



OIC/COMCEC/36-20 D(20)

النقل والاتصالات



كلمة مكتب تنسيق الكومسيك

حول

التعاون في مجال النقل والاتصالات

كلمة مكتب تنسيق الكومسيك حول التعاون في مجال النقل والاتصالات

1- المقدمة:

تلعب صناعة النقل والاتصالات الحديثة دورًا رئيسيًا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلد؛ لأنها تعزز التجارة الداخلية والخارجية، والاستخدام الاقتصادي للموارد الطبيعية، وانتقال القوى العاملة الماهرة، وتنوع الأسواق، وتقليل العمالة، وتحقيق الزيادة في الإنتاج الزراعي والصناعي.

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

تعتبر البنية التحتية للنقل أمرًا حاسمًا لكل من التنمية الاقتصادية والاجتماعية للأمم، وتعد البنية التحتية عالية الجودة ركيزة أساسية للقدرة التنافسية الدولية¹. ووفقًا لتقديرات تقرير "البنية التحتية حتى عام 2030"، ستتجاوز احتياجات الاستثمار في النقل والبنية التحتية العالمية 11 تريليون دولار أمريكي خلال الفترة 2009-2030. ومن أجل التخطيط الفعال للبنية التحتية وتنفيذها في مجال النقل؛ تحتاج البلدان إلى وضع أطر لسياسات وطنية سليمة، وضمان التمويل اللازم لها.

ويتوقع كذلك زيادة حركة النقل البري، ونمو سفر الركاب عبر الطرق والسكك الحديدية في جميع أنحاء العالم من 120% إلى 230% بحلول عام 2050. ويتوقع أن يتراوح هذا النمو من 240% إلى 450% للاقتصادات غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. علاوة على ذلك، من المتوقع أن يزداد النقل العالمي البري والسكك الحديدية من أجل نفس الفترة بمعدل يتراوح بين 230% و420%².

وبالمثل، فإن صناعة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) تنمو أيضًا، وتستمر في كونها صناعة رئيسية للنمو والابتكار والتنمية الاقتصادية والاجتماعية. تبلغ حصة قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الناتج المحلي الإجمالي حوالي 6% في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، وأقل نسبيًا في البلدان النامية. ويمكن لهذا المعدل أن يرتفع في المستقبل مع الانتشار السريع للتكنولوجيات الرقمية في البلدان النامية. إلى جانب ذلك، يمكن أن تكون المساهمات غير المباشرة للاستثمار في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وآثارها في النمو الاقتصادي كبيرة أيضًا من خلال التحسينات التي تعود بها على إنتاجية العوامل الإجمالية.

وفي هذا الإطار، تعتبر البنية التحتية للنقل والاتصالات عنصراً حاسماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان. فالنمو الاقتصادي والإنتاجي لمنطقة معينة يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالبنية التحتية للنقل وأنظمة النقل الخاصة بها، وتطور

¹ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012.

² منتدى النقل الدولي (ITF).

البنية التحتية تساهم في زيادة الإنتاجية من خلال انخفاض التكاليف اللوجستية، وتوفير المخزون، والوصول إلى أسواق العرض والعمل بشكل أكبر.

من جانب آخر، تتأثر صناعة النقل العالمية سلبيًا بتفشي وباء كوفيد-19 مؤخرًا. فكان على العديد من البلدان اتباع سياسات النقل الوقائية وتقليل تنقل الركاب ونقل البضائع باعتباره نوعاً من التدبير الاحترازي ضد هذا الوباء. وقد أدت هذه التدابير إلى انخفاض كبير في حجم النقل الدولي والخدمات اللوجستية. وتشير التقديرات إلى أنه في ظل تأثير وباء كوفيد-19 على صناعة الخدمات اللوجستية العالمية؛ ستخفض مساهمة هذه الصناعة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة 6.1 بالمائة هذا العام³. ومن المتوقع كذلك أن يتقلص سوق الشحن العالمي بنسبة 7.5 بالمائة في عام 2020 مقارنة بعام 2019⁴.

إن زيادة عدد السكان وقيود الميزانية المصحوبة بالطلب المتزايد على خدمات النقل في السنوات الأخيرة؛ تطلبت طرقًا جديدة للإدارة الفعالة للبنية التحتية للنقل. في هذا الصدد، يعد تسعير البنية التحتية للنقل أحد الأساليب الناشئة التي يمكن أن تكون مصدرًا مهمًا لتمويل الحكومات وأداة فعالة لإدارة الطلب على النقل، إلى جانب تقليل العوامل الخارجية السلبية مثل المشاكل البيئية.

علاوة على ذلك، فإن تسعير البنية التحتية للنقل مهم بشكل خاص لزيادة جودة البنية التحتية للنقل الوطني وخدمات النقل لصالح المجتمع. ويعد التسعير أيضًا مجالًا حساسًا يتطلب التحسين بما يتناسب مع الحقائق الاقتصادية للبلد ومستويات دخل الناس.

وقد كرست مجموعة عمل النقل والاتصالات (TCWG) التابعة للكومسيك اجتماعها الخامس عشر "لتسعير البنية التحتية للنقل" نظرًا لأهميته. وتعزيز التعاون بين الدول الأعضاء في هذا الموضوع من خلال تبادل الخبرات وأفضل الممارسات من شأنه أن يساهم بشكل مباشر في تحقيق نطاق المخرجات المتعلقة باستراتيجية الكومسيك.

1- تعاون النقل والاتصالات في إطار الكومسيك:

إن تحسين أداء النقل والاتصالات وفعاليتها واستدامتها في الدول الأعضاء هو الهدف الرئيسي لاستراتيجية الكومسيك في مجال النقل والاتصالات. وفي هذا الإطار، قامت مجموعة عمل الكومسيك TCWG منذ الدورة الخامسة والثلاثين للكومسيك، بالتفصيل في تسعير قضايا البنية التحتية للنقل في اجتماعها الخامس عشر.

أ- تسعير البنية التحتية للنقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: (الاجتماع الخامس عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات)

عُقد الاجتماع الخامس عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات التابعة للكومسيك بشكل افتراضي في 7 يوليو 2020، وكان موضوعه "تسعير البنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي".

³ <https://www.statista.com/statistics/1112493/global-logistics-industry-gross-value-added-growth-covid-19/>

⁴ <https://www.statista.com/statistics/1115277/year-on-year-change-freight-forwarding-market-worldwide/>

يكشف التقرير البحثي المعد للاجتماع عن نتائج مهمة من حيث تسعير ممارسات البنية التحتية للنقل في العالم وكذلك في الدول الأعضاء. ويقدم التقرير البحثي إطاراً مفاهيمياً حول تسعير البنية التحتية للنقل، والاتجاهات العالمية والممارسات الحالية، وتوصيات سياسية ملموسة لتحسين عمليات التنفيذ في سياق تسعير البنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.

يتضمن التقرير أبحاثاً ستة لدراسة الحالة من بينها ثلاث زيارات ميدانية وثلاث أبحاث مكتبية. فكانت البلدان التي تمت زيارتها لدراسة الحالة الميدانية هي: إندونيسيا ونيجيريا وتونس. وكانت الدول الثلاث التي تشكل أفضل الممارسات التي تخضع للبحث المكتبي هي سنغافورة وجنوب إفريقيا والمملكة المتحدة.

وفي سياق تسعير ممارسات البنية التحتية للنقل في منطقة منظمة التعاون الإسلامي؛ يكشف التقرير أن منطقة منظمة التعاون الإسلامي لم تكن على دراية واسعة بتسعير البنية التحتية للنقل باستثناء بعض الممارسات على شكل رسوم الطرق وضررائب المركبات وضريبة الوقود. فأنظمة رسوم الطرق وفق التقرير؛ يتم تنفيذها من قبل دول منظمة التعاون الإسلامي بشكل أساسي لتخفيف عبء الحكومة من خلال مشاركة مستخدمي الطرق. في حين أن الشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP) هي الآلية المطبقة الأكثر شيوعاً في منطقة منظمة التعاون الإسلامي لتسريع توفير البنية التحتية للطرق، إلا أن قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص الذي يوفر بيئة قانونية جذابة للمستثمرين ليس مطبقاً باستمرار في معظم البلدان.

في هذا الإطار، يسلط التقرير الضوء على التحديات الرئيسية التي تواجه البلدان الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي في سياق تسعير البنية التحتية للنقل، وتمثل في غياب إطار قانوني وطني واضح، أو كونه غير متاح، ونظم الحوكمة الضعيفة، ومحدودية القدرات المؤسسية والبشرية، ونقص المبادئ التوجيهية اللازمة بشأن محتوى تسعير البنية التحتية للنقل.

في ضوء النتائج الرئيسية للتقرير والمداولات التي جرت خلال الدورة الخامسة عشرة لفريق العمل التقني، توصلت مجموعة العمل إلى التوصية بالسياسات التالية:

- تطوير سياسات مناسبة للتسعير في البنية التحتية للنقل المعاصر، والاستفادة من أدوات التنفيذ مثل الشراكة بين القطاعين العام والخاص حيثما أمكن، وعمليات النقل العام من أجل نظام نقل يعمل بشكل جيد.
- تعيين مشغل مستقل (كيان / مؤسسة / هيئة) لتحصيل الرسوم بشكل فعال، وتخصيص الأموال الناشئة عن النقل في خدمات تسعير البنية التحتية.
- استخدام أدوات تسعير البنية التحتية للنقل (مثل الرسوم والجبايات وضريبة المركبات وضريبة الوقود وضريبة الأميال وما شابه ذلك) لإدارة الطلب على النقل بفعالية، وكذلك لجمع الأموال من أجل تطوير البنية التحتية للنقل.
- الاستفادة من المجموعات المعاصرة (أي الرسوم الإلكترونية المؤتمتة، والوحدات على متن الطائرة، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية) وأنظمة الإنفاذ لضمان تسعير فعال للبنية التحتية للنقل.

التقرير متاح على موقع الكومسيك: www.comcec.org

ب- تمويل مشروع الكومسيك:

تمويل مشروع الكومسيك (CPF) هو الأداة الهامة الأخرى للاستراتيجية. والمشاريع الممولة برعاية الكومسيك يجب أن تخدم الشراكة التعاونية متعددة الأطراف، ويجب تصميمها وفقاً للأهداف والنتائج المتوقعة التي حددتها الاستراتيجية

خلال مراحلها الانتقالية. تلعب المشاريع أيضاً أدواراً مهمة في تحقيق توصيات السياسات التي صاغتها الدول الأعضاء خلال اجتماعات مجموعة عمل الاتصالات TCWG.

في إطار الدعوة السادسة لتقديم مقترحات المشاريع، تم تنفيذ ثلاثة مشاريع من قبل غامبيا وإيران والأردن في عام 2019. وقد نفذت غامبيا المشروع الذي يحمل عنوان "تحسين القدرات البشرية والمؤسسية لنظام إدارة قواعد البيانات المتكاملة في بلدان منظمة التعاون الإسلامي" بالشراكة مع السنغال ونيجيريا وتركيا. يهدف المشروع إلى تطوير إدارة قاعدة بيانات نقل متكاملة في غامبيا بدعم من البلدان الشريكة في المشروع. وفي هذا السياق، تم تنظيم زيارة دراسية إلى تركيا لاكتساب الخبرة في نظام إدارة قاعدة بيانات النقل في تركيا. وتم كذلك تنظيم تدريب في غامبيا لتحليل وتعلم معايير نظام إدارة قاعدة بيانات النقل وإجراءاتها ووظائفها.

ونفذت إيران المشروع الثاني بعنوان "زيادة النقل البحري والتجارة في إطار TPS-OIC" بمساهمات قيمة من البلدان الشريكة عمان وباكستان وقطر وتركيا. يهدف المشروع إلى البحث عن حلول عملية في إطار الاتفاقية الإطارية لنظام التفضيل التجاري بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (TPS-OIC) لتسهيل التجارة من خلال خفض تكاليف النقل البحري الدولي. وقد تم في المشروع، إعداد تقرير بحثي بناءً على زيارات دراسية إلى البلدان الشريكة والتحليلات المكتوبة. يتألف التقرير بشكل أساسي من الوضع الحالي للتجارة والنقل البحري في العالم، ومنظمة التعاون الإسلامي، وتحليل مفصل لهذا القطاع في البلدان المعنية، والاستراتيجيات الملموسة، والتوصيات السياسية لمجتمع منظمة التعاون الإسلامي بأسره.

وقامت الأردن مع الدول الشريكة مصر وتركيا؛ بتنفيذ مشروع بعنوان "إعادة بناء خط سكة حديد الحجاز العثماني القديم - المرحلة 2". يهدف المشروع إلى مناقشة فرص التمويل لإعادة بناء خط سكة حديد الحجاز، وتبادل الخبرات حول تخطيط السكك الحديدية مع الدول الشريكة في المشروع. وفي هذا الصدد، تم تنظيم دورة تدريبية حول دراسات الجدوى وهندسة السكك الحديدية والتخطيط، إلى جانب ورشة عمل لمناقشة الفرص والتحديات المتعلقة بمتطلبات تمويل خط سكة حديد الحجاز.

وفي إطار الدعوة السابعة لتقديم مقترحات المشاريع، تم اختيار 3 مشاريع ليتم تمويلها من قبل مكتب تنسيق الكومسيك في عام 2020. لكن هذه المشاريع لم تكتمل بعد بسبب التأخير الناجم عن قيود السفر الدولية التي فرضها ظروف وباء كوفيد-19. والمتوقع إنجاز بعض المشاريع في عام 2021. والمشاريع المختارة المتوقع إنجازها في إطار الدعوة السابعة هي كما يلي؛

سيتم تنفيذ مشروع "إنشاء أرشيفات النقل البحري" من قبل الكاميرون بالشراكة مع ساحل العاج وتشاد في عام 2021. ويهدف المشروع إلى تطوير أطر قانونية ومؤسسية وتنظيمية لتعزيز التدفقات التجارية في ممرات دوالا - نجامينا، دوالا - بانغي. وسيتم تنظيم برنامج تدريبي وورشة عمل مع الجهات الفاعلة الرئيسية في مجال النقل لمناقشة المؤسسات والإطار التنظيمي.

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

ستنفذ تركيا كذلك مشروع "تنفيذ الاتفاقيات البحرية الدولية" مع الدولتين الشريكتين؛ الجزائر وتونس في عام 2021. ويهدف المشروع إلى ضمان التنسيق والتعاون الفعالين بين البلدان المختارة من خلال إنشاء لجنة للتنفيذ وبناء القدرات.

من ناحية أخرى، بدأت الدعوة الثامنة لتقديم مقترحات المشاريع في الأول من سبتمبر 2020. الوثائق ذات الصلة متاحة على موقع الكومسيك على الإنترنت: (project.comcec.org).