



موجز مكتب

تنسيق الكومسيك حول التعاون في مجال النقل والاتصالات

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 للقدرة التنافسية الدولية.¹ 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. ووفقاً للاتحاد الدولي للسكك الحديدية بلغ إجمالي خسارة إيرادات الركاب لمشغلي السكك الحديدية 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

ومع ذلك، بعد تسريع وتعميم التطعيم، خاصة اعتباراً من النصف الثاني من عام 2021، كان للانفتاحات تأثير إيجابي سريع. في الواقع، حصلت زيادة كبيرة في العرض، بدلاً من زيادة الطلب. وأصبحت قيمة الحفاظ على وظائف خدمات النقل والتأكد من أن جاهزية سلاسل التوريد دائماً أثناء الوباء أكثر وضوحاً. لذلك، لا يمكن إهمال التنفيذ الفعال، بل كذلك تجديد مشاريع الاستثمار في البنية التحتية للنقل على المدى المتوسط.

ومن هذا المنظور، يعد وجود نظام نقل وظيفي شرطاً أساسياً للنمو الاقتصادي، وكذلك لجميع شرائح المجتمع للتمتع بفوائد التنمية الاقتصادية الوطنية. يمكن للأثار المباشرة وغير المباشرة للبنية التحتية للنقل أن تكون تحويلية من حيث التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان. إلى جانب تأثيرها المباشر، ينشأ التأثير غير المباشر للبنية التحتية من خلال مجموعة متنوعة من القنوات، وفي مقدمتها؛ تمكين الاستثمار الخاص المنتج، أو إنشاء سلاسل توريد جديدة، أو إعادة تشكيل الجغرافيا الاقتصادية. ومع ذلك، إلى أي مدى بالضبط؛ تدعم البنية التحتية للنقل التنمية الاقتصادية وتكوين الثروة؟ وما الذي يحدد حجم هذا التأثير؟ سؤالان رئيسيان يجب الإجابة عليهما بشكل شامل.

نظراً لأهمية تقييم الأثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل في البلدان الإسلامية، فقد كرست مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG اجتماعيها الثامن عشر والتاسع عشر لبحث "الأثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل: نظرة عامة على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". 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. في هذا الإطار، منذ دورة الكومسيك السابعة والثلاثين، تناولت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG بالتفصيل الأثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل في اجتماعها الثامن عشر.

A. الأثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل: نظرة عامة على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (الاجتماع الثامن عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات)

انعقدت الاجتماعات الثامنة عشرة لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات في 17 مايو 2022 تحت بموضوع "الأثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل: نظرة عامة على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي".

من أجل تعميق المناقشات والمساهمة في المناقشات خلال الاجتماعات، سيتم إعداد تقرير بحثي بنفس الموضوع لاجتماعين متتاليين لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG (الثامن عشر والتاسع عشر). بينما تم تقديم النتائج الأولية للتقرير إلى الاجتماع الثامن عشر لمجموعة عمل الكومسيك TCWG، سيتم تقديم النسخة النهائية من التقرير إلى الاجتماع التاسع عشر لمجموعة عمل الكومسيك TCWG. الهدف الرئيسي من الدراسة هو تحديد الأثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، من حيث النوع والكم، وذلك من خلال إجراء مقارنات عالمية، وتقديم اقتراحات لتخفيف الأثار السلبية للبنية التحتية للنقل. من المتوقع أن تؤسس الدراسة إطاراً مفاهيمياً، وتوفر أفضل الممارسات العالمية لتقييم الأثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل، وتحديد عوامل النجاح الرئيسية والتحديات في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، والتوصل إلى توصيات سياسية ملموسة لمواجهة هذه التحديات.

ومن المنتظر أيضاً أن تلفت الدراسة الانتباه إلى الأثار الحالية والمستقبلية المختلفة لنماذج البنية التحتية للنقل على مستخدمي ومقدمي الخدمات، بالإضافة إلى إثارة مناقشة جادة حول القضايا المحددة، وكيفية معالجتها بشكل أفضل. بالإضافة إلى

خلفيتها النظرية القوية وتحليلها، من المتوقع أن توفر الدراسة للدول الأعضاء دليلاً متعدد الاستخدامات وقابلاً للتطبيق من حيث الكشف عن الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى التحتية للنقل.

سينعقد الاجتماع التاسع عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات في أكتوبر 2022 بموضوع الاجتماع الثامن عشر.

B. آلية تمويل مشاريع الكومسيك

يعتبر تمويل مشاريع الكومسيك هو الأداة المهمة الأخرى للاستراتيجية. يجب أن تخدم المشاريع الممولة في إطار تمويل مشاريع الكومسيك التعاون متعدد الأطراف ويجب تصميمها وفقاً للأهداف والنتائج المتوقعة التي حددتها الاستراتيجية في القسم الخاص بالتمويل. تلعب المشاريع أيضاً أدواراً مهمة في تحقيق توصيات السياسة التي صاغتها الدول الأعضاء خلال اجتماعات TCWG.

في إطار الدعوات السابعة والثامنة لتقديم مقترحات المشاريع، تم اختيار مشروعين ليتم تمويلها من قبل مكتب تنسيق الكومسيك. وفيما يلي المشاريع المنجزة خلال فترة التنفيذ 2021؛

تم تنفيذ المشروع بعنوان "مراقبة ممر النقل لاغوس - أبيدجان" من قبل نيجيريا بالشراكة مع بنين وتوغو وغامبيا. كان الهدف من هذا المشروع هو تسهيل حركة الأشخاص والبضائع وتحسين الحوكمة على طول الممر. في إطار هذا المشروع تم تنظيم برنامج تدريبي ومؤتمر دولي.

علاوة على ذلك، نفذت تركيا مشروعاً بعنوان "تنفيذ الاتفاقيات البحرية الدولية" مع بلدين شريكين هما، لبنان وتونس في عام 2021. يهدف هذا المشروع إلى ضمان التنسيق والتعاون الفعالين بين البلدان المختارة من خلال إنشاء لجنة التنفيذ وبناء القدرات. تم تنفيذ ورشة عمل وبرنامج تدريبي في إطار هذا المشروع.

وفي إطار الدعوة التاسعة لتقديم مقترحات المشاريع، تم اختيار مشروعين ليتم تمويلها من قبل مكتب تنسيق الكومسيك في عام 2022.

سيتم تنفيذ المشروع الأول، بعنوان "تحسين القدرات البشرية والمؤسسية لتطوير مؤشرات الأداء الرئيسية في قطاع النقل في بلدان منظمة المؤتمر الإسلامي"، من قبل غامبيا. يهدف المشروع إلى تدريب مسؤولي قطاع النقل على تطوير مؤشرات الأداء الرئيسية.

المشروع الثاني، بعنوان "تحسين الإطار التنظيمي للشراكات بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي"، سيتم تنفيذه من قبل مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية والتدريب للدول الإسلامية SESRIC. تهدف المشاريع إلى توفير التدريب على بناء القدرات لموظفي الهيئات الوطنية المخصصة للشراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل زيادة القدرات البشرية والمؤسسية للاستفادة من الشراكة بين القطاعين العام والخاص كأداة بديلة لتقديم الخدمات العامة وتمويلها في قطاع النقل.

C. استجابة الكومسيك للكوفيد

تتعلق استجابة الكومسيك لفيروس كوفيد (CCR) بشكل أساسي بالتخفيف من الآثار السلبية للوباء على اقتصادات الدول الأعضاء مع التركيز بشكل خاص على الزراعة والتجارة والسياحة والتعاون المالي والتخفيف من حدة الفقر وقطاعات النقل والاتصالات. يعتمد البرنامج على تمويل أنواع معينة من المشاريع، والتي ستركز على تقييم الاحتياجات، وتبادل الخبرات، وتقديم المنح المباشرة إلى المستفيدين النهائيين.

في إطار الدعوة الثانية لتقديم مقترحات المشاريع لاستجابة الكومسيك لفيروس كوفيد؛ ستنفذ غامبيا مشروع تبادل الخبرات المسمى "التخفيف من الآثار السلبية لوباء فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي الفرعي في غامبيا ودول منظمة التعاون

الإسلامي". الهدف الرئيسي للمشروع هو التعلم من تجارب البلد الشريك؛ تركيا من أجل تحقيق نتائج تمكين قطاع النقل الجوي الفرعي في غامبيا ليكون أكثر قدرة على الصمود في وجه الوباء، على المدى القصير والمتوسط والطويل.