

تأثير شبكة المواصلات على التجارة والسياحة

في المملكة العربية السعودية

(المشاكل التي تواجهها المملكة في مجال المواصلات)

مقدمة :

يعتبر قطاع النقل عنصراً رئيسياً في البنية الأساسية اللازمة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياحية ، لذا أولت حكومة المملكة العربية السعودية الاهتمام بقطاع النقل بالمملكة وقد منح النظام لوزارة النقل القيام بأعمال الإشراف والتنظيم لقطاع النقل فيما عدا النقل الجوي وكذلك التنسيق بين وسائله المختلفة بما يخدم الاقتصاد الوطني وتسعى الوزارة إلى دعم القطاع الاقتصادي من خلال تعزيز التبادل التجاري بين المملكة والدول الأخرى . ومن بين العناصر الرئيسية التي ركزت عليها خطط التنمية توفير البنية الأساسية إذ إنها شرط ضروري لتطوير الاقتصاد وزيادة إنتاجيته واندماجه في الاقتصاد الدولي كما أن للبنية الأساسية كالطرق والموانئ والمطارات تأثيراً مباشراً على السياحة والتجارة الدولية من خلال تسهيل تدفق السلع والخدمات بين المملكة والدول الأخرى .

- دور وزارة النقل في دعم قطاع النقل :

- إنشاء وتطوير البنية التحتية للنقل .
- الطرق .
- السكك الحديدية .
- المواني .
- الإشراف على كافة وسائل النقل البري والبحري .
- وضع خطط إستراتيجية تكفل رفع كفاءة النقل وتطويرها بما يتماشى مع التطور العالمي في إطار خطة التنمية للدولة مع مراعاة الإشراف على تنفيذ هذه الخطط .
- إعداد البحوث والدراسات الفنية والاقتصادية لقطاعات النقل وفق ما وصل إليه التقدم العلمي والتقني ولاكتساب الخبرات الإقليمية والعالمية.
- إعداد الإحصاءات اللازمة لوسائل النقل المختلفة.

الطرق :

تصاعدت انجازات وزارة النقل في مجال إنشاء الطرق اللازمة لربط مدن وقرى المملكة كما ونوعاً حيث توسعت في إنشاء شبكة حديثة من الطرق المحورية السريعة والمزدوجة والمفردة والطرق الجبلية الوعرة والطرق الدائرية داخل المدن ، والتي تم تصميمها وتنفيذها وفق أحدث المواصفات والأساليب الفنية الحديثة .

وقد زادت أطوال الطرق منذ إنشاء وزارة النقل قبل حوالي ستين عاماً من (٢٩٣) كلم الى (٥٨) ألف كلم من الطرق السريعة والمزدوجة والمفردة وما يزيد عن (١٣٥) ألف كلم من الطرق الزراعية الممهدة ساهمت في انتشار التنمية بمختلف أشكالها في مختلف مناطق المملكة وسهلت حركة السير وخفضت تكاليف النقل .

حيث حققت شبكة الطرق تطورا ملموسا لربط المراكز الحضرية الرئيسية والمدن والقرى بالطرق الرئيسية المحورية، إضافة إلى الطرق التي تربط المملكة بالدول المجاورة والتي شهدت بدورها عملية تطوير شاملة وذلك لتحويلها إلى طرق سريعة ومزدوجة.

النقل :

تحقيقاً لما شهدته مناطق المملكة المختلفة من ربط بشبكات متكاملة من الطرق باستثمارات كبيرة ، وكان لابد من تنظيم حركة النقل العام على هذه الشبكة ، والتنسيق بين وسائله المختلفة المعدة لنقل الركاب والبضائع على المستوى المحلي والدولي وهو من العمليات الهامة التي تؤدي دوراً رئيسياً في نجاح خطط التنمية في البلاد، وذلك بنقل الركاب والمسافرين داخل مدن المملكة وفيما بينها وكذلك بين المملكة و الدول المجاورة بالإضافة إلى نقل المستلزمات الصناعية والإنشائية والزراعية والبتروولية والبضائع والمعدات التي يتطلبها إنشاء المصانع و الطرق والسدود والمباني و أعمال الزراعة، كما يُعنى بنقل السلع والمنتجات من أماكن إنتاجها إلى مناطق استهلاكها، ويسهم قطاع النقل في المملكة العربية السعودية

بحوالي ١٠% من إجمالي الناتج المحلي غير النفطي، ويوظف حوالي ٥% من مجموع القوى العاملة .

أولاً: النقل البري:

أ- النقل البري للركاب والبضائع:-

تقوم وزارة النقل بتنظيم هذا القطاع وإعداد اللوائح والأنظمة المنظمة لمختلف أنشطته ، وإصدار التراخيص اللازمة لممارسة هذه الأنشطة .

وقد بلغ ما أصدرته الوزارة من تراخيص لمزاولة أنشطة النقل البري المختلفة ما يزيد على (٩٨) ألف ترخيص تشمل نشاط الأجرة العامة بما فيها تراخيص الأفراد وتأجير السيارات ومكاتب ترحيل ونقل الركاب ومكاتب ترحيل ونقل البضائع ونقل المعلمات والنقل المدرسي وشركات ومؤسسات نقل البضائع والمهمات على الطرق .

و بلغ عدد المركبات الخاصة في المملكة ٥.٣٦٠٠٠ مليون مركبة خاصة ، وعدد الحافلات ١٠٠٠٠٠ حافلة من مختلف الأحجام، في حين بلغ حجم أسطول شاحنات نقل البضائع ٢٨٠٠٠٠ شاحنة وصهريج .

كما تضطلع بعض الجهات الأخرى ببعض مشاريع نقل الركاب مثل مشروع النقل المدرسي للطالبات (الأمين) والتي تشرف عليه وزارة التربية والتعليم وكذلك مشاريع نقل طالبات الجامعات والتي تتبع مباشرة للجامعات من خلال التعاقد مع شركات نقل محلية متخصصة من القطاع الخاص .

ب- النقل في موسم الحج :

تحرص المملكة العربية السعودية على خدمة حجاج بيت الله الحرام ومسجد نبيه الكريم وذلك بإنشاء المشاريع التي تكفل انتقال حجاج بيت الله الحرام والزائرين لمدينة الرسول صلى الله عليه وسلم بيسر وراحة حيث تم إنشاء مجموعة كبيرة من المشاريع الضخمة تشمل مجموعة من الطرق الرئيسية والجسور والأنفاق لتسهيل حركة النقل داخل مكة المكرمة والمدينة المنورة والمشاعر المقدسة وتتولى وزارة النقل

والجهات ذات العلاقة المحافظة على مستوى الخدمات المقدمة وعلى تلك المكتسبات من خلال أعمال الصيانة لتلك المشاريع إضافة إلى الإشراف على خدمات الشركة السعودية للنقل الجماعي المسؤولة عن تقديم خدمات النقل العام داخل مكة المكرمة والمدينة المنورة والمشاعر المقدسة وخدمات النقل الأخرى المرخص لها للتأكد من توفرها وجودتها والتزامها بالأنظمة.

كما تشرف وزارة الحج على خدمات النقل الترددي داخل المشاعر المقدسة لفئات محددة من حجاج الخارج عبر طرق مخصصة لنقلهم بواسطة الحافلات بين عرفات ومزدلفة ومنى مما يسهم في سهولة وصولهم وعلى أعمال شركات نقل الحجاج المخصصة لنقل الحجاج القادمين من خارج المملكة تحت مظلة النقابة العامة للسيارات.

كما يوجد في المملكة هيئة عليا تعنى بأمور النقل في الحج هي الهيئة العليا لمراقبة نقل الحجاج المخصصة لنقل الحجاج تتولى مسئولية الإشراف على أعمال نقل الحجاج إضافة إلى التنسيق بين الجهات ذات العلاقة المعنية بأمر نقل الحجاج مثل وزارة النقل ووزارة الحج ووزارة الشؤون البلدية والقروية والأمن العام والدفاع المدني وأمانة العاصمة المقدسة ومعهد خادم الحرمين الشريفين لأبحاث الحج لوضع الاقتراحات والحلول التي تساعد على تحسين الخدمات المقدمة للحجاج.

وقد تم في العام الماضي تدشين مشروع قطار المشاعر لخدمة الحجاج داخل المشاعر المقدسة ويربط القطار بين عرفات ومزدلفة ومنى وتشرف على المشروع وزارة الشؤون البلدية والقروية وبلغت تكاليفه ٦,٦ مليار ريال ويبلغ طول الخط حوالي عشرين كيلو متراً بمسارين مرتفعين عن الأرض ويشمل المشروع تسع محطات مرتفعة عن سطح الأرض أي ثلاث محطات في كل مشعر ويساهم المشروع في الاستغناء عن حوالي ٣٠.٠٠٠ سيارة من شبكة الطرق داخل المشاعر المقدسة وتبلغ الطاقة الاستيعابية للقطار ٧٢ ألف حاج في الساعة لمواجهة الطلب على النقل في النفرة من

عرفات إلى مزدلفة ومن مزدلفة إلى منى بحيث يمكن نقل حوالي نصف مليون حاج خلال ٦ ساعات وهي تعد أعلى طاقة قطار في العالم.

ج- النقل بالخطوط الحديدية:-

تشمل شبكة الخطوط الحديدية العاملة في الوقت الراهن على الخط الذي يربط بين مدينة الدمام بالمنطقة الشرقية ومدينة الرياض وذلك لنقل الركاب والبضائع وقد ارتفع حجم البضائع المنقولة على هذا الخط ٣.٥ مليون طن في عام (٢٠٠٨م) وقد بدأت المملكة في تنفيذ توسعات مهمة لشبكات الخطوط الحديدية ، شملت ثلاث مشروعات «ستضيف نحو ٣٩٠٠ كيلو متر من الخطوط الحديدية ، أولها خط يربط شمال المملكة من الحدود الأردنية إلى مدينة الرياض مروراً بمناطق الجوف وحائل و القصيم مع وصلة تمتد إلى رأس الخير على الخليج العربي وذلك لنقل الركاب والبضائع والمعادن ويبلغ طول الخط نحو ٢٤٠٠ كيلو متر ، وقد تم الترخيص للشركة السعودية للخطوط الحديدية (سار) في عام ٢٠٠٦م لتتولى إنشاء هذا الخط وتشغيله وقد بدأ هذا العام تشغيل الجزء الخاص بنقل المعادن، والمشروع الثاني يعرف باسم (قطار الحرمين) وقد بدأ العمل في تنفيذه عام ٢٠٠٩م ليربط مدن مكة المكرمة وجدة والمدينة المنورة بخدمات القطارات السريعة الكهربائية ومن المستهدف أن يسهم هذا المشروع في نقل الحجاج والمعتمرين والزوار أما المشروع الثالث والذي يربط الخط الحالي الرابط بين مدينة الدمام على الخليج العربي والرياض بعد تطويره بمدينة جدة على ساحل البحر الأحمر بخط يقدر طوله بـ ٩٥٠ كيلومتر والمشروع في المراحل الأخيرة لإتمامه ليعمل كجسر بري يربط بين الخليج العربي والبحر الأحمر وذلك لنقل الركاب والبضائع.

د - النقل العام:

نظراً لما بدأت تعانيه المدن الكبرى في المملكة العربية السعودية من زحام واختناقات مرورية ساهم فيها التطور السريع الحاصل في هذه المدن والطفرة العمرانية والاقتصادية إضافة إلى عوامل أخرى مثل سهولة تملك السيارات الخاصة ورخص أسعار الوقود وبعض العادات والتقاليد الاجتماعية وفي هذا الإطار قامت وزارة النقل بالعمل في مسارين متوازيين لتطوير النقل العام، المسار الأول هو تكليف مكتب استشاري عالمي لإجراء دراسة علمية على المستوى الوطني لإعادة النظر في السياسات والتشريعات الموجهة للنقل العام الجماعي المطبقة في المملكة تستنير بالتجارب العالمية وتراعي الظروف المحلية التي يجب أن لا تكون عائقاً أو مثبطاً أمام الابداع والابتكار وطرح الافكار الجديدة والتواصل مع كافة الجهات المعنية من مشرعين وممولين ومشغلين ومستفيدين وكان من أبرز نتائج هذه الدراسة التوصية بإنشاء هيئة للنقل العام ويتم دراسة هذا الموضوع حالياً في الجهات المعنية. أما المسار الثاني فكان اعداد منهج تنفيذي لقيام ومتابعة شبكات النقل العام في المدن بالمملكة يتضمن عدة مراحل كالتالي:

المرحلة الأولى: مرحلة إعداد مخطط شامل للنقل العام لكل مدينة على حده.

المرحلة الثانية: تصميم نظام النقل العام.

المرحلة الثالثة: إعداد وثيقة المناقصة التي يتم على ضوئها طرح مشروع تقديم خدمات النقل العام للمنافسة والترسية.

المرحلة الرابعة: التنفيذ والتشغيل ومراقبة الأداء.

كما قامت بعض الجهات بتنفيذ بعض مشاريع النقل العام داخل محيطها مثل مشروع قطار جامعة الأميرة نورة بنت عبدالرحمن وذلك لنقل الطالبات داخل حرم الجامعة وكذلك قطار داخل مركز الملك عبدالله المالي الذي سيمثل حي المال في مدينة الرياض.

ثانياً: النقل البحري والموانئ:-

بلغ حجم البضائع المناولة في جميع موانئ المملكة نحو ١٥٤.٨ مليون طن في عام (٢٠٠٨م) بمعدل نمو سنوي متوسط قدرة (٦.٦%) .

وتسعى المملكة لتحويل الموانئ إلى موانئ محورية ، وذلك بتطوير البنية التحتية لميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز بالدمام بإنشاء محطات جديدة لمناولة الحاويات بتمويل من القطاع الخاص . وقد بلغ إجمالي الحاويات المناولة في عام ٢٠٠٨م نحو ٤.٦٥ مليون حاوية قياسية .

أما أعداد المسافرين عبر الموانئ فقد بلغ عددهم نحو ١.٨ مليون مسافر عام ٢٠٠٨م . بلغ عدد التراخيص الممنوحة للأنشطة الاقتصادية البحرية (١٢٢) ترخيصاً . بلغ عدد السفن المسجلة ٦٥٣ سفينة وبطاقة أجمالية تصل إلى نحو ١.٩ مليون طن . وتعتبر منظومة الموانئ السعودية أكبر منظومة للموانئ في الشرق الأوسط حيث تضم ٨ موانئ رئيسية مجموع أرصفتها (١٨٣) رصيف . وتوفر الدولة عبارتين حديثتين لنقل الركاب بالمجان بين مدينة جيزان وجزيرة فرسان في البحر الأحمر .

النقل الجوي:-

تضم شبكة النقل الجوي في المملكة ٢٦ مطاراً (دولية ، إقليمية، محلية). ويشكل النقل الجوي الداخلي وسيلة نقل مهمة ، خاصة أن توزيع هذه المطارات جغرافياً يجعل نحو (٩٠%) من سكان المملكة يعيشون على بعد نحو ساعتين بالسيارة من اقرب مطار ، وهو ما يجعل النقل الجوي الخيار الأفضل لرحلات الذهاب والإياب التي تتجاوز ٣٥٠ كم .

ومتوسط المعدل السنوي للركاب بالنقل الجوي (٧.٢%) وبلغ نحو ٤٥.٣ مليون راكب في عام (٢٠٠٨م) . وتستحوذ المطارات الدولية نحو (٨٤.٤%) من إجمالي حركة

الركاب في مطارات المملكة . كما بلغ معدل البضائع المنقولة جوا نحو (١.٧ %)
كمتوسط سنوي .

كما تم البدء بتنفيذ عملية تطوير وتحديث شاملة لمطار الملك عبد العزيز الدولي
في جدة، بمبلغ ٢٧ مليار ريال تستهدف رفع طاقته الاستيعابية إلى ٣٠ مليون راكب
سنوياً في نهاية المرحلة الحالية وتصل إلى ٨٠ مليون نهاية المشروع .

كما سيتم إنشاء مطار دولي جديد في المدينة المنورة بنظام عقود البناء والتشغيل
ثم نقل الملكية ، والذي يتوقع أن تبلغ طاقته في المرحلة الأولى نحو ١٢ مليون راكب
سنوياً بنهاية عام ٢٠١٤ م .

وسمحت المملكة في الآونة الأخيرة باستخدام بعض شركات الطيران الأجنبية
للمطارات الإقليمية في رحلات دولية لبعض الدول المجاورة.

اتفاقيات النقل:-

قامت وزارة النقل بإبرام عدة اتفاقيات في مجال النقل مع الدول الخليجية والعربية
والإسلامية منها:

- ١ . اتفاقية النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية.
- ٢ . اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.
- ٣ . اتفاقيتان للتعاون في مجال النقل البري والنقل البحري جمهورية مصر.
- ٤ . اتفاقيتان للتعاون في مجال النقل البري والنقل البحري مع اليمن.
- ٥ . اتفاقيتان للتعاون في مجال النقل البري والنقل البحري مع المغرب.
- ٦ . اتفاقيتان للتعاون في مجال النقل البري والنقل البحري مع سوريا.
- ٧ . اتفاقيتان للتعاون في مجال النقل البري والنقل البحري مع الأردن.
- ٨ . اتفاقيتان للتعاون في مجال النقل البري والنقل البحري مع السودان.
- ٩ . اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (الإسكوا).
- ١٠ . اتفاق السكك الحديدية لدول المشرق العربي (الأسكوا).

١١. مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري (الأسكوا).

١٢. بروتوكول توحيد قواعد وإجراءات مرور مركبات الدول المشاركة بين أراضيها وعبرها بالترانزيت.

١٣. اتفاقيتان للتعاون في مجال النقل البري والنقل البحري مع تركيا.
وذلك لتحقيق الأهداف التالية:-

(١) تسهيل وتنظيم النقل البري والبحري للركاب والبضائع والمواد بين المملكة والدول الأخرى.

(٢) تعزيز وتنشيط التبادل التجاري بما يحقق المصالح المشتركة .

(٣) تشجيع الشركات والإفراد على المشاركة في سوق النقل .

(٤) تسهيل وتنظيم النقل بالعبور.

(٥) التغلب على الإشكالات والمعوقات التي تؤثر على عمليات النقل.

التحديات والمشاكل التي تواجه شبكة المواصلات والتي تؤثر على التجارة

والسياحة:

١. عدم توحيد الإجراءات و اختلاف القوانين والأنظمة واللوائح بين بعض

الدول الأعضاء.

تتسبب اختلاف الإجراءات وعدم وضوحها وتغييرها باستمرار وخاصة عند المنافذ الحدودية في إرباك وسائط النقل وتأخرها وبالتالي ارتفاع كلفة النقل وتأخير الركاب وإزعاجهم كما أن اختلاف الأنظمة والقوانين بين الدول الأعضاء وتغييرها من بلد لآخر يخلق صعوبة بالغة ومشاكل عدة لوسائط النقل وخاصة الأجنبية من حيث معرفتها والقدرة على تطبيقها .

٢. تعدد الإجراءات وكثرتها .

تعدد التدقيقات والمراجعات التي يخضع لها المستند الواحد أو البيان ولأكثر من مرة وتعدد الخطوات والتوقيعات تساهم في تعطيل الإجراءات وتفسح المجال للممارسات غير القانونية وبالتالي زيادة التكاليف والتأخير.

٣. عدم تطبيق الأنظمة والقوانين بالشكل الصحيح في بعض الدول.

قد تكون الكثير من الأنظمة واللوائح وضعت بشكل جيد ودقيق إلا أن عدم تطبيقها بالأسلوب الصحيح أو التهاون في تطبيقها من بلد لآخر ومن منطقة لأخرى يساهم في الإخلال في مبدأ العدالة وتكافؤ الفرص.

٤. قلة الموارد المالية المخصصة لقطاع النقل.

قلة الموارد المالية المخصصة لدعم وتطوير قطاع النقل وضعف فرص التمويل نظراً لضعف المردود المادي من بعض أنشطة النقل يعتبر تحدياً كبيراً بل عائقاً أمام تطوير القطاع بالشكل المطلوب.

٥. غياب الخطط والسياسات .

الخطط والسياسات الواضحة والداعمة للنقل بكل أشكاله تساهم في حالة غيابها أو عدم شموليتها أو عدم وضوحها ومواكبتها للمتطلبات والمستجدات الحديثة في عدم استقرار القطاع وجعله عرضة للقرارات الفردية والاجتهادات التي قد تخطئ كثيراً كما تساهم في ضياع الفرص والإمكانيات التي يجب توجيهها لدعم النقل بكل أشكاله.

٦. ضعف استخدام التقنية و التعاملات الإلكترونية بشكل فاعل في إنهاء الإجراءات.

غياب استخدام التقنية أو استخدامها بشكل بسيط سواء في إنهاء إجراءات الركاب أو البضائع يساهم في تأخر الإجراءات وعدم دقتها وبالتالي زيادة فترة الانتظار والتكلفة كما يفتح الباب لبعض الممارسات غير القانونية.

٧. النقص في الكوادر البشرية عالية الكفاءة.

النقص الكبير في الكوادر البشرية ذات الكفاءة العالية في المنافذ من حيث التعليم والخبرة والتدريب والقدرة على التعامل مع الحالات في المجالات المتعلقة مباشرة بالنقل أو بالمجالات الأخرى ذات العلاقة بقطاع النقل بشكل غير مباشر تعتبر التحدي الأبرز حيث أن القوى العاملة غير الجيدة تساهم في تأخر الإجراءات وعدم دقتها مما يؤثر في المحصلة على قطاع النقل ومساهمته في تسهيل التجارة والسياحة.

٨. عدم الانضمام للاتفاقيات أو تأخر التصديق عليها.

الاتفاقيات الدولية والإقليمية والشائنية هي الحل الأنسب حالياً للتغلب على كثير من التحديات الإجرائية والنظامية والضريبية والفنية لتسهيل حركة النقل وبالتالي التجارة والسياحة وغياب بعض الدول عن توقيع هذه الاتفاقيات

أو التصديق عليها ثم الالتزام بها يعتبر أحد أهم التحديات أمام تسهيل التجارة والسياحة بين الدول الأعضاء.

٩. عدم توفر المعلومات.

المعلومات هي العصب الرئيسي في عملية التخطيط وبالتالي فإن غيابها أو عدم توفرها بالشكل الكافي أو صعوبة تبادلها والحصول عليها يعني بناء الخطط والإستراتيجيات على أسس ناقصة وبالتالي قد تخلق نوعاً من التقديرات الخاطئة التي تتسبب في نوع من العشوائية.

١٠. تعدد الجهات الحكومية التي لها علاقة مباشرة وغير مباشرة بعمليات النقل.

تعدد هذه الجهات وعدم وجود آلية تنسيق محددة وكذلك عدم وجود آلية محددة لاتخاذ القرار المشترك واختلاف الأولويات وطرق معالجة المشاكل وتبني الحلول يعتبر تحدياً رئيسياً للنقل وعائقاً أمام تسهيل حركة التجارة والسياحة.

١١. عدم وجود معايير واضحة ومتفق عليها لتقدير قيمة البضائع.

عدم وجود معايير واضحة محدده ومتفق عليها لتقدير قيمة البضائع قد يخلق نوعاً من تأخير الإجراءات لما قد يحدث من خلافات بين رجال الأعمال اصحاب هذه البضائع والجمارك مما قد يتسبب في تأخير الإجراءات وزيادة التكلفة .

١٢. عدم توحيد مواصفات البنية التحتية والمواصفات القياسية للدول الأعضاء.

اختلاف مواصفات البنية التحتية سواء في الطرق أو سكة الحديد أو الموانئ أو غيرها يؤدي إلى صعوبات كبيرة أمام وسائط النقل فالقطارات تحتاج إلى نظام واحد لربط الشبكات لكي تستطيع العمل بشكل متكامل بدون انقطاع، والمركبات تحتاج إلى مواصفات موحدة للطرق من حيث الأبعاد والأوزان المسموح بها واختلاف هذه المواصفات يعني أن وسيطة النقل قد لا تعمل بفعالية خارج بلدها وقد يعطل رحلتها وحمولتها.

١٣. ضعف شبكة الطرق و إجراءات الأمن السلامة في بعض الدول الأعضاء.

ضعف شبكة الطرق وتهالكها في بعض الدول وعدم اتخاذ تدابير الأمن السلامة عليها قد يؤثر على سلامة وسائط النقل والركاب والبضائع المنقولة عليها .

١٤. استغلال وسائط النقل لأعمال غير شرعية.

استغلال وسائط النقل من قبل البعض في عمليات التهريب بكل أنواعها يشكل هو الآخر عائقاً أمام تسهيل حركة التجارة والسياحة فبالضرورة سيتم التشديد خلال عمليات عبور المنافذ على وسائط النقل نتيجة لذلك مما يؤدي إلى تأخرها وتكدسها في كثير من الأحيان إن الهواجس الأمنية عادة ما تطفئ على كافة الأمور وبالذات منطقتنا .

التوصيات:

- ١- توحيد مواصفات البنية التحتية للنقل وكذلك توحيد المواصفات القياسية الخاصة بالمركبات وأجزائها بين دول المنظمة.
- ٢- توحيد الأنظمة واللوائح واشتراطات النقل.
- ٣- توحيد الإجراءات الجمركية في المنافذ بين دول المنظمة.
- ٤- تبسيط الإجراءات والاستغناء عن بعض العمليات الروتينية التي لا تحقق هدفاً واضحاً.
- ٥- تحسين شبكة الطرق ورفع مستوى السلامة والأمن عليها وتطبيق أنظمة النقل الذكي.
- ٦- الاستفادة من التقنيات الحديثة خاصة في المنافذ لإنهاء الإجراءات وتبادل المعلومات.
- ٧- تقليص المشاركة الحكومية في المهام التي يمكن أن يؤديها القطاع الخاص تحت إشراف حكومي لتوفير فعالية أكبر لتقديم وتطوير خدمات النقل .

- ٨- تخطيط وإدارة قطاع النقل بمنظور تكاملي وليس تنافسي بين أنماط النقل المختلفة .
- ٩- تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في قطاع النقل وفي إنشاء البنية التحتية.
- ١٠- زيادة فرص التعاون في الدورات والتدريب المكثف للعاملين من النشاط والاستفادة من الخبرات بين الدول الأعضاء ورفع كفاءة الكوادر البشرية العاملة في قطاع النقل .
- ١١- حث الدول على الإسراع في إنشاء لجان وطنية لتسهيل النقل والتجارة في الدول الأعضاء والتأكيد على فعاليتها.
- ١٢- رفع مستوى التنسيق الأمني بين الدول لمكافحة العمليات غير الشرعية عبر المنافذ لتسهيل عمل النقل وتفق السلع والركاب بشكل سلس.