

نبذة عن التعاون في مجال النقل والاتصالات

١. المقدمة

تمثل أنظمة النقل جيدة التشغيل التي تتسم بالفعالية والاستدامة واحدة من أهم ضروريات الحياة الاقتصادية والاجتماعية الحديثة. وتؤثر الظروف التي تعمل فيها شبكات النقل وجودة خدماتها على مجموعة من الأنشطة الاقتصادية؛ بدايةً من الإنتاج الزراعي والصناعي وحتى الاستثمارات، ومن السياحة إلى التجارة. كما يُعد النقل أداة رئيسة للوصول إلى الخدمات العامة الأساسية مثل الصحة والتعليم. وبالتالي، فإن له تأثيرًا مباشرًا على تنمية البلدان.

وقد كان من شأن الزيادة في دخل الفرد واحتياجات الأسر المعيشية للتنقل، وكذا عولمة التجارة، التحرر من القوانين والنظم، والاتجاه نحو خصخصة البنية الأساسية للنقل وخدماته، بالإضافة إلى التقدم التكنولوجي المتحقق في وسائل النقل أن أسهمت في ارتفاع معدلات نمو صناعة النقل.

ويقدر منتدى النقل الدولي أن النقل الدولي للبضائع المتعلقة بالتجارة سوف يشهد زيادة بمُعامل يبلغ ٣،٤ بحلول عام ٢٠٥٠. وتغلب حركة نقل البضائع على النقل البحري حيث يتم نقل ما يقرب من ٨٥% من حجم التجارة الدولية عن طريق البحر. وعلى هذا الأساس، سوف تفرض زيادة التجارة الدولية تحديات غير مسبقة على البنية الأساسية للنقل، ولا سيما الموانئ. وبحسب توقعات منتدى النقل الدولي، من المتوقع أن تزيد أحجام الموانئ بما يقرب من أربعة أضعاف، وذلك بحلول عام ٢٠٥٠ (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية / منتدى النقل الدولي، ٢٠١٥). بل وتؤكد دراسة تطوير البنية الأساسية للنقل حتى عام ٢٠٣٠، التي أصدرتها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في ٢٠١٢، أن الطاقة الإنتاجية للحاويات في مختلف أنحاء العالم يمكن أن تتضاعف أربع مرات بحلول عام ٢٠٣٠.

وبالنظر إلى النقل البري، من المتوقع حدوث نمو في معدل النقل البري للركاب وعن طريق السكك الحديدية بحوالي من ١٢٠% إلى ٢٣٠% حتى عام ٢٠٥٠، في حين من المنتظر أن يتراوح هذا النمو بين ٢٤٠% إلى ٤٥٠% بالنسبة للاقتصادات التي لا تنتمي إلى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. إلى جانب ذلك، يتوقع زيادة حجم النقل البري والنقل بالسكك الحديدية العالميين بنسبة ٢٣٠% إلى ٤٢٠% (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية / منتدى النقل الدولي، ٢٠١٥).

وقد توصلت دراسة تطوير البنية الأساسية للنقل حتى عام ٢٠٣٠ إلى أن النقل العالمي واحتياجات توزيع الاستثمارات في البنية الأساسية، كالموانئ الجوية، والموانئ، والسكك الحديدية، والبنترول والغاز قد تتعدى ما قيمته ١١ تريليون دولار أمريكي خلال الفترة من عام ٢٠٠٩ وحتى عام ٢٠٣٠. وإذ تتطلب الاستثمارات الكبرى في البنية الأساسية حوالي ١٠ إلى ٢٠ 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، ٢٠١٢).

يمثل النقل أهمية قصوى بالنسبة إلى التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول و"البنية الأساسية الجيدة هي الأساس الذي تستند عليه التنافسية الدولية" (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، ٢٠١٢). وهكذا، ليس من المستغرب أن نرى تقييم تطوير البنية الأساسية يتم بوصفه أداة قوية لمجموعة كبيرة من أهداف السياسة مثل خفض تكاليف الدعم اللوجستي، والحد من الفقر (من خلال تعزيز البنية الأساسية للطرق الريفية)، والتخفيف من الزحام، إضافة إلى مساعدة القوى العاملة على التنقل، وما إلى ذلك.

وتتنوع طبيعة المشكلات المصاحبة للبنية الأساسية للنقل في مختلف البلدان. فبالنسبة إلى البلدان المتقدمة، على سبيل المثال، تتمثل مشكلة النقل الرئيسية في إطالة بقاء البنية الأساسية العتيقة في أفضل حال ممكن، ما من شأنه أن يحقق مردودية عالية ويحافظ على قوتها التنافسية من خلال شبكات النقل الفاعلة. أما بالنسبة لأقل البلدان نمواً، فينصب اهتمامها في الأساس على إنشاء بنية أساسية للنقل يمكنها أن تفي بالحاجات الرئيسية 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 للبترو، حيث يرتفع دخل الفرد، وتبدو مساحاتها صغيرة نسبياً (فيما عدا المملكة العربية السعودية). ومن ناحية أخرى، هناك مجموعة كبيرة من البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي حيث يقل دخل الفرد، وتبدو مساحاتها كبيرة نسبياً، وتتنمي معظمها إلى منطقة أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى. ويقدم تقرير التنافسية العالمي لعام ٢٠١٥-٢٠١٦ (المنتدى الاقتصادي العالمي، ٢٠١٥) برهاناً على وجود هذه الفجوة. فهناك خمس دول دول خليجية منتجة للبترو 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. وبالإضافة إلى ذلك، هناك سبع دول من بين الدول الثمانية الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي ذات الأداء الأسوأ وهي (غينيا، ولبنان، وسيراليون، وموريتانيا، وتشاد، ونيجيريا، وبنين وموزمبيق) وكلها من نفس المنطقة، حيث تنتمي إلى دول أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى.

ويبرز الجدول ١ التباين في جودة البنية الأساسية للنقل من حيث المؤشرات فيما بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي البالغ عددها ٣٧ دولة (من بينها ١٣ دولة تنتمي إلى أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، و ١٥ دولة تنتمي إلى دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، و ٩ دول أسيوية، جميعها من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي). وتتراوح المؤشرات بين ١ إلى ٧، حيث يمثل الرقم ١ البنية الأساسية المتأخرة للغاية، بينما يدل الرقم ٧ على وجود بنية أساسية شاملة وفاعلة بحسب المقاييس الدولية.

ويوضح الجدول ١ أن كافة المتوسطات الخاصة بالبلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي وبلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى تقل عن المتوسط العالمي في جميع النواحي. ثانيًا، 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. وأخيرًا، يقل أداء الدول الآسيوية الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي عن المتوسطات العالمية في كافة النواحي فيما عدا البنية الأساسية للسكك الحديدية.

جدول ١: مؤشرات جودة البنية الأساسية للنقل

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

المصدر: كاتب تقرير التنافسية العالمية ٢٠١٥ - ٢٠١٦ (المنتدى الاقتصادي العالمي، ٢٠١٥) وإذ يعي فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات مدى أهمية البنية الأساسية للنقل وأثرها على رفاهة البلدان، عقد الفريق اجتماعه السابع بغية تدارس صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي وأهميتها بالنسبة إلى حجم التجارة العالمية والرفاهة الاجتماعية للسكان بشيء من التفصيل.

٢. الاتجاهات العالمية لصيانة الطرق

يتزايد اعتماد أنظمة النقل الحديثة على الطرق والنقل البري، كما تمثل الطرق أساس الأنشطة الاقتصادية، كما تقدم إسهامات كبيرة في الناتج المحلي الإجمالي الوطني. وعلى مدى السنوات الخمسين الماضية، تسبب النمو الذي شهده قطاع النقل البري في نمو جميع وسائل النقل البري تقريباً^١.

ووفقاً للمنتدى الدولي للنقل (منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية)، يمثل النقل عبر الطرق ٨٣% من النقل البري للركاب. ويُعد النقل البري أساس النشاط الاقتصادي، وتشير الرابطة الدولية الدائمة لمؤتمرات الطرق إلى أن النقل البري عادة ما يمثل ما يتراوح بين ٣% و ٥% من الناتج المحلي الإجمالي، حيث يستند بالكامل إلى القيمة المضافة من خدمات النقل التجاري. ومع ذلك، مع أخذ بعض النقاط الأخرى في الاعتبار، مثل المدخلات من الوقود، ومعدات النقل، والبنية التحتية، يظهر أن مساهمة النقل في الناتج المحلي الإجمالي تبلغ بالأحرى ما بين ١٠% و ٢٠%.

تشهد إضافة الطرق نمواً سريعاً حول العالم. فوفقاً لوكالة الطاقة الدولية، تزايد الإنفاق العالمي على بناء الطرق في السنوات الأخيرة، ليمثل حوالي ٥٠% من إجمالي الإنفاق. ومن المحتمل أن يتضاعف السفر البري من الوقت الراهن وحتى عام ٢٠٥٠، كما يرجح أن تنمو الطرق العالمية بحوالي ٢٥ مليون كم من الطرق الممهدة بحلول عام ٢٠٥٠، ما يتطلب ما يقرب من ٨٠ تريليون دولار أمريكي من الاستثمار التراكمي^٢.

ونظراً لاتساع نطاق دور الطرق، فهي تؤثر تأثيراً كبيراً على الاقتصاد، والسلامة، والبيئة، والرعاية الاجتماعية، وما إلى ذلك. وتحتاج أنظمة الطرق إلى المحافظة على جميع مكوناتها (الطرق والجسور، والإشارات والأنفاق، ونظم الإضاءة، وما إلى ذلك) للحفاظ على نوعية الخدمات التي تقدمها، ما يتطلب مبالغ كبيرة تأتي غالباً من المال العام.

وتعود تحسينات الطرق بفوائد مباشرة ومؤثرة بالنسبة إلى مستخدمي الطريق من خلال تحسين الوصول إلى المستشفيات، والمدارس، والأسواق؛ وزيادة عوامل الراحة، والسرعة، والسلامة؛ وانخفاض تكاليف تشغيل المركبات. وللحفاظ على استمرارية هذه الفوائد، ينبغي أن تتبع تحسينات الطرق برامج صيانة مخطط تخطيطاً جيداً. ففي

^١ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، قضايا المنافسة في النقل البري، ص: ٩

^٢ تقرير الآفاق المستقبلية للبنية التحتية العالمية للنقل لعام ٢٠٥٠، أليكس كويرنر، جون دولاك، وكالة الطاقة الدولية، OECD / IEA ٢٠١٢

غياب التخطيط للصيانة الدورية، قد تتدهور الطرق تدهورا سريعا، ما يمنع تحقيق الآثار التنموية طويلة الأجل لتحسين الطرق.^٣

ومع تقدم عمر شبكة الطرق، وتعرضها المتزايد لآثار تغير المناخ، وأهميتها بالنسبة لرفاهة الدولة بمرور الوقت، تصبح هناك حاجة أكبر لصيانة الطرق. وبناءً على ذلك، ينبغي أن تزيد حصة نفقات صيانة الطرق في ميزانيات الطرق الوطنية بمرور الوقت، كما ينبغي أن تتفق بحكمة، وفعالية، وشفافية للحصول على أكبر قيمة ممكنة مقابل هذه النفقات.

ويجب على السلطات أن تتأكد من فعالية إنفاق الأموال المخصصة لبرامج الصيانة، بغية توفير التكاليف الاستثمارية المستقبلية والحصول على القيمة القصوى من هذه الاستثمارات. ولتحقيق هذا الغرض، تزايدت أهمية تطبيق مناهج حديث لإدارة أصول الطرق والتعزيز المؤسسي لسلطات الطرق.

إن تأجيل صيانة الطرق من شأنه أن يفضي إلى زيادة التكاليف المباشرة وغير المباشرة. فإذا تم إصلاح عيوب الطرق على الفور، تكون التكلفة عادة متواضعة، أما إذا تعرضت هذه العيوب للإهمال، فقد يتعطل جزء كامل من الطريق، الشيء الذي يتطلب إعادة بنائه بتكلفه تبلغ ثلاثة أضعاف تكاليف الصيانة، في المتوسط، أو أكثر. وقد ينتج عن تأخر الصيانة تكاليف غير مباشرة كذلك، حيث تتردد صعوبة استخدام الطرق المهمة يوماً بعد يوم، ما يؤدي إلى زيادة تكاليف تشغيل المركبات، وتتردد شركات النقل في الإقدام على استخدام الطرق. ويفرض ذلك عبئاً ثقيلاً على الاقتصاد: حيث تنقلص خدمات الركاب والشحن، ويترتب على ذلك ضياع فرص التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

وتهدف الصيانة إلى ضمان تادية الطرق لدورها الخدمي خلال فترة استخدامها. وتعد الصيانة أمراً مهماً حيث أنها:

- تطيل عمر الطرق من خلال مواجهة آثار التدهور، ومن ثم فهي تحافظ على قيمة الاستثمارات السابقة وأصول الطرق.
- تقلل تكاليف تشغيل المركبات من خلال توفير سطح ممد في الطرق.
- تحافظ على المزايا التي تقدمها الطرق الأصلية من خلال توفير إمكانية التنقل والوصول إلى الرعاية الصحية، وفرص العمل، والفرص التعليمية.

على الحكومات أن تهتم بالمحافظة على قيمة أصول الطرق في البلاد. ومع ذلك، تظهر الممارسة العملية أن حافز الجهات المسؤولة للقيام بأنشطة الصيانة الوقائية ضعيف. ووفقاً للبنك الدولي (١٩٨٨)، يماثل عدم صيانة الطرق نوعاً من سحب الاستثمارات، لأنه ينطوي على التضحية بالاستثمارات السابقة التي كان قد تم ضخها في الطرق. بالإضافة إلى ذلك، يشير البنك الدولي (١٩٨٨) إلى أنه خلال ٢٠ عاماً، فقد ما قيمته ٤٥ مليار دولاراً

^٣ برننجهام، سالي وستانكفيتش، ناتاليا. لماذا تعد صيانة الطرق مهمة؟ وطيف يمكن تنفيذها؟ ص. ١ البنك الدولي

من البنية التحتية للطرق بسبب سوء الصيانة في ٨٥ بلدًا تضمنتها الدراسة. وقد كان من الممكن تفادي هذه الخسارة من خلال إنفاق ١٢ مليار دولار على الصيانة الوقائية.^٤

ويؤدي سوء ممارسات الصيانة إلى فرض التكاليف التالية على الاقتصادات الوطنية:^٥

١. تدمير قيمة أصول الطرق وتأثيرها على الحسابات الحكومية، وارتفاع تكاليف إعادة تأهيل الطرق في المستقبل؛

٢. ارتفاع تكاليف تشغيل المركبات، وتكاليف الوقود، وانخفاض السلامة على الطرق؛

٣. تراجع إمكانية الوصول، ما يؤدي إلى ضعف الرعاية الصحية، وتراجع فرص العمل، والفرص التعليمية.

ونظرًا للأهمية الاقتصادية الواضحة لإجراء الصيانة الوقائية على الطرق، ينبغي سرد أسباب عدم القيام بالصيانة الوقائية على نطاق واسع وبشكل منتظم كما هو متوقع أن يحدث.

هناك في الأساس ثلاثة عوامل هي المسؤولة عن سوء صيانة شبكات الطرق، وهي:^٦

١. هيكل المنظمات المسؤولة عن صيانة الطرق وطبيعتها؛

٢. عدم وجود ضغوط كافية لإنشاء طرق أفضل؛

٣. عدم كفاية التمويل وعدم موثوقيته.

في العقود الماضية، كان هناك تركيز على توسيع شبكات الطرق بدلاً من صيانتها. وحتى وقت قريب، كان هناك تجاهل لحقيقة أن شبكات الطرق الأكبر سوف تتطلب أموالاً لصيانتها في المستقبل؛ ولم يتم تأجيل الإجابة عما إذا كانت الموارد اللازمة للحفاظ على شبكات الطرق تلك متاحة أم لا إلى نقطة ما في المستقبل.

وتشير التجارب الدولية إلى أن الصيانة المناسبة تتطلب التالي:

- تخطيط شامل لأعمال الصيانة ووضع برامج لها؛
- توافر بيانات جيدة لدعم تحديد الأولويات؛
- مصدر مستقل وآمن ومستقر للتمويل؛
- وجود الهياكل المؤسسية والإدارية المناسبة؛
- رصد نتائج الصيانة، وتوافر الموارد البشرية الملائمة.

صيانة الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي

^٤ البنك الدولي (١٩٨٨): تدهور الطرق في البلدان النامية: الأسباب والعلاج، دراسة سياسات صادرة عن البنك الدولي

^٥ تعزيز صيانة الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، مكتب تنسيق الكومسيك، ٢٠١٦

^٦ نفس المرجع السابق

يوفر الاستثمار في مجال الصيانة في الوقت المناسب جزءًا كبيرًا من التكاليف المستقبلية. وتشير التحليلات عادة إلى أن التكلفة السنوية لصيانة الطرق ليست سوى جزء صغير من التكلفة الاستثمارية الأولية، وعادة ما تكون حوالي ٢-٣% للطرق الممهدة و ٥-٦% للطرق الريفية غير الممهدة. وقد أظهرت دراسة أجراها البنك الدولي أن تأخر الإنفاق على صيانة الطرق في أفريقيا يزيد من التكلفة الإجمالية لتشغيل المركبات بحوالي ضعفي أو ثلاثة أضعاف حجم الوفورات في تكاليف الصيانة.

وتتبع مختلف المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية وشبكات الطرق المختلفة في بلدان منظمة التعاون الإسلامي نظم وممارسات متنوعة للصيانة؛ ومن ثم، هناك تباين كبير في حالة إصلاح شبكات الطرق بين البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (انظر الجدول ٢). وتبلغ نسبة شبكات الطرق الممهدة في بلدان منظمة التعاون الإسلامي ككل حوالي ٥٣%، في حين بلغت هذه النسبة في شبكات الطرق في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ٦٦% و ٨٣% على التوالي. ويبلغ متوسط الإنفاق على شبكات الطرق في منظمة التعاون الإسلامي ١٠٤٣ مليون دولارًا، في حين يصل متوسط الإنفاق على الصيانة ١٢٣ مليون دولارًا. وتعد تركيا الأعلى من حيث نفقات الصيانة بحوالي ٧٩٧ مليون دولارًا، في حين تأتي جامبيا في المرتبة الأخيرة بمبلغ ١٣ مليون دولارًا.^٧

الجدول ٢: المؤشرات الاجتماعية والاقتصادية وشبكة الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي

المؤشر	الحد الأدنى	الحد الأقصى	المتوسط	الحد الأدنى	الحد الأقصى
عدد السكان	345,023	249,865,631	28,922,429	إندونيسيا	المالديف
الدخل القومي الإجمالي للفرد (دولار)	400	86,790	5,676	قطر	النيجر
الطرق (كم) (٢)	300	2,724,900	558,830	كازاخستان	المالديف
الطرق السريعة (كم)	0	3,891	590	السعودية	ألبانيا
الطرق السريعة والطرق الرئيسية أو الوطنية (كم)	0	38,570	11,534	إندونيسيا	سورينام
الطرق الثانوية أو الإقليمية (كم)	0	113,451	21,505	مصر	توجو
سائر الطرق (كم)	0	415,788	69,807	إندونيسيا	سورينام
مجموع أطوال الطرق (كم)	88	508,000	68,227	إندونيسيا	المالديف
الطرق الممهدة (%)	1	100	52	الأردن	تشاد

^٧ نفس المرجع السابق

تركيا	المالديف	35,740	355,220	88	الطرق الممهدة (كم)
إندونيسيا	الأردن	31,423	220,074	0	الطرق غير الممهدة (كم)
أوغندا	المالديف	49	300	0.03	طول الطرق مقابل الناتج المحلي الإجمالي للفرد (كم / دولار)
البحرين	السودان	0.32	5.6	0.005	كثافة الطرق (كم/ كم ²)
موزمبيق	جامبيا	30,779	115,752	74	حجم حركة المرور (مليون مركبة-كم)
كازاخستان	مالي	105,023	344,779	5	نقل البضائع داخليًا (مليون طن-كم)
باكستان	جامبيا	128,758	343,384	16	نقل الركاب داخليًا (مليون شخصًا-كم)
تركيا	مالي	63,737	224,048	4	النقل البري للبضائع (مليون طنًا-كم)
باكستان	جامبيا	122,394	322,765	16	النقل البري للركاب (مليون شخصًا-كم)
ليبيا	بوركينافاسو	10	37	1	حالة وفاة/ ١٠٠٠٠٠٠ من السكان
إيران	بنجلاديش	99	384	1	حالة إصابة/ ١٠٠٠٠٠٠ من السكان
إيران	بنجلاديش	80	316	1	حادث إصابة/ ١٠٠٠٠٠٠ من السكان
كازاخستان	أذربيجان	471	1,693	13	حوادث الإصابة/ ١٠٠ مليون من المركبات-كم
تركيا	سيراليون	756	6,582	1	نفقات الحكومة المركزية (مليون دولارًا)
المغرب	تونس	116	185	46	نفقات الحكومة الإقليمية / المحلية (مليون دولارًا)
أذربيجان	أذربيجان	135	135	135	نفقات القطاع الخاص (مليون دولارًا)
تركيا	سيراليون	959	6,582	1	مجموع النفقات (مليون دولارًا)
تركيا	ماليزيا	623	5,785	1	النفقات الاستثمارية (مليون دولارًا)
تركيا	جامبيا	130	797	0.13	نفقات الصيانة (مليون دولارًا)
السعودية	مصر	17	66	0.02	النفقات الأخرى (مليون دولارًا)
كازاخستان	مصر	83	178	1	الإيرادات غير المباشرة للطرق: ضريبة الوقود (مليون دولارًا)
تركيا	جويانا	131	450	2	الإيرادات المباشرة للطرق: رسوم عبور الطريق (مليون دولارًا)
موزمبيق	جويانا	50	101	0	سائر إيرادات الطرق (مليون دولارًا)
تركيا	جويانا	218	450	48	مجموع الإيرادات (مليون دولارًا)

المصدر: تعزيز صيانة الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، الكومسيك

وعلاوة على ذلك، تتكون نسبة كبيرة من شبكات الطرق في معظم دول منظمة التعاون الإسلامي من طرق ثانوية أو إقليمية أو ما إلى ذلك. ومع ذلك، عند مقارنة تكوين شبكات الطرق في دول منظمة التعاون الإسلامي بشبكات الطرق في الولايات المتحدة، وكذا شبكات الاتحاد الأوروبي ككل، تجدر الإشارة إلى وجود فارق كبير في تكوين شبكات الطرق في هذه الفئات الثلاث. ومن الملفت للنظر أن نرى أن نسبة كبيرة من إجمالي شبكات الطرق في دول منظمة التعاون الإسلامي تتمثل في الطرق السريعة.^٨

وتزيد الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي ككل من استثمارات في تطوير الطرق السريعة، إلا أنها لا تستثمر في تطوير الطرق الثانوية والإقليمية وغيرها. ويتطلب هذا التركيز على تطوير طرق ذات جودة عالية وحجم كبير توافر كميات كبيرة من رأس المال. ونظرًا لمحدودية الموارد المتاحة في العديد من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، فمن المرجح أن يتسبب هذا التركيز في عدم كفاية الموارد المخصصة لأنشطة الصيانة.^٩

تبلغ نسبة شبكات الطرق الممهدة في بلدان منظمة التعاون الإسلامي ككل حوالي ٥٣%، في حين بلغت هذه النسبة في شبكات الطرق في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ٦٦% و ٨٣% على التوالي. عند وضع هذه الأرقام جنبًا إلى جنب مع الملاحظة السابقة حول أن نسبة كبيرة من شبكات الطرق في دول منظمة التعاون الإسلامي تتكون من طرق سريعة، أو طرق وطنية، أو طرق رئيسية، يمكن ملاحظة أن دول منظمة التعاون الإسلامي تميل إلى التركيز على الطرق السريعة والوطنية والرئيسية أكثر من سائر أنواع الطرق. وكما أشرنا من قبل، تبدو شبكات الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي غير متوازنة من حيث تركيزها على تطوير طرق ذات جودة عالية وحجم كبير. ومن المرجح أن يتسبب هذا التركيز في حرمان أنشطة الصيانة من الموارد التي تحتاج إليها.^{١٠}

وتتمثل أوجه القصور الهامة التي تتعلق بممارسات قطاع الطرق والصيانة في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي فيما يلي؛^{١١}

- الافتقار إلى البيانات الموثوقة والمتسقة اللازمة لدعم التخطيط ووضع البرامج.
- سوء حالة شبكة الطرق في معظم دول منظمة التعاون الإسلامي.
- تخلف التطوير والممارسات المؤسسية في قطاع صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي عن أفضل الممارسات الدولية.
- الحاجة إلى تحسين الحوكمة والشفافية في التشغيل والمساءلة العامة لمؤسسات صيانة الطرق.

^٨ نفس المرجع السابق

^٩ نفس المرجع السابق

^{١٠} نفس المرجع السابق

^{١١} نفس المرجع السابق

- الحاجة إلى تحديث قدرات قطاع البناء والتشييد في كثير من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.
- التمويل المتاح للصيانة غير كافٍ.
- المزيد من الاهتمام باحتياجات صيانة شبكات الطرق الريفية على وجه الخصوص، أكثر من الاهتمام الحالي، خلال عملية تخطيط الميزانية.

٣. التعاون في مجال النقل تحت مظلة الكومسيك

إن تحسين أداء النقل والاتصالات في الدول الأعضاء وفعاليتيه واستدامته هو الهدف الاستراتيجي للاستراتيجية الكومسيك في مجال النقل والاتصالات. وبغية تحقيق هذا الهدف، ونظرًا لأهمية وجود نظام يتميز بالكفاءة والفعالية لصيانة الطرق يضمن استدامة النقل البري في الدول الأعضاء، تم تخصيص إحدى جلسات فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات لتناول قضية صيانة الطرق. إن تعزيز التعاون بين الدول الأعضاء في هذا الصدد من شأنه أن يساهم كذلك في تفعيل أحد مجالات الإنتاج المهمة في إطار استراتيجية الكومسيك، وهو "سياسات البنية التحتية للنقل".

• الاجتماع السابع لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات

منذ انعقاد الدورة الحادية والثلاثين للكومسيك، عقد فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات اجتماعه السابع في ٢٤ مارس/ آذار ٢٠١٦ في أنقرة بتركيا، تحت عنوان "تعزيز صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". وتناول الاجتماع دراستين؛ أولهما بعنوان "تعزيز صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي"، تم إعدادها بتكليف من مكتب تنسيق الكومسيك، و"تقرير الكومسيك للأفاق المستقبلية للنقل لعام ٢٠١٥" من إعداد مكتب تنسيق الكومسيك. وخلال الاجتماع، ناقش ممثلو وفود الدول الأعضاء وممثلو المنظمات الدولية والقطاع الخاص ما اكتسبوه من خبرات، وحققوه من إنجازات، وواجهوه من تحديات في مجال صيانة الطرق في بلدانهم. بالإضافة إلى ذلك، تناول أعضاء الوفود قضية السياسات التي يمكن تنفيذها بغية النهوض بجودة الخدمات المتوافرة في هذا المجال، كما أُنزرت العروض المقدمة من ممثلي الدول الأعضاء والمنظمات الدولية المناقشات.

وتتمثل النتائج الأساسية للاجتماع في التأكيد على بعض التوصيات الهامة الخاصة بالسياسات على النحو التالي؛

- وضع استراتيجية وطنية لصيانة الطرق تستند إلى الأدلة والبيانات.
- ضمان تخصيص تمويل كافٍ ومستدام لصيانة الطرق وزيادة الاستخدام الفعال للأموال المتاحة للطرق من خلال إطار قانوني مناسب وهيكل مؤسسي.
- الاستفادة من عقود الأداء في صيانة الطرق.

- إنشاء نظام لإدارة قاعدة بيانات الطرق.

وسيعقد فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات اجتماعه الثامن في أنقرة، في ٢٧ أكتوبر/ تشرين الأول ٢٠١٦ تحت عنوان "تعزيز السلامة على الطرق في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي".

آلية تمويل مشروعات الكومسيك

أما الآلية التنفيذية الثانية التي قدمتها استراتيجية الكومسيك، فهي آلية تمويل مشروعات الكومسيك. فمن خلال هذه الآلية، يقدم مكتب تنسيق الكومسيك منحًا للمشروعات المختارة التي تقدمها الدول الأعضاء ممن سجلوا في فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات. في عام ٢٠١٥، استطاعت جمهورية تركيا، بالتعاون مع شركائها الستة المشاركين في المشروع، أن تنفذ مشروع بعنوان "قياس مؤشرات أداء حركة الركاب فيما بين دول منظمة التعاون الإسلامي".

وقد تم إطلاق الدعوة الثالثة للمشروعات في إطار آلية تمويل مشروعات الكومسيك في سبتمبر/أيلول ٢٠١٥، وتم تحديد مشروع واحد مؤهل للحصول على التمويل في مجال النقل والاتصالات. وفي هذا الصدد، تعمل جمهورية تركيا وشركائها في المشروع على تنفيذ المشروع الذي يحمل اسم "تقييم وتعزيز ترابط الشحن الجوي فيما بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي: نهج آلية مشاركة الشحن الجوي لتسهيل التجارة البينية فيما بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". وقد بدأت فترة تنفيذ هذا المشروع في ٣٠ مارس/ آذار ٢٠١٦.

وسيتم إطلاق الدعوة الرابعة للمشروعات في سبتمبر/أيلول ٢٠١٦.