

Distr.  
LIMITED

TD/B/CN.4/GE.1/L.5  
22 March 1996  
ARABIC  
Original: ENGLISH

## مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



### مجلس التجارة والتنمية

اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات:

تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة

لدى البلدان النامية - النقل البحري

فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ

الدورة الثانية

جنيف، ١٨ آذار/مارس ١٩٩٦

البندان ٣ و٤ من جدول الأعمال

### تحديث الموانئ وتطويرها

### التدريب والمساعدة التقنية

#### مشروع الاستنتاجات

#### الموانئ - مشاركة ناشئة من أجل التنمية

#### مقدمة

١ - لا تزال تستمر الاتجاهات في عولمة الانتاج التي لوحظت في استنتاجات الدورة الأولى لفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ المعقودة في عام ١٩٩٣، مع ما ينتج عن ذلك من طلبات ضخمة على خدمات النقل. وفي هذه البيئة العالية المنافسة، فمن الضروري وجود شبكة موانئ فعالة، بما فيها أنظمة النقل والاتصالات. ويطلب مشغلو النقل خدمات مرفئية موثوقة وامتدنية التكاليف. فالموانئ البحرية هي نقاط توصيل بين مختلف طرائق النقل، وهي مراكز نقل مختلط نموذجية. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها أيضا مناطق تجارية وصناعية متعددة الوظائف حيث البضائع لا تمر فقط، بل يتم فيها مناولتها وتصنيعها وتوزيعها. وفي الواقع، فإن الموانئ هي أنظمة متعددة الأبعاد يجب أن تدمج في سلاسل لوجستية عالمية

لتعمل على الشكل المناسب. والمرفأ الفعال لا يتطلب فقط بنية تحتية وبنية فوقية وتجهيزات كافية وحسب، بل يتطلب أيضا اتصالات جيّدة، وخاصة فريقا إداريا كفؤا وماهرا تدعمه قوة عمل مندفعة ومدربة.

٢ - وفي العقود الأخيرة، كان هناك عملية تطويرية مرت بها منظمة الموانئ من وضعها كهيئة تتحكم بها الحكومة كليا بصفتها أداة سياسة اقتصادية إلى مخططات تنظيمية أكثر فعالية، بما فيها مخطط تنظيم الملكية، الذي ينسّق هيئات القطاعين العام والخاص، وفي بعض الأحيان منظمة مخصصة كليا. وفي جميع الحالات، يجب على الحكومة أن توفر إطارا تنظيميا لمعالجة المسائل ذات الأهمية الوطنية والدولية مثل السلامة والبيئة، والعمل كمنسّق لتطوير الموانئ، بما في ذلك المواصلات مع الأراضي الداخلية. وهناك اتجاه متزايد نحو فصل الأنشطة التنظيمية عن الأنشطة التجارية، فيحتفظ القطاع العام بالمسؤولية عن الأنشطة التنظيمية، بينما تتعرّض الأنشطة التجارية تدريجيا لقوى السوق الحرة. وترتدي قواعد المنافسة العادلة أهمية في الحالات التي تتخلّى فيها الحكومة عن تدخلها في الجوانب التجارية لنشاط المرفأ إذ تعطي مزيدا من المسؤولية للقطاع الخاص.

٣ - ومن المناهج الموضوعية لتحديث الموانئ، هو أن تقوم الحكومة بتشجيع القطاع الخاص على المشاركة في مشاريع التنمية والتوسع. ويمثّل استثمار رأس المال الخاص عبر ترتيبات المشاريع المشتركة، مثل "البناء والتشغيل والتحويل" (BOT) و"البناء والتشغيل والتملك" (BOO) أسلوبا لتلبية الاحتياجات لقدرة مناولة البضائع والخدمات المساعدة، ويمكن أيضا أن يوفر فرصة كبيرة لتحديث المهارات الادارية. وتساعد هذه الترتيبات على ضمان البقاء التجاري للمشروع. غير أن الخبرة المحصلة حتى الآن قد دلت على أن القطاع الخاص قد لا يرغب في الاستثمار في البنية التحتية المشتركة مثل كاسرات الأمواج وقنوات الاقتراب. وبالتالي، فإن المشاركة بين القطاعين العام والخاص من أجل التنمية هو اتجاه ناشئ وضروري.

٤ - ويلاحظ الفريق أن البلدان المتقدمة قد نجحت، في بعض الحالات، في تنفيذ الخصخصة لأنها كانت تملك الاطار الضروري، غير أنه ينبغي تشجيع البلدان النامية على القيام بذلك بحذر إذ قد لا يتوفر لديها الاطار اللوجستي والقانوني والمالي.

#### ألف - توصيات عامة

#### ١٠ - الاصلاحات المؤسسية

٥ - بغية تأمين الفعالية، يتوجب على الحكومات أن تعيد النظر بالهيكل المؤسسي لموانئها لترى ما إذا كان الهيكل الحالي مناسباً لهذه البيئة الجديدة، وخاصة عندما تلاحق استراتيجيات إنمائية موجهة نحو التصدير. وإذا كان المطلوب هو إعادة الهيكلة أو التغيير لجعل المرفأ يتجاوب على نحو أكبر مع السوق، ستكون هناك حاجة إلى تعديل أو إنشاء إطار قانوني شامل يمكن أن يؤثر على المرافئ للسماح بتحقيق تنمية وتشغيل أكثر فعالية موجّهين نحو قوى السوق الحرة.

## ٢٠ تنشيط التجارة

٦ - يجب أن تكون سلطات الموانئ قادرة على اتخاذ المبادرات، مما ينطوي على درجة من الاستقلال الذاتي، بغية أن تلعب دوراً هاماً في تعزيز التجارة، ولذلك ينبغي استخدام تقنيات الإدارة العصرية واعتماد القواعد التجارية. ومن شأن ذلك أن يحسّن الفعالية في سلسلة النقل، مما يؤدي إلى اكتساب أسواق جديدة لبضائع التصدير.

## ٢١ التسعير الاستراتيجي للموانئ

٧ - هناك اتجاه من جانب الحكومة للتدخل في تسعير الموانئ، مما يؤثر عكسياً في بعض الأحيان على توفر الأموال للموانئ من أجل برامجها الانمائية. ومع الاعتراف بضرورة أن تقوم الحكومة بدور رئيسي في قرارات التسعير عندما تكون الموانئ النامية مضطرة إلى العمل دون المستوى التجاري من أجل المصلحة الوطنية، يرى الفريق أنه ينبغي تخفيف الرقابة عندما يكون الميناء قد حقق الاكتفاء الذاتي المالي ويمكنه أن يثبت أن التسعير المرن (الاستراتيجي) سيعزز مزيداً من التجارة. وتحتاج الموانئ إلى مرونة مماثلة في المنافسة. ويوصي الفريق أن تؤخذ مبادئ التسعير الاستراتيجي للموانئ بعين الاعتبار لدى صياغة سياسات التسعير للموانئ.

## ٢٢ التعاون بين الموانئ

٨ - من الواضح أن التعاون فيما بين الموانئ ضمن مناطق معينة وفيما بين الموانئ ذات المصالح أو التجارة المشتركة آخذ في الازدياد. وفي بعض الحالات، جرى التقارب بين الموانئ نتيجة لاتفاقات ثنائية بين الدول. وفي حالات أخرى، توفر ترتيبات خاصة - كالعلاقات بين الموانئ المتوأمة - أداة قيمة للتبادل التقني. ويعتبر الفريق أن التعاون أساسي للغاية في مجال التقيد بالتنظيمات الدولية، ويوصي بأن تعترف الحكومات بالدور الانمائي الهام للتعاون، بما في ذلك المحافل مثل Legiport.

## ٢٣ التدريب والمساعدة التقنية

٩ - ينبغي للمجتمع الدولي أن يولي اهتماماً خاصاً لإعادة تأهيل الموانئ في البلدان الممزقة بالحروب بعد أن تكون العمليات الحربية قد توقفت، فضلاً عن إعادة تأهيل تلك المصايف بكوارث طبيعية. وقد دلت الخبرات في هذه البلدان أنه يمكن للموانئ أن تلعب دوراً أساسياً في توفير العمالة وخلق الدخول لمساعدة البلد في إعادة تأهيله الاقتصادي.

١٠ - ولن يتمكن الميناء من العمل بفعالية بدون قوة عاملة مدربة ومندفة بشكل ملائم. ويعتبر الفريق أن التدريب يمثل استثماراً بالغ الأهمية، ويوصي بأن تعزز الحكومات، في القطاعين العام والخاص على حد سواء، وإذا أمكن فبالتعاون بين كلاهما، تنفيذ برامج توفر تدريباً ملائماً في مقابل التزامات من جانب القوى العاملة لتقوم بدور الشريك مع الإدارة في إبقاء الموانئ متيسرة للخدمة.

١١ - ويرى الفريق أن العمل الذي قام به الأونكتاد في مجال الموانئ، وعلى وجه التحديد البحث والتدريب والتعاون التقني، قد أفاد الإداريين الكبار والمتوسطين في العديد من الموانئ، ويرى الإبقاء على هذا العمل، ويوصي بأن تنظر الحكومات في ذلك عندما تأخذ قرارات بشأن برنامج عمل الأونكتاد.

#### باء - توصيات محددة

١٢ - إزاء التغييرات السريعة الجارية في صناعة الموانئ، وأهمية الموانئ الفعالة في تعزيز التجارة والتنمية، ينبغي لأمانة الأونكتاد أن تحافظ على برنامج عملها، الذي يساهم في تنمية الموانئ وتحديثها، عن طريق تنقيح أهم الدراسات الأساسية، وإصدار دراسات متخصصة عن المواضيع الجارية، والاستمرار في نشر المعلومات بواسطة *Ports Newsletter* وغيرها من وسائط الاعلام إلى الشبكة غير الرسمية للمراكز المرفئية الأساسية. وينبغي أن يجري تنفيذ هذا البرنامج بالتعاون مع اللجان الإقليمية والوكالات الدولية (المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية).

١٣ - ويمثل اجتماع فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ محفلاً قيماً لمجتمع الموانئ الدولي لمناقشة التطورات المرفئية وتوفير التوجيه للأمانة بشأن هذا العمل، ولذلك يوصى بأن تجتمع هذه الهيئة كل سنتين.

١٤ - ونظراً لأهمية تقارير الأونكتاد الأساسية المستخدمة في اجتماعات الفريق الحكومي الدولي وفي الدراسات الفردية المتخصصة بإدارة الموانئ بالنسبة لجميع الموانئ في البلدان النامية والبلدان التي هي في طور الانتقال، ينبغي أن تترجم هذه الوثائق إلى أكبر عدد ممكن من اللغات الرسمية في الأمم المتحدة، وأن تتاح للخبراء قبل انعقاد الاجتماع.

١٥ - ويرى الفريق وجوب إعطاء الأولوية لدراسة المواضيع الجديدة التالية:

- الإدارة الجيدة في عمليات الموانئ؛
- تطوير خدمات ذات قيمة مضافة في الموانئ، بوصفها وسيلة لتعزيز التجارة؛
- الآثار الاقتصادية على الموانئ، الناتجة عن التطورات المحتملة في نظم البيئة البحرية؛
- التحليل المقارن للنظم القانونية للموانئ.

١٦ - وشرط توفر الموارد، ينبغي إعطاء الأولوية لتطوير عمليات التدريب في مجال التخطيط الاستراتيجي، والتسعين الاستراتيجي، والإدارة الجيدة. ولاحظ الفريق، بنوع خاص، المساهمة القيمة لبرنامج ترينمار الذي وضعه الأونكتاد للبلدان التي هي في طور الانتقال والبلدان النامية، وشجّع المانحين على المساهمة في هذا البرنامج.

- - - - -