

Distr.  
GENERAL

TD/B/CN.4/57  
TD/B/CN.4/GE.1/7  
9 April 1996  
ARABIC  
Original: ENGLISH

## مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية  
اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات  
الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات  
القادرة على المنافسة في البلدان  
النامية - النقل البحري

### تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ عن دورته الثانية

المعقودة في قصر الأمم، جنيف،  
في الفترة من ١٨ إلى ٢٢ آذار/مارس ١٩٩٦

#### المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
٣	٥ - ١	مقدمة
٥	١٥ - ٦	الأول - تحديث الموانئ وتطويرها
٧	٢٥ - ١٦	الثاني - التدريب والمساعدة التقنية
٩	٣١ - ٢٦	الثالث - وقائع الجلسة العامة الختامية لدورة الفريق الثانية
١٠	٣٥ - ٣٢	الرابع - المسائل التنظيمية

المحتويات (تابع)

الصفحة

المرفقات

المرفق

١٢	..... الاستنتاجات	- الأول
١٦	..... موجز الرئيس	- الثاني
٢٢	..... مائدتان مستديرتان بشأن الإدارة الجيدة وتكنولوجيا الإعلام في الموانئ	- الثالث
٢٤	..... الحضور	- الرابع

## مقدمة

- ١- اجتمع فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ في الفترة من ١٨ إلى ٢٢ آذار/مارس ١٩٩٦ في قصر الأمم بجنيف، إثر التوصية التي قدمتها اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: النقل البحري، في دورتها الثانية المعقودة في تموز/يوليه ١٩٩٤ والتي أيدها مجلس التجارة والتنمية فيما بعد.
- ٢- وكانت المهمة التي أُسندت إلى الدورة الثانية لفريق الخبراء الحكومي الدولي تقييم التقدم المحرز في تنفيذ برنامج العمل، واستعراض القضايا الجديدة والمعلقة في ميدان تحقيق الكفاءة في الموانئ وميدان تحديث الموانئ وتطويرها، وتقديم توصيات.
- ٣- وعقد فريق الخبراء الحكومي الدولي، أثناء الدورة، ٣ جلسات رسمية و٧ جلسات غير رسمية. وبالإضافة إلى ذلك، نُظِم اجتماعاً مائدة مستديرة (انظر المرفق الثالث).

## البيانات الافتتاحية

٤- قال الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات إن مشاركة عدد من كبار المسؤولين ومديري الموانئ من العديد من البلدان في الاجتماع هي دليل على الثقة التي يولونها الأونكتاد. وأبلغ المندوبين بالعوائق المالية التي تواجهها المنظمة حالياً وطلب إليهم أن يأخذوا هذا الأمر في الحسبان لدى اقتراح إنشاء المزيد من الولايات. وأضاف قائلاً إن شبكات النقل والاتصال المتسمة بالكفاءة تعد من المقومات الأساسية للاقتصاد العالمي السائر في طريق العولمة، والذي تتمثل إحدى سماته في حدوث زيادة مذهلة في قيمة البضائع المصنعة المشحونة بحراً وفي حجمها. وقد قامت حكومات كثيرة، في هذه البيئة المتسمة بدرجة عالية من التنافس، بتكييف سياساتها المتعلقة بالموانئ للاستفادة من الفرص الجديدة. وأشار إلى أن القضايا الرئيسية التي يجب أن ينظر فيها الفريق هي تحديث الموانئ وتطويرها، بما في ذلك قضايا التسعير الاستراتيجي للموانئ، ورفع الضوابط التنظيمية، وإدارة الموانئ في مجال على أساس تجاري وخصخصتها، وتمويل تطوير الموانئ، والتعاون الإقليمي، فضلاً عن تقييم أنشطة التدريب والتعاون التقني التي تضطلع بها أمانة الأونكتاد. وذكر أن لتحديث الموانئ وتطويرها أهمية بالغة في مساعدة البلدان النامية والبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية على تيسير التجارة وتعزيز التنمية الاقتصادية لديها. وأشار إلى أن الأونكتاد يقوم بمساعدة من الجهات المانحة، بتوفير الدعم للمجتمع الدولي للموانئ في مجالات إدارة الموانئ والتدريب والتعاون التقني، واسترعى النظر بوجه خاص إلى استمرار الأونكتاد في القيام بدوره في إصلاح الموانئ الشمالية في الصومال.

٥- وأشار الرئيس، في ملاحظاته الاستهلالية، إلى أن الغرض الرئيسي للاجتماع هو بحث العوامل التي يمكن أن تسهم في كفاية إدارة الموانئ وفي التنمية المستدامة للموانئ وخدمات الموانئ المتصلة بها، وتعزيز خدمات النقل البحري القادرة على المنافسة، وتعزيز القدرات اللازمة للتجارة. وقال إن اللحظة مناسبة للنظر في إدارة الموانئ في وقت يوجد فيه طلب على الكفاءة الاقتصادية لم يسبق له مثيل. فهناك حالات عملت فيها الموانئ كحواجز أمام التجارة بدلاً من أن تيسر هذه التجارة. وقد تطورت الموانئ لتصبح منظومات متعددة الأبعاد ترتبط ببعضها البعض بسلاسل لوجستية ممتدة في أنحاء الكرة الأرضية، وقد سلمت

الحكومات بأن وضع خطة متكاملة لسلسلة النقل الكاملة هو الطريق الذي يؤدي إلى نجاح الأداء الاقتصادي المتصل بالموائل. وفي الوقت ذاته، حدث فصل متزايد بين الوظائف التنظيمية لسلطات الموائل ووظائفها التجارية. وأشار إلى ست قضايا رئيسية يمكن أن يركز عليها الفريق خلال دورته: اضطلاع الموائل بدور فعال في تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية؛ الترويج للصادرات من خلال دمج شبكات النقل والاتصال؛ إشراك القطاع الخاص في تشغيل الموائل وتطويرها؛ إدارة الوظائف التنظيمية؛ الشراكة بين الحكومة والقوى العاملة؛ التعاون الاقليمي بوصفه عاملاً في تنمية التجارة وحماية البيئة.

## الفصل الأول

### تحديث الموانئ وتطويرها

(البند ٣ من جدول الأعمال)

- ٦- كانت أمام فريق الخبراء الحكومي الدولي، للنظر في هذا البند، الوثيقة التالية:  
"تنظيم الموانئ وإدارتها: تقرير من إعداد أمانة الأونكتاد" (TD/B/CN.4/GE.1/6).
- ٧- وبالإضافة إلى ذلك، اتاحت للمشاركين منشورات الأونكتاد التالية:  
"التسعير الاستراتيجي للموانئ" (UNCTAD/SDD/PORT/2)؛  
"تحليل مقارن لتحرير الموانئ وإدارتها على أساس تجاري وخصخصتها" (UNCTAD/SDD/PORT/3)؛  
"تمويل تطوير الموانئ" (UNCTAD/SDD/PORT/4)؛  
"إمكانيات التعاون الاقليمي بين الموانئ" (UNCTAD/SDD/PORT/5)؛  
"أدوات الترويج التسويقي للموانئ" (UNCTAD/SHIP/494(12)).
- ٨- قال الموظف المسؤول عن قسم الموانئ، وهو يعرض البند ٣ من جدول الأعمال، إن القيمين على إدارة الموانئ يجب أن يتصفوا بالمرونة، وأن يقوموا بدور فعال، وأن يكونوا مستقلين ذاتياً ومسؤولين عن أدائهم التشغيلي والمالي إذا أرادوا أن يبقى الميناء الذي يديره على قيد الحياة وأن يزدهر في البيئة الحالية المتمتعة بدرجة عالية من التنافس. وأبلغ الفريق أيضاً بنشر المعلومات عن عمل الأمانة عن طريق الرسائل الإخبارية عن الموانئ ومن خلال الطلبات المخصصة المتفرقة.
- ٩- وشدد ممثل فرنسا على أهمية إتاحة وثائق الأونكتاد المتعلقة بالموانئ للمشاركين باللغة الفرنسية.
- ١٠- ووصف ممثل الصين التقدم الذي أحرزه بلده في قطاع الموانئ. وقال إن الدولة قامت باستثمارات إنتاجية كبيرة وباصلاحات في مجالي المؤسسات والإدارة. وأصبحت الموانئ منصات توزيع بدلا من أن تكون مجرد نقاط لتحويل البضائع. وزادت هذه الخطوات من إنتاجية الموانئ وأتاحت زيادة سريعة في حركة البضائع المنقولة بالحاويات، على الرغم من أن هذه الحركة لا تمثل إلا جزءاً بسيطاً من مجموع تجارة البضائع المنقولة بحرا. وأشار إلى أن من الأمور الأساسية توسيع قدرة الموانئ كي تستفيد الصين من التحرير والعودة. وقال إن الصين تأمل أن تتعلم الكثير من مناقشات الفريق المتعلقة بسياسات الموانئ وإنها تتطلع إلى انعقاد اجتماعات مقبلة للفريق.

١١- وأوجز ممثل سري لانكا تطوير الموانئ في كولومبو وما تتسم به حركة تعقيب الشحن من أهمية لنشاط الموانئ. وقال إنه يجري النظر الآن في إشراك القطاع الخاص نظراً إلى أن الحكومة تسلم بما لحسن الإدارة من أهمية للمحافظة على قدرة الموانئ على المنافسة.

١٢- وأشار ممثل الاتحاد الروسي إلى أنه حدث الكثير من التغيرات في بلده منذ انعقاد الدورة الأولى لفريق الخبراء الحكومي الدولي، وبوجه خاص، تمت خصخصة عدد كبير من الموانئ البحرية. وبالإضافة إلى ذلك، أنشئت إدارات خاصة بالموانئ البحرية في الموانئ البحرية الكبيرة لضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية والمراقبة الحكومية المينائية على السفن الأجنبية وفقاً للمعايير الدولية. وقال إن بلدان أوروبا الوسطى والشرقية تبدي قدراً كبيراً من الاهتمام بالعمل المتعلق بالنشاط المينائي، وأكد ضرورة جعل وثائق الأونكتاد الخاصة بالموانئ متاحة للمشاركين باللغة الروسية.

١٣- وأوضح ممثل فنزويلا كيف أدى إصلاح الموانئ في بلده إلى زيادة الانتاجية في منظومة الموانئ الوطنية. ووجه النظر إلى درسين هاميين تم تعلمهما ألا وهما: ضرورة وجود إطار قانوني شامل ينطبق على الموانئ، وضرورة مراقبة عدد مشغلي الموانئ الخاصين كوسيلة لضمان جودة الخدمات. وقال إن اجتماع الفريق يوفر محفلاً ثميناً يمكن فيه تبادل الآراء والتعلم من تجارب البلدان الأخرى.

١٤- وقال ممثل اندونيسيا إن هناك قرابة ١٢٠ ميناءً تجارياً و ٥٠٠ ميناء غير تجاري تخدم الجزر الـ ١٣ ٥٠٠ التي يتألف منها بلده، وإن هناك أربع شركات مينائية تدير الموانئ التجارية. ووصف ميناء تانجونغ بيراك (سورابايا)، الذي يتولى حركة النقل الدولية وحركة النقل بين الجزر، وأشار إلى خطط توسيعه. وقال إنه يتوقع أن يصل الميناء المذكور إلى درجة التشبع في عام ٢٠٠٠، إذ يتوقع أن تنقل فيه آنذاك ٢,٥ مليون من الوحدات المعادلة لعشرين قدماً، ولذا، تم إعداد خطط لحل هذه المشكلة وتشمل هذه الخطط قيام القطاعين الخاص والعام بتمويل إنشاء ميناء تابع يربطه بجاكارتا طريق طوله ١٠٠ كيلومتر ويخضع لرسم مرور.

١٥- وأوضح ممثل منظمة العمل الدولية النهج الثلاثي الذي تتبعه منظمته إزاء المسائل المتعلقة بالعمل وأبلغ الفريق بالاجتماع الذي سيعقد في جنيف من ٢٠ إلى ٢٤ أيار/مايو ١٩٩٦ حول المشاكل الاجتماعية ومشاكل العمل الناجمة عن التكييف الهيكلي. وقال إن إدارة الموارد البشرية قضية أساسية يجب أن يهتم بها كبار مسؤولي الموانئ لدى قيامهم باصلاح الموانئ.

## الفصل الثاني

### التدريب والمساعدة التقنية

(البند ٤ من جدول الأعمال)

١٦- كانت أمام فريق الخبراء الحكومي الدولي، للنظر في هذا البند، الوثيقة التالية:

"تنظيم الموانئ وإدارتها: تقرير من إعداد أمانة الأونكتاد" (TD/B/CN.4/GE.1/6).

١٧- ذكر الموظف المسؤول عن قسم الموانئ، وهو يعرض هذا البند، أن نجاح برنامج العمل يقوم على تزاوج أنشطة البحث والتدريب والمساعدة التقنية. وأشار إلى المجموعة الواسعة من الدراسات البحثية التي نُفذت والتي يمكن أن تشكل أساساً لعقد حلقات دراسية حول السياسات العامة في المستقبل، رهنا بتوفر الموارد. ووصف أنشطة الأمانة في مجال تنظيم الحلقات الدراسية وتنفيذها، منوهاً بمشاركة بلدان مانحة مثل بلجيكا وفرنسا. وقال إنه أُجريت في الآونة الأخيرة دراسة تدل على استمرار الحاجة إلى مواد التدريب، وإن برنامج التدريب البحري (ترينمار) وضع دورة دراسية حول الإدارة الحديثة للموانئ تُمنح بنهايتها شهادة للإداريين من المستوى المتوسط. ووصف أنشطة المساعدة التقنية التي تضطلع بها الأمانة في قطاع الموانئ، ولا سيما إصلاح الموانئ في الصومال الجاري منذ شهر حزيران/يونيه ١٩٩٢، ونوه في هذا الصدد بمساهمة عدة موانئ هندية أرسلت موظفي موانئ، للمشاركة في المشروع. وأشار أخيراً إلى ما يتسم به مشروع نظام المعلومات المسبقة عن البضائع من فائدة للقيمين على إدارة الموانئ، وهو مشروع يؤدي، من خلال تحسين المعلومات، إلى جعل سلسلة النقل أكثر كفاءة.

١٨- وأكد ممثل الهند استعداداه لمواصلة التعاون مع الأونكتاد حول المشروع الصومالي وغيره من المشاريع المماثلة. وأشار إلى أن المسؤولين الهنود قد عملوا، في المشروع الصومالي، بصفة تنفيذية واستشارية على السواء، وفي أوضاع محفوفة بالخطر في كثير من الأحيان. وأضاف قائلاً إنه يلزم استيفاء دليل تطوير الموانئ المفيد الذي أعدته الأمانة بأحدث المعلومات، واقترح أن يتم التماس الجهات المانحة في هذا الشأن.

١٩- وأعرب ممثل سري لانكا عن تقديره لعمل الأونكتاد في مجالي التدريب والمساعدة التقنية. وقال إن من الأهمية بمكان، في مجال التدريب، تبديد الفكرة القائلة بأن الخبرة تعادل المعرفة في السياق الحالي المتسم بسرعة التغييرات التكنولوجية والمؤسسية. فالتدريب يحتاج أيضاً إلى تناول الهدف الاستراتيجي لمنظمة بعينها. وقد أقيم مركز تدريب في كولومبو في عام ١٩٨٢ لأجل الموانئ التجارية الثلاثة في البلد ووفر هذا المركز التدريب للعاملين من القطاعين العام والخاص. وما زالت هناك مجالات جديدة يجب أن يغطيها التدريب الموفّر، ولا سيما قضايا موانئ البضائع الجافة والتسويق والقضايا القانونية.

٢٠- وقال ممثل رومانيا إن مركز التدريب البحري في كوستانتسا قد انضم مؤخراً إلى برنامج التدريب البحري، بتمويل يتولاه برنامج المنارة التابع للاتحاد الأوروبي، وأشار إلى الأسعار التنافسية لمساهمة الأونكتاد.

وأضاف ان أربع حلقات دراسية ستعقد خلال السنة الجارية وسيشارك فيها خبراء أجانب ومحليون، وأن إحدى الحلقات الدراسية التي تتناول الموانئ الحرة ستتاح لأعضاء آخرين في برنامج التدريب البحري.

٢١- وقال ممثل المغرب إن بلده قد انضم إلى برنامج التدريب البحري (ترينمار) في عام ١٩٨٣ وأنه مرتاح لما تم تحقيقه من نتائج. وأكد أن التدريب المستمر الذي يجري كجزء من خطة تنمية الموارد البشرية لصالح مؤسسات الموانئ قد سهل إلى حد كبير إعادة تنظيم هذه المؤسسات.

٢٢- وأعرب ممثل جمهورية تنزانيا المتحدة عن تقديره للمساعدة التقنية التي يقدمها كل من البنك الدولي والاتحاد الأوروبي والتي أدت إلى زيادة كفاءة الإداريين ومهاراتهم. وشدد على أهمية وجود بيئة إدارية وافية بالمراد للمحافظة على التحسينات بعد استكمال المساعدة.

٢٣- وذكر ممثل مصر أن هناك حاجة إلى التدريب لمواجهة التغيير، وأن مركز التدريب في الاسكندرية قد انضم إلى برنامج التدريب البحري (ترينمار) منذ سنوات. وأضاف أن الإداريين الوطنيين والسودانيين قد وجدوا التدريب بالغ الفائدة. ويجري الآن في المركز توفير تدريب على سفن الرحلات البحرية.

٢٤- وقال ممثل بيرو إنه يوجد في كالاو مركز للبحوث والتدريب يعمل منذ سنوات عديدة وأن المركز استفاد من مساعدة الأونكتاد. وتجري الآن دراسة إمكان خصخصة المركز بالنظر إلى التغييرات المؤسسية التي تحدث في البلد.

٢٥- وقال ممثل منظمة العمل الدولية إن وحدات التدريب المتعلقة بمناولة الحاويات، التي تشكل جزءاً من البرنامج الجديد لتنمية قدرات عمال الموانئ والتي تهدف إلى تدريب العمال والمشرفين في أحواض السفن، قد قاربت على الانتهاء بعد اختبارها في كينيا وجمهورية تنزانيا المتحدة. ويتلقى هذا البرنامج التمويل من حكومة هولندا، ويتوخى التعاون على نحو وثيق مع الأونكتاد من أجل تنفيذه.



### الفصل الثالث

## وقائع الجلسة العامة الختامية لدورة الفريق الثانية

### ألف - استنتاجات الفريق

٢٦- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي، في الجلسة العامة الختامية لدورته الثانية، المعقودة يوم الجمعة في ٢٢ آذار/مارس ١٩٩٦، مشروع استنتاجاته (TD/B/CN.4/GE.1/L.5). (للاطلاع على نص الاستنتاجات، انظر المرفق الأول).

### باء - موجز الرئيس

٢٧- عرض الرئيس موجزه لمداولات الفريق في إطار البندين ٣ و٤ من جدول الأعمال (TD/B/CN.4/GE.1/L.4).

٢٨- وقال ممثل فرنسا إن وفد بلده، إدراكا منه لأهمية التعاون بين الدول في ميدان الموانئ، يشجع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي على توفير دعمها إزاء لجنة الاتحاد الأوروبي لجميع المشاريع الرامية إلى تحسين تنظيم الموانئ، التي باشرت تنفيذها البلدان النامية أو البلدان التي تمر بمرحلة انتقالية.

٢٩- وأحاط فريق الخبراء الحكومي الدولي علما بموجز الرئيس وقرر إرفاق الموجز بتقريره. (للاطلاع على نص الموجز، انظر المرفق الثاني).

### جيم - البيانات الختامية

٣٠- قال الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات إن دورة الفريق الثانية قد برهنت على أن للفريق مساهمة قيّمة يؤديها في مساعدة البلدان النامية على تنمية الصناعة البحرية. وفي سياق الاستعدادات للأونكتاد التاسع، قد ترغب الحكومات في النظر في مواصلة الدعم للفريق الحكومي الدولي ولما يقترن به من أنشطة بحث وتدريب ومساعدة تقنية، في ضوء توصيات الفريق.

٣١- وقال الرئيس إن للموانئ دورا هاما تؤديه في تعزيز التنمية الاقتصادية والتجارة العالمية. وإن رسالة اجتماع الفريق هي أن الموانئ وما يقترن بها من سلاسل لوجستية يجب أن تُمنح مقاما رفيعا في المبادرات الخاصة بالسياسة العامة وفي قرارات الحكومات بخصوص الاستثمار، وإن هذا صحيح أيضا في الأوقات التي تكون فيها الموارد المالية محدودة. وثمة في مختلف أنحاء العالم موانئ تمر بجميع مراحل التطور وتتسم بمشاركة القطاع الخاص بقدر أكبر أو أقل، إلا أن جميع النظم لها مكانها، ولها جميعها شيء واحد مشترك ألا وهو ضرورة تسهيل حركة النقل لا تعويقها.

## الفصل الرابع

### المسائل التنظيمية

#### ألف- افتتاح الدورة

٣٢- افتتح السيد ر. فوغل، الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات، باسم الأمين العام للأونكتاد، الدورة الثانية لفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموائئ في ١٨ آذار/مارس ١٩٩٦ في قصر الأمم بجنيف.

#### باء- انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

٣٣- انتخب فريق الخبراء الحكومي الدولي، في جلسته العامة الأولى المعقودة يوم الاثنين في ١٨ آذار/مارس ١٩٩٦، أعضاء مكتب دورته الثانية على النحو التالي:

الرئيس: السيد ج. هايز (استراليا)

نائب الرئيس: السيد أ. ألفريد (سري لانكا)

المقرر: السيد م. دي أزيريدو (البرازيل)

#### جيم- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٣٤- أقر فريق الخبراء الحكومي الدولي، في الجلسة العامة الافتتاحية أيضا، جدول الأعمال المؤقت للدورة (TD/B/CN.4/GE.1/5). وفيما يلي جدول الأعمال:

١- انتخاب أعضاء المكتب

٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٣- تحديد الموائئ وتطويرها

٤- التدريب والمساعدة التقنية

٥- مسائل أخرى

٦- اعتماد تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ.

دال - اعتماد تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ

(البند ٦ من جدول الأعمال)

٣٥- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي، في الجلسة العامة الختامية لدورته الثانية، المعقودة يوم الجمعة في ٢٢ آذار/مارس ١٩٩٦، مشروع تقريره (TD/B/CN.4/GE.1/L.3) مع بعض التعديلات، وأذن باستكمال نص التقرير ليعكس وقائع الجلسة العامة الختامية.

## المرفق الأول

### الاستنتاجات

الموانئ - مشاركة ناشئة من أجل التنمية

#### مقدمة

١ - لا تزال تستمر الاتجاهات في عولمة الانتاج التي لوحظت في استنتاجات الدورة الأولى لفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالموانئ المعقودة في عام ١٩٩٣، مع ما ينتج عن ذلك من طلبات ضخمة على خدمات النقل. وفي هذه البيئة العالية المنافسة، من الضروري وجود شبكة موانئ ذات كفاءة، بما فيها أنظمة للنقل والاتصالات. ويطلب مشغلو النقل خدمات مرفئية موثوق بها وامتدنية التكاليف. فالموانئ البحرية هي نقاط توصيل بين مختلف طرائق النقل، وهي مراكز نقل مختلط نموذجية. وبالإضافة إلى ذلك، فإنها أيضا مناطق تجارية وصناعية متعددة الوظائف حيث البضائع لا تمر فقط، بل تتم مناولتها وتصنيعها وتوزيعها. وفي الواقع، فإن الموانئ هي أنظمة متعددة الأبعاد يجب أن تدمج في سلاسل لوجستية عالمية لتعمل بالشكل المناسب. والمرفأ الفعال لا يتطلب فقط بنية تحتية وبنية فوقية وتجهيزات كافية، بل يتطلب أيضا اتصالات جيّدة، وخاصة، فريقا إداريا مخلصا وماهرا تدعمه قوة عمل مندفعة ومدربة.

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

٣ - وأحد المناهج العملية لتحديث الموانئ هو أن تقوم الحكومة بتشجيع القطاع الخاص على المشاركة في مشاريع التطوير والتوسع. ويمثّل استثمار رأس المال الخاص عبر ترتيبات المشاريع المشتركة، مثل "البناء والتشغيل والتحويل" (BOT) و"البناء والتملك والتشغيل" (BOO) أسلوبا لتلبية الاحتياجات لقدرة مناولة البضائع والخدمات المساعدة، ويمكن أيضا أن يوفرّ فرصة كبيرة لتحديث المهارات الإدارية. وسوف تساعد هذه الترتيبات على ضمان البقاء التجاري للمشروع. غير أن الخبرة المحصلة حتى الآن قد دلت على أن القطاع الخاص قد لا يرغب في الاستثمار في البنية التحتية المشتركة مثل حواجز الأمواج ومداخل الميناء. وبالتالي، فإن المشاركة بين القطاعين الحكومي والعام والخاص من أجل التطوير هو اتجاه ناشئ وضروري.

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

#### ألف - توصيات عامة

#### ١٠ - الاصلاحات المؤسسية

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

#### ١٢ - تنشيط التجارة

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

#### ١٣ - التسعير الاستراتيجي للموانئ

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

#### ١٤ - التعاون بين الموانئ

٨ - من الواضح أن التعاون فيما بين الموانئ ضمن مناطق معينة وفيما بين الموانئ ذات المصالح أو التجارة المشتركة أخذ في الازدياد. وفي بعض الحالات، جرى التقارب بين الموانئ نتيجة لاتفاقات ثنائية بين الدول. وفي حالات أخرى، توفر ترتيبات خاصة - كالعلاقات بين الموانئ المتوأمة - أداة قيمة للتبادل

التقني. ويعتبر الفريق أن التعاون أساسي للغاية في مجال التقيد بالتنظيمات الدولية، ويوصي بأن تعترف الحكومات بالدور الانمائي الهام للتعاون، بما في ذلك المحافل مثل Legiport.

#### ٥٠ التدريب والمساعدة التقنية

٩ - ينبغي للمجتمع الدولي أن يولي اهتماماً خاصاً لإصلاح الموانئ في البلدان الممزقة بالحروب بعد أن تكون العمليات الحربية قد توقفت، فضلاً عن إصلاح تلك المصايب بكوارجت طبيعية. وقد دلت الخبرات في هذه البلدان على أنه يمكن للموانئ أن تلعب دوراً أساسياً في توفير العمالة وخلق الدخول لمساعدة البلد في إنعاشه الاقتصادي.

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

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

#### باء - توصيات محددة

١٢ - إزاء التغييرات السريعة الجارية في صناعة الموانئ، وأهمية الموانئ ذات الكفاءة لتعزيز التجارة والتنمية، ينبغي لأمانة الأونكتاد أن تحافظ على برنامج عملها، الذي يسهم في تطوير الموانئ وتحديثها، عن طريق استيفاء أهم الدراسات الأساسية بأحدث المعلومات، وإصدار دراسات متخصصة عن المواضيع الجارية، والاستمرار في نشر المعلومات بواسطة الرسائل الأخبارية عن الموانئ وغيرها من وسائط الإعلام إلى الشبكة غير الرسمية لمراكز الاتصال المرفئية. وينبغي أن يجري تنفيذ هذا البرنامج بالتعاون مع اللجان الإقليمية والوكالات الدولية (المنظمة البحرية الدولية والمنظمة العمل الدولية).

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

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

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

- الادارة الجيدة في عمليات الموانئ؛

- تطوير الخدمات ذات القيمة المضافة في الموانئ، بوصفها وسيلة لترويج التجارة؛

- الآثار الاقتصادية على الموانئ، الناتجة عن التطورات المحتملة في نظم البيئة البحرية؛

- التحليل المقارن للنظم القانونية للموانئ.

١٦ - وبشرط توفر الموارد، ينبغي إعطاء الأولوية لتطوير عمليات التدريب في مجال التخطيط الاستراتيجي، والتسعير الاستراتيجي، والادارة الجيدة. ولاحظ الفريق، بنوع خاص، ما قدمه برنامج ترينمار الذي وضعه الأونكتاد من مساهمة قيمة إلى البلدان التي تمر بمرحلة إنتقالية والبلدان النامية، وشجّع المانحين على المساهمة في هذا البرنامج.

## المرفق الثاني

### موجز الرئيس

١- بخصوص موضوع التسعير الاستراتيجي للموانئ، أفاد الفريق من عرض قدمه السيد كود من سلطة ميناء مدينة لو هافر (فرنسا). وقال هذا الأخير إن سلطة الميناء تقدر التسعير بالنسبة الى كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية، الأمر الذي سمح بإجراء مناقشات مع الشاحنين ومالكي السفن حول التكلفة الإجمالية للمرور العابر لبضائع معيَّنة. وأعطى مثالي النفط الخام والحاويات لتوضيح هذا النهج، مما بيّن أن الاختلافات بين الموانئ ليست هامة عندما تؤخذ بعين الاعتبار تكاليف المرور العابر الإجمالية. وقال إن حجم البضائع المراد مناولتها يُعد متغيرة هامة عند حساب تكاليف الوحدة. وعلاوة على ذلك، تتألف التعريفات من جزأين: جزء عام ينطبق على جميع المستخدمين ولا يمكن التفاوض فيه؛ وجزء تجاري يُمنح المجلس سلطة تقديرية بشأنه لتكييفه وفقاً لظروف السوق.

٢- وأفاد الفريق أيضاً من العرض الذي قدمه السيد نزي نغيسان من سلطة ميناء ابيدجان (كوت ديفوار). وقد أشار هذا الأخير إلى أن التسعير يوضع للامثال للهدف المالي لسلطة الميناء المتمثل في تحقيق الاكتفاء الذاتي، فيما استُخدم محاسبة التكاليف التحليلية لمراقبة التكاليف والحد منها. وتحدد أيضاً مستويات التسعير استناداً إلى خطة تطوير الميناء في الأجل الطويل. وتؤخذ بعين الاعتبار وجهات نظر المستخدمين بالسعي إلى إيجاد نسبة ملائمة للجودة إلى السعر في توفير الخدمات. وأخيراً، يؤخذ هدف التنمية الوطنية بعين الاعتبار في تحديد بعض الأسعار، ولا سيما البضائع الأساسية. وتنشأ القيود على التسعير نتيجة للحاجة إلى مواصلة اجتذاب بضائع المرور العابر إلى البلدان غير الساحلية.

٣- وقد رأت سلطات موانئ عديدة أن عنصراً هاماً في تحديد التعريفات يتمثل في الحاجة إلى تسديد القروض المأخوذة لتمويل توسيع الموانئ، وكذلك إلى تقديم المساهمات الى البلديات (تسهم روتردام مثلاً بنسبة ٨ في المائة من دخلها المتوقع وتسهم أنتويرب بـ ١٥ في المائة) أو الى حكومات الولايات أو الحكومات الوطنية. واتفق كذلك بشكل عام على أن التعريفات يجب أن توفر ما يكفي من الأموال لتغطية التكاليف دون إعاقة التجارة.

٤- وفي حين أن هناك اتفاقاً على أن جودة الخدمات الموفرة أهم من السعر، كثيراً ما تتنافس الموانئ على الأسعار. وطبيعة ومقدار علاوة الجودة مسألة يجب أن يُنظر إليها على أساس كل حالة على حدة. وسلطات عديدة في البلدان النامية وفي البلدان التي تمر بمرحلة انتقالية تفرض على المستخدمين الوطنيين دفع الثمن بالعملة المحلية وتفرض على المستخدمين الدوليين دفعها بالعملة الصعبة، وذلك أحياناً مع خيار الدفع بالعملة المحلية بسعر الصرف الساري عند تقديم الخدمة. ومن جديد اتفقت سلطات الموانئ على أنه يجب عدم تحقيق مزايا التسعير بالتفاضي عن حماية البيئة. واتفق على أن المنافسة هي أفضل طريقة للتحكم في الأسعار.



٥- والتنمية الاجتماعية - الاقتصادية لبلد ما لها تأثير على طريقة وضع التعريفات وتحديدها. فسلطات الموانئ التي لها نسبة كبيرة من الحركة ذات الصلة بالحكومة، أو لها مرافق مرفئية في مواقع نائية، وتقدم إسهاماً مالياً لسير موانئ أخرى (مثلاً لتغطية عملية رفع الطمي من الأعماق، التي هي عملية مكلفة)، أو تقع في بلدان لها اقتصادات غير مستقرة، فيها نزعة إلى الخضوع لرقابة متشددة على التعريفات من جانب الحكومة. وتشمل أسباب مشاركة الحكومات في مسائل التسعير، التي تتضمن تعريفات سلطات الموانئ ورسوم مناولة البضائع، المخاوف من تأثير الرسوم على تكلفة المعيشة أو الرغبة في تقديم إعانات الى منطقة لم تُطوّر بعد أو في الموازنة بين الدخل والإنفاق على المستوى الوطني. وعلى عكس ذلك، فإن الموانئ الواقعة في بلدان لها اقتصادات تتميز بالنضج والاستقرار تعتمد أكثر على القرارات التي تتخذها الأطراف التجارية، ولا سيما فيما يتصل برسوم مناولة البضائع. غير أنه، حتى في هذه الحالة، توجد هيئات خاصة في بعض البلدان للنظر في التَشكّيات.

٦- وأخيراً، استعرض الفريق الإطار القانوني للتسعير، وارتئي أن وجهة النظر التي مؤداها أن تعريفات سلطات الموانئ إنما هي ضرائب آخذة في فقدان طابعها العالمي. وقد جاء في قرار حكم أخذه مؤخراً الاتحاد الأوروبي أن سلطات الموانئ مؤسسات تسعى إلى الحصول على تعويض مقابل ما تقدمه من خدمات، وبناء على ذلك، فإنها حرة في تحديد التعريفات بطريقة تتلاءم على أفضل وجه مع الأوضاع التجارية. واتفق أيضاً على أن سلطات الموانئ يجب ألا تلتزم بميزات غير مشروعة من خلال سلطاتها الاحتكارية.

٧- وفيما يتعلق بمسألة رفع الضوابط التنظيمية والتسويق والخصخصة، أفاد الفريق من العرض الذي قدمه السيد ناوموف (رومانيا). وقد شرح هذا الأخير أن انجازات قد تحققت في رومانيا في عملية الإصلاح الجارية. وأضاف أنه توجد الآن قرابة ٥٠٠ هيئة تجارية مكلفة بأنشطة مناولة البضائع والجرف والإصلاحات والإرساء والقطر والصيانة. وجميع هذه الهيئات قد اختيرت من خلال إجراء ل طرح العطاءات، وجميعها ممولة من رؤوس أموال خاصة. وفي بعض الحالات، تم اللجوء إلى عمليات شراء الأنصبة المشتركة بين الإدارة والموظفين. وأضاف أن أربع مؤسسات حكومية مستقلة (Constantza, Maritime Danube, River Danube and Navigable Canals) مكلفة بإدارة أملاك الموانئ العامة، بما يشمل حواجز الأمواج، وأحواض الموانئ، ومداخل الموانئ، والأرصنة، وطرق الموانئ، والمرافق العامة في الموانئ، وشبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية. وبالتالي، فإن الموانئ تدار الآن في إطار نظام سلطة موانئ مالكة. وقال إن أوجه القصور في هذه العملية يرجع سببها إلى قلة المستثمرين في مناولة البضائع ذات القيمة المضافة والأنشطة الصناعية في منطقة الموانئ، وعدم كفاية رؤوس الأموال في الشركات الرومانية، والوضع غير المستقر في يوغوسلافيا، وكذلك التغيير البطيء في العقلية السابقة المتمثلة في اتخاذ القرارات مركزياً.

٨- وأفاد الفريق أيضاً من عرض تقدم به السيد هيس (استراليا). وقد شرح هذا الأخير أن عدم الارتياح لارتفاع الرسوم قد بدأ عملية أدت على مدى فترة ١٥ عاماً إلى إقبال هيئة الخدمات البحرية بنيو ساوث ويلز. وقد كانت التخفيضات في اليد العاملة أثناء هذه العملية كبيرة، فيما ترمي ثلاث شركات موانئ جديدة أقيمت لإدارة موانئ نيو ساوث ويلز إلى أن تكون كيانات أعمال ناجحة مكلفة بزيادة صافي قيمة الأصول الحكومية إلى أقصى حد وتشجيع التجارة، مع المراعاة اللازمة لاحتياجات المجتمع والبيئة. وقال إن التفضيل الأعمى للخصخصة ليس له، في رأيه، ما يبرره في جميع الأحوال. وفي الممارسة العملية، فإن خدمات الموانئ الكافية توفرها موانئ عامة كلياً، كما هو الحال في سنغافورة، وموانئ خاصة كلياً، كما هو الحال في هونغ

كونغ. واختتم كلمته قائلاً إنه لا يمكن لأي ميناء في العالم أن يستغني عن وظيفة الحكومة المتمثلة في فرض قيود تنظيمية.

٩- وتحديث ممثلو موانئ عديدة عن الخبرات في مجال إصلاح الموانئ، وقدم أيضاً ممثلاً فنزويلا (السيدة ساهاتينو) والبرازيل (السيد بيمينال) عرضين. وفي حالات عديدة أُدخلت اللامركزية على ملكية الموانئ فتحوّلت ملكيتها من الحكومة المركزية إلى حكومات الولايات، وذلك في أحوال كثيرة نتيجة سياسة حكومية عامة ترمي إلى تحرير الاقتصاد. والأمر الواضح هو الحاجة إلى وجود إطار تنظيمي محدد لبنية الموانئ الإدارية. وبالتالي، يكون من الأفضل التحدث عن العودة إلى الضوابط التنظيمية عوضاً عن التحدث عن رفع الضوابط التنظيمية. وأشار عدة خبراء إلى أن مسألة إصلاح الموانئ عملية تتطلب توخي نهج عملي يلائم الأوضاع الخاصة السائدة في البلد المعني وفي فرادى الموانئ. وتتمثل سمة مشتركة لهذه العملية في تحويل الواجبات من النوع التشغيلي لسلطة الموانئ إلى نوع الملكية الأكثر تواضعاً، ولذلك فإن الأمر يحتاج إلى إطار تشريعي. وفي بعض الحالات، تم قبل كل شيء سن قانون للموانئ، كما هو الحال في البرازيل؛ وفي بلدان أخرى، استُخدم قانون عام مثل نقل السلطات من المستوى الاتحادي إلى مستوى الولايات. وفي حالات أخرى، استُخدم نهج تشريعي على مراحل، كما هو الحال في بولندا، تم فيه قبل كل شيء تحويل الميناء إلى شركة تعود كلياً إلى الحكومة الوطنية وعرض بعد ذلك ببضعة أعوام على البرلمان مشروع قانون بشأن الموانئ يقترح تحويلها إلى شركة عامة لا تهدف إلى الربح، أو كما هو الحال في رومانيا التي تم فيها بلوغ حدود القوانين الحالية التي تسمح بإقامة هيئات تجارية في الموانئ، ويوجد فيها الآن نقص في التشريع.

١٠- والأمر الواضح أيضاً هو أن عملية إصلاح الموانئ تستغرق وقتاً كبيراً. وفضلاً عن ذلك فإن من المهم، في حالة أي إصلاح، أن يكون ماثلاً بوضوح أمام العينين الهدف المتمثل في تعزيز التجارة مع التمكن في الوقت نفسه من تحقيق عمليات مربحة، ومن ثم، لها مقومات الاستمرار. والهدف الذي تتوخاه سلطات الموانئ هو أن يكون لديها طاقة كافية وخدمات تتسم بالكفاءة. ويلزم بذل جهد تشريعي تكميلي في مجالات أخرى تؤثر على عمليات الموانئ، كما أن الارتفاع بمستوى الصكوك الخاصة بالجمارك والعمل والصكوك المالية والتجارية والصكوك القانونية الأخرى هو مطلب مسبق لتحقيق عملية إصلاح ناجحة للموانئ. ففي فرنسا، اشتمل أحد مكونات الإصلاح على إجراء تغيير في القانون المتعلق بالملكية العامة. وقد سمحت هذه التغييرات بعمليات تأجير تصل إلى ٩٠ عاماً، والتعاقد على قروض ارتهانية على أراضي الموانئ العامة، والتعويض في حالة الإكراه على الإخلاء.

١١- وقد اتفق على أن من الضروري وجود شراكة بين القطاعين العام والخاص بغية تحقيق إصلاح ناجح للموانئ، ولا سيما فيما يتعلق بتمويل مخططات التطوير. وتقوم الموانئ على نحو متزايد باستخدام أساليب تمويل جديدة مثل "طريقة البناء والتشغيل والنقل". بيد أنه رُئي أن من الضروري، بغية تجنب المضاربة المالية، وجود ما يثبت المعرفة التقنية فيما يتعلق بكل من بناء وتشغيل المحطات الطرفية، بالإضافة إلى الالتزام المالي للأطراف المهتمة.

١٢- ويتمثل هدف إصلاح الموانئ في زيادة كفاءة هذه الموانئ. وإحدى القضايا الهامة هي تنظيم أعمال متعهدي الموانئ الذين كانوا في بعض الأحيان، أثناء المراحل الأولى للعملية، عديدين ولم تكن لديهم موارد كافية. ولهذا السبب، يلزم اتباع نهج واقعي. وفي جميع الحالات، فإن الحاجة إلى الكفاءة تجعل التركيز ينصب على قوة عاملة مندفعة ومدربة تدريباً جيداً. وبصورة عامة، فإن الأخذ بالقطاع الخاص يعني وجود هيئات أصغر، وتحدث مشكلة إيجاد وظائف لقوة العمل الزائدة. وقد ذُكر كل من "مدفوعات التعويض عن فقدان الوظائف" و"إعادة التدريب" كوسيلتين لحل هذه المشكلة.

١٣- وفيما يتعلق بموضوع تمويل تطوير الموانئ، وُجدت درجة كبيرة من الاتفاق على الشروط اللازمة لاجتذاب رؤوس الأموال الخاصة. فعقود التأجير لمدة ٢٠ إلى ٢٥ عاماً والتي هي أيضاً قابلة للتجديد هي وسيلة شائعة في عدة موانئ، ويسمح بفتحات أطول في حالة الاستثمارات الأكبر. وشرح ممثل ميناء روتردام أن ميناءه لا يقدم سوى الأرض وإمكانية الوصول إلى الأرض وجدار الرصيف، وهو ما يجري تقاضي مبلغ ثابت مقابلته. وهذا المبلغ مربوط برقم قياسي، وعلى المستأجر أن يعيد الأرض بنفس الحالة. ويجرى فحص بيئي قبل أن يشغل المستأجر المكان وبعد أن يشغله، ويتحمل هذا المستأجر المسؤولية عن أي تلوث. وفي بلدان أخرى، ولا سيما مصر والمغرب، وبسبب الاستثمارات الكبيرة المطلوبة وفتحات السداد الطويلة، تضطلع الدولة بتمويل تطوير الموانئ.

١٤- ويمكن للمعونة المقدمة من الدولة، مثل ما يقترحه الاتحاد الأوروبي فيما يتعلق بتطوير شبكات النقل، أن تؤثر على الوضع التنافسي للموانئ عن طريق تخفيض تكاليف النقل داخل البلاد. بيد أنه يُؤكّد على أن هذه المعونة ضرورية لبعض الموانئ التي ليست لها مقومات البقاء تجارياً بسبب موقعها الغريب والتي تكون ضرورية لأسباب وطنية أعم، كما هو الحال في اليونان والنرويج.

١٥- وفيما يتعلق بموضوع التعاون، استفاد الفريق من سلسلة من العروض التي قدمها ممثلو عدة موانئ فرنسية. فقد قام السيد فورجو من سلطة ميناء نانت - سان نازير بتقديم عرض بشأن تعاون مينائه مع سلطة ميناء جيبوتي في إطار الاتفاقية الموقعة بين الحكومتين. وينطوي هذا التعاون على تقديم معونة مالية تصل إلى ثمانية ملايين فرنك فرنسي، وقد تم التوقيع على بروتوكول تكميلي بين سلطتي الميناءين. ومن المتفق عليه أن تنفيذ "خطة شركة" هو الهدف الرئيسي للتعاون. ومن بين الإجراءات الرئيسية المضطلع بها ما يلي: إعادة تنظيم الوظائف المحاسبية والمالية؛ ووضع تعريفات جديدة؛ واعداد خطة لتطوير كفاءات القوة العاملة؛ وتحديث لوائح الميناء؛ وتحسين إحصاءات الميناء؛ ووضع سياسات تجارية. وقد جرى تنفيذ تعريفات مبسطة جديدة، واتفاق نقابي، ولوائح جديدة.

١٦- أما السيد وايزمان من مديرية موانئ فرنسا فقد عرض الأسباب المنطقية للتعاون في منطقة البحر الأبيض المتوسط ونطاق هذا التعاون، على النحو الذي وافق عليه الاتحاد الأوروبي، بغية إقامة منطقة استقرار وتنمية وتجارة حرة في المنطقة الجنوبية للاتحاد. وقال إن فرنسا تعمل كجهة وصل في مجال النقل والاتصالات. والمشروعان اللذان يجري تنفيذهما هما في مجالي السلامة البحرية والربط بين الشبكات المحوسبة.

١٧- وعرضت السيدة روماني من سلطة ميناء مرسيليا تطور التعاون في ميدان الموانئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط. وقد قدمت وصفا لاستخدام برنامج الحواسيب "إسكال" (ESCALE) بغية التعجيل بفترة بقاء السفن في ١٤ ميناء من موانئ البحر الأبيض المتوسط، والخطط المتعلقة بإصلاح ميناء بيروت وإقامة ميناء جديد في قطاع غزة، فضلا عن برنامج النقل البحري (MARTRANS) التابع للاتحاد الأوروبي الذي سيقوم بتبسيط وتوحيد مقاييس نقل البيانات المحوسبة لأغراض النقل البحري في البحر الأبيض المتوسط. وعرضت السيدة فوركاسيس من سلطة ميناء بوردو موضوع التعاون في ميدان علم المساحة البحرية. وقد شددت على أهمية المساحة البحرية لسلطات الموانئ بغية ضمان مرور مأمون إلى الميناء ومنه وكذلك الفوائد التي يمكن جنيها من إنقاص تكاليف رفع الطمي من الأعماق. وعرضت مجمل التعاون الذي يضطلع به مينائها في هذا الميدان مع عدة موانئ في أفريقيا ومنطقة البحر الكاريبي.

١٨- أما دور الرابطة الدولية للمدن والموانئ فقد عرضه السيد ديلسال، ممثل الرابطة، الذي أشار إلى حاجة الموانئ والمدن إلى مناقشة قضايا هامة مثل إعادة تحويل الأجزاء القديمة من الموانئ إلى مناطق تجارية أو سكنية، وزيادة الاهتمام بالبيئة، والدور الهام الذي تقوم به الموانئ فيما يتعلق بالتخطيط والتنمية على الصعيد الاقليمي.

١٩- وعرض السيد بيمنتيل (البرازيل) موضوع تعاون أربعة موانئ من موانئ المياه العميقة الرئيسية وشركتين من شركات السكك الحديدية في إحدى ولايات البرازيل على إقامة ممر للتصدير/الاستيراد في وسط البرازيل. والهدف من هذا التعاون هو ترويج الصادرات من المنطقة.

٢٠- وعرض السيد سوكينز، رئيس منظمة الموانئ البحرية الأوروبية، موضوع التعاون بين الموانئ الأوروبية. وقال إن السمة الرئيسية للموانئ الأوروبية هي التنوع الشديد في الحجم والموقع والإدارة والعمليات، الخ، ولكنها قد بدأت في عام ١٩٧٢ في التعاون بصورة غير رسمية في إطار أنشطة اللجنة الأوروبية، وقد قامت في عام ١٩٩٣ بإنشاء منظمة الموانئ البحرية الأوروبية. وأوضح أن البيئة المتغيرة بسرعة تؤكد على حاجة الموانئ إلى التعاون، ولا سيما في القضايا المتصلة باللوائح.

٢١- وعرض السيد دانييلز، ممثل رابطة إدارة موانئ غرب ووسط أفريقيا، موضوع التعاون الذي تضطلع به هذه الرابطة. وقد أوضح أن الرابطة تتيح محفلا مفيدا لتبادل المعلومات بشأن تجارب الموانئ الأعضاء التي تطبق الإدارة على أساس تجاري. وبالإضافة إلى الاجتماعات المنتظمة، تقوم الرابطة برعاية حلقات دراسية دولية في تلك المنطقة الفرعية.

٢٢- وعرض السيد آية جعفر (المغرب) موضوع التعاون الذي يضطلع به اتحاد ادارات موانئ شمال أفريقيا. ويركز الأعضاء المنتمون إلى بلدان الاتحاد السبعة على تحقيق التناسق في القوانين واللوائح والسياسات، وتنظيم حلقات دراسية وإعداد دراسات جدوى فيما يتعلق بشراء الأجهزة المَحوسبة.

٢٣- أما أنشطة رابطة رجال قانون الموانئ فقد عرضها السيد ريزنتيل، الأمين العام للرابطة، الذي دعا المهنيين المهمين بالأمر من سلطات الموانئ والهيئات والمنظمات والأوساط الأكاديمية ذات الصلة بالموانئ

إلى الاشتراك في الحلقة الدراسية التي سيجري تنظيمها في مدينة الدار البيضاء (المغرب) في أواخر عام ١٩٩٦ لتعزيز الهدف الرئيسي للرابطة، ألا وهو تطوير قانون الموانئ بوصفه فرعاً متخصصاً من فروع القانون.

٢٤- وأظهرت كلمات عدة خبراء أنه يجري القيام بتعاون كبير بين الموانئ على صعيد المناطق الفرعية. إذ يوجد تعاون فيما بين الموانئ في مناطق الجنوب الأفريقي، والبحر الأسود، وبحر البلطيق، والبحر الأبيض المتوسط، وكذلك، عن طريق الرابطة الأمريكية لسلطات الموانئ، في منطقة أمريكا اللاتينية. وأعلن مشتركون من أمريكا اللاتينية تأييدهم لأعمال رابطة رجال قانون الموانئ وأكدوا على الحاجة إلى الأخذ بالمفاهيم التجارية في القانون الإداري التقليدي الذي يسود في كثير من الموانئ. وقد قدم عدد من البلدان تقارير عن أنشطة التعاون على الصعيد الثنائي، مثلاً هولندا والهند، وبلجيكا والصين، كما توجد لهذا الغرض في كثير من البلدان قنوات قائمة مثل وزارة التعاون في فرنسا. وأُعرب عن آراء مختلفة فيما يتعلق بما إذا كان التعاون بين الموانئ المتنافسة ممكناً من الناحية العملية، ولكن تبادل المعلومات بشأن المسائل المتعلقة بالسلامة هو أمر لا بد منه. كذلك فإن التعاون فيما بين الموانئ أمر لا بد منه للإثراء عن استخدام سفن لا تفي بالمعايير.

٢٥- وأبدى المشتركون تقديرهم للدورة الدراسية الجديدة والمكثفة بشهادة والمتعلقة بتدريب الإداريين من المستوى المتوسط وللمسح التدريبي المتعلق بالقيمين على إدارة الموانئ من مستوى الإدارة العليا، والذي قامت بعرضه أمانة الأونكتاد. وقدمت تعليقات تتصل بالحاجة إلى الأخذ بنهج شامل بشأن التدريب يغطي مجالات الإدارة العديدة، والحاجة إلى تصميم التدريب حسب الاحتياجات المحددة لكل ميناء على حدة، وأهمية بناء قدرة ذاتية ما داخل الميناء لإجراء عملية التدريب، وأهمية تغيير المواقف فيما يتعلق بالتدريب في مكان العمل. وأشارت بلدان نامية كثيرة إلى النتائج الإيجابية التي حققتها في تطوير القدرة على التدريب عن طريق الارتباط ببرنامج التدريب البحري "ترينمار".

### المرفق الثالث

## مائدتان مستديرتان بشأن الإدارة الجيدة وتكنولوجيا الإعلام في الموانئ

أوصى الفريق، في دورته الأولى، بأن تسبق حلقة دراسية عالية المستوى دورته الثانية. وقد نظمت الأمانة مائدتين مستديرتين لعرض أمثلة على استخدام الإدارة الجيدة وتكنولوجيا الإعلام في الموانئ. وأتاح هذا الأمر الفرصة للاطلاع على آخر التطورات في هذين المجالين، التي أصبحت أساسية لتوفير خدمات النقل والخدمات ذات القيمة المضافة، المتسمة بالكفاءة، في الموانئ. وشكرت الأمانة الأفراد التالية أسماؤهم ومنظماتهم على الدعم الذي تفضلوا بمنحه بتقديمهم عروضاً في هاتين المائدتين المستديرتين.

أومو برونز  
سلطة ميناء نيويورك ونيو جيرسي

جوت فيسر  
المحطات الطرفية لصهاريج فان اومرين (روتدام)

مانويل غويرا  
سلطة ميناء بالنسيا

ألان غوتيه  
مؤسسة سوفمر (باريس)

دانييل توما  
سلطة ميناء روان

برتراند فوسكيز  
مجموعة هسيناتية (انتويرب)

جان دينيل/بول شيرير  
سلطة ميناء لو هافر

اينياسيو دو كارديناس  
شركة باسيكو اسبانيا المساهمة

برونو كاربنتيه  
سلطة ميناء مرسيليا

ميغل أنخل بيسكويرا  
سلطة ميناء سانتاندير

فرناندو فرناندس ميلي  
مدير مؤسسة بورتيل (اسبانيا)

المرفق الرابعالحضور<sup>(١)</sup>

١- كانت الدول التالية الأعضاء في الأونكتاد ممثلة في الدورة:

الصين	الاتحاد الروسي
غابون	اسبانيا
غامبيا	استراليا
غانا	اسرائيل
غواتيمالا	المانيا
غينيا	اندونيسيا
غينيا - بيساو	أنغولا
فرنسا	أوروغواي
فنزويلا	ايطاليا
فنلندا	البحرين
الكاميرون	البرازيل
كوت ديفوار	بلجيكا
كينيا	بنن
مالطة	بولندا
مصر	بوليفيا
المغرب	بيرو
المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية	تركييا
ميانمار	توغو
ناميبيا	تونس
النرويج	الجزائر
نيجيريا	جمهورية تنزانيا المتحدة
هايتي	جيبوتي
الهند	الدانمرك
هندوراس	رومانيا
هولندا	سري لانكا
الولايات المتحدة الأمريكية	سلوفاكيا
اليابان	السنغال
اليونان	السودان
	سيراليون

(١) للاطلاع على قائمة المشتركين، انظر الوثيقة TD/B/CN.4/GE.1/INF.2.



٢- وكانت الوكالة المتخصصة والمنظمة ذات الصلة التاليتان ممثلتين في الدورة:

منظمة العمل الدولية  
منظمة التجارة الدولية

٣- وكانت المنظمتان غير الحكوميتين التاليتان ممثلتين في الدورة:

#### الفئة الخاصة

الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ  
الرابطة الدولية للمدن والموانئ

٤- وحضرت، بناء على دعوة خاصة من الأمانة،

منظمة الموانئ البحرية الأوروبية  
رابطة إدارة موانئ شمال افريقيا  
رابطة إدارة موانئ غرب ووسط افريقيا

#### **الخبراء**

السيد أومو برونز، سلطة ميناء نيويورك ونيو جيرسي

السيد ميغل أنخل بيسكويرا، سلطة ميناء سانتاندير

السيد دانييل توما، سلطة ميناء روان

السيد جان دينيل، سلطة ميناء لو هافر

السيد بول شيرير، سلطة ميناء لو هافر

السيد ألان غوتيه، مؤسسة سوفرم، باريس

السيد مانويل غويرا، سلطة ميناء بالنسيا

السيد فرناندو فرناندس ميلي، مدير مؤسسة بورتيل

السيد برتراند فوسكيز، مجموعة هيسيناتيه، انتويرب

السيد جوت فيسر، منسق العمليات، المحطات الطرفية لصهاريج فان اومرين، روتردام

السيد برونو كاربنتييه، سلطة ميناء مرسيليا

السيد اينياسيو دوкарديناس، شركة باسيكو اسبانيا المساهمة

-----