



التوزيع: عام
E/ESCWA/TCD/1993/WG.1/8
٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣
ARABIC
الأصل: بالعربية

الأمم المتحدة
المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا

اجتماع فريق خبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل
١٥-١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣
بيروت

التقرير الختامي

المحتويات

الصفحة

١	أولاً- اجتماع فريق خبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل
١	ألف- الحضور وتنظيم الأعمال
٢	باء- جدول الأعمال
٢	ثانياً- وقائع الجلسات
١٦	ثالثاً- النتائج والتوصيات
١٦	ألف- النتائج
١٧	باء- التوصيات

المرفقات

١٨	المرفق الأول- قائمة بأسماء المشاركين
٢٢	المرفق الثاني- تنظيم الأعمال

أولاً- اجتماع فريق خبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل

ألف- الحضور وتنظيم الأعمال

١- مكان وتاريخ انعقاد الاجتماع

١- في إطار برنامج عمل النقل والاتصالات لفترة السنتين ١٩٩٢-١٩٩٣ للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، الذي يهدف من بين جملة أهدافه الى تطوير نظم المعلومات على مستوى منطقة الاسكوا، عقد اجتماع خبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل خلال الفترة من ١٥ الى ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣ في بيروت.

٢- وكانت الغاية من الاجتماع هي التشاور حول نظم المعلومات في قطاع النقل بهدف وضع تصور للاجراءات الممكن اتباعها في تطوير نظم المعلومات بالقدر الذي يستجيب لمتطلبات القطاع على المستويين القطري والاقليمي. كما طلب من الاجتماع اقتراح الصيغة المناسبة لدليل مقترح لتصنيف معلومات النقل مع اقتراح سبل الاخذ بالتقنيات الحديثة ومواكبة تطورها على المستوى الدولي وبصفة خاصة الاقاليم المجاورة للاسكوا.

٢- الحضور

٣- وجهت الدعوة الى خبراء من الدول الاعضاء، بصفتهم الرسمية كمسؤولين على المستويات القيادية في قطاع النقل لتقديم المشورة الى الامانة التنفيذية للاسكوا حول المواضيع المقدمة للنقاش. واستجابة لهذه الدعوة حضر الاجتماع ممثلون عن الدول التالية: المملكة الاردنية الهاشمية، دولة البحرين، المملكة العربية السعودية، الجمهورية العربية السورية، دولة فلسطين، دولة قطر، الجمهورية اللبنانية، جمهورية مصر العربية، والجمهورية اليمنية.

٤- وحضر الاجتماع بصفتهم الشخصية خبراء مختارون، وهم السيد مرهف صابوني، الامين العام للاتحاد العربي للسكك الحديدية، والسيد سليمان طه أيوب، الخبير في الشؤون الاحصائية.

٥- وشارك في الاجتماع المستشار أنور خليل، مدير المكتب المركزي العربي للاحصاء والتوثيق، والذي أعد الدراسة حول المعلومات في قطاع النقل في منطقة الاسكوا.

٣- انتخاب أعضاء المكتب

٦- انتخب الحاضرون السيد عماد نوام، مدير ادارة النقل البري والبحري بالجمهورية اللبنانية، لرئاسة الجلسة الاولى، والسيد ربيع عماش، رئيس مجلس ادارة مصلحة السكك الحديد والنقل المشترك في الجمهورية اللبنانية، لرئاسة الجلسة الثانية، والسيد رضا بافقيه، مدير ادارة النقل بوزارة المواصلات في المملكة العربية السعودية، لرئاسة الجلسة الثالثة.

باء- جدول الأعمال

٧- في ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣، أقر الاجتماع جدول الأعمال كما هو مبين في المرفق الثاني من هذا التقرير.

ثانياً- وقائع الجلسات

٨- افتتح الاجتماع معالي الاستاذ عمر مسقاوي، وزير النقل بالجمهورية اللبنانية، مشيراً إلى أن الاجتماع يأتي في مرحلة هامة من مسيرة القرن في المنطقة، وأن لبنان بدأ ينفذ عنه ركام المحن التي أصابته خلال عقود تسارع خلالها التطور التكنولوجي والتحولات السياسية في العالم. ولبنان الذي فاتته قطار التطورات التكنولوجية والتعاون الاقتصادي الاقليمي بين الدول الصناعية قد عبر سنين المحن ولا بد له أن يقفز فوق تخلفه مستعيناً بتعاون اقليمي وإقليمي من مثل ما تشير اليه شعارات الاجتماع الذي يعقد الآن.

٩- وأشار معالي الوزير الى أن وزارة النقل اللبنانية قد رفعت شعاراً هو «النقل وسيلة التنمية» وأن هذه الوسيلة لا بد لفعاليتها من قدرة احصائية تحدد الأهداف واتجاه النقل. وهذا يجعل عنوان اجتماع الخبراء دعوة جادة الى نظرة مستقبلية.

١٠- كما أشار الى أن شعار الامم المتحدة الخطة العشرية للتنمية الذي رفع في السنين العشر المتبقية من هذا القرن يتزامن مع الخطة العشرية للدولة التي أعلنتها من أجل مسارعة عملية التنمية بقفزات عالية.

١١- وأشار أيضاً الى ان انعقاد الاجتماع في لبنان دليل على أهمية البلد وحجم مشاكله المطروحة وموقعه الحساس وإمكاناته الكبيرة الواعدة وتأكيد للثقة في مسيرة الدولة بقيادة فخامة رئيس الجمهورية ودولة رئيس الوزراء وانها في الاتجاه الصحيح. وأهمية الاجتماع تأتي من البعد الاقليمي والدولي الذي يتبناه، إذ لا تجدي التنمية القطرية بمعزل عن دول الجوار.

١٢- وأكد معالي الوزير اهتمام لبنان بإرساء دعائم النهضة وإعادة البناء على أسس مفاهيم الاحصاء والمعلوماتية بالقدر المتاح، وأن اللقاء بين واقع الحال في لبنان وخبرات الخبراء المشاركين في الاجتماع لا بد أن يكون فاعلاً ومثمراً. وعبر عن ارتياحه للقاء مع خبراء من الاسكوا ولما أعدوه من دراسات سابقة حول تنظيم وزارة النقل والمناطق الحرة.

١٣- وأشار الى ان المطلوب في لبنان هو رسم خارطتين للنقل احدهما قطرية تلبي حاجات النمو السكاني والأنشطة الاقتصادية وتبعات اللامركزية الادارية وتنمية المناطق والحد من انحسار الريف، والثانية تستجيب لمجمل العلاقات بين دول المنطقة سعياً وراء تكاملها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي.

- ١٤- كما تعرض معالي الوزير الى البعد السياسي وما يدور على الساحة من مقترحات وأوراق عمل في موضوع السلام مع اسرائيل ونظرة الدولة اللبنانية تجاه هذه الامور.
- ١٥- واختتم معالي الوزير خطابه شاكرا الدكتور صباح بقجه جي، الأمين التنفيذي لالاسكوا، والسيد مروان محسن، وسائر العاملين في قطاع النقل بالاسكوا على اهتمامهم بالنقل وبوزارة النقل. كما رحب بالخبراء ودعا الى اعتماد البعد الانساني في عمليات تخطيط البنى التحتية لوسائل النقل وغيرها والاستفادة من تجارب الماضي في البلدان الاخرى من حيث الحفاظ على الجماليات المعمارية والمحافظة على البيئة والتخفيف من الضجيج والتلوث.
- ١٦- ثم ألقى السيد رئيس شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا كلمة عبر فيها عن بالغ ارتياحه بأن تعاود الاسكوا أنشطتها في بيروت، وبداية برعاية معالي وزير النقل الاستاذ عمر مسقاوي للاجتماع، ورحب بالخبراء المشاركين والحضور.
- ١٧- وأشار السيد رئيس شعبة النقل والاتصالات الى ارتباط الاسكوا ببيروت: المدينة التي نشأت فيها، وانها لم تغادر بيروت بسبب الأوضاع السائدة آنذاك وإنما بانتقالها الى مقرها الدائم في بغداد.
- ١٨- ثم قدم عرضاً لتكوين اللجان الاقليمية التابعة للأمم المتحدة ومهامها والدول الاعضاء في الاسكوا والخدمات الفنية والاستشارية التي تقدمها الاسكوا لدول المنطقة وأهمية البعد الاقليمي لهذه الخدمات.
- ١٩- وأشار الى الأوضاع الخاصة التي مرت بها منطقة الاسكوا، ذلك أن بعض البلدان تعرضت لحروب مدمرة وبلدان أخرى لزلازل وفيضانات، وما زالت بعض الأراضي العربية ترزح تحت الاحتلال. كل ذلك كان له وما يزال آثار سلبية على المنشآت والبنى التحتية نتيجة الاعمال العسكرية والإهمال لسنوات طويلة وعدم تنفيذ برامج الصيانة. كما توقفت بالكامل مشاريع إنمائية كانت لازمة لمواجهة الزيادة السكانية. واستدعى الأمر أن تقوم هذه الدول بوضع برامج قطرية لإعادة تأهيل وتعمير قطاعاتها الاساسية حسب ما يتوفر لديها من إمكانيات محلية ومساعدات خارجية.
- ٢٠- كما أشار الى أهمية التصور المشترك لتستطيع دول المنطقة مواجهة التكامل الاقتصادي، الذي أخذ يتطور في الدول الصناعية، وانعكاسات هذا التكامل على منطقة الاسكوا. وذكر أنه ما لم يتكون تصور مشترك للتنمية في دول المنطقة فإن وصاية اقتصادية على المنطقة سوف تحل محل الوصاية السياسية التي كانت تمارس في الماضي.
- ٢١- وذكر السيد رئيس شعبة النقل والاتصالات انه تقديراً لأهمية هذا التصور الاقليمي، تبرز أهمية الاجتماعات الاقليمية في كافة المواضيع. وضمن هذا الاطار يأتي اجتماع الخبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل والاجتماعات الاقليمية التي سبقتها خلال برنامج العمل الثنائي للفترة ١٩٩٢-١٩٩٣.
- ٢٢- وأشار الى قوة الدفع التي تمتاز بها وزارة النقل اللبنانية رغم أنه لم يمض على انشائها سوى أشهر معدودة، وما ذلك الا بفضل ديناميكية القيادة وشعارها «النقل وسيلة التنمية». وذكر أن بدء

نشاط الاسكوا في بيروت يتزامن مع بؤادر عودة لبنان الى سابق عهده منارة للثقافة والحضارة ومركزاً للعلم والمعرفة يبني قدراته بسواعد قوية ويستعيد عافيته بخطى ثابتة مفعماً بالأمل في المستقبل.

٢٣- واختتم كلمته بتقديم الشكر نيابة عن الأمين التنفيذي للاسكوا للدولة اللبنانية على دعمها للاسكوا ولمعالي وزير النقل على رعايته لاجتماع الخبراء متمنياً للاجتماع النجاح في أعماله.

٢٤- وأعقبت حفل الافتتاح بداية جلسات اجتماع الخبراء الذي بدأ بعرض قدمه خبير الاسكوا المختص بموضوع الاجتماع عن الأهداف الرئيسة من تنظيم اجتماع الخبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل وما يتوقعه برنامج النقل والاتصالات من توجيهات وتوصيات يقدمها الخبراء لتطوير الأنظمة في المنطقة لتواكب مجريات الأحوال في الاقاليم المجاورة.

٢٥- وأشار الخبير الى الأوراق المقدمة للاجتماع اضافة الى تقرير الخبير الاستشاري الذي كلف بمهمة تحضير دراسة حول احصاءات النقل في غربي آسيا: الواقع والتطلعات. وقد شملت الأوراق عدة نواح يمكن أن تؤخذ في الاعتبار، من بينها الاحصاءات للتداول والمعلومات للإدارة العليا والمعلومات للتشغيل والادارة والتخطيط أو للتعاون الوطني والاقليمي والدولي.

٢٦- ودعا المشاركين الى اعتماد النظرة بعيدة المدى والتأثيرات العالمية وخاصة الاقاليم المجاورة للاسكوا وذلك عند وضعهم التوصيات الخاصة بتطوير نظم المعلومات. وأشار الى وجود أوراق قطرية وأخرى من الاسكوا توضح مدى التباين في مستوى وفعالية نظم المعلومات بين المنطقة والاقاليم الأخرى.

٢٧- كما أشار الى أهمية تحديد الهدف من المعلومات ثم مستوياتها وحجمها ومدى تغطيتها للوصول الى وضع النظام الذي يستجيب للطلب على المعلومات المطلوبة بالكفاءة المطلوبة والتكلفة المناسبة والاعتماد على رغبة المستخدم للمعلومات بدلاً من إصدار بيانات اعلامية دون مبرر.

٢٨- وأعقب المقدمة التي عرضتها شعبة النقل والاتصالات الخبير الاستشاري للاسكوا السيد انور خليل الذي قدم ملخصاً للدراسة التي قام بها بتكليف من شعبة النقل والاتصالات وجاءت في جزأين، أحدهما عن واقع الاحصاءات في قطاع النقل، والآخر مشروع دليل تصنيف معلومات النقل على المستوى الاقليمي، وأرفقهما بموجز للدراسة.

٢٩- وقدم الخبير الاستشاري عرضاً للهيئات المهتمة بقطاع النقل وأوضح أن هناك تبايناً كبيراً في عدد الهيئات بين دولة وأخرى، كما أن هناك تبايناً في علاقات هذه الهيئات بعضها البعض، حيث يوجد تكامل بينها في بعض البلدان وينعدم التنسيق بين هذه الهيئات في بلدان أخرى، مشيراً الى أن هذا التباين ينعكس سلباً على اتخاذ القرارات التي تتطلب التنسيق.

٣٠- وأشار الى أن الدراسة أوضحت أن هناك تناقضا واضحا في المعلومات في قطاع النقل، رغم أن بعض الدول قد استطاعت أن تنجز الكثير. إلا أن ذلك لا يحسن الصورة على المستوى العام للمنطقة. ومن

أمثلة ذلك أن معلومات قطاع النقل البري (الطرق) لا تجد الاهتمام الذي تلقاه المعلومات في مجالي النقل الجوي والنقل البحري، إذ أن هناك هيئات دولية ترعى الأخيرين.

٣١- كما أشار الى أن هناك عدداً من الأسباب وراء القصور في حجم ونوعية المعلومات في مجال الطرق على مستوى المنطقة، من بينها عدم رصد الموارد الكافية وعدم تحديد أو حصر المعلومات المطلوبة وقصور الاعتماد على الحوسبة بالطريقة المناسبة.

٣٢- وحدد الخبير الاستشاري جملة أسباب تقف وراء قصور المعلومات من بينها دمج النقل المائي الساحلي ضمن النقل البحري عامة دون تحديد وضعه كنقل داخلي في أغلب الأحيان، فضلاً عن عدم اعتماد معظم الهيئات إصدار نشرة إحصائية خاصة بأنشطتها. ودعا الأكاديمية العربية للنقل البحري الى تطوير نشرتها الإحصائية لتصبح نشرة إقليمية بدلاً من كونها لمصر كما هو الحال الآن.

٣٣- وأشار بصفة خاصة الى عدم توحيد التصنيف، مما جعل تبويب المعلومات اقليمياً أمراً غير عملي. ودعا الى توحيد هذه التصنيفات اقليمياً وأن تتبنى الاسكوا وضع مكنز لمعلومات النقل.

٣٤- وقدم عرضاً لمشروع دليل تصنيف معلومات النقل والذي شمل ست مجموعات للقطاعات الفرعية للنقل وهي السكك الحديدية، والنقل البري (الطرق)، والأثنايب، والنقل البحري والساحلي، والنقل الجوي. وإضافة الى ذلك، شمل الدليل أربع مجموعات هي التعليم والتدريب والمعلومات المساندة ومصادر المعلومات ثم قضايا النقل العامة.

٣٥- وأشار الخبير الاستشاري الى أن هذا الدليل المقترح يمكن أن يقدم للجهات المعنية لإبداء الرأي حوله مع إمكانية اضافة أو حذف أي أجزاء تراها هذه الجهات مناسبة.

٣٦- واقترح عدداً من التوصيات بشأن المعلومات من بينها تكوين فريق عمل بالاسكوا لتلقي ملاحظات الدول حول الدليل ووضعه في صيغته النهائية لمناقشته في اجتماع يخص لهذا الغرض.

٣٧- كما أشار الى أهمية توسيع نطاق استخدام الحوسبة اضافة الى مساندة الجهود القطرية في هذا المجال، مع امكانية تبني الاسكوا للشبكة العربية للمعلومات التي اقترحت انشاؤها جامعة الدول العربية.

٣٨- واختتم الخبير الاستشاري حديثه بأهمية ايجاد معاهد للتدريب في مجال النقل بصورة متكاملة على المجالين الوطني والإقليمي.

٣٩- وعقب السيد سليمان طه أيوب، الخبير في الاحصاء، على عرض تقرير الخبير الاستشاري مشيراً الى أن تجربته مع الوزارات المختلفة أوضحت أن البعض يملك أجهزة إحصائية متخصصة في مجال عملها كوزارات الزراعة، ولكن لاحظ أن وزارات النقل لا تتبع هذا الأسلوب بل تعتمد على الأجهزة الإحصائية المركزية.

- ٤٠- وأشار إلى ما يمكن أن يكون عليه وضع احصاءات النقل في مثل هذه الأحوال، حيث تكون على الأجهزة الإحصائية المركزية أعباء ضخمة في مجال العمل الإحصائي على مستوى القطر. ومن ملاحظاته أن احصاءات النقل لا تحظى بأفضلية مناسبة لدى هذه الأجهزة مما يجعل ناتجها غير ملائم لاحتياجات وزارات النقل. واقترح أن تكون لكل وزارة نقل جهازها الإحصائي الخاص بها.
- ٤١- كما أشار إلى أن اعتماد المجموعات الصغيرة (Communities) في العملية الإحصائية يساعد المخطط على تنظيم هذه المجموعات، ومن أمثلة ذلك تقسيم بيروت إلى مناطق صغيرة لجمع المعلومات بدلاً من اعتماد مناطق واسعة للإحصاء. وأكد على أهمية تخطيط نظم المعلومات في حدود الامكانيات المتاحة لكل بلد بدلاً من اقتراح أنظمة يصعب تنفيذها بالامكانيات الحالية.
- ٤٢- وأبدى السيد سعد الدين مدلل، مدير عام مرفأ بيروت، عدة ملاحظات حول تقرير الخبير الاستشاري أولها أن ميناء بيروت لم يتوقف عن إصدار النشرات الإحصائية خلال السنوات الماضية إلا فترة وجيزة جداً. والنشرة الشهرية تحتوي على المعلومات الأساسية عن عمل الميناء كما أن هناك نشرة سنوية وآخرها عن عام ١٩٩٢.
- ٤٣- كما أشار إلى أن لبنان كان لديه مديرية احصاء توقف العمل فيها في عام ١٩٧٥. ورغم تدمير القاعدة الإحصائية، إلا أن البلاد لم تفقد القوى العاملة المختصة في مجال الإحصاء. ومتى أعيدت المديرية إلى وضعها الطبيعي، سوف يعود العمل الإحصائي إلى سابق عهده، وستكون الاستعانة بالدول ذات الأجهزة المتطورة في منطقة الاسكوا ذات فائدة.
- ٤٤- وتلت ذلك ورقة مقدمة من مصلحة السكك الحديد والنقل المشترك اللبنانية بعنوان «شبكة السكك الحديد اللبنانية، الواقع والاتفاق» قدمها السيد ربيع عماش، رئيس مجلس إدارة مصلحة السكك الحديد والنقل المشترك.
- ٤٥- وقدم السيد ربيع عماش موجزا لتاريخ الشبكة الحديدية والتي بدأ انشاؤها في عام ١٨٩١ لتشمل خطاً مترياً بطول ٩٠ كيلومتر بين بيروت وسرغايا (السورية) وخطاً قياسياً بطول ٢٤٥ كيلومتر بين الناقورة والعكاري وآخر قياسياً من رياق إلى القصير وطوله ١٠٢ كيلومتر.
- ٤٦- وأشار إلى دورها الحيوي في المجال الاقتصادي والاجتماعي وما تلى ذلك من غياب التخطيط والمنافسة ثم الأحداث، مما ذهب بإمكانياتها.
- ٤٧- كما أشار إلى المجهودات الرامية إلى انشاء شبكة حديدية جديدة تشمل خطاً مزدوجاً بين صور وبيروت وطرابلس إلى الحدود السورية بمسار طوله ٢٠٥ كيلومترات وأن الدراسة قد بدأ إعدادها ميدانياً.

٤٨- وذكر السيد ربيع عماش أن الدراسة تأخذ في الاعتبار البعد الاقليمي العربي عبر الشبكة السورية إضافة الى تنسيق قطاع الموانئ والحد من استخدام الطريق الساحلي الذي تسير عليه ١٥ ٠٠٠ سيارة يوميا وما تسببه من تأثيرات بيئية ضارة.

٤٩- كما أشار الى أن المشروع يهدف الى توفير وسيلة نقل نموذجية في الراحة والسرعة والسلامة للمواطن، إضافة الى دعم التفاعل الاجتماعي بين شمال البلاد وجنوبها. وتمتد آثار الخطة الاقتصادية والاجتماعية الى عمق المناطق وليس الشريط الساحلي فحسب.

٥٠- وأشار أيضا الى الحلول الهندسية التي يقدمها المشروع لحركة السير مع الطرق إضافة الى التحديث المتوازي لقطاع النقل المشترك.

٥١- وعقب خبير الاسكوا المختص بموضوع الاجتماع على العرض الذي قدمه السيد ربيع عماش فذكر أن الجدية في مشروع السكك الحديدية ستكون ذات مردود عال نظراً للتحويلات في النظرة الى السكك الحديدية من الناحية البيئية واستهلاك الطاقة إضافة الى تطور التكنولوجيا المستحدثة في السكك الحديدية اليوم.

٥٢- كما ذكر أن اتجاه اوروبا للارتباط بمنطقة الاسكوا بالخطوط الحديدية يجعل الخط المقترح في لبنان جزءا من شبكة متكاملة، مما يساعد في المساعي المبذولة لتنفيذ المشروع.

٥٣- وقدم السيد يونس عوض جدوع، من دائرة الشؤون الاقتصادية والتخطيط بمنظمة التحرير الفلسطينية، ورقة عن واقع قطاع النقل والمواصلات في الضفة الغربية وقطاع غزة شملت وضع القطاع تحت ظروف الاحتلال مع عرض موجز للفترة السابقة.

٥٤- وأشار في حديثه الى أن الطرق تمتد ٢٠٤٠ كيلومتر في الضفة و ١٧٨ كيلومتر في غزة، وأن ٥٠ في المائة من هذه الطرق في حالة متوسطة أو سيئة وأن بعض المناطق ليست مرتبطة بهذه الطرق. والميناء الوحيد هو ميناء غزة الذي أوقف استخدامه تجاريا بعد الاحتلال.

٥٥- كما أشار الى أن مطار اللد كان المطار الوحيد في فلسطين. وبعد حرب ١٩٤٨ أنشئ مطار قلنديا بالقرب من القدس عام ١٩٥٢، وبعد حرب ١٩٦٧ اقتصر استخدامه على الرحلات الداخلية. كما أوقف النقل بالسكة الحديد في الضفة الغربية وقطاع غزة بعد حرب ١٩٦٧.

٥٦- وأشار السيد يونس جدوع أيضا الى وضع أساطيل النقل، حيث بينت آخر احصائية متوفرة لعام ١٩٨٧ أن المركبات بكل أصنافها بلغ عددها ٩٣٧٧٤ مركبة في الضفة الغربية والقدس وقطاع غزة، وأعداد السائقين ١٣٢٧٠٩ سائقين.

- ٥٧- وحدد عددا من المشاكل التي تواجه قطاع النقل في الأراضي المحتلة، من بينها غياب التخطيط وعدم ارتباط قطاع النقل ما بين غزة والضفة الغربية، وعدم الارتباط مع خارج الأراضي المحتلة. هذا إضافة الى الحالة السيئة للبنية الأساسية وإهمال الطرق الزراعية وارتفاع تكلفة النقل.
- ٥٨- واقتراح السيد يونس جدوع لتطوير قطاع النقل إعداد دراسة تشتمل على برنامج إنمائي متكامل، بما في ذلك الربط بين الاقليمين والتنمية الاجتماعية والاقتصادية وتطوير الخدمات مع الحفاظ على البيئة، وأن تشمل الدراسة إنشاء ميناء تجاري ومطار في غزة، إلى جانب تحسين مطار قلنديا. كما اقترح وضع تصور عن البنية المؤسسية لإدارة قطاع النقل والمواصلات بكافة أنظمتها.
- ٥٩- وتلى ذلك تقديم الورقة التي أعدها السيد أحمد عيسوي صالح، نائب رئيس هيئة تخطيط مشروعات النقل بجمهورية مصر العربية، بالاشتراك مع السيد عبد الجواد بهجت، مدير المعهد القومي للنقل وأستاذ الطرق والنقل بهندسة الأزهر في جمهورية مصر العربية، وهي عن نظام معلومات النقل بجمهورية مصر العربية. وشملت الورقة عرضا للمشروع الذي تتولى الجهات المختصة تطبيقه في مصر. وفي هذا المجال قدم السيد عبد الجواد بهجت عرضا للمشروع شمل الاطار العام لنظام المعلومات في شكل هرمي قاعدته عمليات معالجة البيانات وقمته ادارة معلومات التخطيط الاستراتيجي وصنع السياسات واتخاذ القرارات.
- ٦٠- واستعرض السيد عبد الجواد بهجت الاستخدامات العامة لنظام ادارة معلومات قائمة على استخدام الحاسوب، بما في ذلك نوعية المستخدم من اداريين وخصائيين ومدراء وكتبة، ومن ثم الاختصاصات المقابلة لكل فئة من هؤلاء.
- ٦١- وأشار الى متطلبات الحاسوب والخطة التفصيلية لتشغيل نظام المعلومات مقدما تعريفات للجمل المختلفة للتعامل مع الحاسوب ثم عرضا للأنظمة المختلفة كنظام المعلومات ومكونات نظم المعلومات الادارية وأخيرا نظام معلومات النقل.
- ٦٢- كما أشار الى الأهداف العامة للنظام شاملاً توفير المعلومة بالصورة المطلوبة وتحقيق الربط بين النظم الفرعية وتدفق البيانات على الجهات المختصة وتوفير قنوات الاتصال مع نظم المعلومات الأخرى.
- ٦٣- وعرض السيد عبد الجواد بهجت التصور العام لهيكل نظام معلومات النقل والعلاقات المتداخلة أفقياً ورأسياً وترابط أجزاء النظام بنظم المعلومات الفرعية والخارجية ثم قدم عرضاً لأجزاء الشبكة على مستوى الفرع صعوداً الى قمة أجهزة اتخاذ القرار وإلى المراكز العلمية في الداخل والخارج.
- ٦٤- وقدم عرضاً لهيكلية النظام والأجهزة المقترحة وترابط الشبكة. واختتم حديثه بتحديد مراحل التنفيذ وما تم انجازه من الشبكة المتكاملة لقطاع النقل في جمهورية مصر العربية.
- ٦٥- وأعقبت ذلك ورقة مقدمة من شركة طيران الشرق الاوسط (MEA) (الجمهورية اللبنانية) قدمتها السيدة ناديا فرحات، معاون مدير عام مركز المعلومات المشتركة، حول نظم المعلومات في مجال النقل الجوي وتحديث نظم المعلومات في الشركة الوطنية.

٦٦- وأشارت السيدة ناديا فرحات الى أن اختيار نظام المعلومات المناسب للجهة المستخدمة يعتبر مهماً للغاية، إذ يمكن لجهاز غير مناسب أن يتسبب في أحداث نتائج غير مرضية من ناحية التكلفة والنتائج النهائي للمعالجة.

٦٧- كما أشارت الى الطفرة الكبيرة في تكنولوجيا المعلومات بصورة تجعل التفكير في إعادة النظر في النظام الموجود أحد البدائل المفضلة لتطوير مثل هذا النظام والذي تعدته التطورات التقنية المتسارعة.

٦٨- وذكرت أن التكلفة الحالية لنظام حوسبة متطور أصبحت في متناول اليد قياساً بما كان عليه الحال سابقاً، كما أن النظم المفتوحة (OSI) جعلت إدخال البرامج المتطورة، بغض النظر عن مصدرها، أمراً ميسوراً، وأن إضافة الجديد من التطورات أصبح أقل كلفة، وأن ما تم انجازه في أماكن مختلفة يتم الاستفادة منه على مستوى واسع يوفر الكثير من الجهد والمال المطلوب، إذ أصبح كل مستخدم يطوّر برامجه بمعزل عن الآخرين.

٦٩- وأشارت السيدة ناديا فرحات الى التحديث الذي طرأ على نظم المعلومات في شركة طيران الشرق الأوسط والتطبيقات في المجالات الهندسية والإدارية والمالية والوفورات التي تحققت نتيجة لهذه التطبيقات، خاصة في ضبط عمليات الصيانة وتوفير ساعات إضافية كانت تذهب هدراً في الماضي.

٧٠- كما أشارت الى أن العام ١٩٩٣/١٩٩٢ هو عام دخول الشركة في مجال التكنولوجيا الحديثة والحصول على أجهزة متطورة، مما مكّن الشركة من تطبيق استخدامات متعددة تغطي ١١٠ محطات طرفية وطابعة، فضلاً عن تمكّن الإدارة من الحصول على كم متنوع من المعلومات والاستخدامات الهامة.

٧١- وذكرت أن يوم افتتاح اجتماع الخبراء بشأن نظم المعلومات المتعلقة بالنقل قد تزامن مع هذه النقلة النوعية في استخدامات نظم المعلومات بشركة طيران الشرق الأوسط.

٧٢- وبعد ذلك قدم السيد نزار خوري، مدير عام مساعد طيران الشرق الأوسط، عرضاً لنظام الحجز المعروف باسم «العربي» والذي اشتركت فيه حوالي عشر شركات طيران عربية، مقدماً لذلك بأن مثل هذه الأنظمة عالية التكلفة وتفق إمكانيات شركات بمفردها. ولذا أجمعت هذه الشركات العربية على نظام موحد، وقد تم ذلك بشراء الخدمة من شركة بريطانية.

٧٣- وأشار السيد نزار خوري الى أن نظام «العربي» أو قاليبو يشمل التوزيع على وكالات السفر للحجز على الطائرات والقطارات وشركات السياحة وغيرها. ومن أوائل الدول العربية التي نفذ فيها هذا النظام كانت دولة الامارات العربية المتحدة واشتركت في النظام فيها ١٢٠ وكالة سفر، وفي عمان حوالي ٨٠ وكالة سفر.

٧٤- كما أشار الى أن بعض الدول طبقت النظام كاملاً والبعض مازال في طور التمهيد لتطبيق النظام، إذ أن هناك بعض الأسباب التي تحول دون التطبيق المبكر ومنها أسباب فنية وأخرى سياسية كالحظر المفروض على بعض الدول.

٧٥- وتطرق إلى مناقشة الموضوع السيد مخلص أبو حمود، مدير التخطيط والاحصاء بوزارة النقل بالجمهورية العربية السورية، مشيراً إلى أن هذا النظام تهتم به الجمهورية العربية السورية. وطرح تساؤلاً عما إذا كان النظام حصراً على الحجز الآلي، وما هو موقف شركات الطيران المشتركة في أنظمة أخرى؟ وهل من تعارض بين هذه الأنظمة؟

٧٦- وأجاب السيد نزار خوري بأن نظام الحجز الآلي يشمل الحجز على الطائرات وغير الطائرات ويمتد لفقدان الأمتعة والتذاكر. أما فيما يختص بالأنظمة الأخرى وتطابقها، فما زالت هناك عقبات، والأبحاث تجري لإدخال وسائل تطابق (Interface) بين الأجهزة المختلفة. أما فيما يختص بموقف الشركات العربية المشتركة في أنظمة أخرى، فإن نظام «العربي» لا يؤثر عليها، إذ أنه مخصص لوكالات السفر وليس للشركات الناقلة، وهو صلة بين هذه الشركات والوكالات لا غير.

٧٧- وبعد ذلك تحدث السيد سعد الدين مدلل، مدير عام مرفأ بيروت، عن المشاكل التي يواجهها مرفأ بيروت في المبالغ الطائلة التي تدفع كأجر اضافي، وتحدث عن أحد الحلول وهو إضافة أعداد من العاملين بديلاً للعمل الإضافي.

٧٨- وتساءل السيد سعد الدين مدلل إن كانت تجربة شركة طيران الشرق الأوسط يمكن تطبيقها في الميناء، وما هي التكلفة والجهات المساعدة والزمن الذي تمت خلاله عملية التطوير لأجهزة الحوسبة التي حققت الوفورات التي تحدثت عنها السيدة ناديا فرحات.

٧٩- وأجابت السيدة ناديا فرحات بأن العمل أنجز في ثلاثة أشهر وشمل التمديدات داخل الميناء. أما الأجهزة فقد كانت عن طريق شركة محلية وعلى أساس دراسة قدمتها شركة طيران الشرق الأوسط، وبلغت التكلفة ١٥٠ ألف دولار.

٨٠- وأعقبت ذلك ورقة الاتحاد العربي للسكك الحديدية قدمها السيد مرهف صابوني، الأمين العام للاتحاد، الذي أوضح أن ١١ دولة عربية لها خطوط سكك حديدية، وكانت البداية في مصر والمغرب العربي والسودان، وبدأت في المشرق العربي بالخط الحجازي الذي يربط دمشق بالمدينة المنورة مروراً بالأراضي الأردنية.

٨١- وأشار إلى الفوارق الفنية بين بعض شبكات السكك الحديدية وعدم ارتباطها إلا في أضيق الحدود، كما أشار إلى تدني المواصفات الفنية لمعظم الشبكات وعدم ملائمتها للتطور السريع الذي شهدته القطار العربية.

٨٢- وقدم السيد مرهف صابوني سرداً لتاريخ الاتحاد العربي للسكك الحديدية، الذي تشترك في عضويته دول المشرق والمغرب العربي، وعدد الندوات العلمية والمتخصصة والتي ترفد كمّاً مقدراً من خبرات وتجارب الدول المتقدمة التي يمكن للدول العربية الاستفادة منها في تطوير شبكاتها.

٨٣- ثم قدم عرضاً للاحصائيات في مجال السكك الحديدية العربية، مبيناً أن ما ينشر قد يختلف من شبكة الى أخرى تبعاً للاحتياجات المحلية، كما ذكر أن المجموعة الاحصائية العربية تعتمد على الشبكات الوطنية في الحصول على المعلومات.

٨٤- وقدم عرضاً مفصلاً للجداول الاحصائية التي ظل ينشرها الاتحاد على مدار ١١ عاماً، مبيناً انها ضمت عدداً من البيانات شاملة كافة الانشطة التي تخص الخطوط والمنشآت والمعدات اضافة الى نقل البضائع والمسافرين وطاقات الشبكات. وهي تشمل احصاءات العاملين والحوادث والشؤون المالية لهذه الشبكات.

٨٥- كما أشار الى مجهودات الاتحاد لتحديث النظم الفنية والمحاسبية في السكك الحديدية العربية والى الدراسات حول الربط السككي المقدمة الى الجامعة العربية.

٨٦- وألقى الضوء على ما وصلت اليه التكنولوجيا الحديثة في السكك الحديد في الدول المتقدمة، كالجزء المبكر على عدة شبكات وضبط حركة المخزونات وحسابات التكاليف وشؤون العاملين وبرمجة الصيانة والى غير ذلك من التطورات خارج المنطقة العربية.

٨٧- وأشار الى ان بعض السكك الحديدية العربية استطاعت ان تسير التطورات حسب المتوفر لديها من امكانيات. وذكر على سبيل المثال ما استجد من تطبيقات في المملكة العربية السعودية ومصر والجمهورية العربية السورية والعراق.

٨٨- واختتم حديثه مشيراً الى أن أمانة الاتحاد، بالتعاون مع منظمة الامم المتحدة للتنمية الصناعية (اليونيدو) أكملت دراسة لإنشاء بنك معلومات، وأن المساعي جارية لتمويل تنفيذ المشروع.

٨٩- وأشاد السيد سليمان طه أيوب بالورقة المقدمة من الاتحاد العربي للسكك الحديدية متسائلاً عن كيفية الحصول على المعلومات والتي تبين نقصاً في الوارد أمام بعض الدول، أي أن المعلومات ليست متكاملة. وتساءل إن كانت هناك دراسات في موضوع التنافس بين السكك الحديدية والنقل البري، وما هو موقفنا في المنطقة في الوقت الذي نرى فيه السكك الحديدية في البلاد المتقدمة تلعب دوراً رئيساً.

٩٠- وأشار السيد مرهف صابوني الى أن الشبكات تقدم المعلومات بناءً على استبيانات يرسلها الاتحاد، وعادة تأخذ احصاءات السكك الحديدية وقتاً يتراوح من سنة الى اثنتين قبل الحصول عليها في صورة نهائية، وهو ما يحدث أيضاً على المستوى الدولي. ثم ان هناك شبكات معنية بجوانب من المعلومات وليست بكل ما يرد في الاستبيان، وهذا يعلل التفاوت في المعلومات. هذا الى جانب طابع السرية في بعض الاحوال، حيث لا تنشر المعلومات.

٩١- كما أشار الى ان الاتحاد في تنظيمة للندوات يجمع خبراء من الدول المتقدمة والدول العربية لتبادل المعرفة والاطلاع على أحدث التكنولوجيات التي تساعد على تطوير المرافق.

- ٩٢- وبعد ذلك قدم السيد مخلص أبو حمود، مدير التخطيط والاحصاء في وزارة النقل بالجمهورية العربية السورية، بعض النقاط التي تكون فكرة عن طريقة جمع البيانات والمعلومات في المجالات التي تتولى أمر الاشراف عليها وزارة النقل، وهي مجالات النقل البري والسككي والبحري والجوي.
- ٩٣- وأشار الى أن هناك جهات أخرى لها حق الاشراف على أجزاء من قطاع النقل، إذ أن وزارة المواصلات مسؤولة عن إنشاء وصيانة الطرق، والادارات المحلية تشرف على الطرق الفرعية. وذكر ان تعدد الجهات يجعل جمع المعلومات عملية أكثر صعوبة عما اذا كانت هناك جهة واحدة مختصة.
- ٩٤- كما أشار الى أن ملكية وسائل النقل لها تأثير على آلية جمع المعلومات، إذ انه في الوقت الذي يوفر فيه القطاع العام المعلومات ضمن الامكانيات المتوفرة لديه، نجد ان القطاع الخاص يمتنع عن أداء هذا الدور لأسباب عديدة منها التخوف من الضرائب.
- ٩٥- وأشار أيضاً الى التحول من العمل اليدوي الى المكننة في العمل الاحصائي، والذي بدأ الاهتمام به الجهاز المركزي للاحصاء، وبعد ذلك اهتمت بإدخال المكننة ادارات أخرى وتبعتها بعض الشركات والهيئات كادارة السكك الحديدية والطيران.
- ٩٦- وأكد على ضرورة إعداد الدراسات اللازمة قبل الدخول في تنفيذ نظام معلومات، على ان تكون دراسات شاملة وأن يكون التدريب جزءاً أساسياً من أي مشروع لنظام معلومات يعتمد الحوسبة.
- ٩٧- وأضاف السيد مخلص أبو حمود ان مشروع نظم المعلومات يحتاج الى دراسة مستفيضة لمجمل الأنشطة الاقتصادية بهدف تحديد الطلب والعرض وحساب الفجوة وتقدير الاجراءات اللازمة لمعالجة الوضع.
- ٩٨- كما أشار الى ان الجمهورية العربية السورية قد أدخلت أجهزة الحاسوب لتحل محل العمل اليدوي في إعداد الجداول الاحصائية، وتعالج هذه الاحصاءات وترسل النتائج الى الوزارة ليتم تجميعها وتبويبها وتنسيقها ومن ثم ترسل الى المكتب المركزي للاحصاء لتعالج إلكترونياً ضمن المعالجة الاحصائية الشاملة.
- ٩٩- وأضاف السيد أحمد عيسوي صالح أن وزارة النقل قد بدأت في انشاء جهاز مركزي بعد دراسات شملت اقامة بنك للمعلومات. وذكر ان المراحل الاولى للمشروع قد اكتملت ومن المتوقع أن يتم ربط نظام المعلومات ببقية القطاعات في مصر خلال العام القادم.
- ١٠٠- وتلت ذلك ورقة مرفأ بيروت قدمها السيد سعد الدين مدلل، المدير العام للمرفأ، وأشار الى التوسع الكبير في التجارة الدولية بما يفوق الزيادة في الانتاج العالمي، الأمر الذي يعطي للنقل الدولي أهمية كبرى في الاقتصاد العالمي. وأكد على الدور الرائد للنقل البحري في سلسلة النقل.
- ١٠١- وأشار الى أن رفع كفاءة تداول البضائع وتكثيف العمل بالتبادل الالكتروني للبيانات وتحسين أداء المعدات هي أجزاء أساسية في عملية تحديث التنظيم والادارة.

١٠٢- كما أشار الى المقومات الأساسية للقوة التنافسية لأي مرفق واعتماد ذلك على الموقع الجغرافي وجودة وسائط النقل وتوافر الخدمات المساندة والاستقرار الاقتصادي والاجتماعي ونوعية الاتصالات السلكية واللاسلكية، اضافة الى وجود نظم معلومات فعالة تعتمد التبادل الالكتروني للمعلومات.

١٠٣- وقدم السيد سعد الدين مدلل عرضاً لبرنامج حلقة عمل قدمتها الاونكتاد ومدى الاهتمام الذي أبرزته حلقة العمل بأنظمة المعلومات والتبادل الالكتروني للمعلومات وتطور هذه الأنظمة وتطبيقاتها في عمليات الموانئ وإدارات الجمارك في البلاد المتقدمة.

١٠٤- وأشار الى تعريف التبادل الالكتروني ومفاهيمه الرئيسة والفوائد التي تعود على التجارة والنقل الدوليين، كما ذكر ان السلطة المرفئية هي الجهة الوحيدة من بين الجهات المتداخلة في الميناء التي يمكن لها تحديد نوع المعلومات.

١٠٥- وأكد على أهمية ترويج استخدام الحاسوب بين العاملين. ودعا الى التعاون بين الموانئ في تبادل المعلومات وأنشطة التدريب.

١٠٦- وقدم بعد ذلك السيد جوزيف عون، رئيس مصلحة التصميم في فرع الحركة بمرفأ بيروت، عرضاً موجزاً للنظام الاحصائي المتبع في الميناء، ذاكراً انه ينقسم الى جزئين هما الاحصاءات ذات الطابع الاقتصادي العام والاحصاءات ذات الطابع الاستثماري الداخلي.

١٠٧- وأشار الى البنود التي تأتي تحت كل من القسمين، وأن الأول يخدم الاستراتيجية على المدى الطويل وتأخذ في الاعتبار البعد الاقليمي، في حين يأتي القسم الثاني ضمن إطار استراتيجية قصيرة ومتوسطة المدى. واختتم حديثه مؤكداً على ارتباط اتخاذ القرارات بتوفر المعلومات والاحصاءات لدى الجهات المختصة.

١٠٨- وتساءل السيد عارف الصوفي، مستشار وزير النقل اللبناني، عن كيفية ومدى فعالية طريقة وصول المعلومات الى جهات اتخاذ القرار، كما تساءل عن التصور التنافسي لمرفأ بيروت ولمرفأ طرابلس في ظل المتغيرات الراهنة.

١٠٩- وأجاب السيد سعد الدين مدلل على الجزء الثاني من السؤال بقوله ان انعدام المعلومات لا يعطي نتائج جيدة للدراسات التي يمكن أن تجري. ولكننا نعلم أن بيروت واجهة هامة جداً على البحر الابيض المتوسط وتنافسها موانئ تخدمها أساطيل بأجور متدنية والتنافس مرتبط بتجاوب التجار مع الواقع الجديد للمنطقة.

١١٠- وأعقب ذلك السيد يوسف نبهاني، رئيس مصلحة الابحاث والدراسات في المديرية العامة للطيران المدني بوزارة النقل اللبنانية، فقدم ورقة عن واقع الاحصائيات وتبادل المعلومات في قطاع النقل الجوي في لبنان.

- ١١١- وأكد السيد يوسف نبهاني على سلامة الاجراءات في الملاحة الجوية في لبنان، وأنه لم يحدث أي خلل فني طيلة ١٥ عاماً ليكون السبب في حادثة طيران للطائرات اللبنانية مؤكداً على جودة ومستوى عمليات الصيانة.
- ١١٢- وأشار الى ان مطار بيروت كان يستقبل قبل عام ١٩٧٤ أكثر من ٥٠ شركة طيران عالمية وبحركة ٥٠ ألف طائرة من جميع أنحاء العالم، وأن قطاع النقل الجوي قد بدأ يستعيد مكانته بصورة مستمرة ودؤوبة.
- ١١٣- كما أشار الى أن عام ١٩٨٩ هو أسوأ عام في تاريخ النقل الجوي اللبناني منذ تأسيسه، وقد أخذت الصورة تتحسن بخطوات وثيدة وارتفعت رحلات الطيران من ٣٦٥٥ عام ١٩٨٩ الى ٨٠٤٨ عام ١٩٩٠ و ١٠٨٢٢ عام ١٩٩١ و ١٤٩٤٣ عام ١٩٩٢. وتقدر الزيادة عن التسعة أشهر الاولى من عام ١٩٩٣ بحوالي ٢٥٠٥ في المائة بالمقارنة مع عام ١٩٩٢.
- ١١٤- وأشار الى أن الزيادة في عدد رحلات الطائرات وأعداد المسافرين رافقتها زيادة في عدد شركات الطيران المتعاملة مع مطار بيروت والتي وصل عددها أكثر من ٢٣ شركة حتى الآن.
- ١١٥- وقدم خبير الاسكوا المختص بموضوع الاجتماع عرضاً لورقة الاسكوا حول الحوسبة في قطاع النقل، وأشار فيها الى المنهجية المقترحة اتباعها لإنشاء نظام للمعلومات.
- ١١٦- وقدم عرضاً لواقع الحال في قطاعات النقل البري والبحري والجوي، وبصورة خاصة ما يمكن عمله لتحسين نظم المعلومات في السكك الحديدية آخذاً في الاعتبار التطورات في الدول المتقدمة.
- ١١٧- وتعرض لتجربة النقل البري، حيث كانت إحدى الشركات تعمل بخسارة رغم الاعفاء من الضرائب لأكثر من عشر سنوات ثم حققت أرباحاً بعد إدخال الحاسوب بعام واحد، الأمر الذي يدعو للتساؤل عما إذا كان لهذا التغيير في نظم الإدارة علاقة بتحسين نتائج عمل الشركة.
- ١١٨- وتعرض لإدخال التكنولوجيا الحديثة على قطارات السرعة العالية ورصد حركة حافلات الركاب الخاصة عن طريق قمر صناعي بهدف إعطاء المعلومات عن مواعيد وصولها للمحطات.
- ١١٩- وأشار الى التطور في شبكات الاتصالات والى التعاون الدولي بين المنظمات المختصة بالاتصالات والمقاييس لايجاد الصيغ المناسبة لعبور المعلومات الحواجز الفنية.
- ١٢٠- كما أشار الى أن الدراسة تشمل عدداً من التوصيات من أهمها ترسيخ المفهوم لدى القيادات العليا والتدريب ووضع برنامج متكامل وشامل لتحديث نظم المعلومات.

١٢١- وتناول الحديث بعد ذلك رئيس قسم الحوسبة بالاسكوا فقدم تاريخا موجزا لتطور الحاسوب والأنواع قديما وحديثا وذكر أن ما كان يصلح للعمل في الخمسينات لا يمكن الافادة منه الآن، وأشاد بالكلمة التي جاءت في حديث السيدة ناديا فرحات وهي (Re-engineering).

١٢٢- وأشار الى أن بداية دخول الحاسوب الشخصي خلّفت نوعا من الفوضى في مجال المعلومات بسبب الأجهزة الرخيصة ذات الطاقة الصغيرة وانعزال هذه الأجهزة، مما يتطلب استخدام الورق في نقل النتائج دون إمكان التبادل بين هذه الأجهزة.

١٢٣- كما أشار الى أن الفترة الأولى لدخول الحاسوب الشخصي أبعدت العاملين عليه عن التدريب بحجة سهولة استعمال هذه الأجهزة وكان ذلك خطأ وقع فيه الكثيرون.

١٢٤- وأكد أن الجهاز الرئيس (Mainframe) له مكانة ولا يمكن الاستغناء عنه، كما أن الحاسوب الشخصي (PC) له مكانة ولا يمكن الاستغناء عنه وان الارتباط بين الجهاز الرئيس وأجهزة الحاسوب الشخصية أصبح ميسرا ومفيدا كما هو الحال بين أجهزة الحاسوب الشخصية مع بعضها البعض.

١٢٥- وأشار الى التجديد في البرامج (Software) والاستخدامات العربية والمتطورة باستمرار، وأن ذلك يؤكد على أهمية واستمرارية التدريب وأنه لا بد أن يشكل نسبة محددة ومشمولة بأي مشروع للحوسبة.

١٢٦- وأكد أن تخفيض تكلفة الحوسبة تتطلب الاستعانة بخبرات من خارج المؤسسة بدلا من أن تبني كل مؤسسة كادرها الخاص الذي يمكن أن يكون عالي التكلفة أو غير متخصص بالدقة المطلوبة.

١٢٧- وأشار السيد يوسف نبهاني الى أهمية تحديد منهجية عملية وآلية متفق عليها لتقويم إدخال واستخدامات نظم المعلومات الحديثة.

١٢٨- وأجاب خبير الاسكوا أنه من غير المرغوب تحديد نوعية الأجهزة لأن لكل نوع استخداماته، ويتوقف الأمر على نوعية المعلومات المطلوبة وحجمها ونوعية العمل لكي تحدد نوعية ومطابقة الأجهزة.

١٢٩- كما أشار خبير الاسكوا الى أن التعاون في إدخال النظم يجب أن يتم أولا على المستوى القطاعي داخل القطر، وضرب لذلك مثلا أن تقوم شركة طيران الشرق الأوسط بمعاونة إدارة الطيران المدني في إدخال نظم المعلومات وربما أمكن الاستعانة بأجهزتها بدلا من شراء نظام متكامل جديد، ويمكن أن يكون ذلك بتكلفة أقل بكثير، سواء في الأجهزة أو التدريب.

١٣٠- وقدم السيد رضا بافقيه، مدير إدارة النقل بالمملكة العربية السعودية، عرضا لنظام المعلومات المتطور الذي تعمل به وزارة النقل في المملكة، مبيناً أن ذلك النظام يقدم كافة المعلومات عن قطاعات النقل، ومن بينها النقل البري.

١٣٠- ثم جرى عرض فيلم لمدة عشرين دقيقة حول النقل متعدد الوسائط أعدته منظمة الفونكتاد بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ (الاسكاب) وقد شمل الفيلم جانبا عن نظم المعلومات وعلاقتها بالنقل الدولي المتعدد الوسائط.

١٣٢- وفي ختام المداولات أشاد الخبراء بالاسكوا وما تقدمه من خدمات من بينها عقد اجتماعات الخبراء للتداول حول الأمور التي تهم المنطقة، وطلب البعض إضافة توصية بهذا المعنى، إلا أن رئيس شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا اقترح أن تترك ضمن المداولات وشكر مقدمي الاقتراح على هذه المبادرة.

ثالثا- النتائج والتوصيات

الف- النتائج

اتفق فريق الخبراء على أن تُنظم معلومات النقل بوضعها الحالي لا تستجيب لمتطلبات القطاع في توفير البيانات والمعلومات التي تحتاج إليها المستويات المختلفة قطريا وإقليمياً.

وفي ضوء المداولات، وبناء على ما ورد في التقارير التي قُدمت للاجتماع، أكد الاجتماع على أهمية ما يلي:

١- وضع خطة عمل على مستوى كل دولة لتطوير نُظم المعلومات لديها، مع الأخذ في الاعتبار بالتطورات والتسارع في تكنولوجيا المعلومات والاحتياجات الخاصة بقطاع النقل، وأن يكون التدريب المستمر جزءاً من هذه الخطة، وأن يجري العمل على تجهيز إمكانيات التدريب وتطويرها حسب المتطلبات والامكانيات المتوفرة.

٢- اعتماد نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات كجزء من نُظم المعلومات المقرر انشاؤها.

٣- الاستفادة الى الحد الأقصى من الامكانيات المتوفرة محليا في تطوير شبكات المعلومات.

٤- اعتماد البعد الوطني والإقليمي عند وضع برامج تطوير نُظم المعلومات في وزارات النقل والمواصلات.

٥- قيام الهيئات والمؤسسات المعنية بالنقل البري والنقل الساحلي بتوفير المعلومات عن أنشطة هذه القطاعات على المستويات الوطنية والإقليمية، مع العمل على توحيد التصنيفات متى كان ذلك ضرورياً.

٦- تبني مكنز لقطاع النقل بالتشاور مع المنظمات العربية والدولية التي يمكن أن تسهم في هذا المجال.

باء- التوصيات

- ١- أوصى الاجتماع أن تضم وزارات النقل وحدات متخصصة في الاحصاء والمعلومات لتقوم بالتنسيق على مستوى القطاع وتعمل على تطوير نُظُم المعلومات وتوفير الاحصاءات.
- ٢- أوصى الاجتماع وزارات النقل بوضع خطة لتطوير نُظُم المعلومات على مستوى القطاع بمساعدة مؤسساتها الرائدة في هذا المجال مع السعي الى وضع توجيهات عامة حول توحيد التصنيف والاعهزة وتوفير وسائل الاتصالات بالتعاون مع الجهات المختصة.
- ٣- دعا الاجتماع المؤسسات والهيئات الى تنظيم لقاءات لكبار موظفيها للتعرف على ما يستجد في عالم تكنولوجيا المعلومات والمتوفر منها للتطبيقات العملية كالتبادل الالكتروني للبيانات، على أن يشمل ذلك في البداية القيادات العليا وغيرهم من المشاركين في اتخاذ القرارات.
- ٤- أوصى الاجتماع مؤسسات وهيئات النقل بتوسيع قاعدة التدريب على الكمبيوتر لتشمل كافة المستويات التي تتعامل مع المعلومات وفي أقل وقت ممكن.
- ٥- دعا الاجتماع مؤسسات وهيئات قطاع النقل ذات النظم المتطورة في مجال المعلومات أن توفر إمكانيات التدريب لوحدات القطاع الأخرى في القطر والأقطار المجاورة نظير التكلفة الناتجة عن التدريب.
- ٦- دعا الاجتماع مؤسسات وهيئات قطاع النقل ذات الامكانيات المتطورة في نُظُم المعلومات الى تقديم خدماتها لوحدات القطاع الأخرى ذات الصلة نظير ما يتفق عليه من أجور.
- ٧- أوصى الاجتماع بوضع آلية للتعاون وتبادل المعلومات بين دول المنطقة والاستفادة من النُظُم المتطورة التي اعتمدت عند البعض والخبرات التي اكتسبتها.
- ٨- أوصى الاجتماع أن تقوم الاسكوا بإرسال مشروع الدليل المقترح لتصنيف معلومات النقل الى الدول الأعضاء لدراسته وتقديم ملاحظاتها واقتراحاتها حول إمكانية العمل بما ورد فيه على مستوى الاقليم.

المرفق الأول
قائمة بأسماء المشاركين

السيد راشد علي علي الجنيد
مدير إدارة النقل العام
وزارة المواصلات
دولة البحرين

السيد عبدالجواد عبدالرؤوف حسن بهجت
مدير المعهد القومي للنقل
جمهورية مصر العربية

السيد أحمد عيسوي صالح
نائب رئيس هيئة تخطيط مشروعات النقل
جمهورية مصر العربية

السيد جهاد أيوب سليمان خوري
مدير الأبحاث والدراسات
وزارة النقل
المملكة الأردنية الهاشمية

السيد يونس عوض جدوع
خبير اقتصادي
دائرة الشؤون الاقتصادية والتخطيط
دولة فلسطين

السيد رضا عبدالوهاب بافقيه
مدير عام النقل
وزارة المواصلات
المملكة العربية السعودية

السيد أحمد عبدالعزيز الغنام
إدارة التطوير الإداري
وزارة المواصلات
المملكة العربية السعودية

السيد محمود حسن علي مكة
مساعد مدير وحدة التخطيط والمتابعة
وزارة النقل
دولة قطر

السيد مخلص أبو حمود
مدير التخطيط والاحصاء
وزارة النقل
الجمهورية العربية السورية

السيد محمد أحمد الشرفي
مدير عام التخطيط والاحصاء
وزارة النقل والمواصلات
الجمهورية اليمنية

المرفق الأول (تابع)

السيد عماد نوام
مدير عام النقل البري والبحري
وزارة النقل
الجمهورية اللبنانية

السيد ربيع عماش
رئيس مجلس إدارة السكك الحديدية والنقل المشترك
الجمهورية اللبنانية

السيد عارف الصوفي
مستشار الوزير
وزارة النقل
الجمهورية اللبنانية

السيد الياس الشويري
أمين عام مجلس الإدارة
مدير عام مصلحة السكك الحديدية والنقل المشترك
الجمهورية اللبنانية

السيد يوسف النبهاني
رئيس مصلحة الأبحاث والدراسات
المديرية العامة للطيران المدني
الجمهورية اللبنانية

السيد نزار خوري
مدير عام مساعد طيران الشرق الأوسط
الجمهورية اللبنانية

السيدة ناديا فرحات
معاون مدير عام دائرة المعلوماتية
طيران الشرق الأوسط
الجمهورية اللبنانية

السيد حسن صبرا
معاون مدير تخطيط البرامج والسيطرة
طيران الشرق الأوسط
الجمهورية اللبنانية

السيد فريد حبيب عبلا
مدير أول الإحصاءات
دائرة الاقتصاد والتصميم
طيران الشرق الأوسط
الجمهورية اللبنانية

السيد جودة الفيوبي
مراقب عام سكك حديد الدولة اللبنانية
الجمهورية اللبنانية

السيد حنا سليمان
رئيس مصلحة النقل البحري
الجمهورية اللبنانية

المرفق الأول (تابع)

السيد سعد الدين مدلل
مدير عام مرفأ بيروت
الجمهورية اللبنانية

السيدة ندى المصري
معاونة مدير عام النقل
الجمهورية اللبنانية

السيد محمد عدنان رمضان
رئيس مصلحة الحركة في سكك الحديد سابقا
الجمهورية اللبنانية

السيد شفيق أبي سعيد
عضو مجلس إدارة النقل المشترك
الجمهورية اللبنانية

السيد سبيرو روحانا
رئيس مجلس إدارة مرفأ طرابلس
الجمهورية اللبنانية

السيد البير ابراهيم عيس
عضو مجلس إدارة مرفأ طرابلس
الجمهورية اللبنانية

السيد رضا عبدالوهاب
عضو مجلس إدارة مرفأ طرابلس
الجمهورية اللبنانية

السيد خليل حسن
عضو مجلس إدارة مرفأ طرابلس
الجمهورية اللبنانية

السيد جوزيف عون
رئيس الحركة في مرفأ بيروت
الجمهورية اللبنانية

السيد سعدي منير المحمود
مدير مرفأ طرابلس
الجمهورية اللبنانية

السيد عبدالرزاق داييه
مجلس إدارة مرفأ طرابلس
الجمهورية اللبنانية

السيد جورج عازار
رئيس مصلحة المركز الاتي الجمركي
المجلس الأعلى للجمارك
الجمهورية اللبنانية

السيد البير نصر
مدير مركز الدراسات الاقتصادية والتوثيق في غرفة التجارة والصناعة في بيروت
الجمهورية اللبنانية

المرفق الاول (تابع)

السيد مرهف أبو الفضل الصابوني
الأمين العام
الاتحاد العربي للسكك الحديدية

السيد سليمان طه أيوب
خبير في نظم الاحصاء

السيد أنور عبدالرحمن خليل
خبير استشاري

السيدة عفاف عبدالمجيد أبو حسيو
مندوب الأمم المتحدة في لبنان
مكتب برنامج الأمم المتحدة الانمائي في لبنان

السيد مروان محسن
رئيس شعبة النقل والاتصالات
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

السيد سليمان عباس
مسؤول شؤون اقتصادية
شعبة النقل والاتصالات
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

السيد كريس أوركمان ليكي
القائم بأعمال قسم الحوسبة
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

المرفق الثاني
تنظيم الأعمال

الاثنين، ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣

الساعة

التسجيل	٩٠٠ - ٩٣٠
كلمات افتتاحية، انتخاب أعضاء المكتب، إقرار جدول الأعمال	٩٣٠ - ١٠٣٠
استراحة	١٠٣٠ - ١٠٤٥
مقدمة عامة من شعبة النقل والاتصالات بالاسكوا	١٠٤٥ - ١١٠٠
تقديم ومناقشة تقرير الخبير الاستشاري للاسكوا	١١٠٠ - ١٢٠٠
عرض ومناقشة ورقة مصلحة السكك الحديدية والنقل المشترك، مقدمة من السيد ربيع عماش، رئيس مجلس إدارة السكك الحديدية والنقل المشترك، الجمهورية اللبنانية	١٢٠٠ - ١٢٣٠
عرض ومناقشة ورقة دائرة الشؤون الاقتصادية والتخطيط، مقدمة من السيد يونس جدوع، دائرة الشؤون الاقتصادية والتخطيط، منظمة التحرير الفلسطينية	١٢٣٠ - ١٣٠٠
استراحة	١٣٠٠ - ١٣١٥
عرض ومناقشة ورقة المعهد القومي للنقل، مقدمة من السيد عبدالجواد بهجت، مدير المعهد القومي للنقل، جمهورية مصر العربية	١٣١٥ - ١٣٤٥
عرض ومناقشة ورقة طيران الشرق الأوسط، مقدمة من السيدة نادية فرحات، معاون مدير عام دائرة المعلوماتية، والسيد نزار خوري، مدير عام طيران الشرق الأوسط، الجمهورية اللبنانية	١٣٤٥ - ١٤١٥
عرض أوراق قطرية	١٤١٥

الثلاثاء، ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣

عرض ومناقشة ورقة الاتحاد العربي للسكك الحديدية، مقدمة من السيد مرهف صابوني، الأمين العام للاتحاد	٩٠٠ - ٩٤٥
عرض ومناقشة تقرير وزارة النقل السورية، مقدمة من السيد مخلص أبو حمود، مدير التخطيط والاحصاء في الوزارة.	٩٤٥ - ١٠٣٠
استراحة	١٠٣٠ - ١٠٤٥

تنظيم الأعمال (تابع)

الثلاثاء، ١٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣ (تابع)

الساعة

عرض ومناقشة ورقتي عمل مرفأ بيروت، مقدمة من المهندس سعدالدين مدلل، مدير عام مرفأ بيروت، الجمهورية اللبنانية	١١ر١٥ - ١٠ر٤٥
والسيد جوزيف عون، رئيس الحركة في مرفأ بيروت، الجمهورية اللبنانية	١١ر٤٥ - ١١ر١٥
عرض ومناقشة ورقة السيد يوسف نبهاني، رئيس مصلحة الأبحاث والدراسات، المديرية العامة للطيران المدني، الجمهورية اللبنانية	١٢ر١٥ - ١١ر٤٥
عرض ومناقشة تقرير شعبة النقل والاتصالات/الاسكوا وورقة حول منهجية الحوسبة في الأمم المتحدة وفيلم وثائقي حول النقل والمعلومات	١٢ر٣٠ - ١٢ر١٥
استراحة	١٣ر٣٠ - ١٣ر٤٥
مناقشة عامة عن توجهات المستقبل والتوصيات	١٤ر١٥ - ١٣ر٤٥
دعوة عشاء رئيس غرفة الملاحه الدولية السيد فوزي غندور	٢٣ر٠٠ - ٢٠ر٠٠

الاربعاء، ١٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣

مناقشة واعتماد التقرير النهائي والجلسة الختامية	١٢ر٠٠ - ١٠ر٠٠
استراحة	١٢ر١٥ - ١٢ر٠٠
حفل غداء وزارة النقل	١٣ر٣٠

الخميس، ١٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٣

زيارة ميدانية لمرفأ طرابلس تتخللها دعوة معالي وزير النقل للغداء	١٧ر٠٠ - ٩ر٠٠
حفل استقبال/الاسكوا	٢١ر٠٠ - ١٩ر٠٠

