التوصيات الخاصة بالسياسات الصادرة عن الاجتماع السابع لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات

السادة الكرام أعضاء فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات،

عقد فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات اجتماعه السابع بتاريخ 24 مارس/ آذار 2016 في أنقرة بتركيا، وكان عنوانه "تعزيز صيانة الطرق في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي". وأجرى فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات خلال هذا الاجتماع مداولات بشأن تقريب السياسات بين الدول الأعضاء في مجال صيانة الطرق.

انعقدت جلسة مناقشة بشأن السياسات أثناء الاجتماع السادس لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات، وذلك حول إجراءات السياسات التي يمكن اتخاذها بغية التقريب بين سياسات الدول الأعضاء في مجال النقل الحضري. تم تحديد البنود التي تمت مناقشتها في هذه الجلسة من خلال النظر في كل من الدراسة التحليلية المعنونة "النقل الحضري في المدن الكبرى بمنظمة التعاون الإسلامي"، والإجابات التي وردت من البلدان الأعضاء على الأسئلة الخاصة بالسياسات التي أرسلها مكتب تنسيق الكومسيك خصيصاً لغرض هذا الاجتماع. وكانت وثيقة الاجتماع التي أعدت وفقاً للنتائج الرئيسية لتقرير البحث الذي أجري للاجتماع السابع لفريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات، وكذلك إجابات الدول الأعضاء على الأسئلة المتعلقة بالسياسات، هي المدخل الرئيسي للمناقشات. وناقش المشاركون خلال الاجتماع التوصيات التالية الخاصة بالسياسات.

التوصية الأولى الخاصة بالسياسات: وضع استراتيجية وطنية لصيانة الطرق تستند إلى الأدلة والبيانات

الأساس المنطقي:

تتطلب الصيانة الوقائية، كما يشير التعريف، استشراف المستقبل؛ وبالتالي يجب توقع الحالة المستقبلية لشبكة الطرق واتخاذ إجراءات وقائية لمنع التدهور الخطير في شبكة الطرق. ويتطلب تنفيذ ذلك وجود أهداف وغايات واضحة، ومعرفة تامة بالوضع الحالي لشبكة الطرق، وتوفر صور واقعية للأموال المتاحة لتمويل أعمال الصيانة، بالإضافة إلى عنصر مهم للغاية يتمثل في توفر بيانات دقيقة ومواتية وذات صلة لتحديد الأولويات، وإجراء المفاضلات اللازمة عند اتخاذ القرارات بشأن أعمال الصيانة التي سيتم تمويلها والأعمال التي سيتم إرجاؤها. ويجب دمج جميع هذه الموضوعات في استراتيجية وطنية للصيانة.

ويجب أن تحدد أية استراتيجية وطنية لصيانة الطرق أهدافاً وغايات واضحة للأداء و"مستويات خدمة" لمختلف أنواع الطرق التي تضمها شبكات الطرق. كما يجب أن تكون أهداف الأداء ومستويات الخدمة واقعية بحيث يجب ربطها ربطا واضحا ومباشرا بالموارد المتاحة وتمويل أنشطة الصيانة. بالإضافة إلى ذلك، يجب على الاستراتيجية الوطنية أن تضع تصورا واضحا عند إسناد مسؤوليات تحقيق أهداف وغايات الأداء المذكورة لمختلف أنواع الطرق إلى مؤسسات ومنظمات محددة. كما يجب أن تحدد مصادر وحجم الإيرادات/ الأموال المتاحة لكل من هذه المؤسسات في هذه الاستراتيجية. وكذا يجب أن تكون الاستراتيجية نفسها قائمة على دليل وبيانات موثوقة يتم جمعها دورياً لدعم التطوير المستمر لهذه الاستراتيجية. ويستخدم إطار إدارة الأصول على نطاق واسع، ويمكن أن يشكّل أساساً جيداً لوضع مثل تلك الاستراتيجية الوطنية لصيانة الطرق.

التوصية الثانية الخاصة بالسياسات: ضمان تخصيص تمويل كافٍ ومستدام لصيانة الطرق وزيادة الاستخدام الفعال لأموال الطرق المتاحة من خلال إطار قانوني مناسب وهيكل مؤسسي

الأساس المنطقي:

كشفت البحوث والتجارب أن التمويل غير الكافي وغير الموثوق يمثل حجر عثرة أمام تحسين صيانة الطرق في العديد من البلدان. فالتمويل الكافي والمضمون والمستقر لتنفيذ خدمات الصيانة الدورية ينطوي على أهمية كبرى لشبكة الطرق التي تعمل بصورة جيدة. ويمثل عدد الدول التي ليس لديها صناديق للطرق مشكلة واضحة للدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي؛ رغم أن صناديق الطرق ما هي إلا آلية من شأنها تسهيل تدفق الأموال على نحو كافٍ ومستقر لتمويل أنشطة الصيانة المطلوبة. وبالإضافة إلى ذلك، فحتى صناديق الطرق التي تم إنشاؤها لا تعمل بنفس مستوى الفعالية؛ إذ يتطلب الأداء الفعال لصناديق الطرق إطاراً قانونياً مناسباً وهيكلاً مؤسسياً. وبصفة عامة، تتسم صناديق الطرق التي تم إنشاؤها في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي بما يلي:

- ما زال الأساس القانوني للعديد من صناديق الطرق ضعيفاً، كما أن استقلاليتها غير مضمونة.
- مشاركة أصحاب المصالح في صناديق الطرق محدودة للغاية، إلى جانب اقتصار المساءلة والشفافية في صناديق الطرق في الغالب على إجراء تدقيق مالي سنوي.
- نادراً ما تستخدم صناديق الطرق مؤشرات الأداء القائمة التي تستند إلى البيانات لمراقبة أثر أنشطة التمويل التي تمارسها تلك الصناديق وتقييمها. وبالتالي، ليس هناك ربط بين التمويل والتحسينات في أداء شبكة الطرق.

ونتيجة لذلك، يكون التمويل الكافي والمستقر للصيانة محدوداً في الغالب، وبصفة عامة لا يوجد مصدر تمويل يكرس بصفة خاصة لتمويل أنشطة الصيانة. ويؤدي هذا الوضع بصفة عامة إلى ما يعرف بـ "فجوة الصيانة"، وهو ما يترك أثراً ضاراً على أداء شبكة الطرق.

التوصية الثالثة الخاصة بالسياسات: الاستفادة من عقود الأداء في صيانة الطرق

الأساس المنطقي:

تتميز عقود الأداء بعدة مزايا لإسناد الصيانة إلى القطاع الخاص. ولكي تنفذ تلك العقود، تحتاج الجهات المسؤولة عن الطرق إلى إدارة قادرة لبرنامج الصيانة، ونظام مراقبة جيد، وإجراءات مشتريات تتسم بالوضوح والشفافية. وفي هذا النوع من العقود، يحصل المقاول على أجره شهرياً بناءً على مخرجات الأداء التي تخضع للقياس مقابل معايير تحدد في العقد وليس على أساس المدخلات. وتوقع الغرامات إذا لم تستوف نتائج نشاط معايير العقد، ويمكن تخفيض الأجر أو وقفه لحين إجراء الإصلاحات اللازمة. وتتمثل النقطة الرئيسية في أن التركيز ينصب على تحقيق أهداف الأداء من ناحية النتيجة النهائية؛ أي من ناحية المخرجات. وبالتالي، فالتركيز – على سبيل المثال – لا ينصب على عدد كيلومترات شبكة الطرق التي خضعت للصيانة، ولكن على حالات التأجيل التراكمية – على سبيل المثال – التي نتجت عن أعمال الصيانة على شبكة الطرق. ومن شأن هذا التركيز أن يغير محور الأهمية من مجرد إجراء الصيانة إلى إجرائها بطرق تختصر وقت التعطل والإزعاج الناتج عن أعمال الصيانة.

التوصية الرابعة الخاصة بالسياسيات: إنشاء نظام لإدارة قاعدة بيانات الطرق

الأساس المنطقي:

يتمثل أساس الصيانة الوقائية الفعالة في المعلومات الملائمة؛ أي المعلومات عن حالة شبكة الطرق وحجم المرور على هذه الشبكة. كما أن تنفيذ الصيانة الوقائية بفعالية وبتكلفة معقولة يتطلب أيضاً معلومات عن تكاليف مختلف أعمال الصيانة وآثارها المفيدة. وتظهر الحاجة لهذه المعلومات ليس للوقت الحالي فقط، بل إنها مطلوبة في النماذج أيضاً (نماذج الطلب على النقل، ونماذج تدهور الرصف، ونماذج التكلفة) من أجل التنبؤ بالحالة المستقبلية لشبكة الطرق لتقييم معقولية التكلفة لخيارات واستراتيجيات الصيانة المتعددة حتى يتسنى تحديد الأولويات وتخصيص الموارد وفقاً لتلك الأولويات. وتعد تكلفة جمع هذه البيانات معقولة مقارنةً بتكلفة أعمال الصيانة نفسها، كما أن مردود توفر تلك البيانات كبير.

الأدوات اللازمة للعمل بالتوصيات الخاصة بالسياسات:

فريق عمل الكومسيك المعني بالنقل والاتصالات: في اجتماعاته القادمة، يجوز لفريق العمل التوسع في المجالات الخاصة بالسياسات المذكورة أعلاه على نحو أكثر تفصيلا.

آلية تمويل مشروعات الكومسيك: في إطار آلية تمويل مشروعات الكومسيك، تتم الدعوة للمشروعات كل عام من خلال مكتب تنسيق الكومسيك. ومن خلال الآلية، يمكن للدول الأعضاء المشاركة في فرق العمل أن تقوم بتقديم مشروعات تعاون متعددة الأطراف ليتم 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. ويمكن أن تتضمن تلك المشروعات تنظيم الندوات، والبرامج التدريبية، والزيارات البحثية، وتبادل الخبراء، وعقد ورش العمل، وإعداد كل من الدراسات التحليلية وتقييم الاحتياجات ومواد/ وثائق التدريب، إلخ.