



موجز بأتم

نواعنا لودكيسموكلا قيسنت تلاصتلا او لقنا لاجم في ف

نبذة عن التعاون في مجال النقل والاتصالات

I. مقدمة

صناعة النقل تنمو بسرعة أكبر من أي وقت مضى. وتماشياً مع الطلب المتزايد على تنقل الأشخاص المرتبط بزيادة دخل الفرد والتقدم التكنولوجي، فإن تطور قطاع النقل، وبالتالي التقدم الذي حدث في كل من البنية التحتية وخدمات النقل في العقود الماضية، هو تطور غير مسبوق. وقد مرت صناعة النقل بتحول هائل، جنباً إلى جنب مع الاتجاهات الجديدة والناشئة في هذا المجال، مثل أنظمة إدارة النقل، ومقدمي خدمات النقل المبتكرة، وتكنولوجيا القيادة الذاتية. وبدون بنية تحتية جيدة التخطيط وجيدة الأداء وفعالة للنقل، لا يمكن أن يكون التحول السلس لهذا القطاع الحيوي ممكناً.

في هذا الإطار، تعد البنية التحتية للنقل ضرورية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول. وتعتبر جودة البنية التحتية للنقل بُعداً رئيسياً للقدرة التنافسية الدولية¹ 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. بالإضافة إلى ذلك، ووفقاً لتقرير مركز البنية التحتية العالمي لمجموعة العشرين، والذي يتنبأ باحتياجات الاستثمار في البنية التحتية العالمية؛ فإن المتوقع أن تصل تكلفة توفير البنية التحتية لدعم النمو الاقتصادي العالمي وسد فجوات البنية التحتية إلى 97 تريليون دولار أمريكي بحلول عام 2040. ويؤكد التقرير أيضاً أنه سيتعين استثمار 3.7 تريليون دولار أمريكي كل عام في البنية التحتية للنقل لتلبية متطلبات العدد المتزايد من سكان العالم. ولا يمثل هذا تحدياً كبيراً للدول النامية التي تحتاج إلى إنشاء بنية تحتية جديدة فحسب، بل يمثل أيضاً تحدياً كبيراً للدول المتقدمة التي لديها أنظمة نقل قديمة تحتاج إلى الصيانة أو الاستبدال.

علاوة على ذلك، وفي سياق النقل البري، من المتوقع أن يزداد سفر الركاب عبر الطرق والسكك الحديدية على مستوى العالم من 120% إلى 230% بحلول عام 2050. والنقطة الأكثر إثارة للدهشة في هذا التقدير، هي حقيقة أن النمو المذكور أعلاه يمكن أن يتحقق، خاصة في البلدان غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، حيث يتراوح بين 240% إلى 450%. علاوة على ذلك، من المتوقع أن يزداد النقل العالمي البري والسكك الحديدية بين 230% و 420% في نفس الفترة².

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. يعتمد النمو الاقتصادي والإنتاجي لمنطقة معينة بشكل كبير على البنية التحتية للنقل وأنظمة النقل. تلعب البنية التحتية للنقل دوراً كمدخل رأسمالي في الإنتاج وتوليد الثروة. وفي هذا الصدد، فإن اتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على نظام نقل يعمل بشكل جيد، وكذلك تخصيص الأموال الكافية للاستثمارات الجديدة في البنية التحتية للنقل؛ أمر حيوي بالنسبة للبلدان في استعدادها للمستقبل.

وعلى الرغم من تأثيره الإيجابي على النمو الاقتصادي والرفاهية الاجتماعية، فإن النمو السريع في البنية التحتية وخدمات النقل قد يؤدي إلى آثار بيئية كبيرة. ومن الضروري في ظل استمرار ارتفاع الطلب على البنية التحتية للنقل، النظر في

1منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012
2مندی النقل الدولي

الأثار البيئية المرتبطة بتطويرها وعملياتها. الاستهلاك المفرط لموارد الطاقة، والنفايات الملوثة للبيئة، والضوضاء، والازدحام المروري، وحوادث المرور، هي بعض الأثار البيئية والاجتماعية السلبية لقطاع النقل.

إن كيفية تحويل البنية التحتية للنقل إلى مستوى أكثر استدامةً وصدقا للبيئة، وتحسين مستوى الخدمات في نهاية المطاف، دون المساس بآثارها الإيجابية الحالية؛ هو الشغل الشاغل لسياسات النقل اليوم. إن صياغة وتنفيذ سياسات النقل والبيئة بطريقة متناغمة ومنسقة قد تكون استجابةً فعالةً لمعالجة هذا القلق. إن مثل هذا النهج السياسي المشترك من شأنه أن يقدم علاجاً مهماً لتقليل الأثار السلبية للبنية التحتية للنقل على البيئة.

إضافةً إلى اتباع نهجٍ سياسيٍ متناغمٍ ومنسقٍ، فإن قياس التأثيرات البيئية للبنى التحتية للنقل باستخدام طريقةٍ ونموذجٍ دقيقين سوف يلعب دوراً أساسياً في وضع سياساتٍ قائمةٍ على الأدلة لمكافحة التأثيرات 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، يعد وجود دليلٍ قابلٍ للتطبيق يصف العمليات الفنية والإجرائية بطريقة منهجية؛ أمراً ذا أهمية حيوية.

بالنظر إلى أهمية القضية، كرست مجموعة عمل النقل والاتصالات TCWG الكومسيك اجتماعيها العشرين والحادي والعشرين لموضوع "قياس الأثار البيئية للبنى 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 بالنفصيل الأثار البيئية للبنى التحتية للنقل في اجتماعيها العشرين والحادي والعشرين.

A. قياس الأثار البيئية للبنى التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (الاجتماعان العشرون والحادي والعشرون لمجموعة عمل النقل والاتصالات)

انعقد الاجتماع العشرون لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG افتراضياً في 03 مايو 2023، وانهقد الاجتماع الحادي والعشرون في الفترة (12-13) أكتوبر 2023 في أنقرة، وكان موضوعهما "قياس الأثار البيئية للبنية التحتية للنقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". ومن أجل تعميق المناقشات والمساهمة في المناقشات خلال الاجتماعات، تم إعداد دليل يحمل نفس الموضوع للاجتماعات المتعاقبة لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG المذكورة أعلاه. تم تقديم النتائج الأولية للدليل إلى الاجتماع العشرين لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG، وتم تقديم النسخة النهائية من الدليل إلى الاجتماع الحادي والعشرين لمجموعة TCWG.

ويطرح الدليل إطاراً مفاهيمياً، ويوفر أفضل الممارسات العالمية لتقييم التأثيرات البيئية للبنى التحتية للنقل، ويحدد عوامل النجاح الرئيسية والتحديات في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، ويخرج بتوصياتٍ سياسيةٍ ملموسةٍ لمواجهة هذه التحديات. ويكشف الدليل أيضاً عن الموضوعات المهمة للتقييم الفعال للتأثيرات البيئية للبنية التحتية للنقل ويصف العمليات الفنية والإجرائية لإجراء تقييم أفضل للأثر البيئي. بالإضافة إلى دراسات الحالة المكتيبة التي تتناول الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وسنغافورة، يتضمن الدليل تحليلاً مفصلاً يعتمد على بحث متعمق في البلدان الأعضاء المختارة وهي: ماليزيا والأردن.

وفقاً للدليل، يمثل قطاع النقل جزءاً كبيراً من انبعاثات الغازات الدفيئة العالمية. وتوسيع شبكات النقل، بما في ذلك الطرق والموانئ والمطارات، يؤدي في الغالب إلى إزالة الغابات وتدمير الموائل وزيادة انبعاثات الغازات الدفيئة المرتبطة بعملية البناء.

ويبين الدليل أنه يجري تنفيذ قوانين وتدابير تنظيمية مهمة في جميع أنحاء العالم لمعالجة الأثار البيئية للبنية التحتية وخدمات النقل. تماشياً مع الصيغة الخضراء الأوروبية على سبيل المثال، حددت الدول الأوروبية هدفاً للحد من انبعاثات الغازات

الدفينة من قطاع النقل بنسبة 90% بحلول عام 2050. وسوف يتطلب تحقيق هذا الهدف استثمارات كبيرة في وسائل النقل المنخفضة الانبعاثات، مثل السيارات الكهربائية، ووسائل النقل العام، وركوب الدراجات، والمشى، وأنواع الوقود البديلة، ومشاركة السيارات، ومشاركة الرحلات.

علاوة على ذلك، يسلط الدليل الضوء على أنه على الرغم من دورها الحيوي في تشكيل المجتمع الحديث، فإن تطوير البنية التحتية للنقل يأتي في الغالب على حساب البيئة. وأمام الاعتراف بهذه الحقيقة، من الضروري إدارة التأثيرات البيئية لاستثمارات وعمليات النقل بشكلٍ فعال. ويسترشد هذا النهج بالمبادئ الأساسية: التوقع، والتخفيف، وتطبيق تقييم الأثر البيئي (EIA)، وإشراك أصحاب المصلحة، واستخدام منهجيات دقيقة، وفهم النظم والتفاعلات الطبيعية. تشكل هذه المبادئ أساس الإدارة البيئية المسؤولة في مجال النقل.

وفيما يتعلق بالدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي، فقد وجد الدليل أن نصف المشاركين في عملية المسح فقط (50.82%) قاموا بتحقيق الدخل من التأثيرات البيئية في تقييمات مشاريعهم.

علاوة على ذلك، ونظرًا لأهمية الأساليب المستخدمة لتقييم الآثار البيئية، يوضح الدليل أن تطبيق أطر العمل مثل التقييم البيئي الاستراتيجي، وتقييم الأثر البيئي، وإطار الإدارة البيئية والاجتماعية، وخطة الإدارة البيئية، وخطط التنقل الحضري المستدام، أمر بالغ الأهمية بنفس القدر من الأهمية بالنسبة لبنية النقل التحتية. وفي هذا الإطار، فيما يتعلق بالمنهجيات المستخدمة لقياس الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل في بلدان منظمة التعاون الإسلامي، يخلص الدليل إلى أن ما يقرب من نصف المشاركين (49,21٪) يستخدمون هذه المنهجيات المثالية والمماثلة في بلدانهم.

في ضوء النتائج الرئيسية للدليل والمداولات التي جرت خلال الاجتماعات، توصل الاجتماع الحادي والعشرون لمجموعة عمل الكومسيك TCWG إلى توصيات السياسة التالية:

- تطوير/تحسين نظام شامل وهيكل مؤسسي من خلال إطار قانوني وتنظيمي سليم بالإضافة إلى مبادئ توجيهية لقياس وتقييم أفضل للآثار البيئية للبنية التحتية للنقل.
- تحسين تحليلات التكاليف والفوائد من خلال دمج التكاليف والفوائد البيئية خلال مرحلة التخطيط للبنية التحتية للنقل، وأمور أخرى.
- تحسين جودة بيانات وإحصائيات مشاريع البنية التحتية للنقل لقياس التأثيرات البيئية.
- الاستفادة من التحليل اللاحق من خلال المقارنات الإحصائية والتقييمات النوعية للتخفيف من الآثار البيئية للبنية التحتية للنقل.
- تعزيز القدرات المؤسسية والبشرية من خلال تحسين السياسات التنظيمية والدورات التدريبية الخاصة بهدف تحسين جودة قياس وتقييم مشاريع البنية التحتية للنقل
- تشجيع وسائل وتقنيات النقل الأكثر صداقة للبيئة بهدف الحد من آثارها السلبية على البيئة.

جميع الوثائق بما في ذلك الدليل والعروض التقديمية التي تم تقديمها خلال اجتماعات مجموعة العمل، متاحة على موقع الكومسيك الإلكتروني. (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 وفقا للأهداف والنتائج المتوقعة التي حددتها الاستراتيجية في القطاع الخاص بالنقل والاتصالات. تلعب المشاريع أيضًا أدوارًا مهمة في تحقيق توصيات السياسة التي صاغتها الدول الأعضاء خلال اجتماعات TCWG.

وفي إطار الدعوة التاسعة لتقديم مقترحات المشاريع، تم اختيار مشروعين ليتم تمويلهما 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.

المشروع الأول بعنوان "زيادة القدرات البشرية والمؤسسية لإنشاء وكالة رائدة لسلامة الطرق"، نفذته غامبيا بالتعاون مع المغرب، بوصفها البلد المستفيد. وقد هدف 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"، تم تنفيذه من قبل مركز SESRIC مع 16 بلداً مستفيداً. وقد هدف 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"، تم تنفيذه من قبل بنين مع بوركينافاسو كبلد مستفيد. وقد هدف المشروع إلى تحسين أداء خدمات النقل البري للبضائع في بنين من خلال التأكيد على تجديد مركبات 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 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.