



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

قطاع النقل والاتصالات



كلمة مكتب تنسيق الكومسيك

عن

مساهمة قطاع النقل والاتصالات

كلمة عن التعاون في قطاع النقل والاتصالات

1. المقدمة والتوجهات العالمية

يعد قطاع النقل والاتصالات من القطاعات الحيوية التي تساهم في تنمية البلدان. ينمو قطاع النقل سريعاً 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 أمراً بالغ الأهمية بالنسبة لكل من التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، كما أن "جودة البنية التحتية تعد أحد الأركان الأساسية للقدرة التنافسية الدولية¹. ووفقاً لتقرير تم إعداده حول 'البنية التحتية حتى عام 2030'، فإن احتياجات الاستثمار العالمية في البنية التحتية لوسائل النقل والتوزيع قد تزيد عن 11 تريليون دولار أمريكي على مدار الفترة 2009-2030. ولكي يتم تخطيط وتنفيذ بنية تحتية للنقل لفترة تتراوح بين 10 و20 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 تقريبي من 120% و230% تقريباً حتى عام 2050، بينما من المتوقع أن يتراوح معدل النمو هذا من 240% وحتى 450% بالنسبة للاقتصاديات غير التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD). كذلك، من المتوقع أن يتراوح معدل زيادة نقل البضائع على الطرق والسكك الحديدية بين 230% و420%².

وبالمثل، ينمو أيضاً 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 6% في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، وحصته أقل نسبياً 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 أيضاً، من خلال إدخال تحسينات على إنتاجية إجمالي عوامل الإنتاج.

وفي هذا الإطار، تشكل البنية التحتية للنقل والاتصالات عنصراً حاسماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان. ويرتبط النمو الاقتصادي والإنتاجي لمنطقة معينة ارتباطاً وثيقاً ببنيتها الأساسية للنقل وأنظمة النقل التي تتيح زيادة الإنتاجية من خلال انخفاض تكاليف اللوجستيات وتوفير المدخرات والوصول إلى أسواق العرض والعمل الأكبر. وفي هذا الصدد، تعتبر ممرات النقل العابرة للحدود، باعتبارها عنصراً هاماً في البنية التحتية للنقل وأنظمة النقل، عنصراً حاسماً لدفع إمكانية الوصول والاتصال والإنتاجية والنشاط عبر منطقة ما. لذلك، لوحظ اليوم تطوير أن ممرات النقل هي من بين أهم العوامل في تحسين إمكانية الوصول والاتصال والإنتاجية في منطقة ما وكذلك ضمان التنمية الإقليمية

ونظراً لأهميتها الحاسمة، فإن موضوع ممرات النقل العابرة للحدود الوطنية يقع على رأس جدول أعمال مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات (TCWG).

¹ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، 2012
² المنتدى العالمي للنقل

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 تقريباً في الدول الأعضاء وفيما بينها. وفي هذا الإطار، قامت مجموعة عمل النقل والاتصالات في الكومسيك (TCWG) بتفصيل قضية ممرات النقل العابرة للحدود في اجتماعيها المتتاليين، في الاجتماعين العاشر والحادي عشر. وإن الإدارة الفعالة لممرات النقل العابرة للحدود أمر بالغ الأهمية لممر نقل جيد الأداء.

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 (TCWG) اجتماعها الحادي عشر في 15 مارس/ آذار 2018 في أنقرة، 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 الاتجاهات العالمية وأفضل الممارسات في العالم من أجل استخلاص دروس ملموسة منهم. كما أثرت العروض التقديمية المقدمة من الدول الأعضاء والقطاع الخاص على المناقشات.

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

إن 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 جهوداً مشتركة بين البلدان التي تمر فيها الممرات وبين عمليات صنع القرار التعاوني من أجل أداؤها الفعال. لذلك، تعد الإدارة الفعالة للممرات عاملاً رئيسياً في تطوير ممرات النقل الدولية.

تتسم إدارة ممرات النقل بالعديد من الجوانب / المجالات المترابطة. هذه الجوانب هي (1) أهداف الممر والدعم السياسي (2) الإطار القانوني (3) الإطار المؤسسي (4) البنية التحتية (5) مراقبة أداء الممر ونشره (6) تعزيز الممر وتشاور أصحاب المصلحة (7) بناء القدرات. وقد تم تطوير هذه المجالات بطريقة متوازنة ومتناغمة من أجل وجود هيكل إدارة فعال³.

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

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 هامين للنقل العابر للحدود في العالم باعتبارهما أفضل الحالات؛ شبكات النقل عبر أوروبا في أوروبا (TEN-T) ومرصد النقل في جنوب شرق أوروبا (SEETO).

في ضوء الممارسات الحالية لأفضل الحالات، هناك أربعة أنواع من مستويات تطوير إدارة الممرات: مستوى تبادل المعلومات ومستوى التعاون ومستوى الاشتراك ومستوى التكامل. تتحرك المستويات تدريجياً نحو مستوى أعلى من التكامل⁴.

تشير الممارسات الحالية لأفضل الحالات إلى أن وجود أهداف واضحة للممر والدعم السياسي هي شروط مسبقة للإدارة الفعالة للممرات. علاوة على ذلك، تكشف أفضل الممارسات أن دعم 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، فحص التقرير ممارسات الإدارة الحالية في سبعة ممرات في منطقة منظمة التعاون الإسلامي. وهي: ممر أبيدجان - لاغوس (ALC)، والممر الشمالي، ومبادرة لوجستيات ممر مابوتو، وممر النقل في أوروبا، والقوقاز، وآسيا (TRACECA)، والممر المركزي التابع لـ UNESCAP، والممر البحري لرابطة دول جنوب شرق آسيا (ASEAN)، ومشروع الإسكوا M40 التابع للأمم المتحدة، وممر الترانزيت في الأردن.

غالبًا ما تفتقر ممرات النقل في جغرافية منظمة التعاون الإسلامي إلى إطار قانوني ومؤسسي قوي يتم فيه تحديد الأهداف والخطط المشتركة. يتم التعبير 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 مخصصة لتعزيز إدارة الممرات. وإن وظيفة الأمانة هي مهمة من حيث الحفاظ على الحوار بين جميع البلدان وأصحاب المصلحة ذو الصلة من خلال إعداد الاجتماعات، وضمان التواصل والتنسيق بين البلدان، وتحويل الأهداف إلى عمل وكذلك جمع الأموال من أجل تطوير الممر. وعلاوة على ذلك، فإن وجود أمانة مخصصة هو أمر له أهمية بالغة لصياغة استراتيجيات طويلة الأجل، وتحليل الاتجاهات والممارسات الحالية، ولجمع البيانات والإحصاءات وكذلك لتحديد مؤشرات الأداء ورصد تنفيذها.

علاوة على ذلك، لا تملك ممرات منظمة التعاون الإسلامي في الغالب منظوراً متكاملًا نحو 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.

أبرز التقرير النقاط الرئيسية التالية المتعلقة بممارسات إدارة الممرات في المنطقة الجغرافية لمنظمة التعاون الإسلامي:

- إفتقار التعاون والتنسيق بين دول التي تمر فيها الممرات.
- إفتقار توفر المعلومات الدقيقة عن العمليات في ممرات النقل عبر الوطنية ونظام فعال لجمع البيانات. وبالتالي، عدم مراقبة أداء الممر ونشره.
- الإفتقار إلى البرنامج ذات الصلة، و الامانات الدولية لتعزيز الممرات و تشاور أصحاب المصلحة.
- استخدام منخفض الوثيرة للمرافق المقدمة من المنظمات الدولية ذات الصلة.
- إفتقار وجود إطار قانوني ومؤسسي.

في ضوء النتائج الرئيسية للتقرير المذكور أعلاه والمداولات خلال الـ TCWG الـ 11 ، توصلت مجموعة العمل إلى توصيات السياسات التالية:

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

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

آلية تمويل مشاريع الكومسيك

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

في العام 2017، نفذت كوت ديفوار مشروع "تحسين القدرة على السلامة على الطرق في كوت ديفوار وبوركينا فاسو ومالي". وكان الهدف من هذا المشروع هو زيادة الوعي بعوامل الخطر الفردية في السلامة على الطرق واقتراح حلول. وشمل المشروع برنامج تدريب المدربين وحملة تجريبية لكوت ديفوار. وفي إطار برنامج التدريب في كوت ديفوار، عقد خبراء من ثلاثة بلدان اجتماعاً من أجل توفير حلول بشأن عوامل الخطر الفردية في السلامة على الطرقات وصياغة رسائل بشأن الحملة التجريبية التي سيتم تنظيمها لاحقاً في كوت ديفوار. وخلال الحملة، التي نُظمت 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 الطرقات. بالإضافة إلى ذلك، تم توزيع بعض المواد الترويجية التي تتضمن رسائل حول السلامة على الطرقات على السائقين.

سيتم تنفيذ أربعة مشاريع في مجال التعاون في مجال النقل والاتصالات في عام 2018 من قبل غامبيا وإيران والأردن ونيجيريا بموجب تمويل مشروع الكومسيك. وستنفذ غامبيا مشروع "تحليل أنظمة إدارة قواعد بيانات الطرق في بلدان منظمة التعاون الإسلامي المختارة". وإن الدول الشريكة في المشروع هي السنغال ونيجيريا وتركيا. يهدف هذا المشروع إلى تحليل الوضع الحالي فيما يتعلق بإنشاء نظام إدارة قواعد بيانات النقل البري في غامبيا وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين البلدان الشريكة. يتضمن المشروع ورشة عمل، حيث ستقدم الدول الشريكة عروضاً حول تجاربها القطرية وستقدم توصيات لغامبيا من خلال خريطة طريق. وستكون خارطة الطريق نتيجة تدعم القدرة على وضع سياسات النقل الوطنية وتخطيطها في غامبيا والبلدان الشريكة.

ستنفذ إيران مشروع "دراسة جدوى لممر النقل الإيراني القوقازي" مع البلدان الشريكة أذربيجان وتركيا. ويهدف المشروع إلى تحسين ممر النقل العابر للحدود بين آسيا وأوروبا من أجل تعزيز أداء وفعالية واستدامة النقل في الدول الأعضاء. وسيتم في المشروع، إعداد تقرير بحثي استناداً إلى زيارات دراسية إلى الدول الشريكة ودراسات تحليلية. وسيكون التقرير بشكل رئيسي من الوضع الحالي لممرات النقل العابر للحدود في العالم وفي منظمة التعاون الإسلامي، والتحليل التفصيلي للبلدان المعنية، والاستراتيجيات الملموسة وتوصيات السياسات لمنطقة منظمة التعاون الإسلامي.

سيقوم الأردن بتنفيذ مشروع ، "دراسة جدوى لإعادة بناء خط سكة حديد الحجاز العثماني القديم" مع الدول الشريكة العراق وتركيا . ويهدف المشروع إلى دراسة خط السكك الحديدية من أقصى الشمال حتى أقصى جنوب الأردن لتحديد النقاط المحتملة في البنية التحتية التي سيتم تطويرها . وسيتم في المشروع، إعداد تقرير بحثي. وسوف يستند التقرير المعني إلى زيارات دراسية إلى البلدان الشريكة والدراسات التحليلية. والنتائج المتوقعة هي قائمة بالتوصيات التي ستحدد القيمة المضافة والتكلفة وإجراءات عمليات إعادة الإعمار وإمكانيات الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

وأخيرًا، ستنفذ نيجيريا مشروع "تشجيع استخدام النطاق العريض في البحث والتعليم بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". وإن الدول الشريكة هي ماليزيا وغامبيا وتركيا. ويهدف المشروع إلى تشجيع استخدام استغلال النطاق العريض في التعليم واستخدام التقنيات الرقمية في تقديم المحتوى بين الدول الأعضاء. يتضمن المشروع دراسة جدوى وورشة عمل. وفي إطار دراسة الجدوى، سيتم تنظيم زيارات دراسية إلى الدول الشريكة لتقييم مرافق البنية التحتية الحالية الخاصة بها، وتحديد بناها التحتية وثرعات الخدمات واقتراح الحلول لمعالجة هذه الفجوات. وسيتم في ورشة العمل، مناقشة وثيقة دراسة الجدوى بين المشاركين من الدول الشريكة وسيتم اختتامها.