

Distr.
GENERAL

E/ESCWA/TRANS/1998/2
1 February 1999
ORIGINAL: ARABIC

المجلس



الاقتصادي والاجتماعي



UNEP
LIBRARY + DOCUMENT SECTION

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا
اجتماع فريق الخبراء حول الإصلاح الاقتصادي وتنسيق
سياسات النقل بما في ذلك تطوير الأساطيل التجارية في
منطقة الإسكوا في إطار الإتجاهات الحديثة نحو العولمة
١٧-١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨
بيروت

التقرير النهائي

مقدمة

في إطار برنامج عمل قسم النقل في شعبة القضايا والسياسات القطاعية لفترة السنتين ١٩٩٨-١٩٩٩ للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، والذي يهدف، ضمن ما يهدف، إلى تبني وتطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي، عقد اجتماع خبراء حول الإصلاح الاقتصادي وتنسيق سياسات النقل بما في ذلك تطوير الأساطيل التجارية في منطقة الإسكوا في إطار الاتجاهات الحديثة نحو العولمة، وذلك خلال الفترة من ١٧-١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨، في بيروت بالجمهورية اللبنانية.

ومن الجدير بالذكر أن الدورة الوزارية التاسعة عشر للإسكوا التي عقدت في ٧-٨ أيار/مايو ١٩٩٧ قد قررت إنشاء لجنة حكومية للنقل على أن تعقد أول اجتماعاتها في عام ١٩٩٩. وحددت المهام الرئيسية للجنة النقل في:

- (أ) المشاركة في وضع وصياغة الأولويات المتعلقة ببرامج العمل والخطط المتوسطة الأجل في مجال النقل؛
- (ب) رصد التطورات في مجال النقل في الدول الأعضاء في الإسكوا؛
- (ج) رصد التقدم المحرز في أنشطة الأمانة التنفيذية للإسكوا في مجال النقل؛
- (د) متابعة المؤتمرات الدولية والإقليمية ومشاركة الدول الأعضاء فيها، وتنسيق الجهود فيما بين الدول الأعضاء على صعيد تنفيذ القرارات والتوصيات؛

لذلك كان الغرض الأساسي من اجتماع خبراء النقل هو تقديم المشورة الفنية للجنة النقل. ولقد عقد اجتماع الخبراء تحت رعاية معالي السيد عمر مسقاوي، وزير النقل بالجمهورية اللبنانية، وبدعم من وزارة النقل والغرفة الدولية للملاحة في بيروت وبالتعاون مع الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب في جامعة الدول العربية والأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، والاتحاد العربي للناقلين البحريين، والاتحاد العربي للنقل البري، والاتحاد العربي للموانئ البحرية، وشركة الملاحة العربية المتحدة، ومنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)، والاتحاد العربي للنقل الجوي، والاتحاد العربي للسكك الحديدية، ووزارات النقل والمواصلات والأشغال بالدول الأعضاء، والمؤسسات والهيئات العامة الوطنية والإقليمية.

جيم- الحضور وتنظيم الاعمال

١- الحضور

وجهت الدعوة إلى خبراء من الدول الأعضاء في الاسكوا بصفتهم الرسمية كمسؤولين على أعلى المستويات في قطاع النقل لتقديم المشورة إلى الامانة التنفيذية للاسكوا. وقد حضر الاجتماع ممثلون عن الدول الأعضاء التالية: المملكة الأردنية الهاشمية، دولة البحرين، الجمهورية اللبنانية، الجمهورية العربية السورية، المملكة العربية السعودية، جمهورية مصر العربية، دولة الإمارات العربية المتحدة والجمهورية اليمنية.

كما حضر الاجتماع بصفتهم خبراء مختارون من كافة المنظمات والهيئات والشركات الوطنية والإقليمية والاتحادات النوعية ذات العلاقة. ويحتوي المرفق الثاني قائمة بأسماء المشاركين الذين بلغ عددهم ١٤٥ مشارك.

٢- تنظيم الأعمال

قام السيد عماد النوام، مدير عام النقل البري والبحري في وزارة النقل اللبنانية، برئاسة الجلسة الأولى؛ والسيد يحيى الكحلاني، القائم بأعمال وكيل وزارة النقل للهيئات والمؤسسات، مدير عام النقل البري في وزارة النقل بالجمهورية اليمنية، برئاسة الجلسة الثانية؛ والسيد إبراهيم حموده، مدير مشروع الأمم المتحدة للتخطيط الاقتصادي والاجتماعي للتنمية المكانية، وزارة التخطيط بجمهورية مصر العربية، برئاسة الجلسة الثالثة؛ والسيد عبدالقادر لاشين، مستشار النقل بجمهورية مصر العربية، برئاسة الجلسة الرابعة (أ)؛ والسيد عبد الرزاق ابو الفيلات، مدير عام الخط الحديدي الحجازي الاردني، برئاسة الجلسة الخامسة (أ)؛ والسيد محمد المرزوقي، مدير الشؤون البرية بوزارة المواصلات في دولة الامارات العربية المتحدة، برئاسة الجلسة السادسة (أ)؛ والسيد ياسر التل، نائب رئيس الاتحاد العربي للنقلين البحريين ومدير عام الخطوط الاردنية للملاحة البحرية في المملكة الأردنية الهاشمية، برئاسة الجلسة الرابعة (ب)؛ والسيد فؤاد شيرين القاضي، مستشار شؤون النقل البحري بوزارة النقل والمواصلات والنقل البحري في جمهورية مصر العربية، برئاسة الجلسة الخامسة (ب)؛ والسيد سامي حسين، مدير في مرفأ بيروت بالنيابة عن السيد مهيب عيتاني، رئيس مرفأ بيروت، برئاسة الجلسة السادسة (ب)؛ والسيد رياض عبد الله، مدير عام الطيران المدني بالجمهورية اللبنانية، برئاسة الجلسة الرابعة (ج)؛ والسيد ريمون فرحات، المستشار القانوني لجمعية أصحاب السفن اللبنانيين، برئاسة الجلسة الخامسة (ج)؛ والسيد أحمد الصباغ، مدير إدارة شؤون اللجان بالاتحاد العربي للنقل الجوي، برئاسة الجلستين السادسة (ج) والسابعة؛ والسيد عبدالعزيز التويجري، برئاسة الجلسة الثامنة؛ والسيد أحمد فرحات، رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية بالاسكوا، برئاسة الجلسة التاسعة. وتولت الامانة التنفيذية للاسكوا أعمال المقرر. ويتضمن المرفق الأول برنامج تنظيم الأعمال وقائمة بأوراق العمل المقدمة.

وفي الجانب التنظيمي ذكر الممثل الإقليمي أن سياسات تحرير الأجواء أصبحت من سمات الإطار التنظيمي لصناعة النقل الجوي العالمي. وذكر أن مثل هذه السياسات قد تؤثر سلباً على نمو وتطور صناعة النقل الجوي في منطقة الإسكوا إذا لم يتم التعامل معها بصورة جماعية وموحدة، وفي هذا الشأن دعا السيد زرهوني الإسكوا إلى ابتداء المنبر والإطار لتشجيع التعاون بين شركات الطيران في المنطقة وأكد على أهمية أن تتعاون الإسكوا في هذا الشأن مع المنظمات الإقليمية والمنظمات الدولية الممثلة في الإقليم.

تطرق بعد ذلك الممثل الإقليمي إلى سلامة وأمن الطيران المدني وذكر أن الايكاو قدمت برنامجاً متكاملًا يهدف إلى تأكيد وتعزيز سلامة الطيران المدني ودعا الدول الأعضاء في الإسكوا إلى الانتفاع بهذا البرنامج.

وفي ختام حديثه أكد السيد زرهوني الاستعداد التام لمنظمة الطيران المدني الدولي للتعاون مع الإسكوا في مجال الطيران المدني.

ثم ألقى السيد أحمد فرحات، رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية بالإسكوا، كلمة رحب فيها بالمشاركين الكرام، وشكر مسؤولي الجهات الداعمة والمتعاونة.

وذكر أن شعارات التعاون والتكامل الاقتصادي كانت وما زالت أحد الأهداف الأصلية للدول النامية باعتبارها أحد الشروط الرئيسية لتحقيق تنمية مطردة ومتواصلة اعتماداً على مواردها الذاتية وتقليل اعتمادها على العالم الخارجي مع ما يحمله هذا الاعتماد في طياته من مخاطر التبعية والتخلف. ويتجسد هذا التعاون في النهاية في شكل تبادل تجاري وحركة إنتقال عبر الحدود للسلع والأفراد فضلاً عن رؤس الأموال والمعلومات لخدمة أسواق معينة.

وذكر أن تسهيل إجراءات عبور الحدود أمام حركة نقل السلع أو تنقلات الأفراد كان لأغراض العمل أو السياحة أحد المطالب التي نادى بها مسؤولوا النقل دائماً من أجل تشجيع التعاون الإقليمي. ولعل تطوير شبكة نقل عربية متكاملة يمثل أبرز الملامح الرئيسية في دفع عجلة التعاون الإقليمي المشترك وفضلاً عن المطلوب الدائم لتحقيق التواصل البري بين دول المشرق والمغرب العربي.

وأضاف أن تطوير شبكة موحدة للنقل تتكامل فيها وسائل النقل المختلفة من برية وبحرية وجوية يمثل أحد الأهداف الإستراتيجية الذي يمهّد السبيل للتعاون الاقتصادي بين دول المنطقة ويدعم جسور الاتصال بينها. ويحتاج تطوير هذه الشبكة إلى جهود مكثفة على الصعيد الإقليمي لتسهيل عمليات النقل عليها وإتباع مجموعة من السياسات الفعالة.

وبين أنه كان من إنجازات الاجتماع الوزاري الماضي للإسكوا إقرار إنشاء لجنة النقل. وأكد على الطبيعة الفنية لهذه اللجنة التي يجب أن تتسم مداولاتها بالحرية الكاملة ولا يترتب على قراراتها أية التزامات مالية من قبل الدول الأعضاء.

واختتم قائلاً بأن المهمة الرئيسية أمام هذا الاجتماع هي التداول في المقترحات المطروحة لمحاورة ووصلات هذه الشبكة والاتفاق على المعيار أو المعايير التي يتوجب تطبيقها من أجل اعتبار هذه الوصلات ضمن الشبكة المنشودة وذلك من أجل أن تتولى الأمانة التنفيذية جميع هذه المقترحات والخروج بصورة موحدة تكون مقبولة من الناحية الفنية.

وألقى السيد حازم البيلالي، الأمين التنفيذي للإسكوا، كلمة رحب فيها بمعاللي الأستاذ عمر مسقاوي، وزير النقل بالجمهورية اللبنانية، وبالجهات الداعمة والمتعاونة في هذا الاجتماع، ورحب كذلك بمندوبي الدول.

وذكر أن هدف الإسكوا الرئيسي هو زيادة فعالية وكفاءة عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة في منطقة غربي آسيا (المشرق العربي) من خلال تطوير وتقوية التعاون والتكامل الإقليمي بين الدول الأعضاء بالمنطقة.

ثالثاً - وقائع الجلسات

اليوم الأول - الثلاثاء، ١٧ تشرين الثاني ١٩٩٨

الجلسة الأولى: برنامج الإجتماع والطلب على النقل

قدم السيد نبيل صفوت، رئيس قسم النقل بالاسكوا نبذة عن أهداف قسم النقل بالاسكوا وبرنامج الاجتماع ذكر فيها أن هدف الاسكوا في مجال النقل هو تسهيل النقل الدولي والإقليمي في المنطقة الذي سيكون له أكبر الأثر في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة في مجالات التجارة والصناعة والخدمات. وبالتالي فإن قسم النقل يهدف إلى دفع ودعم التنمية الإقليمية المستدامة في منطقة الإسكوا من خلال تبني وتطوير نظام نقل متكامل في المنطقة، و تسهيل النقل الدولي والإقليمي في المنطقة وتحسين السلامة ورفع كفاءة النقل والاتصالات، وتقديم المعونة الفنية للدول الأعضاء، وتنسيق سياسات وقوانين ومواصفات نظم النقل المتكاملة.

وأشار الى قرار الإسكوا في دورتها الوزارية التاسعة عشر عام ١٩٩٧ بإنشاء اللجنة الحكومية للنقل أوضح أن الهدف الرئيسي من إجتماع الخبراء هو تقديم المشورة الفنية للجنة النقل التي ستعقد أول اجتماعاتها في ٩-١٠ شباط/فبراير ١٩٩٩.

كما تحدث عن برنامج اجتماع الخبراء حول تبني وتطوير نظام نقل دولي متكامل في المشرق العربي، فذكر انه سيتم في اليوم الاول مناقشة الطلب على النقل، والاطار المنهجي لتطوير شبكة نقل متكاملة في المشرق العربي وعرض نماذج قطرية. اما في اليوم الثاني فسناقش الخبراء موضوع شبكة دولية متكاملة من منطقة الاسكوا، وضعها الحالي وقضايا تطويرها. وفي اليوم الثالث سيتم عرض النتائج والتوصيات لإقرارها.

وقدم السيد سليمان عباس، من الإسكوا، ورقة عمل بعنوان "الطلب على النقل" مشيراً إلى أهمية الموقع الجغرافي المتميز لمنطقة غربي آسيا جعلها في قلب العالم القديم ومعبراً ليس للتجارة وحسب بل ومعبراً للحضارات الأخرى وأشار إلى أن التنافس بين الدول الأوروبية قد أدى إلى تنوع الطلب على النقل وجاء لأسباب سياسية وعسكرية وأدى إلى ظهور نمط جديد للنقل (السكك الحديدية) في منطقة غربي آسيا ويتميز بتكنولوجيا جديدة على واقع المنطقة.

وذكر أن إعادة تقسيم المنطقة إلى دول مستقلة جاء ليغير من صورة شبكات النقل وانقطعت الصلة بين أرجاء شبكة السكك الحديدية وتوزعت إلى شبكات قطرية ترتبط بالوضع الداخلي السياسي والاقتصادية لكل بلد من البلدان التي استقلت.

وأشار إلى أن مؤشرات الوضع الاقتصادي لدول الاسكوا كانت ايجابية وارتفعت معدلات الناتج المحلي الاجمالي بالدولار وبالعملات المحلية لدول الاسكوا مما يعكس وضعاً جيداً. كما أشار إلى أن التجارة في المواد الأولية ما زالت تشكل الجزء الأكبر في صادرات الاسكوا مع استمرار الشركات التجارية التقليدية في أخذ النصيب الأكبر من صادرات وواردات الاسكوا. وذكر أن التجارة البينية زادت معدلاتها وتميزت منطقة الاسكوا بمساهمتها في التجارة البينية العربية بما يزيد على ٨٠ في المائة من جملة هذه التجارة.

وأشار إلى أن الطلب على النقل يختلف حسب الظروف التي تؤثر على نوعية الانتاج وحجمه ومنافذ التسويق ومواقعها وما يتوفر من التكنولوجيا المتاحة لوسائط النقل. كما وتؤثر اتجاهات وخطوط النقل بمواقع الشركاء التجاريين وحجم ونوعية المنقولات في كل اتجاه. وأن الطلب على النقل البري الطرقي قد ارتفع نسبة لتوفر البنى الأساسية العالية المستوى وانخفاض اسعار الوقود في كثير من دول المنطقة. في حين ظل النقل البحري يحتفظ بمكانته في نقل الجزء الأكبر من صادرات المنطقة وخاصة منتجات النفط كما احتفظ بقدر مناسب في نقل واردات المنطقة.

الجلسة الثانية: الإطار المنهجي التحليلي الشامل المتكامل ونظم المعلومات الجغرافية

قدم السيد نبيل صفوت، من الإسكوا، ورقة عمل بعنوان "الإطار المنهجي الشامل لتطوير نظام النقل الدولي المتكامل في الإسكوا" إستهلها بالتذكير بالهدف الرئيسي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا) وهو زيادة فعالية وكفاءة عمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة في منطقة غربي آسيا من خلال تطوير وتقوية التعاون والتكامل الإقليمي بين الدول الأعضاء بالمنطقة.

كما ذكر أن الإسكوا تؤمن بأن تسهيل النقل الدولي والإقليمي في المنطقة سيكون له أكبر الأثر في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة في مجالات التجارة الدولية والصناعات والخدمات.

أما عن الإطار المنهجي لتطوير النقل الدولي في الإسكوا فقد ذكر أن أي نظام للنقل الدولي أو الإقليمي في المنطقة يتكون من مكونات مادية ثابتة ومتحركة يقوم بتخطيطها وتصميمها وإنشائها وتشغيلها وصيانتها ومتابعتها مجموعة من الوزارات والمؤسسات والهيئات والشركات والمنظمات والجمعيات التي تتفاعل فيما بينها جميعا من أجل تنفيذ عمليات "النقل" للبضائع والركاب المطلوبة للقيام بأنشطة اقتصادية واجتماعية متنوعة في مواقع نهايات الرحلات.

وأشار إلى أن الإطار المنهجي لتحليل نظم النقل الدولي في الإسكوا يجب أن يعتمد على فرضيتين أساسيتين هما: إن نظم النقل الدولي والإقليمي المتنوعة في المنطقة يجب أن ينظر إليها على أنها نظام نقل دولي واحد شامل متكامل متعدد الوسائط في منطقة الإسكوا؛ وإن التفاعل بين هذا النظام الشامل للنقل الدولي في المنطقة "نظام النقل" وبين نظم الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية الأخرى والمتعلقة بالتنمية في المنطقة "نظام الأنشطة" يجب أن يؤخذ في الاعتبار في هذا الإطار التحليلي المقترح.

وحدد ثلاث متغيرات رئيسية في الإطار المنهجي المقترح وهي: نظام النقل؛ ونظام الأنشطة؛ والتدفقات المرورية. وأشار إلى أنه يمكن توصيف ثلاث علاقات أساسية بين المتغيرات الرئيسية الثلاث وهي أن التفاعل بين نظام النقل ونظام الأنشطة يؤدي إلى تدفقات مرورية ذات أحجام وأنواع وتوزيعات مختلفة على كافة مكونات نظام النقل؛ والتدفقات المرورية تؤدي مع الزمن إلى تغييرات في نظام الأنشطة؛ والتدفقات المرورية تؤدي مع الزمن إلى تغييرات في نظام النقل.

وأشار إلى أن القرارات المتعلقة بنظام النقل هي تلك التي تؤثر على مستوى أداء نظام النقل وذلك بتغيير البنية التحتية أو التكنولوجيا أو سياسات التشغيل أو الهياكل التنظيمية أو الجوانب التسويقية.

وذكر أن فحوى الإطار التحليلي هو عملية التنبؤ بالآثار المترتبة على إختيار مجموعة من البدائل. وإن القضية الرئيسية هنا هي التنبؤ بالتدفق المروري "المتوازن" على نظام النقل، الناتج عن مجموعة محددة من البدائل. فإذا تم التنبؤ بالتدفق المروري المتوازن على شبكات النقل يمكننا التنبؤ بالآثار المتوقعة على المجموعات الثمانية عن طريق استخدام عدد من نماذج التنبؤ بالآثار Impact Models.

وختم قائلا بأن تبنى وتطوير نظام نقل دولي وإقليمي متكامل في الإسكوا سيساهم بشكل كبير في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة لتتبعوا مكانتها اللانقطة بين دول وأقاليم العالم وخصوصا في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة.

ثم قدم السيد مصطفى أبو غانم، إستشاري نظم المعلومات الجغرافية، برجر وشركاه لنظم المعلومات، ورقة بعنوان "تطبيق نظم المعلومات الجغرافية لتطوير نظام النقل الدولي المتكامل في الإسكوا" ذكر فيها إن نظام المعلومات الجغرافي هو نظام يستخدم لإدارة وتنظيم وتحليل المعلومات التي لها صفات جغرافية أو هندسية بالإضافة إلى معلومات رقمية لتطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي ثم استخدام نظام المعلومات الجغرافي لتجميع شبكات نقل الطرق والسكك الحديدية وشبكة النقل البحري والموانئ وشبكة المطارات والنقل الجوي في شبكة متكاملة.

وذكر أن الهيئة القومية لسكك حديد مصر - بالتنسيق مع الهيئة العامة للطرق والكباري - وضعت خطة لتقليل تقاطعات خطوط السكك الحديدية مع الطرق من خلال إقامة كباري علوية حيث تم تنفيذ عدد منها وذلك بهدف رفع كفاءة حركة السير بالنسبة لكل من القطارات والمركبات العابرة لهذه التقاطعات والعمل على الحد من الحوادث بها.

أما بالنسبة للمطارات فذكر أنها تنتشر في جميع أرجاء مصر ، وإن ارتبطت الحركة على كل منها تبعاً للأهمية السياحية للمناطق التي تخدمها، حيث أن قطاع النقل الجوي للركاب يعتمد إلى حد كبير على السياحة في مصر ، وقد تم رفع كفاءة العديد من المطارات المحلية وتحويلها للخدمة الدولية مما يساعد على تنشيط الحركة بها مع تخفيف الضغط على المطار الدولي الرئيسي بالقاهرة ، خصوصاً فيما يتعلق بالحركة الكثيفة الموسمية مثل رحلات الحج ورحلات سفر وعودة المدرسين العاملين بالدول العربية ، وغيرهم من العاملين الذين يفضلون قضاء اجازاتهم السنوية صيفاً في مصر . هذا ويبلغ عدد المطارات في مصر حوالي ٢٠ مطارا منها أحد عشر مطارا دوليا وتسعة مطارات محلية.

وألقى السيد عبد العزيز التويجري، وكيل وزارة المواصلات المساعد للتخطيط والميزانية في وزارة المواصلات بالمملكة العربية السعودية، ورقة عمل بعنوان "النقل في المملكة العربية السعودية" حيث نوه بالميزة الفريدة التي خص الله السعودية بها وهي وجود الأراضي المقدسة التي تستقبل ملايين المسلمين الذين يقصدونها لأداء فريضة الحج أو العمرة والزيارة. وكذلك صعوبة التخطيط والتنفيذ للتنمية الشاملة والتحدي الكبير في تنفيذ خطط التنمية التي طبقتها وتطبقها المملكة لتشمل جميع السكان.

وذكر أن هناك العديد من الجهات الحكومية والخاصة التي تتولى إدارة وصيانة وتشغيل والإشراف على انماط النقل المختلفة في المملكة العربية السعودية وهي وزارة المواصلات، وزارة الدفاع والطيران (الرئاسة العامة للطيران المدني / الخطوط الجوية العربية السعودية)، وزارة الداخلية، وزارة الشؤون البلدية والقروية، المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، المؤسسة العامة للموانئ السعودية، وتقع مسؤولية صيانة الطرق الرئيسية على وزارة المواصلات.

وذكر أن هناك العديد من الاتفاقيات الإقليمية او الثنائية التي ترتبط المملكة العربية السعودية بها مع دول أخرى وتهدف إلى تعزيز التبادل التجاري وتسهيل الاجراءات الجمركية بين تلك الدول.

ورأى ان هناك حاجة ملحة إلى تطوير استراتيجية وطنية للنقل لمواجهة التحديات ولإدارة أنظمة النقل بما يحقق تحسين الانتاجية، والسلامة المرورية، والحفاظ على البيئة وزيادة مشاركة القطاع الخاص في تمويل قطاع النقل.

وبالنسبة لمساهمة المملكة في تطوير قطاع النقل البحري وعلى المستوى الخليجي والعربي فقد ساهمت المملكة في تأسيس عدد من الشركات الملاحية اقتناعاً منها بأهمية المشاركة الإقليمية والعربية لمواجهة التكتلات الأجنبية المنافسة في مجال النقل البحري. وبالنسبة للمعاهدات والاتفاقات الدولية فذكر أن المملكة قد صادقت على العديد من المعاهدات والاتفاقيات البحرية الدولية التي تعني بالنقل البحري، وبين بأن الوزارة قد اهتمت بتشجيع إجراء البحوث والدراسات في كافة المجالات البحرية ومن ذلك دراسة النقل البحري من قبل مدينة الملك عبدالعزيز للعلوم والتقنية، ندوة النقل البحري، دراسة وضع استراتيجية للتدريب في مجال النقل البحري الهدف منها حصر العمالة في هذا القطاع وصولاً إلى سعودة العاملين في هذا القطاع على أسس علمية وعملية مدروسة، ودراسة وضع استراتيجية لقطاع النقل البحري في المملكة الهدف منها تحديد السياسات والخطط والبرامج، وتحديد الأهداف الوطنية لقطاع النقل البحري.

أما عن التنسيق بين وسائل النقل المختلفة وخطط التنمية فذكر أنها تعتمد على تخطيط قطاع النقل على أساس أنه وحدة واحدة، وإعداد البحوث الفنية والاقتصادية، وإعداد ومراجعة الاتفاقيات الدولية والإشراف على تنفيذها، والتنسيق بين أنواع نشاط النقل المختلفة ووسائله، وإعداد الإحصائيات اللازمة لوسائل النقل المختلفة، وتحديد الأجرور المختلفة للنقل بجميع وسائله عدا النقل الجوي، والإشراف على الشركات الملتزمة أو المرخص لها بأعمال النقل.

وأوضح أن أول خط حديدي بالجزيرة العربية يعود تاريخه إلى عام ١٩٠٨ عندما أنشئ الخط سكة حديد الحجاز. وأن المملكة العربية السعودية شهدت أفقا واسعة من النمو الاقتصادي والتطور الاجتماعي بسبب انتاج البترول وبكميات تجارية، ومن ثم أصبحت الحاجة ملحة لتأمين المواد الاستهلاكية والانشائية والمعدات من المنطقة الشرقية حيث الخليج ومنابع البترول إلى المنطقة الوسطى حيث العاصمة.

وأوضح أيضا أن الشركة السعودية للنقل الجماعي تعتبر أكبر شركات النقل البري لتأمين خدمات النقل ما بين المدن وداخل المدن في المملكة العربية السعودية، التي تأسست عام ١٩٧٩. وقد مدت الشركة خدماتها إلى خارج المملكة العربية السعودية حيث شاركت في إنشاء شركة النقل السعودية-البحرينية. كما نظمت الشركة رحلات دولية بين مدن المملكة العربية السعودية المختلفة إلى العديد من الدول العربية المجاورة.

وذكر أن شبكة الطرق في المملكة العربية السعودية تتكون من الطرق الرئيسية والطرق الثانوية والطرق الفرعية. وتمثل الطرق الرئيسية محاور الطرق الإقليمية والدولية حيث تتألف هذه الطرق من شبكة متداخلة من المسارات ويبلغ عددها ١١ طريقا بدون تفرعاتها وهي تربط شمال المملكة بجنوبها وشرقها بغربها، كما تربطها بالدول المجاورة من الجهات الجغرافية.

ثم ألفت السيدة إيهاب الموالي، معاون مدير التخطيط، وزارة المواصلات بالجمهورية العربية السورية، ورقة عمل بعنوان "شبكة الطرق الدولية في الجمهورية العربية السورية" ذكرت فيها أن قطاع النقل البري على الطرق في الجمهورية العربية السورية قد شهد تطورا ملحوظا خلال العشرة سنوات الأخيرة وساهم بشكل فاعل في تحقيق توفير الخدمات اللازمة لتأمين تنقل الركاب و إيصال البضائع في أوقاتها دون تأخير، وتأمين نقل المواد الاستراتيجية، والقيام بدور الربط الإقليمي و الدولي.

وبينت أيضا أن النقل الطرقي يتولى ٩٠ في المائة من حجم النقل وتقع مسؤوليته على عاتق عدة وزارات أهمها في المسؤولية النقل والمواصلات والإدارة المحلية فلهم المسؤولية الأكبر في مجال تحقيق نشاط النقل البري.

وذكرت أنه تقع على وزارة النقل السورية تجهيز أساطيل النقل بكافة أنواعه. ومن مهام مديرية النقل الطرقي في وزارة النقل السورية نقل البضائع والركاب داخل سورية و إلى خارجها. أما مسؤولية إنشاء وصيانة وإستثمار الشبكة الطرقي الرئيسية فتقع على عاتق وزارة المواصلات، كما تشرف فنيا على شبكة الطرق المحلية التي تتبع مسؤولية تنفيذ أعمالها وزارة الإدارة المحلية عن طريق مديريات الخدمات الفنية.

أما عن مديرية التخطيط فقد ذكرت أن من مهامها الأساسية إقتراح مشروعات الخطط الاستثمارية السنوية لتطوير شبكة الطرق؛ ومعالجة ربط الشبكة الطرقي في القطر مع الشبكة الدولية؛ ودراسة المواضيع المتعلقة بالاتفاقيات والتعاون الدولي؛ وجمع البيانات الإحصائية ونشرها. وأن مديرية الطرق والجسور تتولى تنفيذ مهام إنشاء وصيانة الطرق والجسور والمحافظة على الشبكة الطرقي من خلال دائرة التنفيذ ودائرة الصيانة ودائرة هندسة المرور. وأن مديريات

وتحدث عن أهمية تطوير التدريب بالهيئة وذكر أن هناك معاهد متخصصة في هذا المجال منها معهد التدريب المهني بوردان والمعهد الفني لتدريب قاندي القطارات بفرز القاهرة.

وتحدث السيد حمد عبد القادر عن شبكة السكك الحديدية في المملكة العربية السعودية وذكر بأنه قد بلغ طولها في بداية إنشائه (٥٦٥) كيلومترا. وفي بداية عقد الثمانينيات شهدت المؤسسة العامة للخطوط الحديدية نقلة جبارة وذلك بإنشاء مشاريع كبيرة كان من أهمها ازدواج الخط الحديدي ما بين مدينتي الدمام والهفوف ، ومن الهفوف إلى الرياض وبطول قدره (٤٤٩) كيلومترا . وكذلك إنشاء ثلاث محطات ركاب ضخمة بالإضافة إلى إنشاء الميناء الجاف في مدينة الرياض.

وأضاف بأنه قد تم إجراء دراسات الجدوى الاقتصادية لإنشاء خط حديدي يربط ميناء جدة الاسلامي على البحر الأحمر بميناء الملك عبد العزيز بالدمام (جسر برى) يمكن استخدامه لنقل الحاويات والبضائع من ميناء جدة إلى ميناء الدمام ومن ثم إيصال هذه البضائع للدول المطلة على الخليج العربي.

ثم تحدثت السيدة إيهاب الموالي عن شبكة السكك الحديدية في الجمهورية العربية السورية ذاكرة ان الجمهورية العربية السورية تقع في موقع جيد بين طرق النقل العابر الدولي والتي هي في معظم أجزائها مشتركة مع محاور النقل البري الإقليمي وأنها تعتبر بلدا مثاليا من حيث قابليته لعمليات الخطوط الحديدية.

وذكرت أن شبكة السكك الحديدية تخدم بشكل ملائم مرفأى اللاذقية وطرطوس، كما تم وصل الخطوط الحديدية بتفريعات إلى محطات توليد الكهرباء وتفريعات إلى محطات التحميل والتفريغ بالإضافة إلى تفريعات إلى مراكز شراء وتخزين صوامع الحبوب وبذلك تم الربط بين مراكز الإنتاج ومراكز التصدير.

وأشارت ان الهيكل التنظيمي للنقل البري على السكك الحديدية يتبع لمديرية النقل بالسكك الحديدية في وزارة النقل والتي تشرف على المؤسسات التابعة لها وهي المؤسسة العامة للخطوط الحديدية، والشركة العامة لإنشاء الخطوط الحديدية، والمؤسسة العامة للخطوط الحديدية.

وذكرت بأنه تم إنشاء الخطوط الحديثة النظامية بدء من عام ١٩٧٠ وحتى عام ١٩٩٢ وهي خطوط قياسية منشأة على عوارض بيتونية وعليها ١١٧ محطة للركاب والبضائع.

أما عن المشاريع المستقبلية لشبكة السكك الحديدية فذكرت أن قد تمت دراسة لتنفيذ مشروعين هما مشروع خط دمشق-درعا، ومشروع خط دير الزور-البوكمال. كما ذكرت أيضا انه من المشاريع المستقبلية مشروع إنشاء خط ثاني مزدوج لتغطية حاجات القطر و ذلك في حال تطوير النقل بالسكك الحديدية وزيادة حجمه وخاصة خط محور دمشق-حلب، وإنشاء مترو دمشق.

ثم قدم السيد عادل مرتضى، مستشار مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك في الجمهورية اللبنانية، ورقة السيد بسام عبد الملك، رئيس مجلس الإدارة/المدير العام لمصلحة سكك الحديد والنقل المشترك في الجمهورية اللبنانية ، بعنوان شبكة السكك الحديدية اللبنانية - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية ذكر فيها أن المحور الذي تمر به شبكة الخطوط الحديدية الضيقة في لبنان، كان يعتبر أهم محور للنقل في المشرق العربي وكان يتم انتقال المسافرين والبضائع والمنتجات الزراعية بين مرفأ بيروت ومدن دمشق وعمان ومختلف دول الخليج، خاصة في موسم الحج وموسم الاصطياف في لبنان. وأدت الحرب إلى التوقف التام لخدمات سكك الحديد اللبنانية.

وأشار إلى أنه أثناء الحرب أصيبت منشآت السكك الحديد وتجهيزاتها ومبانيها وآلياتها المتحركة ومعداتنا بأضرار جسيمة، وتعرضت مسارات السكك الحديد لتعديات مختلفة. فلقد انتزع قسم من هذه الخطوط (الضيقة والعريضة) وقامت

مساعداً مالية من معاهدة التمويل العالمية (IFI's) ومن القطاع الخاص، وأكد على أنه لا بد من وجود الإطار القانوني للشبكة المقترحة في الإسكوا ومن الاستفادة من تجربة اللجنة الاقتصادية لأوروبا الطويلة في هذا المجال.

دارت مناقشات مستفيضة حول الأوراق التي قدمت وقد أبدى العديد من المشاركين إهتماماً واضحاً فيما يتعلق بالمعلومات والبيانات المتعلقة بالنقل البري وخاصة الطرقي ومن ناحية صعوبة تجميعها، وضرورة أن يقوم المشاركون بتقديم المعلومات والبيانات مباشرة إلى الإسكوا والتي بدورها تقوم بتجميعها وتحليلها، ومن ثم تضمينها تقارير الإسكوا، وقد أبدى بعض المشاركين رغبة في إنشاء مركز موحد للمعلومات تفادياً للتكرار في طلب المعلومات، ويمكن في هذا الخصوص الاستفادة من الجهود التي قامت بها الأمانة العامة لمجلس التعاون الخليجي.

وفيما يتعلق بشبكة النقل المتكاملة فلقد استقر الرأي على ضرورة أن تقوم الإسكوا وقبيل انعقاد الاجتماع الأول للجنة النقل بالاستفادة من البيانات التي قدمها مندوبو بعض الدول عن شبكات النقل في بلادهم وتحضير الخرائط الموقع عليها الوضع القائم للمحاور الرئيسية التي يمكن الاعتماد عليها كمحاور ربط للطرق والسكك الحديدية، وكذلك الموانئ والمطارات الدولية في منطقة الإسكوا بحيث يتم عرضها على لجنة النقل لدراستها وتعديلها حسب الحاجة. وقد تم التأكيد على أن كل ما تقوم به الإسكوا في هذا الخصوص لا يتعارض مع التوصيات أو المقررات الصادرة من الأمانة العامة لجامعة الدول العربية أو الأمانة العامة لمجلس التعاون الخليجي.

وفي مجال السكك الحديدية فقد كان جلياً ضرورة توفير العوامل التي تساعد على جعل هذا القطاع أكثر فاعلية وخاصة فيما يتعلق بإقامة مراكز لتجميع البضائع Hubs وكذلك في التعامل مع السكك الحديدية على أساس أنها وسيلة نقل ليس للركاب فقط ولكن للبضائع، وكذلك ضرورة دراسة إقامة مشاريع ربط بين المناطق الكثيفة السكان والإنتاج.

وقد أظهر بعض المشاركين رغبة في أن يتم التركيز على الإجراءات المتبعة في تيسير حركة المرور بين بلدان المنطقة حيث أن شبكات النقل بهيكلها الرئيسية شبه مكتملة، ولكن تم التأكيد أنه يجب أولاً الاتفاق على محاور الربط بين الدول ومن ثم يمكن التركيز على القضايا المتعلقة بهذه الشبكة من حيث توحيد مواصفاتها (بما في ذلك الاحمال المحورية عليها) وكذلك توحيد وتسهيل إجراءات العبور بالنسبة للركاب والبضائع والمركبات، والتوصل إلى الاتفاقيات التي ستؤدي إلى تسهيل النقل عبر المراكز الحدودية.

باء- مجموعة النقل البحري

الجلسة الرابعة (ب): سياسات تطوير الأساطيل البحرية في منطقة الإسكوا ودورها في نقل التجارة البحرية

قدم السيد محمود الحبر من الإسكوا ورقة عمل بعنوان "الأساطيل البحرية التجارية العربية في الإسكوا ودورها: نظرة إقليمية" ذكر فيها أن أن الاستثمار في بناء السفن يعتبر من الاستثمارات الرأسمالية الكبيرة والعالية المخاطر التي تتطلب استقراراً سياسياً واقتصادياً، كما ذكر أيضاً أن تطور الأسطول التجاري البحري لدول منطقة الإسكوا يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأداء الاقتصادي وإزدهار التجارة الخارجية المنقولة بحراً لدول المنطقة بصفة أساسية وذلك رغماً عن ضآلة حصة التجارة التي تقوم الأساطيل الوطنية بنقلها.

وذكر أن حجم واردات وصادرات دول منطقة الإسكوا تأثرت بمجموعة من العوامل -إيجاباً وسلباً- خلال الثلاثة عقود الأخيرة كان أهمها الأسعار العالمية للنفط وحجم إنتاج وتصدير النفط ونمو الاقتصاد العالمي والحرب بين العراق وإيران والحرب اللبنانية وحرب الخليج مؤخراً. وأن التحسن في الأداء الاقتصادي لدول منطقة الإسكوا أدى إلى زيادة حجم أساطيلها بالمقارنة مع الأسطول العالمي فيما يتعلق بالحمولة الساكنة، وأن ذلك يعتبر دلالة على أن نمو الأساطيل قد ارتبط بعوامل الاستقرار والنمو الاقتصادي وزيادة حجم التجارة الخارجية لدول المنطقة.

وتحدث عن الإطار العام وهيكل إتفاقية التجارة العالمية مبينا بأن الإتفاقية هي معاهدة دولية وإطار قانوني تم التفاوض عليها في جولة أوجواي وهي إتفاقية واحدة لها ملاحق متعددة.

وذكر أن إتفاقية الخدمات تعتبر من أهم الإتفاقيات في إطار النظام التجاري العالمي وذلك بسبب أنها أكثر تلك الإتفاقيات تدخلا في النظم الداخلية (القوانين واللوائح) التي تنظم الحياة الاقتصادية في الدول الأعضاء.

وذلك أنه تم اعادة تعريف التجارة الدولية في مجال الخدمات بما يسمح انتقال عوامل الإنتاج سواء رأس مال أو عمالة.

وبين أن هيكل الإتفاقية يحتوي على مجموعة من القواعد القانونية بالإضافة الى جدول التزامات محددة لكل دولة، كما يتضمن الإطار العام مواد الإتفاقية عامة وخاصة لها ملاحق لا تشمل النقل البحري.

وبين أنواع الخدمات وطبيعة الالتزامات العامة وحرية الدول الأعضاء في تحديد الاستثناءات والاشتراطات وتضمينها في جدول الالتزامات كما قدم شرحا للالتزامات التي ليس عليها شروط والالتزامات التي عليها شروط والالتزامات والأحكام الخاصة ووسائل التفاوض وتعديل جداول الالتزامات مسترشدا بتجربة إحدى دول الاسكوا في تحرير الخدمات البحرية.

ثم قدم السيد محسن هلال، المستشار الإقليمي لشؤون منظمة التجارة العالمية في الاسكوا، محاضرة عن النقل البحري في إطار إتفاقية الخدمات - الآثار على دول منطقة الإسكوا تحدث فيها عن خدمات النقل البحري في الاقتصاد الدولي ضمن إتفاقية الجات وجولة أوجواي.

وقد عرضا للاحكام والمبادئ العامة والملاحق القطاعية لإتفاقية الخدمات والمزايا التي تحصل عليها الدول العربية مشيرا الى طبيعة المفاوضات المستقبلية وأهمية قيام دول المنطقة بالاستعداد لها. وبين التزامات الدول العربية وبعض الدول الأخرى في مجال خدمات النقل البحري مع امكانيات استفادة الدول العربية من تحرير خدمات النقل البحري.

وقدم ملخصا للالتزامات المحددة في قطاع النقل البحري بجمهورية مصر العربية ضمن جداول الالتزامات تشمل خدمات النقل البحري الدولي للركاب والبضائع والخدمات المعاونة للنقل البحري فيما يتعلق بتطهير الموانئ.

وعرض تطور مفاوضات الخدمات بعد إتفاق مراكش الذي قرر إيقاف تطبيق الإعفاءات من شرط الدولة الأكثر رعاية، وتحديد مجموعة التفاوض في النقل البحري، وتأجيل المفاوضات حتى عام ٢٠٠٠. وتحديد مجالات التفاوض لتشمل خدمات النقل الدولي، والخدمات المساعدة، والخدمات المتصلة بالوصول إلى مرافق الموانئ، والنظر في خدمات النقل متعدد الأشكال.

وعرض بعض المقترحات والأفكار العملية للاستفادة من إتفاقية الخدمات في قطاع النقل البحري، وكذلك المقترحات لإمكانية استفادة الدول العربية من تحرير خدمات النقل البحري.

ثم قدم السيد عسكر سعود الرشيد، مساعد مدير التخطيط والتطوير بشركة الملاحة العربية المتحدة، دولة الكويت، ورقة عمل بعنوان "تطور صناعة النقل البحري في دول الخليج العربي مع الإشارة إلى تجربة شركة الملاحة العربية المتحدة" ذكر فيها أن صناعة النقل البحري ليست ببعيدة عن انظار أبناء دول الخليج العربي حيث كانت هذه الدول تعتمد على البحر قبل ظهور النفط " كمصدر للرزق سواء عن طريق الغوص أو في جلب تجارتها الخارجية وكانت وسيلتها في ذلك السفن الشراعية وبعض السفن الصغيرة والسفن الأجنبية.

وأشار إلى أنه في عام ١٩٧٦ قررت ستة دول خليجية انشاء شركة الملاحة العربية المتحدة كشركة ملاحية وطنية تلتزم بخدمة دول الخليج العربي وتم شراء سفن شركة الملاحة الكويتية كنواة وبداية لاسطول هذه الشركة. وبدأت بعض

هل المقصود بالالتزامات التي تقدمها الدولة في مجال النقل البحري هي فقط للمجالات التي ستحررها بحيث تبقى المجالات الأخرى غير محررة، وفيما يتعلق بجمهورية مصر العربية هل هناك خدمات مساعدة أخرى عدا تطهير الموانئ يمكن تحريرها؟

أفاد السيد عبد الحميد ممدوح بأن المبدأ العام يشمل الخدمات التي تؤديها الحكومة من باب ممارسة السلطة السيادية. وحتى يدخل أي نشاط ضمن هذا التعريف فيجب أن يستوفي أحد الشرطين التاليين:

أولاً- ألا تؤدي الخدمة بواسطة أكثر من مورد واحد، أي عدم وجود منافسة،

ثانياً- ألا تباع الخدمة بأسلوب تجاري لتحقيق أرباح.

كما أفاد بأن هذه الخدمات تعتبر كأنشطة سيادية للدولة كخدمات التعليم والرعاية الصحية ولا تدخل بها خدمات الموانئ التي تعتبر غير مستثناة من الاتفاقية. وأضاف السيد محسن هلال بأن تطهير الموانئ يعتبر كأحد القطاعات المفتوحة للتحرير، وفيما يتعلق بالحقوق فعلى الشركات العربية القادرة على المنافسة الدولية الاطلاع على التزامات الدول الأخرى والخدمات المحررة لديها للتنافس عليها أو تنبيه حكوماتهم أعضاء منظمة التجارة لتطلب تحرير تلك الخدمات من الطرف الآخر. وإجابة على السؤال حول التزامات كل دولة أفاد بأن ما سيدون في الجدول هو ما ستقبله الدولة بتحريره بالشروط الواردة والمبينة عليه.

وإستفسر أحد المشاركين عن التزامات جمهورية مصر العربية وفيما يتعلق بتواجد الأشخاص المصريين بشروط معينة فيما يتعلق بتحديد نسبة أعدادهم وأجورهم وفيما إذا كانت نسبة الأجور الواردة بالشروط تمثل حدود الأجور التي تنص عليها منظمة العمل الدولية.

أفاد السيد محسن هلال بأن هناك أربعة أشكال لتوريد الخدمة من دولة لأخرى من بينها حركة الأشخاص الطبيعيين، ونتيجة الاتفاقية للدول أن تضع الشروط الخاصة بالإنفاذ إلى السوق والمعادلة الوطنية كما فعلت جمهورية مصر العربية لدى تحريرها لخدمة النقل البحري حيث اشترطت -ضمن أمور أخرى- أن يكون ٩٥ في المائة من أفراد الطاقم من المصريين وبحيث لا تقل أجورهم عن ٩٠ في المائة من إجمالي الأجور والمرتبات المدفوعة. وأضاف السيد عبد الحميد ممدوح بأنه بناء على إطار الاتفاقية الجديدة فإنه يجب إعادة النظر في مبدأ توزيع الحصص (٢٠/٤٠/٤٠) الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لاتحادات خطوط الملاحة وذلك لتعارضها مع مبدأ الدولة الأكثر رعاية، وبين بأنه يحق للدول أثناء تفاوضها على الالتزامات أن تضع شروطاً لدخول المورد الأجنبي للسوق بحيث يمكن أن تشمل تدريب العمالة المحلية أو نقل التكنولوجيا الحديثة وغيره.

وإجابة على الاستفسار عن قيام دول بمناطق أخرى بالاستعداد للجولة القادمة من المفاوضات أفاد السيد ممدوح بأن الأعداد للجولة القادمة قد بدأ فعلاً على المستوى الإقليمي كمنظمة الأبك والاتحاد الأوروبي ودول أمريكا اللاتينية، كما بدأت منظمة التجارة العالمية بإجراء مناقشات قطاعية تتناول الجوانب التشريعية والتنظيمية المختلفة لمجموعة من القطاعات من ضمنها قطاع النقل البحري. وأفاد بأنه قد تم إعداد ورقة في هذا الشأن وأنه سيتم وضع الأجندة خلال عام ١٩٩٩ بحيث تشمل قسمين أحدهما للتفاوض على مزيد من التحرير في جداول الالتزامات لكل دولة، والجانب الآخر لتطوير القواعد القانونية في الاتفاقية حيث أنه لا توجد قواعد في الاتفاقية تحكم مسائل الدعم وإجراءات الطوارئ.

وسأل أحد المشاركين فيما إذا كان هناك اتجاه لتقديم تسهيلات أو دعم للدول النامية لمساعدتها في تفادي أو تقليل الخسائر المتوقعة من جراء تحرير الخدمات، أفاد السيد ممدوح بأن هناك علاقة وصلة وطيدة بين تحرير تجارة الخدمات وتحقيق التنمية الاقتصادية حيث أن تحرير تجارة الخدمات تقوم بدور هام في تطوير القطاعات الخدمية المحلية بدرجة تفوق دور التحرير فيما يتعلق بالتجارة السلعية، وأضاف بأنه من العسير تطوير قطاعات خدمية كقطاع الاتصالات على سبيل المثال من غير وجود تحرير، وأن بعض الدول النامية قد قامت -لأول مرة- بتقديم التزامات في قطاع الاتصالات من خارج إطار

واقترح أنه لتحقيق هدف تطوير الأساطيل البحرية العربية في منطقة الإسكوا أن تقوم السياسات المستقبلية، بحصر نشاطاتها على ثلاث محاور مهمة جدا حاليا وهي محور جمهورية مصر العربية، ومحور المنطقة الحرة فسي جبل علي، ومحور المنطقة الحرة في البحرين والخليج.

وأوصى بالسعي إلى تطوير النقل عبر إنشاء شركات ملاحية مشتركة، وإنشاء بنك المعلومات في جميع حقول النقل البحري في منطقة الإسكوا، وتوحيد التشريعات في حقل النقل وخاصة توحيد التشريعات الجمركية، والافادة من التطوير التكنولوجي في إيصال المعلومات المطلوبة عبر إنشاء شبكة اتصال ما بين دول الاسكوا، وتوحيد المواصفات للطرق ووسائل النقل، وتطوير شبكة المواصلات بين الاقطار العربية، ودعوة مؤسسات التمويل العربية للتركيز على توجيه بعض استثماراتهم في حقل النقل البحري في منطقة الاسكوا، والاسراع بانضمام الدول التي لم تنضم بعد إلى اتفاقية الهيئة العربية لتصنيف السفن، والاسراع بتطوير المرافئ العربية، وتنمية الموارد البشرية.

وقدم السيد ياسر التل، نائب رئيس الاتحاد العربي للناقلين البحريين ومدير عام الخطوط الأردنية للملاحة البحرية، ورقة عمل بعنوان "إنشاء خط ملاحى عربي يربط الموانئ العربية بين المغرب العربي والمشرق العربي" ذكر فيها أن إنشاء خطوط ملاحية عربية تربط الموانئ العربية بين المغرب العربي والمشرق العربي هي إحدى أهم الخطوات التي يمكن أن تساهم في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي في حالة ترجمتها على أرض الواقع. حيث أن إنشاء مثل هذا الخط سيساعد في بناء حركة التجارة البينية العربية وزيادتها إلى الحد الأقصى الممكن على أمل أن يعود ذلك بصيغة اقتصادية عربية مشتركة في نهاية المطاف.

وأضاف أن إنشاء خط ملاحى عربي يربط المنطقة العربية لن يكون في مراحله الأولى خطا اقتصاديا مربحا فهو بحاجة إلى كل الدعم الممكن من كافة الحكومات العربية ابتداء من الدعم المالي المباشر وانتهاء بالاعفاءات على كل مستوى ممكن.

وإرتأى إمكانية إنشاء خط بحري للحاويات يبدأ من المغرب العربي وينتهي في العراق مرورا بالموانئ الرئيسية في المنطقة مدعوما بخدمات لسفن أصغر في إطار عمليات مسافنة "FEEDERING"، وحدد سفن الحاويات لأسباب عديدة منها أن سفينة الحاويات سريعة والتفريغ والتحميل، وكلفة التفريغ والتحميل ونقل الحاويات برا أقل من مثيلاتها من البضائع العامة، وأن الحاويات أفضل وأكثر أمنا لتخزين البضائع في بعض الموانئ العربية غير المهيأة لذلك، وإمكانية استعمال موانئ محورية لتفريغ هذه الحاويات في موانئ رئيسية ومن ثم إعادة نقلها إلى الموانئ الفرعية أو البعيدة عن طريق (FEEDERS) سيمكنها من تقليل الكلفة إلى أقصى حد ممكن، وإن اتجاه النقل البحري حاليا هو صوب الحاويات، وإن النقل بالشكل التقليدي يتراجع تدريجيا بالمقارنة مع الحاويات.

وأشار إلى أنه لكي يتمكن مثل هذا المشروع من الصمود والنجاح ينبغي دعمه خاصة في المراحل الأولى من عمره والسيناريو التالي يبين الدعم المباشر للمشروع من خلال منح اعفاء تشجيعيا بنسبة ٥٠% من كلفة رسوم الموانئ ومصاريف التحميل والتفريغ ورسوم المرور في قناة السويس وكلفة الوقود وما لذلك من أثر على نتيجة عمل المشروع.

وذكر أن هناك أمثلة كثيرة على التعاون العربي في المجال البحري وهناك نجاحات كبيرة إذا ما توافرت النوايا وتضافرت الجهود، ومن هذه الأمثلة شركة الملاحة العربية المتحدة، وشركة الجسر العربي للملاحة. وأن هذه الشركات نجحت نجاحا باهرا في تحقيق أهدافها الوطنية والاقتصادية واستردت رأس مالها. وقد تم ذلك في المراحل الأولية بدعم من الحكومات المالكة لها على مستويات متعددة مما أعطاهم الدفعة الأولى التي ساهمت في تحقيق استمرارية النجاح.

وأشار إلى أنه نظرا لقدم سفن اساطيل دول الاسكوا التي تجاوز معظمها العشرين عاما ولعدم ملاءمة معظم سفنه من حيث النوعية التي يغلب عليها سفن البضائع العامة والنقص الكبير في سفن الحاويات، فإن الطلب على خدمات النقل للفترة القادمة سيكون نوعيا ولسفن الحاويات عن غيرها. وتقدم كبرى شركات الملاحة بالمنطقة كشركة الملاحة العربية المتحدة والشركة الوطنية السعودية للنقل البحري - على وجه المثال - ضمن مشاريع تطوير اساطيلها ببناء سفن حاويات إضافية ذات احجام كبيرة سوف تدعم الطلب على الخدمات الحديثة للنقل البحري بالمنطقة.

وذكر أن دول المنطقة تشهد نموا مستمرا في النقل بالحاويات حيث تزيد بمعدلات تفوق نسبة ٨ في المائة في معظم دول المنطقة. ومن المتوقع زيادة الطلب على استخدام الحاويات وتوفير المزيد من امكانيات البنية التحتية لتداول الحاويات بالموانئ وزيادة الأداء والكفاءة في مناولة ونقل الحاويات.

وذكر أن موانئ منطقة الاسكوا تقع على سواحل البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربي. وتتكون الموانئ الرئيسية على البحر المتوسط من اللاذقية وطرطوس في الجمهورية العربية السورية، وبيروت وطرابلس في لبنان، والاسكندرية وبورسعيد ودمياط في جمهورية مصر العربية. وتمثل تلك الموانئ حلقات وصل ضمن الشبكة البحرية العالمية التي تربط دول أوروبا وأمريكا الشمالية والجنوبية مع دول جنوب وشرق آسيا مروراً بقناة السويس والبحر الأحمر. كما تقوم بربط تلك المناطق كل بمفردها مع دول الاسكوا الواقعة على البحر المتوسط وكذلك الواقعة على البحر الأحمر.

وأشار إلى أن موانئ الإسكوا ترتبط ضمن شبكات الخطوط البحرية الأجنبية والوطنية بمختلف الموانئ في كافة أرجاء المعمورة. وازداد اهتمام دول المنطقة منذ بداية السبعينات بتنمية أساطيلها الوطنية للمساهمة في نقل تجارتها مع العالم الخارجي وكذلك إنشاء العديد من الموانئ وتوسعة وتطوير القائم منها حتى تتمكن من استقبال السفن الكبيرة والحديثة واستيعاب الأحجام الكبيرة من الواردات لمختلف أنواع البضائع والمواد.

وبين أهمية الربط الداخلي للموانئ وخاصة تنوع أنماط النقل من بري بالطرق وبالسكك الحديدية، ومائي عن طريق شبكات النقل المائي، وجوي عن طريق المطارات إلى الخارج. وأن هذا الربط الداخلي، ضمن حدود الدولة، أو ضمن بلدان منطقة الاسكوا والمنطقة العربية بصفة عامة، يدعم دور وأهمية الموانئ كحلقة للنقل متعدد الوسائط واتصالها بشبكة متكاملة للنقل بين دول المنطقة والعالم العربي.

ثم قدم السيد السيد محمد عبد الجليل، عميد كلية النقل البحري بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالاسكندرية، ورقة عمل بعنوان "نحو تطوير شبكة النقل البحري في منطقة الإسكوا" ذكر فيها أن أعمار الغالبية العظمى من الأسطول التجاري البحري بالمنطقة قد تعدى من العمر ٢٠ عاما. وأن متوسط أعمار السفن بالأسطول التجاري للمنطقة قد بلغ من العمر ٢٢،٩٣ عاما.

وأشار إلى أن أهم علامات التطوير والتطور بالموانئ البحرية بالمنطقة قد إنصب على تجهيزات أرصفة تداول الحاويات وتجهيزها بالأوناش العملاقة التي يمكنها التعامل مع الحاويات والسفن المتخصصة في نقلها، وكذلك أنظمة المعلومات الضرورية للتعامل مع ساحات الحاويات بالموانئ المتخصصة. وأن حكومات دول المنطقة قد إهتمت ورصدت الأموال اللازمة وأعدت الكوادر البشرية التي يمكنها إدارة هذه الأرصفة ونظم المعلومات بها.

وذكر أن النقل البحري ليس ببعيد عن المتغيرات الاقتصادية فهو عالمي بطبيعته، والشركات الملاحية العملاقة لا تعتمد على نقل التجارة الوطنية للدولة صاحبة العلم، وأن حجم التجارة الوطنية المنقولة على سفنها لجميع دول العالم لا تمثل في معظم الأحوال ٢٠ في المائة من حجم نشاطاتها، وأن نجاحاتها لا تتحقق الا بالتركيز على نقل التجارة الدولية الخارجية. ولقد مارست صناعة النقل البحري سياسة العولمة باندماجات لخدمات شركات كبرى في مجال نقل البترول والحاويات وبضائع الصب.

وإجابة على استفسار حول امكانية قيام هيئة قناة السويس بتقديم معاملة خاصة لأساطيل الدول العربية أوضح السيد عبد الجليل بأن هيئة قناة السويس هي الجهة المختصة بمثل هذا الاستفسار إلا أن لقناة السويس سياسات مرنة فيما يتعلق بأسعار خدماتها تعتمد أساسا على تقاسم المنافع مع المستخدمين والعملاء.

جيم - مجموعة النقل الجوي

الجلسة الرابعة (ج): قضايا تطوير النقل الجوي في منطقة الإسكوا

قدم السيد محمد زروق، خبير النقل الجوي بمنظمة الطيران المدني الدولي، ورقة عمل بعنوان "واقع النقل الجوي والطيران المدني في منطقة الاسكوا" قدم فيها عرضا للتطورات التنظيمية التي تحكم صناعة النقل الجوي العالمي وأشار إلى التوصية الشاملة التي أقرها مؤتمر النقل الجوي الرابع.

وفي هذا الشأن ذكر أن صناعة النقل الجوي في منطقة غرب آسيا لا يمكن أن تعزل نفسها عن هذه التطورات وركز على أهمية التحضير لمواجهة هذه التطورات ومن بينها الاتجاه للعولمة وتحرير الأجواء.

وأشار إلى التحالفات التشغيلية والتسويقية التي أصبحت من السمات الهامة لصناعة النقل الجوي وأكد على أهمية تكوين مثل هذه التحالفات بين شركات دول غرب آسيا.

وأشار أيضا إلى نظم الاتصالات والملاحة وإدارة الحركة الجوية والجهود المبذولة من قبل الايكاو لإيجاد المناخ القانوني والمؤسس الداعم لتنفيذ هذه النظم. وذكر أن الدراسات أثبتت الجدوى الاقتصادية لتنفيذ هذه النظم ودعا المجتمعين إلى المشاركة في ابتداء الأطر التنظيمية والقانونية الملائمة لتنفيذ هذا المشروع وفقا للخطط الإقليمية والعالمية التي أقرتها منظمة الطيران المدني الدولي.

وقدم السيد ياسر وهبه ورقة عمل بعنوان "النقل الجوي العربي" ذكر فيها أن حركة الشحن تنمو بشكل ثابت اما حركة الركاب ومعامل وزن الحمولة الاجمالي فتراجعت بين عامي ١٩٩٦ و١٩٩٧. اما ابرز التحديات فهي السيطرة على التكاليف في توزيع منتج شركات الطيران والعوائق التشغيلية والعوائق التقنية.

وأشار ايضا إلى التنافس على جذب وكلاء السفر عبر زيادة الحوافز المقدمة لهم مما يؤدي إلى زيادة ظاهرة الحجوزات السلبية، الوهمية، والمزدوجة، وزيادة في خسائر شركات الطيران نتيجة لتزايد أجور التوزيع دون وجود أي عائد ولإنخفاض قدرتها على تسويق السعة المعروضة بفعالية، تخفيض في جودة الخدمة المقدمة إلى المستهلك خاصة ظاهرة عدم قبول الركاب لاضطرار شركات الطيران إلى اللجوء إلى عملية الحجز الزائد.

اما العوائق التقنية التي تحدث عنها فهي مشكلة العام ٢٠٠٠ التي من الممكن ان تصيب معظم أنظمة المعلوماتية المستعملة في المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وعدم الاستعداد الكامل عند العديد من الهيئات الرسمية لحل هذه المشكلة بشكل كامل قبل العام ٢٠٠٠، فذلك يعرض السلامة الجوية إلى الخطر وتوقيف الرحلات إلى مطار معين.

وتحدث ايضا عن تطوير البنية التحتية لشبكة النقل بتطوير البنية التحتية في المطارات حيث ان هناك اهتمام متزايد لتطوير المطارات، وأشار إلى التطوير النوعي للمطارات في المنطقة، والعمل على تحويل المطارات لمراكز تجارية خاصة. اما في إطار تطوير البنية التحتية في خدمات الملاحة فتكلم عن تبني المنظمة الدولية للطيران المدني لنظم الملاحة الجوية كأساس لتطويرها بعد العام ٢٠٠٠ وزيادة سعة المجالات الجوية مع تحسين مستويات السلامة، البدء بتطبيق الفانز-١ في منطقة المحيط الهادئ، عدم الوصول إلى النتائج المتوقعة في عدد من المجالات لاختلاف في الظروف السياسية والاقتصادية، و طبيعة

الموسمية الحادة في حركة الركاب، وقد أدت هذه العوامل إلى تردي اقتصاديات التشغيل وظروفه لدى معظم هذه الشركات وبالتالي توالي خسائرها .

وذكر كذلك أنه وفي غمرة المنافسة الضارية التي عمت الأسواق العالمية ، فقد انصب جل اهتمام الشركات الكبيرة على زيادة قوتها التسويقية في مختلف أرجاء العالم وعلى تخفيض كلفة التشغيل المتوسطة التي تحدد قدرتها على المنافسة السعرية وخاصة في الأجل الطويل .

وذكر أن الحكومات قد اقتنعت بفوائد تخصيص شركات طيرانها الوطنية كليا أو جزئيا . وكان الهدف في بعض الحالات زيادة رأس مال الشركة الوطنية أو تخفيف عبء ديون الدولة أو زيادة الكفاءة الإنتاجية لشركة الطيران ومنحها المرونة اللازمة . ومما لا شك فيه أن الوضع المالي المتردي لشركات الطيران الوطنية والأمل المحدود بتحسين الأرباح عن طريق رفع مستوى وحدة الإيراد وتخفيض تكلفة التشغيل المتوسطة قد ساهما أيضا في تشجيع الحكومات على التراجع عن ملكية شركات الطيران .

وذكر أن شركات الطيران في منطقة غرب آسيا تعمل بصورة عامة ضمن إطار تنظيمي متشدد يهدف إلى حماية الناقل الوطني من المنافسة الأجنبية . ويتمثل هذا في اتباع نمط متشدد في الاتفاقيات الثنائية التي توقعها حكومات المنطقة مع مختلف دول العالم والتي تضع قواعد الخدمات الجوية وتسمية شركات الطيران المخولة بتقديم هذه الخدمات ومنح حقول النقل الجوي اللازمة لبدء الرحلات .

وذكر كذلك بأنه على الرغم من التطورات العالمية الأخيرة والاتجاه الكاسح نحو التحرر ، فما زالت شركات عديدة في المنطقة تتلقى دعما مباشرا أو غير مباشر من الحكومة التي تعينها على مواجهة مشاكلها المالية وتيسر لها سبل الاستمرار في الوجود . ومما لا شك فيه أن الدعم الحكومي قد أدى إلى نتائج سلبية على اقتصاديات تشغيل شركات الطيران العربية، إذ لم يحفزها على تحسين ظروفها التشغيلية وإعادة صياغة أولوياتها وترشيد شبكة خطوطها وزيادة الاعتماد على النفس ورفع الكفاءة التشغيلية.

وأضاف أيضا أن شبكة الخطوط الجوية لشركات طيران عربي آسيا قد نمت بشكل سريع ومطرد استجابة للنمو الفائق الذي شهدته المنطقة في عقد السبعينات . وقد استمر التوسع حتى مطلع عقد التسعينات إلا أن عمليات التوسع في شبكة الخطوط تمت بشكل فردي دون أي تنسيق ما بين الشركات مما أدى إلى ازدواجية الخدمات الجوية وخاصة العالمية منها . وبالرغم من قرب المطارات من بعضها البعض فهناك رحلات تتطلق من هذه المطارات بشكل متواز إلى نفس النقاط مما يؤدي إلى تشتت الطلب وتدني كثافة الحركة وازدواجية الخدمات الأرضية ذات التكلفة الرأسمالية العالية.

وأضاف أنه خلال العقد الماضي تم تنفيذ مشروع مشترك ناجح واحد هو نظام عربي/جاليليو للتوزيع الشامل الذي تشارك فيه عشر شركات عربية ويهدف إلى تخفيض تكلفة توزيع خدمات الحجز على وكلاء السياحة والسفر. كما أن هناك مشاريع مشتركة تم تنفيذها ضمن مجلس التعاون الخليجي في مجال الخدمات الأرضية والتمويل والتأمين وانعكست فوائدها على جميع المشاركين فيها.

وأضاف أيضا أن على شركات غرب آسيا أن تحدد لنفسها في أسرع وقت ممكن معالم طريق المستقبل ضمن خيارات ثلاثة: إما الاستمرار في الوضع الحالي أو تحالف كل منها بشكل فردي مع شريك استراتيجي أو العمل بشكل جماعي من أجل القيام بدور ناجح في المنظومة العالمية الجديدة.

ثم قدم السيد فادي صعب، رئيس مجلس الإدارة والمدير العام في شركة خطوط عبر المتوسط بالجمهورية اللبنانية، ورقة عمل بعنوان "تجارب الشركات الخاصة (التجربة اللبنانية)" ذكر فيها أن الخطوط الجوية عبر المتوسط TMA هي الشركة اللبنانية الوحيدة المعطاة الحق الحصري من قبل الحكومة اللبنانية لتأسيس وإدارة وتشغيل الشحن الجوي من وإلى مطار

وذكر أن إدارة الملكية الأردنية إتخذت مجموعة من الإجراءات الهادفة إلى زيادة الكفاءة الإنتاجية وتحسين الربح التشغيلي. وقد تضمنت هذه الإجراءات البدء بتحويل بعض الوحدات الإنتاجية إلى مراكز ربح مستقلة، حيث تم بيع جزء من فندق المطار والرويال تورز، بينما ما زالت الملكية الأردنية تحتفظ بملكية باقي الوحدات إلى حين إتمام عملية التخصيص.

وذكر أن جهود التخصيص للملكية الأردنية التي بدأ الحديث عنها منذ عشر سنوات قد تكثفت من جديد منذ منتصف عام ١٩٩٧ وذلك بعد تقديم البنك الدولي مقترحا' حول الخطوات التنفيذية للتخصيص عبر خمس مراحل وهي إعادة الهيكلة المالية، وإعادة الهيكلة القانونية وذلك بتحويل المؤسسة إلى شركة وفقا لقانون الشركات، وإنشاء كينونة جديدة **New Entity** هي شركة تابعة **Operating Subsidiary** تكون مسؤولة عن تشغيل جميع عمليات الطيران وتستفيد من المزايا الممنوحة لشركة الطيران الام دون أن ترث أعباءها المالية والهيكلية، ودخول الشريك الاستراتيجي، وعندها وبعد ثبات أرباحية الشركة تقرر الحكومة عندها بيع المزيد من أسهمها أو بيعها جميعها.

وأضاف أنه إذا سارت خطط التخصيص للملكية الأردنية على النحو المرسوم فمما لا شك فيه أن الملكية الأردنية ستشهد تغييرات جذرية في هيكلتها وسياساتها وإستراتيجيتها التشغيلية بهدف زيادة كفاءتها وتحقيق الأرباحية

ودار النقاش حول تحديد محاور إقليمية للنقل الجوي تشمل المطارات والملاحة الجوية ويرى الاجتماع انه في حالة النقل الجوي فان هذا الموضوع يحتاج إلى دراسة مستفيضة بمساعدة المنظمة الدولية للطيران المدني والهيئات العربية المختصة وذلك قبل تحديد أي مطارات معنية يمكن ألا تتفق مع توجهات الدول الأعضاء.

كما دار نقاش مستفيض حول نظام الاتصالات والملاحة والمراقبة وإدارة الحركة الجوية الذي يعتمد على الأقمار الصناعية (CNS/ATM) وأكد الاجتماع على أهمية التخطيط لتنفيذ هذا النظام بصورة جماعية وفق الخطة الإقليمية للشرق الأوسط والخطة العالمية اللتان اجازتهما منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO).

وتابع الاجتماع نقاشه حول توجهات العولمة وآثارها على شركات النقل الجوي في منطقة غرب آسيا وأكد الاجتماع على أهمية التحضير لمواجهة التحديات التي تفرضها هذه الظروف بما في ذلك وضع تبنى استراتيجية شبه إقليمية لتطوير النقل الجوي ورفع قدراته التنافسية على أن توضع آلية لمتابعة تنفيذ الاستراتيجية التي تتوصل إلى تبنيتها المنظمات والهيئات الدولية المعنية.

وناقش الاجتماع أوضاع شركات الطيران بما في ذلك انخفاض نصيبها في سوق النقل الدولي والتنافس على مسارات قصيرة وأكد على أهمية التنسيق والتحالفات بين الشركات على مستوى المنطقة ودعم خطط التخصيص. ودار نقاش حول أهمية البدء بتحالفات بين الشركاء في منطقة غربي آسيا بما في ذلك الرمز المشترك وتقاسم الأسواق بالطريقة التي تؤدي إلى التشغيل الاقتصادي الأمثل. كما رأى الاجتماع أن تقلل الشركات في المنطقة من تشدها تجاه الشركات الأخرى المملوكة للمنطقة وذلك في منح حقوق النقل.

كما رأى الاجتماع أن يبدأ التعاون الفوري بين شركات وهيئات الطيران في غربي آسيا حول المشاركة في الشراء الجماعي والاستخدام للمعدات والطائرات كبدائية لمزيد من التعاون المستقبلي الذي يمكن أن يؤدي إلى دمج العديد من الشركات الصغيرة في تجمعات أكبر.

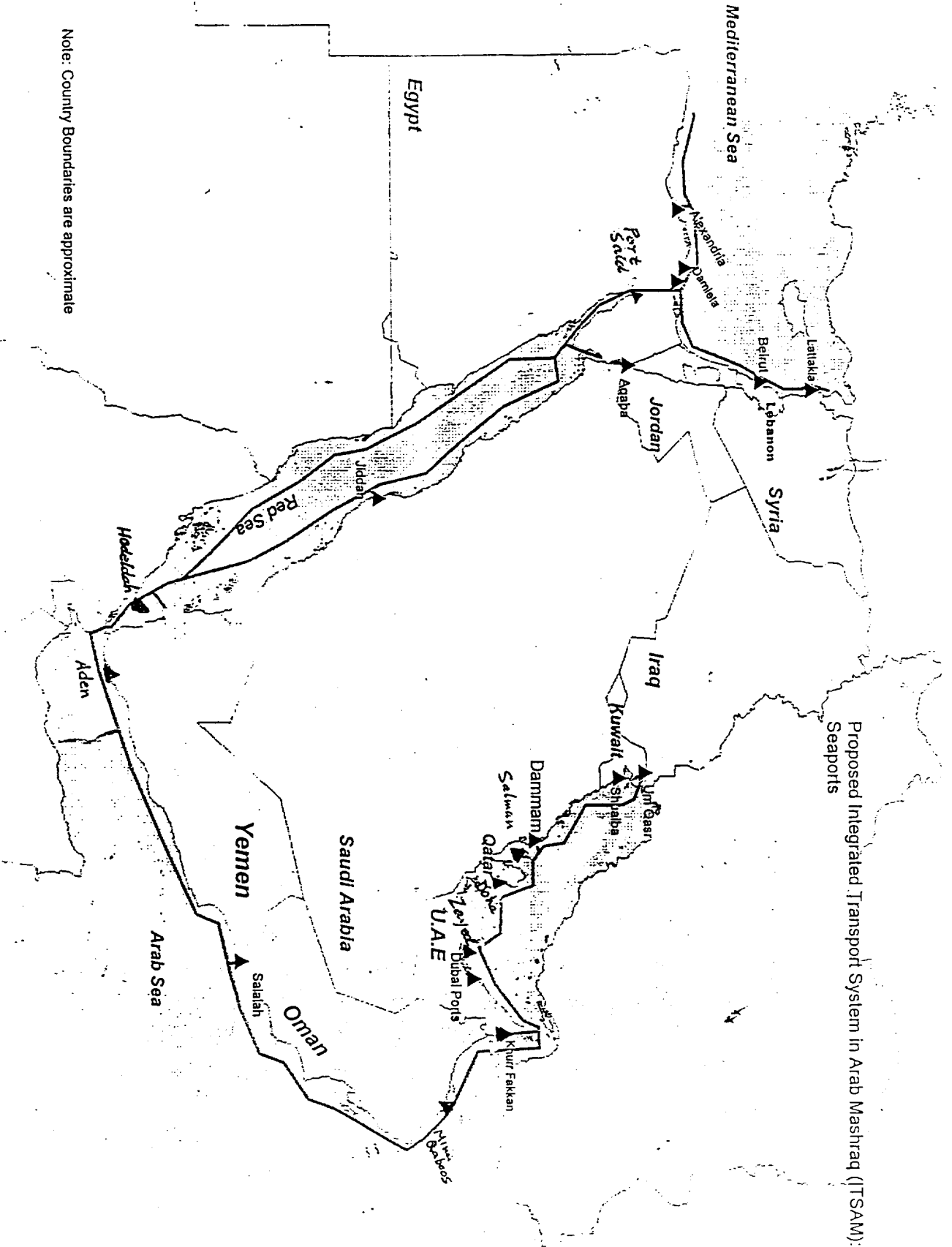
باء- التوصيات

١- التوصيات العامة

- ١- يوصي الاجتماع بأن تقوم الأمانة التنفيذية للإسكوا بإستكمال دراسة شبكة النقل المتكاملة في المشرق العربي وفقاً للمقترحات المقدمة للاجتماع من الدول الأعضاء والهيئات الإقليمية المشاركة بهدف التوصل الى مقترح نهائي لعرضه على اللجنة الحكومية للنقل.
- ٢- يوصي الاجتماع بأن تقوم الإسكوا بإعداد وتنفيذ إطار منهجي موحد شامل لتحليل وتقويم مشروعات وسياسات وأولويات تطوير نظام نقل متكامل في منطقة المشرق العربي وذلك بالتعاون والتنسيق مع المختصين في النقل من الدول الأعضاء ومن غيرها وبالإستفادة من التجارب السابقة وتحت إشراف اللجنة الحكومية للنقل.
- ٣- يوصي الاجتماع بأن تستمر الإسكوا في إجراء دراسات النقل المتعلقة بتطوير وتسهيل حركة البضائع والركاب على الشبكة مع الأخذ في الإعتبار استمرار التنسيق والتوافق والتكامل مع منجزات وتوجهات الهيئات الإقليمية والدولية الأخرى ذات العلاقة مثل مجلس التعاون لدول الخليج العربية والأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب والاتحادات العربية النوعية وغيرها.

٢- التوصيات المتعلقة بالنقل البري

- ١- يوصي اجتماع الخبراء بأن يقدم للجنة الحكومية للنقل إقتراح شبكة نقل متكاملة في المشرق العربي وتقدم على شكل خريطة ممتدة لمنطقة الإسكوا، وحسب المعلومات التي تم تقديمها من المشاركين في هذا الاجتماع، ومبينا عليها ما يلي:
 - (أ) شبكة الطرق الدولية المقترحة.
 - (ب) شبكة سكة الحديد الدولية المقترحة.
- على ان تقوم الإسكوا بإرسال مقترحاتها لهذه الشبكة الى الدول الأعضاء قبل إنعقاد الاجتماع الأول للجنة الحكومية للنقل والمقرر عقده في الفترة ٩ - ١٠ شباط/فبراير ١٩٩٩، ليتم مراجعتها وتقديم كافة المقترحات عليها قبل وخلال اجتماع اللجنة المذكور.
- ٢- يوصي الاجتماع بأن تقوم الامانة التنفيذية للإسكوا باستكمال جمع البيانات المتعلقة بالوضع الحالي لشبكة النقل البري الدولي في كافة بلدان المنطقة بهدف إعداد مقترحات حول توحيد مواصفاتها الفنية والهندسية بما في ذلك السرعات التصميمية ونوع الاشارات والعلامات المستخدمة والأوزان القصوى للمحاور التي تمر عليها ونوعية المؤثرات المساندة المطلوب توفرها على كافة مكونات الشبكة بما في ذلك البعد البيئي وعناصر السلامة المرورية على المحاور.
- ٣- يوصي الاجتماع بالاستفادة من الخبرات التي سبقت وخاصة الاتفاقيات التي قامت لجنة الامم المتحدة الاقتصادية لأوروبا بصياغتها متضمنة تيسير اجراءات العبور مع مراعاة التوافق والانسجام مع قرارات مجلس وزراء النقل العرب ومجلس وزراء النقل لدول الخليج العربية.
- ٤- ينظر الاجتماع بأهتمام بالغ الى اساليب اللوجستيات الحديثة في صناعة النقل ولذلك يوصي بأن تقوم الإسكوا بإجراء الدراسات وعقد الندوات التدريبية في مجال التوعية بأساليب اللوجستيات الحديثة والحاجة إلى إستخدامها في مجال النقل وفيما يتعلق بإجراءات العبور وتسهيل إنتقال البضائع والأفراد التي تعتمد عليها أعمال النقل في الوقت الحاضر وخاصة النقل الدولي.
- ٥- يدرك المجتمعون أنه يوجد في قطاع النقل البري بشكل خاص نقص واضح في قاعدة البيانات ويوصي باستكمال ما تقوم به الإسكوا في مجال توحيد اسلوب نظام المعلومات في مجال العرض والطلب على النقل وإيجاد مركز اقليمي يساعد على تبادل المعلومات بين دول المنطقة في مجال النقل.



Proposed Integrated Transport System in Arab Mashraq (ITSAM): Seaports

Note: Country Boundaries are approximate

(ج) النظم المستقبلية للملاحة الجوية بواسطة الأقمار الصناعية

١- التأكيد على تضامن الجهود والأنشطة ما بين المنظمات والهيئات الإقليمية (ESCWA, AACO, IATA, ACAC, ICAO) من أجل تطوير خطة تنفيذية متكاملة للنظم المستقبلية للملاحة الجوية مبنية على إحتياجات المنطقة ضمن الإطار العام الذي حددته الأيكاو على النطاق العالمي والإقليمي وتشمل هذه الخطة:

(أ) تحديد وتأمين مصادر التمويل لتنفيذ الخطة.

(ب) إعداد خطط تدريبية متكاملة.

(ج) التنسيق مع الاقاليم المجاورة حرصا على حسن التنفيذ والإستفادة من إقتصاديات التشغيل.

(د) توفير الخبرات الضرورية من سلطات الطيران المدني وشركات الطيران، عند الطلب.

(د) دعم التعاون بين الشركات العربية في مجال خدمات وتسهيلات الشحن الجوي

١- إنشاء قرى للبضائع متكاملة من حيث التجهيزات والمرافق.

٢- إعداد برامج تسويقية متناسقة لمواجهة التحالفات الدولية ولتأمين حصة متكافئة من السوق.

٣- تنظيم تحالفات ثنائية/أو متعددة الأطراف بهدف تأمين استمرارية نقل الشحن الجوي من وإلى وعبر المنطقة والاستثمار المشترك في شراء وتشغيل الطائرات وتحديث الأسطول.

٤- إعداد حملة تسهيلات لتخفيف القيود والاجراءات على نقل الشحن الجوي مما يكفل تطوير القدرات التشغيلية والفنية وتقديم خدمات متميزة.

الملحق ١ - تنظيم الأعمال

	تسجيل	٩,٣٠-٨,٠٠	اليوم الأول الثلاثاء ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨
	افتتاح	١٠,٣٠-٩,٣٠	
	استراحة شاي	١١,٠٠-١٠,٣٠	
	الجلسة الأولى	١٢,٠٠-١١,٠٠	
	استراحة قصيرة	١٢,١٠-١٢,٠٠	
	الجلسة الثانية	١٣,١٥-١٢,١٠	
	استراحة شاي	١٣,٣٠-١٣,١٥	اليوم الثاني/نوفمبر ١٩٩٨
	الجلسة الثالثة	١٥,٠٠-١٣,٣٠	
	حفل استقبال بدعوة من الإسكوا - مبنى الإسكوا	٢١,٣٠-٢,٠٠	

ثلاث مجموعات عمل على التوازي			
(ج) مجموعة النقل الجوي	(ب) مجموعة النقل البحري	(أ) مجموعة النقل البري	
<ul style="list-style-type: none"> • قضييا تطوير النقل الجوي في منطقة الإسكوا 	<ul style="list-style-type: none"> • سبامات تطوير الأساطيل البحرية لمنطقة الإسكوا ودررها في نقل التجارة البحرية 	<ul style="list-style-type: none"> • شبكة الطرق الدولية في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية 	الجلسة الرابعة
<ul style="list-style-type: none"> • تطور مؤسسات وشركات النقل الجوي في ظل الوراثة 	<ul style="list-style-type: none"> • سبامات تطوير الأساطيل البحرية لمنطقة الإسكوا ودررها في نقل التجارة البحرية 	<ul style="list-style-type: none"> • شبكة السكك الحديدية الدولية في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية 	الجلسة الخامسة
<ul style="list-style-type: none"> • تطور مؤسسات وشركات النقل الجوي في ظل الوراثة • التوصيات الخاصة بالنقل الجوي 	<ul style="list-style-type: none"> • شبكة النقل البحري في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية • التوصيات الخاصة بالنقل البحري 	<ul style="list-style-type: none"> • محاور الربط والاتفاقيات الخاصة بها في منطقة الإسكوا • التوصيات الخاصة بالنقل البري 	الجلسة السادسة الجلسة السابعة
حفل عشاء بدعوة من غرفة الملاحة الدولية في بيروت - مطعم برج الحمام - أوتوستراد انطلياس			

	نتائج وتوصيات مجموعات العمل الثلاث		
	• شبكة النقل المتكاملة في المشرق العربي	الجلسة الثامنة	١٠,٣٠-٩,٠٠
	• قضييا تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي	استراحة شاي	١٠,٤٥-١٠,٣٠
	• الإطار المنهجي	الجلسة التاسعة	١١,٤٥-١٠,٤٥
	• توصيات عامة		
	حفل عشاء بدعوة من وزارة النقل اللبنانية - فندق سمر لاند		١٤,٠٠-١٢,٠٠

اليوم الثاني: الأربعاء، ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

(أ) مجموعة عمل النقل البري
تحديد ومناقشة قضايا تطوير شبكة النقل البري الدولي في الإسكوا (طرق وسكة حديد)

مقرر المجموعة: بسام العناني

الجلسة الرابعة أ (٩،٠٠٠ - ١١،٠٠٠ صباحاً)

شبكة الطرق الدولية في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية

رئيس الجلسة:	عبد القادر لاشين
٩،١٥ - ٩،٠٠	نظرة إقليمية شاملة عن تطوير شبكة الطرق الدولية في الإسكوا
٩،٣٠ - ٩،١٥	شبكة الطرق الدولية في جمهورية مصر العربية
٩،٤٥ - ٩،٣٠	شبكة الطرق الدولية في المملكة العربية السعودية
١٠،٠٠ - ٩،٤٥	شبكة الطرق الدولية في الجمهورية العربية السورية
١٠،١٥ - ١٠،٠٠	شبكة الطرق الدولية في الجمهورية اللبنانية
١٠،٣٠ - ١٠،١٥	شبكة الطرق الدولية في المملكة الأردنية الهاشمية
١١،٠٠ - ١٠،٣٠	مناقشة قضايا تطوير شبكة الطرق ووضع التوصيات
١١،٣٠ - ١١،٠٠	إستراحة شاي

الجلسة الخامسة أ (١١،٣٠ - ١٣،١٥)

شبكة السكك الحديدية الدولية في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية

رئيس الجلسة:	عبد الرزاق أبو الفيلات
١٢،٠٠ - ١١،٣٠	السكك الحديدية العربية بين ماضيها ومستقبلها
١٢،١٥ - ١٢،٠٠	شبكة السكك الحديدية في جمهورية مصر العربية
١٢،٣٠ - ١٢،١٥	شبكة السكك الحديدية في المملكة العربية السعودية
١٢،٤٥ - ١٢،٣٠	شبكة السكك الحديدية في الجمهورية العربية السورية
١٣،٠٠ - ١٢،٤٥	شبكة السكك الحديدية اللبنانية -
١٣،١٥ - ١٣،٠٠	الوضع الحالي والتطورات المستقبلية
١٣،٣٠ - ١٣،١٥	مناقشة قضايا تطوير شبكة السكك الحديدية في المنطقة ووضع التوصيات
	إستراحة شاي

اليوم الثاني: الأربعاء، ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

(ب) مجموعة عمل النقل البحري
تحديد ومناقشة قضايا تطوير شبكة النقل البحري (موانئ، ملاحية، حاويات)
واقترح سياسات تنمية الأساطيل العربية البحرية التجارية في الإسكوا

مقرر المجموعة: محمود الحبر

الجلسة الرابعة ب (٩٠٠٠ - ١١٠٠٠)

سياسات تطوير الأساطيل البحرية في منطقة الإسكوا ودورها في نقل التجارة البحرية

رئيس الجلسة: ياسر التل

محمود الحبر	الأساطيل البحرية التجارية العربية في الإسكوا	٩٠٠٠ - ٩٠٢٠
عبد الحميد ممدوح	ودورها في نقل التجارة البحرية في منطقة الإسكوا : نظرة إقليمية	
محسن هلال	قطاع النقل البحري في إطار اتفاقية الخدمات GATS	٩٠٢٠ - ١٠٠٠٠
عسكر سعود الرشيد	تطور صناعة النقل البحري في دول الخليج العربي	١٠٠٠٠ - ١٠٠٢٠
	مع الإشارة الى تجربة شركة الملاحة العربية المتحدة	
	مناقشة عامة	١٠٠٢٠ - ١١٠٠٠
	إستراحة شاي	١١٠٠٠ - ١١٠٣٠

الجلسة الخامسة ب (١١٠٣٠ - ١٣٠١٥)

سياسات تطوير الأساطيل البحرية لمنطقة الإسكوا ودورها في نقل التجارة البحرية

رئيس الجلسة: فواد شيرين القاضي

محمد قدرى عبد القادر	نحو إتحاد للشاحنين العرب	١١٠٣٠ - ١٢٠٠٠
أنور غزاوي	تطوير الأساطيل التجارية العربية للنقل البحري	١٢٠٠٠ - ١٢٠٣٠
	في منطقة الإسكوا	
ياسر التل	إنشاء خط ملاحى عربي يربط الموانئ العربية	١٢٠٣٠ - ١٣٠٠٠
	بين المغرب العربي والمشرق العربي	
	مناقشة عامة	١٣٠٠٠ - ١٣٠١٥
	إستراحة شاي	١٣٠١٥ - ١٣٠٣٠

اليوم الثاني: الأربعاء، ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

(ج) مجموعة عمل النقل الجوي
قضايا تطوير النقل الجوي في منطقة الإسكوا

مقرر المجموعة: سليمان عباس

الجلسة الرابعة ج (٩،٠٠٠ - ١١،٠٠٠)
قضايا تطوير النقل الجوي في منطقة الإسكوا

رئيس الجلسة: رياض عبد الله

محمد الأمين زروق	واقع النقل الجوي والطيران المدني في منطقة الإسكوا	٩،٣٠ - ٩،٠٠
ياسر وهبه	النقل الجوي العربي	١٠،٠٠ - ٩،٣٠
محمد الأمين زروق	الجوانب التنظيمية والفنية للنقل	١٠،٣٠ - ١٠،٠٠
	مناقشة عامة	١١،٠٠ - ١٠،٣٠
	إستراحة شاي	١١،٣٠ - ١١،٠٠

الجلسة الخامسة ج (١١،٣٠ - ١٣،١٥)
تطور مؤسسات وشركات النقل الجوي في ظل العولمة

رئيس الجلسة: ريمون فرحات

مجدي صبري	شركات طيران دول غرب آسيا	١٢،٣٠ - ١١،٣٠
فادي صعب	من إعادة الهيكلة إلى تحديات العولمة	١٣،١٥ - ١٢،٣٠
	تجارب الشركات الخاصة (التجربة اللبنانية)	١٣،٣٠ - ١٣،١٥
	إستراحة شاي	١٣،٣٠ - ١٣،١٥

الجلسة السادسة ج (١٣،٣٠ - ١٤،٣٠)
تطور مؤسسات وشركات النقل الجوي في ظل العولمة

رئيس الجلسة: أحمد الصباغ

مجدي صبري	الملكية الأردنية: على طريق التخاصية	١٤،٠٠ - ١٣،٣٠
	مناقشة عامة	١٤،٣٠ - ١٤،٠٠

اليوم الثالث: الخميس، ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

الجلسة الثامنة (٩،٠٠ - ١٠،٣٠)
نتائج وتوصيات مجموعات العمل الثلاث

رئيس الجلسة: عبد العزيز التويجري

نتائج وتوصيات مجموعات العمل الثلاث (النقل البري، النقل البحري، النقل الجوي) ٩،٠٠ - ١٠،٣٠
إستراحة شاي ١٠،٣٠ - ١٠،٤٥

الجلسة التاسعة (١٠،٤٥ - ١١،٤٥)
الجلسة الختامية وتوصيات الاجتماع

رئيس الجلسة: أحمد فرحات

- ١٠،٤٥ - ١١،٤٥ شبكة النقل المتكاملة في المشرق العربي
- قضايا تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي
- الإطار المنهجي الشامل لتطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي
- توصيات عامة

حفلة غداء بدعوة من وزارة النقل اللبنانية ١٢،٠٠ - ١٤،٠٠

المملكة الأردنية الهاشمية:

السيد عبد المجيد الكباريتي
مساعد الأمين العام لشؤون الطرق
وزارة الأشغال العامة والإسكان
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

السيد عبدالرزاق أبو الفيلات
المدير العام
الخط الحديدي الحجازي الاردني
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

الجمهورية اللبنانية:

السيد عماد النوام
مدير عام النقل البري والبحري
وزارة النقل
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محمد عساف
رئيس دائرة النقل البري
وزارة النقل
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سليم سمعان
المدير العام للطرق والمباني
وزارة الأشغال العامة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد وفيق نمر عبد الله
رئيس دائرة سلامة السير
وزارة الأشغال العامة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عماد نبيه الحاج شحادة
رئيس دائرة الانشاءات بالتكليف
مساعد المدير الاقليمي في محافظة الشمال
وزارة الأشغال العامة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد وليد سعد الله باسولو
مساعد مدير النقل
وزارة النقل
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد جوزف زاكي بوسمرة
رئيس مصلحة التصميم والبرامج في مديرية الطرق
وزارة الأشغال العامة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد جوزف فرحات
مهندس/مدير الدراسات
مرقا بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سمير منصور
عضو مجلس الإدارة
مجلس تنفيذ المشاريع الكبرى لمدينة بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد رياض عبدالله
المدير العام
المديرية العامة للطيران المدني
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد فكتور هاموش
رئيس لجنة خبراء الطيران المحلفين
شؤون الطيران المدني
مطار بيروت الدولي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد يوسف شديد شديد
رئيس قسم النقل العارض
المديرية العامة للطيران المدني
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيدة كارلا ناصيف
رئيس دائرة دروس النقل الجوي
المديرية العامة للطيران المدني
مطار بيروت الدولي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سمعان يوسف ساسين
خبير نقل جوي
مدير الطيران المدني
بيروت، الجمهورية اللبنانية

المملكة العربية السعودية:

السيد عبدالعزيز بن محمد التويجري
وكيل وزارة المواصلات المساعد للتخطيط والمتابعة
وزارة المواصلات
الرياض، المملكة العربية السعودية

السيد حمد العبد القادر
مدير عام المشاريع
المؤسسة العامة للخطوط الحديدية
الدمام، المملكة العربية السعودية

السيد سامي جوجو
مدير الغرفة
غرفة الملاحة الدولية في بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عبد الحميد الفيل
عضو مجلس ادارة
غرفة الملاحة الدولية في بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد جوزف نجيم
عضو
غرفة الملاحة الدولية في بيروت
الجمهورية اللبنانية

٢- الجمعيات

السيد أنور غزاوي
الرئيس
جمعية أصحاب السفن اللبنانيين
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد صلاح رستم
السكرتير العام
جمعية الترقيم الرمزي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد وسام حصري
مسؤول بطاقة أ.ت.أ وبطاقة ت.ي.ر.
جمعية الترقيم الرمزي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محمد عيتاني
نائب رئيس جمعية أصحاب السفن اللبنانيين
والأمين العام لغرفة الملاحة الدولية في بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد ريمون فرحات
المستشار القانوني
جمعية أصحاب السفن اللبنانيين
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سليم زيدان
خبير/مستشار الرئيس
جمعية أصحاب السفن اللبنانيين
بيروت، الجمهورية اللبنانية

٣- النقابات

السيد سفيان المحيسن
المدير التنفيذي
نقابة وكلاء الملاحة البحرية
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

السيد سامي ربابي
نائب الرئيس للشؤون الصناعية
خطوط عبر المتوسط
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد فادي صعب
رئيس مجلس الإدارة والمدير العام
شركة خطوط عبر المتوسط
بيروت، الجمهورية اللبنانية

٥- الشركات والوكالات البحرية

السيد محمد قدري عبد القادر
رئيس مجلس الإدارة
الشركة المصرية لأعمال النقل البحري
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد أنطوان وصاف
رئيس مجلس الإدارة
وكالة غلوب شيبينغ
شاترنغ أند توريست كومباني
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عبد الحليم قطب
رئيس مؤسسة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد جورج صهيوني
ج. صهيوني وشركاه
ممثل مؤسسة اللويدز (لندن) في لبنان
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عادل روحانا
مدير وكالة ظاهر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد فؤاد بوارشي
المدير العام
نقلات الجزائري
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد ميشال مهنا
مستشار وممثل شركة الأيرباص
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد كمال حميدة صقر
الرئيس
وكالة حميدة صقر للنقلات
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد هنري جورج شدياق
ج. صهيوني وشركاه ممثلة وكالة لويدز
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد حسين ضاهر
مدير عمليات
نقلات الجزائر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سمير انطوان مقوم
مدير عام شركة سي لاين
ونائب أول غرفة الملاحة الدولية في بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد روبرت دونا
مدير الشحن الجوي
نقلات الجزائر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سمير غالب
رئيس قسم إدارة البواخر
نقلات الجزائر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيدة منى يموت
رئيسة قسم إدارة الطيران
نقلات الجزائر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيدة لينا الياس عقيقي
وكيلة بحرية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سامي رسمي السمور
مدير وكالة بحرية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد مارون جورج دياب
مدير التسويق
أتش آر للشحن - بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد باتريك انطوان مصري
أتش آر للشحن - بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد انطون جميل سلامة
مدير العمليات
أتش آر للشحن - بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد فادي معماري
أم أند أم لخدمات الشحن
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيدة أولغا نقولا رومانوس
المديرة التنفيذية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد ميشال سعيد حداد
المدير الإداري
وكالة أول ترانسبوت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد نصري الهبيي
شركة الشرق الأوسط المتحدة للنقل البحري
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عسكر سعود الرشدي
مساعد مدير التخطيط والتطوير
شركة الملاحة العربية المتحدة
دولة الكويت

السيد ياسر التل
المدير العام
الخطوط الأردنية للملاحة البحرية
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

٦- شركات النقل البري

السيد حمدي الحباشنة
رئيس مجلس الإدارة/ المدير العام
الشركة الأردنية السورية للنقل البري
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

السيد حسن عبد الله قطيش
مدير الدائرة التجارية والتسويق
الشركة الأردنية السورية للنقل البري
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

ثالثاً - الهيئات والاتحادات والمنظمات الإقليمية والدولية غير التابعة للأمم المتحدة

جامعة الدول العربية

السيد جمال الدين سليمان
مسؤول الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب
الأمانة العامة
القاهرة، جمهورية مصر العربية

مجلس التعاون لدول الخليج العربية

السيد يوسف السادة
مدير إدارة النقل والمواصلات
الرياض، المملكة العربية السعودية

خامسا- الجامعات والهيئات البحثية والمكاتب الإستشارية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

السيد السيد محمد عبدالجليل
عميد كلية النقل البحري
الاسكندرية، جمهورية مصر العربية

جامعة عين شمس

السيد حاتم عبد اللطيف
أستاذ مشارك هندسة النقل والمرور
كلية الهندسة
القاهرة، جمهورية مصر العربية

جامعة قناة السويس

السيد محمد صادق سراج
أستاذ مساعد هندسة النقل والمرور
كلية الهندسة
بورسعيد، جمهورية مصر العربية

المكتب الفني للاستشارات

السيد عبد القادر لاشين
الرئيس
الجيزة، جمهورية مصر العربية

الجامعة اللبنانية

السيد عادل مرتضى
أستاذ في كلية الهندسة
مستشار مصلحة سكك الحديد والنقل المشترك
بيروت، الجمهورية اللبنانية

الجامعة الأمريكية في بيروت

السيد عصام القيسي
استاذ مشارك هندسة النقل
قسم الهندسة المدنية والبيئية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محمد هادي بعاج
استاذ مشارك هندسة المواصلات
قسم الهندسة المدنية والبيئية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

شركة خطيب وعلمي

السيد بسام خطار البستاني
رئيس هندسة النقل
بيروت، الجمهورية اللبنانية

الملحق ٣ - قائمة بأوراق العمل

الرقم	المحاضر	ورقة العمل
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/2	السيد أنور غزاوي	تطوير الأساطيل التجارية العربية للنقل البحري في منطقة الإسكوا
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/3	الدكتور محمد عبد الجليل	نحو تطوير شبكة النقل البحري في منطقة الإسكوا
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/4	المهندس مرهف صابوني	السكك الحديدية العربية بين ماضيها ومستقبلها
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/5	السيد عسكر سعود الرشيد	تطور صناعة النقل البحري في دول الخليج العربي مع الإشارة الى تجربة شركة الملاحة العربية المتحدة
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/6	المهندسة إيهاب الموالي	شبكة الطرق الدولية في الجمهورية العربية السورية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/7	الدكتور بسام عبد الملك	شبكة السكك الحديدية في الجمهورية اللبنانية: الوضع الحالي والتطورات المستقبلية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/8	الدكتور بسام العناني	نظرة عامة عن شبكة الطرق في منطقة الإسكوا
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/9	المهندس مصطفى أبو غانم	GIS Data Base Development for ESCWA International Transport System
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/10	الدكتور مجدي صبري	الملكية الأردنية : على طريق التخصصية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/11	السيد ياسر التل	انشاء خط ملاحى عربي يربط الموانئ العربية بين المغرب العربي والمشرق العربي
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/12	الدكتور مجدي صبري	شركات طيران دول غربي آسيا من إعادة الهيكالية الى تحديات العولمة
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/13	المهندس محمود الحبر	الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لشبكة النقل البحري الدولية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/14	المهندس محمود الحبر	الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لتطوير الأساطيل البحرية التجارية ودورها في نقل التجارة البحرية في منطقة الإسكوا: نظرة إقليمية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/15	السيد سليمان عباس	الطلب على النقل
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/16	السيد أنور خليل	التجارة البينية بين الدول العربية والتحديات المعاصرة
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/17	المهندس عبد العزيز التويجري	النقل في المملكة العربية السعودية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/18	الدكتور نبيل صفوت	الإطار المنهجي الشامل لتطوير نظم النقل الدولي المتكاملة في الإسكوا

الرقم	المحاضر	ورقة العمل
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/19	الدكتور محمد رشاد المتيني	البنية الأساسية لشبكات النقل بجمهورية مصر العربية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/20	السيد محمد قدري عبد القادر	نحو إتحاد للشاحنين العرب
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/21	السيد محمد الأمين زروق	Major regulatory issues relating to the development of the air transport system in ESCWA Region
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/22	السيد محمد الأمين زروق	International and Regional Air Transport System Within ESCWA Region
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/23	المهندس ميشيل فهمي إبراهيم	سكك حديد مصر : تاريخ وتطور
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/24	السيد ياسر وهبه	تحديات النقل الجوي العربي وآفاق التعاون
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/25	السيد جمال سليمان	محاور الربط البري (طريقي وسككي) بين الدول العربية والمعايير الهندسية التصميمية لمحاور الربط البري
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/26	المهندس عبد المجيد الكباريتي	Transport Sector in Jordan
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/27	السيد حامد البار	واقع وملامح مستقبلية لنظام النقل البري الاقليمي والدولي في المملكة العربية السعودية
E/ESCWA/TRANS/1998/WG.1/28	السيد فادي صعب	تجارب الشركات الخاصة (التجربة اللبنانية)

شركة TEAM

السيد تمام نقاش
مدير شريك
بيروت، الجمهورية اللبنانية

جامعة الملك عبدالعزيز

السيد حامد البار
أستاذ النقل والمرور المشارك
المملكة العربية السعودية

برجر وشركاه لنظم المعلومات

السيد مصطفى أبو غانم
إستشاري نظم المعلومات الجغرافية
هيوستن، تكساس، الولايات المتحدة الأمريكية

سادسا - اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

السيد أحمد فرحات
رئيس
شعبة القضايا والسياسات القطاعية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد نبيل صفوت
رئيس قسم النقل
شعبة القضايا والسياسات القطاعية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سليمان عباس
مسؤول أول شؤون اقتصادية
قسم النقل - شعبة القضايا والسياسات القطاعية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محمود الحبر
مسؤول أول شؤون اقتصادية بقسم النقل
شعبة القضايا والسياسات القطاعية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد بسام العناني
مسؤول أول شؤون اقتصادية بقسم النقل
شعبة القضايا والسياسات القطاعية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محسن هلال
المستشار الإقليمي
لشئون منظمة التجارة الدولية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

إتحاد الموانئ البحرية العربية

السيد أحمد السيد حميدة
الأمين العام
القاهرة، جمهورية مصر العربية

الاتحاد العربي للنقل البري

السيد محمود العبدالات
الأمين العام
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

الاتحاد العربي للسكك الحديدية

السيد مرهف صابوني
الأمين العام
حلب، الجمهورية العربية السورية

الاتحاد العربي للنقل الجوي

السيد أحمد الصباغ
مدير إدارة شؤون اللجان
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد ياسر وهبه
مدير إدارة تقنية المعلومات بالإنابة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

منظمة التجارة العالمية

السيد عبد الحميد ممدوح
مستشار في إتفاقية الخدمات
جنيف، سويسرا

رابعاً - الهيئات والمنظمات التابعة للأمم المتحدة

منظمة الطيران المدني الدولي

السيد أحمد زرهوني
المدير الإقليمي
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد محمد الأمين زروق
خبير النقل الجوي الإقليمي
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد علي حلاوي
مدير مشروع
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد كمال شرفان
ميتس غروب
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد فادي جان عقل
مدير فرع الحاويات
مجموعة حكيم روكز للشحن
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيدة غريس فارس حداد
وكالة بحرية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محمود محمود شدياق
المدير الاداري
شركة شدياق للنقل
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عزت كبارة
صاحب الشركة
خدمات كبارة ولون للشحن
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد جوزف وديع الخوري
مندوب مبيعات
غلوب إكسبرس للخدمات
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد فادي غصوب
شركة الشرق الأوسط المتحدة للنقل البحري
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عصام قباني
المدير العام
وكالة عصام قباني
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد روبر طوني غاريوس
مدير مبيعات
الشركة الوطنية للخدمات الملاحية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد موريس أنيس أيوب
تسويق
وكالة حكيم روكز للشحن
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محمد وائل قباني
مساعد المدير الاداري
وكالة عصام قباني
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد أندريه أبو حمد
مدير عام
وكالة جورج أبو حمد
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد جرجس موريس جريديني
مدير التسويق
شركة الملاحة الأهلية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سمير جرجس نعيمة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد علي ابو حيدر
المدير التجاري
نقلات الجزائر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد إميل عرييد
مدير سي لاين
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد أمين الحبال
مساح بحري
نقلات الجزائر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد مصطفى عيتاني
إدارة البواخر
نقلات الجزائر
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد توفيق الياس لطوف
الرئيس
ميد كونرو شيبينغ
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد وليد توفيق لطوف
مدير بحري
ميد كونرو شيبينغ
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد حافظ فيليب زخور
شركة أورابيا انتركونت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد ريمال المرعبي
مدير
شركة سي ستار للشحن
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد جاك سلامه
المدير العام
نقابة المصدرين اللبنانيين
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد غسان فؤاد سوبره
الرئيس
نقابة مخلصي البضائع المرخصين في لبنان
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عصام جميل
المدير التنفيذي
نقابة وسطاء النقل في لبنان
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سمير سليم سرياني
رئيس نقابة المصدرين
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد يعقوب القيسي
المدير الاداري
نقابة المصدرين اللبنانيين
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد لطوف يوسف جرجس
رئيس نقابة أصحاب الشركات للنقل الدولي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد غابي سيوفي
أمين سر نقابة أصحاب شركات النقل الدولي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

٤ - شركات الطيران

السيد محمد عبد الحميد قاسم
المدير الاقليمي للمشرق العربي
مصر للطيران
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد مجدي صبري
نائب المدير العام للشؤون التجارية
الملكية الأردنية (عالية)
عمان، المملكة الأردنية الهاشمية

السيد صباح مارون
رئيس قسم الطيران المدني والتحالفات
طيران الشرق الأوسط
بيروت، الجمهورية اللبنانية

الجمهورية العربية السورية:

السيد مروان الساطي
المستشار الفني
وزارة المواصلات
دمشق، الجمهورية العربية السورية

السيدة إيهاب الموالي
معاونة مدير التخطيط
وزارة المواصلات
دمشق، الجمهورية العربية السورية

دولة الإمارات العربية المتحدة:

السيد محمد عبدالرحمن المرزوقي
مدير الشؤون البرية
وزارة المواصلات
أبو ظبي، دولة الامارات العربية المتحدة

الجمهورية اليمنية:

السيد يحيى أحمد الكحلاني
وكيل وزارة النقل
مدير عام النقل البري
القائم بأعمال الهيئات والمؤسسات
وزارة النقل
صنعاء، الجمهورية اليمنية

السيد محمد حمود المطري
نائب مدير إدارة حقوق النقل الجوي بالهيئة
الهيئة اليمنية للطيران المدني والأرصاد
صنعاء، الجمهورية اليمنية

السيد جمال الخطيب
نائب مدير ادارة النقل الجوي
مطار صنعاء الدولي
صنعاء، الجمهورية

ثانياً - الهيئات والجمعيات والنقابات والشركات الوطنية

١ - الهيئات

السيدة ضحى الياس مالك
رئيسة دائرة
غرفة التجارة والصناعة والزراعة
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد ايلي زخور
رئيس الغرفة
غرفة الملاحة الدولية في بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد بسام عبدالملك
الرئيس والمدير العام
مصلحة سكك حديد الدولة اللبنانية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد فواز مرتضى
رئيس مصلحة النقل الجوي
المديرية العامة للطيران المدني
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد عبد اللطيف عبد اللطيف
رئيس الدائرة الاقتصادية
المديرية العامة للطيران المدني
مطار بيروت الدولي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد إبراهيم باسيل
رئيس مصلحة الدراسات
المجلس الأعلى للجمارك
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيدة فاتن نعمة
رئيس دائرة الاتفاقات الدولية
المديرية العامة للطيران المدني - مطار بيروت الدولي
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد محمد فواز
رئيس مجلس الادارة
مجلس تنفيذ المشاريع الانشائية
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد آلان قرداحي
مسؤول قطاع النقل لدى إدارة البرامج
مجلس الإنماء والإعمار
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد سامي حسين
مهندس/مدير الصيانة
ميناء بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد هاني شاتيلا
مدير الشؤون الادارية
مرفاً بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

السيد دانيال الديه
مراقب حاويات
مرفاً بيروت
بيروت، الجمهورية اللبنانية

الملحق ٢ - قائمة بأسماء المشاركين

أولاً- الوزارات والمؤسسات العامة التابعة لها

دولة البحرين:

السيد راشد علي الجنيد
مدير الشؤون الادارية
وزارة النقل
المفامة، دولة البحرين

جمهورية مصر العربية:

السيد فؤاد شيرين القاضي
مستشار شؤون النقل البحري بالوزارة
وزارة النقل والمواصلات والنقل البحري
الاسكندرية، جمهورية مصر العربية

السيد مختار محسن
مدير عام هيئة تخطيط مشروعات النقل
وزارة النقل والمواصلات والنقل البحري
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد ابراهيم حموده
مدير مشروع الأمم المتحدة للتخطيط الاقتصادي والاجتماعي للتنمية المكانية
وزارة التخطيط
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد محمد رشاد المتيني
خبير النقل لمشروع الأمم المتحدة للتخطيط الاقتصادي والاجتماعي للتنمية المكانية
وزارة التخطيط
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد ميشيل فهمي ابراهيم
مدير الهيئة القومية لسكك حديد مصر لشؤون رئاسة الهيئة
سكك حديد مصر
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد خالد عنتر
رئيس قسم الاتفاقيات
الهيئة المصرية العامة للطيران المدني
القاهرة، جمهورية مصر العربية

السيد أحمد فايز محمد الأنصاري
المدير الفني للنقل البحري
الهيئة المصرية العامة للطيران المدني
القاهرة، جمهورية مصر العربية

الجلسة السابعة ج (١٤٠٣٠ - ١٥٠٠٠)
التوصيات الخاصة بالنقل الجوي

وضع التوصيات الخاصة بتبني وتطوير شبكة دولية للنقل الجوي في الاسكوا	١٤٠٣٠ - ١٥٠٠٠
دعوة عشاء بدعوة من غرفة الملاحة الدولية في بيروت مطعم برج الحمام - أوتوستراد إنطلياس	٢٠٠٠٠ - ٢١٠٣٠

الجلسة السادسة ب (١٣،٣٠ - ١٤،٣٠)
شبكة النقل البحري في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية

رئيس الجلسة: سامي حسين

	الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لشبكة النقل البحري الدولية	١٣،٣٠ - ١٣،٥٠
محمود الحبر	نحو تطوير شبكة النقل البحري في منطقة الإسكوا	١٣،٥٠ - ١٤،١٠
السيد محمد عبد الجليل	مناقشة عامة	١٤،١٠ - ١٤،٣٠

الجلسة السابعة ب (١٤،٣٠ - ١٥،٠٠)
التوصيات الخاصة بالنقل البحري

	وضع التوصيات الخاصة بتبني وتطوير شبكة دولية للنقل البحري وتطوير الاساطيل البحرية العربية لنقل التجارة البحرية لمنطقة الاسكوا	١٤،٣٠ - ١٥،٠٠
	دعوة عشاء بدعوة من غرفة الملاحة الدولية في بيروت مطعم برج الحمام - أوتوستراد إنطلياس	٢٠،٠٠ - ٢١،٣٠

الجلسة السادسة أ (١٣،٣٠ - ١٤،٣٠)
محاور الربط والاتفاقيات الخاصة بها في منطقة الإسكوا

جمال الدين سليمان	محمود المرزوقي	رئيس الجلسة:
	محاور الربط البري (طريقي وسككي) بين الدول العربية	١٤،٠٠ - ١٣،٣٠
بسام العناني	مراجعة الاتفاقيات الخاصة بتبني وتطوير شبكة دولية للنقل البري	١٤،٣٠ - ١٤،٠٠

الجلسة السابعة أ (١٤،٣٠ - ١٥،٠٠)
التوصيات الخاصة بالنقل البري

وضع التوصيات الخاصة بتبني وتطوير شبكة دولية للنقل البري في الاسكوا	١٥،٠٠ - ١٤،٣٠
حفلة عشاء بدعوة من غرفة الملاحة الدولية في بيروت	٢١،٣٠ - ٢٠،٠٠
مطعم برج الحمام - أوتوستراد إنطلياس	

اليوم الأول: الثلاثاء، ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

التسجيل ٨،٠٠ - ٩،٣٠
الإفتتاح ٩،٣٠ - ١٠،٣٠

- كلمة السيد رئيس قسم النقل
- كلمة السيد ممثل الإتحاد العربي للناقلين البحريين
- كلمة السيد رئيس غرفة الملاحة الدولية في بيروت
- كلمة السيد رئيس المكتب الاقليمي، منظمة الطيران المدني الدولي
- كلمة السيد رئيس شعبة القضايا والسياسات القطاعية
- كلمة السيد الأمين التنفيذي للإسكوا
- كلمة معالي وزير النقل
- إستراحة شاي ومأكولات خفيفة ١٠،٣٠ - ١١،٠٠

الجلسة الأولى (١١،٠٠ - ١٢،٠٠)

الطلب على النقل في منطقة الإسكوا

رئيس الجلسة: عماد النوام

- نيل صفوت
سليمان عباس
- أهداف قسم النقل بالإسكوا وبرنامج الاجتماع ١١،٣٠ - ١١،٠٠
الطلب على النقل ١٢،٠٠ - ١١،٣٠
إستراحة قصيرة ١٢،٠٠ - ١٢،١٠

الجلسة الثانية (١٢،١٠ - ١٣،١٥)

الإطار المنهجي لتطوير شبكة النقل المتكاملة لمنطقة الإسكوا

رئيس الجلسة: يحيى الكحلاني

- نيل صفوت
مصطفى أبو غانم
- الإطار المنهجي الشامل لتطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي ١٢،٤٥ - ١٢،١٠
تطبيق نظم المعلومات الجغرافية لتطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي ١٣،١٥ - ١٢،٤٥
إستراحة شاي ١٣،٣٠ - ١٣،١٥

الجلسة الثالثة (١٣،٣٠ - ١٥،٠٠)

نماذج من شبكات النقل المتكاملة

رئيس الجلسة: إبراهيم حموده

- محمد رشاد المتيني
عبد العزيز التويجري
حمد عبد القادر
- شبكات النقل المتكاملة في جمهورية مصر العربية ١٤،٠٠ - ١٣،٣٠
شبكات النقل المتكاملة في المملكة العربية السعودية ١٤،٣٠ - ١٤،٠٠
مناقشة عامة ١٥،٠٠ - ١٤،٣٠
حفلة إستقبال بدعوة من الإسكوا - مبنى الإسكوا ٢١،٣٠ - ٢٠،٠٠

الملاحق

١٠- دعم وتشجيع التعليم والتدريب في مجال النقل البحري وخاصة ما تقوم به الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية لتوفير وتدريب الكوادر البحرية ومساهمتها بذلك في تنمية الاساطيل البحرية العربية. كذلك تشجيع معاهد تدريب أعمال الموانئ وخاصة معهد الدمام بالمملكة العربية السعودية ومعهد العقبة بالمملكة الاردنية الهاشمية ومعهد وزارة النقل البحري بالإسكندرية والمعاهد الأخرى المماثلة بالمنطقة.

١١- دعم وتشجيع عقد ندوات وبرامج لتوعية الشاحنين بالمنطقة حول المسؤوليات والحقوق القانونية والتعاقدية فيما يتعلق بعقود النقل ومسؤولية الناقل وعدم ترك الأمور بيد الشريك التجاري الاجنبي.

١٢- توصي اللجنة بالموافقة على الدعوة المقدمة من الشركة المصرية لأعمال النقل البحري بالقاهرة لرعاية ورشة عمل لمناقشة الأهمية القصوى لإنشاء إتحاد الشاحنين العرب وذلك لمواجهة تحديات العصر ولدعم التعاون مع الاساطيل الوطنية العربية.

٤- التوصيات المتعلقة بالنقل الجوي

(أ) خطة العمل الاستراتيجية

- ١- وضع خطة عمل استراتيجية تحدد آفاق العمل المشترك ما بين المنظمات والهيئات الدولية بدعم فني وتنظيمي من الاسكوا.
- ٢- رفع خطة العمل الاستراتيجية الى لجنة النقل ومن ثم الى مجلس الاسكوا الوزاري لإقرارها ووضع آلية التنفيذ.
- ٣- إحالة خطة العمل الاستراتيجية وآلية التنفيذ الى الأجهزة المعنية لوضعها قيد التنفيذ والمتابعة الدورية.
- ٤- إنشاء لجنة متابعة من الهيئات والمنظمات الإقليمية للتأكد من مدى تطبيق خطة العمل الاستراتيجية واتخاذ الاجراءات الكفيلة لتحقيق هدف التكامل.
- ٥- دراسة تأهيل وتحديد مطارات محورية كقاط تجميع وانطلاق (Hub and Spoke System) إقليمية للحركة الجوية ضمن منطقة الاسكوا بهدف زيادة كفاءة التشغيل وتطوير حركة النقل.

(ب) برنامج العمل المشترك

- ١- حث سلطات الطيران المدني وشركات الطيران في منطقة الاسكوا على اعداد استراتيجية ديناميكية للنقل الجوي في المنطقة من أجل مجابهة التطورات العالمية والاستمرارية في تقديم خدمات النقل الجوي على أسس إقتصادية ذات أداء وكفاءة عالية.
- ٢- حث شركات الطيران من منطقة الاسكوا لانشاء تحالفات تسويقية بما فيها إتفاقيات الرمز المشترك ومبنية على أساس تكافؤ الفرص والمنافع المتبادلة على أن يكون البدء بالتحالفات على صعيد الخدمات والمجالات الفنية والشراء المشترك للمعدات والأجهزة وتذليل العوائق التنظيمية المختلفة توطئة لتحقيق التحالفات التسويقية.
- ٤- إعتداد خيار الإقليمية في نطاق العولمة عن طريق فتح الأجواء لشركات المنطقة وإعداد مناخ تنموي مناسب ووضع استراتيجية تشغيلية وتسويقية متطورة للاستفادة من الامكانيات المتاحة.
- ٥- التأكيد على تكافؤ الفرص في حال فتح الأجواء لحركة الركاب والبضائع في المنطقة على الصعيدين الاقليمي والدولي.
- ٦- تسهيل إجراءات انتقال الافراد والجماعات بين دول منطقة غربي آسيا لزيادة الحركة السياحية ودعم التجارة.

٦- يوصي الاجتماع بأن تقوم الاسكوا باجراء الدراسات المتعلقة بتسهيل النقل بهدف تنمية وزيادة التجارة البينية في المنطقة بما في ذلك تطوير مراكز الحدود وزيادة فاعليتها، ودراسة هياكل الرسوم المتبعة في بلدان المنطقة بخصوص توحيدها وتعديلها بما يساهم في زيادة حجم هذه التجارة وإستكمال الوصلات الناقصة في الشبكة.

٧- يوصي الاجتماع الأمانة التنفيذية للإسكوا برفع توصية للجنة الحكومية للنقل لدعوة وزراء النقل في منطقة الإسكوا لتشجيع وحث شركات النقل في دولهم للانضمام لعضوية الاتحادات المتخصصة في مجال النقل.

٣- التوصيات المتعلقة بالنقل البحري

١- يوصى الاجتماع بأن تتضمن شبكة النقل الدولية المتكاملة في المشرق العربي الموانئ ذات الأهمية الدولية التي تضم ١٩ ميناءاً كالتالي: عدد ٥ موانئ بحرية على البحر الأبيض المتوسط، وهي اللاذقية وبيروت والاسكندرية وشرق التفريعة (شرق بورسعيد) ودمياط. وعدد ٣ على البحر الأحمر وهي العقبة وجده الإسلامي والحديدة. وعدد ١١ على الخليج العربي وبحر العرب وهي عدن وصلالة والسلطان قابوس وخورفكان ودبي (راشد/جبل علي) وزايد وسلمان والدوحة والدمام والشعيبة وأم قصر تربطها خطوط ملاحية بحرية منتظمة. والموانئ البحرية المذكورة هي للاسترشاد وقابلة للتعديل حسب توصيات اللجنة الحكومية للنقل، وكما هو موضح بالخريطة المرفقة.

٢- على الأمانة التنفيذية للإسكوا إستكمال الدراسة لهذه الشبكة وتحديد المكونات والوصلات البحرية الدولية والإقليمية المطلوبة وإقتراح خطة مرحلية لاستكمالها وإعتماد هذه الخطة من اللجنة الحكومية للنقل.

٣- أن تقوم الأمانة التنفيذية بإعداد وتنفيذ إطار منهجي موحد وشامل لتحليل وتقويم مشروعات وسياسات وأولويات الاستثمار والتمويل المتعلقة بشبكة النقل البحري المتكامل بالمنطقة وذلك بالتعاون والتنسيق مع المتخصصين في النقل من الدول الأعضاء مع الاستفادة من الخبرات السابقة وتحت إشراف اللجنة الحكومية للنقل بالتنسيق مع الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب والاتحادات النوعية العربية المعنية.

٤- تقوم الأمانة التنفيذية للإسكوا بإعداد مسودة إتفاقية بشأن التنسيق ومواءمة سياسات النقل البحري وتنمية الأساطيل الوطنية وتسهيل حركة التجارة البينية والتعاون في مجال إنشاء نوادي الحماية والتعويض والمؤسسات الداعمة الأخرى مثل هيئة التصنيف العربية ومؤسسات الضمان والتأمين البحري وغرف التحكيم البحري وإتحاد الشاحنين العرب.

٥- تقوم الأمانة التنفيذية للإسكوا بالتعاون مع المتخصصين لإعداد من الآن للمناقشات القادمة مع منظمة التجارة الدولية عام ٢٠٠٠ بشأن تحرير خدمات النقل البحري وتنسيق سياسات ومواقف دول المنطقة.

٦- تقوم الأمانة التنفيذية للإسكوا بإعداد دراسة متخصصة بالنقل الساحلي لتسهيل التجارة البينية وتحقيق الإستخدام الأمثل للسفن ذات الأعمار الكبيرة أو السفن صغيرة الحجم من الأساطيل البحرية الموجودة بالمنطقة. والتوصية بالموانئ البحرية الساحلية ونوع الخدمات وهياكل الرسوم والأجور، وبالتعاون مع جامعة الدول العربية والاتحاد العربي للناقلين البحريين واتحاد الموانئ العربية والإسكوا.

٧- تنسيق خطط ومشروعات الموانئ بين دول المنطقة من خلال آلية مناسبة تفادياً للازدواجية والمنافسة الضارة وتوجيه خطط ومشروعات توسعة البنية التحتية بالموانئ الى إنشاء محطات الحاويات وتطوير القوائم منها تمشياً مع الزيادات المتوقعة في اعداد الحاويات المتداولة وتوقعات نموها.

٨- تشجيع وتفعيل دور الاتحادات العربية (اتحاد الناقلين، اتحاد الشاحنين، اتحاد الموانئ العربية والخليجية) وذلك دعماً لتنسيق سياسات النقل البحري وتداول البضائع بين الدول العربية ودول المنطقة بصفة خاصة.

٩- تقوم الأمانة التنفيذية للإسكوا ببحث الدول الأعضاء على تشجيع مؤسسات التمويل الوطنية والإقليمية للاستثمار في مجال النقل البحري وخاصة بناء وامتلاك السفن الجديدة المتخصصة في نقل الحاويات والنفط والغاز والكيماويات والصب الجاف.

رابعاً - النتائج والتوصيات

ألف - النتائج

تم عقد هذا الاجتماع لخبراء النقل في المنطقة تحت شعار "نحو تبني وتطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي" بهدف تقديم المشورة الفنية للجنة الحكومية للنقل بالاسكوا التي ستعقد اجتماعها الأول في الفترة ما بين ٩-١٠ فبراير ١٩٩٩.

وأعرب الحضور عن أهمية عقد هذا الاجتماع لخبراء النقل في المنطقة.

ويتوجه المجتمعون بخالص الشكر الى معالي الأستاذ عمر مسقاوي، وزير النقل بالجمهورية اللبنانية على رعايته ودعمه لهذا الاجتماع.

ويشكر المجتمعون الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب على المشاركة الفعالة في هذا الاجتماع، وكذلك جميع الجهات الأخرى المتعاونة والداعمة لهذا الاجتماع وبالأخص وزارة النقل اللبنانية وغرفة الملاحة الدولية في بيروت، والأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، والاتحاد العربي للناقلين البحريين، والاتحاد العربي للنقل البري، والاتحاد العربي للموانئ البحرية، وشركة الملاحة العربية المتحدة، ومنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)، والاتحاد العربي للنقل الجوي، والاتحاد العربي للسكك الحديدية، ووزارات النقل والمواصلات والأشغال بالدول الأعضاء، والمؤسسات والهيئات العامة الوطنية والإقليمية.

كما يتوجه المجتمعون بخالص الشكر والإمتنان لمسؤولي الإسكوا وبالأخص العاملين والمسؤولين بشعبة القضايا والسياسات القطاعية على ما بذلوه من جهد لإنجاح هذا الاجتماع.

وإتفق الحضور على أن تسهيل نقل البضائع والركاب في المنطقة (Transport Facilitation) من أهم سبل العلاج لمشكلة ضعف التبادل التجاري والسياحي بين دول المنطقة، وذلك لأن التجارة البينية لدول الإسكوا لا تتجاوز ١٠% من إجمالي تجارتها الدولية مع العالم بينما تزيد هذه النسبة لأوروبا عن ٦٠%. ولهذا الضعف في التبادل التجاري بين دول المنطقة أسباب كثيرة ومتنوعة من أهمها تلك التي تتعلق بصعوبة وتعقيد حركة وإجراءات النقل والتبادل التجاري وعبور الحدود والجمارك بين هذه الدول. وبالتالي فإن تسهيل النقل Transport Facilitation وتخفيض التكاليف اللوجستية (وذلك بتخفيض تكلفة النقل والإتصال وزمن الإنتقال وسهولة وبساطة وسرعة الإجراءات الإدارية التجارية والجمركية وعبور الحدود وغيرها) للمنتجات القابلة للتصدير من دول المنطقة وكذلك للإنتقال بين دول المنطقة أو مروراً بها يعتبر من أهم العوامل التي ستؤدي الى زيادة حجم التجارة البينية بين تلك الدول ورفع مستوى المنافسة لمنتجاتها وخدماتها بين دول العالم وبالتالي دفع ودعم عملية التنمية الإقتصادية والإجتماعية في المنطقة.

ولقد تبين للمشاركين أن الاستراتيجية الرئيسية لتسهيل النقل في المنطقة هي تبني وتطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي (الإسكوا) مما سيساهم بشكل كبير في تقوية دول المنطقة وتنمية قدراتها على المنافسة في مجالات التجارة الدولية والصناعات والخدمات وغيرها لتتبوأ مكانتها اللائقة بين دول وأقاليم العالم وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة.

ورأى الخبراء المشاركون ان الخطوة الأولى لتطبيق هذه الإستراتيجية هي تبني شبكة نقل دولية متكاملة في المنطقة، ومن ثم تحديد قضايا وأولويات تطوير هذه الشبكة وإنسيابية حركة النقل عليها وتطبيق إطار منهجي تحليلي شامل.

وفيما يلي توصيات الاجتماع للأمانة التنفيذية للإسكوا تمهيدا لرفعها الى اللجنة الحكومية للنقل:

بيروت الدولي. خلال تاريخها الممتد على أكثر من ٤٥ سنة، عملت هذه الشركة الوطنية على تحقيق عدة إنجازات ريادية في حقل الشحن الجوي عالمياً، وعلى خدمة وتطوير التجارة الدولية.

وأوضح أنها عضو فعال في المنظمة العالمية للنقل الجوي IATA، خصوصاً في لجنة الشحن الجوي التابعة للمنظمة، وهي عضو مؤسس في الاتحاد العربي للنقل الجوي AACO. وأضاف أن أنشطة الشركة الحالية تشمل الشحن الجوي المنتظم الذي يغطي أوروبا والشرق الأوسط وإفريقيا والشرق الأقصى، والنقل العارض، وخدمة إيجار طائرات الشحن إضافة إلى خدمات المناولة والتخزين.

وذكر أن أسطول الشركة يتألف من ٥ طائرات من طراز بوينغ ٧٠٧-٣٢٠ مجهزة بكواتم للضجيج للمرحلة II، مخصصة لنقل كافة البضائع والحيوانات الحية والمواد الخطرة وتغطي ٢٦ بلداً حول العالم بشبكة من ١١ كتيب للشركة إضافة إلى ٢٥ مكتباً لوكلاء معتمدين.

أما عن الإنجازات الحالية للشركة ضمن إعادة الهيكلة المالية فتحدث عن الحقل المالي والتسويقي والمكننة والمعلومات وإدارة وشؤون الموظفين. وعن استراتيجية المستقبل تحدث عن الوضع الحالي والاتجاهات المستقبلية لصناعة الشحن الجوي. وختم حديثه عن أهداف الشركة ومشاريعها المستقبلية لتوسيع الشبكة وتحديث الأسطول وتوسيع التحالفات والتعاون التجاري مع شركات ناشئة.

ثم تحدث السيد احمد الانصاري، من جمهورية مصر العربية وقال أنها ترى ضرورة وضع الأسس التالية موضع الاعتبار عند مناقشة تكامل النقل الجوي الدولي والإقليمي في ظل العولمة، وهي أن اتفاقية الجاتس أصبحت سارية المفعول وهي تسمح بتحرير النقل الجوي على المستوى الإقليمي بين الدول العربية الأعضاء بها وأن يكون أي قرار يتخذ على المستوى الإقليمي متناغماً مع إحكام اتفاقية الجاتس.

وأشار إلى أن العمل الجماعي يسليتم توافر شروط عديدة في هذا المقام لعل أهمها الجديدة في العمل بدون حساسية واستخدام الأساليب العلمية الصحيحة مع تجنب الآثار السياسية السلبية إلى أقصى حد ممكن.

الجلسة السادسة (ج): تطور مؤسسات وشركات النقل الجوي في ظل العولمة

قدم السيد مجدي صبري، نائب المدير العام للشؤون التجارية في الملكية الأردنية بالمملكة الأردنية الهاشمية، ورقة عمل بعنوان "الملكية الأردنية: على طريق التخصصية" ذكر فيها أن فكرة التخصصية تعتمد على أساس منطقي بسيط، وهو أن تحويل ملكية المؤسسات العامة إلى القطاع الخاص سيعود بالفائدة على دافعي الضرائب، وذلك بإعفائهم من تمويل الإعانات الحكومية التي تتلقاها هذه المؤسسات، وكذلك بزيادة المنافسة التي تؤدي بدورها إلى تحسين نوعية الإنتاج أو الخدمة المقدمة وإلى تخفيض الأسعار.

وأضاف أن أهم العوامل الموضوعية والتطورات المتلاحقة التي أدت إلى تخفيض هيمنة الملكية الحكومية على شركات الطيران الوطنية هو الاتجاه المتسارع نحو إطلاق الحريات في النقل الجوي الدولي الذي فرض تغييرات جذرية على الإطار التنظيمي لصناعة النقل الجوي.

وذكر أن الوضع المالي المتردي لشركات الطيران الوطنية والأمل المحدود بتحسين الأرباحية عن طريق رفع مستوى وحدة الإيراد وتخفيض كلفة التشغيل المتوسطة قد ساهما أيضاً في تشجيع الحكومات على التراجع عن ملكية شركات الطيران، هذا بالإضافة إلى الاحتياجات الرأسمالية الهائلة التي تتطلبها عمليات تحديث الأسطول في غمرة زيادة القيود على ضجيج الطائرات مع الأخذ بعين الاعتبار الصعوبات التي تواجهها الدول النامية، التي تتوء بأعباء الدين العام في الحصول على تسهيلات ائتمانية دولية إضافية.

المجال الجوي عن المنطقة العربية اذ ان الفائز يعتمد على التعاون الإقليمي في مجالات الملاحة، والاتصالات، والمراقبة ومعوقات عديدة تحد من التعاون الإقليمي.

وتحدث ايضا عن تنشيط النقل في العالم العربي بتغيير البيئة السياسية بين الدول العربية، بالاعتماد بشكل متزايد على العمالة من آسيا بتطوير تسهيلات النقل بين الدول العربية. أما التحديات المستقبلية التي أشار إليها فهي التحالفات العملاقة، تحرير قطاع النقل في العالم العربي و تخصيص شركات الطيران و المطارات.

ثم قدم السيد محمد زروق ورقة عمل بعنوان "الجوانب التنظيمية والفنية للنقل" قدم فيها وصفا لصناعة الطيران المدني والنقل الجوي في منطقة الاسكوا وفي هذا الشأن ذكر أن الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأعضاء في الاسكوا تمثل جزءا ضئيلا من مجموع الاتفاقيات الثنائية بين منطقة الاسكوا والمناطق الأخرى، وهذا يستدعي البحث ويستدعي ابتكار وسائل لزيادة الاتفاقيات الثنائية بين الدول الأعضاء بغرض تنمية الحركة الجوية داخل المنطقة إضافة إلى ذلك فإن الدول الأعضاء في الاسكوا يمكن أن تكون مجموعة للتناقش حول حقوق النقل بصورة جماعية مع الأطراف الأخرى مثل دول الاتحاد الأوروبي مما يكسبهم قوة تفاوضية أكبر. كما أن الفرصة متاحة ومواتية للتوصل إلى نموذج اتفاقية ثنائية أكثر تحررا بين دول الاسكوا بهدف تحرير الأجواء الكامل في مراحل متقدمة من التعاون.

وأوضح أن الملكية لشركات الطيران المسجلة في الدول الأعضاء بالاسكوا تكاد تكون كلها للحكومات... وهذا أمر ليس سلبيا في حد ذاته لكنه يعرض هذه الشركات للتدخل الحكومي المباشر في إدارتها كما أن التجارب أثبتت أن مثل هذه الملكية الحكومية تؤدي في كثير من الأحيان إلى تدني الكفاءة التشغيلية.

وقدم بعض الإحصائيات عن عمليات النقل الجوي من المطارات الرئيسية بمنطقة الاسكوا كما قدم بعض الإحصائيات عن عمليات شركات الطيران المسجلة في دول المنطقة وأوضح أن أكثر المطارات حركة في منطقة الاسكوا تحتل مراكز متأخرة من قائمة المطارات العالمية من حيث حجم الحركة وعدد الركاب.

وهذا يشير إلى ضرورة التنسيق بين شركات الطيران في المنطقة بهدف زيادة اشغال المطارات وزيادة كفاءة التشغيل.

وأوضح أن حجم حركة النقل الجوي للشركات المسجلة في الدول الأعضاء بالاسكوا تمثل جزءا ضئيلا لا يتعدى 3% من حجم الحركة العالمية.

ولخص حديثه بالتركيز على أهمية التعاون الوثيق والعملية بين شركات الطيران في المنطقة بهدف إدماجها في المدى الطويل في شركات تتمتع باقتصاديات الحجم وبالقدرة التنافسية.

الجلسة الخامسة (ج): تطور مؤسسات وشركات النقل الجوي في ظل العولمة

قدم الدكتور مجدي صبري، نائب المدير العام للشؤون التجارية في الملكية الاردنية (عالية) بالمملكة الاردنية الهاشمية، ورقة عمل بعنوان "شركات طيران دول عربي آسيا من إعادة الهيكلة إلى تحديات العولمة" ذكر فيها أن صناعة النقل الجوي العالمية تشهد منذ عقدين من الزمن تغييرات جذرية في النمط الاقتصادي لهذه الصناعة وفي هيكلها التنظيمي. وقد هدفت هذه التغييرات إلى إطلاق الحريات وزيادة المنافسة وحماية المستهلك ونزع الدعم عن شركات الطيران الوطنية وإيقاف تدخل الحكومات في الشؤون الاقتصادية للصناعة. ومما لاشك فيه أن هذه التغييرات الهيكلية ما فتئت تلقي بظلالها الثقيلة على شركات النقل الجوي في منطقة غرب آسيا التي تعاني أصلا من المشاكل الناجمة عن الحجم الصغير، والاستغلال المتدني لعناصر الإنتاج، وتدني كثافة الحركة على مختلف الخطوط، وانخفاض معدلات تشغيل الطائرات والمعدات الأرضية والتغييرات

وأضاف أنه عندما نتدارس الوضع الحالي للنقل البحري بمنطقة الإسكوا ومنطقة الشرق الأوسط في ضوء الوضع التنافسي بالمنطقة وتأثير آلية السوق على أنشطة شركات النقل البحري به، وعندما نضع في الاعتبار التغييرات الجوهرية القادمة مع اقتراب موعد تنفيذ اتفاقية حرية التجارة والخدمات الدولية، وعند الأخذ في الاعتبار تغير المناخ السياسي بمنطقة الشرق الأوسط ودخول منافسين جدد، نجد أنه من الضروري تطوير شبكة النقل البحري في منطقة الإسكوا لتحقيق البقاء، وإن ذلك يتطلب خلق الوعي العام لدى الجهات الرسمية والشركات الملاحية ولدى كافة أصحاب العلاقة بالأهمية القصوى لهذا القطاع على الأمن الاقتصادي والاجتماعي لشعوب هذه المنطقة.

وذكر أنه على الشركات الملاحية الكبرى لكي تضمن تكامل خدماتها للعملاء وضبط مواعيد الإبحار لسفنها، إتجهت إلى انشاء شركات خدمية متخصصة تتبع ادارتها وتكون مهمة كل منها القيام ببعض الخدمات والأنشطة المكملة للنقل البحري وذلك ضمانا لحسن الأداء وتكامل الخدمات للعملاء.

وذكر أيضا أنه ومع العولمة الطبيعية لأنشطة الشركات الملاحية الكبرى وللتمشي مع الاتجاه الحديث في عولمة التجارة والصناعة والنقل وتخطي التكتلات الاقتصادية الإقليمية والقارية، اتجهت الشركات الملاحية الكبرى إلى اندماج بعض خطوطها الملاحية مع شركات عملاقة أخرى لزيادة كفاءة الخدمات الملاحية على هذه الخطوط أو لتكامل خدمات النقل متعدد الوسائط بهدف إزاحة الشركات المنافسة الصغيرة أو للحصول على نصيب أكبر من الحصص التي كانت تحصل عليها الشركات المنافسة الكبرى.

وأشار أيضا إلى أنه إذا ما أضيف إلى المشاكل الحالية لتشغيل الأساطيل البحرية الوطنية بالمنطقة المشكلة القادمة من زيادة المنافسة الإقليمية عندما تتغير الأوضاع السياسية بمنطقة الشرق الأوسط يمكن استشعار حجم الخطر القادم والذي يستوجب سرعة اتخاذ الاجراءات والسياسات الكفيلة بتصحيح الأوضاع حفاظا على الأمن الاقتصادي والقومي والسيادة الوطنية لدول المنطقة مجتمعة.

وأوصى ببحث امكانية اندماج الشركات الكبيرة ذات الخطوط الملاحية المنتظمة في شركة واحدة أو أكثر لدعم الخدمة على الخطوط الملاحية العالمية وضبط توقيتاتها، وامكانية اندماج الشركات الصغيرة في شركة أو أكثر لتعزيز الخدمة على الخطوط الملاحية الساحلية أو القريبة من الساحل، وامكانية انشاء شركات خدمية تكميلية للنقل البحري والنقل الدولي متعدد الوسائط.

كما أوصى بإنشاء شبكات تبادل المعلومات والمستندات الكترونيا بين المتعاملين مع النقل البحري بكل ميناء على حدة وبين المؤسسات المعنية العاملة والمكملة للنقل البحري في موانئ المنطقة.

طلب عدد من المشاركين ضم موانئ إضافية ذات صفة دولية الى قائمة الموانئ التي تمثل شبكة الموانئ الدولية بالمنطقة، وتمت الموافقة على تلك الطلبات.

وإجابة على استفسار أحد المشاركين لتضمين الموانئ المنافسة من خارج دول منطقة الإسكوا فقد أوضح السيد محمود الحبر أن الهدف من شبكة النقل البحري المقترحة من الإسكوا هو تبني الموانئ ذات الصلة الدولية بدول منطقة الإسكوا يضاف إليها المسارات البحرية الدولية ومسارات الملاحة الساحلية التي تربط موانئ دول الإسكوا، وأنه لمن الممكن مستقبلا استكمال الشبكة لتشمل الموانئ المنافسة القريبة من موانئ دول منطقة الإسكوا.

وردا على سؤال أحد المشاركين عما هو مطلوب لتطوير الأساطيل الوطنية والتعاون المشتركة أفاد السيد السيد محمد عبد الجليل بأن المطلوب هو جمع أصحاب القرار مع أصحاب الخبرة لوضع سياسات وتحديد ما يجب أن يقوموا به للسنوات العشر أو الخمسة عشر القادمة وذلك عن طريق اتفاقيات تجارية كانت أم سياسية حيث أن العمل المنفرد في قطاع النقل البحري أصبح غير كاف في وجه المنافسة الشرسة على النطاق العالمي.

وفي النهاية دعا إلى تأسيس شركة عربية بحرية مساهمة من كافة الدول العربية بالتساوي، وأن تسير هذه الشركة خطا للنقل البحري للحاويات يبدأ من المغرب العربي وينتهي في العراق مرورا بالموانئ الرئيسية في المنطقة، وأن يقدم له خصما مقداره ٥٠% من رسوم الموانئ ورسوم التحميل والتفريغ ورسوم قناة السويس وفاتورة الوقود للسفن.

وأشار أن الهدف الأساسي من هذا المشروع يجب أن لا يكون تحقيق الربح المباشر لأن الربح غير المباشر سيكون أكبر بكثير وأكثر أهمية فهناك توفير للعمليات الصعبة وتشجيع للصناعات الوطنية وتكريس التخصص في الإنتاج، وتحسين للقطاعات المساندة. إلا أن ربط أواصر الوطن العربي تجاريا وتحقيق روابط المنفعة والمصالح التجارية المتبادلة بين الدول العربية بعيدا عن السياسة والأمزجة لهو أهم هذه العوائد.

وفيما يتعلق بورقة العمل "نحو اتحاد للشاحنين العرب" أطلع السيد محمد قذري عبد القادر الاجتماع باقتراح الشركة المصرية لأعمال النقل البحري بأن ترعى إقامة حلقة نقاشية أو ورشة عمل لمدة يومين بالقاهرة لموضوع اتحاد الشاحنين وتكوين اتحاد اقليمي للشاحنين يدعى لحضوره المختصين من أصحاب السفن وغرف الملاحة بالمنطقة والاسكوا. كما أكد السيد محمد قذري على أهمية التكامل الذاتي على أسس تجارية ومصلحة متبادلة لزيادة الوعي بأهمية استخدام الناقل الوطني وبشروط عقود النقل وخاصة CIF وتفاصيل التكلفة لدى استخدام السفن الاجنبية.

وردا على سؤال حول امكانية تحول اتحاد الشاحنين الى سلطة احتكارية رغما عن فوائده على المستوى الوطني افاد السيد محمد قذري بأن اتحاد الشاحنين يعتبر كهيئة استشارية لأصحاب البضاعة فيما يتعلق بتكاليف النقل البحري، ويبين بأن اتحاد الشاحنين لا يفرض اسعار النولون على أصحاب السفن بل يقدم خدمات للاسطول الوطني بالاضافة الى الشاحنين.

وعقب أحد المشاركين بأن اتفاقية الأمم المتحدة لاتحادات الخطوط الملاحية تنص على أهمية ودور اتحاد الشاحنين فيما يتعلق بمناقشات أسعار النولون وترتيب جداول الابحار لحماية الشاحنين الوطنيين أمام اتحادات الخطوط الملاحية.

وأضاف السيد محمد قذري بأن اتحاد الشاحنين الاقليمي يجب أن يقوم على أسس تجارية وليس سياسية وبحيث يمكن أن يتم انشاءه بواسطة عدد محدود من الدول كمرحلة أولية لتنضم اليه بقية دول المنطقة في مراحل لاحقة. ويمكن أن تتضمن أهدافه تسويق سد الفراغات ما بين أساطيل المنطقة وخاصة فراغات الحاويات الموجودة في بعض دول المنطقة.

الجلسة السادسة (ب): شبكة النقل البحري في منطقة الاسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية

قدم السيد محمود الحبر من الاسكوا، ورقة عمل بعنوان "الوضع الراهن والتصورات المستقبلية لشبكة النقل البحري والعولمة" ذكر فيها أن التحسن الطفيف في الاقتصاد العالمي خلال السنوات الأربعة الأخيرة أدى إلى زيادة حجم التجارة العالمية التي يتوقع استمرار زيادتها خلال عامي ١٩٩٧ و ١٩٩٨، كما أن حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً قد حققت زيادة في عام ١٩٩٦ عن عام ١٩٩٥.

وأشار إلى أنه حتى تتمكن دول الاسكوا من استيعاب الزيادات المتوقعة في تجارتها الخارجية والمساهمة الفعالة في حركة التجارة الدولية ودفع زيادة حجم التجارة البينية والتكيف مع التطورات التنظيمية والهيكلية والتكنولوجية العالمية في مجال النقل البحري فإنه يتوجب عليها استكمال وتطوير الهياكل الأساسية للنقل البحري ورفع أدائها وكفاءتها وتكاملها على المستوى الإقليمي ومع الأقاليم الأخرى.

وأشار أيضا انه نظرا لتوفر السواحل والموانئ البحرية بكافة دول الاسكوا وباعتبار أن تكاليف النقل البحري لا زالت من أقل التكاليف مقارنة مع الأنماط الأخرى، فإن طلب دول الاسكوا على خدمات النقل البحري سوف تستمر وتتمو خاصة في ظل النمو الاقتصادي والاستقرار السياسي الذي تشهده المنطقة.

المفاوضات بهدف التزام المستثمر الاجنبي بثبات قواعد السوق، كما أضاف بأن الاتفاقية تتسم بالمرونة بحيث أنها تسمح للدولة النامية بوضع الجدول المناسب للتحرير التدريجي ووضع الشروط التي تراها فيما يتعلق بالنقل والعمالة ووضع قيود على المنشآت الصناعية أو الخدمية.

الجلسة الخامسة (ب): سياسات تطوير الأساطيل البحرية لمنطقة الإسكوا ودورها في نقل التجارة البحرية

قدم السيد محمد قذري عبد القادر، رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب بالشركة المصرية لأعمال النقل البحري في جمهورية مصر العربية، ورقة عمل بعنوان "نحو اتحاد للشاحنين العرب" ذكر فيه أن دور اتحادات الشاحنين في الاتصال المستمر بسلطات الموانئ هاما وضروريا، لأن أي تحسن في ظروفها، ينعكس بالتالي على مستوى النوايلين التي يدفعها الشاحنون لملاك السفن، حيث ان النولون في تجارات السفن المنتظمة يشمل مصاريف الشحن والتفريغ. وأضاف أن كلا من ملاك السفن، وكذا الشاحنين يستفيدون كل الاستفادة من وجود اتحاد للشاحنين يتخاطب مع الجميع كقوة كبيرة، وفي ذلك رعاية لكل الشاحنين صغيرهم وكبيرهم.

أوضح أن أهمية إنشاء اتحاد شاحنين تتبع أساسا من أن هذا الاتحاد سيعمل على تيسير عمل الشاحنين في إمكانية نقل رسائلهم من موانئ الشحن إلى موقع التفريغ، لتجد طريقها بأسلوب آمن وبطريقة سريعة واقتصادية في وقت واحد، مع توفير التكرارية المطلوبة من سفن الشحن.

وأضاف أيضا أن اتحاد الشاحنين يلعب دورا فعالا لحماية الأسطول العربي من سياسة إبعاد الاساطيل عن النموا والتنمية، والسيطرة على السلع الاستراتيجية والتي تنتجها التكتلات الملاحية الاجنبية بغرض فرض أسعارها في مرحلة لاحقة وذلك بقيام الاتحاد بإعطاء الأولوية القصوى للسفن العربية في نقل التجارة الدولية بين الدول العربية (سياسة الحماية).

ودعا إلى إنشاء اتحاد الشاحنين العرب وأن يتألف أعضاؤه من اتحاد الشاحنين الموجودين في كل دولة على غرار شركة مارترايس يتعاونوا فيما بينهم لتحقيق التشغيل الأمثل للأسطول البحري العربي.

وقدم السيد أنور غزاوي ورقة عمل بعنوان " تطوير الأساطيل التجارية العربية للنقل البحري في منطقة الإسكوا" ذكر فيها أن مشروع إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن كان أول مبادرة قامت بها الأكاديمية العربية للنقل البحري في علم ١٩٧٥، ودخل هذا المشروع حيز التنفيذ في عام ١٩٩٨.

وأشار إلى أن الهيئة تهدف إلى تدعيم وتعزيز الدور العربي في مجال النقل البحري وتأمين المصالح العربية من خلال الإشراف على بناء وإصلاح السفن العربية بالترسانات المحلية والاجنبية، وتخفيض تكاليف التصنيف والمعاينة وتجديد الشهادات للسفن العربية، والدعم الفني للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة السفن بالدول العربية، وفتح مجالات جديدة للأبحاث والتطور في صناعة ونتاج السفن وأعمال النقل البحري، والاستفادة من الخبرات والكفاءات العربية المتوفرة في مجال التصنيف والمعاينات والبحوث والتطوير، وتوحيد المواصفات الفنية التي تفرضها التطبيقات البحرية على منتجي الأجهزة والمعدات المستخدمة في صناعة بناء السفن.

وأشار إلى تشجيع إنشاء شركات تأمين وإعادة تأمين متخصصة بتغطية التأمين على أجسام ومحركات السفن، وإيجاد مكاتب مصفي العوريات، ومكاتب المحاماة المتخصصة في دراسة العوريات الناتجة عن الحوادث كالاصطدام في البحر والعوريات العامة والخاصة.

وذكر أن تأمين التمويل لتحديث الأسطول التجاري يتم بجعل العمل في القطاع البحري، وبالتحديد في مجال امتلاك السفن، عملا ناجحا يؤمن الربح والسلامة للرساميل التي توظف فيه، وثانيا بجعل العمل المصرفي والتمويلي في هذا القطاع أكثر واقعية وأكثر تقنية.

الحكومات في فترة انشاء الشركة توصي بالنقل على اسطول شركة الملاحة العربية المتحدة خصوصا فيما يتعلق بالمشاريع الحكومية كنوع من الاهتمام بهذه الشركة.

وأشار كذلك إلى أن شركة الملاحة العربية المتحدة مرت خلال العقدين السابقين من عمرها بتطورات مهمة من حيث نوعية اسطولها وعدده وطاقته التحميلية والكمية المنقولة عليه. فقد بدأت الشركة بعدد ٢٥ سفينة حمولات عامة وبلغ هذا الأسطول ذروته في عام ١٩٧٩ وكان عدد سفن الشركة المملوكة ٦٣ سفينة. وفي بداية التسعينات قامت الشركة بزيادة طاقة سفنها الحالية عن طريق إضافة طبقة رابعة فوق سطح السفينة بدلا من ثلاث طبقات. هذا وتعاقدت الشركة عام ١٩٩٦ على شراء عشرة سفن من الجيل الرابع ليصبح أسطول الشركة ٥٦ سفينة منها ٣١ سفينة حمولات عامة و ٢٥ سفينة حاويات.

وذكر أن الشركة بنت استراتيجيتها، منذ تأسيسها، على عدة أهداف ومرتكزات استراتيجية تسعى لتحقيقها دائما ألا وهي تلبية احتياجات النقل البحري لمنطقة الخليج العربي وعدم الاعتماد على الشركات الأجنبية في نقل تجارة هذه المنطقة؛ والحفاظ على الموارد المالية الوطنية من التسرب للخارج؛ والمساهمة بالمحافظة على اسعار النقل البحري من التذبذب بشكل كبير خصوصا في وقت الازمات؛ وخلق فرص وظيفية وخبرات ملاحية وطنية لإبناء الدول الخليجية والدول العربية؛ ومواكبة التطورات التكنولوجية في صناعة النقل البحري بما يخدم مصالح الدول المساهمة ويعود بالفائدة على هذه الصناعة .

أما عن العقبات التي تواجه تشغيل الاسطول الوطني الخليجي فذكر أنه إستطاع الصمود أمام العقبات العديدة التي واجهته، ولا زال هذا الاسطول يعاني بعض الصعوبات ومنها المنافسة من قبل الشركات الملاحية الأجنبية؛ حاجة الشركات الملاحية الوطنية إلى استثمارات إضافية لمواكبة التطور في مجال تكنولوجيا الاتصالات ونظام المعلومات في صناعة النقل البحري؛ المزيد من الاستثمارات لبناء سفن من الجيل الرابع والجيل الخامس لمحاولة تقليل تكلفة نقل الحاوية النمطية الواحدة؛ الحاجة إلى التكامل والتنسيق بين خدمات الشركات الملاحية الخليجية حيث نلاحظ المنافسة بين الأساطيل الوطنية في كثير من الأحيان؛ العقبات بإجراءات الموانئ والجمارك والتي تحتاج إلى تطوير واستخدام الحاسب الآلي بدرجة أكثر كفاءة.

وأوصى على دخول الأساطيل الخليجية والعربية في اتفاقيات ثنائية أو تجمعات إقليمية سواء ذلك عن طريق المشاركة بالفراغات أو المشاركة بالخدمات لتحقيق الاستخدام الأفضل للأساطيل الوطنية ولزيادة حركة تبادل التجارة البيئية، وعلى ضرورة وضع استراتيجية طويلة المدى لمواجهة الآثار السلبية المتوقعة من عملية الاندماج أو الاتحاد بين الشركات الملاحية العالمية على الأساطيل الوطنية، والتركيز على العنصر البشري الوطني كطرف رئيسي في عملية التطور وضرورة خلق فرص تدريبية لزيادة الخبرات الوطنية في مجال النقل البحري، وتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في صناعة النقل البحري حيث تمكنه إمكانياته المالية والإدارية من النجاح في مواجهة المنافسة الدولية .

وإجابة على الإستفسار عن اسباب تدني نسبة الحصة التي تتقلها شركة الملاحة العربية المتحدة من تجارة الدول المالكة لها (٩-١٠ في المائة)، ومدى اتجاه شركة الملاحة العربية المتحدة، التي تعتبر أكبر شركة ملاحية عربية، لعولمة نشاطها وعدم الاكتفاء بنقل ما نسبته من ٩-١٠ في المائة من تجارة الدول المالكة لها، أفاد السيد عسكر الرشدي بأن للشركة خطوط رئيسية تربط العديد من مناطق العالم إلا أنها لا تخدم جميع دول العالم التي تربطها علاقات تبادل تجاري مع دول الخليج، كما أن لدول الخليج أساطيلها الوطنية التي تساهم بدورها في نقل تلك التجارة، إضافة الى أن خدمات النقل البحري تفوق كثيرا الطلب عليه بالمنطقة. وأفاد بأنه رغما عن ضالة النسبة المئوية إلا أن الشركة حققت استقرارا للأسعار وحققت إيرادات ووفرت العملة الصعبة لدولها.

طرح أحد المشاركين السؤالين التاليين:

هل تعتبر خدمة موانئ القطاع العام (الموانئ التي تديرها الحكومات) من ضمن الخدمات الغير مشمولة في اتفاقية

الخدمات، و

وذكر أنه خلال فترة الانتعاش الاقتصادي تم تأسيس شركة الملاحة العربية المتحدة، وشركة فامكو وكذلك معظم شركات الملاحة الكبرى في المنطقة.

وأشار إلى أهمية قيام دول المنطقة بالتعاون في مجال تكوين شركات مشتركة وخاصة مع تزايد صادرات المنطقة خلال التسعينات للمواد الصب ولتكثيف التصدير بنظام CIF والاستيراد بنظام FOB والاستفادة من وفورات الشحن البحري والوفورات الأخرى كالعمالة وغيرها.

وأشار إلى أن العديد من الشركات الملاحية بالمنطقة تقوم بتوسيع نشاطاتها وذلك بإضافة سفن جديدة إلى أساطيلها وبترشيد عملياتها ومصاريف تشغيل سفنها. وأنه وفي هذا الإطار قامت شركة الملاحة العربية المتحدة بالتعاقد على بناء ١٠ سفن حاويات بمواصفات حديثة بحمولة ٣٨٠٠ حاوية نمطية وبحمولة اجمالية تصل إلى ٤٨،٢ ألف طن لكل سفينة بحيث يتوقع استكمال تلك السفن بنهاية عام ١٩٩٨. وأن الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري وقعت في الربع الثالث من عام ١٩٩٨ عقدا لتمويل بناء ثلاث سفن للحاويات بطاقة ٤،٤٠٠ حاوية نمطية لكل سفينة بحيث يتم استلامها خلال عامين. كما أن هناك عددا من الشركات كشركة فامكو تقوم بزيادة طاقة نقل الحاويات ضمن سفنها لنقل البضائع العامة وامتلاك سفن حاويات نوع Feeder.

وأشار إلى أن حجم الاساطيل التجارية بدول منطقة الاسكوا تأثر بعدة عوامل تسببت في تباطؤ نموه، ومنها عدم وجود سياسات واضحة للنقل البحري والملاحة البحرية على وجه الخصوص وذلك على المستويين الوطني والإقليمي، والركود الاقتصادي خلال فترة الثمانينات بدول منطقة الاسكوا، وانخفاض حجم الاستثمار الحكومي والخاص في الاساطيل البحرية بدول المنطقة، وعدم تقديم الحكومات الدعم الكافي لشركات الملاحة الوطنية، وخاصة التابعة للقطاع الخاص بما في ذلك القروض الميسرة وزيادة دعم الوقود وتسهيلات الموائى وتخفيض ضرائب التسجيل والرسوم وغيرها، وعدم وجود مجالس للشاحنين في معظم دول الاسكوا وكذلك على المستوى الإقليمي، وعدم توفر الطواقم الوطنية المؤهلة بأعداد كافية، والحروب والنزاعات التي كانت تهدد سلامة الملاحة البحرية بالمنطقة، وعدم الاهتمام بمتطلبات الملاحة الساحلية ودعم تلك النوعية من الاساطيل.

وذكر أن العديد من التجارب على نطاق سوق النقل البحري العالمي والإقليمي أثبتت نجاحا ملحوظا وحققته الفوائد المتوقعة من اتفاقيات التعاون ومن عمليات تحالف الخطوط الملاحية المنتظمة وعمليات الدمج التي تشهدها كبرى الشركات المعروفة في أسواق النقل البحري المنتظم، وأنه تم مؤخرا عمليات عديدة من التحالفات والدمج فيما بين الشركات.

وذكر أيضا أن العديد من الشركات الملاحية التي كانت تعمل سابقا في ظل الحماية التي توفرها الدولة لحجوزات البضائع وتأمينها تكبدت خسارات مالية فادحة وتدني ملحوظ في حجم البضائع التي تقوم بنقلها وذلك لأسباب تتعلق في معظمها بسياسات تحرير التجارة. ورغم ذلك فإن الفوائد المتوقعة من جراء تطبيق سياسات لتحرير التجارة والخدمات إلا أنه يتطلب على الدول أخذ الحيطة والتطبيق حسب خطط وبرامج مدروسة وذلك حماية لمصالح الاسطول الوطني بشقيه من القطاع العام والخاص. ولدى قيام دول المنطقة بتبني سياسات تحرير التجارة والخدمات الملاحية فإنه يتطلب البدء بتحرير الكثير من القيود المفروضة على شركات الملاحة الوطنية مثل إعفاء رسوم وضرائب تسجيل السفن وحرية توظيف طواقم السفن ودعم الوقود وبعض الخدمات في الموائى وكذلك الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم على استيراد قطع الغيار.

وقدم السيد عبد الحميد ممدوح، مستشار في اتفاقية الخدمات بمنظمة التجارة العالمية، ورقة عمل بعنوان قطاع النقل البحري في إطار اتفاقية الخدمات GATS ذكر فيها أن أهداف الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات هي التوسع في تجارة الخدمات، والتحرر التدريجي من خلال جولات متتابعة من التفاوض، وشفافية القواعد والقوانين، وتفعيل مشاركة الدول النامية

منشآت عامة وخاصة على أجزاء من الخط الساحلي. وقد توقفت سكك الحديد بشكل تام في بداية الثمانينات بالرغم من محاولة إعادة تشغيل جزء من خط الساحل بين بيروت وجبيل في بداية التسعينات، إلا أن هذه المحاولة لم يكتب لها النجاح والاستمرار.

وأشار أيضا أنه توجد بعض الدراسات الحديثة حول إنشاء خط حديدي مزدوج بين صور وطرابلس، وإعادة تأهيل خط طرابلس-العكاري، وخط سكك الحديد وشبكة النقل المشترك. وإختم قائلا أنه لا بد من إعادة إنشاء شبكة سكك الحديد اللبنانية لإعادة ربط المرفأء اللبنانية بالداخل العربي، وكذلك الاعتماد على خط سكك الحديد الساحلي لتلبية حاجات انتقال الركاب بين مدن الساحل وبيروت الكبرى.

الجلسة السادسة (أ): محاور الربط والاتفاقيات الخاصة بها في منطقة الإسكوا

ثم قدم السيد جمال الدين سليمان، مسؤول الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ورقة عمل عن 'محاور الربط البري (طرق وسكك)' بين الدول العربية' ذكر بأن استراتيجية النقل في الوطن العربي التي اعتمدها مجلس وزراء النقل العرب في دورته الرابعة أكتوبر ١٩٨٨ قد تضمنت استكمال وتطوير بعض محاور الربط الطرقي بين الدول العربية.

وذكر ان الربط مع شبكات الطرق المجاورة هي الربط بين شبكة الطرق العربية بكل من آسيا وأفريقيا من خلال العبارات بين نويبع المصرية والعقبة الأردنية، وأن شبكة الطرق العربية ترتبط بشبكة الطرق الأوروبية عبر تركيا. كما وذكر بأن شبكة الطرق العربية ترتبط بشبكات الطرق للدول المجاورة بآسيا عبر الحدود العراقية الإيرانية.

وبالنسبة لمحاور الربط السككي بين الدول العربية، فذكر ان الاتحاد العربي للسكك الحديدية أعد دراسة عن محاور الربط السككي بين الدول العربية. أقرحت الدراسة ٩ محاور للربط السككي بطول إجمالي حوالي ٢٣٥٠٠ كم وهي محور شرق المتوسط-الخليج العربي، محور الخليج العربي، محور الجزيرة العربية، محور الخط الحجازي، محور جنوب الجزيرة العربية، محور وادي النيل، محور الشمال الأفريقي الساحلي، محور الجزائر-موريتانيا ومحور القرن الأفريقي.

واستعرض توصيات المعايير التصميمية الهندسية لمحاور الربط الطرقي بين الدول العربية والتي تضمنت أسس التصميم الإنشائي و التصميم الهندسي للطرق.

وقدم السيد بسام العناني من الإسكوا ورقة عن 'مراجعة الاتفاقيات الخاصة بتبني وتطوير شبكة دولية للنقل البري' تحدث فيها عن الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البري، حيث أوضح أن هنالك (٥١) اتفاقية في الأمم المتحدة بهذا الخصوص وتتعلق بشماني موضوعات دراسة، وذكر أن ما يهم في هذا الاجتماع هو الاتفاقيات المختصة بهياكل النقل الأساسي، وهي اتفاقيتان أساسيتان: الاتفاق الأوروبي بشأن طرق السير الرئيسية الدولية (European Agreement on Main Traffic Arteries) والمعروفة باتفاقية AGR لعام ١٩٧٥ وهي المتعلقة بمحاور الطرق الدولية واتفاقية : الاتفاق الأوروبي بشأن خطوط السكك الحديدية الدولية (European Agreement on Main International Railway Lines) والمعروفة باتفاقية (AGC) لعام ١٩٨٥، وركز على اتفاقية AGR حيث أوضح أنها مكونة من ١٧ بندا وثلاثة مرافق والبنود تضع المعالم الرئيسية للاتفاق حيث أن المرافق هي: شبكة الطرق الدولية، والمواصفات الفنية للشبكة والإرشادات المرورية المستخدمة في الشبكة. وبين نظام الترقيم المتبع في هذه الاتفاقية.

كما تطرق إلى المرفق الثاني والمتعلق بالمواصفات الفنية والمواضيع التي يتطرق لها هذا المرفق. أما فيما يتعلق بالمرفق الثالث فأوضح أن هذا الأمر غاية في الأهمية والمتعلق بالإرشادات المستخدمة حيث أعطيت كل دولة موقعة للاتفاقية فترة ثلاث سنوات لتغيير كافة الإشارات إلى تلك الموصى عليها في المرفق. وأوضح أن أساس الاتفاقية يقوم على الاستغلال الأكبر للمنشآت المقامة في كل دولة كما أنه يترك لكل دولة الاختيار في الدخول في اتفاقية AGR ويمكن الحصول على

الخدمات الفنية في المحافظات التابعة لوزارة الإدارة المحلية تقوم بمهام الصيانة الجارية والدورية ومهام تنفيذ وإنشاء الطرق المحلية والتي تقع ضمن المخططات التنظيمية للمدن والطرق غير المصنفة بالقرار التنظيمي رقم ٢٠٢ لعام ١٩٨٣.

ثم تحدث السيد عبد المجيد الكباريتي، مساعد أمين عام وزارة الأشغال في المملكة الأردنية الهاشمية، عن شبكة الطرق الدولية في المملكة الأردنية الهاشمية قائلاً أن شبكة النقل في المملكة الأردنية الهاشمية تتكون من الطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ. وذكر أن أطوال الطرق بلغت ٧٥٥٨ كليومتر في عام ١٩٩٦ بعد أن كانت ٥٠١٨ كيلومتر في عام ١٩٨٦ وهذا يدل على أهمية إنشاء الطرق في المملكة الأردنية الهاشمية.

وذكر أيضاً أن السكك الحديدية في المملكة تتكون من خط سكك حديد العقبة والخط الحجازي الأردني. وعن ميناء العقبة أوضح أنه يتكون من ثلاثة موانئ وهي الميناء الرئيسي وميناء الحاويات والميناء الصناعي، وأن حجم الواردات بلغت ٤٦١٣ ألف طن في عام ١٩٩٨ إلى الأردن والترانزيت ٩٦٨ ألف طن.

أما عن المؤسسات التي تعنى بالنقل فذكر أنها وزارة النقل ووزارة الأشغال العامة والإسكان ووزارة البلديات ووزارة الداخلية ووزارة التخطيط ووزارة المالية، وأن هناك مشاريع عنيت بالطرق والسكك الحديدية.

الجلسة الخامسة (أ): شبكة السكك الحديدية الدولية في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتطورات المستقبلية

قدم السيد مرهف صابوني، أمين عام الاتحاد العربي للسكك الحديدية، ورقة عمل بعنوان "السكك الحديدية العربية بين ماضيها ومستقبلها" ذكراً بأن أهمية قطاع النقل بشكل عام لا تنحصر في التنمية الاقتصادية فحسب، إذ أن للنقل دوراً كبيراً في تنمية الروابط الاجتماعية والثقافية بين سائر الدول.

وأشار إلى قطاع النقل بالسكك الحديدية يتمتع بكفاءة عالية يميزه عن قطاعات النقل الأخرى، من حيث قدرته على نقل البضائع والمسافرين بحجوم كبيرة و بانتظام، وفي مختلف الظروف المناخية الصعبة، وبكفء رخيصة، وبدرجة عالية من الأمان، وهو القطاع البري الوحيد الذي يعتبر صديقاً للبيئة.

وذكر أن السكك الحديدية تتواجد في إحدى عشر دولة عربية وأنه تواجه شبكة السكك الحديدية العربية مشكلة تباين عرض الخطوط، حيث يوجد بالإضافة إلى العرض القياسي الأكثر إنتشاراً، أربعة أنواع من الخطوط الضيقة. وأن الدول العربية تتجه نحو استخدام العرض القياسي لخطوطها الجديدة بالنظر لامتيازها من حيث السرعة والحمولات المسموح بها.

وتحدث عن الدور البارز للاتحاد العربي للسكك الحديدية في التركيز على أهمية قطاع النقل بالسكك الحديدية ومساهمته في حضارة الأمم وتقدمها وتمكن الاتحاد من فتح صفحة السكك الحديدية على المستوى الحكومي وتوجيه أنظار الحكومات العربية إلى ضرورة العناية بهذا القطاع وتطويره واستكمال الربط السككي بين جميع الدول العربية ومع الدول المجاورة واستكمال الشبكات الداخلية وتحديث القائم منها.

ثم قدم السيد ميشيل فهمي إبراهيم، مدير الهيئة القومية لسكك حديد مصر لشؤون الرئاسة بجمهورية مصر العربية ورقة عمل عن "سكك حديد مصر: تاريخ وتطور" حيث تحدث عن تاريخ السكك الحديدية في مصر وذكر أنها ثاني سكك حديد في العالم بعد انكلترا والأولى على مستوى قارة أفريقيا.

أما عن أهداف المشروعات الجديدة فذكر أنها تهدف إلى مواجهة الزيادة المضطردة في حجم نقل الركاب والبضائع على الخطوط القائمة، والمساهمة في مشروعات التنمية الاستراتيجية، وخدمة المجتمعات العمرانية والزراعية والصناعية الجديدة، والمساهمة في خدمة نقل البضائع من وإلى الموانئ، ودعم وخدمة المشروعات الاقتصادية بالمناطق الجديدة.

اليوم الثاني - الأربعاء، ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨

ألف- مجموعة النقل البري

الجلسة الرابعة (أ): شبكة الطرق الدولية في منطقة الإسكوا - الوضع الحالي والتصورات المستقبلية

ألقى السيد بسام العناني، من الإسكوا، ورقة بعنوان "نظرة إقليمية شاملة عن تطوير شبكة الطرق الدولية في الإسكوا" استهلها بذكر الدور الهام للنقل في اقتصاديات دول المنطقة، وأنه يشكل حلقة هامة في عملية انتقال السلع والبضائع، سواء الصناعية أو الزراعية، وكذلك في حركة الناس سواء للعمل أو التجارة أو السياحة.

وأشار إلى أن تطور شبكات الطرق المحلية والدولية في بلدان منطقة الإسكوا قد شهد تفاوتاً ملحوظاً سواء من حيث الزمن الذي بدأ فيه بناء الطرق المعبدة أو من حيث الأطوال المنفذة، وكذلك المواصفات الفنية المتبعة في عملية الإنشاء.

وذكر أنه لا يوجد حالياً نظام ترقيم موحد للطرق في بلدان الإسكوا، وتقوم حالياً كل دولة بوضع نظام ترقيم خاص بها، ومن الضروري أن يتم الاتفاق على وضع نظام محدد لترقيم شبكة الطرق، وتطرق إلى الشبكة الدولية المقترحة للطرق في منطقة الإسكوا، وبالتحديد محاور الربط شمال-جنوب، ومحاور الربط شرق-غرب

ثم تحدث عن الوضع الراهن لشبكات الطرق في بعض بلدان الإسكوا في كل من المملكة الأردنية الهاشمية وجمهورية مصر العربية والجمهورية العربية السورية حيث أوضح تطور شبكات الطرق في كل منها والمحاور الرئيسية التي يمكن اعتبارها جزءاً من محاور الربط الدولي في المنطقة.

وتحدث السيد مختار حسن، المدير العام بهيئة تخطيط مشروعات النقل التابعة لوزارة النقل والمواصلات بجمهورية مصر العربية، عن شبكة الطرق في جمهورية مصر العربية فأوضح أن شبكة الطرق في مصر قوية ومستكملة، وتطرق إلى المحاور الدولية والتي هي معروفة وكما بينت في الاستعراض الشامل للمحاور الرئيسية في منطقة الإسكوا، وكذلك فإن معايير التصميم المستخدمة عالية، وحالة الرصف ممتازة حيث أن معيار درجة قياس PCI لأكثر من ٦٠% من الطرق هو ممتاز إلى جيد جداً. وذكر أن مصر تربطها ثمانية اتفاقيات عربية للربط مع الدول العربية المجاورة. وأضاف أن هناك حاجة ماسة لتوحيد المعايير والمواصفات ووضع نظام الترقيم وإصدار الخرائط، حيث يمكن للإسكوا أن تقوم بدور فعال في هذا المجال. وطالب بوضع توصيات لتحسين الإجراءات الإدارية في مراكز الحدود وكذلك تحسين مستوى الخدمات المقدمة على الطرق (سواء بالنسبة للسيارات أو المسافرين)، وكذلك رفع مستوى التدريب لدى العاملين في مجال النقل، وخاصة فيما يتعلق بالعمليات التبادلية في قطاع النقل، وأوضح أن هناك حاجة ماسة للتوعية بأساليب اللوجستيات الحديثة (Logistics) والتي تقوم عليها أعمال النقل في الوقت الحاضر وخاصة في أعمال النقل الدولي حتى لا يستمر النظر إلى النقل بالمنظور المبسط حالياً.

وقدم السيد حامد البار، أستاذ النقل والمرور المشارك في جامعة الملك عبد العزيز بالمملكة العربية السعودية، ورقة عمل عن واقع وملامح مستقبلية لنظام النقل البري الإقليمي والدولي في المملكة العربية السعودية ذكر فيها أن قطاع النقل البري في المملكة العربية السعودية شهد تطوراً هائلاً خلال العقود الثلاثة الماضية حيث تم وضع خطط خمسية تنموية شملت مختلف القطاعات كان من أبرزها قطاع النقل عموماً لما يمثله هذا القطاع من بنية تحتية أساسية للمجتمع الحديث ولدوره الهام في المجال الاقتصادي والاجتماعي.

وذكر أيضا أنه بالإضافة إلى احتواء الشبكة على العناصر الخطية (Linear features) والعناصر المكانية (Point features) التي تمثل نقاط الاتصال والتقاطع في الشبكة تم تصميم قاعدة معلومات لكل عنصر من عناصر الشبكات الأربع لتخزين البيانات المختلفة مثل أسماء الطرق وعروضها وأسماء الموانئ وطاقاتها الإستيعابية وأنواع السكك الحديدية وإتجاهاتها وأسماء المطارات وأنواعها وطاقاتها المختلفة لدراسة عناصر الشبكة ثم تقسيم الشبكة إلى العناصر الآتية:

١- شبكة الطرق التي تتكون من طبقتين (Two layers). الطبقة الأولى تمثل الأجزاء المختلفة للطرق الدولية العرضية (شرق - غرب) والرأسية (شمال - جنوب) فهي تمثل خطوط الطرق عامة الطبقة الثانية تمثل نقاط تقاطع الطرق ونقاط عبور الحدود والعناصر الجغرافية الطبيعية كالأنهار والبحيرات.

٢- شبكة السكك الحديدية وتتكون من خطوط السكك الحديدية بين المدن المختلفة وطبقة محطات القطارات.

٣- شبكة النقل البحري والتي تتكون من خطوط الملاحة بين دول المنطقة (ESCWA Region) بالإضافة إلى الموانئ الرئيسية في الدول المختلفة.

٤- شبكة النقل الجوي وتتكون من المطارات الدولية والمحلية في الجدول المختلفة وهي مخزنة في هيئة نقاط (Point features) بالإضافة إلى شبكات الطرق تم تكوين طبقة (Layer) تمثل عناصر الطلب على شبكة النقل (Demand layer) وهذه الطبقة مقسمة إلى مناطق تتبع الحدود الإدارية للمحافظات في الدول المختلفة وتحتوي على تعداد السكان للمدن الواقعة داخل حدود كل منطقة (Traffic Analysis Zone).

الجلسة الثالثة: نماذج من شبكات النقل المتكاملة

ألقى السيد محمد رشاد المتيني، خبير النقل لمشروع الأمم المتحدة للتخطيط الاقتصادي والاجتماعي للتنمية المكانية في وزارة التخطيط بجمهورية مصر العربية ورقة عمل بعنوان "البنية الأساسية لشبكات النقل بجمهورية مصر العربية" ذكر فيها أن مصر لها دور هام في الربط بين مجموعة دول الاسكوا ومجموعة الدول العربية بقارة إفريقيا وبالشمال الغربي على وجه الخصوص ، وعليه قامت مصر برفع كفاءة وتحسين محاور الربط بها بهدف وصولها إلى مستوى الخدمة المناسب الذي يمكنها من القيام بدورها في عملية الربط هذه بكفاءة ، وذلك من خلال تحسين الخصائص الهندسية للشبكة بما يتناسب مع متطلبات الحركة المتوقعة عليها.

وأضاف أن البنية الأساسية للنقل في مصر تتميز بوجه عام باشمالها على جميع الوسائل الممكن استخدامها ، حيث يوجد بها شبكة متميزة للنقل البري تتمثل في الطرق والسكك الحديدية ، بالإضافة إلى المطارات الجوية والموانئ البحرية وقناة السويس وأيضا قنوات ملاحية داخلية ، كذلك توجد شبكة من خطوط الأنابيب لنقل البترول الخام ومنتجاته دوليا ومحليا ، ومثلها لنقل الغاز الطبيعي من مناطق الإنتاج إلى مناطق التوزيع والاستهلاك.

وأضاف أنه يمكن أن تقسم الشبكة إلى محاور قومية رئيسية وأخرى ثانوية، وذكر أن المسؤولية الإدارية لقطاع النقل على الطرق بجمهورية مصر العربية تشترك فيها عدد من الجهات حسب طبيعة الدور الذي يمكن لكل منها أن تقوم به، وهي الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري (وزارة النقل)، مديريات النقل والطرق بالمحافظات، المجالس المحلية التنفيذية والشعبية بالمحافظات وبالمدن المختلفة، شركات قطاع الأعمال المتخصصة في نقل الركاب والبضائع على الطرق (وزارة قطاع الأعمال العام)، الجمعيات التعاونية للنقل بالمحافظات (بضائع)، وإدارات المرور (وزارة الداخلية) .

وذكر أن النقل الجوي استطاع أن يواكب التطور العالمي في هذا المجال وأن شركات الطيران المملوكة لدول في المنطقة استطاعت ان تحافظ على اسواقها تحت نظام الحماية المتبعة حاليا والذي يعطيها حقوقا كاملة في النقل الوطني. كما أشار إلى أنه من المتوقع ان تزول الحماية وتتوسع قاعدة الحريات الممنوحة للطيران على مستوى دول العالم وتفتتح ابواب المنافسة بصورة لم تعدها الشركات التي تعمل تحت نظم الحماية الحالية. واذا لم تتمكن الشركات العربية من تدارك الموقف باستراتيجيات بديلة فمن المتوقع ان تقابل بقدر من الخسائر التي يمكن أن تؤدي إلى توقف العديد من الشركات الوطنية.

كما أشار أيضا إلى ان الطلب على النقل في منطقة الاسكوا ما زال وقفا على انماط نقل تنتمي، في معظم الاحيان، إلى الجيل الماضي في التكنولوجيا بحساب الدول المتقدمة. والتطور الذي شمل قطاع النقل في الاقاليم المجاورة لا بد أن يكون حافظا لدول المنطقة للنظر اليه بالقدر الكافي من الأهمية. ودراسة التطورات التي عمت القطاع في الدول المتقدمة من الممكن أن تدعو إلى مزيد من الاهتمام في نقل التكنولوجيا المناسبة في هذا القطاع إلى منطقة الاسكوا.

وذكر أن النقل متعدد الوسائط يمكن أن يكون من افضل نظم النقل لدعم التجارة حيث يخفض تكلفة النقل والتي تأخذ جانبا كبيرا من عائدات التجارة في الدول النامية كما أنه يخفض زمن النقل والذي يعود بالفائدة عبر تسليم البضائع وتسريع دورة المال بين الشركاء التجاريين. وأنه لكي يكون أثر النقل متعدد الوسائط ايجابيا على حركة التجارة لا بد من إقامة دعائمه الأساسية في الدول المعنية بحركة التجارة العابرة بينها أو عبرها.

كما ذكر أيضا أن الاتجاه الرامي إلى تحرير التجارة وظروف العولمة تفرض على الدول النامية اعادة النظر في الكثير من الاجراءات ذات الاتصال بالنقل الدولي والتجارة الخارجية. ومن البديهي ان أي بلد يمكن أن يدخل حلبة المنافسة اذا استطاع ان يخفض من تكلفة المعاملات المرتبطة بالتجارة الخارجية، ومن بينها النقل، وأن يحسن سعر وفرص المنافسة في الاسواق العالمية.

وأشار إلى أنه يمكن زيادة كفاءة النقل ودعم التجارة بتحسين استخدام الامكانيات المتوفرة. ومن بين تحسين استخدام هذه الامكانيات تسهيل اجراءات العبور في المعابر والمنافذ الحدودية بانواعها البرية والبحرية. كما ان اعتماد المعايير الدولية لاستخدام الطرق يشكل احد اهم وجوه المحافظة على هذه الطرق وبالتالي توفير ما يمكن انفاقه على انشاء طرق جديدة او صيانة مكلفة بعد مرور الزمن المطلوب للصيانة العادية.

وذكر أن رفع كفاءة قطاع النقل وتيسير اجراءات العبور يشكل تقدما كبيرا في ازالة الحواجز التي تعترض طريق التجارة. وترتبط كفاءة قطاع النقل بتحديث اسلوب العمل بالاعتماد على التقنيات الحديثة كاستخدام نظام المعلومات المتقدم للبضائع (Advance Cargo Information System (ACIS).

وذكر أن نظام النقل المتطور الذي تصبو اليه المنطقة لا بد أن يأتي ضمن خطط التنمية المستدامة ولا بد من التكامل التنموي لكافة القطاعات ذات الصلة بعملية النقل والتبادل التجاري. ولا بد من الإشارة بوضوح إلى جزء هام ومهم في المنطقة وهو الوعي البيئي الواجب أخذه في الاعتبار عند البدء في تخطيط المشروعات. ولقد تسبب عدم الاهتمام بالآثار البيئية لبعض انماط النقل أن زاد الاعتماد عليها بدل استخدام انماط أخرى هي أفضل بيئيا.

وختم قائلا أنه وبغض النظر عن نوعية الحوافز أو القوانين التي توضع فلا بد أن يشمل التخطيط للنقل العنصر البيئي كأحد العناصر التي يعتمد عليها اختيار وسائط وانماط النقل.

ووزعت ورقة السيد أنور خليل، مستشار وزير المالية في السلطة الوطنية الفلسطينية وكانت بعنوان "السوق العربية المشتركة وحجم التجارة العربية الدولية والبيئية".

وأوضح أن الإسكوا تدرك الدور الحيوي الذي تقوم به الهياكل الأساسية للنقل في دفع ودعم عمليات التنمية المستدامة. كما تدرك أهمية تكامل شبكات النقل من أجل تسهيل انتقال السلع والركاب بين الدول داخل الإقليم وبينها وبين كافة دول العالم مما سيكون له أكبر الأثر في تقوية دول المنطقة وتنمية قدرتها على المنافسة في مجالات التجارة الدولية والصناعات والخدمات لتنبؤاً مكانتها اللانقطة بين دول العالم وخصوصاً في ظل الاتجاهات المتزايدة نحو العولمة.

وذكر أن الظروف التي تمر بها منطقتنا الآن والتغيرات المتسارعة الحادثة في العالم سواء في مجال عولمة التجارة والاقتصاد أو ثورة التكنولوجيا في مجالات النقل والمعلومات والاتصالات وما يصاحب ذلك من فتح فرص ومخاطر جديدة يجب التعامل معها للاستفادة من الفرص والتقليل من المخاطر من أجل دفع ودعم عمليات التطوير والتنمية المستدامة في المنطقة، وأن كل ذلك يحتم علينا العمل على إزالة القيود والعقبات التي تقف حائلاً دون تطور التجارة والخدمات والسياحة في المنطقة. ولعل أهم هذه العقبات هي تلك المتعلقة بشبكات النقل وحركة البضائع والركاب في المنطقة وعبر الحدود.

واختتم كلمته بالشكر للخبراء في هذا الاجتماع الهام وأنه لا شك أن مساهماتهم في المداورات الفنية فيه سيكون لها أكبر الأثر في التوصل إلى النتائج المرجوة منه. وشكر معالي وزير النقل بالجمهورية اللبنانية الأستاذ عمر مسقاوي على رعايته ودعمه لهذا الاجتماع. كما شكر جميع الجهات الداعمة والمتعاونة مع الإسكوا في هذا الاجتماع.

وألقى معالي الأستاذ عمر مسقاوي، وزير النقل بالجمهورية اللبنانية كلمة رحب فيها بالحاضرين في مدينة بيروت التي أضحت اليوم المقر الرسمي لمنظمة الإسكوا حين استعادت بيروت دورها كوسيط اقتصادي وثقافي واجتماعي لدول المنطقة العربية امتداداً إلى غربي آسيا وما وراءها واتصالات بالمتوسط ودول أوروبا وصولاً إلى ما وراء الأطلسي.

وذكر أن مشكلة التكامل تلقى بأبعادها على المستوى الاقتصادي والاجتماعي لدول لم يستأذنها العالم في إمتداده إليها. وهي بالنتيجة لم تشهد مطالع تطوره وهو ينطلق من ضرورات إنتاج الوفرة الذي يميز عالم الحضارة الصناعية.

وأوضح أن العالم الذي نعيشه في ثورة الاتصالات وتكامل النقل وتوحيد اللغة والمصطلحات وتناغم النمو في الإدارة والخبرة والمعلوماتية وتواصل مسيرة النقل والبضاعة الخارجة من المصنع إلى باب المستودع في قاصية من البلاد في ظل النقل متعدد الوسائط وارتفاع جهوزية مرافق النقل في المطارات والمرافئ والطرق وسكك الحديد والأوتوسترادات وتناسق أدائها وتوافق اتصالها عبر الحدود بين الدول ومركزية المعلوماتية عبر الأقمار الصناعية وتتابع مسيرة الانتاج العالمي إلى سوق الاستهلاك، هذه كلها تضعنا أمام نمطية عالم العصر الحديث والتسابق الخائف في مساره.

ودعا الاجتماع إلى إدراك آلية العصر الحديث في بعدهما الاجتماعي والانتاجي معا وأن ذلك يتطلب رؤية تتألف شروح التطورات الحديثة في عالم الصناعة وتضع لمسارها وفعاليتها أهدافاً تحيط بالمدى في عالم النقل والاتصالات ولا يحيط بها. وأن هذا يعني قوة إحصائية تخدم أفكاراً سابقة عليها وأهدافاً واتجاهات تستجيب لضرورات الانتاج الوطني والداخلي.

وطلب أن نستوعب تجارة العالم طبق المعايير الداخلية وهذا يتطلب خبرة تنطلق من عمق الإدراك للمشكلات الناشئة عن بيئتنا. فالتنمية في أساسها فكرة سابقة على وسائلها. وهذا يتطلب حضوراً على مسرح الحدث الاقتصادي والنقدي وتوازنهما مع الثروة الوطنية.

واضاف أن التكامل في إطار النقل الإقليمي والدولي حاجة ملحة ليس فحسب لضرورات التسويق العالمية بل أولاً وقبل كل شيء لضرورات التكامل المتبادل مع الدول المصدرة وهذا يتطلب مسؤوليات في جانبها الاجتماعي كما في جانبها الاقتصادي.

ثانيا- الجلسة الافتتاحية

ألقى السيد نبيل صفوت رئيس قسم النقل بالاسكوا كلمة افتتاحية رحب فيها بالمشاركين والضيوف الكرام وحدد فيها أهداف الاجتماع وذكر أن شعار الاجتماع هو "نحو تبني وتطوير نظام نقل متكامل في المشرق العربي" وشكر الجهات الداعمة والمتعاونة ووزارات النقل والمواصلات والأشغال بالدول الأعضاء، كما شكر المؤسسات والهيئات العامة الوطنية والإقليمية على حضور الاجتماع.

ثم ألقى السيد أنور غزاوي ممثل الاتحاد العربي للناقلين البحريين كلمة رحب فيها بالمشاركين وأعطى لمحة عن الاتحاد العربي للناقلين البحريين وبين أنه أحد الاتحادات النوعية المتخصصة التابعة لجامعة الدول العربية.

وأشار إلى حركة التجارة العالمية والنقل البحري، وإلى المتغيرات العالمية المتمثلة في تطور أحجام السفن ونوعيتها وزيادة النقل بواسطة الحاويات للبيضات المنقولة واستخدام أسلوب النقل متعدد الوسائط وما رافق ذلك من ظهور موانئ التوزيع وعولمة الاقتصاد وتطبيق اتفاقيات الغات وظهور التكتلات الاقتصادية. وذكر أن هناك إلزاما على الدول العربية أن تشكل تكتلا اقتصاديا أو على الأقل أن تنشئ السوق العربية المشتركة.

ثم ألقى السيد إيلي زخور، رئيس الغرفة الدولية للملاحة في بيروت كلمة رحب فيها بالمشاركين والضيوف، وشكر الأمانة التنفيذية للإسكوا لإتاحة فرصة المشاركة ليكون بداية حوار بناء يقوم بين هيئات النقل في الدول الأعضاء في الإسكوا من جهة، وغرفة الملاحة من جهة أخرى والتطلع إلى تطوير وتقوية التعاون والعلاقات مع غرف الملاحة والمسؤولين في قطاع النقل البحري في هذه الدول.

وذكر ان النقل البحري يتعرض لتحولات كبرى خاصة في اساليب واستثمار المرافئ و تعميم النقل بالمستوعبات، وبروز النقل المتعدد الوسائل، وزيادة الاتجاه نحو التحرر والخصخصة، وتعميق التعاون بين القطاعين العام والخاص، والاعتماد على المعلوماتية ونقل التكنولوجيا.

وذكر أن المشاركة في هذه الاجتماعات التي يحضرها مندوبوا الدول الأعضاء في الاسكوا لعرض التحديات المشتركة، لا سيما على صعيد التكتلات والمنافسات المتعددة المصادر والغايات، وما شهده النقل البحري من تطوير أساسي في بنيته ووسائله يستلزم في آن مواكبة علمية ومجابهة عقلانية لتطوير المرافئ وتأهيل خدماتها وتحديث الأساطيل التجارية.

وفي ختام كلمته تمنى للاجتماع النجاح وللتوصيات أن تأتي على مستوى آمال شعوب الاسكوا والقطاعات التي أوفدت مندوبين لتمثيلها والتعبير عن رأيها.

وخاطب السيد أحمد زرهوني الممثل الإقليمي لمنظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو" لمنطقة الشرق الأوسط الجلسة الافتتاحية وذكر أن صناعة الطيران المدني والنقل الجوي شهدت تطورا هائلا في السنوات القليلة الماضية شمل الجوانب الفنية والتشغيلية والتنظيمية.

ففي الجانب الفني والتشغيلي أدى تشعب المطارات والطرق الجوية إلى ابتداء نظام جديد للاتصالات والملاحة وإدارة الحركة الجوية أو ما يعرف بـ CNS/ATM. وذكر السيد زرهوني أن مراحل التخطيط والتنفيذ لهذا النظام الجديد يجب أن يكون عالميا حتى يتسنى لصناعة الطيران المدني الاستفادة القصوى منه، ودعا الدول الأعضاء بالاسكوا للتعاون مع بعضهم البعض في إطار الخطة الإقليمية للشرق الأوسط وفي إطار الخطة العالمية التي انبثقت من الأجهزة المختصة في منظمة الطيران المدني الدولي إيكاو.

أولاً- الأهداف والمحاور الرئيسية وتنظيم الأعمال

ألف- الأهداف

تحت شعار "نحو تبني نظام نقل متكامل في المشرق العربي" يمكن تلخيص أهداف اجتماع خبراء النقل كما يلي:

- ١- تحديد شبكة نقل متكاملة في المشرق العربي (طرق، سكة حديد، موانئ، مطارات، نقل متعدد الوسائط) ومناقشة قضايا تطويرها.
- ٢- اقتراح إطار شامل موحد لمنهجية تحليل وتقويم سياسات النقل الدولي والاقليمي في الإسكوا.
- ٣- اقتراح سياسات لتطوير الأساطيل العربية للنقل البحري التجاري في الإسكوا.

باء- المحاور الرئيسية

استمر إجتماع الخبراء لمدة ثلاثة أيام هي ١٧ و ١٨ و ١٩ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٨. اليوم الأول كان له برنامج موحد لجميع المشاركين شاملا الافتتاح والمحاور الرئيسية ذات الطابع الشمولي والتكاملي وهي:

المحور الأول: الطلب على النقل الدولي والاقليمي في المنطقة.

المحور الثاني: الإطار المقترح لمنهجية شاملة متكاملة لتحليل وتقويم سياسات النقل الدولي والاقليمي بالمنطقة.

المحور الثالث: نماذج شبكات النقل المتكاملة في بعض دول المنطقة.

وفي اليوم الثاني إنقسم المشاركون الى ثلاث مجموعات عمل حسب وسائط النقل الرئيسية وهي: النقل البري والنقل لبحري والنقل الجوي. وكانت المحاور الرئيسية لمجموعات العمل الثلاث في اليوم الثاني كما يلي:

المحور الرابع (مجموعة عمل النقل البري): تحديد ومناقشة قضايا تطوير شبكة النقل البري (طرق وسكة حديد) في الإسكوا.

المحور الخامس (مجموعة عمل النقل البحري): تحديد ومناقشة قضايا تطوير شبكة النقل البحري المتكاملة (موانئ، ملاحه، حاويات) في الإسكوا.

المحور السادس (مجموعة عمل النقل البحري): اقتراح سياسات تنمية الاساطيل العربية البحرية التجارية في الإسكوا.

المحور السابع (مجموعة عمل النقل الجوي): تحديد ومناقشة قضايا تطوير شبكة النقل الجوي (مطارات، خطوط طيران) في الإسكوا.

أما اليوم الثالث فاجتمع فيه جميع المشاركين لمناقشة توصيات اليوم الأول وتوصيات مجموعات العمل الثلاث في اليوم الثاني وإتفقوا على أهم النتائج والتوصيات للاجتماع.