



النقل والاتصالات

OIC/COMCEC/37-21/D(20)



موجز مكتب

تنسيق الكومسيك حول التعاون في مجال النقل والاتصالات

1. 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 للقدررة التنافسية الدولية. ووفقاً لتقرير "البنية التحتية حتى عام 2030" ستتجاوز احتياجات الاستثمار في النقل والبنية التحتية العالمية 11 تريليون دولار أمريكي خلال الفترة ما بين عامي 2009-2030. 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 120٪ إلى 230٪ بحلول عام 2050، بينما من المتوقع أن يتراوح هذا النمو بين 240٪ إلى 450٪ للاقتصادات غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. علاوة على ذلك، من المتوقع أن يزداد النقل العالمي البري والسكك الحديدية بين 230٪ و420٪ في نفس الفترة.²

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 6٪ 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. ولقد أدت تدابير احتواء جائحة كورونا إلى انخفاض كبير في نشاط النقل. كما انخفض الطلب العالمي على السفر في مجال الطيران بنسبة 80٪ في عام 2020 مقارنة بعام 2019. ومن المتوقع أن تكون هناك خسائر بقيمة 300 مليار دولار في الإيرادات بسبب هذا الانخفاض. ووفقاً للاتحاد الدولي للسكك الحديدية بلغ إجمالي خسارة إيرادات الركاب لمشغلي السكك الحديدية ما يقرب من 60 مليار دولار في عام 2020. علاوة على ذلك، انخفضت أنشطة نقل الركاب على الطرق عالمياً في كل مدينة تقريباً إلى ما بين 40٪ إلى 80٪. وهي إحصاءات تنطبق كذلك على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.³

1 منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012

2منتدى النقل الدولي

3استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، مكتب تنسيق الكومسيك،

مايو/أيار 2021

تؤثر صدمة الطلب السلبية هذه على جميع وسائل النقل. 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.

ونظرًا 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 اجتماعيها السادس عشر والسابع 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 اجتماعيها السادس عشر والسابع عشر.

A. استراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل أثناء وبعد جائحة كورونا

(الاجتماعان السادس عشر والسابع عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات)

لقد عُقد الاجتماعين السادس عشر والسابع عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات التابعة للكومسيك افتراضياً عبر الإنترنت يوم 31 مايو 2021 و14 أكتوبر 2021 على التوالي، وكان موضوعهما "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. ويتم إعداد تقرير بحثي واحد لاجتماعين متتاليين لمجموعة العمل.

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. ومن المتوقع أن تساهم هذه الطريقة الجديدة في تطوير توصيات سياسية أكثر واقعية لصالح البلدان الأعضاء.

وفي هذا الإطار تم إعداد تقرير بحثي بنفس الموضوع لاجتماعين متتاليين لمجموعة عمل النقل والاتصالات بالكومسيك (السادس عشر والسابع عشر). بينما تم تقديم النسخة الأولى من التقرير إلى الاجتماع السادس عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG، تم تقديم النسخة النهائية من التقرير إلى الاجتماع السابع عشر TCWG. 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. يكشف التقرير عن نتائج مهمة فيما يتعلق باستراتيجيات التخفيف لمقدمي خدمات النقل في العالم وكذلك في البلدان الأعضاء. في هذا الصدد، يقدم التقرير لمحة عامة عن تداعيات كوفيد-19 على مزودي خدمات النقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، ويسلط الضوء على القضايا والتحديات الحاسمة، التي

تواجهها دول منظمة التعاون الإسلامي أثناء وبعد تداعيات كوفيد-19، والتوصيات الرئيسية التي توضح كيفية حدوث هذه القضايا. يمكن معالجتها من قبل مختلف أصحاب المصلحة.

بالإضافة إلى ذلك، أكد التقرير على أن مقدمي خدمات النقل في جميع البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي واجهوا تحديات بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر القيود الحكومية وقيود قدرة سلسلة التوريد مع تفشي وباء كوفيد-19. تسببت هذه القيود في العديد من المشاكل المتعلقة بقدرة الشحن وتعليق الخدمات الرئيسية بالإضافة إلى القضايا المتعلقة بتقدير التكاليف بشكل عام.

ويكشف التقرير أيضًا عن بعض التوصيات العملية للتخفيف من الآثار السلبية لجائحة كورونا تحت العناوين التالية؛

- تدابير السياسة
- التدابير المؤسسية والتنظيمية
- التدابير الفنية والتكنولوجية
- التدابير التشريعية
- حماية عمال النقل
- التدابير الإجرائية
- توصيات أخرى

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

B. تمويل مشاريع الكومسيك

تمويل مشروع الكومسيك (CPF) هو الأداة الهامة الأخرى للاستراتيجية. يجب أن تخدم المشاريع الممولة، في إطار تمويل مشروع الكومسيك، التعاون متعدد الأطراف ويجب تصميمها وفقًا للأهداف والنتائج المتوقعة التي حددتها الاستراتيجية في قسم النقل. تلعب المشاريع أيضًا أدوارًا مهمة في تحقيق توصيات السياسة التي صاغتها الدول الأعضاء خلال اجتماعات TCWG.

وفي إطار الدعوة السابعة لتقديم مقترحات المشاريع، تم اختيار 3 مشروعًا ليتم تمويلها من قبل مكتب تنسيق الكومسيك في عام 2020. ومع ذلك، لم تكتمل هذه المشاريع بعد بسبب التأخير الناجم عن قيود السفر الدولية التي فرضها جائحة كوفيد-19 والتي تم تأجيلها إلى 2021 من قبل مالكي المشروع. علاوة على ذلك، بعد الدعوة الثامنة لتقديم مقترحات المشاريع بموجب CPF، تم اختيار مشروع واحد ليتم تنفيذه في عام 2021. فيما يلي المشاريع المختارة بموجب CPF، والتي من المتوقع أن تكتمل في عام 2021؛

يتم تنفيذ المشروع الذي يحمل عنوان "إنشاء أرشيفات النقل البحري" من قبل الكاميرون بالشراكة مع ساحل العاج وتشاد في عام 2021. يهدف المشروع إلى تطوير الأطر القانونية والمؤسسية والتنظيمية لتعزيز التدفقات التجارية في ممرات دوالا - نجامينا، دوالا - بانغي. سيتم تنظيم برنامج تدريبي وورش عمل مع الجهات الفاعلة الرئيسية في مجال النقل لمناقشة المؤسسات والإطار التنظيمي.

يتم تنفيذ المشروع الثاني الذي يحمل عنوان "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.

علاوة على ذلك، تنفذ تركيا مشروعًا بعنوان "تنفيذ الاتفاقيات البحرية الدولية" مع بلدين شريكين، لبنان وتونس في عام 2021. يهدف هذا المشروع إلى ضمان التنسيق والتعاون الفعالين بين البلدان المختارة من خلال إنشاء لجنة التنفيذ وبناء القدرات.