

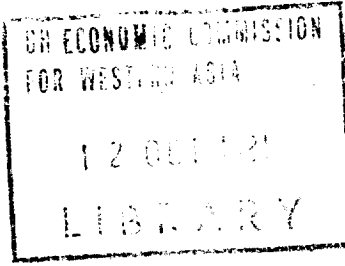


التوزيع : عام

E/ECWA/121/Add.1

٤ ايار/مايو ١٩٨١

الاصـل: بالانكليزية



الأمم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا

الدورة الثامنة

٣-٧ ايار/مايو ١٩٨١

صناعات ، الجمهورية العربية السورية

النسبة ٧ (ب) من جدول الاعمال الموعدت

الاجتماع المشترك بين الحكومات لتطوير نظام نقل متكامل

لغربي آسيا

التقرير النهائي عن الاجتماع المشترك بين

الحكومات المنبثق عن اللجنة لتطوير

نظام نقل متكامل لغربي آسيا



التوزيع : محدود

E/ECWA/TRANS.3

٣٠ تموز/ يوليو ١٩٨٠

الاصـل : بالانكليزية



الأمم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا  
الاجتماع المشترك بين الحكومات  
لتطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا

٣ - ٧ آذار/ مارس ١٩٨٠

بيروت ، لبنان

التقرير النهائي عن الاجتماع المشترك  
بين الحكومات المنبثق عن اللجنة  
لتطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا

جدول المحتويات

صفحة

١	أولا : تنظيم الاجتماع
٤	ثانيا : المحاضر الموجودة
١٥	ثالثا : التوصيات
٢٥	المرفقة - قائمة بأسماء المشتركين

## أولا - تنظيم الاجتماع

١ - عقد الاجتماع المشترك بين الحكومات المعنى بوضع نظام نقل متكامل لغربي آسيا في بيروت ، لبنان ، بين ٣ و ٧ آذار/مارس ١٩٨٠ .

### الحضور

- ٢ - حضر الاجتماع مندوبون عن الدول الاعضاء التالية : الاردن ، البحرين ، قطر ، لبنان ، مصر ومنظمة التحرير الفلسطينية واليمن الديمقراطية .
- ٣ - وشهد الاجتماع أيضا مراقبون عن المنظمات الاقليمية العربية التالية : الاتحاد العربي للناقلين البحريين ، ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، والاتحاد العام لفرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية .
- ٤ - وقد تمثل بمراقب أيضا الاتحاد الدولي للطرق وهي منظمة دولية غير حكومية .
- ٥ - وشهد الاجتماع أيضا مراقبون عن المعاهد والمؤسسات الآتية : مركز الدراسات والابحاث عن الشرق الاوسط المعاصر ، جمعية اصحاب السفن اللبنانيين ، معهد الاقتصاد في هولندا ، معهد النقل البحري في هولندا وإدارة ميناء امستردام .
- ٦ - وحضر الاجتماع كذلك مراقبون عن كل من اللجنة الاقتصادية لافريقيا ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى ، مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) ، برنامج الامم المتحدة الانمائي ، وصندوق الامم المتحدة للنشاط السكاني ، فضلا عن مراقب عن المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ( امكو ) وهي احدى وكالات الامم المتحدة المتخصصة .
- ٧ - يحتوى المرفق على قائمة بأسماء المشتركين .

### الكلمات الافتتاحية

٨ - افتتح الاجتماع السيد علي خنافر مدير عام النقل بوزارة الاشغال العامة والنقل ، وبعد أن رحب بالمندوبين باسم الحكومة اللبنانية ، وتمنى لهم اجتماعا ناجحا ، نبه المجتمعين الى الموقع الاستراتيجي الذي ظلت هذه المنطقة تحتله في مجال النقل والتجارة بين الشرق والغرب منذ أقدم العصور . وأشار بايجاز الى أن البلدان العربية ادركت ، في ضوء التوسع في الانشطة التجارية وتطوير التكنولوجيا الحديثة ، أهمية دور النقل في عملية التنمية ، وانها بدأت من ثم تولي النقل أهمية خاصة في سياق التخطيط القومي بما يتيح الفرصة لقيام مشاريع عدة لتنمية وتحديث سبل النقل المتنوعة . وختتم السيد علي خنافر كلمته متمنيا من جديد النجاح للاجتماع الذي من شأنه ان يسهم اسهاما فعالا في تطوير النقل البري والبحري بما يميز الشوايح التي تربط بين البلدان العربية المختلفة وبين بقية العالم . كما اعرب عن ثقته بأن يسهم الاجتماع في حل المشاكل التي تقع ضمن الاهتمام المشترك للبلدان المختلفة .

٩ - ثم تحدث السيد بسيم حنوش رئيس شعبة التخطيط الانمائي والقائم بالاعمال باللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ( الاكوا ) ووجه خطابه الى المندوبين باسم الامين التنفيذي للجنة ، ومعد أن رحب بهم ، أعرب عن امتنانه للحكومة اللبنانية على الاهتمام الذي ما فتئت توليه لأنشطة الاكوا . ثم أكد السيد حنوش على اهمية وجود شبكة نقل فعالة في إطار عملية التنمية . ومضى يقول ان البلدان أعضاء الاكوا قامت في السنوات العشر الأخيرة بإضفاء تحسينات ملموسة على شبكات النقل بها ولا سيما بعد سنة ١٩٧٣ عندما أدى الارتفاع الملحوظ في الواردات الى حدوث تكديس كثيف في الموانئ والمطارات وعند معاير الحدود البرية ، بكل ما أدى اليه ذلك من اهدار ومضاعب اقتصادية . ثم اضاف قوله ان هدف الاجتماع هو توفير فرصة لتبادل الافكار والخبرات والآراء فيما بين كبار الممثلين الحكوميين في مختلف ميادين النقل ، على ان يتم ذلك على اساس التقرير النهائي الوارد في ثلاثة مجلدات حول تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا وهو الذي يمثل ورقة عمل الاجتماع . ثم اختتم خطابه بالاعراب عن تمنياته في أن يسفر هذا الاجتماع عن اقرار مبادئ توجيهية يسترشد بها في التطوير المنتظر للنقل في المنطقة مع تأكيد ه بأن الاكوا تحدوها رغبة صادقة ، بوصفها هيئة اقليمية ، في أن تسهم ، مشاركة وتنسيقا ، فيما يضطلع به من اعمال في ميادين النقل المختلفة .

#### ١- انتخاب أعضاء المكتب

انتخب الاجتماع بالاجماع السيد علي غنافر ( لبنان ) رئيسا ، والسيد نبيل المصري ( الاردن ) نائبا للرئيس ، والسيد وهيب محفوظ ( اليمن الديمقراطية ) مقررا .

#### ١١- جدول الاعمال

أقر الاجتماع جدول الاعمال التالي :

- ١ - افتتاح الاجتماع
- ٢ - انتخاب أعضاء المكتب
- ٣ - اقرار جدول الاعمال
- ٤ - مناقشة التقرير ( المجلد الاول ) ، التوصيات

( أ ) ملاحظات عامة

( ب ) توصيات للتنفيذ في المدى القصير

١' ( التخطيط والتدريب ) العام ؛

٢' النقل البري ؛

٣ ' النقل بالسكك الحديدية ؛

٤ ' الموانئ

٥ ' النقل البحري

(ج) توصيات للتنفيذ في المدى الطويل

٥ - اعتماد التقرير

٦ - اختتام الاجتماع .

## ثانيا - المحاضر الموجزة

١٢- طرحت الامانة وثيقة العمل E/ECWA/TRANS.2/Rev.1/Summary بعنوان " نحو نظام متكامل للنقل - عرض " ( المجلد الاول من تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا ) وكذلك الاوراق الخلفية E/ECWA/TRANS.2/Rev.1 ( المجلد بين الثاني والثالث من تطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا ) . وأشارت الامانة الى ان الاجتماع يهدف الى أمرين هما :

- ( أ ) الحصول على ملاحظات وآراء حول توصيات واردة في ورقة العمل  
( ب ) الحصول على اقتراحات حول أنسب الطرق التي يمكن بها تنفيذ هذه التوصيات .

١٣- ركزت المناقشات على التوصيات ، التي ترد صيغة منقحة منها بوصفها القسم الثالث ، وذلك في ضوء التعليقات والاقتراحات التي ابداهها المندوبون .

### مناقشة التوصيات ( البند ٤ من جدول الاعمال )

### ملاحظات عامة ( البند ٤ ( أ ) من جدول الاعمال )

١٤- بعد أن أعرب ممثل الاونكتاد عن تمنيات الامين العام وتمنيات مدير شعبة النقل البحري في مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ( الاونكتاد ) بنجاح الاجتماع - أكد على أهمية الموضوع المذكور للنقاش في الاجتماع . وقال ان ورقة العمل ( التقرير ) تتسم بقدر بالغ من الشمول وانها تمثل بالتالي أساسا ممتازا يتم بمقتضاه اقرار وتنفيذ الخطة الرئيسية . ومضى يقول ان النقل قضية حيوية في ميدان التنمية ولا سيما في ضوء المفاوضات الجارية حول اقامة نظام اقتصادي دولي جديد . وأوضح ان الامر يتجه الى احداث تغيير هيكلية والى الاعتماد الجماعي على النفس على نحو ما أعلنه وزراء البلدان النامية لدى اجتماعهم في أروشا ، ومن هنا فهو يشعر بالارتياح ان يجد أن هذين الموضوعين مطروحين في سياق التقرير . وأكد أيضا انه لا بد للاجتماع ان يطرح على الحكومات توصيات واضحة حافزة على العمل بحيث يمكن استغراج السياسات العامة من بين ثناياها .

١٥- استلقت المندوب اللبناني الانتباه الى التشابه بين لبنان وسورية والاردن ، والى حد ما شطرى اليمن من حيث ان السلع الداخلة الى المنطقة من أوروبا لا بد من اجتيازها أراضي هذه البلدان حتى تصل الى اعماق المنطقة . وأوضح ان هذه البلدان كثيفة السكان وانها تعاني من ناتج محلي اجمالي منخفض نسبيًا وان . ٥ في المائة من السلع التي تنقل برا من الساحل الى الأراضي الداخلية انما تعبر أراضي هذه البلدان . ولما كانت هذه الدراسة موجهة نحو التكامل ، كما ان بلدان الداخل في المنطقة تتمتع بمعدل نمو أعلى بكثير من تلك التي تواجه البحر الابيض المتوسط ، يصبح من غير المقبول أن تنوء البلدان

التي تملك شبكة نقل أكثر كثافة وغلا أقل ، عبء نقل هذه السلع المقرر وصولها الى الداخل . وقال ان دراسات الجدوى ينبغي من ثم أن تكون شاملة بحيث تضم أكثر من بلد واحد ولا سيما فيما يتعلق بالسكك الحديدية . وأكد على ان التكامل ينبغي أن يكون فاعليا ولا يقتصر على الناحية الشكلية فحسب ، الامر الذي يتطلب في رأيه المشاركة في العائدات وفي التكاليف الناشئة عن تسيير الخطوط ، بمعنى أن تشارك البلدان المستفيدة من الشبكات بنسبة المنافع العائدة عليهما من استخدام تلك الشبكات سواء جاء ذلك على شكل رسوم مدفوعة أو قروض مقدمة أو بناء الطرق . واختتم بقوله ، وعلى هذا النحو يمكن أن يصبح التكامل فاعليا وليس شكليا فحسب .

١٦- أعرب مندوب اليمن الديمقراطية عن رأيه بألا يقتصر تقرير مشروع ما على الناحية النقدية أو الاقتصادية فقط ، ولكن يأتي هذا التقرير على أساس شامل يأخذ في الاعتبار العوامل البشرية والاجتماعية ، وحذر من أنه لو اقتصر الامر على استخدام القيم النقدية فان أقل البلدان نمواً لن تجد سبيلها الى التقدم . ومن هنا فقد اقترح استخدام وحدة حساب اجتماعية بدلا من وحدة حساب اقتصادية في هذا المضمار .

١٧- قدم المراقب عن مجلس الوحدة الاقتصادية العربية وصفا موجزا للاعمال التي يضطلع بها المجلس في ميدان النقل المتكامل ، وأعرب عن شكره للامانة التنفيذية للجنة الاقتصادية لغربي آسيا على عقد الاجتماع متمنيا أن يصل الاجتماع الى نتائج ايجابية .

١٨- بعد أن أعرب مراقب اللجنة الاقتصادية لافريقيا عن تمنيات الامين التنفيذي للجنة ، طرح أوجه التشابه بين مشاكل افريقيا ومشاكل غربي آسيا ، وقال ان بلدان اللجنة الاقتصادية لافريقيا قررت أن تحل مشاكلها عن طريق برنامج عمل لعقد النقل والمواصلات في افريقيا ، وانها تعالج تلك المشكلات من زاوية متكاملة . وأعرب عن سعادته بأن يرى الاكوا وقد سارت على نفس النهج ، ثم شدد على أن وجود نظام نقل كفء هو جزء لا يتجزأ من عملية التنمية . واستطرد قائلا ان التقرير المطروح يمثل خلفية ممتازة ترسم اطار المعالجة التقنية لأية سياسة رشيدة فضلا عن كونه برنامج عمل للمنطقة . وتحدث أخيرا عن امكانيات تحقيق التكامل بين نظامي النقل في افريقيا وغربي آسيا .

١٩- أما رئيس شعبة النقل في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى ، والذي كان قد شارك في اعداد الورقة الخلفية عند ما كان يعمل في السابق بشعبة النقل في الاكوا ، فقد أعطى ملخصا موجزا حول الظروف التي تم في ظلها التفكير في هذه الدراسة واعدادها . وأوضح ان التنمية تضي في المنطقة بخطى سريعة يصعب معها متابعة التطورات التي تحدث الا أن التقرير يظل ، في رأيه ، محتويا على الأسس التي يتم وفقها وضع الخطط في المستقبل . وقال ان الهدف الاساسي من التقرير هو تسليط الضوء على مكان المشكلات ، مع تبيين السبيل نحو سد الثغرات الموجودة . ثم شدد على الحاجة الى التنسيق على الصعيد الاقليمي فضلا عن التنسيق داخل حدود البلدان المعنية حيث يحدث أن تتطور واحدة من وسائل النقل بمعزل عن سائر الوسائل الاخرى .



٢٠- أعرب المراقب عن اللجنة الاقتصادية لافريقيا عن رغبته في ادراج توصية حول تدابير تسهيل النقل موضعا ان هذه النشاطات الثانوية ، اذا ما أُسيء تنفيذها ، فانها غالبا ما تعمل على اعاقا قيام نشاطات النقل بواجبها بصورة سليمة .

مناقشة توصيات التنفيذ على المدى القصير ( البند ٤ (ب) من جدول الاعمال )

توصيات عامة حول التخطيط والتدريب ( البند ٤ (ب) ' ١ ' من جدول الاعمال)

٢١- أشار المراقب عن الاتحاد العربي للناقلين البحريين الى الفقرة الاولى من التوصيات وأعرب عن رأيه في أن ليس ثمة حاجة الى ايجاد هيئة دائمة لتنسيق مسائل النقل في منطقة الاكوا مادامت هناك بالفعل هيئات قائمة من هذا القبيل على نحو تلك الهيئات الموجودة في نطاق الجامعة العربية . واقترح بدلا من ذلك تعزيز تلك الهيئات القائمة وتدعيمها .

٢٢- أُيد مندوب لبنان رأى المراقب عن الاتحاد العربي للناقلين البحريين حول تعزيز الهيئات القائمة التي قامت فعلا باجراء دراسات متقدمة على صعيد متكامل . ثم تساءل عن مدى أهمية اعطاء الجماعة الاقتصادية الاوروبية كمثل يمكن اتباعه في هذا الصدد مادامت ظروف بلدان الاكوا تختلف عن ظروف بلدان الجماعة الاقتصادية الاوروبية . وفيما يتعلق بوحدة تخطيط النقل المذكورة في الفقرة الثانية ، وافق المندوب على المبدأ القائل بضرورة وجود جهاز للتنسيق في كل بلد ، وان كان قد طلب ان تترك التوصية في هذا الشأن في صيغتها العامة دون تحديد ميكمل معين لهذا الجهاز .

٢٣- اقترح ممثل الاونكتاد اضافة التعاون بين الاكوا وبين الهيئات القائمة وبالممكن ، الى الفقرة الثانية باعتبار ان ذلك سيوفر الخلفية الضرورية لجهاز الدعم . وفيما يتعلق بالفقرة الثالثة ، طرحت البرنامج المشترك بين برنامج الامم المتحدة الانمائي ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية لتطوير التدريب في مجال النقل البحري وهو البرنامج الذي يضع دورات للمدربين والذي أنشئت من اجله ثلاثة مراكز اقليمية . واقترح التوصية باقامة رابع هذه المراكز في منطقة الاكوا حيث يحتاج الامر الى تدريب ما يقدر بحوالي ٦٠٠٠ مدير خلال السنوات الثلاث أو الاربعة القادمة وذلك باستثناء التدريب المتعلق بمنظمات الناقلين البحريين . ثم أشار الى الفقرة الرابعة المتعلقة بالاحصاءات ، وقال ان اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى وضعت نظاما موحدا لجمع البيانات عن احصاءات النقل البحري ، وهو نظام موضوع حاليا موضع التنفيذ ، واقترح أن تتعاون الاكوا مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى لبحث امكانية تهيئة أو ادخال نظام مماثل في المنطقة .

٢٤- قامت الامانة التنفيذية بتعريف دور الاكوا بوصفها هيئة تتولى أمور التنسيق والمشورة ، ولكنها أكدت على أن اللجنة تنقصها سلطة تنفيذ المشاريع . وشددت على أن

الامر متروك للحكومات ، وللمهيات المشتركة بين الحكومات في مجال وضع المشاريع موضع التنفيذ .

٢٥- لاحظ مندوب اللبنا ني انه يمكن التمييز بين التوصيات الموجهة الى الحكومات التي تعد مسؤولة عن تنفيذها ، وبين التوصيات التي تتسم بطابع عام أو طابع مشترك بين البلدان بحيث يصعب على أي بلد بمفرده أن ينفذه ، ومن ذلك مثلاً الخرائط أو المعاجم الإقليمية المقترحة في الفقرتين الخامسة والسادسة على التوالي . وقال ان السؤال المطروح في مثل هذه الحالات يتعلق بمسؤولية الجهة التي يتعين عليها تنفيذ مثل هذه التوصيات .

٢٦- ردت الامانة التنفيذية بأنها ترحب بمقترحات تتعلق بطريقة تنفيذ توصيات معينة وان هذا هو واحد من أهداف الاجتماع المشترك بين الحكومات . وأوضحت ان في الامكان طرح التوصيات على الحكومات سواء في الدورة العادية للجنة الاقتصادية لغربي آسيا أو في اجتماع خاص يهدف بحد توزيع تقرير الاجتماع الراهن على الحكومات .

٢٧- أشار مندوب اليمن الديمقراطية الى الدور الذي تقوم به الاكوا ، وحذر من ازدياد واجبة الجهود المبذولة ، ثم اقترح اقامة مركز تجميع للمعلومات .

٢٨- دعا مندوب قطر الى اتخاذ توصيات عملية يمكن للحكومات النظر في وضعها موضع التطبيق ، ونبه بشدة الى الحاجة الملحة لتوفير سبل التدريب في ميدان النقل ، واقترح على الاكوا أن تعقد حلقات دراسية ومافي حكمها من نشاطات لردم الهوة الموجودة في هذا الميدان . وأعرب عن رغبته في أن تقوم الاكوا بنشر المزيد من المعلومات الاعصائية ، على أن تتسم بطابع أكثر تحديدا ومنها المعلومات الناتجة عن المسوح . كما دعا الى اجراء دراسات ووضع خطط والقيام بمشاريع على الصعيد الاقليمي يكون من شأنها جميعا أن تقبل التنفيذ ومنها على سبيل المثال شبكة النقل المتكامل بالسكك الحديدية .

توصيات في مجال النقل البري والسكك الحديدية ( البند ٤ (ب) ٢ و ٣ من جدول الاعمال )

٢٩- أدلى مندوب اليمن الديمقراطية بملاحظة حول الوصلة الخربية الناقصة من عدن الى السوقاية حيث من المقترح انشاء مرفأ صغير يمثل حلقة وصل مناسبة مع افريقيا . وذكر عددا من اجزاء الطرق التي تربط بلدان عدة وأشار الى انه من المستصوب تشييدها . الا أنه اقترح ، نظرا للتكاليف الباهظة التي ينطوي عليها ما يتطلبه تنفيذ هذه الطرق من دراسات للجدوى ومن تقييم اقتصادي ، أن تحصل الاكوا على ائتمار البلدان من اعضائها بأن تنشئ صندوقا لتمويل هذه المشاريع وغيرها من المشاريع الاقليمية .

٣٠- استلقت المراقب عن مجلس الوحدة الاقتصادية العربية الانتباه الى انه بوسع البلدان العربية ان تلجأ الى الصناديق المختلفة ، اقليمية كانت أو عربية ، لتمويل مشاريع النقل . وفيما يتعلق بالوصلات الناقصة ، أشار المتكلم الى أهمية الوصلة الواقعة بين صلالة

وحدود عمان وبين حدود اليمن الديمقراطية . الا أنه ذكر ان هذا القسم وكذلك الوصلات التي تربط بين اليمن الديمقراطية والجمهورية العربية اليمنية قد خطط لتنفيذها في سنة الهدف وهي ١٩٨٥ وهذا ترتبط بلدان جنوبي شبه الجزيرة العربية مع المنطقة الشمالية من الاكوا عن طريق المملكة العربية السعودية . كما أكد على أهمية رفع مستوى الاجزاء التي لا ترقى الى الحد المطلوب موصيا بأن يولى اعتبارها لهذا الامر وكذلك لقضية الصيانة . وفيما يتعلق بالتوصية التاسعة ، أشار الى ماتم من اعتماد خطة لتوحيد علامات واشارات الطرق في البلدان العربية . وعن الفقرة (١١) التي أوصى فيها بأن يعهد الى مواطني تلك البلدان بتصويب أكبر من النقل البحري ، قال ان ثمة مجالاً لمزيد من المشتغلين في عمليات النقل في هذا المضمار . وأوضح ان هذا الامر كان موضوع دراسة لانشاء شركة عربية للنقل البري تحمل على شبكات الطرق البرية العربية برأس مال قدره ٣٧٠ مليون دولار . وقال ان هذه الشركة ستبدأ عملها بأسطول قوامه الف شاحنة .

٣١- فيما يتعلق بالفقرة ١١ ، أشار مندوب الاتحاد الدولي للطرق الى أعمال مؤتمر وزراء النقل الاوروبيين الذي أنشأ في سنة ١٩٧٦ لجنة لتدارس مشاكل النقل في البلدان العربية . وأوضح ان هذا المؤتمر أقر في كانون الاول / ديسمبر ١٩٧٧ التوصيات التي رفعتها اليه اللجنة ، وان بعض التوصيات تطلب ، فيما تطلب ، تنظيم الظروف التي يحمل في ظلها سائقو الشاحنات مع اعتماد اجراء موحد يجرى اتباعه في حالة وقوع الحوادث أو المخالفات . ثم طلب المندوب ادراج هذه التوصيات ضمن التقرير .

٣٢- اشار المندوب اللبناني الى التوصية العاشرة وطالب باحصاء عدد الشاحنات الثقيلة لايجاد النسبة بين معدلات النقل الثقيل وبين مجمل حركة النقل .

٣٣- اقترح مندوب اللجنة الاقتصادية لافريقيا شطر التوصية الثامنة الى جزئين بخبة التمييز بين التسهيل والتوحيد .

٣٤- اعاد المندوب الاردني طرح النقطة التي سبق وأثارها مندوب الاتحاد الدولي للطرق فيما يتعلق بفسح المجال أمام مقاولي النقل الاجانب وأوضح انه اذا كان بعض افراد هذه الفئة قد تعرضوا للخزامة فان ذلك يرجع الى انهم لم يكونوا ملتزمين بشروط الحمولة المسموح بها أو بخيرها من النظم السارية .

٣٥- ذكر مندوب الاتحاد الدولي للطرق انه كان قد فهم أن اللجنة المعنية بالمواصلات قد اتخذت مقرراً يقضي باعتماد قواعد للطرق مشابهة لتلك المعمول بها في أوروبا ، وقال ان هذا هو السبيل الوعيد للحفاظ على كفاءة النقل البري من أوروبا الى البلدان العربية بحيث تتنافس مع سبل النقل الاخرى . و اضاف قوله ان الامر قد يتطلب ايضاً تغيير القواعد والنظم بحيث يتسنى الحفاظ على كفاءة النقل البري .

٣٦- أشار ممثل الاونكتاد الى اقتراح مندوب اللجنة الاقتصادية لافريقيا بشطر الفقرة ٨ الى جزأين، وطلب في هذا الصدد ذكر اتفاقية النقل المتعدد الوسائط .

٣٧- قام مندوب لبنان ، بوصفه ممثلاً عن السكك الحديدية اللبنانية ، بتقديم وصف لشبكة الطرق الحديدية الفعلية وعرض لمشروع يستهدف تطويرها وتحديثها ولا سيما فيما يتعلق بالجزء الذي يحوى الخط الضيق الذي يربط بيروت مع دمشق والذي لا يبد وأن يستعاض عنه بخد من قياس معيارى حسب المقاييس الجديدة . وقال ان الكلفة الاجمالية لتطوير وتحديث الشبكة تقدر بمبلغ ١٢٠٠ مليون ليرة لبنانية ، وخلص الى القول بأن مديرية السكة الحديدية تبحث حالياً عن مصادر تمويل لاجراء دراسات الجدوى والتنفيذ المشروع .

٣٨- أشار مندوب الاردن الى التوصية ١٣ وأعرب عن اغتباطه بابلاغ الاجتماع ان دراسة الجدوى المتعلقة بسكة حديد الحجاز قد جرى منحها فعلاً لمؤسسة استشارية ألمانية وان العمل جارٍ فعلاً في هذه الدراسة .

٣٩- فيما يتعلق بالتوصية ١٢ أعرب ممثل الاونكتاد عن اختلافه مع فكرة المنافسة بين السكة الحديدية وبين الطرق البرية . واقترح تعديل الصياغة في هذا الخصوص . ثم طالب بايلاء اعتبار كاف لمسألة عربات السكة الحديدية منبها الى وجوب أن تكون هذه العربات متفقة مع الحاويات المحتملة من قبل المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس .

#### توصيات بشأن الموانئ والنقل البحري ( البند ٤ (ب) '٤' و '٥' من جدول الاعمال )

٤٠- أشار ممثل الاونكتاد الى الفقرة ٢٤ المتعلقة بالتدريب ، ثم أبلغ المجتمعين بأنه تم اجراء تدابير لتسهيلات التدريب في اطار المشروع المشترك بين برنامج الامم المتحدة الانمائي ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ( الاونكتاد ) . وأوضح ان التقرير الموحد عن هذا الموضوع يوشك ان يكون جاهزاً لتقديمه الى لجنة النقل البحرية التابعة للاونكتاد . وتسال ان بالامكان توفير هذا التقرير بين يدي الاكوا بما يوفر من ثم اجراء تدابير جديدة .

٤١- أشار ممثل الاتحاد العربي للناقلين البحريين الى مشروع السكة الحديدية الذي طرحه المندوب اللبناني ، وأوضح ان المشروع انما يشمل نطاقاً اقليمياً ولا يقتصر على النطاق الوطني . وفي ضوء معرفته بالمشاريع المقترحة في اطار الحوار العربي الاوروبي ، اقترح على المندوب اللبناني أن يشفع مشروعه هذا بقسم مكمل عن تطوير الموانئ اللبنانية بما ييسر تحقيق التوازن المطلوب بين طاقات الموانئ والطرق والسكك الحديدية ، الامر الذي من شأنه ان يوصل الى وجود شبكة نقل متكامل تزيد بدورها من طاقة النقل . و اضاف قوله ان المشروع يمكن من ثم أن يقدم الى مجموعة النقل البحرية ضمن الحوار العربي الاوروبي التي ستقوم بدورها بتقديمه الى لجنة المرافق الاساسية ضمن الحوار العربي الاوروبي ، التي ستشارك

في التمويل . وفيما يتعلق بالفقرة ١٤ حول هيئة موانئ الخليج ، استلقت المندوب الانتباه الى وجود اتحاد موانئ الخليج العربية في الدمام واتحاد الموانئ البحرية العربية ، واقترح ان تعدل الفقرة بحيث توصي بتعزيز ودعم الهيئات الموجودة بالفعل بدلا من خلق هيئات جديدة . وفي معرض الاشارة الى الفقرة ٢٥ المتعلقة بمجالس الناقلين البحريين قال ان هناك اتجاها في العالم العربي بعدم اضافة هيئات جديدة الى تلك القائمة بالفعل . وأوضح ان هناك جهدا يبذل للدمج بين مصالح متعهدي نقل البضائع والنقل البحري بعد ان ثبت ان المصالح المشتركة بينهما أكبر من أوجه التنافس . وقال ان ذلك يرمي الى حماية مصالح متعهد النقل ومتعهد النقل البحري على حد سواء . ثم قال في معرض التعقيب ان الفقرة ، بصورة عامة ، لا تعكس أهمية تطوير الاساطيل الوطنية وتوسيع طاقتها .

٤٢- أشار ممثل الاونكتاد الى الفقرة ١٨ حول تعرفات الموانئ وأعرب عن اتفاقه مع التوصية القائلة بتبسيط تعرفات الموانئ وجعلها تسري على السعر الاساسي الا انه نبه في الوقت نفسه الى ابقائها مرنة بحيث تتواءم مع ما يطرأ في المستقبل من تغيير في هياكل الشحنات . وقال انه لا يبد من الافادة من أي تعديل يدخل على التعرفة بغية تسهيل الاجراءات الادارية والجمركية المحمول بها في الموانئ . وفي معرض التعليق على القول بأنه تم الى حد ما التخاضي عن الرسوم الاضافية المفروضة عند حدوث تكديس في الموانئ ، أوضح ان هذه الرسوم انما تفرض حاليا بصورة جزافية بما يوضح في بعض الحالات ان الناقلين البحريين قد تحملوا رسوما زائدة . ثم نبه الى ضرورة ايلاء اهتمام الى الطريقة التي يتم بها فرض الرسوم الاضافية في الموانئ ، والى وجوب الاخذ بنظام أسلم في هذا المجال وأكثر انصافا .

٤٣- أعرب مندوب الاتحاد الدولي للطرق عن رأيه بوجوب اعتبار الموانئ وسائل للخدمة وليس لكونها مصدرا للدخل . وقال ان هذا ينبغي أن ينعكس في موضع ما من التقرير .

٤٤- أشار مندوب المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ( امكسو ) مسألة تسهيل المرور البحري الدولي وأكد على أن تنفيذ التدابير المتنوعة لهذا التسهيل على نحو مانصت عليه الاتفاقية التي عقدتها المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية لعام ١٩٦٠ حول تسهيل المرور البحري الدولي ، سوف يكون خطوة الى الامام على طريق التنسيق بين الاطراف المختلفة . وأوضح ان هذه العملية يمكن أن تتقدم بصورة ملموسة عن طريق بذل جهود مشتركة من قبل المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية مع لجنة اقتصادية اقليمية تابعة للامم المتحدة . وفيما يتعلق بالتعاون بين الاكوا والمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ، قال ان بالامكان تنظيم حلقات دراسية في هذا المجال . وأوضح ان اكثر السبل سرعة وفعالية والرامية لتعزيز المشاركة في نشاطات التسهيل التي تباشرها المنظمة ، أن تشارك الحكومات الاعضاء في اجتماعات لجنة التسهيل وهي اجتماعات مفتوحة لجميع اعضاء المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية

للملاحة البحرية ، وللحكومات التي دخلت أطرافاً في اتفاقية التسهيل . وأكد على عدم التقليل من جدوى تشكيل لجان للتسهيل على الصعيد الوطنية والاقليمية ، حيث يمكن أن تعمل اللجان الوطنية بوصفها محور ارتكاز يجرى عنده طرح وتنسيق آراء الجهات الادارية والسلطات الصناعية والبرمكية . . الخ . ونبه الى انه يشير اتفان تدابير التسهيل السليمة في المواني فان أى اجراءات يؤخذ بها في سبيل التطوير لن تفي كاملاً بالمآخذ المتوقعة منها . ثم اقترح من بعد وضع دراسة عن التنسيق المرفئي ونظم المواني في المنطقة بما من شأنه ان يتيح للسفن أن تدخل المواني وتضاد رها دون تأخير .

٤٥- اقترح وفد لبنان توصية تنص على ايجاد تسهيلات لاقامة اعوان لبناء واصلاح السفن كي تخدم السفن التي تصل أقصى حمولتها الى ١٥ ألف طن . وأعرب عن رأيه في أن التوصية المتعلقة بتطوير الاساطيل ستبقى ناقصة اذا لم يتم استكمالها بتوصية اخرى حول تسهيلات صيانة هذه الاساطيل . وأشار الى ان هناك بعضاً من بلدان الاكوا تدفع حالياً مبالغ كبيرة بالعجلات الصحية الى بلدان أجنبية لاغراض هذه الصيانة . وقال ان بلدان مثل لبنان يملك اسطولاً من ٢٠٠ سفينة يدفع ما يصل الى ٢٠ مليون دولار سنوياً في تكلفة الصيانة . وأشار الى أن تسهيلات الحوض الجاف للسفن الصغيرة لن تنطوى الا على استثمارات محدودة النطاق .

٤٦- اقترح مندوب الاتحاد العربي للناقلين البحريين اضافة فقرة عن تسهيلات الاعوان الجافة الى التوصية المتعلقة بتطوير الاساطيل . وأبلغ المندوبين بأن الاتحاد سوف يمدد بالمع بدراسة في التريب العاجل تدلر في امكانية اقامة اعوان جافة لسفن الشحن العامة التي تصل حمولتها القصوى الى ١٥ ألف طن ، في عدة مناطق من العالم العربي .

٤٧- اقترح ممثل الاونكتاد تسليط الضوء على مسألة تطوير اسطول النقل البحري التي لم تحتل سوى موضع ثانوى في التقرير . كما اقترح اعادة تنظيم وصياغة التوصيات المتعلقة بالنقل البحري بحيثية مزيد من التأكيد على مكانة النقل البحري في المنطقة والتصبير عن هذه المكانة بصورة افضل . وأكد أيضاً على ان مدونة قواعد السلوك المتعلقة باتحادات النقل البحري هي عنصر رئيسي في تطوير اساطيل الخلوول البحرية باعتبار ان الشحنات السلعية المنقولة عبر الخلوول المنتامة تمثل خمس الشحنات العالمية المنقولة بحراً . وفي معرض اشارته الى الفقرة ٢٠ ، قال انه لا يرى ضرورة لاجراء مزيد من الدراسات لأن شركات النقل البحري المعترف بها تدرك ماهية امكاناتها ومتطلباتها . وأشار الى القرار ١٠٦ الصادر عن الاونكتاد الغامض باجماع كل البلدان بما فيها بلدان المنطقة والذي يدعو الى المساعدة على تنفيذ مدونة قواعد السلوك ، ويحلل تجربة هذه المدونة . وأوضح ان بوسع البلدان الاعضاء في الاكوا أن تحوّل على هذه المساعدة اذا ما املتتها . الا أنه لا يحل ان بلدان المنطقة لم تحرز الا النذر اليسير من التقدم في مجال نقل الشحنات السلعية الضخمة

ومن هنا نبه الى ضرورة أن تهتم التوصيات بتوسع الاساطيل الضخمة التي تملكها البلدان النامية ، كما أشار الى القرار ١٢٠ الصادر عن الاونكتاد الخامس الذي أقرت فيه جميع البلدان النامية برنامج عمل حول كيفية توسيع اساطيل الشحن الضخمة العائدة لها . وأضاف القول انه لكي يتحقق المزيد من تطوير الاساطيل الوطنية لبلدان الاكوا ، فلا بد من الحيلولة دون التوسع في الاستثمار في عمليات التسجيل المفتوح . ومضى يقول ان الافتقار الى الأطر قانون بحرى وطني يحوق تطوير الاساطيل الوطنية ويحول دون الدخول في مشاريع مشتركة . ثم اقترح اضافة توصية حول وضع أطر لقوانين بحرية وطنية حيثما كانت الحاجة الى وجود هذه الأطر . وأشار الى الفقرة ٢٦ المتعلقة بمجالس الناقلين البحريين مؤكدا أهمية دور هذه المجالس في حماية مصالح الناقلين البحريين ومصالح البلدان في مجموعها . وقال ان انشاء مجالس للناقلين البحريين على الصعد الإقليمية ودون الإقليمية لا بد وأن يتماشى مع عناصر مدونة قواعد السلوك المتعلقة باتحادات النقل البحري . وأوضح ايضا أن من الصواب بمكان قيام الاتحاد العربي للناقلين البحريين بدوره بالجمع على صعيد حوار واحد بين الناقلين البحريين الوطنيين وأقرانهم من اصحاب السفن الوطنيين أيضا . ثم اردف بقوله انه ينبغي كذلك ذكر اتفاقية النقل متعدد الوسائط مع الاشارة الى الاعمال الجارية حاليا بشأن هذه الاتفاقية . كما أكد على أهمية وحدات الاستقصاء للنقل البحري ودورها في تحديد اسعار الشحن .

٤٨- ذكر المراقب عن المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ان المنظمة على استعداد دائم لأن تتعاون ولأن تبادر عند الطلب بارسال مستشارين في ميدان التشريع البحري واجراءات الامن لمساعدة البلدان النامية في هذا الميدان . وفيما يتعلق بالتدريب البحري ( الفقرة ٢٤ ) قال ان المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية قد لعبت دورا رئيسيا في انشاء الاكاديمية العربية للنقل البحري ، وأن المنظمة على استعداد للمساعدة بكل ما في وسعها في تقدير هذه التسهيلات . واستدرك قائلا ان المنظمة ليست في وضع يتيح لها تمويل هذه النشاطات . وعلى هذا فأيا كانت المساعدة المطلوبة من هذه المنظمة ، فانها ينبغي أن تطلب على أساس مشورة أو خبرة استشارية بلا مقابل .

٤٩- تكلم ممثل برنامج الامم المتحدة الانمائي بالكويت فاستلقت الانتباه الى العلاقة بين الفقرة ٢٣ حول الملاحة وبين خطة عمل الكويت لتنمية وحماية الخليج التي تعالج مسائل تخفيف التلوث في المنطقة . وأوصى باحاطة الاجتماع علما بهذا الضرب من النشاط الذي يوشك أن يبدأ .

توصيات للتنفيذ في المدى الدلوي ( البند ٤ (ج) من جدول الاعمال )

٥٠- طلب مندوب الاردن ادراج توصية تقوم الاكوا بمقتضاها باعداد خطة رئيسية لكل بلد .

٥١- عرض مندوب اليمن الديمقراطية تجربة بلده حيث وضعت خطة لشبكة طرق كيما توضع قيد التنفيذ سنة ٢٠٠٠ . الا أنه أوضح ان المشكلة تكمن في تمويل الدراسات التفصيلية ، سواء كانت دراسات هندسية أو دراسات جدوى ، وهذا يشير مشكلة التنفيذ ، ان أن أي صندوق اقليمي سيرفض تمويل مشروع ما في غياب الدراسات الاولية الممهدة له . وقال انه فيما يتعلق بهيئة التنمية الدولية ، فانها لاتراعي الجوانب الاجتماعية لأي مشروع ولكنها تراعي فقط الجدوى الاقتصادية للمشروع . ثم أكد من جديد اهمية استخدام معايير غير نقدية لدى النظر في تنفيذ المشاريع .

٥٢- أعرب المراقب عن معهد الاقتصاد في هولندا عن ترحيبه بفكرة الخطة الرئيسية الوطنية ولكنه حذر من الصعوبات التي قد تنشأ من اجتياز تجارة عابرة ككثيفة حدود عدد من البلدان ، الامر الذي يلزم وان يساير الوضع في بلدان اخرى ، ومن ثم يلزم النظر الى هذه المشكلة ضمن الارأوسع . وقال ان تجميع الخطة الرئيسية الوطنية المنفردة على مستوى واحد لن يفضي الى معالجة اقليمية واحدة فعالة ، ومن هنا ينبغي معالجة المشكلة من كلا الجانبين على اساس وجود خطة رئيسية للمنطقة مع توافر خطة رئيسية لكل بلد في الوقت نفسه .

٥٣- لاحظ مندوب الاردن أن البلد ان التي تقوم بوضع خطة رئيسية وطنية سوف تضع في اعتبارها ، على اية حال ، العوامل المحلية والاقليمية بما في ذلك تجارة البلدان المجاورة . وأوصى بوضع خطة رئيسية اقليمية تأخذ في اعتبارها جميع وسائل النقل في وقت واحد بحيث لا تقتصر على معالجة التطور المستقل لكل من هذه الوسائط على حدة . وأردف قوله انه ينبغي تطوير الوسائط المختلفة وفقاً لدراسة الجدوى الاقتصادية المنفذة لهذا الغرض .

٥٤- أعرب مندوب قطر عن رأيه بأن على بلدان الاكوا أن تركز على وضع خطة رئيسية اقليمية مع ايلاء الاهتمام المناسب لصيانة الطرق . وأشار الى ملاحظة الخبير الاستشاري الممثل لمعهد الاقتصاد في هولندا حول التناقض بين الخطة الرئيسية الوطنية والاقليمية مقترحاً باسم الوفد القطري أن بإمكان أي بلد يعكف على وضع خطة رئيسية ، أن يقدم اطارات العمل في هذه الخطة أو الخطة نفسها ، الواحدى الهيئات الاقليمية مثل الاكوا بضية ضمان اقصى درجة من التنسيق وحيث يتلافى حدوث تناقضات حادة بين خطة هذا البلد وبين الخطة الرئيسية الاقليمية .

٥٥- أثار ممثل الاونكتاد مسألة متعلقة بتوقيت الخطة الوطنية والخطة الاقليمية مستفهما عن السابق بينهما في الترتيب ، ثم اعرب عن رأيه في أن وضع الخطة الرئيسية الاقليمية لايسد وأن يأخذ في الاعتبار الخطة الوطنية وانه يمكن ، بدوره ، ان ينقسم الى خطط رئيسية منفردة بحيث يتسنى لكل بلد أن تكون له خطته الرئيسية الخاصة به ، في حين يأتي ذلك نتيجة عمل متناسق .



وأكد ممثل الاونكتاد على الحاجة الى ارجاء النقاط التالية المتعلقة بالنقل البحري ضمن التوصيات طويلة المدى :

(أ) ان تعمل بلدان منطقة الاكوا على زيادة مشاركتها في النقل البحري العالمي خلال العقد الانمائي الثالث وأن تتماشى مع الهدف الذي تضعه البلدان النامية لهذه المشاركة . ولا بد في هذا السياق من التعرف على الحواجز التي تحول دون المشاركة في نقل الشحنات التجارية الضخمة مع اتخاذ التدابير الضرورية لازالة هذه الحواجز ؛

(ب) أن تعمل سياسة الاستثمار في بلدان الاكوا على تأمين ارتباط قوى بين الاستثمار في مجال الموانئ خلال هذا العقد وبين معدل النمو في التجارة الاقليمية والدولية مع اخذ التغييرات التكنولوجية في الاعتبار ؛

(ج) لا بد من اخضاع التأمين البحري والنقل المحيطي على نحو ما هو متبع بشأنهما في المنطقة ، للفحص والتقييم بخصية تقرير المدى الذي يمكن معه زيادة المنافع التي تجنيها المنطقة من هذين النمطين من أنماط النشاط خلال العقد .

٥٦- قدم مندوب الاردن شكره لالامانة التنفيذية للاكوا على جهودها في اعداد الدراسة المتعلقة بتطوير نظام نقل متكامل لغربي آسيا ، وأضاف ان الدراسة تحتاج الى تحديث في المستقبل وانه لا بد من أن تتولى الاكوا وضع خطة رئيسية فعالة وليس فقط دراسة تحضيرية ( نحو خطة نقل متكامل ) على نحو ما جرى اعدادها لهذا الاجتماع .

٥٧- بينت الالامانة التنفيذية من جديد انها صادفت عقبات كثيرة وانها لم يتح لها سوى موارد جد محدودة لاعداد الدراسة الفعلية ، وأعربت عن أملها في امكان اجراء دراسة أكثر اكتمالا في المستقبل .

#### اقرار جدول الاعمال ( البند ٥ من جدول الاعمال )

٥٨- اقر الاجتماع بالاجماع مشروع التقرير يوم الجمعة ٧ آذار/مارس ١٩٨٠ .

#### اختتام الاجتماع ( البند ٦ من جدول الاعمال )

٥٩- ألقى محالي بطرس حرب وزير الاشغال العامة والنقل كلمة في الجلسة الختامية للاجتماع . وبعد أن أعرب عن اعتذاره لعدم تمكنه من حضور الجلسة الافتتاحية ، أكد السيد حرب على اهمية تخطيط النقل المتكامل ، وعلى دور الاكوا في تعزيز المشاريع الاقليمية التي تأخذ في اعتبارها مصلحة كل بلد عضو . وأضاف قوله ان هناك منظمات كثيرة اخرى في المنطقة المعنية بتطوير وسائل النقل المتنوعة وانها تهدف جميعها الى تنمية المنطقة ومساعدة بلدانها المختلفة على تنفيذ مشاريعها ضمن اطار متكامل . واختتم الوزير كلمته بأن طلب الى الاكوا تعميم توصيات الاجتماع على جميع البلدان والمنظمات المعنية مع متابعة امكانية التنفيذ .

٦٠- بعد الكلمات الختامية التي ألقاها كل من محالي وزير الاشغال العامة والنقل ، ومندوب من المندوبين والمراقبين ، وممثلي الالامانة التنفيذية للاكوا ، أعلن الرئيس اختتام الاجتماع .

### ثالثا - التوصيات

#### ٤- التوصيات (١)

١/٤- تقع التوصيات الواردة ادناه ضمن فئتين، الفئة الاولى تشمل التوصيات التي يمكن تنفيذها في المستقبل الماحل خلال فترة من ثلاث الى خمس سنوات، في حالة اقرارها من قبل البلدان المعنية. وعندما يمكن التوصل الى اتفاقات ثنائية، وذلك في حالة التدابير التي تتعلق ببلد أو اثنين. أما المجموعة الاخرى من التوصيات فتتعلق في معظمها باجراء مزيد من الدراسات، واذ كانت مجالات المشاكل قد تم التعرف عليها في سياق الدراسة الراهنة، الا ان الامر لا يزال يتدرب مزيدا من تحليل البيانات مع مزيد من التدبر قبل التوصل الى مؤشرات تتعلق بأوجه العلاج الملائمة. ولا بد، لدى صياغة التوصيات، من ادراك ان مشاكل النقل في المنطقة انما ينظر اليها من "مسافة متباعدة" بل وطي اساس معلومات بالاضافة لوضع يشوبها النقص وتجاوزها الزمن. واذ كان هذا لا ينال من سلامة التوصيات الواردة في هذا التقرير، الا ان الحاجة لا تزال تدعو بالحاج الى التعرف على ردود فعل كل من البلدان المعنية فضلا عن الحاجة الى مزيد من توجيهها وذلك فيما يتعلق بما تعده هذه البلدان بمثابة مشاكلها الرئيسية في ميدان النقل.

#### ٢/٤- توصيات للتنفيذ في المدى القصير

##### ١/٢/٤- توصيات

١- هناك نقص واضح في التنسيق، والتخاطب بين بلدان الاكوا، وهو وضع من شأنه ان يفضي بسهولة الى توزيع خاطئ للموارد المالية، والى اعاققة التنمية السليمة في قطاع النقل. ولقد اظهرت التجربة في مناطق اخرى ان التنسيق انما يتحقق من خلال وجود تنظيم مؤسسي يعالج هذه القضية. ويوصى بأن تتولى هذه المهام الهيئات الموجودة ضمن الجامعة العربية ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية وغيرها من المنظمات والاتحادات العربية ذات الصلة على ان يتم تعزيزها وتدعيمها. ويلزم في هذا الخصوص تأمين التعاون بين الاكوا وبين هذه الهيئات. واولى المهام المدروسة في هذا الصدد هي القيام بتسهيل خطط تنمية المرافق الاساسية والتدابير والتغييرات المتخذة على صعيد سياسات النقل للبلدان المختلفة، لدى الهيئات التنسيقية ومن ثم تخاطبها البلدان الاعضاء في منطقة الاكوا.

٢- ان تاور المنطقة تاورا سريعا يجعل من التخاطب المسبق امرا لا بد منه. وينبغي ان يكون تخاطبا مختلف الوسائط ( الطرقات البرية وسكك الحديد والنقل البحري والموانئ والانايب، والبايران ان امكن ) متكافلا، وذلك لتلافي ازدياد ووج المرافق ولتزامن خطط الوسائط وازدياد الانسجام بينها. وهذا يقتضي التخاطب المتكامل في بلدان المنطقة. واذ لم يكن الامر كذلك في البلدان

فراى ، فمن المستحسن انشاء وحدة تعديلات للنقل عليها معالجة ( أو تنسيق ) التخطيط لجميع الوسائل . وينبغي لهذه الوحدة ، لكي تكون فعالة ، ان تقوم في نطاق وزارة مناسبة . وينبغي توجيه شؤون التنسيق بين بلدان غربي آسيا عبر وحدة تعديلات النقل هذه .

٣- ان نمو قطاع النقل والتأورات الحديثة في مجال التكنولوجيا تستدعي برامج تدريب لرفع الفعالية في تسلم السلع وتخزينها ونقلها ولتقليل الاعتماد على المخترين من الموظفين والعمال ولاسيما في مجال الادارة الوسطى والعلوية . ويوصى بأن تستقضي اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا امكانيات الافادة من المشروع المشترك بين برنامج الامم المتحدة للتنمية ومؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية لتأوير التدريب في مجال النقل البحري ، للحمل به في منطقة غربي آسيا .

٤- ان النواقص في مصادر البيانات الاحصائية تولد صعوبات جمة في تقويم وتخطيط انظمة النقل ويوصى بتحسين جمع البيانات . وينبغي ان تقدم المعلومات والبيانات موحدة في شكلها ، تخلي المجالات ذات العلاقة على مقاييس موحدة قدر المستطاع . وفي سبيل ذلك ، يوصى بأن تستعين الاكوا بغبرة باقي مؤسسات الامم المتحدة ، كاللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى ، بحيث تم تدوير الحمل على نظام مؤيد لاصنافيات النقل البحري .

٥- تتأثر عمليات النقل بين الاقاليم سلبا بضياب الاجراءات التسهيلية العائدة لمستلزمات التوثيق والضمان وللمبارك والاجراءات البهيرة والامن في المرافى وعلى الدارق الداخلية ومصاهر الحدود . ولذا ، ينبغي التركيز على اوجه تسهيل النقل بالنسبة لجميع الوسائل القائمة لتصير كلها جزءا لا يتجزأ من مشاريع النقل الاقليمية كافة . وينبغي ان تدرس اتفاقية المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية ( امكو ) حول تسهيل النقل البحري الدولي . وعلى البلدان الاعضاء في اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا ان تتابع عن كثب التأورات فيما يتصل بالاتفاقية المقترحة للامم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل .

٦- من المستحسن في سبيل النهوض بالسياحة في المنطقة ان تحد جميع بلدانها جغرافيا ونشرات اطلام سياحية مماثلة لما يحدده غيرها من بلدان العالم . ويوصى ايضا باعداد خريطة للمنطقة بحتياس ٣٠٠٠٠٠ وخرطة بمقياس ١:١٠٠٠٠٠٠ . ويمكن للاكوا ان تضطلع بهذه المهام ، في حين قد يتم دعم الاعداد النهائي للجغرافيا من قبل المؤسسات الخاصة ، كما حصل للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى بالنسبة الى الدارق الآسيوية الدولية والى الدليل المحلي لسائقي الاليات ، في "خريطة الدارق الآسيوية الدولية" .

٧- في سبيل الحصول على كتابة موحدة للاسماء ، يوصى باعداد معجم يبين كيفية كتابة اسماء المدن والمرافى والاقسام الادارية والمقاطعات والوحدات الجغرافية والادارية على ما هو شائع في كل بلد من بلدان المنطقة ، بل في العالم العربي اجمع ، تفصيلا . وينبغي تحرير هذا المعجم باللغات العربية والانكليزية والفرنسية على ان يعم على جميع البلدان للموافقة عليه واستعماله . ويمكن ان يكون اعداد هذا المعجم مشروحا مشتركا للاكوا وجامعة الدول العربية ( أو احدى هيئاتها المختصة ) .

٤/٢/٢- النقل البري

٨- اشارت الدراسة الى ازدياد في اجزاء من الطرق، والى وجود اجزاء دون المستوى الفني، والى "افتقاد" حلقات وصل" وذلك على شبكة الطرق البرية والحديدية. فيوصى، - حيث لم يتم بعد- باتخاذ التدابير المناسبة وباجراء دراسات الجدوى الاجتماعية-الاقتصادية والفنية. وينبغي ان تولى فعالية صيانة الطرق اهتماما خاصا.

٩- ان الاجراءات عند محابر الحدود مرهقة، على وجه العموم، تستهلك وقتا طويلا. وفي هذا ما يبيى الى حركة النقل الدولي، ولذا فهو ضروري لجميع بلدان المنطقة. ومن المقترح اتباع اجراءات السير على الطرق الدولية، في اى حال، لتجارة الترانزيت (المبور).

١٠- وفيما يتصل برسوم الطرق التي تستوفى من المركبات الاجنبية يوصى بالخفاء الرسوم المفروضة على اساس قيمة الشحن "سيف" (الثمن والتأمين واجر الشحن متضمنة في السعر المحدد) وان امكن فيرها من الرسوم والتكاليف التي لا تستند الى السعر الفعلي الذي يمكن اعطاؤه للمركبة الاجنبية. ويقتضى ان يصار الى وضع نظام موحد كأساس لهذه الرسوم. ويفضل ان يعتمد هذا النظام كأساس وزن المركبة (أو أى مقياس مشابه) والمسافة التي تجتازها في البلد. ومن المستحسن ايضا ان تابق ويوفق بين نظام السير الدولية بالنسبة لعائلة المركبة وللضمان ضد الخير ولداول الضرائب وعرضها وحمولتها الفعلية.

١١- يوصى الاخذ بنظام موحد لتبليان انواع الطرق. وقد يكون من المستحسن ايضا وضع بعض المستويات لتصميم وطول الطرق الدولية (تبعاً لحجم السير) بالنسبة لوزن الشحنات الجائز نقلها على الطرق، والجسور الخ... ولحرض التيارات وارتفاعها وللسرعة المسموح بها لسيارات الركاب والمركبات الثقيلة ولا فعلية المرور الخ... ومن الهام ايضا ان يحمل باتفاقية فينيا الخاصة بحلالمات واشارات الطرق، على الطرق الدولية، على الاقل. ان توزع محطات التوقود والاستراحات وورش التصليح الخ... على مسافات منتظمة يبسر النقل (الدولي) وقد يوفر مصادر دخل لسكان المنطقة.

١٢- وينبغي كذلك ما قيل في الفترة، اعلاه على البيانات الاحصائية للطرق. ويوصى بأن تجري مسح منتظمة لحركة السير. وينبغي ان تجري تعدادات فصلية (متوسط حركة السير اليومية) مع تفصيل مناسب يبين عدد كل من المركبات الخفيفة والثقيلة، كما ينبغي اجراء عطيات مسح لمسار الطريق من اولها حتى نهايتها وعند النقاط الحيوية منها. ولما كانت هذه البيانات الاحصائية عرضة للممازنة، كان من الهام ان تنشر البلدان الاضفاء احصائيات الطرق على نماذج ومقاييس موحدة.

١٣- ان شطرا متعاطما من النقل الدولي البري من المنطقة واليها يقوم به سائقون اجانب. ان ثمة، مع نمو التجارة، امكانيات تتيح لانباء المنطقة ان يساهموا مساهمة اكبر في عطيات النقل البري. وقد يكون هذا التحول في بعض البلدان بحاجة الى دعم السلطات، كتمويلها للتجهيزات مثلا. وينبغي للسلطات الرسمية ايضا ان تشجع صناعة الشحن، تسهيلا لفعالية النقل بالحاويات. وينبغي ان يولى الاهتمام لانشاء معدات خاصة بالنقل بالحاويات (مستودعات داخلية) في مواقع مناسبة من البلد.

٤/٢/٣- نقل السكك الحديدية

٤-١- يحتمل انه كان ثمة نزاعات بين شركات سكك الحديد الوطنية في مختلف بلدان المنطقة . يؤكد هذا اهمية وضوح الترتيبات الخاصة بقضايا التصويص ورسوم الترانزيت الخ . . . وقد اشير الى ان سكك الحديد واسطة اقتصادية للنقل البري على مسافات طويلة ( تزيد عن ٢٠٠ كيلومتر تقريبا ) . ان في الوسع، عبر التعاون الدولي ، زيادة مسافات النقل لكل من السكك الحديدية الوطنية، وتمعنية، وفورات في كلفة النقل البري . وشرط ذلك، بطبيعة الحال ، ان تتفق البلدان فرادى فيما بينهما ، مع تفضيل الاتفاقيات متعددة الاطراف على الاتفاقيات الثنائية . ومن المستحسن ان تتخذ التدابير بما يتمشى والتدابير القائمة بين البلدان الاخرى وذلك لتيسير التعاون مستهدلا مع السكك الحديدية التي تحمل خارج المناعة ، فان شبكة الخطوط الحديدية الاوروبية مثلا لا يمكن ان تفيد منها الا البلدان التي وقعت الاتفاقيات المحمول بها في اوروبا .

٥-١- باستثناء اوجه البنية الاساسية ، ينبغي ان يوضع في الاعتبار تكوين عربات وتجهيزات (السكك، الحديدية ) مع مراعاة نقل وحدات العمل ، بما في ذلك الحاويات وفقا للمواصفات الدولية .

٦-١- ان اعادة بناء خط العجاز الذي قد يوفر اتصالا مأمونا بين المملكة العربية السعودية والمملكة الاردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية ، كما يحقق اتصالا بموانىء المتوسط واوربا ، هذا المشروع لا يزال قيد الدرس منذ زهاء الحقتين ، ويبدو انه آن اوان التنفيذ . وتحقيقا لهذا الغرض، ينبغي ان تحل قضية التمويل بأسرع ما يستداع على الصعيد الاقليمي . ان كثافة السير على خط الرياض - الدمام قد تستدعي وجود خط حديدى مزدوج ، او انشاء خط ثان .

٤/٢/٤- الموانىء

١٧- طاقة موانىء الخليج

اشارت الفصول السابقة الى ان راکنا المتزايد ، بالنظر الى الموانىء بالذات أو الى دراسات عديدة العهد ، ان الموانىء لو استمر التوسع في طاقة ما كما ما هو ينتظر ، فان طاقتها تصبح قوة حاجتها في بعض بلدان الخليج ، بحلول سنة ١٩٨٢ . واذا كان ذلك لا بد منه ، فينبغي النظر بجدى في استحداث بديلة أو مؤقتة ممكنة لهذه المرافق . ان الحاجة تدعو الى التنسيق في سياسات الموانىء ولا سيما في منطقة الخليج . يوصى بأن تعزز وتنشط المؤسسات الاقليمية ودون الاقليمية القائمة ، كاتحاد موانىء الخليج واتحاد الموانىء العربية والاتحاد العربي للنقل البحرى .

١٨- مرافق الموانىء على البحر المتوسط

يوصى بأن تولى امكانية زيادة احجام حركة النقل بواسطة سفن الشحن والتفريغ الافتي ( رو-رو) المزيد من الاعتبار، وذلك لاغراض النقل المحلية وغيرها في المستقبل . فان الدلائل تشير الى ان وكلاء الشحن والعاملين في مجال الشحن البرى والبحرى يفضلون عامة الطريق من جنوب اوروبا أو جنوبها الشرقى بحرا ، الى شرقى البحر المتوسط، نظرا للاجراءات المعقدة القائمة عند محابر الحدود الدولية على الطريق البرية .

## ١٩- مراكز إعادة النقل لوحدات الشحن في نطاق البحر الاحمر والخليج

قد يكون الموقع الجغرافي لبعض الموانئ\* في منطقة ما فرعية يؤهلها لان تكون مراكز لاعادة النقل لموانئ\* اخرى على افتراض توفر البنية الاساسية البرية بكاملها. وتعتبر جودة ونظافة مسن امثلة لذلك. ولذا يوصى بأن يباشر باعداد دراسات لتحديد صلاحية هذه الموانئ\* بهذا الصدد، ولاسيما بالنسبة الى الوصلات العالية والمقابلة للطرق البرية والمخطوط الحديدية. وبالنظر الى تزايد حجم النقل بالحاويات الى هذه المناطق، فقد يكون من المفيد ايضا تقويم حركة النقل المقابلة التي قد توجه الى المنطقتين الفرعيتين ككلاهما. وفي حين ينبغي ألا يكون ثمة نية لكبح جماح المناصعة، يجب الاحتراز لتحاشي ازدواج المرافق ازدواجا مكلفا، فيه هدر.

## ٢٠- برامج التدريب على ادارة الموانئ\*

ثمة ضرورة ملحة للشروع في اعطاء دروس في المؤسسات والمراكز المناسبة في المناصعة او في المناطق الفرعية، للتدريب على مستويات الادارة الوسطى والدنيا ولتحسين هذه المستويات. وينبغي التعداد لندوات وحلقات دراسية لسد الاحتياجات الراهنة، توجه لما فيه منفعة الحاجات الوانئية ودون الاقليمية والاقليمية. وينبغي ايضا ان يوضع في الاعتبار التدريب اثناء الحمل وعقدور الدروس في مراكز تقع خارج المنطقة، كما ينبغي الافادة من برامج التدريب على ادارة الموانئ\* ومرافقها المتابعة عالميا في منظمات ومؤسسات الامم المتحدة المعنية.

## ٢١- تعريفات الموانئ\*

مع الاقرار بأن تعريفات موانئ\* المناصعة هي الآن قيد المراجعة، على الحكومات ان تشمل على تنفيذ الحوائق القانونية في سبيل تعديتها الى حدّها الادنى. وعلى المسؤولين من مع وتصنيف المعلومات حول التعريفات ان يندأروا بعين الجّد الى ضرورة تبسيطها ووضعها على أساس كلفة الخدمات المقدّمة بالاضافة الى التعديلات النهائية المقررة. على ان نظام التعريفات ينبغي ان يبقى على ما يكفي من مرونة للتكيف بما يلائم التغييرات المقابلة في بنية البضائع المحملة. وينبغي الافادة من اي تعديل في التعريفات لتبسيط الاجراءات الادارية والجمركية في الموانئ\*.

## ٤/٢/٥- تدوير النقل البحري

## ٢٢- تكوين اساطيل وطنية

ان لبلدان غربي آسيا كمجموعة نسبة ضخمة من اساطول النقل البحري العالمي. وقد كانت هذه البلدان لا تملك سنة ١٩٧٩ الى ١٥٥ في المائة من اجمالي الحمولة. وتكوين اساطول وطني مشروع رئيسي حتى في البلدان التي تتوفر لديها الموارد المالية. ويمكن القيام بدراسات انتقائية للبلد الذي يرفض في انشاء أو تعزيز هذه الاساطيل، وقد يكون من المفيد ايضا اجراء دراسات طامة لتحديد افضل انواع السفن بالنسبة لسلاح بحريها. وما دام تكوين هذا الاساطول يقتضي خروج الاموال من البلد، كانت شروط الحصول على السفن، جديدة أم مستحقة، ذات اهمية خاصة. ولم تحرز

بلدان الاكوا الا تقدا ضعيفا في مجال نقل البضائع السائبة على متن سفن تابعة لاساطيلها .  
وباستدانة هذه البلدان ان تزيد من مساهمتها في نقل البضائع السائبة بما يتفق مع القرار ١٢٠  
للدورة الخامسة لمؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية .

### ٢٣ - مدونة الامم المتحدة لتواعد سلوك اتحادات النقل البحري

يتوقف سرعان مفعول مدونة الامم المتحدة لتواعد سلوك اتحادات النقل البحري على  
شرايين ، ما زال احدنا - وهو يرجع الى نصيب الحد الأدنى للبلدان التي ابرمتها من حمولة البواخر  
في العالم - بحاجة الى التحقيق . وتبقى المواثيق بيال الابرام متفاوتة في نطاق مجموعة بلدان  
منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي . على ان البلدان الأوروبية ، في نطاق الاتحاد  
الاقتصادي الأوروبي ، قد توصلت الى اتفاق الآراء ، مما يرجح معه ان المدونة سيحصل بها عمّا قريب .  
اما بلدان فريقي آسيا ، فاساؤها صغير ولا يعمل ، بالقياس الى احجام الشحنات المنقولة بحرا ،  
ان تفي بالمعايير التي تلتزمي حمل . ٤ في المائة من بضائع باواخر الغاطوط الوطنية قبل عدة سنين .  
وبموجب القرار رقم ١٠٦ لمؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ( الانكناد ) في دورته الخامسة ،  
يجوز للدول الاعضاء في اللجنة الاقتصادية لفرقي آسيا ان تدالب من الانكناد الارشاد والمساعدة على  
الاخذ بالمدونة .

### ٢٤ - الادار القانوني البحري

ينبغي للبلدان الاعضاء في الاكوا ان تعطي الاولوية لتطوير الاطار القانوني الوطني  
البحري ، وتنشأ العوائق في سبيل تداور النقل البحري حيثما غاب هذا الاطار القانوني .

### ٢٥ - مجالس الشاحنين

ينبغي انشاء مجالس الشاحنين او تعزيرها على الاصعدة الوطنية وشبه الاقليمية  
والاقليمية ، وذلك لتوفير جهاز فعال للتشاور مع اتحادات النقل البحري واصحاب السفن تمشيا مع احكام  
مدونة قواعد سلوك اتحادات النقل البحري .

ولمندات مثل الاتحاد الصربي للنقل البحري ان تساهم في التوفيق بين سياسات مالكي  
السفن المحليين وسياسات الشاحنين المحليين ، وان تقوم بما تضطلع به مجالس الشاحنين عادة من  
مهام .

### ٢٦ - النقل البحري الساحلي - ١

يوصى بأن يوضع في الاعتبار اجراء دراسة شاملة حول النقل البحري الساحلي في  
المنطقة من قبل اللجنة الاقتصادية لفرقي آسيا وسعيا وراء الحصول على نظرة عامة الى عمليات الملاحة .  
وتقوم الدراسة ، حيث امكن ذلك ، بتحديد المجالات التي تستدعي فيها الاكوا أو غيرها من المؤسسات

الدولية لتقديم المساعدة ، والمجالات التي قد تقتضي التخطيط المتكامل ، والبيادين التي يمكن التبسيط فيها . وسيكون من الضروري وضع بيان مفصل بجميع وحدات الاسطول ووصفها يوصي بالأرائة التي يمكن بها الاستحاضة عن المراكب الصغيرة " الضو " بأنواع اخرى من السفن قد تكون مناسبة ، بما فيه القاطرات/المراكب الكبيرة وسفن الشحن والتفريغ الأفقي ( رو - رو ) .

### ٢٧- النقل الساحلي -٢

ينبغي ان يوضع في الاعتبار ما يحرف باستبدال المراكب الصغيرة " الضو " ان لن تحل هذه المراكب محل المراكب المحلية في المثلجان المحلية او الشاطئية . وينبغي ، لدى تصميم المراكب البديلة ان يؤخذ في الاعتبار خصائص المندقة في المقام الاول ، ولا سيما بالنظر الى الموضع المكشوف لعدة موانئ ومرافق مفتوحة ، وول الجزء الجنوبي من شبه الجزيرة . ولصلاحيه الطرق النهرية للملاحة ايضا ، كالفرات ودجلة وشط العرب ، ان تكون موضع اعتبار في هذا التصميم . ويتقضي الاطار المناسب لتمويل ملكيتها ( التعاونية ) وتشغيلها ، التعاون الوثيق بين كل الاطراف المعنية .

### ٢٨- الملاحة

لا بد من اجراء دراسات استطلاعية حول نظم الملاحة ونظم رقابة السلامة والوقاية من التلوث ، خاصة لتأهيقها في مناطق ذات اعمية دولية ، كشط العرب ومضيق هرمز وباب المندب ، وخليج العتبة .

### ٢٩- التدريب

ينبغي ان يجرى تقويم الوظيفة العالية والمثبلة للمعهد العربي للنقل البحري في الشارقة ومصهد الخليج العربي للعلوم البحرية في البصرة ولخيرهما من معاهد التدريب البحري في المندقة ، كالمعهد القائمة في الاردن ولبنان ، بغية تحديد ملائمتها على مختلف المستويات ، ومن حيث طاقتها ايضا على ان تفي بحاجات البرامج العالية والمستقبلية . ومن المستحسن ايضا الاستعانة بمنظمات دولية ، كالمندقة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية والاونكتاد في سبيل الخاية المذكورة .

### ٣٠- بناء السفن واصلاحها

ينبغي ان تولي بلدان مندقة غربي آسيا تطوير مائنها من طاقات اصلاح السفن ومنائها كل اهتمام ، وبالتحديد للسفن التي تبلغ حمولتها الساكنة التصوي . . . . ١٥ طن ، وذلك للافادة تمام الفائدة من المصالح الصنافية للنقل البحري . ومن المصروف ان ثمة برنامجا قد اعد لهذا الغرض في ادار جامعة الدول العربية .



٣/٤ - توصيات للتنفيذ في المدى البعيد

١- مزيد من الدراسات

يتضمن التذييل ١/٤ صورة للأدوار الأصلية لهذه الدراسة . ومع انها كتبت منذ عامين ، فان المسائل المبينة تحت عنوان " خلفية الدراسة " ما زالت على وجه الخصوص مسائلنا الحالية . والمعجيب التي قدمت للدعوة الى وضع دراسة الغداة الرئيسية ما زالت صالحة ايضا . ولا شك في ان التغييرات السريعة التي تشهدها معظم بلدان المنطقة لم تنته بعد ، وسوف ينبغي الشروع بالاعداد المناسبة لمواجهة نتائج ذلك في مجال النقل . وسيتمتع بتصميم وتطوير البنية الاساسية الملائمة والمهسنة للنقل ، وذلك لتعريف ما بين مختلف البلدان المعنية من لعممة ولتوفير وسائل الاستيعاب الناتج لمزيد من الصادات الاقتصادية المشتركة . وسيتمتع بتعدد ما لمختلف انماط النقل من ادوار على المدى البعيد ، وذلك بغية تلافى سوء الاستثمار وذلك لتعاشي استمرار خدمات يكون من الافضل لو امكن الاستعانة منها بوسائل فعالة . ويحكم التأور السريع في المنطقة ، لم يكن ( وينبغي الا يكون ) التدخل على المدى البعيد على شيء كبير من التفصيل . ويصحب عامة اسقاط توقعات على المدى البعيد ، ويحدد هذا بنوع خاص على منطقة قربي آسيا حاليا . غير ان هذا النمو السريع بالذات ، مع ما يواكبه من زيادات هائلة في اجهام حركة السير والشحن يستدعي العديد من التدابير والاستثمارات على المدى القصير . فقد تمررت اتجاهات السير المتزايد تزايدا عاديا ، حتى حيث قد تكون بعض الوصلات غير ممكنة تماما في الطرف العالي ، انشاء هذه الوصلات في المستقبل المنظور ، وينبغي عدم التأخر في مباشرة الدراسات بالنظر الى الزمن اللازم لاعدادها . وفي المنطقة الكثير من " حلقات الوصل المنقودة " التي تهدو بصددها طريقة التفكير هذه سليمة .

وفي المنطقة ايضا بعض حلقات الوصل التي قد يصعب اثبات جدواها اذا اقتصر التمويل على اساس المعايير الاقتصادية والمالية الودانية . وقد تكون هذه الحلقات ، من وجهة نظر اقليمية ، او من وجهة نظر التنمية اقليمية المتوازنة في البلد المعني ذات اهمية حيوية ، وبالتالي ، يوصى بأن يتم التمويل على اساس معايير غير المعيار المالي بالنسبة لمشاريع النقل .

وينبغي الا يحول وضع خطة رئيسية اقليمية دون تطوير الخطط الرئيسية الوطنية ، التي يجب ان تساهم - على كل حال - كمدخل في الغداة اقليمية الرئيسية . ويجب ان تتمتع الخطط الودانية بما يكفي من المرونة لتوافق مستلزمات الغداة اقليمية التي تتربصورة نهائية ، وذلك لكي تفيد البلدان منها الى اقصى مدى مستدام .

وقد تناولت هذه الدراسة ، المثبتة في المجلدين : الثاني والثالث ، الموجزة عامة والموسعة بزتها في هذا المجلد (١) شوطا بعيدا في سبيل الوفاء بالاخصاصات المحددة الاطار وهي بذات توفر اساسا صالحا لانجاز الدراسة . وما زال ينقصها بعض الاسقاطات ، وبالتالي ، توصيات مفصلة

(١) اشارة الى وثيقتي اللجنة الاقتصادية لآسيا : E/ECWA/TRANS.2/Rev.1

و E/ECWA/TRANS.2/Rev.1/Summary

بشأن المستقبل على المدى البعيد وعلى المدى القصير معا . فيبدو ان من الضروري ان تتابع الدراسة في سبيل الخروج بنتائج عملية مجددة وبتوصيات تفصيلية .

ويتضح مما لآلأوا من خبرة الى اليوم ، ان هذه الدراسة ، اذا كان لا بد ان يجريها الموظفون المحليون لشعبية النقل والمواصلات والسياحة علاوة على باقي المهام المطلوبة على عاتقهم ، فسوف يستغرق انجازها زمنا مديدا ، حتى في حال تعاون البلدان الاعضاء تعاوننا تاما وتلقي مساعدة بعض الخبراء من خارج .

ويبدو ان من الافضل ، للاسراع بانجاز الدراسة ، التعاقد مع مستشارين من خارج اللجنة للقيام بالمهام ذات الاختصاص ، وتعزيز الفريق بالتعاون مع نظرائهم الموظفين الفنيين (١) في كل من البلدان الاعضاء :

وتعمل شعبية النقل والمواصلات والسياحة التابعة للآلأوا على متابعة الدراسة والاشراف عليها . ثم تجرى دراسات الجدوى كما هو مبين في الخدأة بشأن حلقات الوصل ذات الالهمية المشتركة بين الالقاليم .

٢- مع الالقرار بالاهمية الالاستثمارات الرأسمالية لانشاء شبكة الخدأول الحديدية المناسبة ، يجب الاليفوتنا ان تكاليف التشغيل والصيانة الالعادة مما هي لالاساليب النقل البرى الالخرى . وانشاء الحلأة المفتوحة من شمال الالهجاز ، المشار اليها في الفقرة ٦ ( اعلاه من الالوصيات على المدى القصير ، لن يكتفي لالكمال الشبكة الالقليمية . يوصى بدراسة فكرة انشاء خدأل حديدى بين الكويت والبصرة ، وبدراسة الجدوى ، الالاقصادية لربط الدمام بالكويت وبباقي دول الالخليج . ومع ان ثمة بدائل (كالنقل البرى بالسيارات والنقل البحرى السالحي ) ، فان تمديد خدأل الالهجاز الى الجنوب ليصل الاليمن بشبكة الخدأول الحديدية الالقليمية ، ينبغي ان يواصل ما يولى من اهتمام .

ليس المقصود بالشبكة الالقليمية الموصى بها افادة حركة السير الدولية في البلدان الاعضاء وحسب ، بل سيكون لها ايضا دور رئيسى في اتاحة اتصال فعال بشبكات خدأول الحديد القائمة في اوروبا ، وعلى الالرجح في افريقيا وآسيا ايضا ، في المستقبل القريب .

٣- ان عوامل عدة كالارتفاع الدخل والحاجات الالادارية الخ . . . سوف تزيد من الحاجة الى شبكة اأرق دولية تصمم لسد الالاحتياجات القارية للبلدان الاعضاء ولما فيه المصلحة الالقليمية القارية والالقليمية . وينبغي تدوير الطرق الدولية الحيوية الرئيسية م ١ و ٢ م و ٣ م على اأول امتدادها ، لتبلغ جميعا مستوى اأرق الدرجة الالولى ، ويجب استكمالها بما يلزم من وصلات باتجاه شرق - غرب ، موزة كما ينبغي في جميع انحاء المنألة . وينبغي ، على الالقل ، الالاهتمام بخطط بيروت الى الكويت وشدال الامام الى المدينة المنورة وبيدة وعلى اأول السالحل الجنوبي للجزيرة العربية ، وذلك لرفعها

(١) يمكن ، بعد انجاز الدراسة ، اتصالا هؤلاء الخبراء وظائف في وحدة تخطيط النقل (انظر التوصية ٢ في الفقرة ٤ / ٢ / ١ اعلاه) .

الى مستوى تادية مماثل رفيع . وفي الامكان رجال هذه الشبكة بسهولة بشبكة الطرق الاوروبية وذلك بشبكة الطرق الآسيوية الدولية . اما فيما يتعلق بتفطرات الطرق خارج المنطقة الى افريقيا ، فالى جانب اماكن المرور صرسيها ، هنالك حل ممكن يقوم على انشاء "خط" محديات بين باب المنديب وجيبوتي ، قد يكون بديلا مجددا .

٤- على بلدان منطقة قربي آسيا أن تزيد مساهمتها ، في مجال النقل البحري ، في سعة النقل البحري العالمية في غضون العقد الانمائي الثالث ، بتوسيع اساطيلها الوطنية والمتعددة الجنسيات بما يتناسب مع نصيبها من الهدف المحدد من قبل البلدان النامية لهذا العقد . وينبغي الحمل على العديد حوافق زيادة مساهمة بلدان قربي آسيا في نقل البضائع السائبة وذلك باجراء الدراسات المناسبة واتخاذ التدابير الموافقة . وينبغي توافيق الاستثمارات في المرافق الصلة الوثيقة مع معدل نموالتبادل التجاري الدولي والاقليمي لبلدان الاكوا ، ومع مواصلة الالاع على التقدم التكنولوجي في المستعمل . وعلاوة على ذلك ، ينبغي دراسة ممارسات التأمين البحري واستثمار وسائل النقل البحري السارية حاليا في المنطقة من كثر ، لتعدد الى اى مدى يمكن زيادة منافع المنطقة منها .

٥- كما بينا في الفقرة ١ / ٢ / ٤ اعلاه ، هناك حاجة عاجلة الى برامج تدريب في ميادين مختلفة . وامكانيات التدريب في المنطقة محدودة ، ولذا فغالبا ما تدعو الحاجة الى المساعدة الخارجية ، اما بشكل منع دراسية او بترتيب دورات تدريبية . ان الافتقار الى القوى البشرية المدربة في جميع المستويات تقريبا ليدار مشكلة فعلية امام بلدان المنطقة . ويتردى وضع اليد العاملة في بعض البلدان بسبب نزوح العاملين المدربين ( هجرة النقاات ) سعيا وراء فرص افضل وآفاق ارحب . وثمة فجوة كبرى ، بين المهندسين والفنيين ذوي المستوى الرفيع وبين العمال والمستويات الدنيا ، مما يجعل انشاء بنية اساسية مهمة صعبة . وذلك نسبة الا جانب الكبرى من مجموع الفنيين العاملين في المنطقة هي مشكلة يبنني التصدي لها . والمعالجة تدعو الى التقنيين على مختلف المستويات من مستوى التشغيل ، نزولا الى مستوى الملائمة بين الميدانيين . ومن الهام توكيد ضرورة تشجيع الموظفين المدربين على الاستمرار في العمل في مجال اختصاصهم وذلك بما يناسب من حوافز .

من الجلي الواضح ان انشاء معاهد التدريب وتطوير وتعزيز المعاهد القائمة يبنني ان يكون موضع دراسة . ويستحسن استطلاع الترتيبات اللازمة لانشاء هذه المؤسسات على الصعيد دون الاقليمي او الاقليمي لا على الصعيد الوطني . يضاف الى ذلك انه يبنني ايضا البحث الجاد حول ميادين التدريب ومختلف الاساليب الثقيلة بسد الحاجات ، كما يبنني وضع خدات لكي تدار وتحمل بصورة فعالة . ولن يتيسر القيام بذلك بصورة مجددة الا بالتعاون بين البلدان الاعضاء المعنية وبلا استخدام المجهود للمساعدة الخارجية ، التي يمكن توفيرها ثنائية كانت ام دولية . ان مستعمل المنطقة سوف يحكمه الى حد بعيد تاوير قواها العاملة بصورة خاصة لا تاوير اى مورد آخر من موارد ها .

٦- يبنني ان تكلف الامانة التنفيذية للاكوا بمتابعة جميع التوصيات المبينة اعلاه وبالحمل على تنفيذ ها .

المرفق  
قائمة بأسماء المشتركين

ممثلو بلدان اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا

- الاردن

السيد سالم أبو حسان ، مدير الطرق ، وزارة الاشغال العامة  
السيد يوسف بطشون ، مدير دائرة البنية الاساسية ، المجلس القومي للتخطيط  
السيد نبيه المصري ، مدير البحث والتطوير الهندسي ، وزارة الاشغال العامة  
السيد منصور شموط ، مدير التخطيط ، وزارة النقل .

- دولة البحرين

السيد أحمد عيتاني ، مدير العلاقات العامة ، سفارة البحرين في بيروت

- دولة قطر

السيد مبارك عبد الله الخليلي ، مهندس ، قسم الطرق ، ادارة الخدمات الهندسية ،  
وزارة الاشغال العامة  
السيد عبد العظيم محمد عبد الله ، رئيس قسم الاعضاء ، وزارة الاقتصاد والتجارة  
السيد محمود أحمد ، ملحق ثقافي لدى سفارة قطر في بيروت

- الجمهورية اللبنانية

السيد علي خنافر ، مدير عام النقل ، المديرية العامة للنقل ، وزارة الاشغال العامة والنقل  
السيد عدنان رمضان ، رئيس مصلحة الحركة والنقل ، سكك حديد الدولة اللبنانية  
السيد عصام بكداش ، مهندس ، رئيس دائرة الاحصاء ، وزارة الاشغال العامة والنقل  
السيد حنا سليمان ، رئيس دائرة النقل النهري ، المديرية العامة للنقل ،  
وزارة الاشغال العامة والنقل  
السيد جورج اشقر ، رئيس دائرة الجرامج ، المديرية العامة للنقل ، وزارة الاشغال العامة والنقل  
السيد أنور غزاوي ، رئيس جمعية اصحاب السفن اللبنانيين .

- منظمة التحرير الفلسطينية

السيد عيسو الشمعي ، رئيس تحرير مجلة "الاقتصادى" الفلسطينية

- جمهورية مصر العربية  
السيد نبيل صالح فهمي ، مستشار ، قسم رعاية المصالح المصرية ، بيروت
- جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية  
السيد وهيب محفوظ شمسان ، مدير الدائرة الفنية ، مصلحة الطرق ، وزارة الانشاءات
- ممثلو منظمات الامم المتحدة ووكالاتها المتخصصة  
اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادى
- السيد هارون بن علي ، رئيس قسم النقل والمواصلات والسياحة ، بنفكوك
- اللجنة الاقتصادية لافريقيا  
السيد دانيال نكانموتا ، ضابط الشؤون الاقتصادية ، أديس أبابا
- المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية  
السيد آتوارزان - اسبين ، مستشار اقليمي في العمليات الفنية المرفئية
- مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد)  
السيد عوني بهنام ، مساعد خاص لرئيس الشحن البحري ، جنيف
- برنامج الامم المتحدة الانمائي  
السيد خليل عثمان ، الممثل المقيم ، الكويت
- برنامج الامم المتحدة للنشاط السكاني  
السيدة نهلا حيدر حمدان ، مسرورة البرامج ، بيروت
- ممثلو المنظمات المشتركة بين الحكومات  
الاتحاد العربي للناقلين البحريين ، بغداد
- السيد سلمان داود سلمان آل هاشم ، الامين العام
- الاتحاد العام لمهرفى التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية ، بيروت  
الانسة مي دمشقية ، مساعدة أبحاث

- مجلس الوحدة الاقتصادية العربية ، عمان

السيد بكر الحاج صادق ، مدير الهياكل الاساسية

ممثلو المنظمات الاخرى

- السيد نقولا منسى ، الاتحاد الدولي للطرق - جنيف
- السيد ايكورد ورولين ، اقتصادى ، التمثيل التجارى للاتحاد السوفياتي في لبنان
- السيد بوش هنك ، اقتصادى ، مدير قسم مشاريع عبر البحار ، معهد الاقتصاد في هولندا
- السيد م.ج.ج. فان ريل ، اقتصادى ، ادارة ميناء امستردام
- السيد ر.ه.د. فلس ، مستشار للنقل البحرى ، معهد النقل البحرى في هولندا
- السيد بطرس لبكي ، اقتصادى ، مركز الدراسات والابحاث عن الشرق الاوسط المعاصر ، بيروت
- السيد فؤاد عواد ، مستشار قانوني ، جمعية أصحاب السفن اللبنانيين

الامانة التنفيذية للجنة الاقتصادية لغربي آسيا

- السيد بلسيم حنوش
- السيد محمد فياض
- السيد ميراج الدين نوري
- السيد فلاشسلاف زوتوف
- السيدة سامية د وكلارك
- الآنسة فاضلة الصباح
- الآنسة ايمان الحسن
- الآنسة رينيه اتولي
- السيدة نائلة حمادة
- السيد يورى ديمين
- السيد مروان محسن
- السيدة مارسيل نصار
- السيدة منى أبو طعان
- السيد عصام حبال
- السيد الياس مكرزل
- السيدة كلاديس حداد
- الآنسة بشرى سمهورى
- السيد مصطفى عبد الرحمن