

توصيات السياسات الخاصة بالاجتماع الخامس عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات

عقدت مجموعة عمل النقل والاتصالات التابعة للكومسيك بنجاح اجتماعها الخامس عشر يوم 7 يوليو/ تموز 2020، افتراضيا عبر الإنترنت فقط، تحت عنوان "تسعير البنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". وخلال الاجتماع أجرت مجموعة عمل النقل والاتصالات التابعة للكومسيك مداولات حول توصيات السياسات المتعلقة بتسعير البنية التحتية للنقل. وقد صيغت توصيات السياسات بالأخذ في الاعتبار التقرير البحثي المسجل بعنوان "تسعير البنية التحتية للنقل في البلدان الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي" وإجابات الدول الأعضاء على أسئلة السياسات التي أرسلها مكتب تنسيق الكومسيك. وكانت توصيات السياسات على النحو التالي:

توصية السياسة الأولى: تطوير سياسات تسعير البنية التحتية للنقل المعاصرة واستغلال أدوات التنفيذ مثل الشراكات بين القطاعين العام والخاص، كلما أمكن، وعمليات النقل العام لنظام نقل يعمل بشكل جيد.

الحيثيات:

يتمتع وجود إطار قانوني تأسيسي مصحوب بسياسة نقل متكاملة بأهمية خاصة لنجاح أنظمة تسعير البنية التحتية للنقل؛ إذ إن من شأن ذلك أن يبسر أيضا المشاركة الفعالة للقطاع الخاص في تطوير البنية التحتية للنقل. وتضع سياسات النقل المعاصرة إطارا قانونيا تأسيسيا يبرز بوضوح التزامات الحكومة وآليات نقل المخاطر بين أصحاب المصلحة في القطاعين العام والخاص من خلال تبسيط جميع عمليات تنفيذ التسعير المختلفة وتحويلها إلى قانون تسعير واحد للبنية التحتية للنقل. وفي هذا السياق، تشجع سياسات النقل المعاصرة مشاركة القطاع الخاص في مشاريع البنية التحتية للنقل. ويعتمد نجاح مخططات تسعير البنية التحتية للنقل إلى حد كبير على الآثار والعوامل الخارجية وتصور الناس لخطط تسعير البنية التحتية للنقل. وفي هذا الإطار، تولي سياسات النقل المعاصرة أهمية خاصة للظروف الاجتماعية والاقتصادية للمستخدمين.

توصية السياسة الثانية: تعيين مشغل مستقل (كيان / مؤسسة / هيئة) للحصول الفعال للرسوم وتخصيص الأموال المحصلة عن خدمات تسعير البنية التحتية للنقل.

الحيثيات:

يعتبر تسعير البنية التحتية للنقل قضية متعددة الأبعاد تشمل القطاعين العام والخاص والمجتمع المدني. وفي هذا الصدد، فإن العديد من المؤسسات والمنظمات لها أدوار مختلفة في وضع أسعار البنية التحتية للنقل وسياسة الرسوم والتنظيم والتخطيط والتنفيذ والمراقبة والتقييم. ويتسم التنسيق بين المؤسسات ذات الصلة وأصحاب المصلحة بأهمية كبيرة. ومع ذلك، وبالنظر إلى تعقيد إدارة تسعير البنية التحتية للنقل، فإن التنسيق الفعال بين أصحاب المصلحة في القطاعين العام والخاص يمثل تحديا مهما يجب مواجهته. قد لا تكون أدوار ومسؤوليات أصحاب المصلحة المعنيين واضحة دائما. وفي هذا السياق، من أجل تحسين نظام الحوكمة، يمكن فصل أدوار المنظمين والمشغلين، وقد توفر المؤسسات التجارية المستقلة الخدمات التي يطلبها أصحاب المصلحة والمستخدمون بكفاءة أكبر. لذا فإن تخصيص الكيانات المستقلة التي من شأنها أن توفر تحصيلًا فعالًا للرسوم وتخصيص الأموال المحصلة عن خدمات تسعير البنية التحتية للنقل أمر يتمتع بأهمية خاصة.

توصية السياسة الثالثة: استخدام أدوات تسعير البنية التحتية للنقل (مثل الرسوم والضرائب وضريبة المركبات وضريبة الوقود وضريبة الأميال وما إلى ذلك) لإدارة الطلب على النقل بفعالية وكذلك لجمع الأموال لتطوير البنية التحتية للنقل.

الحيثيات:

يعتبر نظام النقل الكفء والفعال أمرا حيويا لسير الأمور الاجتماعية والاقتصادية لأي مجتمع. ولقد توسعت شبكات النقل، بما في ذلك شبكات الطرق والسكك الحديدية والجوية، بشكل ثابت خاصة في البلدان النامية بما يتماشى مع الطلب المتزايد. ومع تزايد الطلب على البنية التحتية للنقل بشكل كبير على مر السنين، بدأت الحكومات تفعيل بعض الآليات لتتويج مصادر التمويل وتلبية هذا الطلب المتزايد. ويعد مبدأ استرداد التكلفة من مستخدمي النقل، المعروف باسم تسعير البنية التحتية للنقل، أحد الآليات المستخدمة على نطاق واسع لمصدر التمويل العام لزيادة قدرة البنية التحتية واسترداد التكاليف وإدارة الطلبات على خدمات النقل بشكل فعال وتحمل مسؤولية العوامل الخارجية لقطاع النقل بما في ذلك انبعاثات غازات الاحتباس الحراري. تعتبر رسوم وضرائب المركبات وضريبة الوقود وضريبة الأميال والملصقات القصيرة من بعض الأدوات المستخدمة على نطاق واسع في أنظمة تسعير البنية التحتية للنقل. بينما تستخدم البلدان

النامية هذه الأدوات بشكل أساسي لتوفير بنية تحتية جديدة وتحسين أداء البنية التحتية للنقل، فإن البلدان المتقدمة تستخدم هذه الأدوات في المقام الأول لإدارة الطلب على حركة المرور.

توصية السياسة الرابعة: الاستفادة من التحصيل العصري (أي الرسوم الإلكترونية المؤتمتة، والوحدات المدمجة، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية GPS) وأنظمة الإنفاذ لضمان تسعير فعال للبنية التحتية للنقل.

الحيثيات:

تعتبر الطريقة المطبقة والتكنولوجيا المستخدمة أمرا حيويا للغاية لتحسين إدارة تسعير البنية التحتية للنقل. ويمكن لنظام كفاء وفعال لتحصيل الرسوم وتطبيقها أن يستفيد من قدرات نظام تسعير البنية التحتية بالكامل. ويمكن أن يتم التجميع بواسطة الموظفين أو الآلات الأوتوماتيكية أو كليهما. وتعتبر ساحات المرور ورسوم المرور الإلكترونية نظامين أساسيين لتحصيل الرسوم. تتكون ساحات المرور من سلسلة من بوابات الرسوم، حيث تفتح كل بوابة فقط بمجرد أن يدفع السائق الرسوم نقدا أو بالبطاقات المصرفية أو القسائم أو غيرها. من ناحية أخرى، تسمح الرسوم الإلكترونية بدفع رسوم المرور دون الحاجة إلى توقف المركبات. يجب أن تحمل المركبات على متنها وحدة مرخصة (OBU) أو بطاقة إلكترونية أو جهاز إرسال واستقبال. وبالمقارنة مع الساحات العامة، لا تتطلب الرسوم الإلكترونية بوابات، مما يقلل من تكاليف البناء ويمكن تنفيذ هذا النظام في شبكات الطرق عالية الكثافة. وتمتلك بعض البلدان نظاما هجيناً يضم ساحات الرسوم التقليدية وكذلك أنظمة الرسوم الإلكترونية.

أدوات لتنفيذ توصيات السياسيات:

مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات: قد تتوسع في اجتماعاتها اللاحقة في مجالات السياسة المذكورة أعلاه بطريقة أكثر تفصيلا.

تمويل مشاريع الكومسيك: في إطار تمويل مشاريع الكومسيك، يطلق مكتب تنسيق الكومسيك دعوة للمشاريع كل عام. ومن خلال تمويل مشاريع الكومسيك، يمكن للدول الأعضاء المشاركة في مجموعات العمل لتقديم مشاريع تعاون متعددة الأطراف ليتم تمويلها من خلال منح من مكتب تنسيق الكومسيك. أما بالنسبة لمجالات السياسات المذكورة أعلاه، يمكن للبلدان الأعضاء الاستفادة من تمويل مشاريع الكومسيك ويمكن لمكتب تنسيق الكومسيك تمويل المشاريع الناجحة في هذا الصدد. قد تشمل هذه المشاريع تنظيم الندوات والبرامج التدريبية والزيارات الدراسية وتبادل الخبراء وورش العمل وإعداد الدراسات التحليلية وتقييمات الاحتياجات والمواد / الوثائق التدريبية.