

## نبذة عن التعاون في مجال النقل والاتصالات

### 1- مقدمة

تمثل أنظمة النقل جيدة التشغيل والتي تتسم بالفعالية والاستدامة أحد أهم ضروريات الحياة الاقتصادية والاجتماعية الحديثة. وتؤثر الظروف التي تعمل فيها شبكات النقل وجودة خدماته على مجموعة من الأنشطة الاقتصادية؛ بدايةً من الإنتاج الزراعي والصناعي وحتى الاستثمارات، فضلاً عن السياحة والتجارة. كما يعد النقل أداة رئيسة للوصول إلى الخدمات العامة الأساسية كالصحة والتعليم. وبالتالي، فإن له تأثيراً مباشراً على تنمية البلدان.

وقد ساهمت كل من الزيادة في دخل الفرد واحتياجات الأسر المعيشية للتنقل، وكذا عولمة التجارة وتخفيف حدة اللوائح والاتجاه نحو خصخصة البنية الأساسية للنقل وخدماته، بالإضافة إلى التقدم التكنولوجي المتحقق في وسائل النقل فيحدث ارتفاع بمعدلات نمو صناعة النقل.

ويقدر منتدى النقل الدولي أن النقل الدولي للبضائع ذات الصلة بالتجارة سوف يشهد زيادة بمُعامل مقداره 3،4 بحلول عام 2050. وتغلب حركة نقل البضائع على النقل البحري حيث يتم نقل ما يقرب من 85% من حجمالتجارة الدولية عن طريق البحر. وعلى هذا الأساس، سوف تفرض زيادة التجارة الدولية تحديات غير مسبوقه على البنية الأساسية للنقل، ولا سيما الموانئ. وبحسب توقعات منتدى النقل الدولي، يتوقع أن تزيد أحجام الموانئ بما يقرب من أربعة أضعاف، وذلك بحلول عام 2050 (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية/منتدى النقل الدولي، 2015). بل وتؤكد دراسة to 2030Infrastructure، التي أصدرتها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في 2012، أن الطاقة الإنتاجية للحاويات في مختلف أنحاء العالم يمكن أن تتضاعف أربع مرات بحلول عام 2030.

بالنظر إلى النقل البري، يتوقع حدوث نمو في معدل النقل البري للركاب وعن طريق السكك الحديدية بحوالي 120% إلى 230% حتى عام 2050، في حين يتوقع أن يتراوح هذا النمو بين 240% إلى 450% بالنسبة للاقتصادات التي لا تنتمي إلى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. إلى جانب ذلك،

يتوقع زيادة حجم النقل البري والنقل بالسكك الحديدية العالميين بنسبة 230% إلى 420% (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية/منتدى النقل الدولي، 2015).

وقد استنتجت دراسة تطوير البنية الأساسية للنقل حتى عام 2030 أن النقل العالمي واحتياجات توزيع الاستثمارات في البنية الأساسية، كالموانئ الجوية، والموانئ، والسكك الحديدية، والبتروك والغاز قد تتعدى ما قيمته 11 تريليون دولار أمريكي خلال الفترة من عام 2009 وحتى عام 2030. وإذ تتطلب الاستثمارات الكبرى في البنية الأساسية حوالي 10 إلى 20 عامًا للتخطيط والتنفيذ، سوف تحتاج البلدان التي ترغب في تطوير البنية الأساسية الخاصة بها في الوقت والمكان الصحيح إلى تحقيق أمرين في غاية الأهمية، ألا وهما أطر السياسة الوطنية والتمويل المضمون (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012).

إن للنقل أهمية قصوى بالنسبة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول و"البنية الأساسية الجيدة هي الأساس الذي تستند عليه التنافسية الدولية" (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012). وهكذا، ليس من المستغرب أن نرى تقييم تطوير البنية الأساسية يتم كأداة قوية لمجموعة كبيرة من أهداف السياسة مثل خفض تكاليف اللوجيستيات، والحد من الفقر (من خلال تعزيز البنية الأساسية للطرق الريفية) والزحام، إضافة إلى تمكين القوى العاملة من التنقل، إلخ.

وتتنوع طبيعة المشكلات المصاحبة للبنية الأساسية للنقل في مختلف البلدان. فبالنسبة للبلدان المتقدمة، على سبيل المثال، تتمثل مشكلة النقل الرئيسية في إطالة بقاء البنية الأساسية العتيقة على أفضل حال ممكن، الشيء الذي من شأنه تحقيق مردودية عالية وكذلك الحفاظ على قوتها التنافسية من خلال شبكات النقل الفاعلة. أما بالنسبة لأقل البلدان نمواً، فينصب الاهتمام أساساً على تأسيس بنية أساسية للنقل تفي بالحاجات الأساسية على الأقل.

ويتوازي التباين في احتياجات البنية الأساسية للنقل عبر البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي مع الوضع المبين أعلاه. فمن ناحية، هناك مجموعة من دول الخليج المنتجة للبتروك يرتفع بها دخل الفرد ومساحاتها صغيرة نسبياً (فيما عدا المملكة العربية السعودية). ومن ناحية أخرى، هناك مجموعة كبيرة من البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي يقل دخل الفرد بها ومساحاتها كبيرة نسبياً،

ومعظمها تنتمي إلى أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. ويقدم تقرير التنافسية العالمي لعام 2015-2016 (المنتدى الاقتصادي العالمي، 2015) برهاناً على هذه الفجوة. فهناك خمس دول أعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي من بين الدول السبعة ذات الأداء الأفضل (مثل الإمارات العربية المتحدة، وماليزيا، وقطر، والبحرين، والمملكة العربية السعودية، وتركيا وعمان) من حيث جودة البنية الأساسية للنقل هي دول خليجية منتجة للبتروول. ومن ناحية أخرى، هناك سبع دول من بين الدول الثمانية الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي ذات الأداء الأسوأ وهي (مثل غينيا، ولبنان، وسيراليون، وموريتانيا، وتشاد، ونيجيريا، وبنين وموزمبيق) وكلها من حيث المقاييس نفسها من بين دول أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.

يبرز جدول 1 التباين في جودة البنية الأساسية للنقل من حيث المؤشرات فيما بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي البالغ عددها 37 دولة (من بينها 13 دولة تنتمي إلى أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى من الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، و 15 دولة تنتمي إلى دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي و 9 دول أسيوية من الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي). وتتراوح المؤشرات بين 1 إلى 7، حيث يمثل الرقم 1 البنية الأساسية المتأخرة للغاية، بينما يدل الرقم 7 على وجود بنية أساسية شاملة وفاعلة بحسب المقاييس الدولية.

يوضح جدول 2 أن كافة المتوسطات الخاصة بالبلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي وبلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى تنقل عن المتوسط العالمي في جميع النواحي. ثانياً، يعد أداء دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي أفضل من المتوسط العالمي في كافة النواحي فيما عدا جودة البنية الأساسية للسكك الحديدية. وأخيراً، يقل أداء الدول الأسيوية الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي عن المتوسطات العالمية في كافة النواحي فيما عدا البنية الأساسية للسكك الحديدية.

## جدول 1: مؤشرات جودة البنية الأساسية للنقل

جودة البنية الأساسية للنقل	جودة البنية الأساسية للموانئ	جودة البنية الأساسية للسكك الحديدية	جودة الطرق	الجودة الشاملة للبنية الأساسية للمنطقة	
4.36	4.03	3.32	4.03	4.13	المتوسط العالمي
4.03	3.78	2.72	3.75	3.77	المتوسط الخاص بمنظمة التعاون الإسلامي
3.23	3.19	2.02	3.05	2.98	دول أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي
4.66	4.47	2.84	4.43	4.35	دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي
4.14	3.48	3.48	3.61	3.93	الدول الآسيوية الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي
6.7 U.A.E.	6.4 U.A.E.	5.1 ماليزيا	6.6 U.A.E.	6.4 U.A.E.	المتوسط الأعلى لمنظمة التعاون الإسلامي
2.4 سيراليون	1.3 تشاد	1.3 ألبانيا	1.9 غينيا	2.0 غينيا	المتوسط الأدنى لمنظمة التعاون الإسلامي

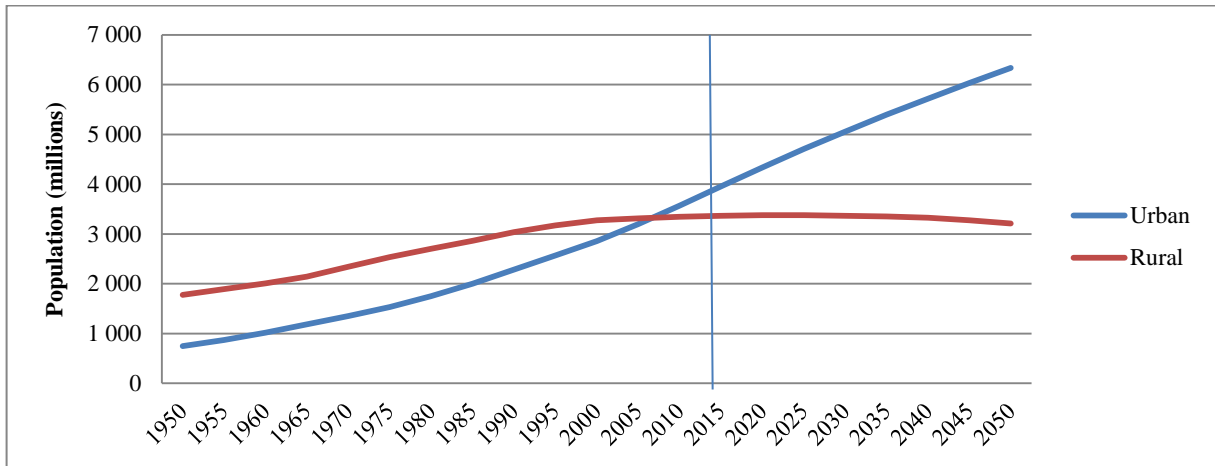
المصدر: كاتب تقرير التنافسية العالمية 2015 - 2016 (المنتدى الاقتصادي العالمي، 2015)

وإذ يعي فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات أهمية البنية الأساسية للنقل وأثرها على رفاهة البلدان، عقد اجتماعه الخامس بغية تدارس الموانئ البحرية في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي وأهميتها بالنسبة لحجم التجارة العالمية بشيء من التفصيل. على الجانب الآخر، فإن البنية الأساسية للنقل شديدة الأهمية كذلك بالنسبة للنقل في الحضر. ويمثل النقل في الحضر جنباً إلى جنب الاتجاه المتزايد نحو التحضر في الأونة الأخيرة بمختلف أنحاء العالم إحدى القضايا التي تفرض تحديات على برنامج العمل العالمي.

## 2- الاتجاهات العالمية للنقل في الحضر

التحضر هو أحد التغيرات الكبرى في شتى أنحاء العالم. وتم بلوغ نقطة التحول العالمية للتحضر خلال عام 2007 ، إذ كان يعيش ما يزيد عن نصف سكان العالم البالغ عددهم 3,3 مليار نسمة في مناطق حضرية، وذلك لأول مرة في التاريخ. ففي عام 1950، كان ما يزيد عن ثلثي (70 في المائة) من سكان العالم يعيشون في المستوطنات الريفية، وما يقل عن الثلث (30 في المائة) يعيشون في مستوطنات حضرية. وفي عام 2014، أصبح 54 في المائة من سكان العالم حضريين. ويتوقع أن تستمر الزيادة في أعداد سكان الحضر، بحيث أنه بحلول عام 2050، يتوقع أن يكون ثلث سكان العالم ريفيين (34 في المائة) وثلثيهم حضريين (66 في المائة)، وهو تقريباً عكس توزيع السكان الريفي- الحضري العالمي لمنتصف القرن العشرين<sup>1</sup>.

شكل 1: سكان الحضر والريف في العالم ، 1950-2050



المصدر: الأمم المتحدة، 2014

وقد تولدت عن هذا التدفق نحو المدن، الذي يرجع في جزء منه إلى جاذبية فرص توليد الثروة والتنمية الاقتصادية، ظاهرة "المدن الكبرى": مناطق حضرية يبلغ عدد سكانها 10 مليون أو أكثر.

ووفقاً لشعبة الأمم المتحدة للسكان، كان هناك عشر "مدن كبرى" خلال عام 1990، أي يقطن كل منها 10 ملايين نسمة أو أكثر، وكانت تلك وطناً لعدد من السكان يبلغ 153 مليون شخص، أيتصل نسبتهم إلى سبعة في المائة أو أقل قليلاً من سكان الحضر في العالم في ذلك الوقت. وفي عام 2014، كانت هناك 28 مدينة كبرى بمختلف أنحاء العالم (جدول 2)، يعيش فيها 453 مليون شخص أو حوالي 12 في المائة من قاطني الحضر في العالم. ومن بين المدن الكبرى في يومنا هذا والبالغ عددها 28 مدينة، تتمركز ستة عشر منها في آسيا، وأربعة في أمريكا اللاتينية، وثلاثة في كل من إفريقيا وأوروبا، واثنين في أمريكا الشمالية. وبحلول عام 2030، يتوقع أن يتضمن العالم 41 مدينة كبرى يقطنها 10 ملايين نسمة أو أكثر.

<sup>1</sup> الآفاق المستقبلية العالمية: استعراض عام 2014، هايلايتس (ST/ESA/SER.A/352).

## جدول 2: حجم السكان وترتيب التجمعات الحضرية في 1 يوليو 2014

التجمعات الحضرية	البلد أو المنطقة	عدد السكان (الألف)			الرتبة	معدل المتوسط العالمي للتغيير نسبة مئوية 2010-15
		1990	2014	2030		
طوكيو	اليابان	32530	37833	37190	1	0.6
دلهي	الهند	9726	24953	36060	12	3.2
شنغهاي	الصين	7823	22991	30751	20	3.4
سيوداد ديمكسيكو مكسيكو سيتي	المكسيك	15642	20843	23865	4	0.8
ساو باولو	البرازيل	14776	20831	23444	5	1.4
مومباي/بومباي	الهند	12436	20741	27706	23	4.6
كينكي/Osaka	اليابان	18389	20123	19976	2	0.8
بكين	الصين	6788	18591	24502	24	3.6
نيويورك	الولايات المتحدة الأمريكية	16086	18591	19885	3	0.2
القاهرة	مصر	9892	18419	24502	11	2.1
دكا	بنجلاديش	6621	16982	27374	24	3.6
كراتشي	باكستان	7147	16126	24838	22	3.3
بوينس آيرس	الأرجنتين	10513	15024	16956	10	1.3
كولكاتا/كالكوفا	الهند	10890	14766	19092	7	0.8
اسطنبول	تركيا	6552	13954	16694	25	2.2
تشونغتشينغ	الصين	4011	12916	17380	43	3.4
ريو دي جانيرو	البرازيل	9697	12825	14174	13	0.8
مانيلا	الفلبين	7973	12764	16756	19	1.7
لاجوس	نيجيريا	4764	12614	24239	33	3.9

0.2	26	20	8	13257	12308	10883	الولايات المتحدة الأمريكية	لوس أنجلوس - لونغ بيتش - سانتا أنا
0.2	26	20	8	13257	12063	8987	روسيا الاتحادية	موسكو
5.2	16	22	63	17574	11843	3072	الصين	جوانغزو، جوانجدونج
4.2	12	23	50	19996	11116	3686	جمهورية الكونغو الديمقراطية	كينشاسا
3.4	22	24	37	14655	10860	4558	الصين	تيانجين
0.7	33	25	14	11803	10764	9330	فرنسا	باريس
1.0	29	26	308	12673	10680	875	الصين	شننشن
1.2	36	27	18	11467	10189	8054	المملكة المتحدة	لندن
1.4	25	28	17	13812	10176	8175	إندونيسيا	جاكرتا

المصدر: النقل في الحضر في المدن الكبرى الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي، مكتب تنسيق الكومسيك، أنقرة، أكتوبر/تشرين الأول 2015

وتفيد توقعات الأمم المتحدة لعام 2025 أن القائمة المستقبلية للمدن الكبرى سوف تهيمن عليها المدن ذات الدخل الأقل، مع تركيز النمو أساساً في مناطق مثل أفريقيا ووسط آسيا. ويحتمل أن يكون من بين الداخلين الجدد دول مثل ليما (بيرو)، كينشاسا (جمهورية الكونغو الديمقراطية) وتيانجين (الصين). وهناك على الأقل سبع دول أخرى (تشينا، بنغالور، بوغوتا، مدينة هوشي منه، ودونغ قوان، وتشنغدو وحيدر أباد) يزيد عدد سكانها عن 8 ملايين، مما يعني في الأغلب أنها سوف تترج تحت تصنيف المدن الكبرى بحلول عام 2030. وتعتبر لندن من بين مدن العالم التي يرتفع بها دخل الفرد وقد يصل عدد سكانها أخيراً إلى 10 ملايين نسمة، في حين أن المدينة الوحيدة المرشحة عالمياً لكي تصبح في عداد المدن الكبرى، ويرتفع بها دخل الفرد هي شيكاغو، في حين أنه قد لا يتحقق ذلك بالنسبة لها حتى عام 2040.<sup>2</sup>

على الرغم من أن النقل في المدن الكبرى هو مسألة محلية، ليس من ثمة شك في أنه أصبح قضية عالمية في يومنا هذا. فإن مشكلات النقل في أية مدينة كبيرة (أي المدن التي يزيد فيها عدد السكان عن 10 ملايين أو أكثر) في العالم النامي تكرر نفسها على نحو أكثر أو أقل. فالازدحام الشديد، وطول وقت الانتقال، والهواء الخانق الملوث، والحوادث المرورية المميتة، بالإضافة إلى عدم ملائمة وسائل المواصلات العامة هو الوضع المعتاد. وتتكدب الإنتاجية الاقتصادية خسائر بمليارات الدولارات بسبب

<sup>2</sup>[www.forbes.com/sites/joelkotkin/2013/04/08/the-worlds-fastest-growing-megacities/](http://www.forbes.com/sites/joelkotkin/2013/04/08/the-worlds-fastest-growing-megacities/)

الازدحام. كما يؤثر تلوث الهواء والتلوث الضوضائي على الصحة وجودة حياة الأشخاص تأثيرًا شديدًا. ويعاني الفقراء من عدم توافر وسيلة انتقال مريحة وبأسعار ميسورة.

إن حتمية النمو السكاني المتزايد بالمدن الكبرى لها قضية شائعة. ويمثل التخفيف من حدة احتياجات الأشخاص فيما يتعلق بالنقل في الحضر قضية شديدة الأهمية ينظر فيها صانعو السياسات. ومن شأن الرصد الفعال للتغيرات في الأعداد السكانية والقدرة على الاستجابة من خلال تطوير التخطيط والبنية الأساسية أن تصير تحديات رئيسية في عالم اليوم. وما لم تقدم مجموعة من التدخلات الملائمة التي يتم تطبيقها في الإطار الأوسع نطاقًا لسياسات النقل في الحضر، سوف يستمر العزل الاجتماعي والفقير في الانفلات خارج نطاق السيطرة.

فيما يلي خمسة اتجاهات رئيسية<sup>3</sup> تشكل مستقبل النقل في الحضر بالبلدان النامية:

- 1- زيادة عدد الأشخاص الذين يشترون سيارات شخصية
- 2- تنامي الطلب على النقل العام الآمن والملائم
- 3- الشواغل المتعلقة بالهواء النظيف وتكاليف الطاقة من العوامل المحفزة للتغيير التكنولوجي.
- 4- تجربة الحكومات للوائح إدارة المرور الإبتكارية في أكبر المدن.
- 5- ممارسة المجتمع المدني العالمي للضغط من أجل التغيير.

### النقل في الحضر بالبلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي

في الوقت الحاضر، هناك 28 مدينة كبرى في العالم، تتمركز ستة منها في الدول الإسلامية. وتلك المدن هي القاهرة، دكا، كراتشي، اسطنبول، لاجوس وجاكرتا. مع ذلك، يلاحظ أن طهران تعتبر مدينة كبرى كذلك على أساس عدد سكان عاصمتها الكبيرة. ومن بين المدن السبعة الكبرى، تحظى القاهرة بنصيب الأسد من حيث عدد سكانها البالغ 4،18 مليون نسمة، يليها دكا (عدد سكانها 17 مليون نسمة)، ثم كراتشي (1،16 مليون نسمة). ويبلغ عدد سكان اسطنبول 14 مليون نسمة، بينما يبلغ عدد سكان لاجوس 6،12 مليون نسمة وجاكرتا 2،10 مليون نسمة. وأخيرًا، يصل عدد السكان في طهران إلى 4،8 مليون نسمة، ولكن يعيش حوالي 11 مليون منهم في المنطقة الحضرية الأكثر اتساعًا المتمركزة بها. وتحتل القاهرة المرتبة العاشرة على مستوى العالم من حيث عدد سكانها، ويتوقع أن تتراجع إلى المرتبة الثامنة بحلول عام 2030، حيث ينمو عدد سكانها بنسبة 1،2 في المائة سنويًا. ومع ذلك، فمدينتي دكا وكراتشي تتمان بوتيرة أكبر بشكل ملحوظ (3،6 و3،3 في المائة سنويًا على التوالي)، وتباعًا، يتوقع أن يزداد عدد السكان بهما عن نظيره في القاهرة بحلول عام 2030. كما يتوقع أن تصبح دكا سادس أكبر

<sup>3</sup> مركز فريدريك س. بارديه لدراسة المستقبل البعيد، 4، جامعة بوسطن، نوفمبر/ تشرين الثاني، 2008



مدينة في العالم وأن تحتل كراتشي المركز السابع. وفوق ذلك، يتوقع أن تصبح لاجوس التي تحتل حالياً المركز التاسع عشر لأكبر المدن في العالم تاسع أكبر مدينة بحلول عام 2030 حيث يبلغ متوسط معدل النمو السكاني بها 9,3 في المائة.<sup>4</sup>

### جدول 3: المدن الكبرى المتمركزة في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي

التجمعات الحضرية	البلد أو المنطقة	عدد السكان (ألف)			الرتبة	معدل المتوسط العالمي للتغيير نسبة مئوية	2010-15	2030	2014	1990	2030	2014	1990
		1990	2014	2030									
Al-Qahirah (Cairo)	مصر	9892	18419	24502	11	8	2.1	10	11	24502	18419	9892	11
Dhaka	بنجلاديش	6621	16982	27374	24	6	3.6	11	24	27374	16982	6621	24
كراتشي	باكستان	7147	16126	24838	22	7	3.3	12	22	24838	16126	7147	22
اسطنبول	تركيا	6552	13954	16694	25	20	2.2	15	25	16694	13954	6552	25
لاجوس	نيجيريا	4764	12614	24239	33	9	3.9	19	33	24239	12614	4764	33
جاكرتا	إندونيسيا	8175	10176	13812	17	25	1.4	28	17	13812	10176	8175	17
طهران	إيران	6365	8353	9990	26	42	0.9	40	26	9990	8353	6365	26

المصدر: النقل بالمدن الكبرى المتمركزة في الحضر في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي، مكتب تنسيق الكومسيك، أنقرة، أكتوبر 2015

وتتشارك اقتصادات المدن الكبرى في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي في أوجه للاختلاف وأوجه أخرى للتشابه، فضلاً عن الترتيبات المؤسسية، وحتماً مشكلات النقل. وبإدنى ذي بدء، تستعير المدن الإسلامية الكبرى سمات المساحة الأكبر التي ينتمون إليها. على سبيل المثال، تتشارك لاجوس في بعض السمات مع المدن الأفريقية الأخرى، فللقاهرة خصائص مشتركة تتقاسمها مع المدن العربية الأخرى، كما تتأثر اسطنبول بكل من أوروبا وغرب آسيا. ولا يؤثر الموقع الجغرافي للمدن على

<sup>4</sup> النقل في الحضر بالمدن الكبرى المتمركزة في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي، مكتب تنسيق الكومسيك، أنقرة، أكتوبر 2015

خصائصها الاجتماعية فحسب، بل أيضاً تشاركها في الحوكمة وأفضل الممارسات. على الرغم من أن المدن بدأت في بناء شبكات أكبر حجماً وتشارك المعلومات فيما بينها باستخدام تكنولوجيات توصيل المعلومات، لا يزال هناك احتمال أكبر بأن المدن الأقرب جغرافياً من بعضها البعض سوف تطلب المشورة وتستعير الممارسات والسياسات من بعضها البعض.<sup>5</sup>

وفي حين أن الطلب على النقل في تزايد مستمر، ليس في مقدور عدد كبير من الأشخاص اقتناء سيارات خاصة. وعلى الرغم من الواقع القائل بأن نصيب وسيلة الانتقال من السيارات الخاصة لا زال ضئيل في المدن الكبرى الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، فتلك السيارات تحتل النصيب الأكبر من الشوارع، مما يتسبب في الزحام، والحوادث والتلوث البيئي. وفي الوقت نفسه، أحياناً لا تكون المواصلات العامة ووسائل الانتقال غير الآلية قادرة على الوفاء باحتياجات التنقل الخاصة بالمواطنين. وعلى الرغم من أن توافر أنظمة المواصلات العامة تتباين بشدة فيما بين المدن الكبرى الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، فإنها تتشابه من حيث الازدحام الذي يعد مشكلة عامة. وتتنمي بعض المدن التي تم فحص وضعها في هذا التقرير أو كانت تنتمي إلى أكثر المدن ازدحاماً في العالم (اسطنبول، دكا) أو تعد من ضمن الدول التي تعاني من أسوأ جودة للهواء (كراتشي). ولا يقتصر الأثر الأوسع نطاقاً للازدحام على تلوث الهواء، والخسائر الاقتصادية والحوادث، لكنه يمتد إلى زيادة تأثير المدن بالتغيرات المناخية، مما ينتج عنه مشكلات صحية بعيدة المدى، وارتفاع مستويات العزل الاجتماعي والتدهور العام للبيئة الحضرية التي تفقد بعدها الانساني وتتيح فرص أقل للتفاعل البشري.

وقد أدركت المدن الكبرى الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي أهمية النقل الحضري في سبيل تحقيق الاستدامة والجودة. وتختلف الجهود المبذولة بغية تحسين توافر النقل وجودته في المدن الكبرى من حيث نطاقها ومدى نجاحها. وتتميز كافة المدن الكبرى بأن لديها إمكانيات تمكنها من إجراء تحسينات ملحوظة في منظومات النقل الخاصة بها، ومن ثم فهي قادرة على أن تصبح مثالا على أفضل الممارسات لمدن أخرى في كل من العالمين المتقدم والنامي.<sup>6</sup>

ووعياً بأهمية مسألة النقل في الحضر، عقد فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات اجتماعه السادس لتناول هذا الموضوع تحديداً والتفكير في الوسائل الممكنة للتعاون الدولي في هذا المجال.

### 3-التعاون في مجال النقل تحت مظلة الكومسيك

نظراً لأهمية وجود منظومة نقل تتسم بالكفاءة لضمان التنمية المستدامة بالبلدان الأعضاء، تم بذل جهود حثيثة تحت مظلة الكومسيك.

<sup>5</sup> المرجع السابق

<sup>6</sup> المرجع السابق

إن مجال النقل والاتصال من مجالات التعاون الستة التي تضمها استراتيجية الكومسيك. وتحدّد الهدف الاستراتيجي للتعاون في النقل والاتصالات تحت عنوان "تحسين الأداء الوظيفي والفعالية والاستدامة لكل من قطاعي النقل والاتصالات فيما بين الدول الأعضاء". وقد حددت الاستراتيجية الإطار التنظيمي، والقدرة المؤسسية والبشرية، وسياسات البنية الأساسية للنقل، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، بوصفها مجالات المخرجات في قطاع النقل والاتصالات.

### 3-1 الاجتماع الخامس لفريق العمل المعني بالنقل والاتصالات

انعقد الاجتماع الخامس لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل يوم 12 فبراير/ شباط 2014 في أنقرة، بالجمهورية التركية، تحت عنوان "تقييم ملكية الموانئ، وهياكل الحوكمة الخاصة بها، وأدائها في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي".

وفي أثناء الاجتماع، ناقش الوفود من الدول الأعضاء وممثلو المنظمات الدولية والقطاع الخاص ما اكتسبوه من خبرات، وحققوه من إنجازات، وواجهوه من تحديات بشأن النهوض بكفاءة الموانئ من وجهة نظر كل منهم. كما أثرت عروض ممثلي المنظمات الدولية والقطاع الخاص المناقشات.

وتناول الاجتماع دراستين؛ أولهما دراسة تحليلية بعنوان "تقييم الانتماء، وهياكل الحوكمة وأداء الموانئ في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي"، أعدها مكتب تنسيق الكومسيك بغية وصف حالة شئون الموانئ وتقييمها في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي، وكذا التزويد بتوصيات السياسة من أجل تعزيز أداء الموانئ. أما الدراسة الثانية، كانت بعنوان "تقرير الكومسيك للآفاق المستقبلية للنقل لعام 2014 - نسخة منقحة" من إعداد مكتب تنسيق الكومسيك أيضاً، وتقدم استعراضاً عاماً لقطاع النقل في الدول الأعضاء. ترد محاضر الاجتماع، إلى جانب الدراسة التحليلية وتقرير الآفاق المستقبلية للنقل على الموقع الإلكتروني للكومسيك ([www.comcec.org](http://www.comcec.org)).

تمخضت إحدى النتائج الأساسية للاجتماع عن بعض التوصيات السياسية الهامة التي تم إبرازها فيما يلي:

يجدر بالدول الأعضاء:

- تعزيز مشاركة القطاع الخاص في قطاع الموانئ
- إرساء سبل تنظيم الموانئ
- النهوض بالنقل متعدد الوسائط للحاويات

### 3-2 الاجتماع السادس لفريق العمل المعني بالنقل والاتصالات

انعقد الاجتماع السادس لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات يوم 22 أكتوبر/تشرين الأول 2014 في أنقرة، بالجمهورية التركية، تحت عنوان " النقل الحضري في المدن الكبرى بمنظمة التعاون الإسلامي " .

وتناول الاجتماع دراستين؛ أولهما دراسة تحليلية بعنوان " النقل الحضري في المدن الكبرى بمنظمة التعاون الإسلامي"، أعدها مكتب تنسيق الكومسيك بغية وصف حالة شئون الموانئ وتقييمها في الدول الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي، وكذا التزويد بتوصيات السياسة من أجل تعزيز أداء الموانئ. أما الدراسة الثانية، كانت بعنوان "تقرير الكومسيك للآفاق المستقبلية للنقل لعام 2015" من إعداد مكتب تنسيق الكومسيك أيضاً، وتقدم استعراضاً عاماً لقطاع النقل في الدول الأعضاء.

وفي أثناء الاجتماع، ناقش الوفود من الدول الأعضاء وممثلو المنظمات الدولية والقطاع الخاص ما اكتسبوه من خبرات، وحققوه من إنجازات، وواجهوه من تحديات في مجال النقل الحضري في المدن الكبرى الأعضاء بمنظمة التعاون الإسلامي في دول كل منهم. كما تناولوا مسألة السياسات التي يمكن تنفيذها بغية النهوض بجودة الخدمات المتوافرة في هذا المجال. كما أثرت عروض ممثلي المنظمات الدولية والقطاع الخاص المناقشات.

وتم إطلاق الدعوة الثانية للمشروعات في إطار آلية تمويل مشروعات الكومسيك في سبتمبر/أيلول 2014، وتم الإعلان عن المشروع الذي فاز في التصفيات النهائية. وبدأت فترة تنفيذ هذا المشروع منذ 30 مارس/آذار 2015.

تم إطلاق الدعوة الثالثة للمشروع في سبتمبر/أيلول 2015، والإعلان عن المشروعات البالغ عددها 3 التي وقع عليها الاختيار. وسوف يتم الإعلان عن المشروعات التي فازت في التصفيات النهائية في منتصف شهر يناير/كانون الثاني 2016.