

الجمهورية اللبنانية

وزارة الأشغال العامة والنقل

المديرية العامة للنقل البري والبحري

بيروت، في ١٢ أيار ٢٠٠٦

موضوع بيان سياسة قطاع النقل البحري في لبنان

إن الحكومة اللبنانية، إدراكاً منها لمدى أهمية قطاع النقل البحري وضرورة تطويره وبالتالي الحاجة إلى وضع سياسة نقل بحري كفوءة تضمن الحكومة من خلالها خدمة قطاع النقل لرؤيا إعادة بناء الاقتصاد اللبناني وتنميته بما يسهم في تأمين إيجاد فرص عمل جديدة في هذا القطاع وفي تأمين مستوى معيشة أفضل لجميع اللبنانيين، فإنها تنوي تبني السياسة المبيّنة أدناه لتطوير قطاع النقل البحري، وذلك استناداً إلى المعطيات التالية:

١- إن موقع لبنان الجغرافي المميز وإطلاله على حوض البحر الأبيض المتوسط وأهمية مرافئه ولاسيما مرفأ بيروت الذي يتميز بفرادة أعماقه الكبيرة في منطقة شرق البحر المتوسط مما يجعله مدخلاً جيداً وكفواً إلى العمق العربي لاسيما لبعض دول الخليج والعراق والأردن وسوريا. لقد برهن لبنان على مدى سنوات طويلة على قدرته على التنافس عالمياً في عدة مجالات في شؤون النقل البحري، فضلاً عن أن لديه القدرة على تصدير الخبرات العالية والتدريب في هذه المجالات فضلاً عن إمكانه تزويد بعض الدول ببرامج للتدريب في بعض الحقول.

٢- إن الموقع الجغرافي للمرافئ اللبنانية وقربها من بعضها بعضاً وبالتحديد مرافئ بيروت وطرابلس وصيدا، بالإضافة إلى القدرة الاستيعابية المحدودة لكل من هذه المرافئ يحتم ضرورة النظر بشكل جماعي ومتكامل إلى القدرات الاستيعابية لهذه المرافئ لخدمة القطاعات البحرية الأربعة: الشحن

المحلي والترانزيت (الشحن البحري- البرّي) والمسافنة (الشحن البحري- البحري) والركاب وذلك للتوصل إلى سياسة كفؤة ومتلائمة لقطاع النقل البحري.

٣- إن المخططات التوجيهية للمرافئ اللبنانية يجب أن تراعي الاعتبارات والتطورات المحلية والإقليمية والدولية في قطاع النقل البحري. وبالتالي فإنه من الأهمية بمكان ضرورة دراسة مدى النمو المرتقب لكل من القطاعات الأربع (الشحن المحلي والترانزيت والمسافنة والركاب) وكذلك التطورات الإقليمية والعالمية الحاصلة في هذا القطاع من كافة الوجوه عند إعداد مخططات تطوير وتوسعة المرافئ اللبنانية.

٤- إن استراتيجيات تطوير وتوسعة المرافئ اللبنانية يجب أن تأخذ بعين الاعتبار عنصر المنافسة مع المرافئ الإقليمية من حيث التسهيلات والتعرفات ونوع الخدمة (ترانزيت، مسافنة الخ...). إن من أهم هذه الاعتبارات هي حركة الترانزيت إلى العراق. لذلك وبناء على دراسات عدة لهذه الحركة، فقد تبين وجود إمكانية كبيرة لنمو حجم الترانزيت إلى العراق عبر لبنان من حوالي ٢٧٠,٠٠٠ حاوية نمطية في العام ٢٠١٠ إلى حوالي ٤١٥,٠٠٠ حاوية نمطية في العام ٢٠١٥، وذلك مع الأخذ بعين الاعتبار المنافسة الإقليمية وبغض النظر عن الإجراءات الإدارية التي يمكن أن تعتمد على الحدود البرية التي لها تأثير كبير على حركة الترانزيت عبر لبنان لجهة القدرة والإمكانية التنافسية لهذه الحركة.

٥- إن من أهم التحديات لنجاح قطاع النقل البحري في مجال الترانزيت تكمن في مدى تسهيل الإجراءات عند المنافذ البرية والبحرية وارتباط المرافئ بشبكة النقل (طرق وسكك حديد) الوطنية والإقليمية، وذلك من أجل تفعيل قدرتها على خدمة قطاع الشحن المحلي والترانزيت. لذلك ولتمكين لبنان من تطوير قدرته التنافسية فإنه يجب إعطاء الأهمية اللازمة لدراسة إمكانيات تطوير شبكات الطرق وسكك الحديد المؤدية إلى المرافئ وبينها

(بيروت- طرابلس) وعبر الحدود الدولية مع الشقيقة سوريا (طرابلس- الحدود السورية). ويجب الإسراع بتنفيذ هذين المشروعين وبداية ما بين طرابلس والحدود السورية نظراً للسهولة النسبية في تنفيذه بالمقارنة مع القسم الآخر بسبب التعديات الواقعة على ذلك القسم من الخط الحديدي.

٦- إن استراتيجيات تطوير وتوسعة المرفأء يجب أن تتضمن نظرة شاملة إلى أهمية موضوع تطوير قطاع الشحن والقطاع اللوجيستي الذي يستخدم المرفأء والطرق وسكك الحديد والمطارات. فعلى سبيل المثال، إن قدرة لبنان على التنافس في مجال الترانزيت إلى العراق مرهونة بالتسهيلات الممنوحة لضمان سرعة انتقال البضائع من المرفأء إلى الحدود الدولية وعبرها منها وكلفتها، وكذلك بالتسهيلات على حدود الدول المجاورة للعبور إلى المقصد النهائي.

٧- إن انسياب البضائع عبر المرفأء والحدود يواجه مجموعة من الإجراءات الإدارية التي يجب تسهيلها بهدف زيادة القدرة التنافسية لهذا القطاع الذي هو أساسي لنمو الاقتصاد اللبناني في هذا المجال ولقدرته على الإسهام في الناتج المحلي وفي إيجاد فرص العمل فيه.

٨- إن عملية توزيع البضائع في لبنان تشكو من عدم وجود شبكة لوجيستي جيدة. فمن جهة أولى لا تتوفر مخازن كافية ومنظمة بينما من جهة ثانية فإن وجود المخازن في المناطق السكنية يشكل خطراً على السلامة العامة بالإضافة إلى المشاكل اللوجستية الأخرى. إن الطريقة العشوائية بالتحميل والتفريغ في المناطق الأهلة تؤثر سلباً على انسياب حركة السير وتؤثر على مستوى كفاءة عملية توزيع البضائع ونقلها في لبنان بالإضافة إلى كلفتها العالية وتأثير ذلك كله على قدرة لبنان على المنافسة وبالتالي على قدرة هذا القطاع على النمو وإمكاناته على توفير فرص العمل التي نأمل في إيجادها في هذا القطاع.

٩- قامت بعض الجامعات في لبنان بشكل تقليدي على مدى فترات سابقة بتزويد الطلاب بمستوى عالي الكفاءة من المعارف والتقنيات العلمية في هذا المجال. إلا أن كثيراً من هؤلاء غادروا البلاد للمشاركة في الحياة العملية في دول أخرى. ذلك مما أدى إلى عدم وجود طاقات تقنية كافية في مجال نشاطات النقل في القطاعات الخاصة والعامة. إن النقص الحاصل في كفاية الخبرات وملائتها هو بحد ذاته أحد عوائق التطور في مجال النقل وهو ما يتطلب العمل على بذل جهود على شتى الأصعدة ولاسيما الجامعية لتعويض هذا النقص الحاصل.

١٠- إن وجود سياسة نقل مستدامة ومتناسقة تتبناها الحكومة وتطبقها بشكل فعال هو السبيل الوحيد لتحقيق التطور والنمو المطلوب.

بناء على ما تقدم فإن السياسة التي ينبغي على الدولة اعتمادها يجب أن تتبنى على ما يلي:

أ- الاستفادة من الفرصة المتكونة من التطور الحاصل والظرف العالمي في مجال النقل البحري لتطوير قدرات لبنان ليكون مركزاً بحرياً إقليمياً. إن عدداً لا بأس به من شركات الملاحة العالمية بحاجة إلى مركز لتوزيع بضائعها في منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط. وإن مرفأ بيروت الذي يتميز بأعمقه الفريدة في شرق البحر المتوسط، وبعدد آخر من الميزات التفاضلية التي ما زال يتمتع بها، قد برهن عن قدرته على أن يتولى دوراً مهماً في حركة الترانزيت والمسافنة شريطة العمل على تطوير تلك الميزات التفاضلية للاحتفاظ بقدرته على المنافسة من كافة الوجوه. إن النجاح المحقق في إدارة ونتائج عمل محطة الحاويات الجديدة وفرص نموها المستقبلي يقود إلى ضرورة العمل على توسعة حرم محطة الحاويات في بيروت.

ب- إزالة العوائق التي تحدّ من القدرة التنافسية لقطاع شحن البضائع ولاسيما لما لذلك من أثر إيجابي لتشجيع الاستثمار في هذا القطاع. إن تحقيق هذا

الهدف يجب أن يبني على الاستثمارات التي قامت وتقوم بها الدولة أو عن طريق القطاع الخاص في البنية التحتية لمرفأبي بيروت وطرابلس، وبما يدعم أيضاً نمو الصادرات اللبنانية وقطاع الترانزيت وحركة المسافنة.

ت- التركيز على أن يكون لبنان منافساً إقليمياً في مجال الخدمات اللوجيستية وذلك من خلال تطوير السياسات والبنى التحتية للمرفأبي والنقل البري وتطوير الخدمات التابعة لهذا القطاع والمترابطة معه بما في ذلك المستودعات اللازمة في شكل مستدام تقنياً واقتصادياً واجتماعياً وبيئياً وعمالياً بما يحفظ للمرفأبي اللبنانية ويطور قدرتها التنافسية.

ث- إزالة العبء المالي لقطاع النقل عن خزينة الدولة وذلك بتفعيل دور القطاع الخاص وتحفيزه وإشراكه في تطوير وتشغيل وإدارة قطاع النقل البحري والبري.

ج- بناء خبرات عالمية فكرية وتجارية في مجالات النقل واللوجيستيات من خلال شراكة متينة مع الجامعات ومؤسسات القطاع الخاص في الخارج وتطوير مساهمة الجامعات ومؤسسات القطاع الخاص في الداخل والخارج في هذا المجال.

مبادئ السياسة المعبرج اعتمدا في تطوير قطاع النقل البحري في لبنان

١- تطوير قطاع النقل البحري من خلال سياسة نقل مترابطة:

أ- إن تفعيل تطوير قطاع النقل البحري يجب أن يتم ضمن سياسة واضحة ومترابطة لهذا القطاع، وهذا يتطلب إنشاء هيئة عامة للنقل تتمتع بالاستقلالية الإدارية والمالية وتقوم بالدور المنظم لهذا القطاع وتكون مسؤولة عن وضع آليات تطبيق سياسة النقل، وتكون الهيئة تحت

وصاية وزير الأشغال العامة والنقل. إن الهدف من هذا الإجراء هو التأكيد على أن المشاريع والإجراءات المنوي تفعيلها في هذا المجال يجب أن تكون ناتجة عن السياسة العامة الواجب إتباعها لهذا القطاع. إن دور هذه الهيئة سيكون في وضع آلية تنفيذ لهذه السياسة ومراقبة تحقيقها ودراسة مشاريع الاستثمارات الكبرى التي يقوم بها القطاع الخاص والمشاركة في الموافقة عليها.

ب- يجب أن لا تصرف أية أموال في مجال النقل البحري والأشغال العامة المتعلقة بالنقل البحري من دون مشاركة الهيئة المشار إليها أعلاه في الموافقة عليها لاسيما وأنها هي التي بإمكانها أن تضع أصول تطبيق سياسة النقل البحري التي تراها ضرورية لتنسيق البرامج والتصاميم والتنفيذ أو التعديل في هذه المشاريع مهما كان مصدر تمويلها.

٢- إعادة تنظيم الهيكلية الإدارية للمرافئ:

أ- إن التنظيم الإداري والهيكلية الحالية لإدارات المرافئ بحاجة إلى إعادة تنظيم شاملة بما يحقق تحسين وتطوير الأداء الإداري وفصل الشؤون التنظيمية لإدارة تلك المرافئ عن الشؤون التشغيلية لها.

ب- يتوجب أن يتم وضع القوانين اللازمة لإعادة هيكلة إدارات المرافئ بحيث يتم حصر دورها بالشؤون التخطيطية والتنظيمية والتطويرية للمرافئ وبمراقبة حسن أداء الخدمات والنشاطات المرفئية التي ينبغي أن يفتح المجال فيها للقطاع الخاص للقيام بها.

٣- تفعيل مشاركة القطاع الخاص:

إن الحكومة اللبنانية يجب أن تكون عازمة وبشكل جدي وحازم على تفعيل مشاركة القطاع الخاص في تطوير وتشغيل وإدارة قطاع النقل البحري. وعلى هذا فإن الحكومة يجب أن تحصر دور القطاع العام في وضع السياسات العامة

ومراقبة تطبيقها بينما يتولى القطاع الخاص أمور التشغيل وهو القادر على الاستفادة المستدامة من أفضل الطرق المتبعة في المرافىء العالمية وهو ما ينعكس تحسناً مستمراً في نوعية الخدمة وتنافسية أفضل في كلفتها. إن اجتذاب اهتمام القطاع الخاص للمشاركة في الاستثمار وتطوير وتشغيل وإدارة خدمات النقل البحري سيتم من خلال وسائل متعددة ومنها:

أ- عقود إدارة شبيهة بالعقد الحالي ما بين مرفأ بيروت ومشغل محطة الحاويات، حيث قامت الحكومة بالاستثمار في البنية التحتية والمعدات الثقيلة بحيث يقوم القطاع الخاص بتشغيلها وإدارتها مقابل نسبة من الرسوم المستوفاة.

ب- عقود تأجيرية طويلة الأجل، حيث يتم تأجير مؤسسة من مؤسسات القطاع الخاص وعلى شكل تنافسي مرفقاً معيناً في المرفأ أو المحطة، وعلى أن تقوم المؤسسة التي يتم تأجيرها بتطويرها وشراء المعدات اللازمة وتشغيلها مقابل قيمة تأجيرية معينة.

ت- تحويل بعض الإدارات والمؤسسات العامة إلى شركات مساهمة يصار إلى إدارتها وتشغيلها حسب أصول ومعايير العمل في القطاع الخاص وبحيث يمكن للدولة اللبنانية تملك كل أو معظم أو بعض أسهمها ولكن في جميع الأحوال يجب أن تكون أنظمتها الداخلية حريصة على منع الاحتكار وتكون تطبيقاً للسياسات العامة الموضوعية من قبل الحكومة:

١- في المرحلة الأولى من خلال عقود إدارية مع القطاع الخاص.

٢- في المرحلة الثانية إمكانية بيع ٤٩% من الأسهم.

٣- في المرحلة الثالثة إمكانية بيع ١٠٠% من الأسهم.

٤ - تطوير وتفعيل أسطول النقل البحري اللبناني:

أ- ينبغي أن يصار إلى اتخاذ سلسلة من الإجراءات التي تساهم في تحسين وتطوير أسطول النقل البحري اللبناني وتشجيع تسجيل شركات السفن التي تحمل العلم اللبناني وذلك على أساس معايير محددة تضمن الصدقية والنوعية من جهة والكلفة المتلائمة بما يحقق المنافسة التي تضمن تطور القطاع. ويجب أن يتم ذلك للحدّ من تدهور حالة الأسطول الحالي وانخفاض عدده. إن ذلك سوف يتضمن تصنيف النقل البحري كصناعة وطنية إضافة إلى ذلك فإنه ينبغي أن يصار إلى منح حوافز على صعيد الرسوم المرفأية للبوخر التي ترفع العلم اللبناني ومن ذلك النظر في إمكانية منح قروض مسهلة لشراء وتصليح السفن عملاً بالتسهيلات الممنوحة للصناعيين لشراء الآلات الصناعية.

ب- ينبغي أن يتمّ تحديث القوانين والأنظمة لاسيما منها تلك المتعلقة بمتطلبات تسجيل السفن التي تحمل العلم اللبناني، بحيث يتم فتح المجال واسعاً أمام مشاركة أكبر عدد من المستثمرين في مجال تملك السفن اللبنانية ودون أن يتأتى عن ذلك اعتماد نظام العلم المتساهل.

٥ - تطوير شبكة وقاعدة لوجيستية رفيعة المستوى:

أ- ينبغي أن يتمّ تخصيص المناطق اللازمة لإنشاء مناطق حرة ومناطق اقتصادية خاصة ومحطات مستوعبات داخلية (Inland Container Depots) وذلك بهدف توفير المتطلبات الأساسية لتشجيع مؤسسات القطاع الخاص لتأمين الخدمات اللوجيستية في لبنان باستخدام المرفأ اللبنانية مدخلاً لها وعلى ذلك تجب المسارعة في تحفيز عملية تأجير مساحات فارغة خارج حرم المرفأ لتخزين الحاويات الفارغة.

ب- ينبغي أن يتم إنشاء وتفعيل "الشباك الموحد" في إدارة الجمارك لتسهيل حركة انسياب البضائع، ويتضمن هذا تسهيل الإجراءات الجمركية الذي يجب أن يشمل جميع الإجراءات الأمنية والإدارية والمالية (وليس فقط الجمارك) وكذلك عمل الشركات القيمة على إدارة المرافئ البحرية هذا بالإضافة إلى اتباع سياسة استعمال التكنولوجيات المتطورة في مجال المعلوماتية والاتصالات لمكثنة هذه الإجراءات وتسريعها ولتعزيز القدرات التنافسية لقطاع النقل البحري اللبناني. إن ذلك يتطلب مراجعة القوانين الحالية المتعلقة بالجمارك ونقل البضائع بهدف تسهيلها وتوحيدها¹. هذا يعني ضرورة تغيير الواقع الحالي لعملية استلام البضائع وتخليصها، المتعلقة بالجمارك ومشغل محطة الحاويات قبل وصول السفينة إلى المرفأ (Pre-clearance).

ت- ينبغي أن يتم وضع الإجراءات الآيلة إلى ضمان الدخول الحر والمنافسة الحرة في مجال الخدمات اللوجيستية، وعلى ذلك ينبغي أن تقوم الدولة بتشجيع تطوير البنى التحتية التي تدعم عمل هذا القطاع الذي يتمتع بقدرات كامنة للنمو.

٦- التجانس بين المرفأ الكبرى في لبنان:

باعتبار الموقع الجغرافي للمرفأ اللبنانية والمسافات القليلة التي تفصلها عن بعضها بعضاً، وكذلك موقع المراكز الاقتصادية وضرورة وضع البنى التحتية والاستثمارات المطلوبة لتحسين وتطوير المرفأ، فإنه من الأهمية بمكان ضرورة اعتماد السياسة التي تؤدي إلى تجانس نشاطات المرفأ الكبرى بحيث يحدد دور كل منها بالشكل الذي يضمن تكامل خدماتها والتنافس فيما بينها فقط على نوعية

¹ تبرز التقنيات المعتمدة في مرفأ سغافورة وكوالالمبور بكونهما قادرين على تأمين جميع المستلزمات الإدارية بشكل سريع وفعال بحيث يتم تفريغ البواخر حال وصولها إلى المرفأ مما يؤثر في الوقت والكلفة ويجعلها من أهم المرفأ التنافسية في العالم.

ومستوى الخدمات التي يؤديها كل منها. إن تحديد الدور الأساسي لكل من المرافئ والنشاطات التي تقوم بها تلك المرافئ يجب أن تتبع من مبدأ تكامل خدمات النقل البحري على صعيد لبنان مع اعتبار القدرة الاستيعابية لكل مرفأ ووضع أسس الاستفادة منها إلى الحد الأقصى.

إن تحقيق هذه الأهداف يفترض اعتماد سياسة نقل بحري وملحقاتها وتوابعها وتداعياتها بما يعني اقتراح التالي:

أ- تطوير مرفأ بيروت بزيادة القدرة الاستيعابية لمحطة الحاويات (يمكن أن يتم ذلك في المرحلة الأولى بالاستفادة من المساحات والأرصفة المتوفرة حالياً في المرفأ ودون أن يتأتى من جراء ذلك أي أكلاف إضافية) وكذلك دراسة إمكانية توسيع تلك المساحات عن طريق ردم مساحات إضافية عن طريق القطاع الخاص. كذلك والعمل على إنشاء محطة الغاز والمشتقات النفطية وزيادة مساحات المنطقة الحرة، وتحسين قدراته لتفعيل نشاط المسافنة.

ب- استكمال أعمال تطوير مرفأ طرابلس وإنشاء محطة للحاويات وتعميق الأرصفة وتخصيص مساحات مناسبة للمنطقة الحرة والمنطقة الاقتصادية الخاصة. هذا ما يستدعي تطوير البنية التحتية لسكك الحديد من مرفأ طرابلس حتى الحدود اللبنانية- السورية وربطها بشبكة السكك الحديدية السورية بهدف تفعيل دور هذا المرفأ في مجال حركة الترانزيت.

ت- أهمية النظر في إمكانية إعادة ربط مرفأ بيروت بمرفأ طرابلس بخط السكك الحديدية.

ث- تطوير مرفأ صيدا وصور لتفعيل دورها السياحي.

ج- تطوير مرفأ جونيه كمرفأ سياحي.

ح- عقلنة هياكل الرسوم بين المرافئ اللبنانية، وإعادة النظر بالتعرفات المفروضة لزيادة القدرة التنافسية لها بالمقارنة مع مرافئ الجوار. كذلك ينبغي اتخاذ التدابير الآيلة إلى الاستفادة القصوى من المساحات المتوفرة في المرافئ ومن الميزات التي تتمتع بها، وعلى سبيل المثال عدم تشجيع تخزين الحاويات الفارغة في المرافئ مع ما يعني ذلك من استنفاد المساحات المتوفرة دون أي مردود يذكر وبالتالي العمل على تطوير محطات مستوعبات داخلية (Inland Container Depots) كذلك النظر في إمكانية إيجاد تعرفة خاصة ومخفضة للصادرات الوطنية.

٧- تفعيل دور لبنان كمصدر للخبرات في مجال النقل:

أ- إن الحكومة، ورغبة منها في تعزيز القدرة التقنية لتطبيق هذه السياسات وتوفير خدمات استشارية في مجال النقل البحري وخدماته البرية، فإنه ينبغي عليها أن تسعى إلى تطوير أساليب انتقال التقنيات الجديدة لقطاع النقل إلى لبنان لترفع مؤهلاته على صعيد القطاعين العام والخاص وعلى الصعيد الأكاديمي إلى المستويات العالمية. وستتضمن أساليب انتقال التقنيات الدولية هذه إنشاء مركز مرموق لدراسات النقل تشارك به الجامعات اللبنانية والقطاع العام والخاص بالتعاون مع مؤسسات مماثلة في الخارج. كما تتضمن إجراءات مؤداها أن أي مشروع متعلق بالنقل في لبنان يستلزم خبرة دولية لا بد من أن يحتوي في أحد عناصره على التدريب التقني للموظفين المعنيين في الإدارة التي يجري لصالحها المشروع إضافة إلى مشاركة المركز المنوه عنه ومؤسسات القطاع الخاص في لبنان. وبهذه الطريقة تتطور البنى التحتية الفكرية والمعرفية لقطاع النقل اللبناني بموازاة تطوير البنى التحتية المادية بما يسمح بزيادة القدرة التنافسية لهذا القطاع الحيوي.

ب- إنشاء معهد التدريب البحري لتأهيل الكوادر البحرية اللبنانية وفتح المجال أمام الشباب اللبناني للانخراط في مجالات عمل قطاع النقل والملاحة البحرية والأعمال المرفئية واللوجيستيات. وينبغي أن يتضمن المعهد قسماً متخصصاً في مجال تسويق العمالة البحرية اللبنانية في العالم ومتابعة أعمالها، وكذلك دعم وتسويق الخبرات اللبنانية في مجال إدارة المرافئ ونشاطاتها.

٨- الالتزام بالاتفاقات الدولية:

يجب على الحكومة اللبنانية أن تولي أهمية كبرى لجميع الاتفاقيات والقرارات الدولية في مجال النقل والملاحة البحرية، ولاسيما منها تلك الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، وذلك حرصاً منها على تفعيل وتحسين القدرة التنافسية لقطاع النقل البحري وعلى مشاركة هذا القطاع في الأسواق الإقليمية والعالمية. وسيتم لأجل ذلك السعي إلى وضع كافة الإجراءات اللازمة وتوفير العناصر الكفيلة بتنفيذ متطلباتها.

كما يجب على الدولة اللبنانية اعتماد سياسة النقل المتعدد الوسائط (Multi Modal Transport) والانضمام إلى الإتفاقية الدولية الخاصة به لتشجيع حركة الترانزيت.

انطلاقاً مما تقدم نعرض على مقام مجلس الوزراء ما يقتضيه من سياسات وإجراءات يتوجب على الحكومة اللبنانية اعتمادها من أجل تطوير قطاع النقل البحري وما يتفرع عن ذلك من أنشطة مكملة أو مصاحبة ليستعيد لبنان دوراً هاماً في هذا المجال بما في ذلك إنشاء الهيئة العامة للنقل لكي تقوم بالدور الناظم لعمل هذا القطاع على أن يصار إلى تحفيز القطاع الخاص على القيام بتشغيل المرافق اللازمة لعمل هذا القطاع.

إننا إذ نعرض هذه الورقة ونضعها على بساط البحث لدى مجلس الوزراء،
نتمنى أن يصار إلى التداول بها تمهيداً لاستخلاص القرارات الواجب تبنيها بما
يحقق الهدف الذي نسعى إلى تحقيقه في هذا المجال.