قطاع النقل والاتصالات

OIC/COMCEC/٣٣-١٧/D(..)

COMCEC

كلمة مكتب تنسيق الكومسيك

عن

مساهمة قطاع النقل والاتصالات

مكتب تنسيق الكومسيك

نوفمبر ٢٠١٧

كلمة عن التعاون في قطاع النقل والاتصالات

I. المقدمة والتوجهات العالمية

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

تعد البنية التحتية للنقل أمرًا بالغًا الأهمية بالنسبة لكلٍ من التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، كما أن "جودة البنية التحتية تعد أحد الأركان الأساسية للقدرة التنافسية الدولية[١]. ووفقًا لتقرير تم إعداده حول 'البنية التحتية حتى عام ٢٠٣٠'، فإن احتياجات الاستثمار العالمية في البنية التحتية لوسائل النقل والتوزيع قد تزيد عن ١١ تريليون دولار أمريكي على مدار الفترة ٢٠٣٠-٢٠٠٩. ولكي يتم تخطيط وتنفيذ بنية تحتية للنقل لفترة تتراوح بين ١٠ و٢٠ سنة بفعالية في الوقت والمكان المناسبين، يلزم على البلدان وضع أطر عمل سياسات وطنية ملائمة وضمان تمويل هذه البنية التحتية.

علاوة على ذلك، وفيما يتعلق بالنقل البري، من المتوقع أن ينمو السفر على الطرق والسكك الحديدية في جميع أنحاء العالم بمعدل يتراوح بين ١٢٠% و٢٣٠% تقريبًا حتى عام ٢٠٥٠، بينما من المتوقع أن يتراوح معدل النمو هذا من ٢٤٠% وحتى ٤٥٠% بالنسبة للاقتصاديات غير التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD). كذلك، من المتوقع أن يتراوح معدل زيادة نقل البضائع على الطرق والسكك الحديدية بين ٢٣٠% و٤٢٠%.[٢] تلعب ممرات النقل العابرة للحدود دوراً محورياً في تحقيق تلك التوقعات عبر تعزيز التجارة والاستثمارات بين دول المنطقة، وربط اقتصاديات المنطقة معاً. ولهذا السبب، ونظراً للأهمية الكبرى لممرات النقل العابرة للحدود، فقد أصبحت مؤخراً بنداً أساسياً على جدول أعمال مجموعة عمل النقل والمواصلات في الكومسيك.

وبالمثل، ينمو أيضًا قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) ولا يزال في قلب النمو والابتكار والتنمية الاقتصادية والاجتماعية. تبلغ حصة قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) من إجمالي الناتج المحلي حوالي ٦% في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، وحصته أقل نسبيًا في البلدان النامية. يمكن أن ترتفع هذه الحصة في المستقبل، مع الانتشار السريع للتكنولوجيات الرقمية في البلدان النامية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن المساهمات غير المباشرة من قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في النمو الاقتصادي يمكن أن تكون كبيرة أيضًا، من خلال إدخال تحسينات على إنتاجية إجمالي عوامل الإنتاج.

واليوم، يزيد تضمين الأجهزة المحمولة وما يتعلق بها من إمكانية اتصال عريضة النطاق في نسيج المجتمع، حيث إنها ذات أهمية كبيرة بالنسبة لدفع القوة المحركة في التنمية الاقتصادية للبلدان. وفقًا للبنك الدولي [٣]، تمتلك الأسر في البلدان النامية هاتفًا محمولاً أكثر من إمكانية الوصول إلى الكهرباء أو المياه النظيفة، كما يمتلك ما يقرب من ٧٠% من شريحة الدخل الخامسة الأدنى من السكان في البلدان

[١] منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، ٢٠١٢
[٢] المنتدى العالمي للنقل
[٣] http://documents.worldbank.org/curated/en/٨٩٦٩٧١٤٦٨١٩٤٩٧٢٨٨١/pdf/١٠٢٧٢٥-PUB-Replacement-PUBLIC.pdf

النامية هاتفًا محمولاً. وقد تضاعف عدد مستخدمي الإنترنت إلى ما يزيد عن ثلاثة أضعاف خلال عقد واحد، حيث زاد عدد المستخدمين من ١ مليار في عام ٢٠٠٥ إلى ٣,٥ مليار في نهاية عام ٢٠١٦[٤].

على الرغم من تزايد استخدام الإنترنت عريض النطاق بسرعة في جميع أنحاء العالم، فإن معدلات الاستخدام والتوافر للإنترنت عريض النطاق تختلف بشكل كبير فيما بين المناطق وفقًا للتنمية الاقتصادية للبلدان. وبالتالي، تعد الآثار المترتبة على صنع سياسات بعيدة المدى. وبالنظر إلى أهميته البالغة، أسهبت مجموعة عمل النقل والاتصالات في الكومسيك في مناقشة معدلات انتشار الإنترنت عريض النطاق خلال اجتماعها التاسع.

II. مساهمة قطاع النقل والاتصالات برعاية الكومسيك

إن تحسين أداء وفعالية واستدامة النقل والاتصالات في الدول الأعضاء هو الهدف الرئيسي من استراتيجية الكومسيك في مجال النقل والاتصالات. ولتحقيق هذه الغاية، تركز الكومسيك على قضايا النقل والاتصالات المهمة من أجل الوصول لمستوى من المعرفة وخلق مستوى من التفاهم المشترك، وكذلك وضع سياسات متماثلة تقريبًا في الدول الأعضاء وفيما بينها. وفي هذا الإطار، كرّست مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات اجتماعها التاسع لموضوع انتشار الإنترنت عريض النطاق، واجتماعها العشر لممرات النقل العابرة للحدود.

III. الاجتماع التاسع لمجموعة عمل النقل والاتصالات

ومنذ الدورة الثانية والثلاثين للكومسيك، عقدت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات (TCWG) اجتماعها التاسع في ١٦ مارس ٢٠١٧ في أنقرة بتركيا، تحت عنوان "زيادة انتشار الإنترنت عريض النطاق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي".

وخلال الاجتماع، ناقش ممثلو الدول الأعضاء وتبادلوا آرائهم وتجاربهم حول كيفية تمكن الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي من تحقيق أقصى قدر من إمكانات الانتشار عريض النطاق، بصفتها قوه محركة للابتكار والنمو، والتطورات المتعلقة بالانتشار عريض النطاق التي يحتاج صانعو السياسات إلى النظر فيها والتحديات التي يلزم مواجهتها والتعامل معها. كما ناقش المشاركون المزايا والمخاطر التي ينطوي عليها انتشار الإنترنت عريض النطاق. وبالإضافة إلى ذلك، تمت مناقشة أيضًا مسألة السياسات التي يمكن وضعها لتحسين جودة الخدمات المقدمة في هذا المجال. كما أثرت العروض التقديمية المقدمة من الدول الأعضاء والقطاع الخاص على المناقشات.

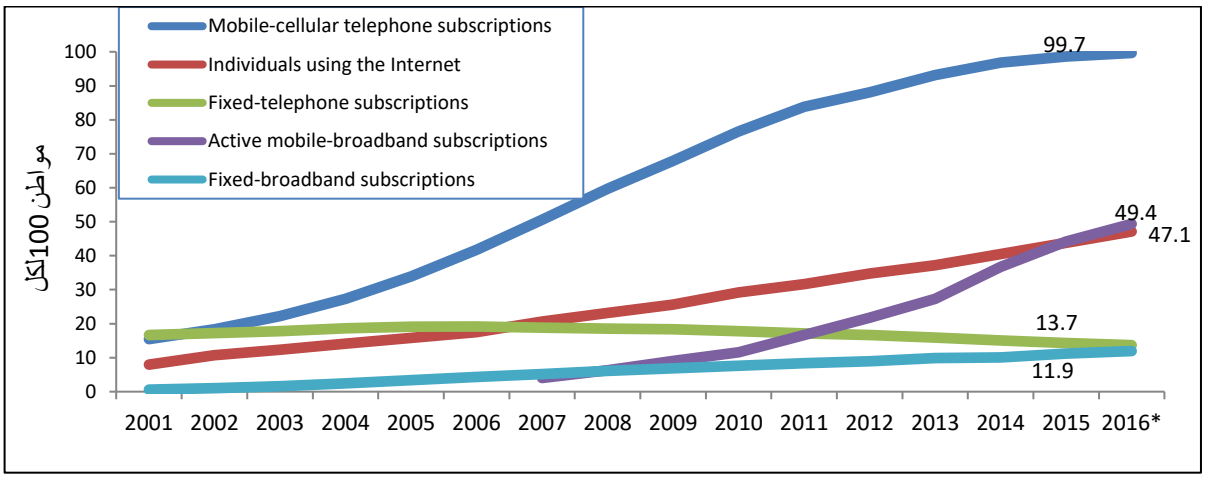
وفي محاولة لتوفير مدخلات للمناقشات خلال الاجتماع، أمر مكتب تنسيق الكومسيك (CCO) بإعداد تقرير بحثي عن موضوع الاجتماع نفسه. يحدد التقرير المذكور حالة الانتشار عريض النطاق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، والتحديات الرئيسية التي تواجهها هذه الدول، وتوصيات السياسات المحتملة التي يلزم تنفيذها للتغلب على هذه التحديات. ويكشف التقرير أيضًا عن أرقام مهمة متعلقة بحالة الانتشار عريض النطاق في العالم والاتجاهات العالمية.

- **أثر الانتشار عريض النطاق في العالم**

[٤] بيانات صادرة من الاتحاد الدولي للاتصالات

وقد شهد قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات نموًا غير مسبوق خلال العقد الماضي، وفقًا للمؤشر العالمي لتطورات قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات [٥] في الشكل ١. ينتشر الاقتصاد الرقمي الآن في جميع جوانب الاقتصاد العالمي تقريبًا؛ مما يؤثر على قطاعات مثل القطاع المصرفي، أو قطاعات البيع التجزئة أو الطاقة أو النقل أو التعليم أو النشر أو الإعلام أو الصحة. وتعمل تكنولوجيات المعلومات والاتصالات ببساطة على تغيير وسائل التفاعلات الاجتماعية والعلاقات الشخصية، من خلال شبكات وأجهزة عريضة النطاق ثابتة ومتنقلة.

الشكل ١: المؤشر العالمي لتطورات قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ٢٠١٦-٢٠٠١



ملاحظة: * التقدير

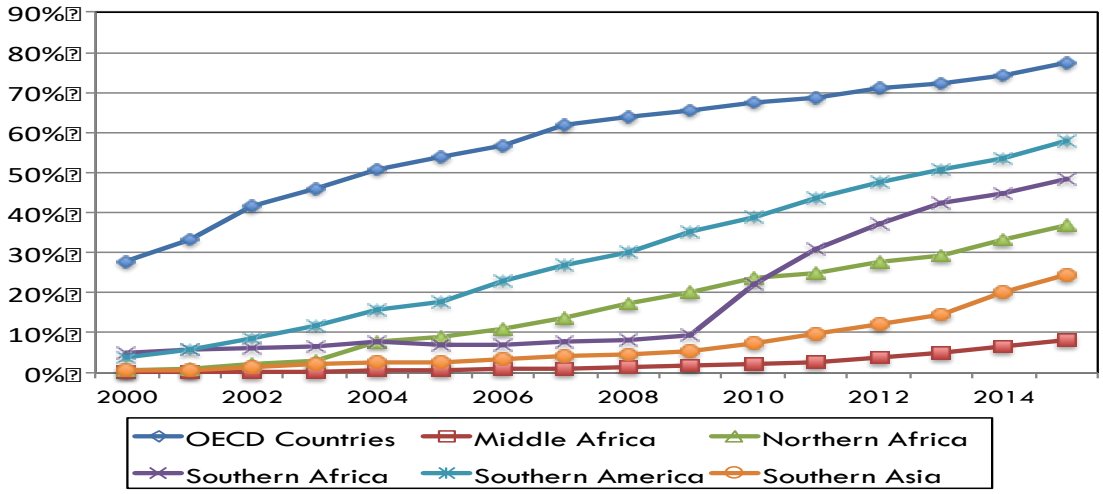
المصدر: الاتصالات العالمية للاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) / قاعدة بيانات مؤشرات الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)

باعتباره أحد مكونات الاقتصاد الرقمي الضرورية، يعد الإنترنت عريض النطاق أحد الدعائم الحيوية في البنية التحتية من أجل تعزيز النمو الاقتصادي ورعاية المواطنين. وبالإضافة إلى فوائده المرتبطة بنمو الناتج المحلي الإجمالي، يسهم الإنترنت عريض النطاق في خلق فرص عمل وتحسين عمليات الادخار لدى المستهلكين. يسلط التقرير البحثي المذكور أعلاه الضوء على أنه كلما كان مستوى انتشار الإنترنت عريض النطاق أعلى، كلما كان ذلك له تأثير أقوى على النمو الاقتصادي. وبالتالي، فإن البلدان ومواطنيها ستستفيد من تسريع اعتماد الإنترنت عريض النطاق.

ووفقًا للتقرير، يستخدم ٣,٥ مليار شخص الإنترنت في الوقت الحالي، من بينهم ٢,٤ مليار من الدول النامية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن ٣٤% من الأسر في البلدان النامية و٧% من الأسر في البلدان الأقل نموًا و٨٠% من الأسر في البلدان المتقدمة كانت لديها إمكانية الوصول إلى الإنترنت في نهاية عام ٢٠١٥، مقارنة بالمتوسط العالمي البالغ ٤٦%.

وكما يشير الشكل ٢، يتخلف استخدام الإنترنت في المناطق الناشئة عن متوسط العالم المتقدم (دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية) بمعدل يتراوح بين ٢٠ بالمائة (في أمريكا الجنوبية) و٦٩ بالمائة (في أفريقيا الوسطى). ومع ذلك، من المهم ملاحظة تضائل الفجوة تدريجيًا بين البلدان المتقدمة وبعض المناطق على الأقل في دول العالم الناشئة (مثل أمريكا الجنوبية وجنوب أفريقيا وشمالها).

[٥] المؤشر العالمي لتطورات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات هو مؤشر مركب يجمع بين ١١ مؤشرًا في مقياس معياري واحد يمكن استخدامه لرصد ومقارنة التطورات في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بين البلدان وبمرور الوقت.



الشكل ٢: انتشار الإنترنت (وفقًا لنسبة عدد السكان) (٢٠١٥-٢٠٠٠)

المصادر: الكومسيك، زيادة انتشار الإنترنت عريض النطاق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي

- **انتشار الإنترنت عريض النطاق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي**

يكشف التقرير المذكور أعلاه أن تكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق شهدت انتشارًا هائلاً في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي منذ التسعينات. وبنهاية عام ٢٠١٥، وصلت نسبة مستخدمي تكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق من الأسر في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي إلى ١٤,٩٥%، بينما وصلت نسبة الاتصال بتكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق عبر الهاتف المحمول من الأفراد إلى ٢٩,٤١%. وتعد هذه الإحصائيات مثيرة للإعجاب بشكل كبير عند النظر إلى أن عملية انتشار تكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق لم تبدأ في عام ٢٠٠١ في حالة تكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق الثابت وفي عام ٢٠٠٧ بالنسبة لتكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق عبر الهاتف المحمول. وفي العديد من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، مثل أذربيجان ولبنان وماليزيا وقطر، تجاوزت نسبة انتشار تكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق الثابت للأسر ٥٠%؛ بينما تجاوزت نسبة انتشار تكنولوجيا الإنترنت عريض النطاق عبر الهاتف المحمول في دول أخرى، مثل البحرين والمملكة العربية السعودية والإمارات، ٧٠%.

ويشير التقرير أيضًا إلى أن النسبة المئوية لمستخدمي الإنترنت تختلف اختلافًا كبيرًا بين مناطق منظمة التعاون الإسلامي أيضا. فعلى سبيل المثال، بلغت نسبة انتشار الإنترنت في دول منظمة التعاون الإسلامي الأفريقية ٢٧,٩٠%، في حين بلغت النسبة في دول منظمة التعاون الإسلامي العربية ٣٩,٥٣%، وفي دول منظمة التعاون الإسلامي الآسيوية ٢٨,٠٥%. وبلغت نسبة انتشار الإنترنت عريض النطاق الثابت داخل الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي ١٤,٩٥% من إجمالي الأسر، مقارنة بالنسبة ٧٨,٠٧% في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. ومن ناحية أخرى، بلغت نسبة انتشار الإنترنت عريض النطاق عبر الهاتف المحمول ٢٩,٤١% من إجمالي السكان، مقارنة بالنسبة ٨٧,١٧% في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.

وضمن إطار العمل هذا، من الواضح أن عالم الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي غير متماثل عندما يتعلق الأمر بالتحديات القائمة أمام تطوير الإنترنت عريض النطاق. ويحدد التقرير ثلاث مراحل لتطوير الإنترنت عريض النطاق للتمكن من الكشف عن

الفروق الموجودة بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي من حيث مستوى تطوير الإنترنت عريض النطاق الوارد في الجدول أدناه (مُرفق الجدول التفصيلي).

جدول: الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: حالة العرض والطلب عريضة النطاق (٢٠١٥)

	العرض			الطلب	
	تغطية الإنترنت عريض النطاق الثابت (ADSL)	**تغطية الإنترنت عريض النطاق عبر الهاتف المحمول (٣G)**	**تغطية الإنترنت عريض النطاق عبر الهاتف المحمول (٤G)**	**الانتشار عريض النطاق الثابت (الأسر)**	**الانتشار عريض النطاق عبر الهاتف المحمول (السكان)**
متوسط دول منظمة التعاون الإسلامي	**%٥٣,٣٣**	**%٦٤,١٦**	**%٤٦,٨٢**	**%١٤,٩٥**	**%٢٩,٤١**
المتقدمة	**% ٧٠<** ١٣ دولة	**:%٧٠<** ٢٥ دولة	**%٧٠<** ٦ دول	**%٧٠<** ٦ دول	**%٧٠<** ٩ دول
المتوسطة	**%٧٠٪-٤٠** ٣ دول	**%٧٠٪-٤٠** ١٧ دولة	**%٧٠٪-٤٠** ٤ دول	**%٧٠٪-٤٠** ٨ دول	**%٧٠٪-٤٠** ١١ دولة
النامية	**%٤٠>** ٣٩ دولة	**%٤٠>** ١٥ دولة	**%٤٠>** ٣٧ دولة	**%٤٠>** ٤٣ دولة	**%٤٠>** ٣٥ دولة

المصدر: زيادة انتشار الإنترنت عريض النطاق في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي

يوضح الجدول أن بعض الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في الشرق الأوسط (البحرين وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة) وآسيا الوسطى (أذربيجان وكازاخستان) تميل إلى أن تكون من بين الدول المتقدمة إلى حدّ ما من حيث مستوى عرض خدمات الإنترنت عريض النطاق وانتشار هذه الخدمات. ومن ناحية أخرى، لا تزال هناك مجموعة كبيرة من الدول الأفريقية (بنين وبوركينا فاسو والكاميرون وتشاد وغينيا والسنغال وسيراليون والسودان وتوغو) في مرحلة محدودة من تطوير الإنترنت عريض النطاق من حيث العرض والطلب. وأخيرًا، هناك عدد من الدول في شمال أفريقيا (مصر وتونس والمغرب) وإفريقيا جنوب الصحراء (كوت ديفوار) والشرق الأوسط (الكويت) وآسيا (بروناي وقيرغيزستان وتركيا وأوزبكستان) تُظهر تقدمًا في تغطية خدمات السكان مع انخفاض الانتشار.

ومع ذلك، فإن الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي تدرك بشكل متزايد الحاجة إلى تطوير الاقتصاد الرقمي، ويشمل الانتشار عريض النطاق بطريقة استراتيجية، وتوسيع نطاق فوائده والاستجابة للتحديات الرئيسية، مثل الحد من البطالة وانتشال الأشخاص من براثن الفقر. وفي هذا السياق، يدرس صانعوا السياسات مجموعة كاملة من الآثار الاجتماعية والاقتصادية ذات الصلة بالإنترنت عريض

النطاق، فضلاً عن وضع أطر عمل للمفاهيم للمساعدة على تحديد السياسات الرامية إلى زيادة الانتشار إلى الحد الأقصى وقياس مدى المساهمة.

وأبرز التقرير التحديات الرئيسية التي تواجهها الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي من حيث الانتشار عريض النطاق على النحو التالي:

- قلة الاستثمار في الجيل التالي من شبكات الإنترنت عريض النطاق،
- القدرة المحدودة على تحمل النفقات،
- الوعي المحدود بإمكانات خدمات الإنترنت عريض النطاق أو قلة الثقافة الرقمية
- قلة الترابط أو الاهتمام الثقافي.

من أجل التصدي لهذه التحديات وزيادة إمكانات الانتشار عريض النطاق إلى الحد الأقصى لدفع الإنتاجية والابتكار والنمو وخلق فرص عمل، حدد تقرير البحث توصيات مهمة متعلقة بالسياسات لتنفذها الدول الأعضاء. يتوفر التقرير على الموقع الإلكتروني للكومسيك. (www.comcec.org)

باعتبارها النتاج الرئيسي من الاجتماع، صُيغت بعض التوصيات المهمة المتعلقة بالسياسات على النحو التالي:

A. التوصيات المتعلقة بالسياسات لجميع الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي

١- إعداد الإستراتيجيات الوطنية للإنترنت عريض النطاق بمشاركة جميع الجهات المعنية

٢- تحسين مستوى الثقافة الرقمية عن طريق تضمين برامج في نظام التعليم الرسمي وتشجيع المبادرات غير الرسمية التي تستهدف فئات خاصة من السكان

B. التوصيات المتعلقة بالسياسات للدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في مرحلة مختلفة من تطوير الإنترنت عريض النطاق

١. الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في مرحلة [٦]متقدمة من تطوير الإنترنت عريض النطاق

١- تحقيق هدف تغطية الإنترنت عالي السرعة للمناطق الريفية والنائية خلال مُهل لاستيفاء شروط وأحكام اللوائح[٧] وعن طريق الدعم المباشر بغية تحسين الجدوى الاستثمارية للإنترنت عريض النطاق

٢- تفعيل الحوافز المالية لمزودي خدمات الإنترنت لنشر تقنيات الجيل الرابع ٤G

٢. الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في مرحلة [٨]متوسطة من تطوير الإنترنت عريض النطاق

١- تقليل تكلفة خدمات الإنترنت عريض النطاق من خلال مبادرات السياسات العامة المستهدفة

٢- تقليل العوائق اللغوية والثقافية من خلال تطوير محتوى وتطبيقات وأنظمة أساسية محلية.

٣. الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في مرحلة [٩]أولية من تطوير الإنترنت عريض النطاق

---

[٦] "الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في مرحلة متقدمة" تشير إلى الدول التي تتمتع باستخدام وتغطية عالية للإنترنت عريض النطاق.
[٧] تشير مُهل استيفاء شروط وأحكام اللوائح إلى غياب الإلزام القانوني لتوفير الوصول إلى الإنترنت، على الأقل لفترة محددة مسبقًا من الوقت.
[٨] الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي التي تمر بمرحلة تنمية متوسطة لديها تغطية متقدمة بوجه عام على الرغم من الانتشار المحدود للإنترنت عريض النطاق.
[٩] الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي في مرحلة أولية تشير إلى الدول التي تحتاج إلى زيادة كل من العرض والطلب على خدمات الإنترنت عريض النطاق.

١- عرض خدمات الإنترنت عريض النطاق بسعر منخفض للمستخدمين بواسطة شركات توفير خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية المدعومة من الحكومة أو المملوكة للدولة.

٢- عرض خدمات الإنترنت عريض النطاق منخفضة التكلفة أو المجانية المخصصة لفئات السكان المحرومة من تلك الخدمات

IV. الاجتماع التاسع لمجموعة عمل النقل والاتصالات

عقدت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات اجتماعها العاشر في أنقرة، في ١٧ و١٨ أكتوبر ٢٠١٧، تحت عنوان "تحسين ممرات النقل العابرة للحدود الوطنية فيما بين الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي: المفاهيم والحالات". علاوة على ذلك، قررت الدورة الوزارية للكومسيك اختيار "تحسين ممرات النقل العابرة للحدود الوطنية فيما بين الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي" كموضوع لجلسة تبادل وجهات النظر الوزارية في جلسة الكومسيك الثلاثة والثلاثين. وفي هذا الصدد، قام الاجتماع العاشر لجموعة عمل النقل والمواصلات بعمل التحضيرات اللازمة لجلسة تبادل وجهات النظر الوزارية، من خلال صياغة توصيات السياسة الواضحة لتقديمها إلى جلسة الكومسيك الثالثة والثلاثين.

تلعب ممرات النقل العابرة للحدود دوراً محورياً في تعزيز التجارة والاستثمارات بين دول المنطقة، وربط اقتصاديات المنطقة معاً. يتطلب بُعد التواصل في ممرات النقل العابرة للحدود تضافر الجهود بين دول المسار وعملية تعاونية لاتخاذ القرارات بما يضمن تحقيقها للفعالية المطلوبة.

أظهر التقرير البحثي الذي أسند مكتب تنسيق الكومسيك إجراءه حول ممرات النقل العابرة للحدود عدداً من النتائج المهمة. على سبيل المثال، وضمن دول منظمة العالم الإسلامي، يوجد أكثر من ١٠٠ مسار للنقل منتشر في المناطق العربية والآسيوية والإفريقية. ولكن ليست جميع مسارات للنقل تعدّ ممرات للنقل. فهناك معايير محددة يجب أن تلبيها ممرات النقل كممرات تسمح بتعدد وسائل النقل من أجل تسهيل الحركة التجارية. وسميت ممرات النقل بهذا لاسم لعدة اسباب من بينها (١) خضوعها للمعاهدات الدولية بين الدول التي تسميها كذلك (٢) كونها تخضع لمعايير فنية وتشغيلية مشتركة و (٣) الحركة التي تمر فيها دولية بالغالب و (٤) لأن المعايير التشغيلية أعلى عادة من مسارات النقل «العادية»

من الجليّ أن العوامل السياسية والمؤسسية هي أهم العوامل المتعلقة بممرات النقل بين دول منظمة التعاون الإسلامي. وفيما يخص العوامل السياسية، تشهد العديد من دول منظمة التعاون الإسلامي التوتر والأزمات السياسية. ونتيجة لذلك، غالباً ما تطبّق القيود التجارية والتمييز على واحدة أو أكثر من دول الممرات. ويؤدي ذلك إلى تخفيض كفاءة الممرات ورفع تكلفة النقل، وبالتالي تقليل تنافسية البضائع. أما فيما يتعلق بالعوامل المؤسسية، فإن ممرات النقل في دول منظمة التعاون الإسلامي إما أن تفتقر للحوكمة السليمة أو لا تتمتع بأية مبادئ للحوكمة.

ومن حيث تسهيل التجارة، تواجه ممرات النقل في دول منظمة التعاون الإسلامي عدداً من العقبات غير الملموسة، ومنها الدفعات غير الرسمية وتعقيد إجراءات عبور الحدود. وتتسم ممرات النقل بين دول منظمة التعاون الإسلامي كذلك بضعف التجارة البينية التي تقل بالمتوسط عن ١٠% من إجمالي التجارة، بينما ترتفع النسبة إلى ٦٠-٥٠% بين دول الاتحاد الأوروبي.

وفيما يخص الأمن الداخلي وبخاصة الالتزام القانوني، وبالأخص، الالتزامات المترتبة على التلف والسرقة والخسارة بأي شكل آخر، فإن تلك القوانين لا تزال غير مطورة بما يكفي في ممرات النقل العابرة لدول منظمة التعاون الإسلامي. وبهذا، تبقى المخاطر التجارية ورسوم التأمين مرتفعة، وبالتالي ترتفع تكاليف التجارة. ويوضح الموقف جزءاً من أسباب سيطرة التجارة في ممرات النقل العابرة لدول منظمة التعاون الإسلامي مع أوروبا وبقية العالم (حيث الالتزامات القانونية أكثر تطوراً) مقارنة مع الدور المجاورة

ومن السمات المشتركة للممرات العابرة للحدود في دول منظمة التعاون الإسلامي، وفيما يتعلق بالعوامل الفنية والتشغيلية، النقص الكبير في البنية التحتية للسكك الحديدية وانخفاض مستوى الاستفادة منها. ويمثل ضعف التشغيل المشترك وقلة الروابط البينية تحديات أساسية، على الرغم أنها لا تقتصر فقط على ممرات النقل العابرة للحدود في دول منظمة التعاون الإسلامي. ولا تزال العديد من ممرات النقل العابرة للحدود تواجه مشاكل ترتبط بالتشغيل المشترك للطرق والسكك الحديدية.

كما أن مشاكل البيئة وكفاءة الطاقة شبه غائبة عن محاور تطوير ممرات النقل العابرة للحدود في دول منظمة التعاون الإسلامي، وذلك على الأرجح بسبب توفر النفط على نطاق واسع. ففيما يبقى سعر النفط معقولاً، تعتبر بقية أنواع الوقود باهظة وغير ضرورية.

وأبرز التقرير التحديات الرئيسية التي تواجهها الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي بشأن ممرات النقل العابرة للحدود على النحو التالي:

- قلة وعي الجهات المعنية، خاصة على مستوى صناع القرار؛ و
- ضعف الإرادة السياسية بين الدول الواقعة على تلك الممرات،
- عدم كفاية التعاون والتنسيق بين الدول الواقعة على الممرات، بما في ذلك عدم توفر إطار عمل مشترك ونظام للإدارة.
- نقص استراتيجيات/سياسات النقل العابر للحدود الوطنية المتنوعة التي تستهدف تلبية احتياجات القطاع الخاص المختلفة
- عدم كفاية أو دقة أو تحديث المعلومات المتعلقة بالعمليات الخاصة بممرات النقل العابرة للحدود الوطنية، وعدم وجود نظام فعل لجمع البيانات،
- تدني مستوى التشغيل المشترك والروابط المشتركة.
- انعدام التوازن في حركة المرور بين الطرق والسكك الحديدية،
- المشاكل السياسية بين الدول، مما يؤدي إلى القيود التجارية والعقبات في نقاط عبور الحدود،
- ضمان استدامة البنية التحتية لممرات النقل فيما يتعلق بصيانة الطرق، وتجنب الخسائر الكبيرة في قيمة الأصول،
- ارتفاع تكلفة تأمين البضائع أثناء عبورها.

من أجل مواجهة تلك التحديات، حدد تقرير البحث توصيات السياسة الهامة التي ينبغي أن تنفذها الدول الأعضاء. يتوفر التقرير على الموقع الإلكتروني للكومسيك. (www.comcec.org)

باعتبارها النتاج الرئيسي من الاجتماع، صُيغت بعض التوصيات المهمة المتعلقة بالسياسات على النحو التالي:

التوصيات المتعلقة بالسياسات:

في ضوء التحديات والمشاكل المذكورة أعلاه، خرجت مجموعة عمل النقل والمواصلات بعدد من التوصيات المتعلقة بالسياسات والتي تعدّ بالغة الأهمية لضمان سلاسة عمل ممرات النقل العابرة للحدود حالياً في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي.

١. **العوامل السياسية والمؤسسية**

- تحويل مسارات النقل إلى ممرات للنقل بوجود أمانة دائمة أو تعزيز قدرات الأمانات القائمة،
- تطوير معاهدة لممرات النقل كمقياس نموذجي تستفيد منه الدول الواقعة على تلك الممرات،
- زيادة الوعي لدى صانعي القرارات فيما يتعلق بالحاجة إلى تعزيز التعاون والتنسيق والمسؤوليات المشتركة لتحسين الأداء الإجمالي لممرات النقل العابرة للحدود الوطنية.
- تشكيل اللجان الوطنية لتيسير التجارة والمواصلات، والتي تضم مختلف الوزارات والجهات المعنية.

٢. **العوامل الاقتصادية والمالية والاجتماعية:**

- تشجيع تبسيط وتسهيل عمليات / إجراءات الأعمال بين الدول الواقعة على تلك الممرات، بما في ذلك الدفعات على المعابر الحدودية أو الدفع المسبق قبل الوصول إلى الحدود،
- زيادة الوعي لدى الجهات المعنية في القطاعين العام والخاص بالمزايا الاقتصادية المحتملة لممرات النقل العابرة للحدود الوطنية،
- الاستفادة من الموارد الدولية بما فيها آلية تمويل مشاريع الكومسيك لتشجيع إقامة أمانات ممرات النقل،
- التشجيع على اعتماد تعرفة شاملة للنقل بالسكك الحديدية بين الدول الواقعة على طول ممرات النقل،
- إعداد مخطط شمولي لتطوير ممرات النقل بما فيها المتطلبات المالية على المدى القصير والمتوسط والطويل،
- إشراك القطاع الخاص لتطوير وتمويل وإدارة البنية التحتية لممرات النقل بالشراكة مع القطاع العام،
- التشجيع على التجارة البينية والاستثمارات انطلاقاً من رؤية رامية إلى تعزيز حركة الأشخاص وفرص العمل بالإضافة إلى التخفيف من الفقر على طول ممرات النقل.

٣. **تسهيل التجارة:**

- مراجعة الاتفاقيات التجارية الحالية لتحديد العوامل المرتبطة بإزالة العوائق غير المادية للتجارة،
- تحفيز التجارة البينية لزيادة الطلب على ممرات النقل العابرة للحدود الوطنية في دول منظمة التعاون الإسلامي،
- تعزيز كفاءة التفتيش الجمركي عبر استحداث النقاط الحدودية الشاملة، بالاستفادة من أساليب إدارة المخاطر (مثل نظام أسيكودا) وقنوات الضوء الأخضر والتقنيات الجديدة في الجمارك،

- تطوير نظام كفء لجمع البيانات الإحصائية التجارية،
- تشجيع نظام النافذة الموحدة،
- تسهيل إصدار التأشيرات لرجال الأعمال وملصقات التأشيرة للسائقين.

٤. السلامة والأمن والالتزام القانوني:

- تنفيذ البرامج / الإجراءات التي من شأنها تعزيز الأمن في ممرات النقل،
- تعزيز تبادل الخبرات في مجال سلامة الطرق،
- إقامة محطات خدمة على جوانب الطرق بما فيها الاستراحات لتحسين رفاه السائقين والتخفيف من إعيائهم،
- تشجيع الالتزام القانوني متعدد الوسائل.

٥. العوامل الفنية والتشغيلية:

- تحسين معايير تصميم البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية، بما في ذلك عقد الطرق / السكك الحديدية وقياس تغير الانظمة والمعابر الحدودية،
- ضمان استدامة البنية التحتية لممرات النقل، بما يتضمن صيانة الطرق عبر فرض الرسوم المناسبة على المستخدمين،
- توحيد المعايير التشغيلية والخاصة بالمركبات، مثل أوزان وأبعاد المركبات والوزن الكلي للمركبة بحمولتها،
- تحسين التشغيل المشترك للسكك الحديدية بما فيها الترخيص/الاعتماد المشترك للسائقين والشروط الموحدة للنقل،
- تحسين التواصل على طول الممرات بما في ذلك وجود كابل الألياف البصرية وتتبع الشحنات،
- تحسين البنية التحتية اللوجستية، كالمستودعات المتاحة لعدة مستخدمين عبر تعزيز التنسيق والتعاون بين الجهات المعنية،
- زيادة عدد وجودة المراكز اللوجستية على طول ممرات النقل.

٦. العوامل البيئية والطاقة

- تشجيع تعدد وسائل النقل وبخاصة التشجيع على استخدام السكك الحديدية والنقل البحري من خلال الاستثمار في مرافق النقل التي تتسم بالكفاءة،
- تحفيز استخدام المركبات والسفن الأكثر سلامة للبيئة من خلال الحوافز والأنظمة الرامية إلى تخفيض انبعاثات الكربون وتلوث الهواء في ممرات النقل.

٧. رصد أداء ممرات النقل

- تطوير نظام لجميع البيانات في ممرات النقل، بما يتضمن على سبيل المثال لا الحصر:
  - حجم وتركيب الشحنات التجارية، بما فيها حركة الشحنات الخطرة

- تدفق الحركة المرورية وتركيبتها
- زمن الرحلات وسرعة المركبة
- فترات المعالجة لإجراءات عبور الحدود
- تكاليف ورسوم العبور
- حوادث الطرق،

➢ تحليل ونشر البيانات المذكورة أعلاه لإعداد التقارير حول أداء ممرات النقل وتطبيق السياسات المذكورة.

<u>آلية تمويل مشاريع الكومسيك</u>

من خلال آلية تمويل مشاريع الكومسيك، يقدم مكتب تنسيق الكومسيك منحًا للمشاريع المختارة المقترحة بواسطة الدول الأعضاء ممن سجلوا بالفعل في مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات ومؤسسات منظمة التعاون الإسلامي ذات الصلة.

خلال العام ٢٠١٦، نفذت تركيا مشروع «تقييم وتعزيز مستوي التواصل البيني في الشحن الجوي فيما بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: نهج الطرق المشتركة للشحن الجوي (ACCMA) لتسهيل التجارة البينية في دول منظمة التعاون الإسلامي» واشتمل هذا المشروع على دراسات مكتبية وزيارات ميدانية إلى الدول المختارة وتنظيم حلقات نقاش في اسطنبول. وخلال الدراسات المكتبية، وعبر استخدام عدد من قواعد البيانات الخاصة بالصناعة تم تحديد مراكز الجذب للتجارة الجوية والشحن الجوي . وبمراعاة مراكز الجذب وكذلك حركة الملاحة الجوية، تم تحديد ثلاث دول أعضاء كنموذج تجريبي (موزمبيق، وتونس، وماليزيا) لإجراء مزيد من التحليل والدراسات الميدانية. انعقدت حلقة نقاش الشحن الجوي في اسطنبول بين ١٦ – ١٤ ديسمبر ٢٠١٦، بمشاركة الدول الشريكة. وأخيراً، تم إعداد تقرير في نهاية توصيات اقتراح المشروع للدول المختارة كأمثلة بالإضافة إلى جميع دول منظمة التعاون الإسلامي. وكان من بين الاقتراحات الواردة في التقرير تأسيس شبكات لخدمات الشحن فيما بين المناطق الفرعية، وإعداد نظام مستدام لتقديم الطلبات، وتيسير إطار العمل التنظيمي.

وفي عام ٢٠١٧، نفذت ساحل العاج مشروع «تحسين مستوى سلامة الطرق في ساحل العاج وبوركينا فاسو ومالي» كان هدف المشروع هو رفع مستوى الوعي بعوامل المخاطر الفردية في مجال السلامة المرورية، واقتراح الحلول المناسبة. تضمن المشروع إعداد المدربين في الدول الثلاث وحملة توجيهية لساحل العاج. وفي إطار البرنامج التدريبي في ساحل العاج، اجتمع الخبراء من ثلاث دول من أجل تقديم الحلول للمخاطر الفردية في مجال السلامة المرورية، ولصياغة الرسائل المتعلقة بالحملة التجريبية التي سيجري تنظيمها لاحقاً في ساحل العاج. وخلال الحملة، والتي جرى تنظيمها في مدن مختلفة في ساحل العاج بين ١٧–١٠ يوليو ٢٠١٧، تم تثقيف سائقي المركبات الثقيلة وتعريفهم بعوامل المخاطرة الفردية التي تهدد السلامة المرورية. وبالإضافة لذلك، جرى توزيع المواد التشجيعية التي تحتوي رسائل عن السلامة المرورية على السائقين.