

**التوصيات المتعلقة بالسياسات الصادرة عن
الاجتماع الثاني عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات
مجموعة العمل**

عقدت مجموعة عمل الكومسيك المعنية بالنقل والاتصالات اجتماعها الثاني عشر في 11 أكتوبر 2018 في أنقرة بتركيا تحت عنوان "تخطيط البنية التحتية للنقل الوطني في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". أجرت مجموعة عمل النقل والاتصالات خلال الاجتماع مداولات بشأن توصيات السياسة المتعلقة بالتخطيط للبنية التحتية للنقل. تم صياغة التوصيات السياسية بالأخذ بالاعتبار التقرير البحثي بعنوان "تخطيط البنية التحتية للنقل الوطني في البلدان الإسلامية" وردود الدول الأعضاء على الأسئلة التي أرسلها مكتب تنسيق الكومسيك المتعلقة بالسياسات. توصيات السياسة هي كما يلي:

التوصية الأولى المتعلقة بالسياسات: وضع مبادئ توجيهية لإعداد وتنفيذ الخطط الرئيسية للنقل الوطني عن طريق الأخذ في الاعتبار أفضل الممارسات الدولية نحو وضع خطط وحلول للأراضي والنقل أكثر تكاملاً واستدامة.

الأساس المنطقي:

يُعد تخطيط النقل موضوعاً شاملاً مرتبطاً بالعديد من العوامل الاجتماعية والاقتصادية والبيئية. ولا يشمل تخطيط النقل فقط الطرق، والسكك الحديدية، والبنية التحتية الأخرى، بل يشمل أيضاً العمليات والإدارة لضمان عدم تنافس أنماط النقل بعضها البعض بل تتكامل. كما يُعد تخطيط النقل هاماً وذلك لضمان فاعلية عمل النقل الحضري بصورة جيدة. باتت أهمية النقل غير المزود بمحركات بالإضافة إلى النقل المزود بالمحركات أكثر وضوحاً، خاصةً ركوب الدراجات وطرق المشاة. يتحقق التخطيط الأذكى أكثر بموارد أقل. إنها عملية معقدة، ولذلك، فإن وضع المبادئ التوجيهية، بما في ذلك نموذج لخطة النقل الوطنية الرئيسية والتي تأخذ في الاعتبار أفضل الممارسات الدولية، له أهمية حيوية لتسهيل إعداد وتنفيذ خطط النقل الرئيسية بنجاح في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.

التوصية الثانية المتعلقة بالسياسات: تحديد مؤشرات الأداء الشاملة والرئيسية ذات الصلة للرصد والتقييم الفعال لأداء خطط النقل ونتائجها، وتقاسم النتائج مع أصحاب المصلحة المعنيين من القطاعين العام والخاص.

الأساس المنطقي:

يُعد الرصد والتقييم عنصران هامين للغاية لضمان التنفيذ السلس لخطط البنية التحتية للنقل الوطني. يتعلق الأمر بالتعلم الذاتي المقصود لمالك المشروع. ومع ذلك، يتم تنفيذ هذه العملية من قبل عدد قليل من الدول الأعضاء فقط. وبالرغم من ذلك، تملك بعض الدول الأعضاء فقط مثل هذا النظام. يُعد تحديد وتجميع مؤشرات الأداء الرئيسية المختلفة (KPIs) أمرًا بالغ الأهمية لقياس التقدم المحرز وإجراء تقييمات صحيحة. كما تقيّد مؤشرات الأداء الرئيسية في وضع المعايير، وتحديد الأهداف، ورفع المعايير، والنجاحات/الإخفاقات. فيما يلي مؤشرات الأداء الرئيسية الأكثر استخداماً للخطط الرئيسية للنقل؛

- القيمة الحالية للفوائد (PVB) - إجمالي الفوائد المخصصة خلال فترة التقييم
- القيمة الحالية للنفقات (PVC) - إجمالي التكاليف الاقتصادية المخصصة المتكبدة خلال فترة التقييم
- القيمة الاقتصادية الحالية الصافية (ENPV) - الحجم المطلق للعوائد الصافية للمشروع.

- نسبة الفائدة إلى التكلفة (BCR) - النسبة بين إجمالي الفوائد والتكاليف. ويقدم هذا الحجم النسبي للمزايا الصافية للمشروع ولكنه مستقل عن حجم المشروع
- معدل العائد الاقتصادي الداخلي (EIRR) الذي يُشبهه نسبة المنافع إلى التكاليف (BCR)، فإنه مستقل عن حجم المشروع ويُعطي دلالة على مقدار الفوائد المرتبطة بتكلفة الاستثمار.

التوصية الثالثة المتعلقة بالسياسات: تحسين القدرة التخطيطية للدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي وذلك من خلال تطبيق الأساليب المعاصرة مثل وضع رؤية مع مجموعة من الأهداف الاجتماعية والاقتصادية.

الأساس المنطقي:

تتسم جودة وفعالية خطط الاستثمار في البنية التحتية بأهمية قصوى لجذب الاستثمارات ولتحقيق فائدة القطاع الخاص. يُعد تحسين القدرة على إعداد خطط النقل الرئيسية وخطط الاستثمار في البنية التحتية بما في ذلك المهارات البشرية والعمليات والأدوات أمراً حيوياً لضمان الجودة المناسبة. وفي هذا الإطار، يمكن تطوير آلية لتقييم القدرات المؤسسية للوكالات ذات الصلة، كما يمكن استخدام أدوات التخطيط، بما في ذلك نماذج الاقتصاد والنقل القياسية واستخدام وتطبيق البيانات الضخمة.

التوصية الرابعة الخاصة بالسياسات: تحسين عملية تخطيط البنية التحتية للنقل الوطني وتشجيع الشراكات بين القطاعين العام والخاص (PPPs) على وجه الخصوص لتقييم الاحتياجات وتشجيع الاستثمارات والقيام بعمليات جيدة الأداء والصيانة.

الأساس المنطقي:

يعد إشراك القطاعين الخاص والعام أمراً حيوياً لنجاح تصميم وتنفيذ وتقييم خطة البنية التحتية الوطنية للنقل. تسهم مشاركة أصحاب المصلحة النشطة في نجاح العمليات والصيانة الفعالة، وكذلك الوسائط في كافة وسائل النقل. ويمكن الكشف عن مساهمة الشراكات بين القطاعين العام والخاص في التنفيذ الفعال للخطة الرئيسية للنقل من خلال إجراء تقييمات مسبقة ولاحقة. وعلاوة على ذلك، يعد الرأي العام والمشاوراة العامة أثناء عملية تخطيط النقل والتنفيذ أمرين حيويين لتحسين تخطيط البنية التحتية للنقل.

الأدوات اللازمة لتنفيذ التوصيات المتعلقة بالسياسات:

فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات: توصي مجموعة العمل في اجتماعاتها اللاحقة بتوضيح مجالات السياسات المذكورة أعلاه بمزيد من التفصيل.

تمويل مشروعات الكومسيك: في إطار تمويل مشروعات الكومسيك، يدعو مكتب تنسيق الكومسيك لإجراء مشروعات سنوية. ومن خلال آلية تمويل مشروعات الكومسيك، يمكن للدول الأعضاء المشاركة في فرق العمل أن تقوم بتقديم مشروعات تعاون متعددة الأطراف ليم تمويلها من خلال منح مقدمة من مكتب تنسيق الكومسيك. وبالنسبة للمجالات الخاصة بالسياسات المذكورة أعلاه، يمكن للدول الأعضاء الاستفادة من آلية تمويل مشروعات الكومسيك، ولمكتب تنسيق الكومسيك أن يقوم بتمويل المشروعات التي اجتازت التصفيات في هذا الصدد. قد تشمل هذه المشروعات تنظيم الندوات والبرامج التدريبية والزيارات الدراسية وتبادل الخبراء وعقد ورش العمل وإعداد الدراسات التحليلية وتقييم الاحتياجات والمواد/الوثائق التدريبية.