

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1997/6  
23 December 1997  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

تقرير

اجتماع الخبراء المعنى بالنقل المتعدد الوسائل،  
"إعادة الهيكلة الاقتصادية للموانئ والاتجاهات العالمية"  
ببيروت، ٢٧-٢٩ تشرين الاول/اكتوبر ١٩٩٧

المحتويات

الصفحة

٢	.....	مقدمة .....
٣	.....	أولاً- الحضور وتنظيم الأعمال .....
٤	.....	ثانياً- وقائع الافتتاح .....
٨	.....	ثالثاً- وقائع الجلسات .....
١٧	.....	رابعاً- النتائج والتوصيات .....

المرفقات

١٩	.....	المرفق الأول- قائمة بأسماء المشاركين .....
٢٤	.....	المرفق الثاني- تنظيم الأعمال والجدول اليومي .....

## مقدمة

- ١- قامت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا)، ضمن أنشطة برنامج عملها للستينتين ١٩٩٦/١٩٩٧، بعقد اجتماع خبراء معني بالنقل المتعدد الوسائل تحت عنوان "إعادة الهيكلة الاقتصادية للموانئ والاتجاهات العالمية" وذلك بالتعاون مع شعبة التجارة والمالية والنقل في اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والカリبي (ECLAC)، وبحضور خبراء ومسؤولين من القطاعين العام والخاص بمنطقة إسكوا، وذلك خلال الفترة من ٢٧ إلى ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧، في بيروت الجمهورية اللبنانية.
- ٢- ويمثل هذا الاجتماع حلقة في سلسلة الأنشطة التي تتناول وتعالج مشاكل النقل، بكافة أنماطه ضمن إطار تطوير النقل المتعدد الوسائل، وذلك من خلال ورشات العمل والمنشورات الفنية والاجتماعات التي يقوم فيها خبراء المنطقة بتحليل المشاكل والتوصية بتدابير يأخذ بها القطاعان العام والخاص في البلدان الاعضاء.
- ٣- وكانت الغاية من هذه الأنشطة التي تقوم بها إسكوا هي بناء القدرات، وتحقيق التطوير الإداري، وتكييف تكنولوجيا المعلومات، وتأمين التوحيد القياسي والاتساق، ومواكبة التطورات والاتجاهات العالمية الحديثة في قطاع النقل.
- ٤- ويهم برنامج هذا الاجتماع بالتطورات الحديثة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية ضمن الإطار والتنافس الدوليين والاتجاهات العالمية لتطوير النقل والموانئ، بما في ذلك التدابير التي ينبغي أن تتبعها الحكومات لدعم مشاركة القطاع الخاص في قطاع الموانئ واصلاح عماله الموانئ على أساس السوق.
- ٥- وكان الهدف من الاجتماع هو تسليط الضوء على الدور الذي يمكن ان تلعبه الموانئ البحرية وسط الاتجاهات الدولية المتزايدة نحو العولمة وتحرير التجارة العالمية وعمليات إعادة الهيكلة الاقتصادية، وكذلك تحليل ودراسة العوامل التي تؤدي الى تطوير وتحسين الاداء والكفاءة، وتعزيز القدرات التنافسية للموانئ، واستخدام النظم الحديثة، وخاصة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) وقواعد الأمم المتحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات في مجالات الادارة والتجارة والنقل (EDIFACT).
- ٦- وضمن اطار الأهداف الواردة أعلاه، دارت المناقشات والمداولات التي يأتي موجزها في فقرات التقرير التالية، وتلتها التوصيات التي اقترحها فريق الخبراء لتحديث موانئ إسكوا ضمن سياق إعادة الهيكلة والاتجاهات العالمية الجديدة الأخرى.

## أولاً- الحضور وتنظيم الأعمال

### ألف- الحضور

٧- دعت الإسکوا خبراء من الدول الاعضاء، يمثلون سلطات الموانئ البحرية والنقل البحري والبري، إلى تقديم المشورة إلى الأمانة التنفيذية للإسکوا. وقد حضر الاجتماع ممثلون عن الدول الاعضاء التالية: المملكة الاردنية الهاشمية، دولة البحرين، سلطنة عُمان، دولة قطر، دولة الكويت، الجمهورية اللبنانية، جمهورية مصر العربية.

٨- كما شارك في الاجتماع خبراء مثلوا المنظمات الإقليمية والاتحادات النوعية وشركات القطاع الخاص المتخصصة في مجال النقل وهم: السيد يوسف خليفة السادة، مدير ادارة النقل والموانئ بالامانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية؛ والسيد احمد السيد حميدة، أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية؛ والسيد السيد محمد السيد عبد الجليل، عميد كلية النقل البحري في الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بصفته مستشاراً للإسکوا؛ والسيد محمد عيتاني، نائب رئيس جمعية أصحاب السفن اللبنانيّة؛ والسيد سامي جوجو، مدير غرفة الملاحة الدولية في بيروت؛ والسيدة ضحى الياس مالك، رئيسة دائرة بغرفة التجارة والصناعة اللبنانيّة؛ والسيد فؤاد بوارشي، المدير العام لنقليات الجزائر بالجمهورية اللبنانيّة؛ والسيد عسکر سعود سعد الرشيدی، مساعد مدير التخطيط والتطوير في شركة الملاحة العربيّة المتّحدة في الكويت؛ والسيد محمد سالم أبو عساف، مدير عام شركة الموحدة لتنظيم النقل في الأردن؛ والسيد يورغن دوخ (Jurgon W. Duch)، مدير التطوير والتنمية الدوليّة لشركة Kienbaum Development Services GmbH في المانيا؛ والسيد سيدني رزند من قسم النقل باللجنة الاقتصاديّة لأمريكا اللاتينيّة والカリبيّي كمحاضر أساسي في الاجتماع.

### باء- انتخاب أعضاء المكتب

٩- اتفق الحاضرون على قيام السيد جوزيف عون، مدير مشروع مرفاً بيروت، برئاسة الجلسة الأولى؛ والسيد السيد محمد عبد الجليل، مستشار الإسکوا، برئاسة الجلسة الثانية؛ والسيد غلام عبد الله جنكير، مدير عام ادارة الموانئ والشؤون البحريّة والنقل البحري في دولة قطر، برئاسة الجلسة الثالثة؛ والسيد نوري أحمد السعد، مساعد المدير العام بمؤسسة الموانئ الكويتية، برئاسة الجلسة الرابعة؛ والسيد سعود بن أحمد النهاري، الرئيس التنفيذي لمؤسسة خدمات الموانئ بسلطنة عُمان، برئاسة الجلسة الخامسة؛ والسيد محمد سليمان الدلابيع، مدير عام مؤسسة الموانئ الاردنية، برئاسة الجلسة السادسة الختامية. وتولت الأمانة التنفيذية للإسکوا أعمال المقرر. هذا ويحتوي برنامج تنظيم الأعمال (المرفق الثاني) على عناوين الجلسات والمواضيع التي تضمنتها.

١٠- وأقر الاجتماع في جلسته الافتتاحية تنظيم الأعمال، كما هو مبين في المرفق الثاني من هذا التقرير.

## ثانياً- وقائع الافتتاح

- ١١- ألقى السيد محمود إدريس الحبر، من الإسكوا، كلمة افتتاحية رحب فيها بالمشاركين والضيف، كما رحب بالتعاون والتنسيق اللذين اضطلع بهما مع اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والカリبي، ممثلة بالسيد سيدني رزند، في تنظيم هذا الاجتماع.
- ١٢- وأشار إلى التطورات العالمية الحديثة التي أثرت على زيادة تطور قطاع النقل وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وما تبع ذلك من اهتمام الدول بموانئ البحريّة: لكونها من أهم الوصلات في سلسلة النقل بكافة أنماطه، ولجعلها في مستوى يواكب تلك التطورات الهيكليّة والتكنولوجية في قطاع النقل، وبخاصة النقل البحري والنقل بالحاويات والنقل المتعدد الوسائط.
- ١٣- وبينَ قيام السلطات المختصة في العديد من البلدان، على أثر تلك التطورات، بعملية إعادة نظر ومراجعة تناولت كافة الأمور المتعلقة بأنشطة الموانئ، وخاصة الأهداف والنظم المؤسسية والهيكلية القانونية والإدارية التي تحكم وتنظم إدارة الموانئ وتشغيلها، بما في ذلك السلطات والصلاحيات، وتهيئتها لتبني وتطبيق المنهاج التجاري والشخصية، وتمكينها من التنافس في الكفاءة وسرعة العمليات وأسعار الخدمات.
- ١٤- وأفاد بأن اهتمام قسم النقل بالإسكوا بموضوع إعادة الهيكلة الاقتصادية للموانئ على ضوء الاتجاهات العالمية الحديثة، وطرحه على المختصين والخبراء والمسؤولين عن قطاع الموانئ البحريّة بدول المنطقة، يستهدفان التوصل إلى مقتراحات حلول وتحصيات تساعد المهتمين والمخططين بدول المنطقة على النهوض بموانئ البحريّة وتطويرها لخدمة التجارة الخارجية واقتصاديات دول المنطقة.
- ١٥- وفي ختام كلمته، قدم الشكر لادارة مرفأ بيروت على تعاونها ومشاركتها في فعاليات هذا الاجتماع.
- ١٦- ثم ألقى السيد سليمان عباس، القائم بأعمال قسم النقل في شعبة القضايا والسياسات القطاعية بالإسكوا، كلمة تحدث فيها عن أنشطة قسم النقل مع التركيز، بصفة خاصة، على النقل المتعدد الوسائط.
- ١٧- وذكر أن الإسكوا قامت، خلال العشر سنوات الأخيرة، بعدها أنشطة تهدف إلى تنظيم النقل المتعدد الوسائط على مستوى منطقة الإسكوا ليصل إلى مستوى النقل المتعدد الوسائط في أوروبا وفي منطقة شرق آسيا والمناطق الأخرى.
- ١٨- وتابع يقول إن الاعتماد والتركيز على اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لا يكفيان لتطوير هذا النقل، خاصة وإن تلك الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بعد.
- ١٩- ونوه بأن الإسكوا استطاعت، في إطار برنامج الستينين الماضيين، التوصل إلى توصيات لتطوير النقل المتعدد الوسائط، أهمها معالجة الموضوع من خلال مكوناته الأساسية، وخاصة البنية الأساسية لقطاعاته المختلفة من نقل بحري أو نقل جوي أو سكك حديد أو طرق، وكذلك من خلال تكنولوجيا المعلومات والإدارة والتشغيل.

- ٢٠ - وأضاف أنه، من خلال تلك المقومات، بدأ قسم النقل، هذا العام، بالتركيز على الجزء الهام من النقل المتعدد الوسائط، ألا وهو الموانئ البحرية، التي ستكون محور النقاشات خلال هذا الاجتماع.
- ٢١ - وأشار إلى أن الموانئ، باعتبارها حلقة هامة من حلقات النقل المتعدد الوسائط، تتطلب إعادة هيكلة تتمشى مع التطورات العالمية الحديثة، سواء كانت اتفاقيات الغات (GATT) أو عمليات إعادة هيكلة الاقتصادية على المستويات العالمية أو الوطنية.
- ٢٢ - كما أشار إلى قيام قسم النقل بالإسكوا بالتركيز على الجزء الآخر من مكونات النقل المتعدد الوسائط، ألا وهو تكنولوجيا المعلومات، وذكر أنه سيُعقد اجتماع خبراء لمعالجة موضوعين: الأول يختص بموضوع البنية التحتية للنقل بكافة أنماطه، وبخاصة النقل البري، والثاني يختص بتكنولوجيا المعلومات.
- ٢٣ - وأردف يقول إن دول المنطقة والأمانة التنفيذية للإسكوا قد أصبحت مقتنعة بأن تطوير تكنولوجيا المعلومات يمثل الأساس لتطوير النقل المتعدد الوسائط والنقل بصفة عامة.
- ٤ - واختتم كلمته متمنياً أن تثمر جلسات الاجتماع توصيات تساعد الإسكوا في تحديد المسار خلال الفترة القادمة لمعالجة قضايا الموانئ وقضايا النقل بصفة عامة.
- ٢٥ - وألقى السيد، سيدني رزند، من شعبة التجارة والمالية والنقل في اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والカリبي، كلمة ترحيبية نقل فيها تحيات وتنبيهات الأمين التنفيذي للجنة، كما شكر المشاركين وأعرب عن امتنانه للأمانة التنفيذية للإسكوا لتنظيمها لهذا الاجتماع. وأشار إلى أن المواقف التي ستناقش في هذا الاجتماع ليست مقتصرة على كيفية تحسين استخدامات الموانئ أو كيفية خصخصة عملياتها، بل هي أعمق من ذلك.
- ٢٦ - وأوضح أن برنامج الاجتماع يهتم أساساً بالتطورات الحديثة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية ضمن الأطراف والتنافس الدوليين، وخاصة فيما يتعلق بالعمل على أسس تنافسية على المستوى الدولي، وبكيفية إعادة تعريف الحدود والفوارق بين ممارسات القطاع العام والخاص، فضلاً عن كيفية تطوير العلاقة التي تربط بين أصحاب العمل والمستخدمين.
- ٢٧ - وسلم بأنه ليس من السهل التعامل مع مواقف الاجتماع تلك، لأن بعضها حساس والبعض الآخر مثير للجدل، الأمر الذي يصعب معه ايجاد حلول وصفات جاهزة ومتافق عليها للتعامل بها في مختلف دول العالم، علماً بأن المواقف المذكورة قد طرحت ونوقشت في مختلف مناطق العالم وأحرز تقدماً ونجاحاً ملحوظاً بشأنها.
- ٢٨ - وذكر أن هذا الاجتماع يتيح الفرصة للالتقاء وال الحوار مع العديد من الشخصيات المحلية والإقليمية للاستفادة من وجهات نظرها وخبرتها، وخاصة فيما يتعلق بمنطقة الإسكوا.
- ٢٩ - وبين أن المدخل الذي سيتبع في جلسات الاجتماع سيعتمد، أساساً، على إبراز مواقف الاجتماع ومن ثم على الحوار المشترك وتبادل الآراء والأفكار حوله.

٣٠ - واختتم كلمته قائلًا إن الغاية من هذا الاجتماع تكمن في التأثير الإيجابي على السياسة العامة بدول المنطقة بهدف تحسين خدمات الموانئ، التي تمثل حلقة هامة في سلسلة النقل وفي مساعدة دول المنطقة على الالتحاق بركب الاقتصاد العالمي ومواكبته.

٣١ - ونيابة عن الأمين التنفيذي للإسكوا، رحّب السيد أحمد فرحت، رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية، بالحاضرين، مبيناً أن هذا الاجتماع يعتبر باكورة أعمال ونشاطات الإسكوا في بيروت بعد انتقالها إلى مقرها الدائم المقدم من الحكومة اللبنانية.

٣٢ - ونوه السيد فرحت بأن قضايا النقل والاتصالات تحتل موقعًا متقدماً في سلم أولويات وبرامج عمل الإسكوا، الأمر الذي دعا الدول الأعضاء إلى أن تبني، في الدورة التاسعة عشر للجنة التي عقدت في الفترة من ٧ إلى ٨ أيار/مايو ١٩٩٧، قراراً يقضي بإنشاء لجنة النقل التي تتشكل من ممثلي حكومات دول المنطقة وتعقد اجتماعاتها مرة كل سنتين ابتداء من عام ١٩٩٩. وعدد مهام هذه اللجنة: المشاركة في وضع وصياغة الأولويات المتعلقة ببرامج العمل والخطط المتوسطة الأجل في مجال النقل، ورصد التطورات في مجال النقل في الدول الأعضاء في الإسكوا، ورصد التقدم المحرز في أنشطة الأمانة التنفيذية للإسكوا في مجال النقل، ومتابعة المؤتمرات الدولية والإقليمية ومشاركة الدول الأعضاء فيها، وتنسيق الجهود فيما بين الدول الأعضاء على صعيد تنفيذ القرارات والتوصيات.

٣٣ - وأضاف، ضمن السياق نفسه، أن هذا الاجتماع، الذي يشارك فيه خبراء في مجالات الموانئ والنقل البحري، يعتبر إحدى المحطات الهامة التي تساعد على الإعداد الجيد لاجتماعات لجنة النقل وتحقيق الأهداف المرجوة من ورائها، وأهمها تحقيق مشاركة دول المنطقة في تلمس وتحديد القضايا الملحة، وتخطيط عمل الأمانة التنفيذية للإسكوا، ومتابعة المؤتمرات الدولية والإقليمية ومشاركة الدول الأعضاء فيما بين الدول الأعضاء على أفضل نحو ممكن.

٣٤ - وأشار إلى أن هذا الاجتماع، الذي تنظمه الإسكوا بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والカリبي، المعروفة باسم إيكلاك، يهدف إلى تسليط الضوء على الدور الذي يمكن أن تلعبه الموانئ البحرية وسط الاتجاهات الدولية المتزايدة نحو العولمة وتحرير التجارة العالمية، كما يهدف إلى تحليل ودراسة العوامل التي تؤدي إلى تطوير الإدارة وتحسين الكفاءة من أجل تنمية مستدامة للهيكل الأساسية للموانئ والخدمات التي تقدمها.

٣٥ - وذكر أن دولاً كثيرة قد عمدت، في العقد الماضي، إلى احداث تعديلات مؤسسية جوهرية في قطاع الموانئ من أجل تحسين الاداء وتخفيف الاعباء المالية والادارية التي تقع على كاهل الحكومات، كما ان المتغيرات التكنولوجية الحديثة قد ساعدت على تنفيذ وتسريع عمليات الاصلاح، وذلك نتيجة للآثار الإيجابية الكبيرة لهذه المتغيرات على انتاجية العمل، ولا سيما في ظل الاستثمارات الرأسمالية الكبيرة التي عادة ما يتطلبها قطاع الموانئ. وأضاف أن عمليات الاصلاح المؤسسي في الموانئ، ورفع القدرات التنافسية لخدماتها، أصبحت كأحد المداخل الرئيسية إلى دعم موقف الدولة في منظومة التجارة الدولية.

٣٦ - وتأكيداً على أهمية الاصلاح المؤسسي والاقتصادي في الموانئ، أوضح أن عمليات الاصلاح تلك تتراوح ما بين اتخاذ خطوات جادة نحو تحديث الادارة، من جهة، والخصخصة الكاملة لهاياكلها وخدماتها، من جهة أخرى، إذ ان الهدف الرئيسي هو استجابة الميناء، وفق آليات السوق، للحاجات الأساسية لمؤسسات التصدير الوطنية. واستطرد يقول إنه كان في مقدور القرارات السياسية في الماضي

أن تحول ملكية الأنشطة الاقتصادية إلى القطاع العام، أما في الوقت الحاضر فيُسمح لآليات السوق بالعمل بصورة متزايدة لكي تصبح هي القوة الدافعة للاقتصاد الوطني. وزاد على ذلك قوله إن الحكومات تقود هذه العملية من خلال السياسات الوعائية التي تهدف إلى تحقيق مستوى عادل للرسوم وبنود التكالفة، مع تكامل عمليات النقل بحلقاتها المختلفة والحفاظ على الهياكل المادية للموانئ وصيانتها باعتبارها أحد عناصر رأس المال الاجتماعي للدولة، ومع ضمان الحقوق المشروعة للعمال والخدمات الاجتماعية لهم.

٣٧ - وفيما يتعلق بالكفاءة والانتاجية، قال إن مؤشرات الكفاءة وانتاجية العمل تتفاوت تفاوتاً كبيراً بين موانئ الدول النامية والدول المتقدمة، بل أنها تتفاوت الآن بين موانئ الدول النامية ذاتها داخل الإقليم الواحد. وأورد بعض الأمثلة التي تؤكد حدوث ذلك التفاوت في الكفاءة والانتاجية.

٣٨ - وتتابع يقول إن المقارنات الدولية لم تكن من الأهمية بمكان حينما كانت استراتيجية التنمية السائدة في الدول النامية هي استراتيجية إحلال الواردات، التي لا تعمل في النهاية على تشجيع التجارة الدولية، وأنه، بعد تبني الكثير من الدول النامية لسياسات التكيف الهيكلي والاصلاح الاقتصادي في ظل الاتجاهات الدولية نحو العولمة وتحرير التجارة العالمية، سعت هذه الدول إلى خلق فرص عمل جديدة للقضاء على البطالة وزيادة حصيلتها من النقد الأجنبي، وبالتالي لدفع عجلة الاقتصاد الوطني، الأمر الذي أدى إلى التحول إلى استراتيجية تشجيع الصادرات الوطنية وتنمية التجارة العالمية اعتماداً على المزايا النسبية للدول المختلفة.

٣٩ - وأوضح أنه لم يعد في امكان الدول النامية، في ظل هذه المستجدات الدولية، تحمل صادراتها أعباء إضافية تمثل في ارتفاع تكلفة خدمات موانئها نتيجة لتدني مستويات الخدمة والكفاءة. وأشار إلى أنه، حسب تقديرات الأمانة التنفيذية للأونكتاد، تتراوح نسبة تكلفة خدمات الموانئ إلى تكلفة المنتج النهائي بين ٢٠% في المائة للسلع العالية القيمة و ٢٠% في المائة للسلع المنخفضة القيمة. وأردف قائلاً أن قائمة صادرات الدول النامية تتكون في معظمها من تلك السلع المنخفضة القيمة، الأمر الذي يؤكد أهمية رفع كفاءة خدمات الموانئ وخفض تكلفتها بالنسبة إلى هذه الدول.

٤٠ - وأضاف أن الكفاءة المتقدمة لموانئ الدول النامية لا تؤثر فقط على الموقف التنافسي لصادراتها في الأسواق الخارجية، ولكنها أيضاً تحمل في طياتها مخاطر فقد أسواق بعينها نظراً لمحدودية هامش الربح في تجارة هذه الدول، علاوة على أن ارتفاع هذه الكفاءة لا يوفر لهذه الدول عامل أمان مضمن في معاملاتها الخارجية فقط، بل قد يساعدها في بعض الأحيان على فتح أسواق جديدة لها.

٤١ - واختتم كلمته بالشكر والاشادة بالتعاون البناء مع اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والカリبي على مساهمتها وتقديمها حصيلة خبراتها وعملها في مجال الموانئ. كما أعرب عن امتنانه للخبراء المشاركون وإدارة مرفأ بيروت على تجاوبهم ومساهمتهم في انجاح الاجتماع.

### ثالثاً - وقائع الجلسات

#### الجلسة الاولى: موانئ الإسکوا - نظرية إقليمية شاملة

٤٢- بداية، ألقى السيد جوزيف عون كلمة ترحيبية بالزوار والمشاركين تمنى فيها توحيد الرؤيا ووضع تصورات وتوصيات تستفيد منها كافة مرافع المنطقة، وخاصة فيما يتعلق بتخفيض كلفة مرور البضائع بالمرافع، مما يشجع عمليات التبادل التجاري كمرحلة أولى، كما يشجع تخفيض الكلفة الاجمالية للبضائع وانعكاسها وبالتالي على اقتصاديات دول المنطقة بشكل عام. وأشار في ختام كلمته إلى استعداد مرفأ بيروت للمساهمة في كافة الطروحات التي تتبلور خلال جلسات الاجتماع والتعاون بشأنها مع موانئ المنطقة.

٤٣- وقدم السيد محمود ادريس الحبر، من الإسکوا، ورقة عمل بعنوان "الوضع الراهن والتحديات المستقبلية لادارة وتشغيل الموانئ" استهلها بذكر التغيرات التي طرأت على النقل، وبخاصة على الموانئ البحرية، من جراء التطورات العالمية التي حصلت منذ منتصف الثمانينيات في مجال العولمة فيما يتعلق بزيادة وتسهيل مرور البضائع والأشخاص عبر الحدود، وتحرير التجارة والخدمات، وزيادة التطور في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وأشار إلى ما قام به العديد من الدول من إعادة النظر في الأهداف والنظم المؤسسية والهيكل القانونية والإدارية التي تحكم إدارة وتشغيل الموانئ، بما في ذلك السلطات والصلاحيات، ودور القطاعين العام والخاص، وكافة الأمور التي من شأنها تطوير الموانئ وتعزيز دورها القانوني والفكري لمواكبة تلك التطورات.

٤٤- وبينَ الواقع الجغرافية لموانئ المنطقة، موضحاً أنها تميزة لكونها تتوسط قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا على طرق التجارة البحرية وممراتها بين الشرق والغرب، إضافة إلى وجود معظمها في أهم مناطق انتاج النفط وتصديره في كافة الاتجاهات إلى دول العالم. وأضاف أن الاعتماد على الواقع الجغرافية وعلى ممرات التجارة البحرية لم يعد هو العامل الأساس -كما كان بالسابق- لاستخدامات الموانئ، وذلك لأسباب أهمها التغيرات الهيكيلية الهائلة التي طرأت على النقل البحري. وقدم أمثلة عن بعض موانئ المنطقة التي تأثرت بذلك.

٤٥- وذكر أن دولاً كثيرة قد اهتمت خلال العقود الأخيرين، ضمن برامج إعادة الهيكلة وعمليات اصلاح الموانئ لديها، بالتركيز على النظم المؤسسية لموانئها بصفتها العامل الاساس لأي اصلاح وتطوير في أهداف وأنشطة الموانئ. وقدم عرضاً لانواع الانظمة المتبعة في ادارة وتشغيل الموانئ على المستويين العالمي والإقليمي. وأضاف أن الانظمة المؤسسية المتبعة في العديد من موانئ المنطقة غير ملائمة لتلبية الاحتياجات المتزايدة للتجارة الخارجية والاقتصاد الوطني، وإنها مكبلة بالقوانين واللوائح التي تحد من قدرتها على تطوير نظم الادارة والتشغيل فيها، مؤكداً على أهمية تعديل القوانين أو اصدار قوانين جديدة تتضمن منح الصلاحيات اللازمة لسلطات الموانئ لتمكنها من اتخاذ القرارات فيما يتعلق بسياسات الادارة والتشغيل، إضافة إلى منع الازدواجية وتدخل شطاططات ومسؤوليات الموانئ مع نشاطات السلطات الحكومية الأخرى.

٤٦- وأشار إلى أهمية تبني المنهج التجاري في ادارة وتشغيل موانئ المنطقة، مبيناً أن الهدف الأساسي هو زيادة استقلالية الادارة في رسم وتنفيذ السياسات واتخاذ القرارات مع تحمل مسؤولية تلك السياسات والقرارات.

٤٧ - وواصل كلامه قائلاً إن خصخصة عمليات وانشطة الموانئ قد أثبتت جدواها في العديد من دول العالم وكذلك في العديد من موانئ دول المنطقة، وإن عمليات الخصخصة تمر بمراحل مختلفة في موانئ المنطقة لكونها مرتبطة ببرامج السياسات العامة ل إعادة الهيكلة الاقتصادية في كلٍ من هذه الدول. وأشار إلى أنه يمكن تحقيق مستويات عالية من الانتاجية والنجاح، بصورة عامة، حتى بدون تطبيق نظام الخصخصة في الموانئ، اذا ما اتاحت الدول لهيئات الموانئ مسؤوليات أكثر وسلطات أعم وجعلت الموانئ مسؤولة عن نظمها المالي.

٤٨ - عرض انواع التطبيقات المختلفة للنهج التجاري وخصوصة الموانئ على المستوى العالمي، وأوجز تجارب بعض الدول الآسيوية والأوروبية، وذكر أن العديد من موانئ المنطقة يتبنى برامج طموحة في خصخصة عمليات الموانئ بزيادة مساهمة القطاع الخاص في ادارتها وتشغيلها.

٤٩ - وتطرق إلى المنافسة بين موانئ المنطقة ومع موانئ المناطق الأخرى، والتي طرأت على مسارات التجارة وعلى أهمية توفير المناخ التنافسي داخل الموانئ لتحسين نوعية الخدمات وسرعة العمليات، ودعا إلى التنافس مع موانئ المناطق الأخرى لجذب حركة التجارة و إعادة التصدير والخدمات الأخرى بهدف دعم وتنمية مكانة الموانئ كمراكز إقليمية للتجارة والصناعة والنقل والتوزيع.

## الجلسة الثانية: التغيرات الهيكيلية والتكنولوجية في الموانئ

٥٠ - قدم السيد سيدني ريند، من اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والカリبي، ورقة عمل حول التغيرات الهيكيلية والتكنولوجية في الموانئ، مبتدئاً بالاقتصاد العالمي ومتناولاً الأسواق والموانئ على وجه الخصوص. وتساءل عن التغيرات التي يتوقع حدوثها في المستقبل القريب بالمنطقة فيما يتعلق باحتياجات الأسواق والخدمات والتكنولوجيا المرافقة لها. وقدم مثلاً عن امكانية حدوث منافسة حادة في المنطقة، تقوم فيها الموانئ المركزية والرئيسية (Hub ports) بالتنافس على جذب البضائع، مع تحفز دول كالملكة العربية السعودية أو الإمارات العربية المتحدة لتصبح مراكز استقبال وتوزيع بضائع إعادة التصدير.

٥١ - وأجاب أحد المشاركين بأن شركات الملاحة العالمية هي التي تقرر مصير الموانئ بصفة عامة، وأنه، نظراً للتحسين النمو التجاري وللتقدم الملحوظ في التكنولوجيا، يتوقع قيام شركات الملاحة بإجراء تعديلات في نوعيات السفن واحجامها وسرعاتها وفي برامج ومسارات سفنها، وذلك لتوفير الوقت وتقليل عدد مرات التوقف في الموانئ الصغيرة التي ستستخدمها السفن الصغيرة (feeder ships). وأضاف أنه يلزم قيام مشغلي الموانئ وجهات أخرى، كالأمانة التنفيذية للإسكندرية، بتنمية موانئ المنطقة باكراً، وفي الوقت المناسب، إلى تلك المتغيرات وسوها، لتمكينها من الاستعداد وتهيئة نفسها قبل مدة كافية.

٥٢ - وأعلن أحد المشاركين أنه يتوقع زيادة المنافسة بين الموانئ العربية الواقعة على البحر المتوسط والموانئ الاسرائيلية التي تسعى، من جراء تجهيزها، لتصبح الموانئ الرئيسية في المنطقة، بالإضافة إلى الخطط الاسرائيلية الرامية إلى اقامة جسر بحري-برلي يربط ميناء ايلات مع موانئ أشدود وحيفا على البحر المتوسط، الأمر الذي يمكن معه تقليل أهمية قناة السويس، وخاصة لسفن الحاويات الكبيرة.

٥٣ - وعقب مشارك آخر قائلاً إن هناك استثمارات كبيرة تجري لتوسيع وتطوير ميناء أشدود لتحويله إلى ميناء رئيسي في المنطقة، مما يمكنه من منافسة العديد من موانئ هذه المنطقة.

٥٤- واعتبر أحد المشاركين أن المستقبل سوف يملئ الحاجة الى زيادة التعاون والتنسيق الإقليمي بين موانئ المنطقة. وأضاف انه يلزم قيام الموانئ بتحديد سياساتها واستراتيجياتها التشغيلية ودورها كموانئ مركزية ل إعادة التصدير أو التخصص في مجالات معينة، حسب امكانياتها والخدمات التي توفرها.

٥٥- وأوضع مشارك غيره أن تأثير التكنولوجيا على الموانئ والعمالة بصفة خاصة، من حيث معدات وأجهزة المناولة أو من حيث تكنولوجيا المعلومات، يتطلب استعداداً للتعامل معها داخل الموانئ ومع العملاء الآخرين.

٥٦- وتحث السيد رزند عن عولمة التجارة وتأثيراتها على النقل واستخدامات الموانئ بصفة خاصة وتحويلها إلى مراكز صناعية ومراسك توزيع، فأشار إلى بعض التجارب في دول أمريكا اللاتينية وأمريكا الشمالية. كما ذكر، من بين افرازات عولمة التجارة، البحث عن الموانئ ذات الانتاجية والكفاءة العالمية والتکاليف الرخيصة التي تدعم، بدورها، السياسات التصديرية والاقتصادية بوجه عام.

٥٧- وذهب الى ان الموانئ يمكن أيضاً ان تمثل عقبة أمام عولمة التجارة وانتقال السلع، وذلك بسبب الممارسات المؤسسية القانونية والادارية الخاطئة وبسبب عدم توفر التكنولوجيا والمعدات الحديثة وممارسات العمالة وغيره.

-٥٨- واستطرد يقول إن آليات السوق لا تحدد المناطق التي يلزم فيها تخفيض التكلفة أو اعتماد البديل لتحقيق ذلك. ورأى أن فقدان الأسواق لا يعني بالضرورة تخفيض رواتب العاملين، على سبيل المثال، بل يتطلب مراجعة نظام الانتاج والتوزيع، كاصلاح الطرق المؤدية الى الميناء مثلاً، وذلك لمعرفة الاسباب الحقيقة ومعالجتها. وقدم أمثلة عن بعض الممارسات في موانئ بدول أمريكا اللاتينية.

-٥٩- وتناول السيد رزند أهمية تطبيق نظام التبادل الالكتروني للبيانات في أنشطة الموانئ والشركات الملاحية، وأشار الى تطبيقاته المتعددة منذ استلام البضاعة للشحن وحتى استلامها بواسطة صاحب البضاعة، مرورا بالموانئ البحرية؛ كما أشار الى كل المستندات والتقارير التي تعدّها الشركات الملاحية وسلطات الموانئ. وأكد على أهمية استخدام المقاييس الدولية للنظام المذكور في تبادل المعلومات بين الموانئ والشركات الإسلامية وفيما بين السرانى.

-٦٠ وعرض لنظام التجارة الالكترونية (Electronic Commerce) الذي تقوم فيه الاطراف المتعاقدة بتبادل الاعمال وعقد الصفقات التجارية الكترونياً وبدون الحاجة الى الاتصال المباشر والفعلي بين الافراد.

-٦١- وأضاف ان استخدام نظام التبادل الالكتروني للبيانات ونظام التجارة الالكترونية في مجال الاقتصاد العالمي لا يعتمد على الحدود الجغرافية أو السياسية، بل على عوامل التكالفة والكافأة. وقال ان هذا الاستخدام يسهل ويدعم عولمة الاسواق، وزيادة كفاءة الشركات، وحرية اختيار الموردين من شتى أنحاء العالم، وتحسين ودعم العلاقات التجارية مع العملاء المحليين والاجانب، وعرض المنتجات والخدمات في الاسواق العالمية.

٦٢- ثم ألقى السيد عبد الله الديوجي، المستشار الإقليمي للاتصالات وتقنية المعلومات في الإسکوا، ورقة عمل حول تطبيقات التبادل الإلكتروني للبيانات في قطاع النقل بدول المنطقة، استعرض فيها نتائج المسح الذي قامت به الإسکوا حول الموضوع. وأفاد بأن هذه النتائج أكدت اهتمام الدول الأعضاء به ورغبتهم في المزيد من المعلومات والتوعية عنه، واستعداد معظم دول المنطقة لتطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية في النقل والتجارة.

٦٣- وأوضح أن الزيارات الميدانية لبعض دول المنطقة بينت أن التطبيق الأكثر إلحاحا هو ما يخص العلاقة بين موانئ الشحن وسلطات الجمارك والمؤسسات ذات العلاقة، مثل شركات الشحن والتخليص والبنوك والتأمين، وصولاً، في مراحل متقدمة، إلى المصادر والموردين.

٦٤- وأشار إلى امكانية تنفيذ منظومة عامة لهذا الغرض من خلال إعداد مشروع ريادي يمكن تطبيقه على المستويين الوطني والإقليمي في الواقع متعددة، على أن تسبقه برامج مدرّسة للتوعية والتدريب والتطوير والتقييم لضمان نجاحه واستمراره.

٦٥- وأكد في الختام على أهمية مساعدة الإسکوا للدول الأعضاء، من خلال التوعية وتطبيق البرامج والتنسيق مع الوكالات الدولية الأخرى، في تطبيق وتكييف المعايير المعتمدة لنظام التبادل الإلكتروني للبيانات في قطاع النقل، وبالأخص معيار EDIFACT.

٦٦- وبعد ذلك قدم السيد رزند، بمشاركة السيد محمود الحبر، دراسة حالة تتعلق بثلاث دول ترغب إداتها، وهي دولة ليس لها منفذ على البحر (landlocked)، في استخدام موانئ الدولتين المجاورتين، المطلتين على البحر، لتصدير ٣٠ مليون طن متري من المواد الخام والحبوب. وتبين دراسة الحالـة المعروضة للنقاش أن على موانئ الدولتين المتنافستين، للفوز بجنب تلك الصادرات، الاستثمار في البنية الأساسية للسكك الحديدية أو الطرق النهرية أو البرية في تلك الدولة، وذلك لنقل المواد الخام والحبوب إلى موانئها.

٦٧- كما تبين البيانات المعروضة الطاقة الإجمالية لكل من موانئ الدولتين المتنافستين وبيانات إضافية عن حجم السكان وتكليف التشغيل وتأهيل وسائل النقل... الخ. والمطلوب من كل من الدول الثلاث معرفة الاحتمالات المتوفرة لديها لتصدير ٣٠ مليون طن متري والدخول في مفاوضات لمناقشة تفاصيلها.

٦٨- وتم توزيع المشاركين على ثلاثة مجموعات تمثل الأولى منها الدولة المصدرة، والمجموعتان الآخريان سلطات الموانئ في الدولتين المجاورتين، بحيث تستمع المجموعة الأولى إلى العروض المقدمة من كل من المجموعتين الممثلتين لموانئ الدولتين المجاورتين، وأخذ كافة الاعتبارات المتمثلة في الخطط الآنية والمستقبلية لنقل صادراتها والتكليف المترتبة والعقبات المتوقعة في كل من العرضين.

٦٩- وهدفت النقاشات التي دارت حول هذا الموضوع إلى إبراز ما لسائر قطاعات وسائل النقل البرية والنهرية المؤدية إلى الموانئ من تأثير على الأنشطة، والدور الذي تقوم به الموانئ لدعم مركزها التنافسي على المستوى الإقليمي والدولي. كما هدفت إلى إبراز أهمية السلطات والصلاحيات والبحث عن بدائل التشغيل وتنويع الخدمات وأهمية التسويق لجذب المستثمرين والمشغلين على المستوى الإقليمي.

### الجلسة الثالثة: الاتجاهات العالمية وسياسات الخصخصة في الموانئ

٧٠- القى السيد رزند ورقة عمل عن مشاركة القطاع الخاص أشار فيها الى أن اعادة الهيكلة لا يجب ان تقتصر على الموانئ، بل ينبغي أن ينظر الى الموانئ كحلقة في سلسلة النقل، وبالتالي أن تشمل اعادة الهيكلة كافة حلقات النقل للوصول الى النتائج المرجوة.

٧١- ووجه الانتباه الى أهمية توفر الرغبة والارادة والقاعدة السياسية وعنصر المنافسة للسماح بإعادة هيكلة الموانئ وتشجيع مشاركة القطاع الخاص في أعمال الموانئ. وساق أمثلة عن موانئ بعض دول أمريكا اللاتينية التي طورت وأعيت هيكلتها بعد توفر العوامل المشار إليها أعلاه، وخاصة المنافسة بين موانئ الدول المجاورة. واعتبر أن المنافسة هي السبيل الوحيد الفعال لحماية المستهلكين من قوى الاحتكار، وقال إنه يجب عدم نقل قوى الاحتكار من القطاع العام الى القطاع الخاص. وبين ان العراقيل التي تواجه الخصخصة تتلخص في الخوف من نقل الاحتكار وسلطة وملكية الدولة من القطاع العام الى القطاع الخاص، ومن نقل فوائد وأرباح القطاع العام الى القطاع الخاص، وترك المشاريع الخاسرة للقطاع العام، بالإضافة الى خطر الحركة العمالية في الموانئ وتخفيض العمالة.

٧٢- وأوضح أن آلية السوق هي المفتاح الى خلق المنافسة داخل الموانئ ومع الموانئ الأخرى، مبيناً أن آلية السوق تتكون من قانون العرض والطلب والربح والخسارة، واقتصاديات الحجم، واستقلالية الادارة، وحرية الدخول والخروج، واحتياجات العملاء، والتهديد بالافلاس، وجميعها مرتبطة بأعمال وأنشطة الموانئ. وقدم، من واقع تجارب العديد من موانئ منطقة أمريكا اللاتينية، تحليلًا وأمثلة، تخللها العديد من المدخلات والنقاشات وتبادل الآراء مع الخبراء المشاركين في الاجتماع، وخاصة فيما يتعلق بدور كل من القطاعين العام والخاص في الموانئ.

٧٣- وقدم السيد يورغن دوخ، من شركة كينياوم الالمانية، ورقة عمل عن دور الموانئ في حلقات النقل المتعدد الوسائل ضمن عولمة الاسواق، أشار في بدايتها الى أن عولمة الاسواق تتطلب عولمة هياكل النقل.

٧٤- وأوضح أنه يلزم معرفة احتياجات العملاء في الموانئ قبل البدء بالاستثمار في هذه الموانئ، مضيفاً أنه من المعروف أن العميل يحتاج الى جودة النوعية ورخص الأسعار والثقة والاعتماد الكاملين. ولفت الأنظار الى أهمية معرفة احتياجات العميل بحيث تصبح مركز تفكير وعمل سلطات الموانئ، الأمر الذي يعني اعادة توجيهه واسترقاء انتباه واهتمام الادارة نحو تطبيق ثقافة جديدة موجهة نحو العميل (customer-oriented). وشدد على أن تلك الثقافة الموجهة نحو العميل ليست أمراً فنياً يمكن تعلمه بسهولة، بل ثقافة تتطلب وقتاً لاستيعابها. وأكد على أهمية هيكلة مؤسسات النقل للتواكب احتياجات العميل. كما أشار الى أن ميناء المستقبل سيكون بمثابة شركة في شبكة النقل المتعدد الوسائل لتبادل السلع حسب متطلبات العملاء.

٧٥- واعتبر أن الاستخدام الأمثل لتكنولوجيا النقل، وتقديم الخدمات بمستوى الكفاءة التي تتطلبها الاسواق، يؤديان في النهاية الى خدمات نقل موجهة ومسخرة لخدمة العملاء.

٧٦- وواصل كلامه قائلاً إن النشاطات الاقتصادية انتقلت الى المناطق والأسواق العالمية الكبرى بدلاً من الاسواق الوطنية، مما يعني أن النقل أصبح كذلك دولياً، وهو أمر يتطلب اجراء تعديلات وتكييفات

للوضع الناجم عن تغير متطلبات العملاء والثقافة الجديدة للادارة واجهة التنظيم والامكانيات التقنية، التي تمثل، في مجملها، المتطلبات الحديثة الى خدمات الميناء الموجهة إلى خدمة العملاء بصفة أساسية.

٧٧- واقتراح تكوين مراكز لبحوث الاسواق على المستويين الوطني والإقليمي، بغية التوصل الى تعريف واضح للمتطلبات والاهداف التي يسعى العملاء الى تحقيقها، وتأمين تدريب للادارة في الواقع، وبخاصة في أماكن العمل في الدول الاوروبية -على سبيل المثال- واجراء تحريات عن الواقع الفني والتكنولوجيا للموانئ، وذلك اعتماداً على نوعية المهام التي تؤديها والتحديات المستقبلية التي تواجهها، بالإضافة الى اجراء تحريات وتقييم بيئي على المستوى الإقليمي للنقل والموانئ.

٧٨- وأشار الى أن الهدف الاستراتيجي مستمد من أن أنواع الخدمات التي تقدمها الموانئ ستشهد تغيرات دراماتيكية في المدى القريب، وذلك فيما يتعلق بتوجهاتها الأساسية وامكانياتها ومتطلباتها الفنية وثقافتها الادارية. وتتابع يقول إن الميناء سيغدو مركزاً ضمن نظام أو سلسلة لوجستية لا يقتصر دوره على كونه وصلة فعلية بين النقل البحري والبري، بل سيتحول الى وصلة نظام ضمن نظام لوجستي حديث للنقل، مما يؤهل له القيام بخدمات إضافية تفي باحتياجات العملاء وتنمية نشاطاتهم واعمالهم في مجالات استلام وتوزيع منتجاتهم. وزاد على ذلك قوله إن ذلك الوضع الجديد يتطلب تسخير أمور الميناء كشركة تدار بنظام ادارة الشركات وليس بنظام هيئات الموانئ المعروفة. وأكد أنه لن تكون هناك موانئ أساسية (Hub ports) لتعامل معها الموانئ الفرعية الصغيرة بواسطة اعادة الشحن، وذلك لأسباب تعود في مجملها للتكلفة. وقدم أمثلة عن بعض موانئ شمال أوروبا.

٧٩- واختتم قائلاً إن من الضروري الاهتمام بتسويق متخصص في مجال الموانئ يقوم على أسس ونظرية دولية، وادارة خدمات النقل بواسطة الوسائل اللوجستية بدلاً من اقامة وتوفير الامكانيات الفنية، وأضاف أن الفرص متوفرة في الاسواق لخدمات الموانئ اذا ما تمكنت الاخيرة من تحديد واعادة تحديد الدور الجديد الذي ستقوم به وايصال ذلك الى عملائها.

٨٠- وتركز نقاش الخبراء حول العديد من النقاط، وكان أهم هذه النقاط ما طرحته السيد دوخ واعتقاده أنه لن تكون هناك، في المستقبل، موانئ رئيسية تجهّز بكل الامكانيات لتقوم الموانئ الصغيرة الأخرى بخدمتها. وأشار الى مسائل عديدة يلزم مراجعتها، وأهمها تكلفة النقل البري وأو النهري الى تلك الموانئ الرئيسية، وتکاليف تشغيلها كذلك.

٨١- واستفسر أحد المشاركي عن الوسائل التي تدعو الحاجة الى استعمالها لضمان جدية الوعود التي يقطعها العملاء لاستخدام الميناء بعد قيام الميناء بتوفير احتياجاتهم باستثمارات باهظة.

٨٢- وأجاب السيد دوخ قائلاً إن لذلك وسائل، وأنه لا يمكن إجبار أي عميل على الاستمرار في استخدام ميناء معين ما لم يتم ذلك عن طريق النوعية والاعتماد والثقة المتبادلة والاسعار المعقولة والشخصية.

#### الجلسة الرابعة: نظرة وطنية

٨٣- ألقى السيد السيد محمد عبد الجليل، عميد كلية النقل البحري بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مستشار الإسكتوا، ورقة عمل حول الاتجاهات العالمية لادارة الموانئ

البحرية اقتصاديا - تطلعات وواقع التجربة المصرية -، أشار في بدايتها الى أهمية قطاع الموانئ في انجاح المخططات القومية للدول في المجالات الاقتصادية والأمنية والاجتماعية. وأضاف يقول إن الموانئ، منذ بدء إنشائها في العصور القديمة، انشئت بواسطة الأفراد أو الشركات وتمت إدارتها من قبلهم حتى فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية، حين بدأت الدول بإنشاء وإدارة الموانئ. وذكر أن فترة السبعينيات وما بعدها قد شهدت تحولاً بمشاركة القطاع الخاص ومنافسته للقطاع العام في إدارة وتشغيل الموانئ.

-٨٤ - وأوضح أن موضوع الخصخصة ليس غاية أو بدعة يجب الاتجاه مباشرة نحو تطبيقها، وإنما ينبغي دراسة كل حالة ميناء على حدة وتقرير مدى امكانية تطبيقها أو تأجيلها.

-٨٥ - وأشار إلى أشكال وتطبيقات الخصخصة وفوائدها في الموانئ بصورة عامة، والتي أمثلة عن تطبيقاتها في الموانئ المصرية، بما في ذلك المراحل التي تمر بها والعوائق التي تواجهها.

-٨٦ - ونادي بمنع احتكارية القطاع العام أو القطاع الخاص، وذلك بوضع التشريعات التي تمنع دخول المغامرين الصغار أو الشركات العملاقة على الخدمات التي لا تحتاج إلى استثمارات كبيرة.

-٨٧ - وطلب مراعاة الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية والأمنية عند التحول إلى أسلوب الإدارة أو الملكية للقطاع الخاص، مع احتفاظ الدولة بحقوقها السيادية على أراضيها ومياهها الإقليمية.

-٨٨ - وأشار بعض المشاركين موضوع البنية التحتية والبنية الفوقيـة في الموانئ، وامكانيـات الاستثمار في كل منها، والجذـوى الاقتصاديـة من ذلك. وأجاب السيد عبد الجليل بأن الإنفاق في البنية التحتية ليس له عائد اقتصاديـيـلـى القطاع الخاصـ، باـسـتـثـنـاءـ العـقـودـ الطـوـلـيـةـ الأـمـدـ. وـقـدـ أـمـثـلـةـ منـ وـاقـعـ التـجـرـبـةـ المـصـرـيـةـ وـالـاستـثـمـارـاتـ الـكـبـيرـةـ الـتـيـ تـقـومـ بـهـاـ الدـوـلـةـ فـيـ مـجـالـ توـفـيرـ الـبـنـيـةـ التـحـتـيـةـ الـتـيـ لـاـ تـثـيرـ اـهـتمـامـ الـقـطـاعـ الـخـاصـ لـلـاسـتـثـمـارـ فـيـهـاـ. وـفـيـماـ يـتـعـلـقـ بـالـتـجـرـبـةـ الـمـصـرـيـةـ، قـدـ شـرـحـاـ تـفـصـيلـاـ لـلـخـصـائـصـ الـادـارـيـةـ لـلـموـانـئـ الـمـصـرـيـةـ وـشـرـكـاتـ الـقـطـاعـ الـعـامـ فـيـ الـموـانـئـ الـمـصـرـيـةـ.

-٨٩ - وأوضح ما لدى الحكومة المصرية من سياسات وخطط جديدة لإعادة هيكلة الموانئ المصرية وخدماتها، والتتحول إلى إدارة الموانئ اقتصاديا ، و Ashton القطاع الخاص في الاستثمار في البنية التحتية والفوقيـةـ والتـشـغـيلـ، بما في ذلك التـوكـيـلاتـ الـمـلاـحـيـةـ الـتـيـ تمـ مؤـخـراـ تـحـوـيلـهاـ بـالـكـاملـ إـلـىـ الـقـطـاعـ الـخـاصـ.

-٩٠ - وردأً على استفسار من أحد المشاركين عما تم بخصوص شركات قطاع الاعمال الأخرى التي تقوم ب أعمال الشحن والتغليف والتخزين وتداول الحاويات في ظل سياسات إعادة هيكلة الموانئ المصرية، أفاد السيد عبد الجليل بأن سياسة الحكومة نحوها تتمثل، أولاً، في إعادة هيكلتها وترتيب أوضاعها المالية، ومن ثم في بيعها أو تحويلها إلى شركات مساهمة، مما يعني أن كافة الشركات العاملة في الموانئ المصرية ستخصص في ظل السياسات الجديدة.

-٩١ - وبعد انتهاء الجلسة الرابعة قام المشاركون بزيارة ميدانية لمرفأ بيروت تفقدوا فيها مرفاق الميناء البحري والتجاري، بما في ذلك المنطقة الحرة ومشروع توسيع وتطوير المرفأ. وقدم السادة مهيب عيتاني، المدير العام للمرفأ، والسيد جوزيف عون، مدير مشروع مرفأ بيروت، شرحاً وافياً عن

مراحل وبرامج التوسعة والتطوير والتوقعات المستقبلية للدور الإقليمي لمرفأ بيروت في مجال إعادة الشحن وتبادل الحاويات.

### الجلسة الخامسة: اصلاح عماله الموانئ على أساس السوق

٩٢- أُجري تعديل على برنامج الاجتماع اتفق فيه على قيام السيد فؤاد بوارشي، المدير العام لنقليات الجزائرية اللبنانية، بتقديم ورقة عمل عن متطلبات واحتياجات مشغلي النقل المتعدد الوسائل من الموانئ.

٩٣- أوضح السيد بوارشي تعريف النقل المتعدد الوسائل ودور مشغلي هذا النقل، وأشار الى الشروط الواجب توفرها لقيام شركة بتقديم خدمات النقل الدولي المتعدد الوسائل، والى الواجبات التي يضطلع بها مشغل النقل المتعدد الوسائل، مؤكداً على أنه لا توجد تجارة بدون نقل ولا نقل بدون مشغل للنقل المتعدد الوسائل.

٩٤- وأردف يقول إن التغيرات العالمية، التي منها تحرير التجارة وعولمة الاقتصاد، قد تركت آثاراً ملموسة على نشاطات مشغلي النقل المتعدد الوسائل. وتحث عن التقدم البطيء لنظام هذا النقل في المنطقة، فعله بعدم معرفة المستخدمين والمستفيدين بالفوائد المستخلصة من توفير الوقت وتقليل التكلفة.

٩٥- وناشد المشاركون تركيز نقاشاتهم على الوسائل العلمية المطلوبة لتحسين الوضع وتطوير نظام النقل المتعدد الوسائل. كما ناشد الامانة التنفيذية للإسكوا، وكذلك الهيئات الإقليمية الأخرى المتخصصة، دراسة وزيادة نشاطاتها في هذا المجال. وبين الاحتياجات التي يتطلبها مشغل النقل المتعدد الوسائل من الميناء، وذلك من واقع التعامل اليومي، واعتبر ان هذه الاحتياجات يمكن حصرها في الكفاءة وتبسيط الاجراءات والاستمرارية في التعامل، وأهمية التنسيق المتواصل بين الاطراف لتحقيق المنفعة المشتركة.

٩٦- واختتم كلمته قائلاً ان من واجب مشغلي النقل المتعدد الوسائل بذل قصارى جدهم لتحسين خدماتهم اللوجستية وامكانياتهم التكنولوجية لتتبادل المعلومات من أجل القيام بالدور المنوط بهم، كما ان على الموانئ زيادة الانتاجية وتنوعية الخدمات التي تقدمها للقطاع والوسط التجاري بهدف تمكينهما من المنافسة في الاسواق الخارجية.

٩٧- وبعد ذلك قدم السيد سيدني رزند، من اللجنة الاقتصادية لامريكا اللاتينية والカリبي، ورقة عمل عن اصلاح عماله الموانئ على أساس السوق، تناول فيها مدى الحاجة الى هذا الاصلاح، كما تناول هيكل اصلاح عماله الموانئ ونتائج الاصلاح على أساس السوق.

٩٨- وأوضح السيد رزند أن العوامل التي تساهم في اصلاح عماله الموانئ تتكون من التقدم التكنولوجي، الذي يؤدي الى اقتناص معدات المناولة والاجهزة الاخرى العالية الاداء، ومن السياسات الاقتصادية الكلية والتكامل في الاقتصاد العالمي، ومن مساهمة القطاع الخاص في موانئ القطاع العام.

٩٩- ورأى ان الاستثمار في التكنولوجيا الحديثة - وهو ضرورة تقتضيها متطلبات العملاء- يجب أن تتقبله القوى العاملة، وأشار الى النسب المئوية العالية لتقلص العمالة بسبب زيادة استخدام نظام الحاويات الذي زاد، بدوره، من انتاجية العامل بشكل ملحوظ. واستشهد بأمثلة فعلية من موانئ الساحل الغربي للولايات المتحدة الامريكية. وأوضح أن السياسات الاقتصادية الكلية، والتكمال في الاقتصاد العالمي، قد شجعت زيادة التوجهات التصديرية التي تتطلب، بدورها، كفاءة الموانئ في عمليات التصدير واستخدام عماله ذات انتاجية عالية.

١٠٠- وتكلم عن دور الاتحادات العمالية في مواجهة تلك المتغيرات التي أثرت وتأثر على دور وحجم وحقوق العمالة في العديد من موانئ أمريكا اللاتينية، وعن الدعم الذي ينالونه من بعض الاوساط السياسية للحصول على اصواتهم في الانتخابات المحلية وال العامة.

١٠١- وذكر بأن عمليات اصلاح الموانئ، التي تتطلب في الغالب تخفيضات كبيرة في العمالة، يجب أن تأخذ في الحسبان الآثار الاجتماعية الناتجة عن تسريح اعداد كبيرة من العمال، وذلك بتوفير فرص أخرى داخل الميناء، عن طريق اعادة التأهيل والتدريب، أو خارج الميناء، للخدمات المشابهة. وعرض برامج التقاعد المبكر وتزويد العمال وتوجيههم بالنصائح والوسائل التي تكفل لهم الاستفادة من مدخراتهم عند التقاعد المبكر.

١٠٢- ورداً على استفسار من أحد المشاركون عن الفرص المتوفرة لعمال الموانئ عند الاستغناء عنهم نتيجة لعمليات الاصلاح، أجاب السيد رزند بأنه توجد فرص في القطاعات الصناعية التي تتطلب أعمالاً مشابهة كالتسبيح والمناولة واستخدام معدات المناولة وغير ذلك من الأعمال المشابهة؛ الا أنه، بالتأكيد، لن تكون هناك أماكن شاغرة كافية لهؤلاء العمال.

١٠٣- واعتبر أن الأمان الوظيفي يمكن الحصول عليه بالابتعاد عن آليات السوق، وقال ان هذا الأمر غير مرغوب فيه ويؤدي الى تقليل المعرفة والخبرة بالمهارات الدولية في مجال الموانئ، والى عدم ادخال التكنولوجيا الحديثة للمناولة، وتقليل الحاجة الى البرامج التدريبية لزيادة قدرات القوى العاملة.

٤- وأضاف أنه يمكن، على الجانب الآخر، الحصول على الأمان الوظيفي بالتجاوب مع آليات السوق، وذلك بالحصول على التدريب المناسب وقبول التكنولوجيا لزيادة الانتاجية والكفاءة.

٥- وأشار الى أهمية التدريب في موقع العمل وضرورة حفظ وتشجيع عماله الموانئ للانخراط في برامجها، وذلك بهدف رفع الانتاجية والكفاءة. وقدم أمثلة عن برامج تدريب عماله الموانئ لكل المستويات في بعض الموانئ الاوروبية.

٦- وفي الختام أشاد الخبراء بالإسكتوا للتنظيمها هذا الاجتماع الذي جمع الخبراء والمختصين من القطاعين العام والخاص للتداول حول الأمور التي تهم المنطقة في مجال الموانئ والنقل بصورة عامة.

#### رابعاً - النتائج والتوصيات

١٠٧- أبدى الخبراء قلقهم إزاء الوضع الحالي لبعض الموانئ في منطقة الإسکوا، وشددوا على الحاجة إلى اجراء تغييرات هيكلية لمواجهة اتجاهات العولمة في عالم اليوم، الذي تتطلب فيه قوى السوق اتباع أسلوب تنظيمي وإداري فعال واستراتيجية موجهة نحو خدمة الزبائن.

١٠٨- ورأى الخبراء أن إعادة الهيكلة تستلزم تغييرات مؤسسية ستؤدي إلى تعين الحدود بين مختلف السلطات المشتركة في عملية خدمات الموانئ. واعتبروا من الضروري إعادة النظر في الهياكل المؤسسية والقانونية لأنه لم يعد بإمكان الهيكل التنظيمي إعطاء الأولوية للأهداف الاجتماعية-السياسية على حساب الأهداف التجارية. ويدعوا إلى أن يراعي التغيير المؤسسي وضع الميناء باعتباره جزءاً لا يتجزأ من شبكة توزيع وليس كياناً مستقلاً.

١٠٩- وذهب الخبراء إلى أنه ينبغي تركيز الاهتمام على تلبية احتياجات الزبائن باعتبار ذلك أساساً لعملية التطوير؛ وينبغي أن ينصب الاهتمام، بشكل رئيسي، على توفير ما يحتاجه الزبائن من خدمات رفيعة النوعية وأسعار منخفضة وموثوقة كاملة؛ وفي هذا السياق، يمكن أن تساعد الامركزية والاستقلال الملائم في مجال الإدارة على زيادة الكفاءة والانتاجية وإرضاء الزبائن.

١١٠- وأعرب الخبراء عن اعتقادهم أن إلغاء الحاجز التنظيمية، عن طريق رفع الضوابط تدريجياً، من شأنه أن يؤدي إلى مشاركة القطاع الخاص دون أن يتربّط على ذلك نقل احتكار القطاع العام إلى القطاع الخاص؛ ويمكن تعزيز مشاركة القطاع الخاص من خلال سن قوانين ملائمة وتشريعات معينة تحدد دور القطاع الخاص.

١١١- ورأى الخبراء أنه يمكن زيادة فعالية إدارة الموانئ بتطبيق تكنولوجيات جديدة، علماً بأن التطورات في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، ولا سيما نظام التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) الذي كثُر استخدامه في السنوات الأخيرة، قد ساهمت في زيادة كفاءة نظم النقل وتحسين الانتاجية. وأشار الخبراء، بصفة خاصة، إلى الجهود التي بذلتها الأمم المتحدة من أجل إنشاء قواعد الأمم المتحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات في مجالات الإدارة والتجارة والنقل، كأداة لتبادل المعلومات والوثائق فيما بين الشركاء التجاريين ووكالاء النقل.

١١٢- واعتبر الخبراء أن استخدام النظام المذكور في برامج التطوير الحالية والمستقبلية سيساهم في شمل منطقة الإسکوا بنظام المعلومات العالمي.

١١٣- ونظراً إلى كثرة الموانئ الموجودة في المنطقة والاتجاهات المختلفة المتوقعة في المستقبل، أعرب الخبراء عن اعتقادهم أن إدارة خدمات الموانئ على أساس تجاري لغرض الربح ستختلف كثيراً من الصعوبات التي يُنتظر أن تواجهها بعض موانئ الإسکوا في المستقبل. وكان من رأيهم، في هذا السياق، أنه ينبغي السعي إلى تنويع خدمات الموانئ والقيام بأنشطة تنطوي على قيمة مضافة باعتبار ذلك عاملًا يساهم في تعزيز القدرة التنافسية للموانئ.

١١٤- وأكَدَ الخبراءُ أنَّ مشاركةَ القطاعِ الخاصِ، وإدارةَ الخدماتِ على أساسِ تجاريِّ، والتقدُّم التكنولوجيِّ، هي عواملٌ ستؤديُ إلى إصلاحاتٍ في مجالِ اليد العاملةِ، وبالتالي ينبعُي وضعُ استراتيجياتٍ إداريةٍ لمعالجةِ مسألةِ تدريبِ اليد العاملةِ وتوفيرِ حواجزٍ لها وإعادةِ توجيهها.

١١٥- ونُوِّهُ الخبراءُ بالمساهمةِ الفنيةِ للخبراءِ الاستشاريينِ والمشاركينِ في المجتمعِ، وأشادُوا بالجهود المشتركةِ التي بذلها الموظفونِ الفنيونِ والإداريونِ للإسکوا وللجنةِ الاقتصاديةِ لأمريكاِ اللاتينيةِ والكاريبيةِ لتنظيمِ هذا المجتمعِ. ودعوا الإسکوا إلى توسيعِ نطاقِ مثلِ هذهِ المجتمعاتِ ليشملَ مشاركينِ من مختلفِ المستوياتِ الإداريةِ في الموانئِ والتجارةِ والخدماتِ المتصلةِ بها.

١١٦- ووجهَ المشاركونَ الشكرَ، بصفةِ خاصةٍ، إلى سلطةِ مرفأِ بيروتِ على تنظيمِ زيارةِ ميدانيةِ إلى مرفأِ بيروتِ وإقامتهاِ حفل استقبالٍ على شرفِهم أبناءِ المجتمعِ.

## المرفق الأول

### قائمة بأسماء المشاركين (\*)

السيد محمد سالم أبو عساف  
مدير عام شركة الموحدة لتنظيم النقل  
ص.ب: ٩٢١٣٩٦

عمان  
المملكة الأردنية الهاشمية  
هاتف: ٦٦٧٨٤٣  
فاكس: ٦٨٧٧٩٣

السيد نوري أحمد السعد  
مساعد المدير العام  
مؤسسة الموانئ الكويتية  
ص.ب: ٢٧٧٠١ الصفا  
دولة الكويت  
هاتف: ٤٨٣٣٥٨٠  
فاكس: ٤٨٣٥٢٣٣

السيد عسکر سعود سعد الرشيدی  
مساعد مدير التخطيط والتطوير  
شركة الملاحة العربية المتحدة  
ص.ب: ١٢٠٣٧ الصفا  
دولة الكويت  
هاتف: ٤٨٣٥٠٦٨  
فاكس: ٤٨٤٨٢٢٩

السيد جوزيف فرحت  
مدير الدراسات  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٧٠٧٤  
فاكس: ٥٨٥٨٣٥

السيد ابراهيم حسن سلمان الحصار  
نائب مدير عمليات الشحن  
المديرية العامة للموانئ  
ميناء سلمان  
ص.ب: ٤٥٣  
دولة البحرين  
هاتف: ٧١٩٢٢٧  
فاكس: ٧٢٧٣٤٤

السيد احمد السيد حميدة  
أمين عام اتحاد الموانئ البحرية العربية  
ص.ب: ٢١٥١٤  
حدائق الشلالات  
الاسكندرية  
جمهورية مصر العربية

السيد محمد سليمان الدلابيع  
مدير عام مؤسسة الموانئ  
العقبة  
ص.ب: ١١٥  
المملكة الأردنية الهاشمية  
هاتف: ٣١٤٠٤٠  
فاكس: ٣١٦٢٠٤

السيد عبد الله خريño  
مدير دائرة التطوير والتدريب  
مؤسسة الموانئ  
ص.ب: ١١٥  
العقبة  
المملكة الأردنية الهاشمية  
هاتف: ٣١٤٠٣١  
فاكس: ٣١٦٢٠٤

السيد محمد بليق  
رئيس مصلحة خدمات العملاء  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٠٢١١  
فاكس: ٥٨٥٨٣٦

السيد رافي اشكاريان  
رئيس مصلحة التسويق والتعرفة  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٠٢١١  
فاكس: ٥٨٥٨٣٦

السيد بسام الأوبري  
رئيس مصلحة، ملحق بالمديرية العامة/  
المنطقة الحرة  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٧٠٧٧  
فاكس: ٥٨٥٨٣٦

السيد وائل كمال  
رئيس مصلحة التسعير  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٠٢١١  
فاكس: ٥٨٥٨٣٦

السيد جوزيف عون  
مدير مشروع  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٧٠٧٦  
فاكس: ٥٨٧٥٣٨

السيد باسم سوبرة  
رئيس مركز المعلوماتية  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٧٠٧٩  
فاكس: ٥٨٧٠٧١

السيد مصطفى فرشوخ  
معاون مدير عمليات  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٧٠٧٩  
فاكس: ٥٨٧٠٧١

السيد أندريه طويلة  
رئيس مصلحة المنطقة الحرة  
معاون مدير الشؤون التجارية  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٠٢١١  
فاكس: ٥٨٥٨٣٦

السيد فؤاد بوارشي  
المدير العام  
نقليات الجزائرية  
ص.ب: ١١-١٤٠٢  
بنية عطية، شارع اللبناني  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٨٦٧١٧٥  
فاكس: ٨٦٧١٣٦

السيد سعود بن احمد النهاري  
الرئيس التنفيذي  
مؤسسة خدمات الموانئ  
ص.ب: ١٣٣  
١١٢ مسقط  
سلطنة عمان  
هاتف: ٧١٤٥١١  
فاكس: ٧١٤٠٠٧

السيد عبد الله بن سالم عبد القادر  
مدير ميناء ريسوت  
وزارة المواصلات  
صلالة  
سلطنة عمان  
هاتف: ٢١٩٢٩٥  
فاكس: ٢١٩٢٧٩

السيد حسن بن سليمان بن سالم العجيمي  
مدير دائرة شؤون الموانئ  
وزارة المواصلات  
ص.ب: ٦٨٤  
مسقط  
سلطنة عمان  
هاتف: ٧٠٨٣٨٤  
فاكس: ٧٠٢٠٤٤

السيد محسن خنافر  
مدير الشؤون التجارية  
مرفأ بيروت  
ص.ب: ١٤٩٠  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٥٨٠٩١٦  
فاكس: ٥٨٥٨٣٦

السيد محمد عيتاني  
نائب رئيس جمعية أصحاب السفن اللبنانيين  
ص.ب: ١١-١٤٠٢  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٠٣-٢١٥٩٢١  
فاكس: ٨٦٧١٣٦

السيدة ضحى الياس مالك  
رئيسة دائرة  
غرفة التجارة والصناعة  
الصناعي  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٧٤٤١٦٤  
فاكس: ٣٤٩٦١٥

السيد سامي جوجو  
مدير غرفة الملاحة الدولية في بيروت  
شارع المرفأ، بنية فياض، الطابق الرابع  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٤٤٨٦١٧  
فاكس: ٥٦٢٦٧٩

السيد يوسف خليفة السادة  
مدير ادارة النقل والموانئ  
الأمانة العامة لمجلس التعاون  
لدول الخليج العربية  
الرياض  
المملكة العربية السعودية  
هاتف: ٤٨٢٧٧٧٧  
فاكس: ٤٨٢٧٧٦

السيد السيد محمد السيد عبد الجليل  
عميد كلية النقل البحرية  
الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا  
والنقل البحري  
ص.ب: ١٠٢٩ ميامي  
الاسكندرية  
جمهورية مصر العربية  
هاتف: ٤٢١٨٨٠٣  
فاكس: ٥٦٠٣٣٦٢

Mr. Jurgen W. Duch  
Director, International Development and  
Promotion  
Kienbaum Development Services GmbH  
Ahlefeldv Str. 47  
D 51645 Gummersbach  
Germany  
Tel: +49-2261-703502  
Fax: +49-2261-703506

Ms. Gisela Magdalene Orth  
Representative  
Kienbaum Middle-East  
Snoubra Tower, 11th Floor  
29 Labban Street, Beirut  
Lebanon  
Tel: 790735  
Fax: 790735

السيد حامد عبد الرحمن القاضي  
مدير عام الشؤون الهندسية  
مؤسسة خدمات الموانئ  
ص.ب: ١٣٣  
١١٣ مسقط  
سلطنة عمان  
هاتف: ٧١٣٠٠٨  
فاكس: ٧١٣٧٥٥

السيد محمد الريامي  
مستشار الشؤون البحرية  
مؤسسة خدمات الموانئ  
ص.ب: ١٣٣  
١١٣ مسقط  
سلطنة عمان  
هاتف: ٧١١٢١٠  
فاكس: ٧١٢١٩٦

السيد محمد خليفة السيد  
مدير ادارة الشؤون الادارية والمالية  
وزارة المواصلات والنقل  
ص.ب: ٣١٣  
الدوحة  
دولة قطر  
هاتف: ٤١٤٦٢٦

السيد عبد العزيز حسين صلات  
مدير عام شركة قطر الوطنية للملاحة  
والنقليات المحدودة  
ص.ب: ٣١٣  
الدوحة  
دولة قطر  
هاتف: ٤١٤٦٢٦

السيد غلام عبد الله جنكير  
مدير عام ادارة الموانئ والشؤون البحرية  
والنقل البري  
وزارة المواصلات والنقل  
ص.ب: ٣١٢  
الدوحة  
دولة قطر  
هاتف: ٤١٤٦٢٦

السيد بسام عنانى  
موظف أقدم للشؤون الاقتصادية  
قسم النقل  
شعبة القضايا والسياسات القطاعية  
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا  
(إسكوا)  
ص.ب: ١١-٨٥٧٥  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٩٨١٣٠١  
فاكس: ٩٨١٥١٠

السيد عبد الله الديويجي  
مستشار الاتصالات وتقنية المعلومات  
قسم النقل  
شعبة القضايا والسياسات القطاعية  
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا  
ص.ب: ١١-٨٥٧٥  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٩٨١٣٠١  
فاكس: ٩٨١٥١٠

السيد محمد مرادي  
مستشار إقليمي للعلوم والتكنولوجيا  
قسم العلوم والتكنولوجيا  
شعبة القضايا والسياسات القطاعية  
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا  
ص.ب: ١١-٨٥٧٥  
بيروت  
الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٩٨١٣٠١  
فاكس: ٩٨١٥١٠

السيد سيدني رزند  
محاضر  
الأمم المتحدة - اللجنة الاقتصادية لأمريكا  
اللاتينية والكاريبي  
جمهورية تشيلي  
هاتف: ٥٦٢-٢١٠٢٢٨٥  
فاكس: ٥٦٢-٢٠٨١٩٤٦

السيد احمد فرجات  
رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية  
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا  
(إسكوا)  
ص.ب: ١١-٨٥٧٥  
بيروت

الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٩٨١٣٠١  
فاكس: ٩٨١٥١٠

السيد سليمان عباس  
القائم بأعمال قسم النقل  
شعبة القضايا والسياسات القطاعية  
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا  
(إسكوا)  
ص.ب: ١١-٨٥٧٥  
بيروت

الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٩٨١٣٠١  
فاكس: ٩٨١٥١٠

السيد محمود الحبر  
موظف أقدم للشؤون الاقتصادية  
قسم النقل (مسؤول النقل البحري والموانئ)  
شعبة القضايا والسياسات القطاعية  
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا  
(إسكوا)  
ص.ب: ١١-٨٥٧٥  
بيروت

الجمهورية اللبنانية  
هاتف: ٩٨١٣٠١  
فاكس: ٩٨١٥١٠

### المرفق الثاني

#### **تنظيم الأعمال والجدول اليومي**

##### **ألف- تنظيم الأعمال**

الاثنين، ٢٧ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧

##### الساعة

٨٣٠ - ٩٣٠	التسجيل
٩٣٠ - ١٠٠	الافتتاح
١٠٣٠ - ١٠٠	استراحة
١١٣٠ - ١٠٣٠	الجلسة الأولى: موانئ الإسكوا: نظرة إقليمية شاملة
١١٤٥ - ١١٣٠	استراحة
١٤٣٠ - ١١٣٠	الجلسة الثانية: التغييرات الهيكيلية والتكنولوجية في الموانئ
١٩٣٠ - ٢٠٣٠	حفل استقبال: تقييمه الإسكوا في فندق كورال بيتش

الثلاثاء، ٢٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧

٨٣٠ - ١١٤٥	الجلسة الثالثة: سياسات الخصخصة في الموانئ
١٢٠٠ - ١١٤٥	استراحة
١٢٠٠ - ١٣٠٠	الجلسة الرابعة: نظرة وطنية
١٣٠٠ - ١٤٣٠	زيارة ميدانية: جولة في مرفأ بيروت

الاربعاء، ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧

٩٠٠ - ١١٠٠	الجلسة الخامسة: اصلاح عمالة الموانئ على أساس السوق
١١٣٠ - ١١٠٠	استراحة
١٣٣٠ - ١١١٠	الجلسة السادسة: الجلسة الختامية

باء- الجدول اليومي

الاثنين، ٢٧ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧

الساعة

٨٣٠ - ٩٣٠ التسجيل

٩٣٠ - ١٠٠٠ الافتتاح

محمود الحبر	-
سليمان عباس	-
سيدني رزند	-
أحمد فرات	-

١٠٣٠ - ١٠٣٠ استراحة

١١٣٠ - ١٠٣٠ الجلسة الأولى

الرئيس جوزيف عون

موانئ الإسکوا: نظرة إقليمية شاملة  
الوضع الراهن والتحديات المستقبلية لإدارة وتشغيل الموانئ في  
منطقة الإسکوا

محمود الحبر	مناقشة عامة	-
-------------	-------------	---

١١٤٥ - ١١٣٠ استراحة

١٤٣٠ - ١١٣٠ الجلسة الثانية

الرئيس: السيد عبد الجليل

التغييرات الهيكيلية والتكنولوجية في الموانئ

سيدني رزند	الأسواق والموانئ في الاقتصاد العالمي	-
سيدني رزند	خدمات الموانئ	-
سيدني رزند	تكنولوجيات الموانئ	-
عبدالله الديجى	استخدام نظام التبادل الإلكتروني	-
سيدني رزند/ محمود الحبر	للبيانات في الموانئ	-
	دراسة حالة / فريق عامل	-

٢٠٣٠ - ١٩٣٠ حفل استقبال تقيمه الإسکوا

الثلاثاء، ٢٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧

الساعة

١١٤٥ - ٨ر٣٠      الجلسة الثالثة

الرئيس: عبدالله جنكير

• الاتجاهات العالمية وسياسات الخصخصة في الموانئ

- |            |                                               |   |
|------------|-----------------------------------------------|---|
| سيدني رزند | المتطلبات التشغيلية لإعادة الهيكلة في الموانئ | - |
| سيدني رزند | التدابير التي ستعتمدتها الحكومات              | - |
| بورغن دوخ  | دور الموانئ في سلسلة النقل المتعدد الوسائل    | - |
|            | ضمن عولمة الأسواق                             | - |
|            | مناقشة عامة                                   | - |

١٢٠٠ - ١١٤٥      استراحة

١٣٠٠ - ١٢٠٠      الجلسة الرابعة

الرئيس: نوري السعد

• نظرة وطنية

- |                                           |                  |
|-------------------------------------------|------------------|
| الاتجاهات العالمية لإدارة المرافئ البحرية | -                |
| اقتصادياً: تطلعات وواقع التجربة المصرية   | السيد عبد الجليل |

مناقشة عامة -

١٤٣٠ - ١٣٠٠      جولة لمرفأ بيروت

حفل استقبال يقيمه السيد مهيب عيتاني، المدير العام لمرفأ بيروت

الاربعاء، ٢٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٧

الساعة

٨٣٠ - ١١٠٠ الجلسة الخامسة

الرئيس: سعود النهاري

• إصلاح عمالة الموانئ على أساس السوق

- احتياجات مشغلي النقل المتعدد الوسائل في الموانئ فؤاد بوارشى

- احتياجات وهياكل ونتائج إصلاح عمالة الموانئ على أساس السوق سيدني رزند

١١٠٠ - ١١٣٠ استراحة

١٣٣٠ - ١٣٥٠ الجلسة السادسة

الرئيس: محمد الدلابيع

• الجلسة الختامية



