

توصيات السياسات الصادرة عن الاجتماع التاسع عشر لمجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات

عقدت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات (TCWG) بنجاح اجتماعها التاسع عشر في 11 أكتوبر 2022، في شكل افتراضي فقط، تحت شعار "التأثير الاقتصادي والاجتماعي للبنية التحتية للنقل: نظرة عامة على الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". خلال الاجتماع، أجرت مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات TCWG مداولات بشأن توصيات السياسات المتعلقة بالتأثير الاقتصادي والاجتماعي للبنية التحتية للنقل. في ضوء النتائج الرئيسية للتقرير والمداولات المكثفة خلال الاجتماع التاسع عشر، توصلت مجموعة العمل إلى توصيات السياسات التالية:

توصية السياسة الأولى: تطوير / تحسين استراتيجية شاملة لمكونات التنمية والتخطيط والقدرة على البرمجة لتحسين الآثار الاقتصادية والاجتماعية للبنية التحتية للنقل.

الأساس المنطقي: لكي تؤثر البنية التحتية للنقل على الاقتصاد، يجب أن تكون مجموعة من الشروط المسبقة سارية المفعول. بالإضافة إلى الاستثمارات في البنية التحتية للنقل، يجب أن تكون المتغيرات الاقتصادية مثل القوى العاملة عالية الجودة، والاقتصادات المحلية الملائمة، والتوقعات متاحة في المقام الأول. وعلاوة على ذلك، يجب أن يقوم الإطار السياسي والمؤسسي بدعم التنمية الاقتصادية. يجب أن تكون كل هذه الشروط الرئيسية الثلاثة متاحة في نفس الوقت. وفي هذا الإطار، يلزم وجود بنية منهجية ومؤسسية قوية لتخطيط النقل، وتحديد المشاريع وإعدادها، والتقييم المسبق، والمشتريات، والإشراف والرصد، والتقييم اللاحق. ولكن، لا بد لهذه المراحل المحددة بشكل جيد أن تسترشد أولاً بإطار استراتيجي للسياسات متوسطة الأجل أو طويلة الأجل يحدد الأولويات الكلية والمحلية والقطاعية.

توصية السياسة الثانية: دمج مشاريع البنية التحتية للنقل مع السياسات الوطنية العليا لخدمة الاحتياجات في أحسن الأحوال.

الأساس المنطقي: يجب على أي مشروع استثماري أن يعود بالفوائد على البلد، ويرفع من رفاهية المواطنين. جميع مدخلات الموارد المستخدمة من قبل مشروع استثماري، لديها الفرصة أيضاً في إمكانية استخدامها بدون المشروع، وخلق قيمة في مكان آخر من الاقتصاد، إما في القطاع الخاص أو في مشروع مختلف على الجانب العام. ويمكن للتقييمات المسبقة لمشاريع النقل أن تزود الحكومة بمعلومات عما إذا كان المشروع يولد قيمة مقابل المال أم لا. وفي هذا الصدد، يعد التحليل الاقتصادي للمشاريع، أداة بالغة الأهمية ومفيدة تهدف إلى ضمان تخصيص الموارد الشحيحة بكفاءة. وتحقيقاً لهذه الغاية، ينبغي النظر في عدة عناصر/ خطوات، واعتمادها بفعالية مثل تحديد المشروع (المشاريع)، والجداول التقنية، والتحليل الاقتصادي للمشروع (المشاريع)، والتحليل المالي للمشروع (المشاريع)، وتقييم المخاطر. وفي هذا الصدد، ينبغي لكل مشروع أن يعكس أولاً أولويات البلد، وأن يفي بها، وهي الأولويات المحددة في وثائق السياسات الخاصة بالبلد. ولهذا السبب، يمكن استخدام منظور كلي أكثر باستخدام أساليب التحليل النوعي / الكمي مثل تحليل المعايير متعددة العوامل، وغير ذلك.

توصية السياسة الثالثة: تعزيز تحديد أولويات مشاريع البنية التحتية للنقل بما يتماشى مع التحليلات الاقتصادية والمالية عالية الجودة.

الأساس المنطقي: ومن أجل توجيه موارد البلد الشحيحة إلى المجالات الأكثر احتياجاً، يلزم تقييم المشاريع تبعاً لمعايير موضوعية وقابلة للمقارنة، لتطوير مجموعة من المشاريع المحتملة. بعد ذلك، ينبغي إعطاء الأولوية للمشاريع، إما داخل القطاع أو على أساس شامل لعدة قطاعات، مع مراعاة بعض المؤشرات الحاسمة مثل القدرات التمويلية للبلد، أو الفائدة الحدية للمشروع، أو إلحاح الاحتياجات التي تؤدي إلى المشروع. في هذه المرحلة، يلعب تحليل البدائل / الخيارات، وتحليل التكلفة والعائد CBA، ومنهجيات التحليل الاقتصادي الأوسع نطاقاً، وتحليل الاستدامة، والحساسية، وتحليل المخاطر أدواراً حاسمة.

وفي هذا الصدد، ينبغي وضع منهج متعدد الوسائط من أجل الاستفادة من تأثير التعاون ومزايا شبكة نظام النقل. ومن الضروري إدخال تحسينات، ليس على تحديد المشاريع وإعدادها وتقييمها فحسب، بل على التنبؤ بالتأثير الاقتصادي والاجتماعي للبنية الأساسية وخدمات النقل أيضاً.

علاوة على ذلك، ينبغي النظر في التقييمات على نطاق أوسع في جميع الاعتبارات التي يمكن أن تؤثر على المجتمع والاقتصاد. وأثناء القيام بذلك، يجب اعتماد نموذج تحليل (المدخلات - المخرجات) الذي يوفر المخرجات، ومضاعفات الدخل، والروابط القطاعية الأمامية/الخلفية في الاقتصاد، واستخدام منهجيات التوازن العام القابلة للحساب، إلى جانب منهجية تحليل التكلفة والعائد CBA القياسية لالتقاط الآثار الاجتماعية والاقتصادية الأوسع. واعتماد فترة الاسترداد كتدبير إضافي، إلى جانب المعايير القياسية المحددة في تقييم جدوى المشاريع، يمكن أن يزود صانعي القرار أيضاً بمنظورات تقييم عملية.

توصية السياسة الرابعة: تعزيز الظروف لتحسين تقييم مخاطر مشاريع البنية التحتية للنقل.

الأساس المنطقي: أصبح تحديد المخاطر في مرحلة التخطيط للمشروع وترتيب قيم التأثير يشكل مبدأ جوهرياً لمشاريع البنية التحتية للنقل. وفي المشاريع القوية والمخططة جيداً، لا يستبعد ظهور مشاكل غير متوقعة في أي مرحلة من مراحل المشروع، إن لم يتم تحديد المخاطر المحتملة وتقييمها مسبقاً. لذلك، قد تصبح هذه العملية شرطاً أساسياً لزيادة النجاح وتقليل مشاكل المشروع. يجب تضمين تقييم المخاطر في تحليل التكلفة والعائد CBA. وهذا أمر بالغ الأهمية، لأن عدم اليقين موجود دائماً في أي مشروع استثماري بحد ذاته. وفي هذا الصدد، ينبغي إدراج تحليل الحساسية، والتحليل النوعي للمخاطر، والتحليل الاحتمالي للمخاطر، ومرحلة الوقاية من المخاطر والتخفيف من حدتها في التحليلات. من أجل التقييم المنهجي، يمكن النظر في المناهج النوعية والكمية مثل تحليل مونت كارلو، وعملية التسلسل الهرمي التحليلي AHP، وتقنية ترتيب الأفضلية حسب أوجه التشابه مع الحل المثالي TOPSIS، وطريقة تنظيم الترتيب التفضيلي لإثراء التقييمات PROMETHEE، والتقييم الكمي لمخاطر التكلفة QCRA.

توصية السياسة الخامسة: تحسين جودة إحصاءات مشاريع البنية التحتية للنقل، وضمان الشفافية في الإفصاح عن المعلومات.

الأساس المنطقي: إحصاءات النقل الموثوقة هي مفتاح تطوير البنية التحتية للنقل. وينبغي إنتاج إحصاءات النقل المتعلقة بالنقل المحلي والدولي والنقل العابر كلاً على حدة، بـ (الطن - كيلومتر) و(الركاب - كيلومتر) وكذلك الأطنان والركاب، لإجراء تقييم ملموس لكيفية تحسين النظم القائمة. إلى جانب ذلك، سيكون من المفيد إنتاج إحصاءات حول رضا المستخدم، مثل التأخير في النقل وأوقات السفر والموثوقية، لمعرفة الاختناقات وتحسين الوضع الحالي لأنظمة النقل. تزويد المستثمرين المحتملين ببيئة استثمارية يمكن التنبؤ بها، ووثائق حول إعداد المشروع والعمليات ذات الصلة وغير ذلك، ومشاركتها مع الجمهور. علاوة على ذلك، لابد من تعريف خط إمداد المشروع بخصائصه الرئيسية؛ من أجل التخطيط الأفضل لجميع أصحاب المصلحة، وجذب القطاع الخاص، وتوفير رصد أفضل وتقييم عام. من أجل تزويد المستثمرين المحتملين ببيئة استثمارية يمكن التنبؤ بها، يجب مشاركة الوثائق المتعلقة بإعداد المشروع والعمليات ذات الصلة، ومشاركتها مع الجمهور. وفي هذا الصدد، يمكن أن يؤخذ تنفيذ نظام معلومات نقل قوي في الاعتبار من أجل تحقيق هذه التوصية بشكل أفضل.

توصية السياسة الأولى: الاستفادة بشكل أفضل من آليات التمويل والمشتريات البديلة بما في ذلك؛ الشراكات بين القطاعين العام والخاص PPPs، وتنفيذ التحليل اللاحق لتعزيز الأثر الاقتصادي والاجتماعي للبنية التحتية للنقل.

الأساس المنطقي: يمكن تعبئة آليات التمويل البديلة بما في ذلك القطاع الخاص للتغلب على الاختناقات في النقل والخدمات اللوجستية. يمكن تقديم الشراكة بين القطاعين العام والخاص من خلال إطار تنظيمي سليم وبناء القدرات، للتأكد من أنها تحقق قيمة مقابل المال، وأنها مستدامة مالياً. الشراكة بين القطاعين العام والخاص هي آلية مشتريات معقدة، حيث يكون لإعداد المشروع وتقديم العطاءات وإدارة العقود العامة؛ أهمية خاصة. من أجل ضمان التنفيذ الفعال للشراكات بين القطاعين العام والخاص، ينبغي إعداد المبادئ التوجيهية ذات الصلة بإعداد دراسة الجدوى والعطاءات وإدارة العقود. من ناحية أخرى، يجب تحليل الأثر الاقتصادي والاجتماعي للمشاريع وقياسه بدقة؛ لتحديد ما إذا كانت المشاريع قد أثرت على البلد عامة من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية، حسب ما هو مقصود قبل تحقيق المشروع. ومن أجل تحديد مدى انحراف التوقعات عن الأرقام الفعلية؛ يمكن مقارنة التوقعات الموضوعية لمشروع في دراسة الجدوى بانتظام بحجم المستخدمين المحقق بعد تشغيل المشروع. يمكن أن تكون الحالة نفسها صالحة أيضاً للمكونات التقديرية الأخرى للمشروع، مثل تكلفة الاستثمار أو فترة الاستثمار في المشروع. يمكن أن تكون هذه البيانات مفيدة لتحديد مدى مخاطر المشاريع المحتملة، والتي تكون أكثر أهمية إذا تحقق المشروع كشراكة بين القطاعين العام والخاص.

أدوات لتنفيذ توصيات السياسات:

مجموعة عمل الكومسيك للنقل والاتصالات: وفي اجتماعاتها اللاحقة، قد تتوسع مجموعة العمل في مجال السياسات المذكورة أعلاه بطريقة أكثر تفصيلاً.

تمويل مشروع الكومسيك: في إطار تمويل مشروع الكومسيك، يدعو مكتب تنسيق الكومسيك للمشاريع كل عام. وبفضل تمويل مشاريع الكومسيك، يمكن للبلدان الأعضاء المشاركة في مجموعات العمل تقديم مشاريع تمويلها الكومسيك. وفيما يتعلق بمجالات السياسات المذكورة أعلاه، يمكن للبلدان الأعضاء أن تستفيد من تمويل مشاريع الكومسيك، ويمكن لمكتب تنسيق الكومسيك أن يدعم تمويل المشاريع الناجحة في هذا الصدد. وقد تشمل هذه المشاريع برامج تدريبية، وزيارات دراسية، وحلقات عمل، وتنظيم حلقات دراسية، وتبادل الخبرات بين الأقران، وتقييم الاحتياجات، وإنتاج مواد / وثائق ترويجية.