



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، كان لوباء كوفيد-19 آثار غير عادية على أنظمة وخدمات النقل في البلدان. ولقد أدت تدابير احتواء جائحة كورونا إلى انخفاض كبير في نشاط النقل. وفي فترة ما بعد الجائحة، يمكن أن توفر الأزمة فرصاً مجددة لبلداننا لصياغة وتنفيذ سياسات سليمة للنقل السلس المستمر دون انقطاع. خلال فترة ما بعد الجائحة، يبدو أن البلدان التي لديها نظام نقل وظيفي فعال مرشحة أكثر من غيرها للخروج من فخ جائحة كوفيد-19، وتقليل الشعور بتأثيراتها السلبية.

علاوة على ذلك، يعد وجود نظام نقل وظيفي شرطاً أساسياً للنمو الاقتصادي، وكذلك لجميع شرائح المجتمع للتمتع بفوائد التنمية الاقتصادية الوطنية. تؤدي الاستثمارات في البنية التحتية للنقل إلى تحسينات في نظام النقل من حيث القدرة والكفاءة ومكونات الموثوقية. وفي هذا السياق، ونتيجة لانخفاض تكاليف النقل وأوقات السفر، يمكن التأكد من أن الأنشطة الاقتصادية يمكن أن تستمر بكفاءة وتنافسية أكبر. لكن مشاريع البنية التحتية ليست متساوية في التأثير. فبعضها يوفر عوائد اقتصادية واجتماعية عالية مع تحفيز النشاط الاقتصادي والاجتماعي، والعمالة، والإيرادات الحكومية أيضاً.

ومشاريع أخرى تنتج عائدات غير كافية وتستنزف الموارد العامة الشحيحة. وبالتالي، يمكن أن تكون الآثار المباشرة وغير المباشرة للاستثمارات في الهياكل الأساسية للنقل، تحويلية. 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.

¹ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012
² منتدى النقل الدولي

ومن الأهمية بمكان في هذا السياق، تقييم آثار وأهمية الاستثمارات في مجال النقل وتحسين نظام النقل على الاقتصاد في نطاق الأداء الاقتصادي والكفاءة.

نظرًا لأهمية تقييم الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى التحتية للنقل في البلدان الإسلامية، فقد كرست مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG اجتماعيها الثامن عشر والتاسع عشر لبحث "الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى 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 الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى التحتية للنقل في اجتماعيها الثامن عشر والتاسع عشر.

A. الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى التحتية للنقل: نظرة عامة على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (الاجتماعان الثامن عشر والتاسع عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات)

انعقد الاجتماعان الثامن عشر والتاسع عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات في 17 مايو 2022، و11 أكتوبر 2022 على التوالي، تحت بموضوع "الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى التحتية للنقل: نظرة عامة على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". من أجل تعميق المناقشات والمساهمة في المناقشات خلال الاجتماعات، تم 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، تم تقديم النسخة النهائية من التقرير إلى الاجتماع التاسع عشر لمجموعة عمل الكومسيك TCWG.

الهدف الرئيسي من الدراسة هو تحديد الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، من حيث النوع والكم، وذلك من خلال إجراء مقارنات عالمية، وتقديم اقتراحات لتخفيف الآثار السلبية للبنى التحتية للنقل. ومن المنتظر أيضًا أن تلفت الدراسة الانتباه إلى الآثار 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.

يقدم التقرير إطارًا مفاهيميًا، وتوفر أفضل الممارسات العالمية لتقييم الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنى التحتية للنقل، ويحدد عوامل النجاح الرئيسية والتحديات في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، ويخرج بتوصيات سياسية ملموسة لمواجهة هذه التحديات. وبالإضافة إلى ذلك، يجري بحث الصلة بين الآثار الاقتصادية للهياكل الأساسية للنقل وتقييماتها.

يدرس التقرير العديد من دراسات الحالة بناءً على بحوث متعمقة وزيارات ميدانية تم القيام بها، بما في ذلك ثلاث زيارات ميدانية إلى أوغندا وقطر وتركيا. بالإضافة إلى ذلك، يتم التدقيق في ثلاثة مشاريع ضخمة من الصين والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

ويكشف التقرير أيضًا عن نتائج هامة من حيث المنهجيات المطبقة على تقييمات الأثر الاقتصادي والاجتماعي في العالم وكذلك في البلدان الأعضاء. وذكرت نتائج التحليلات الكمية أن البنية التحتية وخدمات النقل، التي تقاس بمجموعة من المتغيرات مثل حركة الشحن بالسكك الحديدية، وأسطول الشحن التجاري، وحركة الركاب الجوية، والقيم الإجمالية المضافة في النقل والتخزين والاتصالات؛ لها تأثير قوي ودلالة إحصائية على مجموعة من المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية، التي تقاس بنصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي، وتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، والتنمية البشرية، والعمالة.

ويكشف التقرير أن تحليل التكاليف والفوائد هو المنهجية الأكثر استخداماً في تقييم مشاريع النقل في بلدان منظمة التعاون الإسلامي، يليه تحليل المعايير متعددة العوامل وآراء الخبراء. أما المنهجيات الأكثر تطوراً، مثل المدخلات والمخرجات وتحليلات التوازن العام القابلة للحساب، فهي أقل استخداماً.

ويخلص التقرير إلى أن البنية التحتية عالية الجودة للنقل أمر بالغ الأهمية. ومع ذلك، ليس كل مشاريع البنية التحتية لها نفس التأثير. فبعضها يوفر عوائد اقتصادية واجتماعية عالية مع تحفيز النشاط الاقتصادي والاجتماعي، والعمالة، والإيرادات الحكومية. ومشاريع أخرى تنتج عائدات غير كافية وتستنزف الموارد العامة الشحيحة. ويخلص التقرير أيضاً إلى أن قياسات الأداء (مثل تلك الموجودة على الرحلات الجوية في الوقت المحدد، وأوقات الانتظار في المطارات والموانئ وغيرها من المحطات، وتكاليف الخدمات اللوجستية، ومستويات الأسعار، وأوقات السفر، والموثوقية، والتردد، والحجم/السعة، والأداء المالي لمشغلي النقل، وما إلى ذلك)، لا تطبق على نطاق واسع في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.

ويشير التقرير إلى أن زيادة الجهود المبذولة من أجل الشفافية وإمكانية الوصول إلى تقييمات مشاريع النقل، يمكن أن تكون إجراءً هاماً من إجراءات السياسات العامة لتحسين نوعية وموضوعية الإجراءات واتخاذ القرارات ذات الصلة. واستناداً إلى نتائج تقرير البحث بشكل أساسي، تمت مناقشة توصيات السياسات العامة التالية، واعتمدت في الاجتماع التاسع عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات.

- تطوير / تحسين استراتيجية شاملة لمكونات التنمية والتخطيط والقدرة على البرمجة لتحسين الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل.
- دمج مشاريع البنية التحتية للنقل مع السياسات الوطنية العليا لخدمة الاحتياجات في أحسن الأحوال.
- تعزيز تحديد أولويات مشاريع البنية التحتية للنقل بما يتماشى مع التحليلات الاقتصادية والمالية عالية الجودة.
- تعزيز الظروف لتحسين تقييم مخاطر مشاريع البنية التحتية للنقل.
- تحسين جودة إحصاءات مشاريع البنية التحتية للنقل، وضمان الشفافية في الإفصاح عن المعلومات.
- الاستفادة بشكل أفضل من آليات التمويل والمشتريات البديلة بما في ذلك؛ الشراكات بين القطاعين العام والخاص PPPs، وتنفيذ التحليل اللاحق لتعزيز الأثر الاقتصادي والاجتماعي للبنية التحتية للنقل.

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

B. آلية تمويل مشاريع الكومسيك

تمويل مشروع الكومسيك (CPF) هو الأداة الهامة الأخرى للاستراتيجية. يجب أن تخدم المشاريع الممولة في إطار الكومسيك لتمويل المشاريع، التعاون بين الدول الأعضاء، ويجب تصميمها وفقاً للأهداف والنتائج المتوقعة التي حددتها الاستراتيجية في القطاع الخاص بالنقل والاتصالات. تلعب المشاريع أيضاً أدواراً مهمة في تحقيق توصيات السياسة التي صاغتها الدول الأعضاء خلال اجتماعات TCWG.

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

يجري 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"، يجري تنفيذه من قبل مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية والتدريب للدول الإسلامية SESRIC مع ستة عشرة دولة مستفيدة يهدف المشروع 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

إن برنامج استجابة الكومسيك CCR هو بشكل أساسي من أجل التخفيف من الآثار السلبية للوباء على اقتصادات الدول الأعضاء. يعتمد البرنامج على تمويل أنواع معينة من المشاريع، والتي من شأنها أن تركز على تقييم الاحتياجات، وتبادل الخبرات، وتقديم المنح المباشرة إلى المستفيدين النهائيين.

في إطار الدعوة الثانية لتقديم مقترحات المشاريع لاستجابة الكومسيك لفيروس كوفيد؛ نفذت 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 مرونة في مواجهة الوباء، على المدى القصير والمتوسط والطويل.
