



التوزيع: محدود
E/ESCWA/TRANS/1995/WG.1/6
١٧ نيسان/أبريل ١٩٩٥ ج.أ
ARABIC
الأصل: بالعربية

الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

UN ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION
FOR WESTERN ASIA
27 APR 1995
LIBRARY & DOCUMENT SECTION

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع فريق خبراء حول تطوير حلقات النقل
متعدد الوسائط في منطقة الاسكوا
٢٤-٢٧ نيسان/أبريل ١٩٩٥
عمّان

نحو نظام متكامل لاحصاءات النقل متعدد الوسائط في منطقة الاسكوا

(ملخص)

إعداد
أنور عبد الرحمن خليل
خبير الاحصاء والمعلومات
مجلس الوحدة الاقتصادية العربية

- الآراء الواردة في هذا التقرير تعبر عن وجهة نظر الخبير ولا تمثل بالضرورة رأي اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا).

- صدرت دون تحرير رسمي.

95-0147

المحتويات

بيان

رقم الصفحة

- ١ - مقدمة
- ٣ - اولا : واقع احصاءات النقل ببلدان منطقة غربى آسيا
- ٥ - ثانيا : احصاءات النقل متعدد الوسائط
- ٦ أ - نظام النقل متعدد الوسائط
- ٧ ب - بلدان منطقة غربى آسيا والنقل متعدد الوسائط
- ٩ ج - معلومات النقل متعدد الوسائط ببلدان منطقة غربى آسيا
- ثالثا : برنامج مساندة النشاطات الاحصائية ذات العلاقة بالنقل
- ١٤ متعدد الوسائط ببلدان منطقة غربى آسيا

مقدمة

ينطلق الاهتمام العالمي المتزايد بالنقل متعدد الوسائط من الرغبة الاكيدة نحو ازالة مايعترض تدفق التجارة الدولية من معوقات خاصة مايتعلق منها بالنقل ، ومايسببه من معوقات وصعوبات إذا لم يكن بالمستوي والفاعليه اللتان تساعدان علي تدفق السلع وتبادلها دون تاخير وباكبر قدر من الامان وبأقل تكلفة ممكنة

ويأتي اهتمام الاسكوا بالمعلومات ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط من قناعتها بأن المعلومات تعتبر الشريان الذي يمد هذا النوع من خدمات النقل بما يضمن استمراريته بالفاعلية المستهدفة ان يكون عليها . وتأتي دراسة نحو نظام متكامل لاحصاءات النقل متعدد الوسائط ببلدان منطقة غربي آسيا التي قام بأعدادها السيد أنور عبد الرحمن خليل خبير الأحصاء والمعلومات بالامانة العامة لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية كمحصلة لزيارات ميدانية قام بها معد الدراسة بدأها خلال شهر مايو (أيار) ١٩٩٣ بزيارة كل من الاردن والسعودية وسوريا ولبنان ومصر واليمن واستكملها خلال شهر نوفمبر

(تشرين ثان) ١٩٩٤ زار خلالها كلا من الامارات العربية المتحدة والكويت ومصر وأخيرا الاردن ومصر خلال شهر يناير (كانون ثان) ١٩٩٥ ، حيث اهتم معد الدراسة بالمعلومات الخاصة بالنقل بصفة عامة في زيارته الأولى مع التركيز على كل ما يتعلق بالحاويات والنقل متعدد الوسائط في زيارته الأخيرة . وكانت محصلة الزيارة الأولى دراسة " أحصاءات النقل في غربي آسيا : الواقع والتطلعات " حيث تمت مناقشتها في اجتماع فريق خبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل للفترة ١٥ - ١٨ / ١٢ / ١٩٩٣ في بيروت . وقد اشتملت الدراسة علي ثلاثة فصول ، اهتم الفصل الاول باستعراض واقع احصاءات النقل بكل من دولة الامارات العربية المتحدة ودولة الكويت استكمالا لتصوير واقع احصاءات النقل ببلدان منطقة غربي آسيا خاصة البلدان الخليجية . وبالرغم من ان الفصل الثاني استهدف التعريف بمعلومات النقل متعدد الوسائط بالمنطقة ، الا ان التعريف بماهية نظام النقل متعدد الوسائط من حيث ماهيته ومقوماته ومجالات اهتماماته كانت ضرورية كمدخل لاستعراض المعلومات ذات العلاقة توطئه لتقييم الوضع الاحصائي الخاص به في المنطقة ، كما كان الحرص علي تضمين هذا الفصل استعراضا موجزا للماهية الادوات التحليلية

ومجالات التطبيقات التكنولوجية من الأهمية بمكان انطلاقاً من أن نظام النقل متعدد الوسائط لن يكتب له النجاح إلا إذا ساندته نظام متكامل للمعلومات يستخدم أحدث معطيات العصر في تكنولوجيا المعلومات سواء في مجال الاتصالات أو في مجال إنتاج المعلومة أو في مجال تحليلها أو في مجال تداولها . أما الفصل الثالث فقد تم تخصيصه لاستعراض مقترح مقدم من قبل معد الدراسة يستهدف مساندة بلدان المنطقة في جهودها نحو تبني نظام متكامل لإحصاءات النقل متعدد الوسائط يعتمد على تقييم موضوعي لواقع الإحصاءات ذات العلاقة في بلدان المنطقة تشارك فيه كل من المصادر الأصلية لهذا النوع من البيانات من ناحية والمعنيين به سواء على المستوى القطري أو على المستوى القومي أو الإقليمي أو الدولي من ناحية أخرى .

وقد عززت الدراسة بملحق إحصائي يمكن اعتباره في المقام الأول وسيلة للتعريف بالإحصاءات المتاحة والمتعلقة بالنقل متعدد الوسائط من ناحية وتلك المتعلقة بالحاويات من ناحية أخرى .

وفيما يلي استعراض موجز لبرز ما تضمنته الدراسة وما توصلت إليه من نتائج ، وفي هذا الشأن يستوجب الأمر القيام بالقاء بعض الأضواء على واقع إحصاءات النقل في بلدان المنطقة من واقع الزيارات التي تمت لكل من الأردن والإمارات والسعودية وسوريا والكويت ولبنان ومصر واليمن ليس فقط باعتبارها تمثل أغلبية بلدان المنطقة بل ولكونها تضم جميع قطاعات النقل المختلفة مما يجعلها

تمثيلاً جيداً لواقع إحصاءات النقل ببلدان المنطقة انطلاقاً من أن ذلك من الأهمية بمكان للوقوف على مدى فاعلية الإحصاءات المتاحة للانطلاق نحو تبني نظام متكامل لإحصاءات النقل متعدد الوسائط ببلدان المنطقة . ومن ثم سيشمل هذا الموجز ما يلي :-

أولاً : القاء الأضواء على واقع إحصاءات النقل ببلدان المنطقة من خلال التعرف على مدى وفائها بحاجة مستخدمي هذا النوع من الإحصاءات (من واقع الدراستين اللتين قام بإعدادهما معد الدراسة) ثانياً : التعرض لموضوع إحصاءات النقل متعدد الوسائط من خلال التالي :-

أ - التعريف بنظام النقل متعدد الوسائط

ب - التعرف على إمكانيات بلدان المنطقة ذات العلاقة بنظام النقل متعدد الوسائط .

ج - ماهية الجانب المعلوماتي من نظام النقل متعدد الوسائط

ثالثاً : استعراض برنامج مساندة النشاطات الإحصائية ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط .

اولا : واقع احصاءات النقل ببلدان منطقة غربى آسيا

اشتمل الفصل الثانى من " دراسة احصاءات النقل فى غربى آسيا : الواقع والتطلعات " التى قام باعدادها معد الدراسة كمحصلة لزيارة ميدانية شملت كلا من الاردن والسعودية وسوريا ولبنان ومصر خلال شهر مايو (أيار) ١٩٩٣ على تقييم لواقع احصاءات النقل بتلك البلدان من خلال استعراض الضوابط الفنية المتعلقة بالشمول والأساليب المستخدمة ومدى الوفاء بحاجة مستخدميها وأساليب اتاحتها لهم ، وسيجرى هنا الاقتصار على ما توصلت اليه تلك الدراسة من حيث مدى وفاء الاحصاءات المتاحة بحاجة مستخدميها بجانب ما توصلت اليه الزيارة الأخيرة لكل من الامارات والكويت فى هذا الشأن نظرا لعلاقة هذا الجانب من التقييم بمتطلبات احصاءات النقل متعدد الوسائط ، وذلك بالنسبة لكل من احصاءات قطاعات النقل الفرعية التالية : -

١- احصاءات النقل بالسكك الحديدية :-

يمكن القول بدون مبالغة ، ان احصاءات النقل بالسكك الحديدية المتاحة على مستوى بلدان منطقة غربى اسيا تعتبر من الاحصاءات القليلة بصفة عامة وفى مجال النقل بصفة خاصة التى تلبي حاجة المهتمين بقضايا السكك الحديدية وان كانت بحاجة الى المزيد من التنسيق والتعاون فيما بين بلدان المنطقة فى مجال توحيد التعاريف والمفاهيم والنماذج التى يجرى استخدامها داخليا للحصول على الاحصاءات ، وفى هذا الشأن يقتضى التنويه بجهود (الاتحاد العربى للسكك الحديدية) الذى يقوم بأصدار النشرة الاحصائية الوحيدة المتخصصة فى هذا الشأن والتى تعنى بمعظم حاجة مستخدمى هذا النوع من الاحصاءات ان لم يكن كلها بالاضافة الى نشرته (السكك الحديدية) التى تمثل الواجهة البحثية الوحيدة فى قضايا السكك الحديدية العربية .

وبهذه المناسبة يقتضى التأكيد على أهمية قيام الاتحاد بمنح متعلقات النقل متعدد الوسائط مساحة أكبر من الاهتمام خاصة فيما يتعلق بحركة الحاويات واتجاهاتها .

ب - النقل البرى

١ - شبكة الطرق

بالرغم من توفر البيانات التى تساعد على اتاحة الفرصة لنشر احصاءات على درجة كبيرة من التفاصيل طبقا للمفاهيم والتوصيات الدولية التى تعاون على القيام بالدراسات المتخصصة من ناحية ولإجراء المقارنة اقليميا ودوليا من ناحية اخرى ، الا ان الاحصاءات التى يتم نشرها فى هذا المجال على المستوى القطرى تتباين سواء من حيث الماهية او من حيث التصانيف المستخدمة ، مما يضع الكثير من المعوقات امام القيام بالكثير من الابحاث المتخصصة الا بالرجوع الى الهيئات ذات العلاقة .

٢ - المركبات

نجد ان المعلومات المتوفرة لدى الجهات ذات العلاقة يمكن ان تلبي جميع الاحتياجات من هذه البيانات ، الا ان البيانات التى يجرى نشرها بدورية منتظمة تقصر دون الوفاء بالاحتياجات منها خاصة فيما يتعلق بخصائص ارصدة المركبات التى تستخدم الطرق الوطنية .

٣ - حركة النقل (داخل المدن وخارجها)

يمكن القول بأنه لم يتوفر للأن لى أى بلد من بلدان منطقة غربى اسيا معلومات دورية موثوق بها تصور اجمالى النقل البرى (ركاب وبضائع) .

ج - احصاءات النقل بالانابيب

لا تتوفر معلومات كافية عن الضوابط الفنية لاحصاءات النقل بالانابيب بالبلدان التى تمت زيارتها .

د - النقل البحرى والساحلى

ان البيانات التى يجرى الحصول عليها من خلال التعاون بين المجتمعات الثلاثة ذات العلاقة (سلطات الموانى والهيئات التى تقوم بإداء خدمات النقل البحرى والساحلى والسلطات المسئولة عن الرقابة الاقتصادية والأمنية للمنافذ الحدودية) يمكن ان تسد جميع الاحتياجات من هذا النوع من البيانات ، عدا تلك المتعلقة بالنقل الساحلى فانها بحاجة الى المزيد من الاهتمام .

هـ - النقل المائى الداخلى :-

ان الاحصاءات المتوفرة عن النقل المائى الداخلى فى جمهورية مصر العربية لا تفى ابدا بحاجة الباحثين والمهتمين بهذا النوع من الاحصاء للقصور الكبير الذى تتصف به سواء من حيث الشمول او من حيث ماهية البيانات التى يجرى توفيرها .

و - النقل الجوى :-

ان البيانات التى يجرى توفيرها من خلال التعاون بين سلطات الموانى الجوية والهيئات العامة للطيران المدنى وتلك التى تقوم بإداء خدمات النقل الجوى أو تقوم بالأشراف عليه والسلطات المسئولة عن الرقابة الاقتصادية والأمنية للمنافذ الحدودية ، تعتبر كافية لسد حاجة المهتمين بصناعة النقل الجوى فى بلدان المنطقة .

ومن أبرز النتائج التى تم التوصل اليها فى هذا الشأن ، يمكن ذكر ما يلى :-

١ - تعتبر الأحصاءات المتاحة عن النقل بالسكك الحديدية والنقل البحرى والنقل الجوى كافية

بالقدر الذى يلبي حاجة المهتمين بهذا النوع من الاحصاءات

٢ - تتصف الاحصاءات المتاحة التى تصور حركة النقل على الطرق بالقصور بصفة عامة سواء

من حيث الماهية أو الشمول وتشاركها فى ذلك احصاءات النقل المائى الداخلى

٣ - بالرغم من توافر الاحصاءات التى تصور وضع شبكة للطرق بدول المنطقة خاصة تلك التى

تربط بين اعضائها إلا ان عدم اخضاعها لمواصفات موحدة تجعل من الصعوبة بمكان التعامل معها فى

مجال الدراسات التى تتطلب مقارنة زمنية أو مكانية وبالتالي لا يلبي المتوفر منها حاجة المهتمين بهذا النشاط

ثانيا : احصاءات النقل متعدد الوسائط

بدأت ادبيات النقل متعدد الوسائط كخدمه متكاملة لنقل البضائع من الباب للباب تحتل مكانها بشكل مكثف ومنظم منذ أواخر الستينات وأوائل السبعينات عند ماعرض موضوع هذا النظام من النقل للمناقشه من اجل اقرار اتفاقية دولية لتنظمة فى نطاق مؤتمر دولى عقد فى جنيف فى ٢ نوفمبر ١٩٧٢ تحت اشراف الأمم المتحدة بالتعاون مع المنظمة الاستشارية الدولية

ومنذ هذا التاريخ وتحرص المجموعة الدولية ممثلة أساسا فى منظمة الامم المتحدة للتجارة والتنمية (يونكتاد) ومنظمة الأمم المتحدة للمواصلات (ايزو) على تثبيت دعائم هذا النظام سواء من خلال الاتفاقيات التى تنظمه أو تكفل الضمانات لمسيرته أو من خلال تبني المواصلات القياسية ذات العلاقة خاصة المتصلة بالحاويات حيث ارتبطت نشأة هذا النظام وتطوره واقتصاديات تشغيله بثورة التوسع فى استخدام الحاويات. ومن الجهود التى تبذلها منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (يونكتاد) فى هذا الشأن يمكن ذكر ما يلى :-

- العمل على تبني قواعد نموذجية للتعامل مع الحاويات
- انشاء مكتبة مرجعية لمتعلقات النقل متعدد الوسائط، حيث تم افتتاحها بمقر الشعبة فى نهاية عام ١٩٨٧.

- العمل على اصدار مستند موحد واحكام نموذجية خاصه به لاستخدامه فى النقل متعدد الوسائط.
- مواصلة الجهود من أجل تبني برامج جاهزة لاستخدامها فى النقل متعدد الوسائط.
- الاهتمام بالجوانب الاحصائية ذات العلاقة، من خلال اعداد برامج جاهزة ذات علاقة باحصاءات النقل للتعامل بها مع الحاسبات الالكترونية من اجل معاونة البلدان النامية فى نشاطاتها الاحصائية فى مجال النقل.

- القيام بتنظيم حلقات تدريبية من أجل التعريف بنظام النقل متعدد الوسائط والاتفاقيات والمواصفات ذات العلاقة سواء فى نطاق المنظمة أو بالتعاون مع اللجان الاقتصادية والإجتماعية الإقليمية التابعة للأمم المتحدة.

وانطلاقا مما سبق ، نجد أنه من المنطقى القاء بعض الضوء على هذا القطاع الذى أصبح بمثابة واقع يفرض نفسه على نظام النقل الدولى بل وباعتباره ثورة حقيقية فى النقل بصفة عامة ومن ضرريات مرحلة التحدى التى تمر بها دول المنطقة بصفة خاصة بالإضافة إلى التعريف بإمكانيات الدول ذات العلاقة باعتبارها مداخل موضوعية لمناقشة الجوانب المعلوماتية والاحصائية ذات العلاقة ، والذى سيتم من خلال التالى :-

أ - : التعريف بنظام النقل متعدد الوسائط

ب - : التعريف بإمكانيات بلدان المنطقة ذات العلاقة بنظام النقل متعدد الوسائط.

ج - : الجانب المعلوماتي من نظام النقل متعدد الوسائط.

١ - نظام النقل متعدد الوسائط

Multimodal Transport System

يمكن تعريف نظام النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport System

بأنه عمل متكامل يضم كل العمليات التي تتعلق بنقل البضائع بواسطة مختلفتين مختلفتين للنقل على الأقل عبر حدود قطر واحد أو أكثر بموجب مستند نقل متعدد الوسائط وتحت مسؤولية متعهد للنقل متعدد الوسائط يتولى نقل البضائع من الباب للباب، أى يجب أن يتوفر لهذا النوع من النقل مايلي : -

- أن تكون هناك أكثر من واسطة نقل.

- أن يتم النقل عبر أكثر من دولة .

- أن تنظم عملية النقل بموجب مستند واحد يطلق عليه اسم عقد نقل متعدد الوسائط.

- أن يتولى مسؤولية الاستلام والتسليم متعهد نقل متعدد الوسائط.

- أن يجرى النقل من الباب للباب.

أى أن النقل متعدد الوسائط عبارة عن منظومة متكاملة ذات علاقات متشابكة ومتبادلة بين فعاليتها تضم كلا من الهيئات المسؤولة عن الموانئ البحرية والسكك الحديدية والنقل البرى والمطارات المدنية والنقل المائى الداخلى والمنافذ الحدودية والجمارك والتخطيط ، بالإضافة إلى كل من شركات الملاحة والطيران وتلك العاملة فى مجال انتاج واصلاح وصيانة وسائط النقل والحاويات والمصدرين والمستوردين والمستثمرين.

وفى هذا الشأن يقتضى التأكيد على دور متعهد النقل متعدد الوسائط باعتباره الشخصية الرئيسية فى اختيار طريق النقل والوسائط المناسبة التى تخدم أغراضه من حيث السرعة والأمان وانتظام الخدمة

ومن ثم يجب ان تمارس نشاطاتها سواء علي مستوى الدولة الواحدة أو على المستوى الأقليمى أو على المستوى الدولى باكبر قدر من الكفاءة والتنسيق والتعاون حتى يمكن تطبيق هذا النظام محققا أهدافه فى تنشيط حركة التبادل التجارى سواء على المستوى القطرى أو الأقليمى أو الدولى

وانطلاقا من تعريف نظام النقل متعدد الوسائط نجد أن من ابرز مقوماته ما يلى :-

أ - الحاوية Container

ب - الناقل Carrier

ج - محطة الحاويات Terminal

د - متعهد النقل Operator

هـ - نظام معلومات واتصالات على درجة كبيرة من الكفاءة.

Effective Information and Communicartion SyStem

ومن الاستعراض السابق المتعلق بالتعريف بالنقل متعدد الوسائط سواء من حيث فعالياته او عناصره الرئيسية ، يمكننا القول بان هذا النظام يعكس مدى تجسيده للتوجهات المعاصرة لعملية النقل من حيث عدم اقتصرها على توصيل البضائع الى مكان معين ، بل بالاعتبارها مرحلة يجب ان تتكامل مع عمليات الانتاج والتسويق والتوزيع باستخدام وسائل الامداد Logistics المختلفة حيث اصبح لهذا المفهوم بما يتضمنه من نقل وتعبئة وتغليف وتخزين وتوزيع مادي وسيطرة الكترونية على توفير المعلومات (EDI) وتسويق وتأمين واجراءات مستندية وجمركية وضرائبية الدور الرئيسي للسيطرة على التكاليف وعلى عملية وصول المواد وتصنيفها وتصديرها الى المرسل اليه النهائي في المكان المناسب والوقت المحدد والتكاليف المعقولة .

ومن ثم يمكن القول بأن خدمات النقل البحري باعتبارها من أساسيات النقل متعدد الوسائط ، اصبحت تعتمد اعتمادا كبيرا على عملية التوزيع وعملية إعادة الشحن Transshipment والتي بدورها تتطلب خدمات تتصف بالتوقيتات الدقيقة المحددة Just in time Services

ب : بلدان غربي آسيا والنقل متعدد الوسائط

يمكن القول بأن نظام النقل متعدد الوسائط كان معروفا لبلدان منطقة غربي آسيا منذ القدم ، حيث كانت البضائع تنقل عبر اراضي المنطقة باستخدام اكثر من واسطة نقل من شرق آسيا الى بلدان البحر الابيض المتوسط واوروپا مستخدمة في هذا الشأن الطرق المشتركة Combined Routes من يابس ومياه .

وقد تم التعريف بنظام النقل متعدد الوسائط ليكون مدخلا نحو تقييم امكانيات المنطقة ذات العلاقة بهذا النظام ، والتي تم استعراضها في نطاق التالي :

- التعامل مع نظام النقل بالحاويات Containerisation .

- البنية الاساسية ذات العلاقة .

- الاسطول البحري .

- محطات الحاويات الداخلية .

- الاحصاءات ذات العلاقة

وسيقصر الاهتمام هنا على استعراض واقع الاحصاءات ذات العلاقة ، حيث اتضح أنه لا يوجد للآن في بلدان المنطقة اي نشرة احصائية متخصصة يمكن ان تساعدنا على التعرف على النقل متعدد الوسائط في صورته المتكاملة سواء من حيث التعريف بمقوماته او باستعراض نشاطاته بالدرجة التي تعكس مدى الامكانيات المتاحة بشأنه وبالتالي القدرة على تقييمه تمهيدا لوضع الخطط اللازمة لتطويره والنهوض به .

وما يتم نشره من احصاءات ذات العلاقة لاتعدوا عن كونها اجتهادات قطرية تلبي احتياجات آنية ولاتخضع لاي تنسيق سواء على المستوى القطري او على مستوى المنطقة . ويدل على ذلك مثلا الاحصاءات القطرية المنشورة عن حركة الحاويات . وتوجد محاولة يقوم بها المكتب المركزي العربي للاحصاء والتوثيق بمجلس الوحدة الاقتصادية العربية من اجل اصدار كتاب متخصص في احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات يضم بين جنباته جميع البيانات الاحصائية التي تساعد على تصوير واقع صناعة النقل بالبلدان العربية بصفة عامة ومساهمتها في تثبيت دعائم نظام النقل متعدد الوسائط من ناحية أخرى . الا ان ذلك

لاينفي وجود اجتهادات من قبل بعض بلدان المنطقة من اجل جمع ونشر احصاءات تتعلق ببعض جوانب النقل متعدد الوسائط تأتي في مقدمتها احصاءات النقل البحري واحصاءات الطرق واحصاءات النقل الجوي واحصاءات السكك الحديدية ، وبالرغم من تلك الجهود فانه توجه اليها بعض الانتقادات نذكر منها :

١ - بالنسبة لاحصاءات الحاويات :

نجد انه من الصعوبة بمكان القيام بأي توقعات مستقبلية بشأن التعرف على اتجاهات حركة الحاويات سواء في موانئ بلدان المنطقة او عند نقاط الحدود بسبب عدم توفر البيانات التي يعتمد عليها في هذا الشأن سواء من حيث المضمون او الشمول ، ومن الامثلة على ذلك :

١/٨ - ان الاحصاءات السنوية التي تصدرها ادارة الجمارك بالمملكة الاردنية الهاشمية تفيد بان الحاويات العابرة تسجل بالطن وبالقائمة فقط دون الاشارة الى عدد الحاويات .

٢/٨ - ان صدور القرار الوزاري رقم ٤٤٣٩ الصادر في اغسطس ١٩٧٨ في المملكة الاردنية الهاشمية بشأن قصر الواردات في حاويات على ميناء العقبة فقط ، ادى الى عدم وجود احصاءات تصور واردات الاردن من سوريا في حاويات .

٣/٨ - كان ميناء الشويخ في دولة الكويت يقوم بنشر بيانات الحاويات العابرة الى العراق بالكميات فقط (طن) ، كما كان ميناء الشعبية يقوم بنشرها بالعدد فقط .

٢ - بالنسبة لاحصاءات الطرق :

١/٢ - يوجد صعوبة في تحليل الاحصاءات المتفرقة عن النقل على الطرق لعدم توفر البيانات التي يعتمد عليها في هذا الشأن سواء على مستوى المنطقة او فيما بين بلدان المنطقة وخارجها .

٢/٢ - افتقار العديد من الهيئات المسؤولة عن الطرق الى نظام متكامل للمعلومات سواء بالنسبة للشبكة او بالنسبة لتدفقات النقل .

وفي هذا الشأن انتهت الدراسة إلى النتائج التالية :-

١ - عدم وجود احصاءات يعتمد عليها عن حركة النقل على الطرق .

٢ - ادى افتقار الاحصاءات التي يعتمد عليها عن قطاع النقل بصفة عامة وتلك المتعلقة بالنقل البحري بصفة خاصة الى المغالاة في الانفاق على البنية الاساسية سواء بالنسبة للموانئ او بالنسبة للطرق .

٣ - تتباين الاحصاءات المنشورة من بلد لآخر عن متعلقات النقل في المنطقة بالنسبة للفترة الزمنية التي تمثلها مما تعيق اي محاولة لاجراء تحليل لتلك الاحصاءات سواء لتقييم الواقع او للقيام بتوقعات مستقبلية .

- ٤ - يتصف قطاع النقل البحري بصفة عامة بصعوبة الحصول على الاحصاءات التفصيلية التي تصور مقوماته ونشاطاته بصفة دورية . والمتوفر منها ينقصه عاملي الشمول ووحدة المفاهيم ، مما يحول دون متابعة مقومات هذا القطاع بصورة منتظمة .
- ٥ - ان تطوير مفهوم الميناء ليشمل انشطة النقل وخدمات اللوجيستات يتطلب توفر كم كبير من الاحصاءات بصفة دورية عن عناصر جديدة لم تكن في الحسبان .
- ٦ - يوجد نقص ملحوظ في الاحصاءات التي تصور العمالة في قطاعات النقل المختلفة من ناحية والجهود التدريبية من ناحية أخرى .

كما تبنت الدراسة في هذا الشأن المقترحات التالية :-

- ١ - تشجيع انشاء بنك معلومات اقليمي للنقل .
- ٢ - العمل على قيام بلدان المنطقة بالاهتمام باصدار نشرات احصائية متخصصة تغطي جميع قطاعات النقل والخدمات ذات العلاقة .
- ٣ - التوسع في انشاء بنوك المعلومات القطاعية في مجال النقل سواء على مستوى البلد الواحد او على المستوى العربي في نطاق الاتحادات العربية النوعية المتخصصة ذات العلاقة بالنقل .
- ٤ - ضرورة استمرارية الجهود التي يبذلها مجلس الوحدة الاقتصادية العربية في مجال اصدار نشرة متخصصة عن احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات في البلدان العربية بمستويات التفصيل التي تلبي حاجة الباحثين والمعنيين بالنقل .

ج - : معلومات النقل متعدد الوسائط

ببلدان منطقة غربي آسيا

أنطلاقاً من اعتبار النقل متعدد الوسائط نظاماً دولياً مرناً يعتمد أساساً على وجود نظام متكامل لتدفق المعلومات ذات العلاقة. فإنه يمكن النظر إلى معلومات النقل متعدد الوسائط بأنها تلك المنظومة التي تجمع بين مجموعة من قواعد المعلومات التي تهتم أساساً بكل ما يتصل بوسائل ووسائط النقل بصفه عامته ونظام التحوية بصفه خاصة، سواء من حيث جمع البيانات Data Collection أو تجهيزها Data Pro- cessing لتكون بالماهية المناسبة للاستخدام أو من حيث تداولها Data Dissemination أو من حيث تحليلها Data Analysis وما يتطلبه ذلك من تعامل مع تكنولوجيا المعلومات Information Technologies.

قد تم التعرض لمعلومات النقل متعدد الوسائط بببلدان منطقة غربي آسيا من خلال مناقشة مايلي :-

- أ - التعريف بأهمية معلومات النقل متعدد الوسائط.
- ب - واقع معلومات النقل متعدد الوسائط بببلدان منطقة غربي آسيا.
- ج - تحليل معلومات النقل متعدد الوسائط والنماذج الإحصائية ذات العلاقة.
- د - التطبيقات التكنولوجية ذات العلاقة بمعلومات النقل متعدد الوسائط.

* وحيث تم تعريف ماهية معلومات النقل متعدد الوسائط بأنها تلك المعلومات التي تتصل بكل مايتعلق بوسائل ووسائل النقل بصفة عامة ونظام التحوية بصفة خاصة ، والتي تم استعراضها فى نطاق كل من : -

- معلومات خاصة بالمجتمعات ذات العلاقة والتي تضم الهيئات المعنية سواء على المستوى القطرى او القومى او الاقليمى او الدولى وغيرها من الجهات التى لها علاقة بهذا النظام (منتجون ، حائزون ووسائل نقل ومتعهدو النقل متعدد الوسائط . . . الخ)بالاضافة إلى وسائل النقل نفسها وكذلك الحاويات

- معلومات خاصة بالمتغيرات ذات العلاقة والتي تضم بصفة خاصة البنية الأساسية التى لها علاقة بهذا النظام من موانى بحرية وجوية ومحطات سكك حديدية وطرق برية ومراسى نهريية ومحطات حاويات ، سواء من حيث المقومات او النشاطات التى تؤديها وما يتصل بذلك من ضوابط واتفاقيات منظمة لها . . . الخ

كما تم استعراض بعض التصانيف التى يلجأ اليها لتبويب البيانات المتاحة فى هذا الشأن لتكون بالصورة والماهية التى تحقق الهدف منها فى مجال النقل متعدد الوسائط

* وبالنسبة لواقع معلومات النقل متعدد الوسائط ببلدان المنطقة فإنه

يمكن القول بدون مبالغة بأنه لا يوجد الآن بمنطقة غربى آسيا سواء على المستوى القطرى أو الاقليمى مايمكن اعتباره نظاما متكاملًا لمعلومات النقل متعدد الوسائط يمكن اللجوء اليه للاستعانة به لتعظيم استغلال امكانيات النقل المتاحة ببلدان المنطقة من خلال تحقيق أكبر قدر من التكامل لمتعلقات صناعة النقل وان كانت المعلومات ذات العلاقة متوفرة بصورة او بأخرى لدى الهيئات المعنية ، وما تحتاجه تلك المعلومات سوى اخضاعها لمنهجية يجرى بموجبها التعامل بها معها بأسلوب موحد ومستقر يعاون على توفير المعلومة المناسبة وفى الوقت المحدد بالماهية وبمستويات التفصيل المناسبة التى تلبي حاجة المعنيين بالنقل متعدد الوسائط على مختلف مستوياتهم وتباين مجالات اهتماماتهم .

والمعاونة على معالجة هذا القصور تم طرح اقتراح ما اطلق عليه

منظومة معلومات النقل متعدد الوسائط

Multimodal Transport Information Module

وهى عبارة عن صيغة تنظيمية تهتم بكل ما يتعلق بمعلومات النقل متعدد الوسائط من حيث جمعها وتخزينها ومعالجتها وتحليلها واتاحتها لمستخدميها. ومن اجل ان تحقق تلك المنظومة اهدافها ،اقترح أن تضم الثلاث منظومات الفرعية التالية : -

١- منظومة تجميع وتخزين البيانات

وتهتم هذه المنظومة أساسا بتجميع المعلومات من مصادرها المختلفة والقيام بتخزينها للتعامل معها عند الحاجة اليها سواء فى صورتها الأولية او من خلال معالجتها أليا لتحويلها الى صيغ مركبة أخرى ، ومن

اجل قيام هذه المنظومة بدورها بالفاعلية المطلوبة ،نجدها تضم مجموعة من قواعد المعلومات Data Bases المتخصصة .

٢- منظومة معالجة البيانات

تتولى هذه المنظومة معالجة البيانات التى يجرى توفيرها بمعرفة منظومة تجميع وتخزين البيانات وذلك فى نطاق قواعد المعلومات المقررة فى هذا الشأن.

٣- منظومة بناء النماذج

تعتبر هذه المنظومة مسئولة عن توفير الصيغة المعلوماتية الإحصائية التى يستعان بها فى قياس الأداء على جميع المستويات من خلال النماذج ذات العلاقة .

اما بالنسبة لقواعد المعلومات المشار إليها فى المنظومتين الأولى والثانية ، فإنه يقترح التالى : -

١ - إنشاء قاعدة لمصادر المعلومات.

٢- إنشاء قاعدة معلومات فرعية تغطى الموضوعات التالية :-

١/٢ - وسائل النقل. ٢/٢ - تشغيل وسائل النقل

٣/٢ - الهيئات ذات العلاقات. ٤/٢ - الحاويات

٥/٢ - الخدمات المساندة والهيئات ذات العلاقة .

٣ - إنشاء قاعدة معلومات لكل بنية أساسية فى النقل متعدد الوسائط (موانى بحرية - موانى جوية مدنية - طرق - مجارى مائية - مراسى نهريه - محطات حاويات) متضمنة مايلى :-

١/٣ - حركة وسائل النقل. ٢/٣ - تداول البضائع.

٣/٣ - حركة الحاويات. ٤/٣ - السحب والتخزين.

٥/٣ - التجهيزات والمعدات. ٦/٣ - العمالة

٤ - إنشاء قاعدة معلومات لحركة التجارة الخارجية على مستوى سلعى وجغرافى (كمية / قيمة).

٥ - إنشاء قاعدة معلومات للإنتاج الزراعى والصناعى ونشاط التجارة الداخلية.

وفى حالة الأخذ بهذا التوجه، يقترح ان تكون التبعية للوزير المسئول عن النقل مع قيام رعايته بمساندة دولية سواء من خلال اللجنة الاقتصادية والإجتماعية لغربى آسيا أومن خلال اليونكتاد، خاصة وأن تنفيذ هذا الاقتراح سيعاون بفاعليته على القيام بالتالى: -

- توفير كافة المعلومات الخاصة بالنقل متعدد الوسائط.

- المعاونة على تركيب النماذج الإحصائية.

- توحيد النماذج المتداولة فى جميع مراحل عملياته.

- تنميط البيانات المتداولة الكترونياً لتتوافق مع قواعد النظام العالمى لتداول البيانات الكترونياً خاصة فى مجال الإدارة والتجارة.

* اما بالنسبة لتحليل معلومات النقل متعدد الوسائط والنماذج الاحصائية ذات العلاقة والتي تستهدف توفير الصيغ المعلوماتية التى تعاون على تقييم الدور الذى يلعبه نظام النقل متعدد الوسائط على مستوى بلدان المنطقة بصفة عامة ومدى مساهمته فى تفعيل صناعة النقل بصفة خاصة ، فقد اشتملت الدراسة على مايلى :-

١ - استعراض موجز لمجموعة من ادوات التحليل الاحصائى (الموازين التخطيطية وجداول المدخلات والمخرجات وبحوث العمليات ونظرية القرارات) وحيث انتهت إلى القناعة بأنه من السابق لاوانه الحديث عن اعداد نموذج يتعامل مع متغيرات النقل متعدد الوسائط خاصة ما يتعلق بالحاويات بسبب افتقاد البيانات اللازمة لذلك قطريا واقليميا ، خاصة وان المتاح منها تشوبه الكثير من العيوب ، بحيث تؤدي بنا الى نتائج لا يطمئن اليها . ولنا فى النتائج التى انتهت اليها استخدام الاحصاءات المتاحة فى مجال الدراسات التى تم الاستعانة بها فى التوسعات التى حدثت فى البنية الاساسية للنقل البحرى فى بعض الدول الخليجية خير مثال ومن ثم يمكن القول بأن المشاكل والصعوبات التى تحيط بأحصاءات النقل متعدد الوسائط قد تقف كعقبة كذاء امام أى دراسة متعمقة تتصل بهذا الموضوع

٢ - القاء الأضواء على بعض التطبيقات التكنولوجية ذات العلاقة بمعلومات النقل متعدد الوسائط انطلاقا من ان الزيادة المضطربة للأخذ بنظام التحوية فى النقل متعدد الوسائط بصفة خاصة وفى حركة النقل البحرى بصفة عامة وما صاحب ذلك من استخدام السفن المتخصصة فى نقل الحاويات

وماعاصره من تطوير فى جميع مجالات النقل الأخرى لمواكبة متطلبات النقل متعدد الوسائط جعل ذلك يحتل احد وجهى عمله يحتل وجهها الآخر نظام معلومات متكامل على أعلى مستوى من التطبيقات الالكترونية، مما يؤكد على ان ثورة العصر المتمثلة فى نظام النقل متعدد الوسائط تعتبر نتاجا شرعيا لتكنولوجيا المعلومات، انطلاقا من أن التطبيقات الالكترونية تؤدي إلى تحسين الاداء وتطوير قدرات الهيئات ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط، خاصة وأن تلك التطبيقات تعاظم دورها بحيث أصبحت لديها القدرة على التعامل مع جميع متعلقات هذا النشاط خاصة مايتعلق بالحاويات، حيث تم التوصل إلى برامج جاهزة تهتم بالتعامل مع العمليات النمطية ، منها يمكن ذكر :-

- وجود نظام يتيح لكل من الشاحن والمُرسل اليهم الإتصال مباشرة بالحاسب الالكترونى الرئيسى للناقلين وفروعهم.
- وجود نظام يتيح للعملاء الاتصال تليفونيا من خلال الحاسب الالكترونى لمتابعة حركة للبضائع وهى محمولة فى طريقها اليهم على وسائط النقل المختلفة.
- قيام الناقلين بتغذية الحواسيب الالكترونية أولا بأول بالمعلومات المتعلقة بتحركات وسائط النقل.

وقد اشارت الدراسة الى وجود برامج جاهزة ممكن أن تكون عوناً فى تفعيل دور خدمات النقل متعدد الوسائط تتفاوت بين البرامج ذات الطابع الفنى البحت إلى برامج المحاسبة وتعقب الحاويات وتقدير الرحلات

واصدار الوثائق والمستندات . مع الإشارة إلى دور اليونكتاد في هذا الشأن .

وقد استعرضت الدراسة النظام الالكتروني لتبادل المعلومات (EDI) Electronic Data Interchange بأعتباره من أبرز التطبيقات التكنولوجية ذات العلاقة ، كما اشارت الدراسة الى اهم مجالات تطبيقاته سواء في مجال التجارة والنقل (EDIFACT) او في مجال تصميم وتوحيد بعض الرسائل الخاصة ببناء السفن (EDIMAR) او مايتصل بجهود الولايات المتحدة الأمريكية في مجال تطوير استخدامه بشأن استصدار المانيفستو بعد توحيد مستند بوليصة الشحن والواردة من ناقل بحري امريكي .

* وقد انتهت الدراسة إلى النتائج التالية :-

- ١ - استحالة التعامل مع معلومات النقل متعدد الوسائط التي تتصف بالضخامة والتعدد والتنوع الا من خلال نظام معلومات على درجة عالية من الكفاءة والتقنية .
- ٢ - يعتبر الوقت مبكرا للتفكير في اخضاع احصاءات النقل متعدد الوسائط للنمذجة الرياضية ، نظرا لما يحيط النتائج التي يتم التوصل اليها من مخاطر .
- ٣ - اهتمام بلدان المنطقة بالتعامل الكترونيا مع معلومات النقل متعدد الوسائط خاصة مايتعلق منها بالتحوية .

٤ - حاجة مجالات التدريب الى مزيد من الاهتمام

* وفي هذا الشأن طرحت الدراسة المقترحات التالية :-

- ١- التسريع في التفكير جديا في تبني فكرة (منظومة معلومات النقل متعدد الوسائط واخراجها الى حيز التنفيذ) .
- ٢ - العمل على توحيد تداول البيانات المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط باستخدام نظام موحد لاحصاءات النقل متعدد الوسائط يجري اعداده عربيا بالاستعانة بما اقترحتة الامم المتحدة تحت عنوان :

UNIFORM SYSTEM OF MARITIME TRANSPORT STATISTICS

- ٣ - العمل علي تقديم العــــون الفني من قبل الامم المتحدة لبلدان المنطقة من اجل تفعيل دور نظام EDI في تبادل المعلومات ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط .
- ٤ - التوسع في النشاطات التدريبية خاصة فيما يتعلق بقطاع النقل البحري والنقل البري .

ثالثاً: برنامج مساندة النشاطات الإحصائية ذات العلاقة

بالنقل متعدد الوسائط ببلدان منطقة غربي آسيا

انطلاقاً من القناعة ان بلدان المنطقة جميعها بدون استثناء ليست لديها المقدرة والامكانيات فى المدى القريب من اجل تبني نظام متكامل لاحصاءات النقل متعدد الوسائط بالرغم من الاثر الايجابى لهذا النظام فى تنشيط حركة التبادل التجارى فيما بين بلدان المنطقة اوفهما بينها وبين العالم الخارجى وما ينجم عن ذلك من تطوير النشاطات الاقتصادية العربية ، بالاضافة الى الدور الذى يمكن ان يقوم به فى تخفيف آثار سريان اتفاقية الجات بما تفرضه من تحديات خاصة فى مجال خدمات النقل .

فان الحرص على تبني نظام متكامل للاحصاءات ذات العلاقة بنظام النقل متعدد الوسائط ناجم عن الاهتمام بضرورة تطبيق هذا النظام ، مما يجعل البحث عن اسلوب يؤدى إلى معاونة بلدان المنطقة على تبني نظام متكامل للاحصاءات ذات العلاقة بنظام النقل متعدد الوسائط من الامور الهامة والاساسية.

ومن اجل ذلك طرحت الدراسة برنامجا لمساندة النشاطات الإحصائية ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط ببلدان منطقة غربي آسيا استجابة لهذا التوجه ويمكن استعراض الملامح الأساسية له فى التالى :-

١- اسم البرنامج :-

برنامج مساندة النشاطات الإحصائية ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط ببلدان منطقة غربي آسيا

ب - الهدف :-

مساندة بلدان منطقة غربي آسيا من أجل تبني نظام متكامل لاحصاءات ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط .

ج - نطاق البرنامج :-

انطلاقاً من الناحية التكاملية للبرنامج من حيث شموله على كل من منتجى الاحصاءات ذات العلاقة ومستخدميها فانه يضم كلا من :-

١ - بلدان منطقة غربي آسيا (الأردن والامارات والبحرين والسعودية وسوريا والعراق وعمان وفلسطين وقطر والكويت ولبنان ومصر واليمن)

٢ - الهيئات العربية ذات العلاقة من منظمات عربية واتحادات عربية نوعية متخصصة وشركات عربية مشتركة .

٣ - الهيئات الإقليمية والدولية المعنية وفى مقدمتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ومنظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (يونكتاد) والمنظمة البحرية الدولية .

د - مجالات الاهتمام

يهتم برنامج مساندة النشاطات الإحصائية ذات العلاقة بالنقل متعدد الوسائط بكل ما يتعلق بهذا النوع من النقل اعتباراً من المرحلة التخطيطية للنشاطات ذات العلاقة إلى مرحلة تقديم الخدمة نفسها

هـ - تنفيذ البرنامج

يجرى تنفيذ البرنامج في نطاق ست مراحل تبدأ الأولى منها بتحديد ماهية المتغيرات والظواهر ذات العلاقة بنشاطات النقل متعدد الوسائط بمستويات التفصيل والدورية الواجب توفيرها بها ، وتنتهي المرحلة السادسة بالترويج للمشروعات الإحصائية القطرية ذات العلاقة بالنهوض بأحصاءات النقل متعدد الوسائط التي تتطلب المساندة العربية أو الإقليمية أو الدولية

* وقد اقترحت الدراسة ، انه في حالة الموافقة على مشروع البرنامج من حيث المبدأ ، يجرى تشكيل فريق عمل من الهيئات ذات العلاقة للقيام بوضعه في صيغته النهائية مع استكمال الجوانب المتعلقة بمتابعة التنفيذ والآليات ذات العلاقة

