



OIC / COMCEC / 39-23 / D () النقل والاتصالات



# موجز مكتب

## تنسيق الكومسيك حول التعاون في مجال النقل والاتصالات

مكتب تنسيق الكومسيك

مايو 2023

## 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. 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.<sup>2</sup>

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. إن استجابات جائحة كوفيد-19، من التباعد الاجتماعي وسياسات الإغلاق في المناطق المتضررة، لها آثار هائلة على تنقل الأشخاص وإيصال السلع واستمرارية خدمات النقل، وبالتالي على القطاع بأكمله، بما في ذلك النشاط الاقتصادي في المدن والمناطق والخدمات الشحن اللوجستية، فضلاً عن الصناعات والأسواق وسلاسل التوريد ذات الصلة.

ولقد أدت تدابير احتواء جائحة كورونا إلى انخفاض كبير في نشاط النقل. ومع ذلك، بعد تسريع وتعميم التطعيم، خاصة اعتباراً من النصف الثاني من عام 2021، كان للانفتاحات تأثير إيجابي سريع. والواقع أن البلدان التي لديها نظام فعال ودائم للبنية التحتية للنقل كانت أكثر ملاءمة من البلدان الأخرى في الخروج من الوباء بسهولة أكبر.

إن وجود نظام نقل وظيفي في الواقع شرط أساسي للنمو الاقتصادي، وكذلك شرطاً لتمتع جميع شرائح المجتمع بفوائد التنمية الاقتصادية الوطنية. يمكن للآثار 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.

<sup>1</sup>منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012  
<sup>2</sup>منندى النقل الدولي

إنها حقيقة لا يمكن إنكارها، أن النمو السريع لقطاع النقل، رغم مساهمته العالية في النمو الاقتصادي والرفاه الاجتماعي للبلدان؛ فإنه قد يؤدي إلى آثار بيئية كبيرة. الاستهلاك المفرط لموارد الطاقة، والنفايات الملوثة للبيئة، والضوضاء، والازدحام المروري، وحوادث المرور، هي بعض الآثار البيئية والاجتماعية السلبية لقطاع النقل. وهذه العلاقة المتناقضة توجب صياغة وتنفيذ سياسات النقل والسياسات البيئية بطريقة متناغمة ومتناسقة. ومن شأن هذا النهج المشترك للسياسات أن يشكل أداة هامة لتقليل الآثار السلبية للبنية التحتية للنقل على البيئة إلى أدنى حد.

وفي هذا الإطار، سيلعب قياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل بطريقة باستخدام طريقة ونموذج دقيقين دوراً أساسياً في وضع سياسات قائمة على الأدلة لمكافحة الآثار البيئية الضارة. وسيكون القياس الفعال مفيداً أيضاً من حيث تحويل استثمارات النقل إلى المناطق الأقل تلويثاً والأكثر كفاءة، وتصميم البنية التحتية المستدامة للنقل. وفي هذا السياق، فإن وجود دليل قابل للتطبيق يرشد إلى أفضل طريقة لقياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل، وبالتالي يصف كلاً من التحليل التقني والعمليات الإجرائية خطوة بخطوة؛ أمر بالغ الأهمية.

بالنظر إلى أهمية القضية، كرست مجموعة عمل النقل والاتصالات TCWG الكومسيك اجتماعيها العشرين والحادي والعشرين لموضوع "قياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في البلدان 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 الثامنة والثلاثين، تناولت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG بالتفصيل الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في اجتماعيها العشرين.

### A. قياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (الاجتماع العشرون لمجموعة عمل النقل والاتصالات)

انعقد الاجتماع العشرون لمجموعة عمل الكومسيك المعنية بالنقل والاتصالات TCWG في 3 مايو 2023، وكان موضوعه "قياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". من أجل تعميق المناقشات والمساهمة في المناقشات خلال الاجتماعات، تم إعداد تقرير عن البحث عن دليل 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.

من أجل تعميق المناقشات والمساهمة في المناقشات خلال الاجتماعات، يتم إعداد دليل بنفس الموضوع لاجتماعين متتاليين لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG (العشرون والواحد والعشرون). بينما تم تقديم النتائج الأولية للدليل إلى الاجتماع العشرين لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG، سيتم تقديم النسخة النهائية من الدليل إلى الاجتماع الواحد والعشرين لمجموعة عمل الكومسيك TCWG. وستبحث الدراسة أفضل الممارسات والأساليب المبتكرة والمبادرات الناجحة في قياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي أو خارجها، وستصدر دليلاً يمكن أن يسترشد به البلدان في هذا الصدد.

ومن المنتظر أيضاً أن تلت الدراسة الانتباه إلى الآثار الحالية والمستقبلية المختلفة لنماذج البنية التحتية للنقل على البيئة، 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 قابلاً للتطبيق لاستخدامها في الكشف عن الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل، الحالية منها والمخطط لها.

سينعقد الاجتماع الواحد والعشرون لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات في أكتوبر 2022 بموضوع الاجتماع العشرين.

## 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.

تم تنفيذ المشروع الأول، بعنوان "تحسين القدرات البشرية والمؤسسية لتطوير مؤشرات الأداء الرئيسية في قطاع النقل في بلدان منظمة التعاون الإسلامي"، من قبل غامبيا مع بلدين مستفيدين، هما السنغال ونيجيريا. هدف المشروع إلى تدريب مسؤولي قطاع النقل على تطوير مؤشرات الأداء الرئيسية.

تم تنفيذ المشروع الثاني، بعنوان "تحسين الإطار التنظيمي للشراكات بين القطاعين العام والخاص في قطاع النقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي"، من قبل مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية والتدريب للدول الإسلامية SESRIC مع تسع وعشرين دولة مستفيدة. هدفت 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.

علاوة على ذلك، في إطار الدعوة العاشرة لتقديم مقترحات المشاريع، تم اختيار أربعة مشاريع ليتم تمويلها من قبل مكتب تنسيق الكومسيك في عام 2023.

وستنفذ غامبيا المشروع الأول بعنوان "زيادة القدرات البشرية والمؤسسية لإنشاء وكالة رائدة لسلامة الطرق"، بالتعاون مع المغرب، بوصفها البلد المستفيد. يهدف المشروع إلى وضع خارطة طريق لصياغة إطار قانوني لإنشاء وكالة رائدة لسلامة الطرق في غامبيا.

المشروع الثاني، بعنوان "زيادة استخدام أدوات التمويل المبتكرة للحفاظ على البنية التحتية للنقل وخدمات مقدمي خدمات النقل TSPs في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي"، سيتم تنفيذه من قبل مركز SESRIC مع 20 بلداً مستفيداً. يهدف المشروع إلى إنشاء منصة لزيادة القدرات المؤسسية والبشرية لموظفي وزارات النقل وسلطات النقل الأخرى ذات الصلة في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، وتسهيل الوصول إلى مختلف الأدوات المالية لمقدمي خدمات النقل TSPs من أجل التخفيف من تأثير كوفيد-19 على توفير النقل.

المشروع الثالث بعنوان "تنفيذ آلية لتجديد أسطول مركبات النقل البري في بنين"، سيتم تنفيذه من قبل بنين مع بوركينافاسو كبلد مستفيد. ويهدف المشروع إلى تحسين أداء خدمات النقل البري للبضائع في بنين من خلال التأكيد على تجديد مركبات النقل.

المشروع الرابع بعنوان "دراسة الجدوى التفصيلية لنقل الركاب في أجزاء محددة من محاذة سكة حديد الحجاز" سيتم تنفيذه من قبل الأردن بالشراكة مع تركيا. يرتبط المشروع بدراسة الجدوى لإدخال وسيلة نقل جديدة، وهي وسيلة النقل بالسكك الحديدية. وسيؤدي ذلك إلى تعزيز نظام النقل الحالي في المنطقة المتمركزة في جوهرها على امتداد مدينتي عمان والزرقاء مع امتداده إلى مطار عمان الرئيسي.

### **B.1. 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 ستركز 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". كان 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.