



موجز مكتب تنسيق الكومسيك حول التعاون في مجال النقل والاتصالات

نبذة عن التعاون في مجال النقل والاتصالات

I. مقدمة

تنمو صناعة النقل بسرعة بسبب زيادة دخل الفرد واحتياجات التنقل للأسر وعولمة التجارة وإلغاء القيود وخصخصة البنية التحتية للنقل والخدمات، فضلاً عن التقدم التكنولوجي.

وتعتبر البنية التحتية للنقل أمراً حاسماً لكل من التنمية الاقتصادية والاجتماعية للشعوب، وتعد البنية التحتية عالية الجودة ركيزة أساسية للقدرة التنافسية الدولية.^١ ووفقاً لتقرير "البنية التحتية حتى عام ٢٠٣٠" ستتجاوز احتياجات الاستثمار في النقل والبنية التحتية العالمية ١١ تريليون دولار أمريكي خلال الفترة ما بين عامي ٢٠٠٩-٢٠٣٠. ومن أجل التخطيط الفعال للبنية التحتية للنقل وتنفيذها، تحتاج البلدان إلى أطر سياسات وطنية سليمة وضمان التمويل اللازم.

علاوة على ذلك، فيما يتعلق بالنقل البري من المتوقع أن ينمو سفر الركاب عبر الطرق والسكك الحديدية في جميع أنحاء العالم من ١٢٠٪ إلى ٢٣٠٪ بحلول عام ٢٠٥٠، بينما من المتوقع أن يتراوح هذا النمو بين ٢٤٠٪ إلى ٤٥٠٪ للاقتصادات غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. علاوة على ذلك، من المتوقع أن يزداد النقل العالمي البري والسكك الحديدية بين ٢٣٠٪ و ٤٢٠٪ في نفس الفترة.^٢

وبالمثل فإن صناعة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات تنمو أيضاً وتستمر في كونها صناعة رئيسة للنمو والابتكار والتنمية الاقتصادية والاجتماعية. وتبلغ حصة قطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات من الناتج المحلي الإجمالي حوالي ٦٪ في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية وأقل نسبياً في البلدان النامية. ومع الانتشار السريع للتكنولوجيات الرقمية في البلدان النامية، يمكن أن يرتفع هذا العدد في المستقبل. إلى جانب ذلك، يمكن أن تكون المساهمات غير المباشرة لاستثمارات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات في النمو الاقتصادي كبيرة كذلك من خلال تحسينات في إنتاجية العوامل الإجمالية.

وفي هذا الإطار تعتبر البنية التحتية للنقل والاتصالات عنصراً حاسماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان. ويرتبط النمو الاقتصادي والإنتاجي لمنطقة معينة ارتباطاً وثيقاً بالبنية التحتية للنقل وأنظمة النقل الخاصة بها، والتي تتيح زيادة الإنتاجية من خلال انخفاض التكاليف اللوجستية وتوفير المخزون والوصول إلى أسواق العرض والعمل الأكبر حجماً.

إلى جانب ذلك، كانت لجائحة كورونا آثار غير عادية على أنظمة وخدمات النقل في البلدان. كما أن للاستجابات لجائحة كورونا، من تنفيذ التباعد الاجتماعي إلى سياسات الإغلاق للمناطق المتضررة، آثاراً هائلة على تنقل الأشخاص والسلع وتوصيلهم واستمرارية خدمات النقل، وبالتالي على القطاع بأكمله. وسيكون لذلك أيضاً آثار تراكمية على النشاط الاقتصادي للمدن والمناطق والخدمات اللوجستية للشحن، فضلاً عن الصناعات والأسواق وسلاسل التوريد ذات الصلة. وهناك شعور أكبر بهذه الأزمة في قطاع النقل العام والطيران التجاري. ومع إغلاق حدود المدن والأقاليم والبلدان، سيصبح التأثير على السلع والخدمات ونقاط الإنتاج أكثر وضوحاً مع نقص المنتجات، وهو الأمر الذي يزداد سوءاً بسبب تكديس المخزون.

^١ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، ٢٠١٢

^٢ منتدى النقل الدولي

ولقد أدت تدابير احتواء جائحة كورونا إلى انخفاض كبير في نشاط النقل. كما انخفض الطلب العالمي على السفر في مجال الطيران بنسبة ٨٠٪ في عام ٢٠٢٠ مقارنة بعام ٢٠١٩. ومن المتوقع أن تكون هناك خسائر بقيمة ٣٠٠ مليار دولار في الإيرادات بسبب هذا الانخفاض. ووفقاً للاتحاد الدولي للسكك الحديدية بلغ إجمالي خسارة إيرادات الركاب لمشغلي السكك الحديدية ما يقرب من ٦٠ مليار دولار في عام ٢٠٢٠. علاوة على ذلك، انخفضت أنشطة نقل الركاب على الطرق عالمياً في كل مدينة تقريباً إلى ما بين ٤٠٪ إلى ٨٠٪. وهي إحصاءات تنطبق كذلك على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.^٣

تؤثر صدمة الطلب السلبية هذه على جميع وسائل النقل. واستجابة لذلك، يتم إغلاق العديد من خدمات النقل أو تقليص حجمها لأن الطرق لم تعد قابلة للاستخدام على النحو المطلوب، وهو ما يثير مخاوف بشأن كيفية استدامة الحد الأدنى من الاتصال والتنقل بشريان الحياة للسماح بسفر الركاب للأغراض الأساسية، فضلاً عن حماية سلاسل التوريد لواردات الغذاء والوقود والإمدادات الطبية والسلع الأساسية وقنوات التوزيع المحلية. ونتيجة لذلك، من المحتمل على المدى القصير والمتوسط أن يتأثر توفير هذه الخدمات بشدة بسبب الضائقة المالية للمشغلين. أما الأمر الأكثر دراماتيكية فهو توقع إفلاس بعض مزودي خدمات النقل الرئيسيين بما في ذلك شركات الطيران في المستقبل القريب، وهو ما يبرهن على أهمية الحفاظ على عمل الخطوط الجوية الوطنية وقدرات النقل الأخرى في البلدان من خلال التدخلات السليمة لإبطاء وتيرة الأحداث ومواكبة الاستجابة مع الزيادة الكبيرة المتوقعة في قطاع النقل بعد جائحة كورونا.

ونظراً لأهمية تطوير استراتيجيات التخفيف السليمة لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا وللمساهمة في النقاش من وجهة نظر الدول الإسلامية، فقد كرست مجموعة عمل النقل والاتصالات التابعة للكومسيك اجتماعها السادس عشر لـ"استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا". إن تعزيز التعاون بين الدول الأعضاء في هذا المجال من خلال تبادل الخبرات وأفضل الممارسات من شأنه أن يساهم بشكل مباشر في تحقيق الأهداف ذات الصلة لاستراتيجية الكومسيك.

II. التعاون في مجال النقل والاتصالات في إطار أنشطة الكومسيك

إن تحسين أداء وفعالية واستدامة النقل والاتصالات في الدول الأعضاء هو الهدف الرئيس لاستراتيجية الكومسيك في مجال النقل والاتصالات. وفي هذا الإطار، ومنذ الدورة السادسة والثلاثين للكومسيك، درست مجموعة عمل النقل والاتصالات بالكومسيك بالتفصيل استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا في اجتماعها السادس عشر.

أ. استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا (الاجتماع السادس عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات)

^٣ استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، مكتب تنسيق الكومسيك، مايو/أيار ٢٠٢١

لقد عُقد الاجتماع السادس عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات التابعة للكومسيك افتراضياً عبر الإنترنت يوم ٣١ مايو/أيار ٢٠٢١ وكان موضوعه "استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا".

ومنذ الاجتماع الوزاري الأخير للكومسيك كانت هناك تعديلات طفيفة على عملية التحضير للدراسات التحليلية القطاعية للكومسيك وإجراء اجتماعات مجموعة العمل، مع الأخذ في الاعتبار الطلبات والتعليقات القيمة من نقاط الاتصال الوطنية وكبار الخبراء المعنيين من البلدان الأعضاء. وسيتم إعداد تقرير بحثي واحد لاجتماعين متتاليين لمجموعة العمل. وبينما سيتم تقديم المسودة الأولى من التقرير إلى الاجتماع الأول، سيتم تقديم التقرير المكتمل إلى الاجتماع الثاني.

وبهذه الطريقة الجديدة؛ إذ ستكون هناك فترة إعداد طويلة ووقت كافٍ لإتقان الدراسة النهائية، تحظى المساهمات النشطة لنقاط الاتصال وممثلي البلدان الأعضاء في العملية بأهمية أكبر. ستعمل هذه الطريقة الجديدة على تعزيز النهج الموجه نحو سياسات مكتب تنسيق الكومسيك لوضع توصيات سياسية أكثر واقعية لصالح الدول الأعضاء.

وفي هذا الإطار يتم إعداد تقرير بحثي بنفس الموضوع لاجتماعين متتاليين لمجموعة عمل النقل والاتصالات بالكومسيك (السادس عشر والسابع عشر). وبينما سيتم تقديم النسخة الأولى من التقرير إلى الاجتماع السادس عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات، سيتم تقديم النسخة النهائية من التقرير إلى الاجتماع السابع عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات الذي سيعقد في أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٢١. إن الهدف الرئيس من الدراسة هو إنشاء أساس مفاهيمي لفهم أفضل للآثار الحالية والمستقبلية لجائحة كورونا على مزودي خدمات النقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي والتوصل إلى استراتيجيات وسياسات التخفيف السليمة لمواجهة التحديات التي نشأت حتى الآن. وستكون النتيجة المتوقعة لهذه الدراسة هي نظرة عامة شاملة وموجزة عن انعكاسات جائحة كورونا على مزودي خدمات النقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، مع تسليط الضوء على القضايا والتحديات الحاسمة التي تواجهها دول منظمة التعاون الإسلامي أثناء وبعد جائحة كورونا، وكذلك التوصيات الرئيسية التي تحدد كيفية معالجة هذه القضايا من قبل مختلف اللاعبين. ومن المتوقع أيضًا أن تلقت الدراسة الانتباه إلى الآثار الحالية والمستقبلية لجائحة كورونا على مزودي خدمات النقل، بالإضافة إلى إثارة نقاش جاد حول القضايا المحددة وكيفية معالجتها بشكل أفضل.

تكشف المسودة الأولى عن نتائج مهمة فيما يتعلق باستراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل في العالم وكذلك في البلدان الأعضاء. تقدم المسودة الأولى للتقرير إطارًا مفاهيميًا حول تأثير جائحة كورونا على قطاع النقل في العالم وكذلك في دول منظمة التعاون الإسلامي، والاتجاهات العالمية والتطبيقات الناجحة لاحتواء الآثار السلبية لجائحة كورونا على مقدمي خدمات النقل. وسيتم تحسين مسودة التقرير في ضوء المناقشات التي دارت خلال الاجتماع وبمساهمة نشطة من الدول الأعضاء. ومن المتوقع أن تسلط النسخة النهائية من التقرير الضوء على التحديات الرئيسية التي تواجهها الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي من خلال استراتيجيات التخفيف من آثار جائحة كورونا، وتتضمن توصيات سياسية سليمة ومحددة وعملية لتطوير / تحسين استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي. وتكشف المسودة الأولى للتقرير أيضًا عن بعض التوصيات العملية للتخفيف من الآثار السلبية لجائحة كورونا على النحو التالي؛

- يجب أن تعيد الدولة تنظيم الظروف التنافسية للقطاع.
- ينبغي إنشاء طرق بديلة إلى البلدان التي لا تزال فيها حواجز السفر قائمة، مما يضمن الحفاظ على أنشطة مقدمي خدمات النقل.

- يعد تعديل الالتزامات الضريبية كإعفاء مالي لمقدمي خدمات النقل أمرًا ضروريًا لإنقاذهم من الاضطرابات المالية والإفلاس.
- تقديم دعم متنوع للمحطات التي يديرها القطاع الخاص سيخلق ميزة مالية لمقدمي خدمات النقل.
- استمرار تشغيل الشحن التجاري أمر حيوي؛ إذ إنه ينقل المواد الخام والطاقة والمواد الغذائية من بين الضروريات الأساسية الأخرى. وفي هذا الصدد، يجب توفير جميع الخدمات الضرورية (الخدمات الصحية والتزويد بالوقود والإمدادات وشهادة الامتثال التنظيمي) للبخارة.
- يجب ضمان التخليص السريع للمعدات الطبية الحيوية في الجمارك والتخليص السريع في المطارات ووكالات الحدود من خلال قائمة رموز النظام المنسقة التي تقدمها منظمة الجمارك العالمية.
- من أجل تجنب الاتصال الجسدي بين الناس على الحدود والنقاط الجمركية، يجب اعتماد المعاملات غير الورقية والتقديم الإلكتروني.

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

ب- تمويل مشروع الكومسيك

تمويل مشروع الكومسيك (CPF) هو الأداة الهامة الأخرى للاستراتيجية. والمشاريع الممولة في إطار CPF تحتاج إلى خدمة التعاون متعدد الأطراف، ويجب تصميمها وفقًا للأهداف والنتائج المتوقعة التي حددها الاستراتيجية في قسم النقل الخاص بها. تلعب المشروعات أيضًا أدوارًا مهمة في تحقيق توصيات السياسات التي صاغتها الدول الأعضاء خلال اجتماعات مجموعة عمل النقل والاتصالات (TCWG).

في إطار الدعوة السابعة لتقديم مقترحات المشاريع، تم اختيار ثلاثة مشاريع ليتم تمويلها من قبل مكتب تنسيق الكومسيك في عام ٢٠٢٠. ومع ذلك، لم تكتمل هذه المشاريع بعد بسبب التأخير الناجم عن قيود السفر الدولية التي فرضها جائحة كوفيد-١٩، وتم تأجيلها إلى عام ٢٠٢١ من قبل أصحاب المشروع. علاوة على ذلك، بعد الدعوة الثامنة لتقديم مقترحات المشاريع في إطار CPF، تم اختيار مشروع واحد ليتم تنفيذه في عام ٢٠٢١. والمشاريع المختارة في إطار CPF، والتي من المتوقع أن تكتمل في عام ٢٠٢١ هي كما يلي؛

سيتم تنفيذ مشروع "إنشاء أرشيفات النقل البحري" من قبل الكاميرون بالشراكة مع كوت ديفوار وتشاد في عام ٢٠٢١. ويهدف المشروع إلى تطوير أطر قانونية ومؤسسية وتنظيمية لتعزيز التدفقات التجارية في ممر (دوالا - نجامينا) و(دوالا - بانغي). سيتم تنظيم برنامج تدريبي وورش عمل مع الجهات الفاعلة الرئيسية في مجال النقل لمناقشة المؤسسات والإطار التنظيمي.

المشروع الثاني بعنوان "مراقبة ممر النقل لاغوس - أبيدجان" سيتم تنفيذه من قبل نيجيريا بالشراكة مع بنين وتوغو وغامبيا. الهدف من هذا المشروع هو تسهيل حركة الأشخاص والبضائع وتحسين الحوكمة على طول الممر.

علاوة على ذلك، ستنفذ تركيا مشروع "تنفيذ الاتفاقيات البحرية الدولية" مع دولتين شريكتين، هما الجزائر وتونس في عام ٢٠٢١. ويهدف هذا المشروع إلى ضمان التنسيق والتعاون الفعالين بين البلدان المختارة من خلال إنشاء لجنة تنفيذ وبناء القدرات.

أخيراً، سيتم تنفيذ مشروع "تعزيز مهارات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات: تمكين الشباب" من قبل جزر المالديف لتحسين قدرة الموارد البشرية من خلال إنشاء قوة عاملة متنقلة متنوعة يمكنها تقديم تطبيقات عبر الإنترنت، تشمل التقنيات الناشئة مثل التكنولوجيا المالية FINTECH والتسويق عبر الإنترنت. البلدان الشريكة في هذا المشروع هي غامبيا وتركيا.