



كلمة مكتب تنسيق الكومسيك عن مساهمة قطاع النقل والاتصالات

كلمة عن التعاون في قطاع النقل والاتصالات

I. مقدمة

تلعب صناعة النقل والاتصالات الحديثة دوراً رئيسياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لأي دولة حيث أنها تعزز التجارة الداخلية والخارجية، والاستخدام الاقتصادي للموارد الطبيعية، ونقل القوى العاملة الماهرة، وتنويع الأسواق، وتخفيض العمالة، وزيادة في الإنتاج الزراعي والصناعي.

ينمو قطاع النقل سريعاً نتيجة لزيادة دخل الفرد واحتياجات التنقل لدى الأسر، وكذلك نتيجة للعولمة التجارية وإلغاء الرقابة وخصخصة البنية التحتية للنقل وخدماته، فضلاً عن التقدم التكنولوجي.

تعد البنية التحتية للنقل أمراً بالغاً الأهمية بالنسبة لكل من التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، كما أن "جودة البنية التحتية تعد أحد الأركان الأساسية للقدرة التنافسية الدولية.¹ فوفقاً لتقرير تم إعداده حول 'البنية التحتية حتى عام 2030'، فإن احتياجات الاستثمار العالمية في البنية التحتية ووسائل النقل قد تزيد عن 11 تريليون دولار أمريكي على مدار الفترة 2009 - 2030. ولكي يتم تخطيط وتنفيذ بنية تحتية للنقل بفعالية، يلزم على الدول وضع أطر عمل سياسات وطنية ملائمة وضمان التمويل اللازم.

علاوة على ذلك، وفيما يتعلق بالنقل البري، من المتوقع أن ينمو السفر على الطرق والسكك الحديدية في جميع أنحاء العالم بمعدل يتراوح بين 120% و230% تقريباً حتى عام 2050، بينما من المتوقع أن يتراوح معدل النمو هذا من 240% وحتى 450% بالنسبة للاقتصادات غير التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD). كذلك، من المتوقع أن يتراوح معدل زيادة نقل البضائع على الطرق والسكك الحديدية بين 230% و420% خلال الفترة ذاتها.²

وبالمثل، ينمو أيضاً قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) ولا يزال صناعة رئيسية للنمو والابتكار والتنمية الاقتصادية والاجتماعية. تبلغ حصة قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) من إجمالي الناتج المحلي حوالي 6% في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، وبحصة أقل نسبياً في الدول النامية. يمكن أن ترتفع هذه الحصة في المستقبل، مع الانتشار السريع للتكنولوجيات الرقمية في الدول النامية. وبالإضافة إلى ذلك، فيمكن أن تكون المساهمات غير المباشرة من قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في النمو الاقتصادي كبيرة أيضاً، وذلك من خلال إدخال تحسينات على إنتاجية إجمالي عوامل الإنتاج.

تشكل البنية التحتية للنقل والاتصالات في هذا الإطار عنصراً حاسماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول. ويرتبط النمو الاقتصادي والإنتاجي لمنطقة معينة ارتباطاً وثيقاً ببنيتها الأساسية للنقل وأنظمة النقل بها والتي تتيح زيادة الإنتاجية من خلال تقليل تكاليف اللوجستيات وتوفير المخزون والوصول إلى أسواق العرض والعمل الأكبر.

في ضوء الدور الاستراتيجي الذي يلعبه النقل في التنمية الاقتصادية للبلد، تتطلب استثمارات النقل الكبيرة تقييماً للمشروع يعمل بصورة جيدة فضلاً عن تنسيق فعال للنقل بين وكالات التخطيط والسلطات المعنية الأخرى. في هذا الصدد، تُعد تقييمات مشروعات النقل ذات أهمية حاسمة للحصول على النتيجة المتوقعة للاستثمار فضلاً عن الاستخدام الفعال للموارد النادرة للدولة.

ولا غنى عن تقييم المشروع لتحديد قيمة وتكلفة مشروعات النقل التي سيتم تمويلها وتنفيذها. فهو يهدف بصورة أساسية إلى معرفة المشاريع التي تقدم القيمة الأفضل مقابل المال. في هذا الصدد، يمكن لآلية تقييم المشروع الفعالة أن تساعد صناع القرار على اتخاذ خيارات جيدة من حيث تحقيق أهدافهم المحددة سلفاً. تبدأ آلية تقييم المشروع بفهم واضح لدور المشروع في معالجة المشكلات الرئيسية وتحقيق الأهداف المحددة في خطة النقل والاستخدام المتكاملة الأوسع نطاقاً. لذلك، فإن آلية

¹ منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، 2012

² المنتدى العالمي للنقل (ITF)

تقييم مشروع النقل الفعالة هي عامل رئيسي في تطوير البنية التحتية للنقل بنجاح. ونظرًا لأهميتها البالغة، وضعت مجموعة عمل النقل والاتصالات في الكومسيك (TCWG) موضوع تقييم مشروعات النقل على جدول أعمالها.

II. مساهمة قطاع النقل والاتصالات برعاية الكومسيك

إن تحسين أداء وفعالية واستدامة النقل والاتصالات في الدول الأعضاء هو الهدف الرئيسي من استراتيجية الكومسيك في مجال النقل والاتصالات. ولتحقيق هذه الغاية، تركّز الكومسيك على قضايا النقل والاتصالات الهامة للوصول لمستوى من المعرفة وخلق مستوى من التفاهم المشترك، وكذلك وضع سياسات تقريبية في الدول الأعضاء وفيما بينها. في هذا الإطار، ركزت مجموعة عمل النقل والاتصالات في الكومسيك على تقييمات مشروعات النقل في اجتماعها الثالث عشر.

III. تحسين تقييمات مشروعات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (اجتماع مجموعة عمل النقل والاتصالات الثالث عشر)

منذ عقد الدورة الرابعة والثلاثين للكومسيك، عُقد الاجتماع الثالث عشر لمجموعة عمل النقل والاتصالات في 21 مارس/أذار 2019 في أنقرة، تحت عنوان "تحسين تقييمات مشاريع النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي".

كشف التقرير البحثي المُعد للاجتماع عن نتائج هامة فيما يتعلق بممارسات تقييمات مشروعات النقل في العالم وكذلك في الدول الأعضاء. ويحدد التقرير البحثي إطارًا مفاهيميًا لتقييم مشروعات النقل، ويدرس الاتجاهات العالمية والممارسات الحالية ويقترح توصيات لتحسين تقييمات مشروعات النقل في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي.

تستند مراجعة الأدبيات والتحليلات التي تم إجراؤها لهذه الدراسة إلى إطار من سبعة موضوعات هي: (1) الأساس القانوني (2) الحوكمة (3) القدرات والأدوات (4) المحتوى (5) تحليل الطلب (6) نتائج تقييم المشروع (7) المتابعة والتعلم. يتم إجراء تحقيقات متعمقة في مجالات الإطار هذه لتقييمات مشروعات النقل خارج النطاق الجغرافي لمنظمة التعاون الإسلامي وداخله. تم زيارة ثلاث دول من منظمة التعاون الإسلامي (إيران، والأردن ونيجيريا)، حيث تم تقديم تحليل مُفصل لممارسة تقييم مشروع النقل في هذه الدول بناءً على مجالات الإطار السبعة المذكورة بعاليه. تم إجراء تحليلات متعمقة إضافية لدول أفغانستان وموزمبيق والمملكة العربية السعودية. وإلى جانب دراسات الحالة هذه، تم إجراء دراسة استقصائية تركّز على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي والممارسات الدولية من أجل تقييم عمليات تقييم مشروعات النقل الخاصة بهم.

فيما يتعلق بممارسات تقييم مشاريع النقل في منطقة منظمة التعاون الإسلامي، يُؤكد التقرير على أنه في العديد من الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي لا يوجد تشريعي ينص على تقييم المشروع الذي يتعين تنفيذه. ومع ذلك، يتم غالبًا دمج تقييم المشروعات في إجراءات وضع مشاريع النقل الجديدة. وحيث أن الحاجة إلى إجراء تقييم للمشروعات غالبًا ما تكون قائمة، فإن الوصف حول كيفية تنفيذ عملية تنفيذ المشروع غالبًا ما يكون غير موجود.

علاوة على ذلك، ووفقًا للنتائج التي خلص إليها التقرير في تقييمات مشروعات النقل، تم إشراك مجموعة من ممثلي القطاعين العام والخاص في جميع أنحاء الدول الأعضاء. يُدير القطاع العام بشكل عام عملية التقييم ويقدم الاستشاريون الخاصون المتعاقد معهم مدخلات داعمة، مثل دراسات الطلب والجوى.

يكشف التقرير البحثي أن التدريب على تقييم المشروعات لا يتم على نطاق واسع في الدول الأعضاء. وغالبًا ما تكون هناك إرشادات أو أدلة محددة حول طريقة إجراء تقييم المشروع. حيث لا يتم تطبيق معايير معلمات الإدخال، مثل معدل الخصم أو قيمة الوقت بصورة منهجية. بيد أنه يتم تطبيق تحليل التكلفة-الفائدة (CBA) في الغالب على تقييم المشروعات، فإنه يتم أيضًا تطبيق أنواع أخرى من التحليلات، مثل تحليل المعايير المتعددة (MCA) وتحليل فعالية التكلفة (CEA) لا يتوفر في الدول الأعضاء إطار منهجي واضح، يقوم بوصف المشروعات التي سيتم تحليلها للتطبيق؛ ومتى وكيفية استخدامه.

علاوة على ذلك، يتم تطبيق نماذج النقل في بعض الدول الأعضاء مثل الأردن وإيران، لدعم تحليل الطلب، ويتم استخدام تحليل المعايير المتعددة (MCA) في بعض الحالات لتحديد أولويات المشروعات ووضع خطة عمل. تجري عملية رصد تنفيذ المشاريع في معظم الدول، ومع ذلك، لا يتم إجراء تقييم لما بعد عملية التنفيذ .

سلط التقرير الضوء على النكسات الرئيسية التالية والمتعلقة بتقييمات مشروعات النقل في النطاق الجغرافي لمنظمة التعاون الإسلامي:

- عدم التعاون والتنسيق بين الجهات العامة المعنية،
- الافتقار ونقص البيانات والإحصاءات الدقيقة،
- عدم وضوح الإطار القانوني والمؤسسي والمبادئ التوجيهية اللازمة بشأن محتوى تقييمات المشروع،
- الافتقار لوجود نظام حوكمي لتحديد الأدوار الواضحة والمنفصلة للمؤسسة التي تقوم بمراجعة وتقييم المشروعات
- الافتقار إلى القدرات المؤسسية والبشرية لتنفيذ تقييمات المشروع بكل أبعاده.
- عدم وجود تقييم لاحق .

في ضوء النتائج الرئيسية للتقرير والمداولات التي جرت خلال الاجتماع الثالث عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات، توصلت مجموعة العمل إلى توصيات السياسة التالية:

- تصميم إطار منهجي لتقييم مشروعات النقل، مع الإشارة إلى الأهداف والأنواع والمنهجيات المستخدمة.
- وضع/تحسين أدلة للمستخدم والمبادئ التوجيهية لضمان الحصول على تقييمات فعالة متناسقة لمشروع النقل كذلك التنفيذ الفعال لتلك القائمة.
- تطبيق تقييمات مشروع النقل كجزء رئيسي من دورة المشروع الكاملة والاستفادة من البيانات/المعلومات عالية الجودة كذلك الدروس المستفادة من تنفيذ المشروع (المشاريع) السابقة.
- التشجيع على تعزيز تحسين قدرة تقييم مشاريع النقل من خلال وضع نظام لإصدار الشهادات الرسمية للكفاءات وتبادل الخبرات والبرامج التدريبية والندوات والمؤتمرات وورش العمل وما إلى ذلك.

التقرير متوفر على موقع الكومسيك على شبكة الإنترنت (www.comcec.org)

آلية تمويل مشاريع الكومسيك

من خلال آلية تمويل مشاريع الكومسيك، يقدم مكتب تنسيق الكومسيك منحًا للمشاريع المختارة المقترحة بواسطة الدول الأعضاء ممن سجلوا بالفعل في مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات ومؤسسات منظمة التعاون الإسلامي ذات الصلة.

تم تنفيذ ثلاثة مشاريع في مجال التعاون في مجال النقل والاتصالات في عام 2018 من قبل غامبيا وإيران والأردن بموجب تمويل مشاريع الكومسيك. قامت غامبيا بتنفيذ مشروع "تحليل أنظمة إدارة قواعد بيانات الطرق في دول منظمة التعاون الإسلامي المختارة". الدول الشريكة في المشروع هي السنغال ونيجيريا. هدف المشروع إلى تحليل الوضع الحالي فيما يتعلق بإنشاء نظام لإدارة قواعد بيانات النقل البري في غامبيا وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات بين الدول الشريكة. اشتمل المشروع على ورشة عمل قدمت فيها الدول الشريكة عروضاً حول تجاربها وقدمت توصيات لغامبيا كخارطة طريق. تُعد خارطة الطريق هي النتيجة التي تدعم القدرة على وضع سياسات النقل الوطنية وتخطيطها في غامبيا والدول الشريكة.

قامت إيران مع الدول الشريكة أذربيجان وتركيا بتنفيذ مشروع "دراسة جدوى لممر النقل الإيراني القوقازي". هدف المشروع إلى تحسين ممر النقل العابر للحدود بين آسيا وأوروبا من أجل تعزيز أداء وفاعلية واستدامة النقل في الدول الأعضاء. تم إعداد تقرير بحثي للمشروع استناداً إلى زيارات دراسية إلى الدول الشريكة والتحليلات المكتوبة. تكون التقرير بصورة رئيسية من الوضع الحالي لممرات النقل العابر للحدود في العالم وفي منظمة التعاون الإسلامي، والتحليل التفصيلي للدول المعنية، والاستراتيجيات الملموسة والتوصيات السياسية لمنطقة منظمة التعاون الإسلامي.

قامت الأردن مع الدول الشريكة العراق وتركيا بتنفيذ مشروع "دراسة جدوى لإعادة بناء خط سكة حديد الحجاز العثماني القديم". هدف المشروع إلى دراسة خط السكك الحديدية من أقصى الشمال حتى أقصى جنوب الأردن لتحديد النقاط المحتملة في البنية التحتية التي سيتم تطويرها. تم إعداد تقرير بحثي في المشروع. استند التقرير المعني إلى زيارات دراسية إلى الدول الشريكة والتحليلات

المكتبية. يتكون التقرير من قائمة بالتوصيات التي سٌحدد القيمة المضافة، والتكلفة، وإجراءات عمليات إعادة الإعمار وإمكانيات الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

تقوم غامبيا وإيران والأردن بتنفيذ مشروعات خلال فترة التنفيذ في عام 2019. يهدف مشروع غامبيا، تحت عنوان "تحسين القدرات البشرية والمؤسسية لنظام الإدارة المتكاملة لقواعد البيانات في دول منظمة التعاون الإسلامي"، إلى تطوير سياسات سليمة للبنية التحتية وتحسين القدرة الوطنية على وضع سياسات النقل والتخطيط في الدول الأعضاء. ويُعد الهدف النهائي هو تطوير إدارة متكاملة لقاعدة بيانات النقل في غامبيا بدعم من الدول الشريكة في المشروع السنغال، ونيجيريا وتركيا. ومن المقرر تنظيم زيارة دراسية في المشروع إلى تركيا لاكتساب الخبرة في نظام إدارة قواعد بيانات النقل في تركيا. وسيتم بعد ذلك، إجراء تدريب على نظام إدارة قواعد بيانات النقل لتحليل وتعلم المعايير والإجراءات والوظائف في غامبيا بمشاركة الدول الشريكة.

تقوم إيران بتنفيذ مشروع "زيادة النقل والنقل البحري في إطار نظام الأفضلية التجارية بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (TPS-OIC)" بمشاركة كل من عمان وباكستان وقطر وتركيا. يهدف المشروع إلى تعزيز الربط وقابلية التشغيل البيئي لقطاع النقل من خلال دمج المعايير الفنية وإنشاء روابط بين الدول الأعضاء. وبصورة أكثر تحديداً، يبحث المشروع عن حلول عملية في إطار نظام الأفضلية التجارية بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (TPS-OIC) لتسهيل التجارة عن طريق خفض تكاليف النقل الدولي البحري. وفي إطار المشروع، سيتم إصدار تقرير بحثي حول سلسلة النقل متعدد الوسائط في دول منظمة التعاون الإسلامي لتحليل تكاليف النقل والتجارة البحرية واقتراح توصيات لدول منظمة التعاون الإسلامي لتسهيل تدفق البضائع بما يتماشى مع نظام الأفضلية التجارية بين الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (TPS-OIC).

يركز مشروع الأردن "إعادة بناء خط سكة حديد الحجاز العثماني القديم - المرحلة الثانية" على عدم كفاية البنية التحتية للنقل، وسوء خدمات الصيانة، والموارد المالية المحدودة وفرص التمويل، والتي تمثل المشاكل الرئيسية لدول منظمة التعاون الإسلامي. ومن النطاق ذاته، ستقوم وزارة النقل في الأردن بمناقشة فرص التمويل لإعادة بناء خط سكة حديد الحجاز وتبادل الخبرات في مجال هندسة السكك الحديدية والتخطيط مع الدول الشريكة في المشروع، مصر، العراق، المملكة العربية السعودية وتركيا. وسيتم تنظيم برنامج تدريبي حول دراسات الجدوى وهندسة السكك الحديدية والتخطيط في المشروع. ثم، ستُعقد ورشة عمل لزيادة الفرص والتحديات حول متطلبات التمويل لخط سكة الحجاز.