وأكدت تقارير البنك الدولي وUNCTAD 2022 أن التجارة الثنائية تمثل مرآة لحجم الطلب على الخدمات اللوجستية.
إمكانية التطوير المستقبلي	15%	تحليل التحديات والفرص	يعكس هذا المعيار مدى قابلية الموقع للنمو وتوسيع الطاقة الاستيعابية. دراسات متعددة أكدت أهمية المرونة المستقبلية في مشاريع النقل (Rodrigue, 2020; OECD, 2019).

2.8 نتائج التحليل الكمي

ثم تطبق هذه المنهجية على الدول الست المجاورة، باستخدام مقياس من 1 إلى 5 (حيث 5 = أداء ممتاز، و1 = أداء ضعيف). جدول (7) يوضح التقييم الكمي للدول المجاورة للسودان باستخدام تحليل MCDA لاختيار الموقع الأمثل لإقامة منطقة لوجستية حدودية. كما يوضح ملحق (3) خطوات التقييم الكمي للمعايير المستخدمة في تحليل MCDA لاختيار موقع المنطقة اللوجستية.

جدول (7): نتائج تحليل MCDA

الدولة	الحدود المشتركة	كفاءة النقل	LPI	الاستقرار	التجارة	فرص التطوير	المجموع النهائي
مصر	5	5	4	5	5	4	4.75
جنوب السودان	4	3	2	2	4	4	3.15
جمهورية إفريقيا الوسطى	2	2	2	2	2	5	2.35
تشاد	4	2	2	3	3	3	2.75
إثيوبيا	3	3	3	2	4	3	3.05

1.70	2	1	2	1	1	3	إريتريا
------	---	---	---	---	---	---	---------

وعليه فأظهرت نتائج التحليل الكمي أن جمهورية مصر العربية هي الأعلى تقييماً بين الدول المجاورة للسودان كأفضل خيار لإنشاء المنطقة اللوجستية الحدودية وذلك بوزن نسبي 4.75. كما أن جنوب السودان تمثل الخيار التالي من حيث الأولوية بوزن نسبي 3.15.

9. الدراسة البيئية التحليلية SWOT لاختيار الموقع المثالي لإقامة منطقة لوجستية تخدم السودان

بعد تنفيذ منهجية التحليل الكمي MCDA لتحديد الدولة الأكثر ملاءمة لإنشاء منطقة لوجستية حدودية مع السودان، تم التوصل إلى أن جمهورية مصر العربية هي الخيار الأمثل من الناحية الرقمية. وقد أظهرت نتائج MCDA أن جنوب السودان تمثل الخيار التالي من حيث الأولوية، وهو ما استدعى التوسع في التحليل النوعي باستخدام إطار SWOT لاستكمال التقييم بشكل متكامل.

ويعد تحليل SWOT أداة فعالة لتقييم العلاقات الاقتصادية واللوجستية بين السودان ودول الجوار، من خلال إبراز العوامل المؤثرة على التعاون الإقليمي وتحديد القدرات والإمكانات الكامنة. حيث من أبرز نقاط القوة التي يمكن البناء عليها الموقع الجغرافي المتميز للسودان الذي يشكل حلقة وصل مهمة بين إفريقيا والدول العربية، إلى جانب إمكانيات الربط النهري وخطوط الأنابيب والحدود الممتدة مع عدد من الدول الحيوية.

ويكشف التحليل عن نقاط ضعف مثل محدودية البنية التحتية الحدودية، وقصور شبكات النقل في بعض الدول المجاورة، إضافة إلى ضعف التنسيق المؤسسي والجمركي في بعض المعابر. كما يستعرض التحليل عدداً من الفرص الواعدة مثل تطوير مشاريع الربط السككي والنهري، والتوسع في استخدام الحلول الرقمية والتكنولوجية الحديثة لتحسين كفاءة الخدمات اللوجستية. أما التحديات، فتتمثل في التحديات الأمنية والسياسية ببعض الدول الحدودية، مثل النزاعات في جنوب السودان والتقلبات في إفريقيا الوسطى، إضافة إلى هشاشة البنية المؤسسية في دول مثل إريتريا وليبيا.

ويقدم جدول (6) تحليلاً مقارناً متوازناً لنقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات لكل دولة، مستنداً إلى نتائج تقييم MCDA وتحليل البيانات القطاعية والنقلية. يعد هذا التحليل أداة استراتيجية مهمة لصناع القرار في توجيه السياسات التنموية واللوجستية نحو بناء شراكات فعالة وتحقيق تكامل إقليمي مستدام.

جدول (6): التحليل البيئي SWOT بين السودان ودول الجوار

الدولة	نقاط القوة	نقاط الضعف	الفرص	التهديدات
مصر	• أطول حدود نشطة مع السودان ومعبر "أرقين" المجهز نسبياً. • شبكة نقل متكاملة (بري، بحري، نهري، جوي).	• تكديس المعابر البرية في أوقات الذروة. • نقص الرقمنة في بعض الخدمات الجمركية الحدودية.	• مشروع الربط السككي بين أسوان ووادي حلفا. • تطوير منطقة لوجستية في أرقين.	• التوترات الإقليمية قد تؤثر مؤقتاً على انسيابية التجارة.

			• مؤشر أداء لوجستي متقدم (LPI = 3.1).	
جنوب السودان	• تصدير النفط عبر السودان يعزز الترابط الاقتصادي. • نهر النيل الأبيض يوفر مسارا للنقل النهري.	• بنية تحتية ضعيفة في الطرق والمطارات. • ضعف التأمين على المعابر الحدودية.	• تطوير معابر معتمدة مثل "الجبيلين - الرنك". • توسيع الربط السككي مع بورتسودان.	• استمرار النزاعات الداخلية يعيق الاستثمارات اللوجستية.
جمهورية إفريقيا الوسطى	• موقع استراتيجي للوصول إلى وسط إفريقيا. • اهتمام دولي متزايد بالربط عبر السودان.	• أقصر حدود مع السودان. • انعدام النقل السككي أو النهري المباشر.	• إنشاء منطقة لوجستية عبر إقليم دارفور. • تمويل دولي محتمل للبنية التحتية.	• النزاعات المسلحة تؤثر على استقرار التجارة.
تشاد	• حدود طويلة وموقع استراتيجي نحو غرب إفريقيا. • تجارة زراعية وحيوانية نشطة.	• طرق غير ممهدة وبنية تحتية ضعيفة. • لا يوجد ربط سككي مباشر.	• تطوير الطرق والمعابر مثل معبر الجنيينة - أدري. • تحسين الكفاءة من خلال التقنيات الحديثة.	• النزاعات القبلية الحدودية.
إثيوبيا	• تبادل تجاري نشط في المنتجات الزراعية والبن. • وجود مبادرات سككية طويلة المدى.	• توترات سياسية في مناطق الفشة. • غياب النقل النهري.	• مشروع ربط سككي مع ميناء بورتسودان. • تطوير إدارة الجمارك والتقنيات اللوجستية.	• النزاعات الحدودية تعوق تنفيذ المشاريع.
إريتريا	• ميناء عصب يمثل منفذا بحريًا واعدًا. • موقع مميز على البحر الأحمر.	• لا يوجد نقل سككي ، وضعف الطرق الداخلية. • موانئ غير مجهزة بالأنظمة الرقمية.	• تطوير البنية التحتية لميناء عصب. • تعزيز الربط البري مع شرق السودان.	• توتر سياسي داخلي وتحديات إقليمية مستمرة.

يتبين من تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات لدول الجوار بجدول (6) التالي:

- **جمهورية مصر العربية:** تعد مصر الدولة الأكثر جاهزية فنياً لإنشاء مركز لوجستي بفضل بنيتها التحتية المتقدمة، وشبكاتها المتكاملة من السكك الحديدية، الطرق، والموانئ، إلى جانب معبر أرقين الفعال الذي يربط السودان بشبكة النقل القارية (الإسكندرية - كيب تاون). وعليه فإن تطوير هذا المعبر ليصبح منطقة لوجستية متكاملة سينعكس بشكل كبير على تنمية هذه المنطقة الحدودية.
- **جنوب السودان:** تحتل موقعاً متقدماً نظراً لطول الحدود المشتركة، ووجود روابط لقل لفظي ونهري استراتيجية. كما أن اعتماد جنوب السودان على السودان لتصدير النفط يفتح فرصاً حيوية لتطوير منطقة لوجستية متكاملة. ومع ذلك، فإن الاستقرار الأمني الهش وضعف البنية التحتية في بعض المناطق تتطلب استثمارات كبيرة لتفعيل هذا الخيار بفعالية.
- **جمهورية إفريقيا الوسطى:** رغم قصر الحدود المشتركة، إلا أن موقعها الجغرافي في قلب القارة الإفريقية يجعلها خياراً استراتيجياً عالي القيمة على المدى المتوسط والطويل. إذ تعد بوابة محتملة للأسواق غير الساحلية في وسط إفريقيا، ويمكن ربطها برياً عبر ولايات دارفور. كما أن التوجه الحكومي لتحديث البنية التحتية الرقمية يعزز من فرصها لتكون نقطة عبور لوجستية رئيسية تخدم صادرات وواردات السودان غرباً.

• **تشاهد:** تتميز بعلاقات تجارية مستقرة نسبيًا وحدود طويلة (1360 كم)، وتعد جسرًا استراتيجيًا نحو أسواق غرب إفريقيا. كما توفر المعابر الحدودية مثل معبر "أدري - العنينة" نقطة اتصال مهمة. ومع ذلك، تظل كفاءة النقل والبنية التحتية ضعيفة، ما يتطلب استثمارات لرفع جاهزيتها كموقع لوجستي.

• **إثيوبيا:** تتمتع بإمكانات اقتصادية قوية في قطاعي الزراعة والتجارة الحدودية، إلى جانب علاقات طاقة وتكامل مائي مع السودان. ومع ذلك، فإن النزاعات الحدودية وتحديات الاستقرار السياسي، إضافة إلى عدم اكتمال شبكات النقل السككي، تحدّ من جاهزيتها الفعلية جاليًا.

• **إريتريا:** تملك منفذًا بحريًا واعدًا عبر ميناء عصب، مما يمنحها أهمية في الربط البحري الإقليمي، إلا أن محدودية البنية التحتية البرية، وغياب السكك الحديدية، وضعف النقل متعدد الوسائط، تحدّ من قدرتها على تأدية دور فاعل كمركز لوجستي فعال في الوقت الراهن.

10. محددات إنشاء منطقة لوجستية على الحدود السودانية

يتم التعاون مع جهة تمويل متخصصة لإجراء دراسة تفصيلية شاملة للمنطقة اللوجستية على الحدود السودانية، حيث تركز الدراسة على تحليل الجوانب الاقتصادية، البيئية، التسويقية، الهندسية، التكنولوجية، القانونية، والتشريعية، وذلك على النحو التالي:

• **المرحلة (1) سياق المشروع وتقييم القدرات:** تشمل هذه المهمة تحليل القدرات الحالية المتاحة وتقييم البنية التحتية القائمة على الحدود بين السودان ودولة جنوب السودان ويتم ذلك من خلال توصيف البنية التحتية الحالية وتحديد الاحتياجات اللازمة لتطويرها بما يعزل كفاءة الأنشطة اللوجستية.

• **المرحلة (2) تحليل السوق والطلب:** تهدف هذه المرحلة إلى دراسة سوق خدمات النقل والخدمات اللوجستية لفهم التعريفات المرتبطة بأنشطة التخزين والتوزيع والخدمات المساندة. كما تسعى إلى تقديم رؤية شاملة حول فرص التطوير المستقبلي وتحديد العوامل المؤثرة على مدى استغلال هذه المنطقة.

• **المرحلة (3) تطوير مخطط للمنطقة اللوجستية:** تشمل هذه المهمة تقييم الإمكانيات المتاحة لتوسيع وتطوير الأنشطة اللوجستية، وتحديد المجالات التي يمكن من خلالها تحسين وتكثيف عمليات النقل والتوزيع لتحقيق أقصى كفاءة ممكنة لتلك المنطقة.

• **المرحلة (4) تصميم المنطقة اللوجستية:** تتضمن هذه المرحلة إجراء دراسة شاملة لموقع المشروع من خلال المسح الميداني وتحليل الخيارات المتاحة لتخطيط الموقع، كما تشمل وضع تصاميم بديلة تضمن تحقيق الاستغلال الأمثل للمساحة والبنية التحتية.

- المرحلة (5) دراسة الأثر البيئي والاجتماعي: وتهدف هذه المرحلة إلى تحليل التأثيرات البيئية والاجتماعية المحتملة للمشروع، بما في ذلك تقييم المخاطر البيئية الناجمة عن العوامل الطبيعية ووضع إجراءات للحد من تأثيراتها السلبية.
 - المرحلة (6) الإطار المؤسسي والإجراءات المطلوبة: تركز هذه المهمة على تحليل البيئة القانونية والمؤسسية المرتبطة بالمشروع حيث تشمل تحديد عوامل النجاح الرئيسية، بالإضافة إلى تحديد الجهات الحكومية ذات الصلة التي يمكن أن تسهم في تسهيل عمليات التنفيذ.
 - المرحلة (7) الربحية الاقتصادية والمالية: تهدف هذه المرحلة إلى تقييم متطلبات الاستثمار وتقدير تكاليف التشغيل من خلال تحليل ثلاثة سيناريوهات محتملة (النمو الاقتصادي، الاستقرار، الركود)، وذلك لضمان جدوى المشروع الاقتصادية والمالية.
 - المرحلة (8) تطوير تكنولوجيا المعلومات: تركز هذه المرحلة على اكتشاف وتبني تقنيات حديثة لتحسين الكفاءة التشغيلية للمنطقة اللوجستية المقترحة، بما في ذلك تطبيقات ذكية وأنظمة تتبع ومراقبة العمليات اللوجستية في الوقت الفعلي.
- كما يجب أن تشمل الدراسة تقييم جميع العوامل المؤثرة في تنفيذ المشروع بطريقة دقيقة وموضوعية، بحيث يتم بناء منطقة لوجستية متكاملة تتلزم بالمعايير الحديثة، وتلبي احتياجات السوقين المحلي والإقليمي. وبشكل عام تتمثل المحددات الأساسية لإنشاء المناطق اللوجستية في توافر مجموعة من العناصر والتي من شأنها وضع الإطار الأمثل والفعال لتطوير تلك المناطق، وهي كالتالي:
- مرافق التخزين: حيث يتطلب إنشاء المناطق اللوجستية إنشاء مستودعات متطورة لتخزين المواد الخام والمنتجات النهائية، بالإضافة إلى مستودعات مخصصة للمواد القابلة للتلف مثل الأغذية والأدوية، حيث يجب وأن تصمم هذه المرافق وفقاً لأعلى معايير الجودة لضمان سلامة وحفظ المنتجات بكفاءة.
 - أنظمة الإدارة الحديثة: حيث يجب تبنى المنطقة نظام إدارة المستودعات الذي يمكن من تتبع حركة المخزون بدقة وكفاءة. كما سيتم تطبيق أنظمة لمراقبة الجودة بهدف ضمان سلامة السلع والالتزام بمعايير الجودة طوال مراحل التداول.
 - البنية التحتية: لابد من تجهيز المنطقة بمنصات شحن وتفريغ متعددة ومناطق مناولة حديثة، مدعومة بمعدات متطورة تسهم في تحسين كفاءة العمليات اللوجستية وتعزيز قدرات التحميل والتفريغ.
 - خدمات النقل: العمل على تطوير شبكة متكاملة تشمل جميع وسائل النقل المتاحة، مع توفير خدمات الشحن الدولي والإقليمي لتسهيل حركة السلع وتسريع وصولها إلى الأسواق المستهدفة.

• الأمن والسلامة: يجب وأن تزود المنطقة بالنظمة حماية متقدمة ضد الجرائم والسرقة، مع وجود نظم مراقبة إلكترونية تعمل على مدار الساعة لضمان أعلى مستويات الأمان للمخزون والبنية التحتية.

• التقنيات الحديثة: يجب تبني المنطقة لتقنيات رقمية مبتكرة تشمل التطبيقات الذكية لتحسين الكفاءة التشغيلية، بالإضافة إلى تقنيات تتبع الشحنات في الوقت الفعلي لضمان دقة العمليات وشفافية النقل والتوزيع.

تمثل هذه المراحل تصوّرًا عامًا، على أن يتم في المرحلة الثانية من المشروع تحديد المراحل بشكل أكثر تخصيصًا بما يتناسب مع خصوصية كل موقع وتوافقًا مع متطلباته الفعلية.

1.1. التوصيات

استنادًا إلى نتائج التقييم الكمي (MCDA) والتحليل البيئي باستخدام إطار عمل SWOT، توصي الدراسة بما يلي:

1. اقتراح إنشاء المنطقة اللوجستية الحدودية بين السودان وجمهورية مصر العربية مع الاستفادة من نموذج معبر أرفين كنموذج مرجعي قائم، حيث يمثل تجربة ناجحة في التكامل اللوجستي، بالإضافة إلى ضخ المزيد من الاستثمارات في هذا النموذج، وتطبيق نظم الأتمتة والتحديثات التقنية التي من شأنها رفع كفاءة المعبر. وأيضاً تعزيز الربط الساحلي، وتبادل الخبرات مع الجانب المصري، وبغني ذلك عن الحاجة إلى إنشاء مركز جديد في هذه المرحلة بين مصر والسودان، نظرًا للجاهزية الحالية والكفاءة التي يتمتع بها المعبر.

2. ترجيح جمهورية جنوب السودان كثاني أفضل خيار لإنشاء منطقة لوجستية حدودية، وذلك بعد الانتهاء الرسمي من ترسيم الحدود بين البلدين. وذلك بفضل طول الحدود المشتركة ووجود خطوط نقل نفطية نشطة، بالإضافة إلى إمكانيات تطوير النقل النهري والبري، مما يجعلها امتداد للربط بين الحدود المصرية السودانية من جهة الربط القاري مع دول غرب وجنوب أفريقيا من جهة أخرى. إلى جانب ذلك، تم تحديد مشروعات خاصة بتطوير الطرق البرية، حيث تشمل خططًا لتوسيع وتحسين الطرق في منطقة جنوب السودان. ومع ذلك يظل الوضع الأمني أحد العوامل الحاسمة التي قد تعرقل تنفيذ هذه المشروعات. حيث أن نجاح هذا الخيار مرهون بتحقيق مستوى كافٍ من الاستقرار السياسي والأمني، بما يضمن استدامة النشاط التجاري وكفاءة العمليات اللوجستية. ويعد تعزيز استقرار المناطق الحدودية وتطوير البنية التحتية عنصرًا حاسمًا في تفعيل هذا الدور.

3. إعداد دراسة جدوى تفصيلية تغطي الجوانب الاقتصادية والفنية والبيئية والتشريعية لإنشاء المنطقة اللوجستية، مع تحديد جدول زمني واضح للتنفيذ.

4. التعاون مع جهات تمويل دولية لضمان استدامة المشروع وتعظيم أثره التنموي.

بهذا النهج يمكن للسودان ترسيخ مكانته كمحور لوجستي للتكامل القاري، من خلال استراتيجية تراعي الإمكانيات والقيود، وتعزز من مرونة التجارة وسلاسل الإمداد الإقليمية.

1.2. النتيجة

بناءً على نتائج التحليل الكمي باستخدام منهجية التحليل متعدد المعايير (MCDA) والتحليل البيئي باستخدام إطار عمل SWOT، توصي الدراسة باختيار جمهورية مصر العربية كخيار أول لإنشاء منطقة لوجستية حدودية، نظرًا للإمكانيات الربط المتاحة عبر وسائل النقل المختلفة. حيث تمثل هذه المنطقة نقطة انطلاق إلى باقي الأسواق الإفريقية، لا سيما أسواق شرق ووسط إفريقيا. ومن ناحية أخرى إمكانية الربط مع ميناء بورسودان وموانئ البحر الأحمر المصرية مما يعزز من التكامل الاقتصادي بين البلدين ويفتح آفاقًا جديدة للتجارة الإقليمية والدولية.

أما جنوب السودان فتعد خيارًا استراتيجيًا لاحقًا على المدى الطويل كمرحلة تالية استكمالیه، لما توفره من منفذ مباشر إلى أسواق وسط وغرب إفريقيا كونها تمثل بوابة طبيعية لربط السودان بالعمق الإفريقي؛ نظرًا لارتباطه الجغرافي والاقتصادي الوثيق مع السودان ووجود خطوط أنابيب النفط ونهر النيل الأبيض كمسار نقل نهري حيوي. كما يتمتع جنوب السودان بإمكانات واعدة لتطوير المرافق الحدودية، وتكاملها ضمن شبكة المراكز اللوجستية الإقليمية. غير أن تنفيذ هذا الخيار يظل مشروطًا بتحقيق مستوى مناسب من الاستقرار السياسي والأمني، خاصة في المناطق الحدودية، لضمان استدامة الخدمات اللوجستية وموثوقية العمليات التجارية.

وتتفجر الدراسة أيضاً إعداد دراسة جدوى تفصيلية تغطي الجوانب الاقتصادية والفنية والبيئية والتشريعية لإنشاء المنطقة اللوجستية، مع تحديد جدول زمني واضح للتنفيذ. كما يوصى بالتعاون مع جهات تمويل دولية لضمان استدامة المشروع وتعظيم أثره التنموي، والاستفادة من خبرات مصر ونموذج معبر أرقين في تطوير المعابر وتحويلها إلى منصات لوجستية عابرة للحدود لاحقاً في مشروعات الربط مع جنوب السودان.

المراجع

1. " IMF- International Monetary Fund (2024) آفاق الاقتصاد السوداني والديناميكيات الإقليمية". تم الاسترجاع من: <https://www.imf.org/>
2. "African Development Bank (2024) البنية التحتية وتسهيل التجارة في شرق إفريقيا: الفرص والتحديات". تم الاسترجاع من: <https://www.afdb.org/>
3. " African Development Bank (2024) البنية التحتية وتسهيل التجارة في شرق إفريقيا: الفرص والتحديات". تم الاسترجاع من: <https://www.afdb.org/>
4. " Alrakoba (2024) كيف أثرت الأزمة في السودان على علاقته بدول الجوار؟" تم الاسترجاع من: <https://www.alrakoba.net/>
5. " TELQUEL (2024) الربط الإقليمي في إفريقيا: آفاق تطوير النقل والتجارة". تم الاسترجاع من: <https://www.telquel.ma>
6. " UNECA (2024) United Nations Economic Commission for Africa) الربط الإقليمي في النقل: السودان وجيرانه". تم الاسترجاع من: <https://www.uneca.org/>
7. " World Bank (2024) تحسين لوجستيات التجارة عبر الحدود: دراسة حالة عن التكامل الإقليمي في السودان". تم الاسترجاع من: <https://www.worldbank.org/>
8. " الإتحاد الإفريقي (2025). تقرير بعثة التقييم الفني لإعادة الإعمار والتنمية بعد انتهاء النزاع في السودان. تم الاسترجاع من: www.peaceau.org
9. " أديس أبابا (2024). "ضيوف" (2024) PIDA) يبحثون مشاريع ربط دول إفريقيا وتوحيدها داخل مجال مشترك". تم الاسترجاع من: <https://ar.telquel.ma/>
10. " البنك الدولي (2024). "تطوير البنية التحتية للنقل في السودان وتعزيز التجارة الإقليمية". تم الاسترجاع من: <https://www.worldbank.org>
11. " الراكوبة (2024). "دور النقل والاتصالات في تحسين الكفاءة اللوجستية في السودان". تم الاسترجاع من: <https://www.alrakoba.net>
12. " صحيفة الهدف (2025). "أثر الحرب في السودان على القطاعات الإنتاجية". تم الاسترجاع من: <https://www.facebook.com/hadafsd/posts/1117185173752090/>
13. " الظهيرة (2024). "مشاريع البنية التحتية وخطط الربط الإقليمي في السودان". تم الاسترجاع من: <https://www.alzaheera.com>
14. " اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة (2024). "التكامل الاقتصادي للسودان في إفريقيا: الفرص والتحديات". تم الاسترجاع من: <https://www.uneca.org>
15. " المرصد المصري (2025). "مشروعات البنية التحتية اللوجستية.. قوة دفع للاستثمار في الفترة الرئاسية الجديدة". تم الاسترجاع من: <https://marsad.ecss.com.eg/81236/>

16. مركز شاف للدراسات المستقبلية (2025). "تصاعد التوترات بين السودان وكينيا: فهل سيكون بادرة لقطع العلاقات؟" تم الاسترجاع من: <https://shafcenter.org/>
17. مركز فاروس للدراسات الاستراتيجية (2025). "تداعيات الحرب على الاقتصاد السوداني ودول الجوار". تم الاسترجاع من: <https://pharostudies.com/>
18. وزارة المالية والتخطيط الاقتصادي - جمهورية السودان (2024). "ورقة سياسات التجارة الخارجية". تم الاسترجاع من: https://events.mof.gov.sd/uploads/673d0cd8a810d_paper-3-19112024.pdf
19. وكالة السودان للأنباء (سونا) (2025). "اكتمال العمل في طريق عقبة ياس) القومي بنسبة 95%". تم الاسترجاع من: <https://suna-sd.net/posts/tryk-aakb-yas-yhtml-bnsb-95-shryan-hyoy-lltnmy-oalnl-alkamy>
20. African Development Bank (AFDB) (2024). "Infrastructure and Trade Facilitation in East Africa: Opportunities and Challenges". Retrieved from: <https://www.afdb.org>
21. African Union (2024). "Enhancing African Trade Through Logistics Integration". Retrieved from: <https://www.au.int>
22. Hummels, D., & Schaur, G. (2013). "Time as a Trade Barrier". American Economic Review, 103(7), 2935–2959.
23. International Monetary Fund (IMF) (2024). "Sudan's Economic Outlook and Regional Dynamics". Retrieved from <https://www.imf.org>
24. Macharis, C., & Bernardini, A. (2015). "Reviewing the use of multi-criteria decision analysis for the evaluation of transport projects". Transportation Research Part A: Policy and Practice, 78, 183–196.
25. Organisation for Economic Co-operation and Development (2019). "The Future of Regional Logistics Hubs in Africa". OECD Centre. Retrieved from: www.oecd-ilibrary.org
26. Programmer for Infrastructure Development in Africa (PIDA) (2024). "Annual Progress Report on Africa's Infrastructure Development". Retrieved from: <https://www.au-pida.org>
27. Rodrigue, J. P. (2020). The Geography of Transport Systems (5th ed.). Routledge.
28. Saaty, k., T. L. (2008). "Decision making with the analytic hierarchy process". International Journal of Services Sciences, 1(1), 83–98.
29. UNCTAD (2022). Trade and Development Report. Geneva.
30. United Nations Economic Commission for Africa (UNECA) (2024). "Regional Transport Connectivity: Sudan and Its Neighbors". Retrieved from: <https://www.uneca.org>
31. World Bank (2023). "Logistics Performance Index 2023: Connecting to Compete". Retrieved from: <https://lpi.worldbank.org>
32. World Bank (2023). Logistics Performance Index (LPI) Report. Retrieved from: <https://lpi.worldbank.org/>
33. World Bank (2024). "Improving Trade Logistics Across Borders: A Case Study on Regional Integration in Sudan". Retrieved from <https://www.worldbank.org>
34. World Bank (2025). "Latest Global Commodity Markets Insights". Retrieved from: <https://www.worldbank.org/ext/en/home>

الملاحق

ملحق (٤): حالة الشبكات البرية والسكك الحديدية والنهرية والموانئ التي تربط السودان بدول الجوار

الدولة	المنقل البري	المنقل المائي	المنقل الجوي	المنقل المائي
مصر	• مصر "قسطل-أشكيت" و"أرقين" • تُعد من النقاط المحورية في الربط البري، مع الحاجة لتحسينات في البنية التحتية لتسريع الحركة.	• مشروع الربط المائي بين أسوان وواهي حلفا ويمكن التعاون المشترك، ويُعد خيارا ملائما لنقل البضائع الثقيلة والطاقة. • المشروع قيد التنفيذ التدريجي ولم يكتمل بعد.	• نهر النيل يمثل شرياناً رئيساً للتنقل بين البلدين، مع فرص لتعزيز استخدامه في نقل المنتجات الزراعية.	• ميناء بورقوسودان يُعد الميناء الرئيسي في السودان المستخدم في التجارة مع مصر، ويتطلب تطويراً في المعدات والمعدات التشغيلية.
إريتريا	• شبكة الطرق البرية الحالية محدودة وتحتاج إلى تطويرات لتعزيز الربط مع السودان.	• لا توجد خطوط سكك حديدية بين البلدين في الوقت الحالي.	• النقل النهري لا يُستخدم بشكل فعال بين الدولتين.	• ميناء عصب يمثل نقطة الربط البحرية الرئيسية مع السودان على البحر الأحمر ويُستخدم في التجارة البينية.
إثيوبيا	• توجد طرق رئيسية عبر "الشمقة" والمناطق الزراعية، مع الحاجة لتحسين البنية التحتية لدعم الحركة التجارية.	• لا يوجد ربط مائي بين سكك حديدية حتى الآن، إلا أن هناك مشاريع مستقبلية قيد الدراسة.	• نهر النيل الأزرق يشكل قناة مائية استراتيجية يمكن تطوير استخدامها في نقل البضائع الثقيلة.	• ميناء بورقوسودان يُستخدم لتصدير النفط الخام من جنوب السودان، ويمثل منفذاً بحرياً استراتيجياً.
جنوب السودان	• توجد شبكة طرق واسعة لكنها بحاجة إلى إعادة تأهيل لزيادة الكفاءة والاعتمادية.	• يتم نقل النفط الخام عبر خطوط أنابيب تمر بالأراضي السودانية، مع مناقشات حول تطوير سكك حديدية مستقبلية.	• نهر النيل الأبيض يُستخدم كوسيلة نقل فعالة، لا سيما في المناطق النائية.	• ميناء بورقوسودان يُستخدم لتصدير النفط الخام من جنوب السودان، ويمثل منفذاً بحرياً استراتيجياً.
تشاد	• المعابر البرية عديدة، إلا أن الطرق تقسم بالصعوبة لمروها بمناطق شبه صحراوية. • هناك جهود لتحسين شبكة الطرق وتوسيعها لتعزيز الاتصال.	• لا توجد شبكات سكك حديدية حالية بين السودان وقشاد.	• النقل النهري غير متاح نتيجة غياب مجاري مائية كبيرة تربط البلدين.	• تغاد بلد غير ساحلي وتعتمد على الطرق البرية عبر السودان للوصول إلى موانئ البحر الأحمر، خاصة بورقوسودان.
جمهورية إفريقيا الوسطى	• الربط البري ضعيف ويعتمد على طرق غير مهيأة، مما يُحد من كفاءة حركة السلع.	• لا يوجد ربط مائي بين البلدين.	• لا توجد أنظمة نقل نهري بين السودان وجمهورية إفريقيا الوسطى.	• جمهورية إفريقيا الوسطى غير ساحلية وتعتمد على البنية التحتية في السودان للوصول إلى ميناء بورقوسودان.

ملاحق (تابع) التوصل المؤثرة على كفاءة النقل والتجارة لدول الجوار وفقاً إلى المؤشرات الموجستية

النتائج	المؤشرات الموجستية *	التحليل
مجموع	1	• الحدود مع مصر توفر نقاط ربط مثالية لوجستيا بين شمال وجنوب إفريقيا. • معبر "الرقين" يعد نقطة محورية للربط بين البلدين عبر النقل البري. • تحسين شبكة السكك الحديدية سيساهم بشكل كبير في تعزيز قدرة النقل اللوجستي.
	2	• شبكة الطرق البرية بحاجة لتوسيع وزيادة الكفاءة، خاصة في المناطق الحدودية.
	3	• تطبيق الأنظمة الحديثة في إدارة الشحن والنقل عبر الحدود سيزيد من الكفاءة. • استخدام تقنيات مثل تتبع البضائع والرقمنة لتسريع الإجراءات الجمركية.
	4	• تكاليف النقل عبر الطرق البرية والسكك الحديدية لا تزال مرتفعة نسبياً. • النقل النهري يمثل خياراً أكثر توفراً للموارد ولكنه يحتاج إلى تحسين الأساطيل.
	5	• سعة الطرق البرية تزداد ازدحاماً مع زيادة حجم التجارة.
	6	• تعتبر الكفاءة اللوجستية بين البلدين متوسطة ولكنها بحاجة لتحسين التنسيق بين مختلف وسائل النقل.
	7	• نقل البضائع عبر نهر النيل يشكل خياراً مستداماً بديلاً مقارنة بالنقل البري.
إثيوبيا	1	• قرب إريتريا من البحر الأحمر يعزز من إمكانيات النقل البحري. • النقل عبر الموانئ يعزز من التجارة البينية، ولكنه يحتاج إلى تطوير.
	2	• ميناء عصب بحاجة إلى توسيع لتعظيم قدرته الاستيعابية.
	3	• تحسين استخدام التكنولوجيا في إدارة الموانئ والطرق. • تطبيق أنظمة لتتبع الشحنات البحرية والبضائع على الحدود.
	4	• تكاليف النقل عبر الطرق البرية مرتفعة بسبب ضعف الطرق البرية.
	5	• سعة ميناء عصب بحاجة إلى زيادة لاستيعاب حركة التجارة المتزايدة.
	6	• تعتبر الكفاءة اللوجستية بين السودان وإريتريا ضعيفة بسبب قلة التنسيق بين وسائل النقل المختلفة.
	7	• إمكانية تحسين الاستعمارة البينية عبر زيادة استخدام النقل البحري.
مجموع	1	• موقع السودان بالقرب من إثيوبيا يعزز من التجارة بين البلدين، حيث تعتبر إثيوبيا سوقاً كبيراً للمنتجات السودانية الزراعية.
	2	• الطرق البرية بحاجة إلى تطوير كبير من حيث التوسعة والصيانة. • توجد خطة لتطوير شبكة السكك الحديدية بين البلدين لزيادة القدرة الاستيعابية.
	3	• هناك حاجة إلى تحسين استخدام التكنولوجيا في إدارة الشحنات عبر الحدود وتطوير عمليات الجمارك. • استخدام تكنولوجيا تتبع الشحنات لتسهيل النقل بين البلدين.
	4	• تكاليف النقل عبر الطرق البرية مرتفعة نظراً لضعف البنية التحتية والازدحام في بعض الموانئ. • النقل النهري يمكن أن يقلل من التكلفة إذا تم تحسين أساطيل النقل النهري.
	5	• تحتاج الطرق البرية والموانئ إلى تحسينات كبيرة لزيادة قدرتها الاستيعابية.

● الكفاءة الوجيهة بين البلدين متوسطة، حيث توجد العديد من الفرص لتحسين التنسيق بين وسائل النقل. المختلفة (البرية، السككية، والنهرية).	6	
● تعزيز استخدام النقل النهري يعتبر خياراً أكثر استدامة مقارنة بالنقل البري. ● نهر النيل الأبيض يعتبر نقطة ربط أساسية بين البلدين. ● أهمية الحدود في نقل الأنشط الخام تجعلها محورية في التعاون التجاري.	7	
● البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية في جنوب السودان تحتاج إلى تحديث شامل. ● تحسين البنية التحتية في مناطق النفط يعزز التجارة بين البلدين. ● الحاجة لاستخدام تكنولوجيا إدارة شحنت النفط والسلع الأساسية بين البلدين. ● تطبيق أنظمة متقدمة لتتبع شحنت النفط.	2	
● النقل عبر خطوط الأنابيب بعد أكثر كفاءة من النقل البري، لكنه يتطلب استثمارات ضخمة.	4	
● قدرة النقل البري والنقل النهري محدودة وتحتاج إلى تحسينات.	5	
● الكفاءة في قطاع النفط جيدة، لكنها منخفضة في القطاعات الأخرى بسبب ضعف البنية التحتية.	6	
● استخدام خطوط الأنابيب لنقل النفط يعد خياراً أكثر استدامة بيئياً.	7	
● الموقع الجغرافي بين السودان وشمال يمزج بين غرب ووسط إفريقيا. ● الحدود بين البلدين تشكل نقطة اتصال هامة في حركة التجارة. ● شبكة الطرق بحاجة إلى تحديثات كبيرة لتحسين كفاءة النقل. الطرق بين البلدين غير مؤهلة لتحمل حركة كبيرة من البضائع.	1	
● على الرغم من وجود إمكانيات لتطبيق التكنولوجيا في مجال النقل، فإن تفتاد بحاجة لتحديث نظم النقل وخدمات الحدود باستخدام التكنولوجيا الحديثة.	2	
● كفاءة النقل عبر الطرق البرية مرتفعة بسبب نقص البنية التحتية وجودة الطرق.	3	
● قدرة الطرق على استيعاب الحركة التجارية الحالية غير كافية، ويجب تحسين قدرة المعابر الحدودية على التعامل مع عدد أكبر من الشاحنات.	4	
● هناك حاجة لتحسين الكفاءة الوجيهة من خلال التعاون بين البلدين في تحسين البنية التحتية.	5	
● هناك إمكانيات لتحسين استخدام النقل البري إذا تم تحديث الطرق واستخدام تقنيات النقل الحديثة.	6	
● الحدود بين السودان وجمهورية إفريقيا الوسطى تعتبر بوابة إلى أسواق وسط إفريقيا، مما يعزز من فرص التوسع في التجارة بين البلدين.	7	
● الطرق البرية بحاجة إلى تحسينات كبيرة لتسهيل حركة التجارة بين البلدين.	1	
● هناك حاجة لتطوير الأنظمة الجمركية والتقنيات المستخدمة في إدارة الشحنت والنقل بين السودان وجمهورية إفريقيا الوسطى.	2	
● النقل البري عبر الحدود مكلف بسبب ضعف البنية التحتية.	3	
● قدرة الطرق والموانئ في جمهورية إفريقيا الوسطى غير كافية لدعم حركة التجارة بين البلدين.	4	
● الكفاءة الوجيهة بين البلدين منخفضة بسبب ضعف التنسيق في قطاع النقل.	5	
● يمكن تحسين استخدام التجارة عبر تعزيز استخدام النقل البري الفعال.	6	
●	7	

الاستدامة

الكفاءة الوجيهة

القدرة الاقتصادية

الكفاءة

التكنولوجيا

البنية التحتية

القطاع الزراعي

البنية التحتية

ملحق (3): خطوات التقسيم الأنكي للمعالير المستخدمة في تحليل MCDA لاختيار موقع المنطقة اللوجستية

الحدود المشتركة

المعيار: كلما زاد طول الحدود زادت فرص التجارة وتوسيع الخدمات اللوجستية.

الحدود المشتركة	الترتيب	الأداة
مصر	5	أطول حدود برية مع السودان (1273 كم) مع أكثر من ممر نشط.
جنوب السودان	4	أطول حدود فعلية (2184 كم) ولكن تفتقر من زراعات.
تشاد	4	حدود طويلة (1360 كم) ومعايير قائمة.
إثيوبيا	3	حدود متوسطة الطول (744 كم).
إريتريا	3	حدود متوسطة الطول (636 كم).
إفريقيا الوسطى	2	حدود قصيرة (175 كم).

كثافة النقل

المعيار: مدى توفر وتكامل شبكات النقل (برية، نهرية، بحرية، جوية، بحرية).

المعيار	الترتيب	الأداة
مصر	5	تمتلك شبكة نقل متكاملة (برية، بحرية، جوية) وممر (قنن) نشط.
جنوب السودان	3	النقل النهري وخطوط أنابيب موجودة، ولكن الطرق ضعيفة.
تشاد	2	ممر رئيسي وحده طرق بدائية، لا يوجد سكك حديدية.
إثيوبيا	3	طرق متوسطة، لا يوجد ربط نهرية، مشروع سكك حديد قيد التطوير.
إريتريا	1	ضعف في البنية التحتية البرية، لا يوجد نقل سكك حديدية، موانئ غير مطورة.
إفريقيا الوسطى	2	تعتمد فقط على النقل البري غير المطور، لا يوجد نقل نهرية أو سكك حديدية.

مؤشر الأداء اللوجستي (LPI)

المعيار: يقاس الكفاءة العامة للمدينة اللوجستية والنقل والتخليص الجمركي.

المعيار	الترتيب	الأداة
مصر	4	ضمن الدول الإفريقية الأعلى أداء (LPI = 3.1).
إثيوبيا	3	أداء متوسط حسب بيانات 2016 (LPI = 2.38).
تشاد	2	أداء منخفض (LPI = 2.42 في 2018).
جنوب السودان	2	لا توجد بيانات رسمية، إلا أن تقييماتها في هذا المجال تعكس وجود فرص كبيرة للتحسين.
إفريقيا الوسطى	2	تقييم ضعيف (LPI = 2.5 في 2023).
إريتريا	1	092 في المؤشر العام لسنة 2018 وهذا التصنيف يضع إريتريا ضمن الدول ذات الأداء اللوجستي الضعيف.

الاستقرار السياسي والأمني

المعيار: كلما زاد الاستقرار، زادت مؤشرات الخدمات اللوجستية.

الأداة	التقييم	المؤشرات
استقرار سياسي عالي وتعاون مؤسسي وجماعي مع السودان.	5	مصر
استقرار نسبي مع وجود توتر داخلي متقطع.	3	تنزانيا
توتر سياسي ونزاعات حدودية (التيهشة، تيغراي).	2	إثيوبيا
نزاعات داخلية مستمرة، ضعف أمني في المناطق الحدودية.	2	جنوب السودان
نزاعات داخلية وعدم استقرار على الحدود.	2	إفريقيا الوسطى
توترات سياسية متكررة، ومحدودية في التنسيق الحدودي.	2	إريتريا

الإمكانات التجارية

المعيار: حجم التجارة الثنائية والتزويد الإقليمي.

الأداة	التقييم	المؤشرات
تجارة ضخمة في الزراعة والصناعة والدواء، تنوع كبير.	5	مصر
تبادل تجاري نشط في المعاشية والبن والزراعة.	4	إثيوبيا
صادرات نفط ومواد خام + واردات غذاء ووقود.	4	جنوب السودان
تجارة متوسطة تشمل المعاشية والسلع الاستهلاكية.	3	تنزانيا
تجارة محدودة، معظمها غير رسمية.	2	إفريقيا الوسطى
نشاط تجاري محدود وضيئ، رسميًا.	1	إريتريا

إمكانية التصدير المستقبلية

المعيار: مدى وجود فرص واقعية للتوسع في الربط اللوجستي.

الأداة	التقييم	المؤشرات
فرصة قوية للربط الإقليمي عبر دافقوة اهتمام دولي.	5	إفريقيا الوسطى
خطط لتحسين النقل التهريري، وربط سكاني مستقبلي.	4	جنوب السودان
تطوير أرصفة، الربط السكاني قيد الدراسة.	4	مصر
إمكانية تحسين الربط البري والحدودي.	3	تنزانيا
مبادرات سكنية وموانئ بدائية.	3	إثيوبيا
بنية تحتية محدودة، وموانئ غير مطورة بالكامل.	2	إريتريا