



OIC/COMCEC/34-18/D(..)

قطاع النقل والاتصالات



إيجاز

مكتب تنسيق الكومسيك

عن

التعاون في مجال

النقل والاتصالات

إيجاز عن التعاون في قطاع النقل والاتصالات

1. المقدمة

يعد قطاع النقل والاتصالات من القطاعات الحيوية التي تساهم في تنمية البلدان. وينمو قطاع النقل بسرعة نتيجة لزيادة دخل الفرد واحتياجات التنقل لدى الأسر، وكذلك نتيجة للعولمة التجارية وتخفيف القيود وخصخصة البنية التحتية للنقل وخدماته، فضلاً عن التقدم التكنولوجي.

تكتسب البنية التحتية للنقل أهمية كبيرة لكل من التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، كما تعد "جودة البنية التحتية أحد الأركان الأساسية للقوة التنافسية الدولية¹. ووفقاً لتقرير "البنية التحتية إلى 2030"، يمكن أن تتجاوز الاحتياجات الاستثمارية للبنية الأساسية للنقل والتوزيع على الصعيد العالمي 11 تريليون دولار أمريكي خلال الفترة 2009-2030. ولكي يتم التخطيط للبنية الأساسية للنقل وتنفيذها بفعالية على مدى 10 إلى 20 سنة في الوقت والموقع المناسبين، تحتاج البلدان إلى أطر سياسية وطنية سليمة وتحتاج أيضاً إلى تمويل مضمون.

علاوة على ذلك، وفيما يتعلق بالنقل البري، من المتوقع أن ينمو السفر على الطرق والسكك الحديدية في جميع أنحاء العالم من 120% و 230% تقريباً بحلول عام 2050، ومن المتوقع أن يتراوح معدل النمو هذا من 240% وحتى 450% بالنسبة للاقتصاديات غير التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. فضلاً عن ذلك، من المتوقع أن يتراوح معدل زيادة نقل البضائع على الطرق والسكك الحديدية بين 230% و 420%.²

وبالمثل، ينمو أيضاً قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وسيظل في قلب النمو والابتكار والتنمية الاقتصادية والاجتماعية. تبلغ حصة قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من الناتج المحلي الإجمالي حوالي 6% في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، ونقل هذه الحصة نسبياً في البلدان النامية. بيد أنه مع الانتشار السريع للتكنولوجيات الرقمية في البلدان النامية يمكن أن ترتفع هذه الحصة في المستقبل.. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المساهمات غير المباشرة لاستثمارات قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في النمو الاقتصادي يمكن أن تكون كبيرة أيضاً، من خلال إدخال تحسينات على الإنتاجية الإجمالية لعوامل الإنتاج.

وفي هذا الإطار، تشكل البنية التحتية للنقل والاتصالات عنصراً حاسماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان. ويرتبط نمو الاقتصاد والإنتاجية لمنطقة معينة ارتباطاً وثيقاً ببنيتها الأساسية للنقل وأنظمة النقل التي تتيح زيادة الإنتاجية من خلال انخفاض التكاليف اللوجستية وتوفير المدخرات والوصول إلى أسواق العرض والعمل الأكبر. وفي هذا الصدد، تعتبر ممرات النقل العابر للحدود، باعتبارها عنصراً هاماً من عناصر البنية الأساسية للنقل وأنظمة النقل، عنصراً حاسماً في تعزيز الوصول والاتصال والإنتاجية والنشاط عبر منطقة ما. لذلك، لوحظ اليوم تطوير أن ممرات النقل يعد من بين أهم العوامل في تحسين إمكانية الوصول والاتصال والإنتاجية في منطقة ما فضلاً عن ضمان التنمية الإقليمية.

ونظراً لأهميتها الحاسمة، فإن موضوع ممرات النقل العابر للحدود الوطنية يقع على رأس جدول أعمال مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات

¹منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ، 2012
² المنتدى العالمي للنقل

II. التعاون في مجال النقل والاتصالات برعاية الكومسيك

إن تحسين أداء قطاع النقل والاتصالات وفعاليتته واستدامته في الدول الأعضاء يشكل الهدف الرئيسي لاستراتيجية الكومسيك في مجال النقل والاتصالات. ولتحقيق هذه الغاية، تركز الكومسيك على قضايا النقل والاتصالات المهمة من أجل إنتاج المعرفة وإيجاد فهم مشترك، فضلاً عن موازنة السياسات في الدول الأعضاء وفيما بينها. وفي هذا الإطار، قامت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات بالنظر ملياً في قضية ممرات النقل العابرة للحدود في اجتماعيها المتتاليين، العاشر والحادي عشر. وتتسم الإدارة الفعالة لممرات النقل العابرة للحدود بأهمية حاسمة لكي يمر النقل بشكل جيد.

III. إدارة ممرات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي الاجتماع الحادي عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات

منذ الدورة الثالثة والثلاثين للكومسيك، عقدت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات اجتماعها الحادي عشر في أنقرة في 15 مارس/ آذار 2018، تحت عنوان "إدارة ممرات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: التحديات والحالات ودروس السياسات".

وخلال الاجتماع، ناقش ممثلو الدول الأعضاء وجهات نظرهم وخبراتهم حول كيفية تعزيز إدارة ممرات النقل العابرة للحدود في منطقة منظمة التعاون الإسلامي وتبادلوا الآراء بشأنها. كما ناقشوا التوجهات العالمية وأفضل الممارسات في العالم من أجل استخلاص دروس ملموسة منهم. كما قدمت الدول الأعضاء والقطاع الخاص العديد من العروض التقديمية الأمر الذي أدى إلى إثراء المناقشات.

ومن أجل توفير مدخلات للمناقشات خلال الاجتماع، كلف مكتب تنسيق الكومسيك بإعداد تقرير بحثي حول موضوع الاجتماع. كشف التقرير البحثي المذكور عن نتائج مهمة فيما يتعلق بممارسات إدارة الممرات في العالم وكذلك في منطقة منظمة التعاون الإسلامي.

ومما لا شك فيه أن تطوير ممرات النقل هو أمر مهم لتسهيل التجارة وتعزيز التعاون بين وكالات القطاع العام والخاص في البلدان ذات الصلة.

ويتطلب بُعد الترابط في ممرات النقل العابرة للحدود بذل جهوداً مشتركة بين البلدان التي تمر فيها الممرات وبين عمليات صنع القرار التعاوني لكي تؤدي مهامها بفعالية. لذلك، تعد الإدارة الفعالة للممرات عاملاً رئيسياً في تطوير ممرات النقل الدولية.

تتسم إدارة ممرات النقل بالعديد من الجوانب/ المجالات المترابطة. وهذه الجوانب هي (1) أهداف الممر والدعم السياسي (2) الإطار القانوني (3) الإطار المؤسسي (4) البنية الأساسية (5) مراقبة أداء الممر ونشره (6) تعزيز الممر والتشاور أصحاب المصلحة (7) بناء القدرات. وينبغي تطوير هذه المجالات بطريقة متوازنة ومنسقة لكي يكون لها هيكل إدارة فعال.³

تعتمد إدارة الممرات بشكل أساسي على مجموعة متنوعة من العوامل، مثل نضج الممر والإرادة والدعم السياسي والاستقرار الإقليمي ووجود منظمة دولية تسهل إدارة الممرات، والتمويل المتوفر. وفي هذا الإطار، فحص التقرير مسارين هاميين لممرات النقل العابر للحدود في العالم باعتبارهما أفضل الممرات في العالم وهما شبكات النقل عبر أوروبا ومرصد النقل في جنوب شرق أوروبا.

وفي ضوء الممارسات الحالية لأفضل الحالات، هناك أربعة أنواع من مستويات تطوير إدارة الممرات، وهي: مستوى تبادل المعلومات ومستوى التعاون ومستوى التعاضد ومستوى التكامل. تتحرك المستويات تدريجياً نحو مستوى أعلى من التكامل.⁴

³ مكتب تنسيق الكومسيك، إدارة ممرات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: التحديات والحالات ودروس السياسات، 2018

تشير الممارسات الحالية لأفضل الحالات إلى أن وجود أهداف واضحة للممر والدعم السياسي هي شروط مسبقة وأساسية للإدارة الفعالة للممرات.

علاوة على ذلك، تكشف أفضل الممارسات أن توفر الدعم من منظمة دولية في بداية عملية تطوير الممرات أمر بالغ الأهمية من حيث الدعم الفني والمالي / التمويل الأولي.

وفيما يتعلق بممارسات إدارة ممرات النقل في منطقة منظمة التعاون الإسلامي، درس التقرير ممارسات الإدارة الحالية في سبعة ممرات في منطقة منظمة التعاون الإسلامي. وهي: ممر أبيدجان - لاغوس ، والممر الشمالي، ومبادرة لوجستيات ممر مابوتو، وممر النقل في أوروبا، والقوقاز، وآسيا ، والممر المركزي للجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ ، والممر البحري لرابطة دول جنوب شرق آسيا، ومشروع الإسكوا M40 التابع للأمم المتحدة، وممر الترانزيت في الأردن.

غالبًا ما تفتقر ممرات النقل في المنطقة الجغرافية لمنظمة التعاون الإسلامي إلى إطار قانوني ومؤسسي قوي يتم فيه تحديد الأهداف والخطط المشتركة. ويمكن الإعراب عن التزام الأعضاء ورغبتهم في الوصول إلى هدف مشترك من خلال إطار قانوني ومؤسسي من منظور إقليمي.

لا تملك ممرات النقل في منطقة منظمة التعاون الإسلامي في معظمها أمانة خاصة لتعزيز إدارة الممرات. ومما لا شك فيه أن وظيفة الأمانة لها أهميتها من حيث الحفاظ على الحوار بين جميع البلدان وأصحاب المصلحة ذوي الصلة من خلال إعداد الاجتماعات، وضمان التواصل والتنسيق بين البلدان، وتحويل الأهداف إلى أفعال وكذلك جمع الأموال من أجل تطوير الممر. وعلاوة على ذلك، فإن وجود أمانة مخصصة هو أمر له أهمية بالغة لصياغة استراتيجيات طويلة الأجل، وتحليل التوجهات والممارسات الحالية، ولجمع البيانات والإحصاءات ووضع مؤشرات الأداء ومتابعة تنفيذها.

علاوة على ذلك، لا تملك ممرات منظمة التعاون الإسلامي في الغالب منظوراً متكاملًا لتحقيق مجالات الإدارة المذكورة أعلاه لممرات النقل عبر الوطنية. ولا تستفيد الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي بشكل كافٍ من موارد المنظمات الدولية ذات الصلة لتحسين إدارة الممرات.

وسلط التقرير الضوء على العقبات الرئيسية التالية المتعلقة بممارسات إدارة الممرات في المنطقة الجغرافية لمنظمة التعاون الإسلامي:

- الافتقار إلى التعاون والتنسيق بين دول التي تمر فيها الممرات.
- الافتقار إلى توفر المعلومات الدقيقة عن العمليات التي تحدث في ممرات النقل عبر الوطنية وإلى نظام فعال لجمع البيانات. وبالتالي، عدم مراقبة أداء الممر ونشره.
- الافتقار إلى المنابر ذات الصلة والأمانات الدولية للترويج للمنصات والتشاور مع أصحاب المصلحة.
- استخدام منخفض الوثيرة للمرافق المقدمة من المنظمات الدولية ذات الصلة.
- الافتقار إلى إطار قانوني ومؤسسي.

في ضوء النتائج الرئيسية للتقرير المذكور أعلاه والمداولات خلال الاجتماع الحادي عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات، توصلت مجموعة العمل إلى التوصيات بالسياسات التالية:

- تطوير / تحسين إطار قانوني ومؤسسي وتنظيمي تمكيني لضمان التنسيق والتعاون الفعالين بين الدول المعنية وتحقيق الأهداف التي تتطلب الإصلاح.
- إنشاء وحدة تنسيق / أمانة للممر لتيسير إدارة الممرات من خلال ضمان التواصل والتنسيق الدائم بين البلدان المعنية.
- تعزيز تطوير إدارة ممر النقل بطريقة شاملة، والجمع بين التدابير الصلبة مثل البنية الأساسية والتدابير الناعمة مثل الدعم السياسي، والتشاور مع أصحاب المصلحة وبناء القدرات.
- السعي من أجل الحصول على دعم من المنظمات الدولية ذات الصلة للمضي قدماً في إدارة الممر، وخاصة في المرحلة الأولى من تطوير الممر.

يتوفر التقرير على موقع الكومسيك. (www.comcec.org)

من المقرر أن تعقد مجموعة العمل المعنية بالنقل والاتصالات اجتماعها الثاني عشر بعنوان: "تخطيط البنية الأساسية الوطنية للنقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي" في أنقرة في 11 أكتوبر 2018

آلية الكومسيك لتمويل المشاريع

يقدم مكتب تنسيق الكومسيك، من خلال آلية تمويل المشاريع، منحاً للمشاريع المختارة المقترحة من الدول الأعضاء التي سجلت بالفعل في مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات.

في عام 2017، نفذت كوت ديفوار مشروعاً يحمل عنوان "تحسين القدرة بشأن السلامة على الطرق في كوت ديفوار وبوركينا فاسو ومالي". وكان الهدف من هذا المشروع هو تعزيز الوعي بعوامل الخطر الفردية في السلامة على الطرق واقتراح الحلول. واشتمل المشروع على برنامج لتدريب المدربين وحملة تجريبية في كوت ديفوار. وفي إطار برنامج التدريب الذي عقد في كوت ديفوار، التقى خبراء من ثلاث دول لتقديم حلول بشأن عوامل الخطر الفردية في مجال السلامة على الطرق وصياغة رسائل بشأن الحملة التجريبية التي سيتم تنظيمها لاحقاً في كوت ديفوار. وخلال الحملة، التي تم تنظيمها في مدن مختلفة من كوت ديفوار خلال الفترة من 10 إلى 17 يوليو/تموز 2017، تم إبلاغ سائقي المركبات الثقيلة بعوامل الخطر الفردية في السلامة على الطرق. بالإضافة إلى ذلك، تم توزيع بعض المواد الترويجية على السائقين تتضمن رسائل حول السلامة على الطرق.

ستقوم الأردن وإيران وغامبيا ونيجيريا بتنفيذ أربعة مشاريع حول التعاون في مجال النقل والاتصالات خلال عام 2018 وذلك في إطار آلية الكومسيك لتمويل المشاريع. وستنفذ غامبيا المشروع الذي يحمل عنوان: "تحليل أنظمة إدارة قواعد بيانات الطرق في بلدان مختارة من منظمة التعاون الإسلامي". والدول الشريكة في هذا المشروع هي السنغال ونيجيريا وتركيا. ويهدف هذا المشروع إلى تحليل الوضع الحالي فيما يتعلق بإنشاء نظام إدارة قواعد بيانات النقل البري في غامبيا وتبادل الخبرات والممارسات الفضلى بين البلدان الشريكة. ويتضمن المشروع ورشة عمل ستقدم خلالها الدول الشريكة عروضاً حول تجاربها القطرية وستقدم توصيات لغامبيا من خلال خريطة طريق. وستكون خارطة الطريق بمثابة النتيجة التي تدعم القدرة على وضع سياسات النقل الوطنية وتخطيطها في غامبيا والبلدان الشريكة.

ستنفذ إيران المشروع الذي يحمل عنوان "دراسة جدوى لممر النقل بين إيران والقوقاز" مع أذربيجان وتركيا بصفتها الدولتين الشريكتين. ويهدف المشروع إلى تحسين ممر النقل العابر للحدود بين آسيا وأوروبا من أجل تعزيز أداء النقل في الدول الأعضاء وفعاليتها واستدامته. وسيتم في المشروع، إعداد تقرير بحثي يستند إلى زيارات دراسة إلى الدول الشريكة وتحليلات مكتبية. سوف يغطي التقرير الوضع الحالي لممرات النقل العابر للحدود في العالم وفي منظمة التعاون الإسلامي، ويتضمن تحليلاً مفصلاً للبلدان المعنية، واستراتيجيات ملموسة وتوصيات بالسياسات لمنطقة منظمة التعاون الإسلامي.

وسيتولى الأردن تنفيذ مشروع، "دراسة جدوى لإعادة بناء خط سكة حديد الحجاز العثماني القديم" مع العراق وتركيا كدولتين شريكتين. ويهدف المشروع إلى دراسة خط السكك الحديدية من أقصى الشمال إلى أقصى جنوب الأردن لتحديد النقاط المحتملة في البنية الأساسية التي سيتم تطويرها. وسيتم خلال المشروع، إعداد تقرير بحثي يستند إلى زيارات دراسة إلى البلدين الشريكين وإلى تحليلات مكتبية. والمتوقع أن يخرج المشروع بقائمة من التوصيات التي ستحدد القيمة المضافة والتكلفة وإجراءات عمليات إعادة البناء وإمكانيات الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

وأخيرًا، ستنفذ نيجيريا مشروع "تشجيع استخدام النطاق العريض في البحث والتعليم بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". الدول الشريكة في هذا المشروع هي ماليزيا وغامبيا وتركيا. ويهدف المشروع إلى تشجيع استخدام الاتصال عن طريق النطاق العريض في التعليم واستخدام التقنيات الرقمية في تقديم المحتوى بين الدول الأعضاء. يتضمن المشروع إجراء دراسة جدوى وتنظيم ورشة عمل. وسيتم في إطار دراسة الجدوى، تنظيم زيارات دراسة إلى الدول الشريكة لتقييم مرافق البنية الأساسية الحالية لديها، وتحديد الثغرات في البنية الأساسية وفي الخدمات واقتراح الحلول لمعالجة هذه الفجوات. وسيتم في ورشة العمل، مناقشة وثيقة دراسة الجدوى ووضع اللمسات النهائية عليها بين المشاركين من الدول الشريكة.